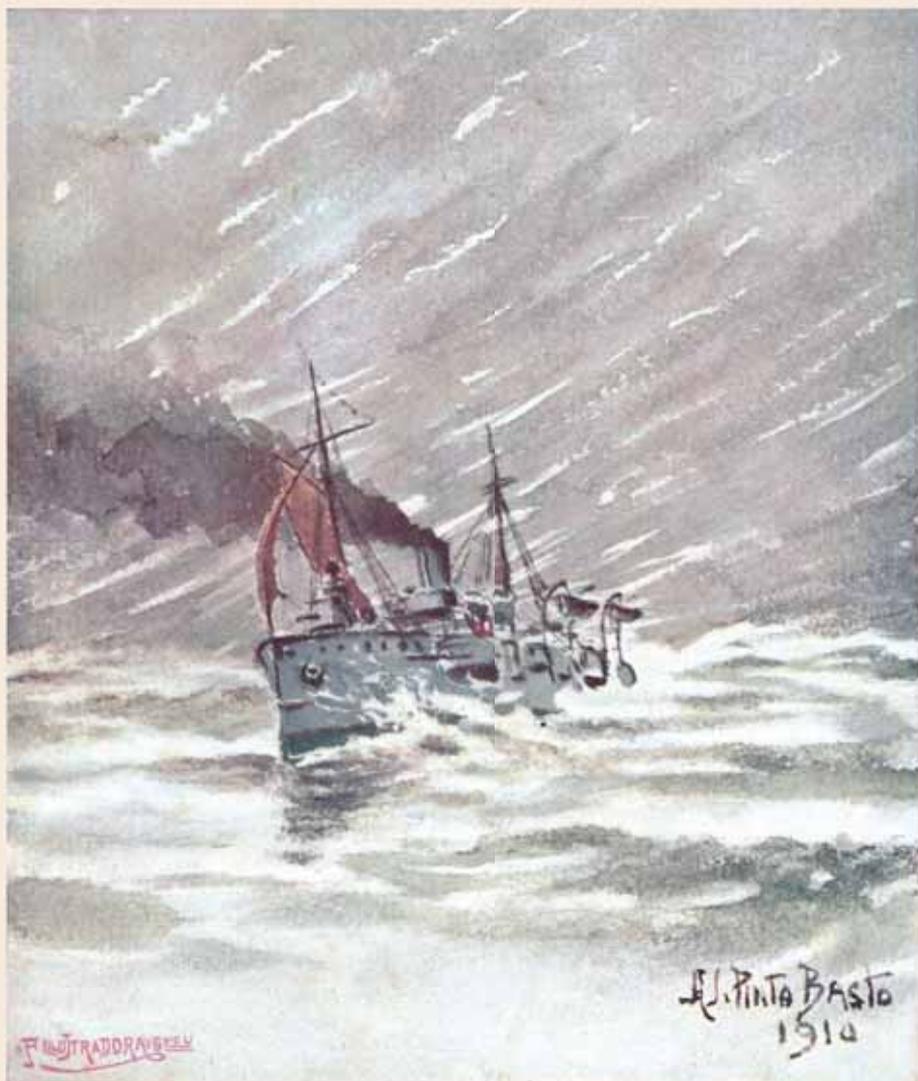


CRUZADOR S. GABRIEL
VIAGEM DE CIRCUMNAVEGAÇÃO
POR A. J. PINTO BASTO



ACADEMIA DE MARINHA

2.ª EDIÇÃO

2018

Cruzador S. Gabriel

VIAGEM
DE
CIRCUMNAVEGAÇÃO

POR

A. J. Pinto Basto





Comandante A.J. Pinto Basto

PATROCÍNIO



Ficha Técnica

Título: Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Data: Fevereiro 2018

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e Acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal: 436732/18

NOTA INTRODUTÓRIA

Até à presente data a Marinha de Guerra Portuguesa realizou sete “voltas ao Mundo”, sendo a mais antiga a do cruzador S. Gabriel. O navio, que também foi o primeiro a ser equipado com um aparelho de TSE, largou de Lisboa no dia 11 de dezembro de 1909 e regressou ao mesmo porto em 20 de abril de 1911, isto é, seis meses após a implantação da República. Em 16 meses e 9 dias percorreu 41.981 milhas e escalou 72 portos, tendo visitado todos os territórios ultramarinos portugueses de então.

O relato pormenorizado deste memorável feito encontra-se descrito no livro “Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação”, da autoria do Capitão-de-fragata António Jervis Pinto Basto, seu comandante nessa viagem, e editado em Lisboa, pela Livraria Ferreira, em 1912.

A narrativa da navegação em mares tempestuosos ou em águas restritas sem cartas atualizadas, a apreciação das terras visitadas e das suas populações e o modo como o navio foi recebido, especialmente pelas comunidades portuguesas espalhadas pelo Mundo, são temas de leitura cativante, complementada com desenhos alusivos do próprio comandante.

A Academia de Marinha, atendendo a que o livro em questão se encontra há muito esgotado, dispondo a Marinha apenas de alguns exemplares nas suas bibliotecas, considerou que a obra era merecedora de uma reedição.

Assim, a reedição do “Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação”, patrocinada pela Fundação Calouste Gulbenkian, a quem a Academia de Marinha expressa o seu reconhecimento, não só dá a conhecer um facto histórico, como também é um estímulo para aqueles se interessam por assuntos ligados ao mar ou que tenham iniciado a sua carreira naval.

Lisboa, Fevereiro de 2018

O Presidente da Academia de Marinha



Francisco Vidal Abreu
Almirante

Aos leitores

Foi o *S. Gabriel* não só o primeiro navio de guerra portuguez que realisou uma viagem de circumnavegação, mas o primeiro navio portuguez que passou pelo estreito de Magalhães e Canaes da Patagonia, e entrou nos portos do Chili, Peru, Panamá, Mexico, California e ilhas de Hawai, fazendo, sem duvida, uma das mais interessantes, se não a mais interessante viagem, dos ultimos annos.

Como commandante do *S. Gabriel*, entendemos que nos cabia a obrigação moral de informar o publico, e os nossos camaradas em especial, do que foi essa viagem, das difficuldades que encontrámos, e da maneira como ellas foram resolvidas, o que tudo pode ser vantajoso para os que tenham de desempenhar mais tarde uma comissão semelhante.

Por isso escrevemos este livro.

A pequena demora nos portos não permittiu fazer profundo estudo sobre os paizes que visitámos;

e assim foi necessario recorrer á leitura dos melhores livros que sobre esses paizes se teem publicado, para com o auxilio d'esses livros e das conversas tidas com algumas das individualidades mais importantes d'esses paizes, podermos formar a nossa opinião.

Sentimos que a falta de dotes litterarios não nos permitta escrever um livro mais perfeito, falta que esperamos nos seja pelos leitores relevada.

Os desenhos que acompanham o texto, apenas teem o valor de serem originaes.

O AUCTOR.

Introduccão

I

A Marinha Portugueza

Portugal, sendo um paiz pequeno e possuindo vastos e longinquos dominios coloniaes, nunca poude ter marinha de guerra sufficientemente numerosa para satisfazer a todas as necessidades d'um paiz maritimo. Até ha poucos annos estavam a cargo da marinha quasi todos os serviços coloniaes. As occupaões e os desembarques nas costas, os serviços de transportes de passageiros e mercadorias do Estado, o correio, tudo dependia da marinha. Pouco a pouco foi-se completando a occupaão do litoral, acabou a escravatura, estabeleceu-se o telegrapho para quasi todas as colonias, o exercito começou a destacar para o ultramar, e emprezas de navegaão, nacionaes e estrangeiras, ligaram os diferentes portos por meio de carreiras regulares. Foi, pois, desaparecendo a necessidade de manter per-

manentemente numerosas forças navaes nas colonias. O publico e mesmo alguns homens de estado começaram a suppôr que a marinha de guerra era inutil, por desconhecerem os valiosos serviços que ella prestou e ainda hoje presta. Aparecia, porém, uma questão do Zaire ou do Tungue, uma revolta na India ou uma questão com a China, e logo se armavam a toda a pressa os fracos navios para seguirem para esses pontos ameaçados.

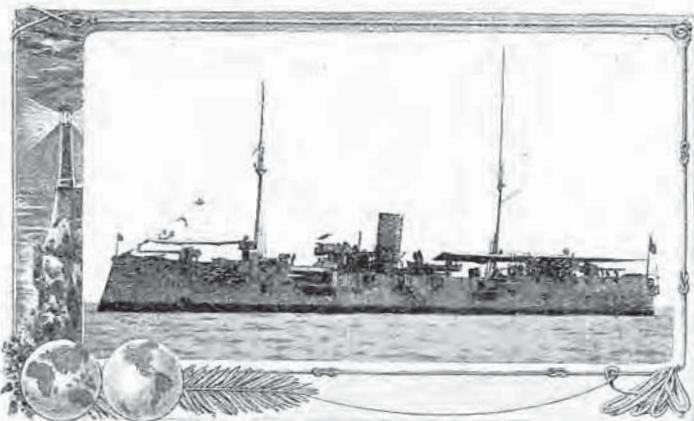
Tem prejudicado muito a marinha o systema de adquirir navios sem methodo, e só o fazendo quando os existentes estão prestes a ser condemnados.

Em 1875 e 1876 adquiriram-se uma corveta couraçada, duas pequenas corvetas, tres canhoneiras e um transporte; em 1884 uma corveta e duas canhoneiras; a subscrição nacional deu-nos o *Adamastor* que entrou no Tejo em 14 de agosto de 1897; o ministro da marinha Jacintho Candido mandou vir de França o engenheiro Croneau que no Arsenal construiu o primeiro navio d'aço, o cruzador *Rainha D. Amelia*, lançado ao mar em 10 de abril de 1899; e em 1900 entraram no Tejo os cruzadores *D. Carlos*, construido pela casa Armstrong, e o *S. Gabriel* e *S. Rafael*, pelas Forges e Chantiers no Havre, mandados adquirir pelo mesmo ministro.

A permanencia d'estes navios nas colonias era desnecessaria e dispendiosa. Com o telegrapho e o

augmento da velocidade e do raio de acção dos navios de guerra tornava-se facil mandar um ou mais navios a qualquer parte das nossas colonias. A inacção dos navios nas Estações Navaes era muito prejudicial á sua conservação, e a demora prolongada em maus climas arruinava a saude das guarnições que frequentemente era forçoso substituir, o que, junto ao custo elevado do combustivel, sobressalentes e mantimentos, obrigava a grandes sacrificios o pequeno orçamento da marinha. Foi attendendo a estas circumstancias, e com o applauso de toda a corporação da Armada, que o ministro da marinha Terra Vianna determinou que, em vez de fazerem parte das Estações Navaes, os nossos cruzadores fizessem viagens circulatorias percorrendo as colonias.

Grande é a vantagem d'esta medida para a educação profissional e estado sanitario das guarnições, como se provou na recente viagem do *S. Gabriel*.



Cruzador S. Gabriel

II

O «S. Gabriel»

O *S. Gabriel* é um cruzador de aço, protegido por uma coberta couraçada de 35 millímetros, com 1:850 toneladas de deslocamento, 75 metros de comprimento, 10^m,8 de boca e 4^m,35 de imersão a ré. Foi construído pelas Forges et Chantiers, no Havre, em 1900. É armado com duas peças de 15^c Schneider-Canet uma no castello e a outra no tombadilho, com quatro peças de 12^c às amuradas e oito de 7^c,5. Tem á proa um tubo lança-torpedos. O aparelho motor compõe-se de duas machinas de triplíce expansão, da

força de 3:000 cavallos, que podem com tiragem natural imprimir uma velocidade de 16 milhas por hora. O vapor é fornecido por duas caldeiras Normand, com 2:928 tubos. O aprovisionamento de combustível, 300 toneladas, permite com velocidade economica navegar 3:500 milhas nas melhores condições e com bom carvão. A instalação electrica compõe-se de dois dynamos Sautter-Harlé de 80 volts e 110 ampères, movidos por turbinas Laval que dão perto de vinte mil rotações por minuto. No castello e tombadilho estão collocados dois projectores. Entre as machinas auxiliares contam-se um cabrestante, guincho e leme a vapor, machina de fazer gelo, destillador Weir que produz 1:200 litros por dia, etc. O fundo do navio é forrado de madeira e cobre para evitar a adherencia de mariscos e limos que atrazam a marcha, evitando assim as frequentes entradas em doca secca. Este systema de construcção está hoje reprovado, por isso que, não sendo possivel isolar o cobre do aço, a duração dos navios é pequena.

O *S. Gabriel* apparelhava com tres mastros; mas antes de partir para a viagem de circumnavegação tirou-se o mastro da mezena e deslocou-se o grande a fim de mais facilmente se installar o telegrapho sem fios.

Este aparelho do systema Marconí tem um alcance garantido de 400 kilometros com uma altura

de antenna de 30 metros. Communicámos muitas vezes a maior distancia, sendo uma d'ellas a 1:300 kilometros.

É finalmente o *S. Gabriel* um bom navio no seu genero, bem construido, com boas accomodações, sufficiente ventilação, boa artilharia, machinas de confiança e economicas.

Parece ser um typo de navio muito apropriado ás nossas necessidades e que se deveria repetir, introduzindo-lhe os aperfeiçoamentos que em doze annos se teem dado na architectura naval, machinas maritimas e artilharia.

III

Preparativos de viagem

Depois de soffrer importante fabrico armou o *S. Gabriel* no dia 2 de Agosto de 1909; nos dias 3 e 4 regulou as agulhas e no dia 5 saiu para uma viagem de experiencia de machina a Gibraltar, da qual regressou no dia 8.

A 14 saía novamente para uma viagem de instrucção dos onze alumnos do 1.º e 2.º anno da Escola Naval. Visitou-se Brest, Portsmouth e Plymouth e respectivos Arsenaes, Madeira, Porto Santo e Desertas, Tanger e Gibraltar; e na costa de Portugal fizeram-se exercicios em Portimão, Lagos, Sines, Cezimbra, Setubal, Comporta e Cascaes. Durou esta interessante viagem 40 dias.

Competia ao *S. Gabriel* fazer a primeira viagem circulatoria pelas colonias, de accordo com o decreto de 16 de setembro de 1909.

Foram apresentadas ás auctoridades de marinha

duas propostas de viagem, nas quaes se percorriam não só todas as colonias portuguezas mas tambem as importantes colonias de portuguezes na America do Sul, na California, e nas ilhas de Hawai que ha muito pediam a visita d'um navio portuguez. Eram duas viagens de circumnavegação, uma por leste, outra por oeste.

Dada a epocha do anno em que deviamos partir, o mez de dezembro, era por muitos motivos mais vantajosa a viagem por oeste. Convinha passar o Estreito de Magalhães no verão do hemispherio sul, por isso que para o frio ali muito intenso no inverno não estão os nossos navios preparados com aquecimento nem as guarnições com roupas. Sendo tambem no verão os dias maiores, tornava-se a navegação mais facil. Era impossivel entrar em Pangim na monção SW., e a navegação na costa de Malabar é muito desagradavel durante essa epocha. No Cabo da Boa Esperança era tambem preferivel passar no verão. Alem d'estas vantagens a viagem por oeste tinha para o *S. Gabriel* um outro motivo de preferencia. A distancia de Honolulu ao Japão, 3:400 milhas pelo circulo maximo, era muito grande para o raio de acção do cruzador. Indo por oeste tinhamos na maior parte da travessia vento e corrente a favor, o geral NE.; se fossemos por leste, dar-se-ia o caso contrario. Entenderam, pois, as au-

ctoridades de marinha, e muito bem, que se fizesse por oeste a viagem.

Como a distancia de Honolulu ao Japão era muito grande, só a poderia vencer com bom carvão. Em correspondencia com a casa Tatham Bromage de Londres tratamos de indagar se haveria carvão Cardiff nas ilhas de Hawai ou se seria facil envial-o para lá. Foi-nos respondido que de carvão Cardiff em Honolulu só poderia encontrar alguma amostra no Museu, e que mandal-o para lá seria impossivel, a não ser com grande dispendio. Obtivemos, porem, uma auctorisação do Governo dos Estados Unidos para nos ser fornecido dos Arsenaes de Hawai e Philippinas carvão Pocahontas ou New River, que mais tarde observamos ser de optima qualidade. Fizeram-se tambem os calculos de estabilidade necessarios para saber quanto carvão poderiamos levar sem perigo fóra dos paioes.

Por intermedio da casa Tatham Bromage obtivemos cartas de apresentação para as principaes casas carvoeiras dos portos que percorremos, do que resultou evitarem-se questões desagradaveis e obter-se grande economia para o Estado. Regulou-se tambem antes da partida a remessa de mantimentos para Valparaiso, Macau, Goa e Lourenço Marques, o que se viu ter sido de grande vantagem.

Alem da guarnição embarcaram um guarda-ma-

rinha e os aspirantes que acabavam de concluir o curso da Escola Naval.

RELAÇÃO DOS OFFICIAES

A. J. Ferreira Pinto Basto.....	Capitão de fragata, com. ¹⁶
Benjamim de Paiva Curado...	" tenente, immediato.
Antonio Branco Martins.....	1. ^o tenente
José Luis Teixeira Marinho...	2. ^o "
Fernando Vasconcellos Sá Pe- reira.....	" "
Annibal de Mesquita Guima- rães.....	" "
José Meyrelles Garrido.....	" "
Carlos Henrique Lebre.....	Medico Naval de 1. ^a
Antonio Januario da Silva....	Machinista Naval de 1. ^a
José Miguel Gomes....	" " " "
Henrique Guilherme Fernan- des.....	" " " 2. ^a
Manoel Martins.....	" " " "
Francisco Simões Pires.....	" " " 3. ^a
Francisco João de Vasconcel- los.....	Commissario Naval
João de Castro Neves Pereira Leite.....	Guarda Marinha
Mario de Sena Barcellos Nas- cimento.....	Aspirante
Fernando de Oliveira Pinto...	"
Luis Augusto de Mattos Cas- tro.....	"

Francisco Penteado.....	Aspirante		
Eugenio de Barros Soares			
Branco.....	"		
Henrique Owen Pinto	"		
Armando Perestrello Botelho.....	"		
Raul Queimado de Sousa	"		
Fernando Fabio Teixeira Diniz	"		
Carlos Frederico Elston Dias..	"		
Arthur Caetano Dias.....	Aspirante a Machinista de 1.º		
João Sequeira de Castro	"	"	"
Annibal José de Figueiredo ...	"	"	de 2.º
Alberto Dias da Silva	"	"	"

O Estado menor compunha-se de 24 pessoas e o total da guarnição era de 255.

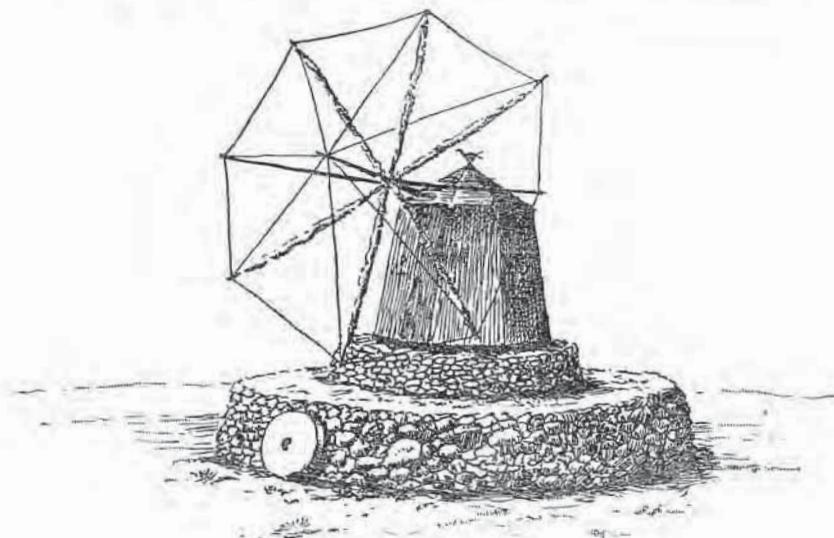
A viagem

I

De Lisboa á Madeira

Eram 3^h. 40^m da tarde do dia 11 de dezembro de 1909, quando o *S. Gabriel* largou da boia e com maré de vasante seguiu para a barra. Pouco antes estivera a bordo o Ministro da Marinha que amavelmente nos veio desejar boa viagem. Entre torres soltámos o rumo para o pharol de Porto Santo, rumo que, como se sabe, coincide com o do eixo da barra. Encontrámos ondulação do NW. e vento do mesmo rumo que por vezes era acompanhado de chuva. Pelas 9^h. da manhã do dia 12, a 160 milhas de Lisboa, communicámos pelo telegrapho sem fios com uma estação que não pudemos averiguar qual fosse, informando estar tudo bem a bordo. Avistámos dois vapores, quando cruzámos a linha de navegação Canarias-Finisterra. O vento, que á saída de Lisboa era NW. fraco, rondou pouco a pouco para

NE. onde se firmou; na manhã de 13 diminuiu de intensidade continuando o tempo nublado. A's 9 horas da manhã avistou-se Porto Santo pela proa e á 1 hora fundeámos em frente da povoação em 5 braças de fundo. Lançou-se ao mar e fundeou-se um



Moinho em Porto Santo

alvo á distancia de 850 metros, começando o exercicio de artilharia. Logo que fundeámos, apagou-se uma caldeira que só se tornou a accender á saída do Funchal.

Navegámos com grande economia de combustivel, não só para conseguir fazer esta longa viagem

dispendendo em carvão o minimo possível, mas tambem para fazer um estudo sobre o raio de acção do navio com differentes velocidades, preparando-nos para a grande travessia de 3400 milhas entre Honolulu e Yokohama. Adoptando a velocidade de 10,5 a 11 milhas, economisavamos carvão, não forçavamos a machina, e poupavamos o pessoal. Mais tarde reconhecemos ser mais vantajoso fixar o consumo de carvão em vez da velocidade. O consumo normal adoptado foi de 20 toneladas por dia.

Na noite de 14 começou a soprar vento sul e a descer o barometro. Como o navio estivesse perto de terra, e aproado ao vento só houvesse 3 braças de fundo á popa, não sendo o fundeadouro seguro, preparámos-nos para suspender, o que se fez pelas 6^h. 30^m da manhã de 15. Fomos buscar o alvo e suspender os ferros com que estava fundeado, e pelas 7^h. 30^m seguimos em direcção ao Funchal. Pouco depois de deixar Porto Santo communicámos pelo telegrapho com o paquete *Asturias*, da *Royal Mail*, fundeado no Funchal, que nos informou estar ali o tempo rasoavel e terem os passageiros desembarcado.



Lancha da Madeira

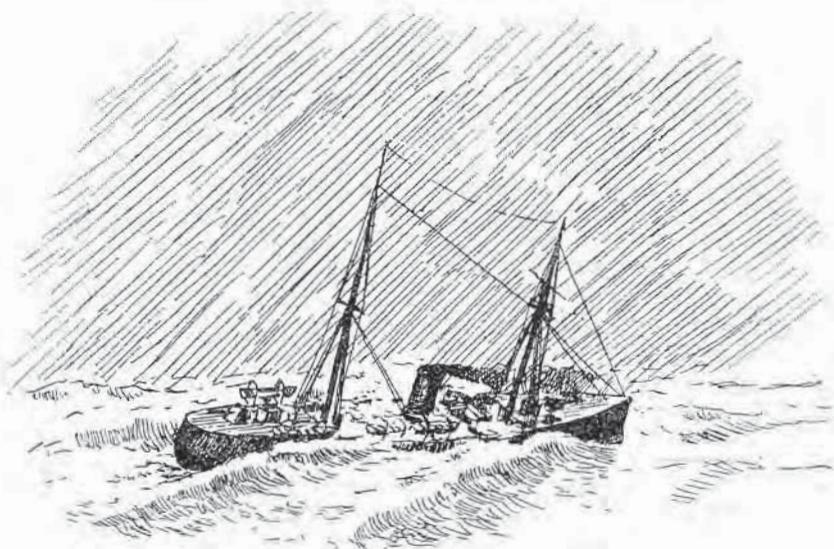
II

Da Madeira a S. Thiago

Fundeámos no Funchal pela 1 hora da tarde do dia 15 de dezembro, e pouco depois visitei o Secretario Geral servindo de governador, o Comandante militar, o Bispo, e o Capitão do Porto que tinha vindo apresentar-se. No dia 16 pela manhã refrescou o vento que era SW., augmentando a vaga, em vista do que resolvemos mudar de fundeadouro pelas 10^h.; estavamos perto de mais de terra para este vento e não desejavamos começar a nossa viagem por um encalhe no Calhao. Fomos fundear por fóra da Pontinha em 30 braças no fundeadouro mais de barlavento dos que vêem indicados nas cartas e roteiros do Almirantado inglez. Como o mar e o vento augmentassem, continuando o barometro a descer,

resolvemos deixar o fundeadouro e seguir para o mar.

Andámos de vagar com a proa à vaga até às 2^h. da tarde; como a essa hora o tempo pareceu ter melhorado, voltámos ao ancoradouro que ainda es-



O S. Gabriel debaixo de tempo

tava mau e seguimos para sotavento da ilha para nos abrigarmos do mar e do vento, onde pairamos á vista do farol de S. Lourenço até às 6^h. da manhã de 17. Tendo por essa ocasião melhorado o tempo, regressamos ao Funchal, onde fundeamos pouco depois das 8^h debaixo de chuva torrencial.

Comquanto o vento tivesse rondado mais para W., na bahia havia bastante vaga, difficultando os embarques e desembarques dos escaleres para o navio; em terra desembarcava-se bem dentro do porto artificial. Tivemos varios convites para jantares e soirées, que o estado do tempo nos impediu de aceitar.

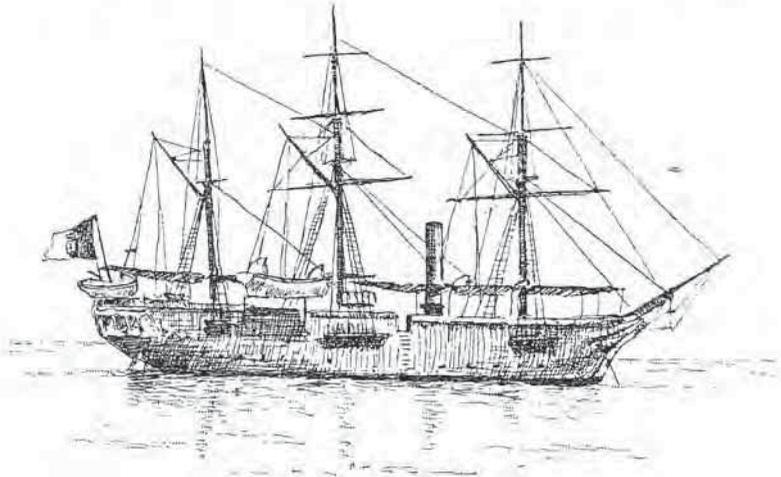
No dia 18 attestámos a aguada com 36 toneladas, mettemos um boi e mantimentos, e ás 6^h. 30^m da tarde suspendemos e seguimos para S. Vicente. A apparencia do tempo foi pouco a pouco melhorando, mas o vento continuou soprando do SW. com mais ou menos violencia. No dia 20 de manhã começou a apparecer uma vaga larga do NNW. que continuou até á noite de 21. Só na manhã de 22 appareceu o geral de NE. que segundo os roteiros n'esta epocha deviamos ter encontrado ao norte das Canarias. Estas perturbações meteorologicas sentiram-se em toda a Europa e deram logar ás cheias do Douro, etc. A's 9^h. 30^m da manhã avistou-se pela proa a mais de 60 milhas a ilha de S. Antão. O vento foi refrescando e ás 4^h. 30^m entramos no porto de S. Vicente, fundeando em 8 braças. Salvámos á terra e preparou-se tudo para receber no dia seguinte o carvão.

Estabelecemos na tolda um quadro com uma carta geral, onde todos os dias se collocava uma

bandeirinha no sitio do ponto, como é uso praticar nos paquetes das grandes linhas de navegação. Fez-se isto com a idea de que talvez a marinhagem se interessasse, e durante esta larga viagem pudesse fazer uma ideia do caminho percorrido. Notei que em frente do quadro estavam constantemente praças, o que demonstrava uma certa e louvavel curiosidade. Resolvi em vista d'isto que duas vezes por semana os aspirantes fizessem conferencias sobre os mares, paizes e portos que iam percorrendo.

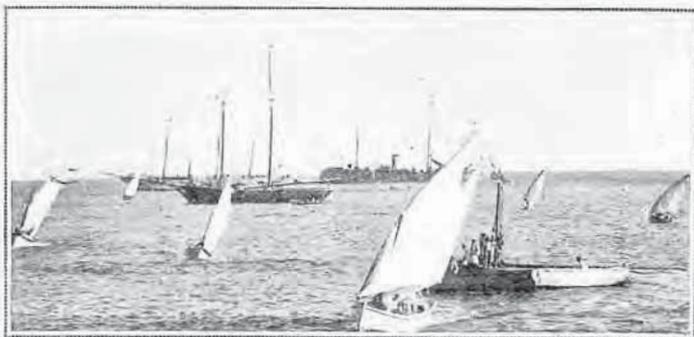
No dia 23 mettemos 195 toneladas de carvão e na manhã seguinte 53 toneladas d'agua, d'uma boa barca d'agua a vapor. Retribui em terra as visitas officiaes e ás 6 da tarde partimos para S. Thiago, fundeando em frente da cidade da Praia ás 10^h. 30^m da manhã de 25. Recebi a visita do Barão de Cadoro, ajudante do Governador, e vieram apresentar-se o commandante da *Zambeze*, capitão-tenente Baccellar, e o capitão dos portos Ludovice. Realisou-se de tarde uma regata promovida pela Liga Naval, ganhando o nosso primeiro escaler o primeiro premio das regatas de vela. Na noite de 26 teve logar na sêde da Liga Naval a distribuição dos premios feita pelo Governador e um baile, festa para a qual foram convidados os officiaes do *S. Gabriel*. O tenente Mesquita Guimarães que governava o escaler,

recebeu uma cigarreira de prata, e a guarnição seis mil reis. Durante todo o dia 27 fizemos exercício de tiro ao alvo para satisfazer ao programma da



Canhoneira *Zambeze*

Escola Naval relativo ao tirocinio dos aspirantes. Veio a bordo o governador Martinho Montenegro, que n'essa noite nos offereceu um jantar.



Uma regata na Praia (S. Thiago)

III

De S. Thiago á Bahia

Pelas 9^h. da manhã do dia 28 de dezembro suspendemos e começámos a navegar em direcção á Bahia com a velocidade de 10 milhas por hora. No mar o vento era o geral NE. regular e o tempo nublado.

No dia 29 fez-se um exercicio geral de postos de combate, exercicio que se repetiu no dia 30, fazendo fogo as peças de 15^c, 12^c e 4^c,7. De tarde durante duas horas exercitaram-se os aspirantes na regulação da agulha do tombadilho (Hazzanith) por meio de barras e compensadores esfericos.

Continuou no dia 30 a briza, mas já mais fraca.

No dia 31 entramos na região das calmas, trovoadas e aguaceiros; de manhã observou-se perto do navio uma curiosa tromba que se manteve perto de meia hora. Às 10^h 30^m da manhã do dia 1 de janeiro de 1910 cortámos o Equador. Celebrou-se a bordo a tradicional festa da passagem da linha, aparecendo o Neptuno com uma luzida côrte e não faltando o julgamento e banho forçado dos *gabirus*. Foi um divertido passatempo para a guarnição durante esta pouco interessante travessia. No dia 2 de janeiro entramos no geral SE., encontrando vento fraco, mar ondulado e ceu limpo. Avistámos de manhã a ilha Fernando de Noronha, da qual nos aproximamos para transmitir para o semaphorico o nome do navio que por elle foi reconhecido. Contornámos o norte da ilha, onde estavam dois vapores fundeados, e seguimos novamente em direcção á Bahia. No dia 3 continuou o geral SE., acompanhado ainda de trovoadas; perto do meio dia avistou-se terra pela amura de EB., da qual nos fomos approximando até ás 5^h 30^m, hora a que passamos umas 5 milhas ao mar de Pernambuco. Continuando a navegar em direcção á Bahia, avistámos pela proa ás 5^h da manhã do dia 5 o pharol de Hapuan, seguimos ao longo da costa, desviamos-nos do baixo de Santo Antonio, e ás 8^h 30^m fundeámos na Bahia com oito dias incompletos da viagem desde S. Thiago de Cabo Verde.

Foi um anno depois de Pedro Alvares Cabral descobrir o Brazil que uma frota portugueza, acompanhada por Americo Vespucio e da qual era commandante Christovão Jacques, entrou pela primeira vez no bello porto da Bahia, Bahia de Todos os Santos chamada, por ser esse o dia em que ali entraram. O porto é um dos mais vastos e melhores da America, serve uma região muito rica e a cidade, fundada em 1549, desenvolve-se constantemente. Ali existe uma faculdade de medicina, escola de direito, instituto de historia e geographia, etc. Os arredores são muito pittorescos, devido á exuberante vegetação, sendo um dos sitios dos mais interessantes a Praia Vermelha. Pouco depois de fundearmos vieram a bordo cumprimentar-nos o capitão do porto, o commandante do navio-escola de alumnos-marinheiros (aprendizes de marinha) *Caravellas*, o consul Luiz Correa da Silva, o chancellor e um representante da casa Wilson. Retribuí estas visitas e travei conhecimento com o capitão de fragata da marinha chilena Florencio Dublé, commandante do transporte de guerra *Roncagua*, que me deu interessantes informações sobre o canal de Smyth no Estreito de Magalhães, e uma carta para o ministro da marinha do seu paiz. Aconselhou-me a que seguisse para o Pacifico pelos canaes da Patagonia, afim de evitar o mau tempo, quasi constante, á saida do Estreito pelo cabo Pi-

lar, fazendo uma navegação perigosa, é certo, mas interessante, e observando o mais bello panorama do mundo.

Por ser o dia 6 feriado, fiz no dia 7 visitas officiaes, acompanhado pelo consul e chancellor, ao governador do Estado Dr. Araujo Pinho, ao commandante militar coronel Soter de Menezes, Intendente Municipal conselheiro Carneiro da Rocha, arcebispo Primaz do Brazil D. Jeronymo Thomé, e Gabinete de Leitura. Todas aquellas auctoridades foram muito amaveis, retribuindo as visitas no dia seguinte. Ao chegar ao Palacio do Governo e ao quartel as bandas que nos esperavam á entrada, tocaram o hymno portuguez. N'este mesmo dia fui com os officiaes e aspirantes visitar o hospital da Beneficencia Portugueza, lindamente situado perto de Tapagipe e mantido com inexcedivel aceio. Foi-nos alli offerecida uma ligeira refeição, onde se trocaram affectuosos brindes ao Rei de Portugal, á Marinha Portugueza, etc. No dia 8 teve logar um almoço no consulado, ao qual assistiram 21 pessoas, entre as quaes 10 officiaes e aspirantes do *S. Gabriel* e os principaes negociantes portuguezes. A noite realisou-se no theatro uma recita offerecida aos officiaes do cruzador.

Obtive auctorisação para os aspirantes poderem ir regular os chronometros ao Forte do Mar, que para esse fim tem a vantagem de ter as coordenadas

perfeitamente determinadas. Durante a nossa permanencia na Bahia foi o navio visitado por grande numero de portuguezes e bastantes brasileiros, alguns dos quaes vinham acompanhados por suas familias. No dia seguinte ao da nossa chegada estiveram a bordo as direcções do Gabinete Portuguez de Leitura e da Beneficencia Portugueza, ás quaes fiz entrega das publicações que para ellas levava da Sociedade de Geographia e da Liga Naval.



Bahia

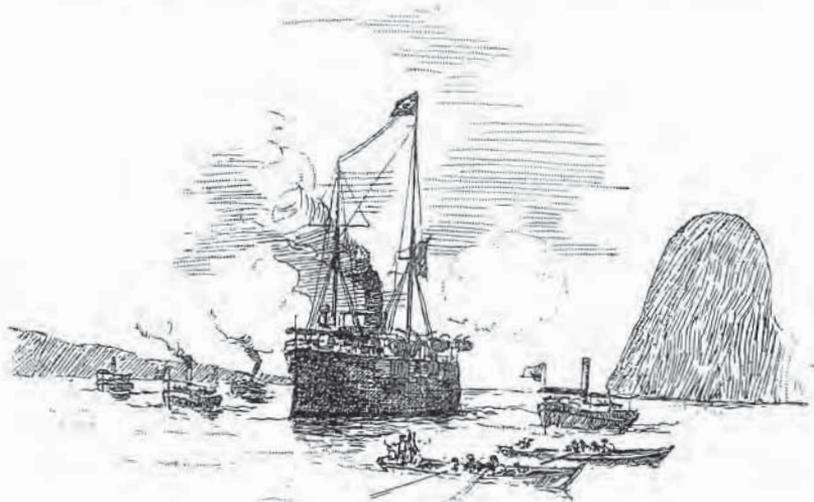
IV

Da Bahia ao Rio de Janeiro

Pelas 9^h 30^m da manhã do dia 9 de janeiro, com tempo de muito boa apparencia, começámos a navegar ao longo da costa em direcção ao Rio de Janeiro. De tarde durante uma hora aproveitamos o estar mar plano e a proximidade do equador magnetico, para fazer uma nova tabella de desvios para a agulha do tombadilho. Viram-se n'este dia muitas baleias e peixes voadores. Continuando sempre com muito bom tempo avistamos ao amanhecer do dia 12, pela amura de estibordo, o Cabo Frio que dobrámos de baixo de cerrado nevoeiro pelas 7^h da manhã com o auxilio do prumo Thomson. Passado o Cabo Frio co-

meçámos a communicar com o Rio de Janeiro, prevenindo o ministro de Portugal da nossa proxima chegada.

Ao entrar no porto vieram esperar-nos varias lanchas a vapor com associações portuguezas. Em frente do forte de Villegaignon salvámos á terra e



Chegada ao Rio de Janeiro

pouco depois ao almirante Bacellar, embarcado no *Deodoro*, salvas que foram immediatamente retribuidas. Pelas 2^h 30^m amarrámos a uma boia mandada oferecer pelo almirante.

O porto do Rio de Janeiro é um dos melhores do mundo e a cidade tornou-se ultimamente uma das

mais bellas. A avenida Beira Mar com perto de dez kilometros de comprido, a Avenida Central toda arborizada e com magnificos edificios, taes como o palacio do Arcebispo, o Theatro municipal que comporta vinte mil pessoas, a Caixa de aposentações, as installações do *Jornal do Commercio* e do *Jornal de Noticias* com sete andares, etc., etc., e com profusa illuminação electrica, vieram substituir um labyrintho de ruas tortuosas e tornar o Rio de Janeiro comparavel a Paris, Londres ou New York. A hygiene melhorou extraordinariamente e a população actual é de um milhão de habitantes. Quasi todos estes melhoramentos são devidos ao Prefeito Dr. Francisco Pereira Passos que mostrou possuir energia pouco vulgar na nossa raça.

Apenas no Rio de Janeiro amarrámos á boia perto da ilha de Villegaignon, vieram a bordo cumprimentar-nos o ministro de Portugal o meu velho amigo Conde de Selir, o addido José Lampreia, a Direcção da Associação de Beneficencia Portugueza e officiaes representando as tres divisões da esquadra brazileira, couraçados, cruzadores e torpedeiros. Debaixo d'uma forte trovoada retribuí as visitas a bordo dos couraçados *Deodoro* e *Floriano*, cruzador *Republica* e chefe dos torpedeiros transporte *Andrade*. Retribui a visita do nosso ministro que me convidou a jantar na «Rotisserie du Sport», um dos

restaurantes elegantes do Rio. No dia seguinte vieram a bordo os representantes das associações portuguezas, actores e actrizes portuguezes, etc. Acompanhado do ministro e seu secretario, visitei o ministro da Marinha Alencar, e o dos Estrangeiros Rio Branco, Chefe de Estado Maior da Marinha, Intendente do Arsenal, Associação de Beneficencia Portugueza, Caixa de Soccorros D. Pedro V, Gabinete de Leitura, Associação de Soccorros Conde de Mattosinhos e S. Cosme do Val, etc. Acompanhado do nosso addido Lampreia, visitei as redacções dos jornaes no dia 14. No dia 15 fomos recebidos em audiencia especial pelo Presidente da Republica e em seguida visitámos o ministro dos Estrangeiros que foi para comnosco d'uma grande amabilidade, indo pessoalmente mostrar-nos os salões do palacio e a nova bibliotheca do ministerio, onde tivemos occasião de observar a interessante collecção de cartas que aquelle ministro tem adquirido ou mandado reproduzir para servirem nas questões de limites de que tem sido encarregado.

A 16 realisou-se em nossa honra uma grande festa no bello edificio da Beneficencia Portugueza, havendo missa, almoço em que se trocaram affectuosos brindes, e visita ao Hospital. No mesmo dia assistimos a uma reunião da Assembleia Geral da Caixa de Soccorros D. Pedro V, á qual tive a honra

de presidir a convite da Direcção. A concorrência dos visitantes a bordo n'este dia foi verdadeiramente extraordinaria. Estiveram certamente a bordo muitas mil pessoas, conduzidas em botes e vapores que faziam carreiras entre o caes Pharoux e o *S. Gabriel*.

No dia 17 pelas 11^h da manhã sahiu para exercicio a esquadra brasileira sob o commando do almirante Bacellar. Compunha-se dos seguintes navios: couraçados *Deodoro* e *Floriano*, cruzadores *Republica*, *Tupy*, *Tymbira*, seis novos contra-torpedeiros e a corveta escola *Primeiro de Março*.

Acompanhados por vinte officiaes e aspirantes, fomos no dia 18, a convite do Visconde de Moraes, visitar os seus estaleiros de Nicteroy, onde constroe e repara os vapores que fazem o serviço entre o Rio de Janeiro e Nicteroy, vapores a que ali chamam «*barcas*», e depois em tramway electrico percorremos as lindas bahias entre Nicteroy e o Forte de Santa Cruz.

Depois d'esta interessante excursão voltámos ao Rio de Janeiro e seguimos em automoveis para o Hotel dos Estrangeiros, onde pelo mesmo snr. Visconde de Moraes nos foi offerecido um almoço. No Theatro Recreio houve uma recita em honra do *S. Gabriel*.

Tinha sido convidado pelo ministro dos Estrangeiros Rio Branco para um jantar em Petropolis,

mas esta festa não poude realizar-se por causa do fallecimento do snr. J. Nabuco, embaixador do Brazil nos Estados Unidos.

A colonia portugueza offereceu-nos no dia 19 uma linda excursão e almoço no notavel monte Corcovado, do alto do qual se disfructa um panorama surprehendente. Ao almoço estavam 160 pessoas, e como de costume trocaram-se muito affectuosos brindes. Presidiu o ministro de Portugal, tendo-me á sua direita. Á noite houve recita em nossa honra no theatro Apollo e um bonito baile em casa do Conde Fernando Mendes d'Almeida, onde tivemos occasião de conhecer muitas senhoras elegantes da sociedade brazileira.

Recebemos a bordo no dia 20 a direcção da Associação de Beneficencia Conde de Mattosinhos e S. Cosme do Val, e em seguida, acompanhados de alguns officiaes, fomos tomar parte nas festas da fundação da cidade do Rio de Janeiro por Estacio de Sá, para o que haviamos sido convidados pelo Prefeito da cidade. N'um dos pavilhões da Exposição na Praia Vermelha realisou-se um grande almoço ao qual presidiu o Prefeito, tendo á sua direita o Conde de Selir, e de tarde tomámos parte n'uma romaria ao Morro do Castello, onde se encontra sepultado, na igreja, Estacio de Sá. O celebre escriptor e orador brazileiro Coelho Netto pronunciou ali um brilhante

discurso, no qual se referiu de modo muito lisonjeiro ao nosso Paiz e á Marinha Portugueza. Á noite houve uma sessão de gala no grande Theatro Municipal, á qual assisti acompanhado pelo Conde de Selir.

No dia seguinte mettemos 208 toneladas de carvão. Despedimos-nos dos ministros da Marinha e dos Estrangeiros. Á noite relisou-se na Legação de Portugal um jantar de 22 talheres, dado em nossa honra, para o qual foi convidado o elemento official.

Na manhã de 22, dia da nossa partida do Rio de Janeiro, convidei a almoçar a bordo o nosso ministro Conde de Selir, addido Lampreia, os Condes de Avellar, como representantes da colonia portugueza, e o sr. Freitas Lima e sua esposa, como representantes da sociedade brazileira.

Portuguezes como o Conde de Avellar, Visconde de Moraes e muitos outros, honram o paiz que os viu nascer e concorrem poderosamente para o desenvolvimento do grande e rico paiz que é o Brazil.



Avenida Beira Mar no Rio de Janeiro

V

Do Rio de Janeiro a Santos

Às 4^h,30^m da tarde do dia 22 de janeiro largámos da boia em direcção a Santos. À passagem do navio içou a fortaleza de Villegaignon o signal de boa viagem, dando a guarnição vivas que foram correspondidos de bordo do *S. Gabriel*. Com bom tempo navegámos ao longo da costa em direcção a Santos. Estivemos em comunicação telegraphica com a estação da Fortaleza de S. Cruz e por este meio agradecemos um telegramma de boa viagem, que antes da partida recebemos do snr. Aragão, secretario particular do ministro dos Estrangeiros. Pelas 3^h,30^m da manhã de 23 avistamos pela proa o farol do Boi e antes do meio dia entramos a barra de Santos, onde fundeámos a pedido da comissão de festejos que nos desejava vir receber. Depois da 1^h suspende-

mos e seguidos por sete rebocadores cheios de gente e tendo bandas de musica a bordo, barcos-automoveis e *out-riggers*, subimos o rio e fundeámos ás 2^h, 15^m em frente da cidade de Santos.

Esta cidade foi fundada por Braz Cubas no meiado do seculo xvi, e recebeu o nome do hospital estabelecido em 1544, a primeira instituição de caridade do Brazil. Santos é o porto de embarque de café, entrando no seu porto mais de mil vapores por anno, e possuié mais de tres kilometros de caes providos de guindastes hydraulicos. Commercio em 1906: importação 33 mil contos (ouro), exportação 100 mil.

Logo que fundeámos, veiu a bordo o consul de Portugal Barão de Lourenço Martins, e no dia seguinte o Presidente da Camara Municipal. Retribui estas visitas e visitei o Inspector da Alfandega, Associação Commercial, Delegacia de Policia, Juizo de Direito, Santa Casa, Real Centro Portuguez, Beneficencia Portugueza e varios jornaes. A' noite houve uma recita de amadores e baile no Real Centro Portuguez, dados em honra do *S. Gabriel*. No dia 25 foi-nos offerecida uma excursão em tramway a vapor e almoço na praia Gurujá, do outro lado da bahia e a meia hora de Santos: de tarde uma toirada. Acompanhado de tres officiaes fomos a S. Paulo, onde, apesar de não ir com character official, nos es-

peravam na estação um official ás ordens do Presidente do Estado, o encarregado dos negocios consulares de Portugal e muitos portuguezes. Foi-nos offerecido um jantar no hotel Rotisserie du Sport e na manhã seguinte percorremos em automoveis a interessante cidade de S. Paulo. Regressamos a Santos, parando em varios pontos da linha ferrea para ver os poderosos machanismos que por meio de cabos de arame auxiliam os comboios nas rampas. Este caminho de ferro é uma muito notavel obra de engenharia, e dá grande lucro.



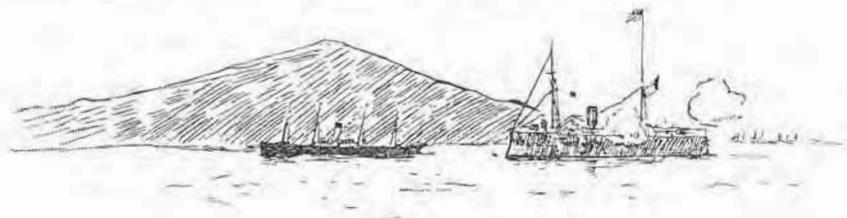
Santos

VI

De Santos a Montevideo

Saimos de Santos pelas 6^h da tarde do dia 27. Fôra da barra, navegamos a safar das ilhas da Lage e Queimada e às 10^h da noite, fôra de todos os perigos, soltamos o rumo ao longo da costa. Com uma velocidade entre 12' e 12',5 e com lindo tempo e mar plano navegámos ao longo das costas do Brazil e Uruguay. Depois de passar o cabo Polonio o tempo tornou-se encoberto, o barometro baixou, e o vento que era NE. rondou para o NW. e WSW. acompanhado de aguaceiros que por vezes encurtavam muito o horizonte. Às 3^h,30^m passámos o canal da ilha do Lobo, ao anoitecer avistámos o farol de El Cerro e às 9^h,30^m da noite fundeámos fôra do porto artificial de Montevideo em 4 braças de fundo com 50 de amarra.

Vento muito fresco do quadrante SW. e em terra içado o signal de temporal do sul. Às 6^h da manhã do dia 31 veio para bordo o pratico; às 8^h salvámos a terra, e em seguida entrámos para dentro do molhe, onde amarrámos com 45 braças de cada ferro. Vie-



Salvando a terra em Montevideo

ram cumprimentar-nos um official da parte do commandante da marinha e o capitão do porto Lyons, um outro do cruzador *Montevideo*, o consul de Portugal o meu velho amigo Borges de Castro, e a Direcção da Beneficencia Portugueza.

Retribuimos as visitas, e com dois officiaes e o consul fomos ao Palacio do Governo cumprimentar os ministros da Guerra e Marinha e dos Estrangeiros, que foram d'uma extrema amabilidade.

No dia 1 de fevereiro, acompanhado do sr. Pareja, introductor de Embaixadores, do consul de Portugal e de mais dois officiaes, fomos na residencia da praia dos Pocitos recebidos em audiencia especial pelo sr. Williman, Presidente da Re-

publica Oriental do Uruguay. Representou esta recepção uma grande deferencia para com a nação portugueza, por isso que ultimamente o Presidente nem mesmo os ministros ali acreditados tinha querido receber, devido ao muito trabalho e preocupação que estava causando ao Governo a revolução no interior.

O Presidente, com quem tivemos uma larga conversa, foi muito amavel para o nosso Paiz e para a Familia Real Portugueza, e disse lamentar que o estado da politica do Paiz lhe não permittisse occupar-se mais de nós. Por ordem do Presidente conduziu-nos o sr. Pareja ao novo e luxuoso hotel — Parque Hotel — situado na praia Ramirez, onde nos foi offerecido um chá. Este hotel custou 800 contos, tem lindas salas de baile e de jantar, um bom sexteto e o cosinheiro ganha 100 libras por mez. Visitámos o Club Uruguay, do qual fomos feitos socios honorarios, e á noite fomos convidados para uma *soirée* no Parque Hotel. Durante a nossa permanencia em Montevideu o nosso consul convidou-me todos os dias a mim e a dois officiaes para jantar. No dia 2 fomos a um baile de mascaras nos Pocitos, para o qual foram convidados por uma commissão de senhoras que o organisou, todos os officiaes e aspirantes do *S. Gabriel*. Foi uma animada e linda festa, o que se comprehenderá quando dissermos que foi

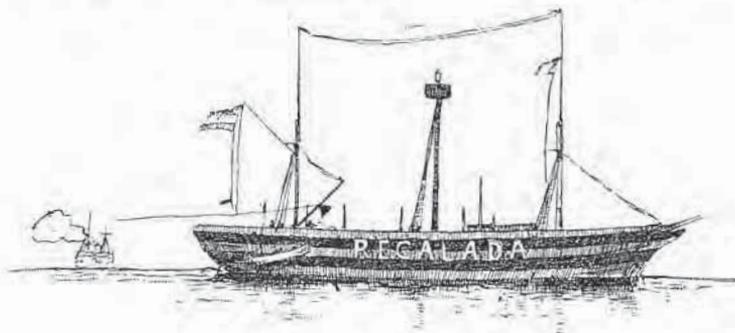
Montevideu a cidade onde encontrámos maior numero de mulheres bonitas.

No dia 3 offereceu-nos a Colonia Portugueza um almoço no Parque Hotel, ao qual assistiram 30 pessoas, e no dia 4 tivemos no mesmo hotel um jantar offerecido pelo commandante da marinha, ao qual assistiram o sr. Pareja e varios officiaes da marinha Uruguayana. N'este mesmo dia tive a almoçar a bordo o Commandante da Marinha, o sr. Julio Bastos, de origem portugueza e aqui juiz do Supremo Tribunal de Justiça, o sr. Pareja e o consul de Portugal.

VII

De Montevideu a Buenos Aires

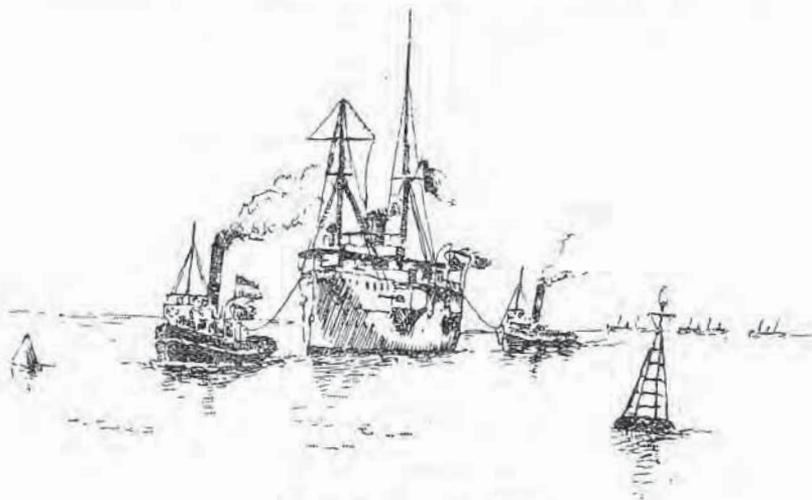
Pelas 7^h da manhã do dia 5 saímos do porto artificial de Montevideu em direcção a Buenos Aires. Soltamos o rumo para o barco-pharol da Re-



Barco pharol de Buenos Aires

calada, á entrada do canal que conduz a Buenos Aires. Como este barco-pharol está provido de um aparelho de telegraphia sem fios, communicámos que desejavamos piloto para o canal, o que fez com

que ao chegar ao barco-pharol já estivesse a embarcação com o piloto á nossa espera. Mettemos o piloto a bordo ás 9^h, e com optimo tempo continuámos a navegar em direcção a Buenos Aires. Pelas 4^h entrou a bordo o piloto das docas, ás 4^h,30^m pegou-nos



Entrando em Buenos Aires

um rebocador e seguiu outro á popa, como é obrigatorio n'este porto para facilitar a manobra e as voltas, e ás 5^h amarrámos ao caes de leste da Darsena Norte.

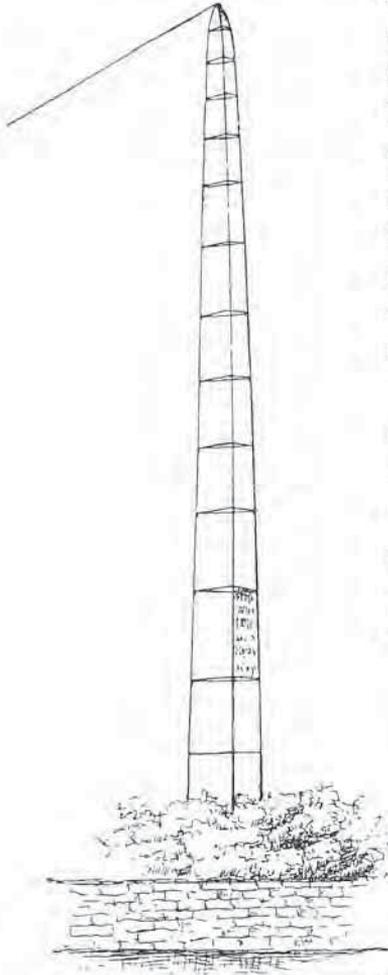
Não é necessario desembarcar em Buenos Aires para se perceber que se trata d'um paiz extraordinariamente rico. O acesso ao porto por um canal

de mais de 90 milhas de extensão, completamente balisado com boias luminosas, barcos-pharoes e pharolins, canal onde se encontram sempre dragas funcionando, batelões, rebocadores, etc., indica que vale a pena fazer as grandes despesas que estes serviços representam, as quaes são largamente compensadas pela riqueza do paiz. O seu porto completamente artificial, com as suas quatro grandes docas de flutuação, alem dos ante-portos, tem de ser constantemente augmentado, pois n'elle não cabem todos os navios que o demandam. Actualmente está uma empresa ingleza fazendo obras orçadas em 27.500 contos de réis. No dia da nossa saída, 15 de fevereiro, encontrei na rada exterior 8 vapores e 4 navios de vela esperando logar no porto para poderem descarregar, e 15 vapores na rada interior aguardando a sua vez para carregar. Desembarcando confirma-se logo esta impressão. N'uma cidade que tem hoje perto de um milhão e um quarto de habitantes, não se encontra um mendigo esmolando, e por toda a parte se manifestam indicios de riqueza.

A cidade de Buenos Aires occupa uma grande area e as ruas em linha recta são, em geral, estreitas e compridas. A Calle Rivadavia que percorremos em automovel, mede 15 kilometros de comprimento. Os quarteirões formados pelas ruas que se cortam perpendicularmente, tem o nome de *quadras*

e a cada *quadra* pertencem cem numeros. Sabe-se assim pelo numero das portas as *quadras* onde estão situados os edificios. Em quasi todas as ruas passam tramways electricos e a Avenida 25 de Maio, completamente arborizada, pode comparar-se a qualquer *boulevard* de Paris.

O Jockey Club, do qual os officiaes do *S. Gabriel* foram feitos socios honorarios, durante a sua permanencia em Buenos Aires, é um edificio riquissimo, com lindas salas, valiosos



Estação radio-telegraphica em Buenos Aires

ESTACION RADIOGRAPHICA BUENOS AIRES CARACTERISTICA BA LONG DE ONDA 800 ^m ALCANCE 800 Km SISTEMA TELEFUNKEN

quadros e estatuas, gabinetes de leitura, sala d'armas, etc., o que se comprehenderá, sabendo que as quotas dos socios rendem muitos contos de reis por mez e as corridas mais de 100. Por isso no anno anterior dera 250 contos para instituições de caridade.

O jornal *La Prensa* tem no seu bello edificio, alem das mais perfectas installações e machinismos que um jornal pode ter, aposentos para hospedes illustres, bibliotheca publica, consultorio medico e consultorio agricola gratuitos, restaurante e sala de armas para os empregados, etc.

Nos theatros, onde vão representar os melhores actores do mundo, nos passeios onde se encontram ricas equipagens e magnificos automoveis, e nas joias e toilettes das senhoras que se vestem de Paris, em tudo se comprehende que em Buenos Aires só ha gente rica e que homens e mulheres estão aqui acostumados a dispor de grandes fortunas que, pela maneira por que são gastas, se vê terem dado pouco trabalho a adquirir.

Para se fazer uma idea do augmento prodigioso da riqueza da Republica Argentina, bastaria fixar os seguintes algarismos:

Augmento da população da Republica:

Em 1869.....	1.877.490 habitantes
" 1907.....	6.000.000 "

Augmento da população de Buenos Aires:

Em 1869	177.787 habitantes
" 1908	1.149.330 "

Progresso da immigração:

Em 1870.....	39.667 immigrantes
" 1907.....	257.924 "

Desenvolvimento das vias ferreas:

Em 1871.....	985 kilometros
" 1907	21.668 "

Acrescimo do commercio:

Em 1870.....	66.060 contos
" 1907.....	523.800 "

Pouco depois de amarrado o navio ao caes, vieram a bordo cumprimentar-nos o ministro de Portugal Visconde de Meirelles, o consul Quadrios, o Visconde de Riba Tua e outros portuguezes de distincção residentes em Buenos Aires. Apresentaram-nos o programma das festas em nossa honra, organisadas pela colonia portugueza em Buenos Aires, que agradecemos e acceitamos.

No dia 7, em companhia do consul, visitei o ministro de Portugal, troquei cumprimentos com o

cruzador *Patria* e recebi a visita do almirante Rafael Blanco, Prefeito Geral dos Portos. Acompanhado de alguns officiaes, fui ás corridas de cavallos no lindo hippodromo de Palermo, e ás 7 horas seguimos no comboio em companhia do ministro para o Tigre, onde o Visconde de Riba Tua nos offereceu um jantar. O Tigre é uma estação de verão, a uma hora de caminho de ferro, onde estavam residindo n'aquella epocha de verão familias distinctas de Buenos Aires. A povoação é cortada de canaes, onde navegam muitos yachts, barcos automoveis e embarcações a remos, uma especie de pequena Veneza. Depois de jantar houve uma soirée no Club. N'esta mesma noite nos foram offerecidos, no theatro da Opera, tres camarotes para assistir ao baile de mascaras.

No dia seguinte visitei o Prefeito dos Portos, o Intendente Municipal e o chefe de policia. Em seguida tomámos parte n'um passeio de carruagem, offerecido pela colonia portugueza, durante o qual percorremos os bonitos e novos bairros de Belgrano e Palermo, e visitámos o Jardim Zoologico, onde andámos n'um interessante caminho de ferro lilliputiano. As 10^h 30^m da noite partimos para o Tigre, onde assistimos a um lindo baile de mascaras que durou até de madrugada, e onde fomos apresentados ás principaes senhoras da sociedade.

Tive no dia 8 a almoçar os Viscondes de Meyrelles e o consul Quadrios, e á noite realisou-se no Hotel de Paris um jantar de 30 talheres, que nos foi offerecido pela colonia portugueza; em seguida fomos ao Theatro Royal e ao baile de mascaras na Opera, a convite de amaveis rapazes argentinos, entre os quaes mencionarei o sr. Muñiz que eu conhecia de Londres.

Acompanhado do ministro de Portugal, visitei no dia seguinte os ministros da Marinha e dos Estrangeiros. Tendo terminado as festas do carnaval, nomeou o ministro da Marinha uma commissão de officiaes para nos receber e ficarem á nossa disposição, composta do capitão de fragata Barnabé Merono, tenentes de fragata Aureliano Rey e Regino de la Sota e guardas marinhas Ricardo Fitz Soimon, Annibal Sanchez e Pedro Florido. Realisou-se á noite no Centro Naval, de que fomos feitos socios honorarios, uma reunião em nossa honra, onde estiveram o ministro da Marinha e muitos officiaes que foram para conosco d'uma grande amabilidade.

Pelas 8^h da manhã do dia 10 de fevereiro fomos a bordo do vapor do Governo *Vigilante*, acompanhados pelos officiaes argentinos, visitar todo o porto de Buenos Aires e algumas das suas installações, armazens, etc, visita muito interessante e instructiva na qual tomaram parte todos os aspiran-

tes e alguns officiaes do *S. Gabriel*. Á noite realisou-se no Pavilhão das Rosas, em Palermo, um jantar offerecido pelos officiaes argentinos aos officiaes portuguezes. No dia 11 foram os aspirantes acompanhados pelo tenente Marinho e officiaes argentinos visitar na cidade de La Plata o observatorio e a Escola Naval, onde lhes foi offerecido um almoço.

O observatorio, fundado em 1882 por um astronomo francez discipulo de Mouchez, consta de varios pavilhões isolados, destinados aos differentes instrumentos.

No primeiro pavilhão existe um telescopio com um movimento regularissimo acompanhando o sol, o qual lhes é dado por um aparelho Foucault. A cupula é movida electricamente.

No *écran* viam-se duas manchas muito nitidas, ligadas por um cordão de menor diametro e menos distincto, proximo do limbo occidental. A ampliação é de 1:100. Ha pouco tempo um astronomo de Chicago descobriu que aquellas manchas desempenham o papel de projectores magneticos, irradiando d'ellas, em linha recta, o magnetismo, como um projector irradiá a luz.

No segundo pavilhão existe uma luneta astronomica de campo muito amplo que o professor Francisco Porro Somenzi, director do observatorio, que acompanhou os officiaes na sua visita, emprega es-

pecialmente para observações de cometas. Foi construída pela casa Zeiss e existia no observatório há quatro mezes, dando muito bons resultados. A objectiva tem tres lentes para assim annular quasi completamente o achromatismo. As lentes teem coefficients de refração deseguaes, determinados previamente pelos physicos, sendo em seguida postos em pratica chimicamente. Ali viram os aspirantes uma carta celeste onde o professor Porro tinha traçado a trajetoria do cometa de Halley. Não era n'aquella occasião visivel por estar proximo do sol.

No terceiro pavilhão está montado um telescópio ao qual se adaptára um aparelho photographico. Não podia funcionar por se ter partido a lente. Mandou-se fazer uma a Iena que importára em oito mil marcos. A pratica demonstrou que era necessario mudar o local d'este telescópio por causa da irradiação da luz electrica da cidade.

No quarto pavilhão existe o sismographo, situado n'um subterraneo. Passa uma linha ferrea a menos de 50 metros e não exerce influencia no aparelho. Está em communicação com a estação de S. Juan nos Andes, a 1,200 kilometros. O movimento do pendulo é decomposto mechanicamente nas direcções norte-sul e leste-oeste. O primeiro abalo é registado exactamente. Os que seguem não são de confiança, porque actua a inercia. Na Allemanha está-se estu-

dando um aparelho de fricção para obstar a este inconveniente. O papel é impressionado, dando uma especie de photographia do abalo. Cada minuto é representado por um centimetro, de modo que o graphico é muito nitido.

Existe no quinto pavilhão uma luneta de passagens, com disposições para eliminar a equação pessoal. O reticulo tem 16 fios gravados no vidro, em 4 grupos de tres fios e um de quatro.

Um chronographo, com chave electrica, regista a hora da passagem nos differentes fios do reticulo.

A hora primeiro adoptada no observatorio foi a de Cordova; depois usou-se a de La Plata e agora adopta-se a de Greenwich. No parque ha um anemometro registador de Richard para determinar a direcção e força do vento, collocado n'uma torre de 16 metros por causa do arvoredos que existe em volta do observatorio.

Visitaram em seguida os aspirantes a Escola Naval e suas dependencias. N'esta occasião estavam os aspirantes argentinos fazendo na perfeição exercicio de tactica allemã, ultimamente adoptada na marinha.

Os aspirantes argentinos entram para a Escola Naval depois d'um curso preparatorio que corresponde proxivamente ao nosso terceiro anno do Lyceu e ali permanecem 5 annos, fazendo no quarto anno uma grande viagem no navio escola *Presidente*

Sarmiento que por varias vezes tem estado no Tejo. Existe o internato. Os alumnos mais classificados téem um quarto só para si; os outros podem estar até quatro no mesmo dormitorio. Almoçaram na escola com os aspirantes portuguezes os oito alumnos argentinos mais classificados.

No dia 12 de fevereiro mettemos 151 toneladas de carvão. A's 8^h da noite realisou-se na sala Imperio do Jockey Club o jantar offerecido ao *S. Gabriel* pelo ministro da Marinha. Estavam, alem do ministro, almirantes, officiaes argentinos, o introductor dos Embaixadores Rodolpho E. Lynch, e o subsecretario das Relações Exteriores Mario Ruiz de los Llanos, o ministro de Portugal e o commandante e sete officiaes do *S. Gabriel*. A sala onde se realisou o jantar, é de marmore, estylo Imperio, tendo nas paredes marmores de variadas côres, ao centro uma fonte em torno da qual se arma uma mesa circular, e no tecto um lindo quadro de Ribera, representando a Noite, a Aurora e o Dia. Na minha opinião só este quadro e a linda estatua de Diana por Falguière (custou 40 contos), que está na escada, justificariam uma visita ao Club.

No domingo, 13 de fevereiro, foi-nos offerecida pelos residentes portuguezes uma linda excursão a Colonia, cidade do Uruguay em frente de Buenos Aires, onde houve uma toirada em que picou o Mor-

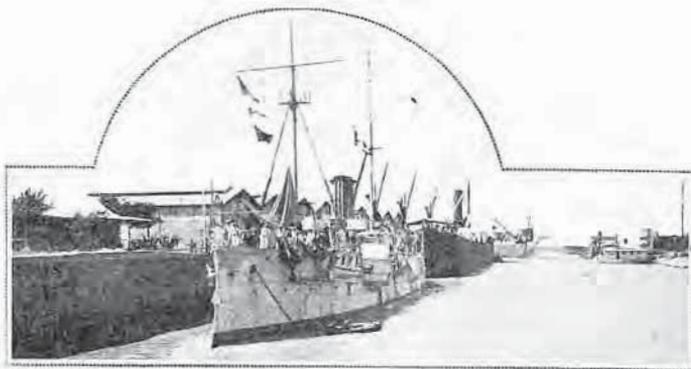
gado de Covas. Tomaram parte n'esta excursão mais de cem convidados, dos quaes metade seriam senhoras, todos os officiaes e aspirantes que não estavam de serviço, e umas 30 praças e Estado Menor do *S. Gabriel*. Esta excursão effectuou-se a bordo d'um dos grandes vapores do rio que navegam no Rio da Prata, o *Rivadavia*, que pela empreza fôra oferecido á colonia portugueza para esse fim.

Por causa d'uma grêve tivemos de fornecer ao vapor 8 fogueiros e chegadores do *S. Gabriel*. A bordo houve almoço e jantar. Tendo partido de Buenos Aires ás 10^h,30^m da manhã regressamos ás 9^h,30^m da noite. Depois do regresso dançou-se a bordo do *S. Gabriel* e fomos pelo sr. Muñiz convidados para assistir ao baile da Opera.

Na tarde de 14 fomos, a convite do Intendente Municipal, em dois automoveis percorrer a cidade e visitar o magnifico theatro Colon e o Jardim Zoológico. Visitei as extraordinarias installações do jornal *La Prensa*, e realisou-se a bordo uma *matinée*. A's 7^h da tarde cahiu um muito forte pé de vento que envolveu a cidade e navios em nuvens de pó e causou bastantes estragos materiaes tanto em terra como no mar. A bordo do *S. Gabriel* apenas soffremos da invasão da poeira, ficando d'ella cheias as camaras, camarotes, etc. A's 8^h da noite na mesma sala Imperio do Jockey Club realisou-se o jantar of-

ferecido pelo nosso ministro Visconde de Meyrelles, jantar a que concorreram pouco mais ou menos os mesmos personagens que da outra vez.

Com esta festa terminou a serie de diversões, que foram muitas, com que o Governo Argentino e a colonia portugueza de Buenos Aires entenderam dever obsequiar o cruzador. Para fazer uma ideia do numero de festas que nos offereceram, bastará dizer que nas primeiras tres noites fomos a quatro bailes, e que no ultimo dia fui convidado para tres jantares.



O *S. Gabriel* na Darsena Norte de Buenos Aires

VIII

De Buenos Aires a Punta Arenas

Pelo meio dia de 15 de fevereiro, com o auxilio de dois rebocadores demos volta e saímos do porto. Largámos pouco depois os dois rebocadores, começando a navegar pelo canal. Este longo canal, todo illuminado com luzes brancas e vermelhas, faz o effeito d'uma interminavel avenida.

A's 9^h 30^m da noite, ao mesmo tempo que o paquete *Cap Blanco* da companhia Hamburg-Amerika, saímos do canal de Buenos Aires e seguimos para o sul, navegando ao longo da costa. Na manhã seguinte começou a soprar SW. fresco pela proa, avistou-se a terra por estibordo e navegámos em direcção a Mar de Plata, a praia elegante, onde n'aquella epocha re-

side a gente mais importante de Buenos Aires e onde tencionavamos fundear. Infelizmente perto das 5^h, já proximos do ancoradouro, verificámos que o tempo não estava capaz e corria muito mar á praia, tornando difficil, se não impossivel, o desembarque. Fizemos signal de que em virtude do estado do tempo seguíamos para Punta Arenas, signal que nos foi reconhecido pelo couraçado *Almirante Brown* que estava fundeado. Pouco depois este guarda-costas suspendeu e pelo telegrapho sem fios communicou-nos que não podia ali transmittir o nosso signal para terra, mas que o faria de Camarones. Seguiam tambem em direcção á Bahía Blanca dois navios de guerra menores, os couraçados *Libertad* e *Independencia*, um dos quaes nos fez por meio de bandeiras signal de boa viagem, que agradecemos.

No dia 17 encontrámos tempo sujo de SE.; ás 6^h da manhã communicámos telegraphicamente com o cruzador argentino *Buenos Aires* que fazia parte da esquadra em manobras, o qual nos disse que estava em comunicação com os outros navios da esquadra e com a terra e que punha á nossa disposição para qualquer despacho que quizessemos enviar. Agradecemos esta amavel offerta, mas não nos aproveitámos d'ella por não haver novidade a bordo digna de menção. Das 6^h ás 10^h da noite estivemos em comunicação com o cruzador *9 de Julio*, trocando as

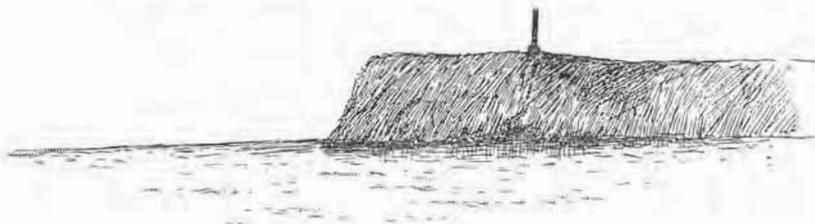
nossas respectivas posições. Ao meio dia de 18 estávamos em $44^{\circ},21'$ S. e $62^{\circ},41'$ de longitude W. Tinha-mo-os até aqui approximado da terra, como aconselham os roteiros, para não encontrar muito amara-dos os geraes de oeste, por vezes violentos.

O vento, porem, continuava a soprar do qua-drante SE. e no dia seguinte deviamos estar perto da costa. Por isso soltamos então o rumo para o Cabo das Virgens afim de não perder caminho. Ao meio dia trocámos as nossas posições com o cruza-dor *9 de Julio* que soubemos estava a oitenta mi-lhas, e com o *Buenos Aires* que fundeou em Cama-rones. Às $2^{\text{h}},30^{\text{m}}$ communicámos com o *San Martin*. Na manhã de 19 rondou o vento para o Norte, au-gmentando pouco a pouco de intensidade e pela 1^{h} communicámos com o *Buenos Aires* a 235 mi-lhas. Na manhã seguinte aproveitámos o bom es-tado do tempo para, antes de entrar no Estreito, compensar a agulha padrão, cujos desvios, com a grande differença de latitude, tinham augmentado consideravelmente. Nas continuas mudanças de rumo a que iamos ser obrigado, os grandes desvios podiam dar logar a enganos que convinha evitar o mais pos-sivel.

Pouco antes do meio dia avistou-se o cabo das Virgens pela proa, e antes da 1^{h} , com uma forte corrente a favor, tínhamos entrado no Estreito des-

coberto ha 390 annos por Fernão de Magalhães. Apesar de termos deixado 2 homens doentes no Brazil, e terem desertado 14 nas tres republicas que visitáramos, ainda iamos a bordo 239 pessoas, ou sejam mais duas do que o numero d'aquellas que em 1519 saíram com Fernão de Magalhães, em cinco navios, de S. Lucar de Barrameda.

Esta primeira parte do Estreito apenas requer



Cabo das Virgens

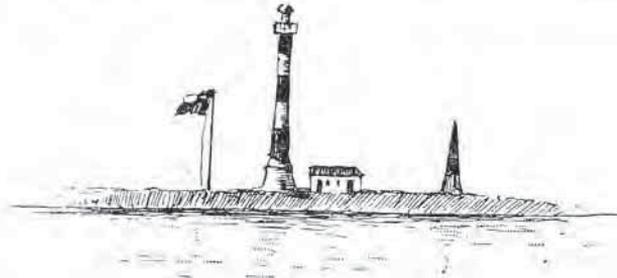
cuidado na navegação, devido ás correntes que nos sitios apertados attingem em syzígias 8 milhas por hora, e á grande amplitude de maré que chega a passar de 14 metros. Pode-se fundear com muita agua e na baixamar ficar em secco.

A 1^h,30^m da tarde passámos uma milha ao sul do farol de Dungeness, já em territorio chileno.

Resolvidos a aproveitar o mais possivel o lindo dia que estava, demos ordem para andar entre 13 e 14 milhas, e assim conseguimos passar os First Narrows, e quasi completamente de dia os Second Nar-

rows. Anoteceu-nos perto do cabo de S. Vicente e com uma noite de luar navegámos a demandar Punta Arenas, onde fundeámos ás 10^h.

Punta Arenas, capital do territorio de Magallañes, antigo presidio, e a cidade mais sul do Globo, é uma cidade florescente com mais de 10.000 habitan-



Faro Dungeness

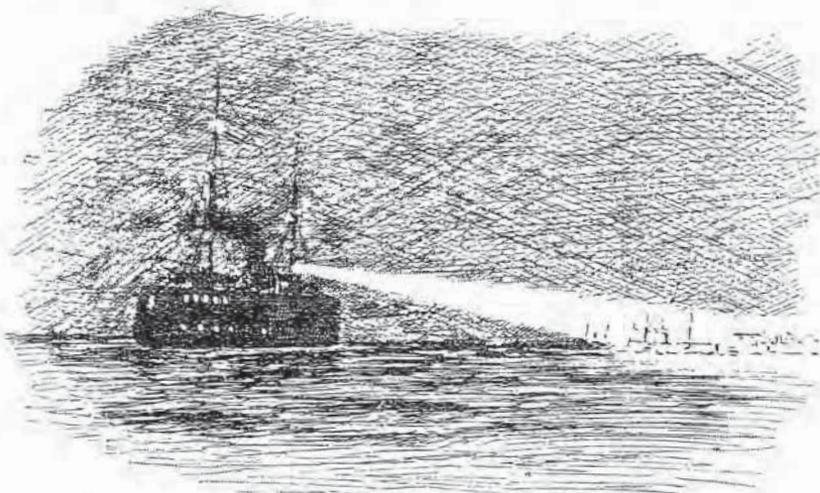
tes e centro de todo o commercio e industria da America Austral.

O territorio de Magallañes, cuja superficie constitue 22,65 % do territorio chileno, mede 162.438 kilometros quadrados de superficie (Portugal tem 92.000) e é quasi igual á republica do Uruguay que tem 178.700.

O augmento annual da população de Punta Arenas é muito notavel, tendo crescido de 1895 a 1906 de 157,4 %.

Ha muitos estrangeiros, por ordem decrescente: austro-hungaros, inglezes, hespanhoes, italianos, etc.

Portuguezes ha uns 60, a maioria de Cabo Verde, que constituem 0,33 % da população. A grande imigração austriaca realisou-se em seguida a 14 austriacos, de dezembro de 1891 a fevereiro de 1892, terem



Chegada a Punta Arenas

extrahido da ilha Lennox em 27 dias de trabalho 115 kilogrammas de ouro.

Existindo no Chili 72 % de analphabetos, no territorio de Magallanes apenas ha 20,3 %. A principal industria é a criação de gado. Em 1906 já existia no territorio 43,7 % de todo o gado do Chili, repartido da seguinte forma: cavallar, 24.010 cabeças, bovino, 37.804, e ovino, 1.874:560.

Punta Arenas, porto franco e escala obrigada dos grandes vapores que seguem para o Pacifico, tem um importante commercio, por ser o centro d'onde em pequenos vapores se expedem e recebem mercadorias para os territorios chilenos e argentinos ao sul de 43° de latitude.

Em 1906 foi a importação de 11.630:093 pezos e a exportação de 14.417:320 pezos. De Portugal apenas em 1906 se importaram mercadorias no valor de 40.994 pezos.

O movimento maritimo de Punta Arenas em 1906 foi:

Entradas....	969 navios com	1.193:555 toneladas
Saídas.....	948 " " "	2.390:903 "

O numero de passageiros foi:

Entrados.....	8.690
Saídos.....	6.197

Assim se explica o grande numero de hoteis que existem na cidade.

Na lavagem das areias dos rios do territorio de Magallañes tem-se encontrado ouro em pepitas; mas estes jazigos estão muito espalhados, tem enriquecido alguns pesquisadores e arruinado bastantes companhias que para ali téem enviado dragas e ou-

tros machanismos, para a exploração em larga escala, e que vimos abandonados.

Perto da cidade, em Loreto, existe uma mina de carvão que visitámos, d'onde se extrae um carvão de má qualidade que se vende a 4\$000 réis a tonelada. O carvão inglez custa em Punta Arenas réis 15\$000 a tonelada.

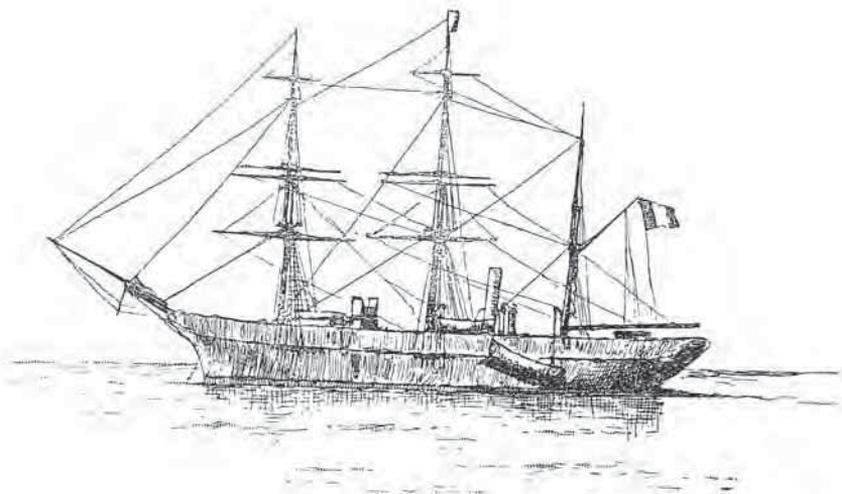
Tambem se tem explorado guano de pingúins, chamados ali *pajaros niños* (*Spheniscus Magellanicus*). Da ilha da Magdalena tiraram-se, em 1873, 721 toneladas.

No dia 21 de fevereiro vieram cumprimentar-nos o capitão de fragata Verdugo, director interino do Arsenal, da parte do Governador, um official do cruzador chileno *Errazuriz*, agora empregado em trabalhos hydrographicos, o vice-consul de Portugal R. Correia, e o sr. M. A. Brazil representante da colonia portugueza. Retribui todas estas visitas e recebi do Governador as cartas e planos dos Canaes da Patagonia que o governo chileno me emprestára.

Esteve a bordo o dr. Charcot, ha pouco chegado das suas explorações ao Polo Sul no *Pourquoi Pas* que estava fundeado no porto. Chegou o paquete *Blucher* vindo dos Estados Unidos com excursionistas á Terra do Fogo e Estreito de Magalhães.

Na manhã de 22 fomos atracar a um pontão de carvão, d'onde mettemos 130 toneladas, regressando

de tarde ao ancoradouro. Com alguns officiaes e aspirantes fomos a um baile que nos offereceu o vice-consul de Portugal, onde compareceu a primeira sociedade e o corpo consular de Punta Arenas. Terminou esta bonita festa ás 4 horas da manhã.



O Pourquoi Pas

Fomos feitos socios honorarios dos dois clubs de Punta Arenas, Magallaães e British Association, para nos servirmos das suas salas durante a nossa permanencia. Mettemos agua do Arsenal, amavelmente cedida pelo governo chileno. Na manhã de 23 foram para terra 40 praças, acompanhadas d'um aspirante e d'um sargento, tomar parte n'uma festa

que lhes foi offerecida pela Colonia Portugueza, regressando ao pôr do sol. Convidei a almoçar o sr. Charcot, que já conhecia de Paris, o qual nos contou peripecias interessantes das suas explorações. Realisou-se no dia 24 uma excursão á mina do Loreto, offerecida aos officiaes do *S. Gabriel* pela Colonia Portugueza. Tomaram parte os officiaes argentinos e os francezes do *Pourquoi Pas*, vice-consul de Portugal e muitas senhoras. Seguimos para ali n'um pequeno comboyo que faz o serviço da mina, e lá foi offerecido um lunch a mais de cinquenta pessoas. Ao anoitecer fundeou no porto o cruzador argentino *Patria*, com o qual trocámos cumprimentos pelo telegrapho. Tambem fundeou n'este dia em Punta Arenas o paquete *Oronsa*, do Pacifico, que trazia correspondencia de Lisboa e nos levava mantimentos e sobressalentes para Valparaiso. Durante a nossa permanencia n'este porto demos alguns passeios aos arredores e foi-nos offerecido um jantar pelo sr. M. A. Brazil. Punta Arenas tem um clima bom, mas não agradavel. No verão são frequentes os fortes ventos de oeste e de inverno é a temperatura muito baixa.



Punta Arenas

IX

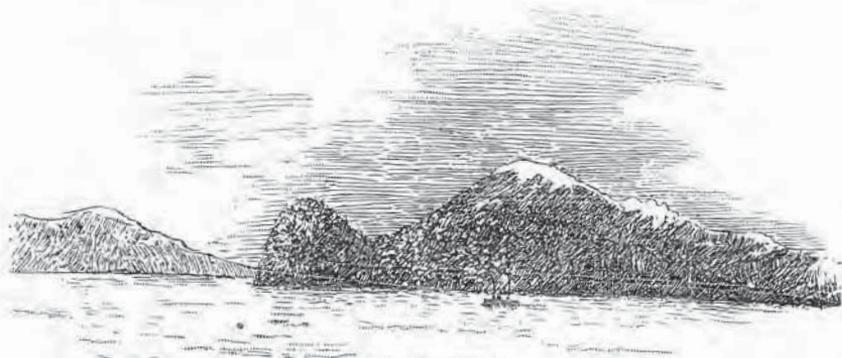
De Punta Arenas a Valparaiso pelo Estreito de Magalhães e Canaes da Patagonia com escalas por Borja Bay, Isthmus, Porto Bueno e Eden

Às 4^h da manhã do dia 25 suspendemos e seguimos para o sul em direcção ao cabo Froward (traíçoeiro), situado em 54° 54' de latitude austral, o ponto mais sul que o cruzador devia attingir na sua viagem.

Dizem os roteiros que entre este cabo e o Pacifico existe sempre, de verão e d'inverno, o peor tempo que se conhece. Por isso não nos admirou que á medida que nos approximavamos d'elle, o tempo se transtornasse pouco a pouco, adquirindo um aspecto

que nos causaria receio, se não fossemos navegar n'um estreito.

O aspecto do Estreito de Magalhães, pouco interessante até Punta Arenas, modifica-se de repente, adquirindo uma forma grandiosa e imponente. Os montes aos dois lados do Estreito, com mais de mil metros de altura, estão todos cobertos de



Cabo Froward

neve. Na parte baixa uma vegetação luxuriante, iluminada constantemente de modo variado nos intervallos dos aguaceiros, apresenta lindo aspecto. No cimo e por detraz dos montes vêem-se no ceu todas as especies de nuvens, desde os escuros nimbus, cortados de vez em quando pelo arco iris, até aos delgados cirrus-stratus, sobre um ceu azul.

Temos maré a favor, mandamos andar 12 milhas de modo que a terra passa depressa por nós. Para

quem vem dos paizes quentes, os 7º centigrados e o vento fazem sentir frio, e a agua que salta contra o costado, solidifica-se, cahindo no navio em pequenas pedras de gelo.

Passámos o cabo Froward, limite sul da nossa viagem, ás 9^h, e seguindo sempre á vista d'um surprehendente panorama, que tem qualquer coisa dos lagos da Suissa misturado com os fjords da Noruega, fundeámos ás 2^h da tarde na linda bahia de Borja, um pequeno porto que não tem meia milha de largura, mas que, perfeitamente abrigado, parece um lago. Fizemos um exercicio em postos de incendio e artilharia. Tendo acontecido perderem-se n'estes estreitos navios, que dando em pedras desconhecidas se submergem immediatamente em grandes profundidades, mandamos fazer um exercicio de abandono de navio que correu regularmente. Para a parte da guarnição que não coubesse nos escaletes, serviria a jangada do alvo. A exemplo do que fizeram outros navios que téem estado fundeados n'estas bahias, collocámos em terra uma taboa com o nome do navio e

S. GABRIEL	
CRUZADOR	PORTUGUEZ
26 - 2 - 1910	

data. Ali vimos terem estado na bahia os seguintes navios: *S. M. S. S. Aida*, março de 1896; *Toscana*, corveta austro-hungara, 24 janeiro de 1890; *Santa-*

rita, de New York, captain A. B. Comer, 16 de dezembro de 1906; *S. S. Maverick*, New York to S. Francisco, towing S. C. Barge n^o 91, 26 de no-



Bahia de Borja

vembro de 1906, e *S. S. Washte Navy*, capt. A. B. Comer. Nos montes proximos vê-se uma queda d'agua que vem desaguar na bahia e onde as praças foram lavar roupa.

N'estes estreitos não se pode lançar ferro por ser grande o fundo, com duzentas ou mais braças. Têem portanto os navios de sair d'um porto e ir fundear n'outro antes da noite. Por isso saíamos sempre cedo para fundear no proximo porto não muito tarde, e dando margem para qualquer incidente imprevisto que nos fizesse demorar. Quando os navios sejam surprehendidos nos canaes pela noite, aconselha-se que mandem gente a terra fazer uma fogueira que sirva de pharol, e que permitta ao navio o não se deixar arrastar pelas correntes. Entretanto este pharol artificial não deve ser muito facil de levar a effeito, visto chover quasi sempre, e ser difficil de percorrer o terreno, coberto de vegetação e ensopado.

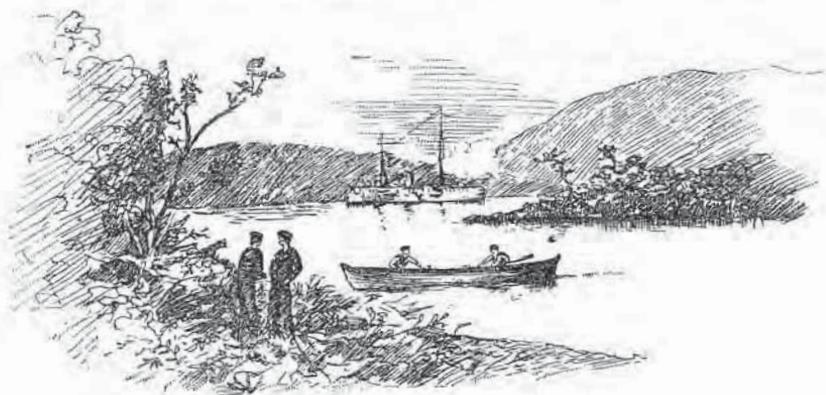
No dia 26 pelas 5^h da manhã suspendemos, saímos da bahia e começámos a navegar no Estreito com a velocidade de 12 milhas, d'onde saímos ao meio-dia para entrar no canal Smyth. Continuámos como na vespera a navegar entre grandes montanhas cobertas de neve. O tempo felizmente melhorou e de tarde appareceu o sol.

Esta parte da navegação no canal Smyth foi para

nós a mais séria por haver passagens estreitas e ser necessario navegar com uma carta de escala muito pequena, visto o governo chileno não possuir ou ter-se esquecido de enviar-nos a carta 631 do Almirantado Inglez. A's 3.^h 15^m da tarde fundeámos no porto interior de Isthmus, pequeno mas muito abrigado. Collocámos em terra um outro letreiro com o nome do navio e data. No dia 27 ás 5.^h 30^m da manhã suspendemos e continuámos a navegar no canal Smyth entre montanhas cobertas de neve como nos dias antecedentes; o vento fresco do norte fazia-nos sentir bastante frio. Andando a 12' atravessámos a passagem Victoria ás 7.^h, entrando no estreito de Collingwood, que depois das 8.^h abandonavamos para seguir pelo canal Sarmiento, mais comprido e direito do que os outros. Á 1.^h da tarde fundeámos no porto interior de Porto Bueno, que é muito abrigado e tem 180 metros na entrada e dentro 450 de diametro. No fundo da bahia encontra-se um grande lago de agua doce e uma cascata, d'onde os navios facilmente podem fazer a aguada. Collocámos um alvo e aproveitámos a tarde fazendo exercicio de artilharia.

Amanheceu o dia 28 com muito mau aspecto e no barometro notou-se uma baixa sensivel, ficando a 755^{mm}. Suppozemos que se tratava d'um dos temporaes passageiros de verão que em breve passaria;

por isso saímos de Porto Bueno pelas 5^h da manhã com tenção de ir fundear em Eden, 135 milhas distante, antes do pôr do sol. O tempo, porem, continuou a peiorar, e quando ás 7^h passámos pelo estreito da Guia, que tem 270 metros de largo, para o canal dos Innocentes, as rajadas de vento



Porto Bueno

que desciam da montanha, faziam adornar o navio. Tendo o vento quasi sempre pela prôa, e tendo-nos retardado a marcha, mandei andar a 13' para recuperar o tempo perdido. Quando entrámos, porem, no canal Conception, os aguaceiros seguiam-se sem deixar vêr a terra a pequenissima distancia. Navegar n'estas condicções pareceu-me imprudente, e por isso procurei o primeiro porto de abrigo, Señoret, onde entrámos pelo meio dia. E' um porto

muito abrigado, no fim d'um canal d'umas tres milhas de comprido e 600 metros de largo, mas a entrada entre rochas é bastante perigosa por ser muito estreita; tem de largo 63 metros.

Amanheceu o dia 1 chovendo torrencialmente. Como todas as informações nauticas dizem que n'estes canaes as chuvas são quasi perpetuas, não era isso digno de reparo. O barometro, porem, continuava a descer e estava já em 751^{mm}. Por isso hesitei em partir até ás 8^h, quando o tempo pareceu ir melhorar, como de facto aconteceu. Sahimos sem novidade do interessante porto de Señoret, continuámos no canal Conception até á bifurcação com o da Trindade, e sempre com chuva e horizontes curtos percorremos o Wide Channel, de cujos montes corriam para o mar torrentes formando cascatas, resultantes da chuva e da neve que, devido á elevação de temperatura originada pelos ventos do norte, se ia pouco a pouco fundindo. De facto, a temperatura passou rapidamente de 7 a 14 graos.

Ao meio-dia chegámos a Chasm Reach (braço de mar do abysmo), sem duvida a parte mais bella d'estes canaes da Patagonia. E' um canal quasi rectilíneo, com mais de seis milhas de extensão, tendo uma largura variavel entre 120 e 500 metros, entre elevadas montanhas, cobertas no cume de neve e em baixo de vegetação. As margens d'este canal são

cortadas a prumo, não havendo em todo elle uma unica sonda; em parte alguma se encontrou fundo com 200 braças. Pouco depois seguiu-se uma parte semeada de baixos, Indian Reach, felizmente bali-



Chasm Reach

sada pelo Chili com boias e pyramides, e pela natureza com *kelp* (algas marinhas muito grandes) que n'estes canaes constituem uma preciosa indicação. A's 2^h da tarde fundeámos no porto Eden, sem duvida um dos melhores d'estas paragens. Ao entrar no porto vimos um grupo de phocas. O tempo melhorou, parando a chuva, o que aproveitámos

para fazer exercicio de tiro sobre o casco do vapor inglez *Hermia* naufragado á entrada do porto. Estavamos auctorisados pelo Governador do Territorio a fazer este exercicio que deu em resultado partirem-se muitos vidros dos alojamentos e camaras de ré, quando as peças de 12^o atiraram em retirada.

Suspendemos no dia 2 pelas 9 h^h da manhã e sahimos do porto de Eden pelo canal de leste. Iamos passar os English Narrows, considerada a mais perigosa passagem obrigada d'estes canaes, não sô pela pouca largura, 185 metros, mas por ter uma curva muito apertada de cerca de 90 graos, onde a corrente de maré ás vezes attinge seis milhas por hora. Afim de não se dar o caso, aliás pouco provavel, de ali se encontrarem dois navios navegando em direcções oppostas, é uso dar um tiro de peça antes de lá chegar. Aconselha o roteiro que ali se passe em agua parada, phenomeno que se dá 45 minutos depois da preamar ou baixamar. Calculámos a hora da maré e assim pelas 10^h. 30^m da manhã passámos aquelle conhecido estreito, onde effectivamente encontrámos a agua parada, sem a menor difficuldade, entrando em seguida no canal Messier, que nos devia conduzir até ao Pacifico, onde entrámos pelas 5^h da tarde, occasião em que soltámos o rumo a sair do Golfo de Peñas, por 67^o NW.

Compreendi perfeitamente então a resposta do commandante d'um paquete allemão a uma passageira, que vendo o navio começar a dar balanço ao encontrar a larga ondulação do Pacifico, lhe perguntava se era occasião para ter receio: «Medo pode ter á vontade, minha senhora, perigo é que já não ha nenhum».

A passagem que acabavamos de concluir pelos Canaes da Patagonia, foi devéras emocionante e uma optima lição para os novos officiaes. Ao mesmo tempo que a vista se deleita n'um grandioso e imponente panorama, o espirito não póde esquecer as difficuldades e perigos que a navegação apresenta. Lá estava, pouco alem da entrada do Canal Smyth, n'uma volta apertada, o casco partido ao meio d'um paquete allemão, para nos fazer lembrar o perigo resultante de tomar uma ilha por outra, e mais longe, quasi no fim dos canaes, depois de muitos outros navios afundados, para nos mostrar o que a falta de sorte pode occasionar, a boia que assignala a pedra onde se perdeu o *Cotopaxi* da Companhia do Pacifico, baixo existente a meio canal e não indicado então nas cartas, que fez afundar em poucos minutos aquelle paquete, cujos passageiros e tripulantes soffreram grandes privações, alimentando-se durante semanas de hervas e cebo, e não tendo sido trucidados pelos indigenas, devido ao seu grande

numero. Depois d'este naufragio os paquetes d'aquella companhia não tornaram a passar pelos Canaes.

Por outro lado as cartas hydrographicas, nas quaes trabalharam Wharton, um dos mais notaveis hydrographos e ainda ha pouco chefe da repartição hydrographica do Almirantado Inglez, Nares, Lecky e outros notaveis officiaes da Marinha Britannica, e os reconhecimentos hydrographicos feitos a pedido da Companhia Kosmos pelo navio de guerra allemão *Albatross*, publicados no *Hydrographie und Maritime Meteorologie*, de Berlin, dão uma grande confiança aos navegadores. Acresce a isto o facto de os baixos e pedras estarem assignalados, como já dissemos, com boias e balizas pelo governo chileno, e por grandes algas fluctuantes pela Natureza, constituindo assim um providencial aviso aos navegantes.

No Golfo de Peñas havia ondulação larga, mas quasi calma, o que raras vezes acontece. O dia 3 de março encontrou-nos navegando com vento e mar á pôpa, e um ceu azul que não tinhamos ha muitos dias. Viram-se muitas baleias. No dia 5 de manhã estavamos em communicação telegraphica com o cruzador couraçado chileno *Ó. Higgins* em Talcahuano, com o qual trocámos affectuosos cumprimentos e communicámos depois do meio dia a nossa posição. De

tarde já fallámos com a estação de Valparaiso, á qual informámos da hora provavel da nossa chegada no dia seguinte. Á noite realisou-se n'um theatro improvisado na tolda uma recita promovida pela guarnição, *Grupo dramatico circumnavegação*, e dirigida pelos aspirantes.

Na manhã de 6 recebemos uma communicação de Valparaiso dizendo que á nossa chegada seriamos conduzidos a uma boia que nos estava destinada, o que agradecemos. Ás 8^h 30^m avistou-se terra, ás 10^h salvavamos com 21 tiros á bandeira chilena e ás 10^h 30^m amarravamos a duas boias de pópa e prôa, tendo largo o ferro de bombordo com 90 braças. O estado sanitario da guarnição pouco se resentiu da passagem pelo clima frio do Estreito. Appareceram umas ligeiras bronchites que rapidamente se curaram com a mudança de temperatura.

X

Em Valparaiso

É o Chili um paiz de forma muito alongada, abrangendo grande extensão em latitude, desde o rio Sana (18° de latitude sul) até á ilha de Pedro Ramirez (56°), ao sul do Cabo Horn, perto de 4:230 kilometros, e tendo uma largura que varia de 170 a 400 kilometros.

A superficie de 757:000 kilometros quadrados é egual á somma das superficies da Allemanha, Belgica, Dinamarca, Hollanda e Suissa. A população, que orça por 3.300:000 habitantes, é pequenissima para um tão grande paiz e é uma das causas que obstem ao seu natural desenvolvimento.

Comprehende hoje o Chili as provincias peruanas de Tacna e Tarapaca, e a provincia boliviana de Antofogasta; se por direito de conquista ou qualquer outro, não nos cumpre a nós apreciar. Tendo de comprido mais de quinze vezes a largura, tem

sido comparado a uma grande cobra deitada entre a Cordilheira e o Pacifico. Das tres zonas em que se divide, a do norte abrange as provincias de Tarapaca e Antofogasta em que nunca chove, e ali se encontra a região mineira, havendo minas de nitrato, borax, ouro, prata, cobre, ferro, estanho, manganéz, enxofre e sal. A zona central constitue a parte agricola e incluye excellentes terrenos para vinha, cereaes, vegetaes e fructas, eguaes aos que se encontram na Europa. Tambem se encontram n'esta zona minas de prata e cobre na parte montanhosa, e de carvão nas provincias de Concepcion e Arauco. Finalmente a zona mais sul abrange a parte do Chili ao sul de Valdivia, onde se encontram bons terrenos para cultura, criação de gado, e madeiras.

O clima do Chili é muito variavel, mas salubre.

Ao norte de 27° de latitude nunca chove.

Conta-se que uma senhora que pela primeira vez saiu d'esta região, ao observar o primeiro dia de chuva na sua vida, esteve horas á chuva admirando aquelle espectaculo novo para ella. Ao sul de 27° de latitude os mezes de inverno, Junho, Julho e Agosto, constituem a epocha das chuvas. Durante estes mezes predomina o vento do norte; no resto do anno o vento do sul.

O povo chileno é energico e trabalhador, mas a meu ver muito dado ao alcoolismo, d'onde resultam

a tuberculose e a mortalidade excessiva das creanças, graves inconvenientes para um paiz que necessita de ser povoado e trabalhar. Expondo este meu modo de pensar a um official chileno, respondeu-me: *Los países que dominan beben siempre*. Uma boa desculpa que não me convenceu.

A Marinha de Guerra chilena, apesar de moderna, tem uma historia brilhante e não ha duvida que os seus officiaes são dos primeiros da America do Sul.

Valparaiso é o principal porto da republica; por elle se faz um terço do movimento commercial do paiz; é a séde do Governo da Provincia, da Superintendencia das Alfandegas, da Direcção Geral da Armada e da Escola Naval. Em 1907 teve este porto um movimento de 1:200 vapores. De 1.409:000 toneladas que representavam a importação, 320:000 eram carvão.

O porto é muito desabrigado dos ventos do norte que durante o inverno sopram por vezes com violencia. Tem-se feito varios estudos para a construcção de um quebramar, mas a grande profundidade, 50 a 80 metros, e o facto de ser o fundo de vasa, onde não podem assentar solidos alicerces, tem feito hesitar os engenheiros que foram chamados a dar o seu parecer.

Logo que amarrámos em Valparaiso, vieram a

bordo cumprimentar-nos Ricardo Braga, filho do consul de Portugal Arnaldo Braga, que se achava doente, e o ajudante do almirante Simpson, Director Geral da Marinha. Na manhã de 7, acompanhado de Ricardo Braga, visitei o Governador Civil (Intendente) Enrique Lorrain, o almirante Simpson, o almirante Muñoz Hurtado, director das fortificações, e o capitão de mar e guerra Recaredo Amengual, governador marítimo. Recebemos convites e fomos feitos socios honorarios do Centro Naval, do Club de Valparaíso, do Club de Viña del Mar, e dos clubs União e Santiago, de Santiago. Recebemos os mantimentos e sobressalentes que de Lisboa nos tinham sido enviados pelo paquete *Oronsa* da Companhia do Pacifico, e um helice para o escaler a vapor, que mandáramos fazer no Rio de Janeiro e que á data da nossa saída não ficára prompto. Este helice foi por mar até Buenos Aires, atravessou a America em caminho de ferro e a cordilheira dos Andes sobre uma mula, e veio a fender uma aba no caes de Lourenço Marques.

Vieram a bordo no dia 8 o Governador Marítimo, o almirante Muñoz e o commandante Gomez, capitão de mar e guerra chefe de Estado Maior do almirante Simpson. Acompanhado dos aspirantes visitei a Escola Naval. Uma parte do edificio cahiu com o terramoto e vae ser reconstruida. Na escola

existe o internato e os alumnos entram entre os 12 $\frac{1}{2}$ e 14 $\frac{1}{2}$ annos de idade, precedendo concurso em que se exigem proximamente as materias do nosso 3.^o anno do Lyceu. O curso da Escola Naval dura cinco annos e todos os annos, no verão, se faz uma viagem de instrucção. Sou de opinião que devia ser transformada n'este sentido a nossa Escola Naval, afim de que os officiaes se habituassem desde novos á vida do mar. Na Escola de Valparaiso existem bonitos modelos dos navios construidos pela casa Armstrong para o Chili. Depois da visita á Escola, foi-nos offerecido um lunch no gabinete do director, o contra-almirante Luiz Artigas. Na tarde do dia 9 realisou-se uma reunião em nossa honra no Centro Naval, onde fui acompanhado de alguns officiaes e aspirantes. Estavam ali para nos receberem uma banda de musica, muitos officiaes chilenos, e os almirantes Simpson, Muñoz e Artigas, que depois de um pequeno lunch nos vieram acompanhar ao caes. O Centro Naval está muito bem situado perto do desembarque e sobre o mar. Ali vimos alguns quadros representando os feitos da marinha chilena, n'um d'elles a heroica defeza da corveta *Esmeralda*, commandada por A. Prat, contra o couraçado peruano *Huascar*.

No dia seguinte mettemos 195 toneladas de carvão. De tarde seguí para a capital Santiago, a umas

quatro horas e meia de caminho de ferro, n'uma boa carruagem-salão «Esmeralda», construida nos Estados Unidos. Ali nos installamos no bom hotel Oddo. No dia seguinte visitei a Cathedral e o Cerro de Santa Lucia no jardim publico, 629 metros sobre o mar, d'onde se disfructa uma vista sobre toda a



Senhora chilena

cidade. As senhoras chilenas percorrem de manhã as igrejas, usando o caracteristico manto chileno que lhes fica muito bem. Com o sr. Luiz Ossa, senador e rico lavrador meu amigo, visitei os clubs União e S. Thiago, o Congresso onde nos foi offerido um lunch, o Parque e o Hippodromo que é muito bonito, tendo bem

tratados jardins e campos para toda a especie de sport.

Na manhã de 12 regressámos a Valparaiso. O caminho é bonito, vêem-se muitas pastagens e faz bello effeito o contraste das grandes montanhas com as cultivadas planicies. A saída da pequena cordilheira para a costa offerece um surprehendente panorama. Ha muita fructa e em todas as estações de

caminho de ferro se vêem pequenos cestos cheios de pecegos, peras e uvas para vender. Acompanhados de dois officiaes fomos a Viña del Mar, a praia elegante do Chili, onde uma das principaes senhoras da sociedade chilena, D. Blanca Vergara de Errazuriz, nos offereceu um jantar e baile. Estavam dezoito pessoas, incluindo o ministro dos Negocios Estrangeiros Augustin Edwards, o almirante Muñoz Hurtado e as respectivas esposas. O ministro dos Estrangeiros, proprietario d'um grande jornal, tinha apenas vinte e nove annos e M.^{me} Edwards, uma bonita e elegante senhora de origem ingleza, é herdeira d'uma grande fortuna, *ce qui ne gête rien*. Os chilenos consideram o seu paiz a Inglaterra da America do Sul; é facto que se encontram no Chili muitos nomes inglezes. No domingo, 13 de março, realisou-se uma longa festa que nos foi offerecida pelo almirante Simpson, director geral da Armada. Sai de Valparaiso ás 11^h da manhã, acompanhado



Conductora de carro electrico

por 15 officiaes e aspirantes, e regressei a bordo pela 1^h da manhã de 14. Em Salinas, n'uns jardins pertencentes á marinha e perto dos depositos de



Em Valparaiso

explosivos, realisou-se um almoço de cincoenta pessoas, onde estavam os almirantes Simpson, Muñoz Hurtado e Wilson, o Intendente de Valparaiso e muitos officiaes da marinha chilena.

Em seguida fomos convidados a assistir ás corridas de cavallos no hippodromo de Viña del Mar, a uma recepção no Club, a um jantar de vinte talheres no Grande Hotel e a um baile. Os officiaes chilenos foram para comnosco d'uma grande gentileza

e estou certo de que o *S. Gabriel* deixou muito boa impressão no Chili.

Tive no dia 14 a almoçar a bordo o almirante Muñoz Hurtado, o commandante Luiz Gomes, go-

vernador marítimo Ricardo Amengual e o filho do nosso consul.

Pelas 2^h da tarde desmanilhamos a amarra, e foi um rebocador do governo, apropriado, suspender o nosso ferro, trazendo-o depois, conforme é aqui uso. O excessivo fundo, mais de 30 braças, e o haver pouco espaço disponível no porto, fazem com que todos os navios tenham de estar amarrados a boias de popa e proa, tendo um ferro no fundo com muita amarra, por precaução, no caso de rebentarem os cabos de arame dados às boias.



Valparaíso

XI

De Valparaíso a Callao

Às 4^h largámos os cabos das boias e com muito bom tempo começámos a navegar em direcção a Callao. Estivemos toda a tarde em comunicação telegraphica com Talcahuano, a pedido do almirante, para exercicio dos aspirantes telegraphistas da marinha chilena. No dia 15 de tarde fizemos um exercicio geral de postos de incendio e fallámos com Valparaíso até á distancia de 264 milhas. O tempo continuou sempre bom; no dia 17 limpou o ceu que até então se mantivera quasi sempre encoberto. Avistou-se na manhã de 19 a terra, passámos varios bandos de focas, e continuando a de-

mandar o porto de Callao, ancorámos pelas 11^h, 15^m em cinco braças de fundo, salvando em seguida á terra.

Sentimos não poder dar aqui um resumo da historia do Perú, historia interessantissima que mais parece um verdadeiro romance. A quem n'ella tenha interesse recommendamos a «Historia da Conquista do Perú» por Prescott. Considero o Perú um paiz infeliz. Quando possuia a mais adeantada civilisação da America do Sul, a celebre civilisação dos Incas, foi em 1532 conquistado por Pizarro em nome da Hespanha, que n'este paiz exerceu um dominio sanguinario e de rapina. Foi a ultima das colonias hespanholas da America que conseguiu tornar-se independente, independencia que conquistou em 28 de julho de 1821 com o auxilio da esquadra chilena, commandada por Lord Cochrane, e do exercito argentino, sob as ordens do general San Martin. Successivas revoluções e má administração impediram sempre o Perú de desenvolver a sua enorme riqueza, até que em 1879 a guerra com o Chili lhe arrancou os importantissimos depositos de nitrato de soda da provincia de Tarapaca, e quem sabe se as agora tão falladas provincias de Tacna e Arica.

De nada lhe valeu a bravura dos seus marinheiros, desde o almirante Grau até aos ultimos combatentes que a bordo do *Huascar*, ao mesmo tempo

que iam morrendo em defeza do seu navio, perdiam para o Perú as minas de adubo que rendem hoje ao Chili perto de um milhão de libras por anno. Feita a paz com o Chili, estipulou-se que o Chili conservaria definitivamente Tarapaca, e durante dez annos as provincias de Arica e Tacna, findos os quaes por meio de um plebiscito se decidiria a qual dos dois paizes deviam pertencer. O paiz que ficasse com as provincias, pagaria ao outro uma indemnisação de dez mil contos. Não se conseguiu até hoje chegar a accordo sobre o modo de fazer este plebiscito, queixando-se os chilenos de que os padres peruanos estavam intrigando contra o seu dominio, motivo pelo qual os acabavam de expulsar, e os peruanos de que o Chili introduz subditos seus a pretexto de construir caminhos de ferro, etc., e trata de desgostar os peruanos, fazendo-os retirar, para obter maioria na votação. Sendo o Chili um povo mais aguerrido, e possuindo melhor esquadra e mais numeroso exercito, é bem de suppôr que as provincias de Tacna e Arica nunca mais serão peruanas.

A expulsão dos padres fez com que estas questões entre o Peru e o Chili tomassem um caracter agudo nos ultimos tempos, interrompendo o Peru as suas relações diplomaticas com o Chili, e mandando retirar o seu ministro de Santiago, por occasião da

nossa chegada a Callao. Confessando-se o Perú tão fraco que não pode ter um conflicto armado com o Chili, e não tendo o apoio de nenhum dos outros paizes da America, não percebi a vantagem de levar tão longe o conflicto com a nação visinha.

Entretanto o Perú ainda é superior ao Chili em territorio e na população. A superficie é de 1.769.804 kilometros quadrados e os habitantes em 1906 eram 4.559.550. É certo, porem, que 57 % dos habitantes são Incas, uns 23 % mulatos e nos restantes 20 % temos de incluir os chinas, que vieram substituir os escravos nas plantações. Entre 1860 e 1872 entraram no Perú 58.000 chinas.

O Perú é um paiz rico, exportando cobre, ouro, prata, assucar, algodão, etc. Exportou muito guano, 20 milhões de toneladas das ilhas de Chincha e Guanapê, mas os depositos acabaram. Uma das difficuldades para o desenvolvimento do paiz, é a falta de capitaes. O dinheiro rende no Perú, com as melhores hypothecas, 8 a 12 %. Comprehende-se, pois, que ninguém queira empregar os seus capitaes em empresas de lucros problematicos.

Que o Perú tem desejos de progredir, não ha duvida alguma. No caminho de ferro de Oroya encontram-se das maiores obras d'arte do mundo; bastará dizer que as primeiras 87 milhas custaram perto de cinco milhões de libras! A viação entre Callao e

Lima, uns 13 kilometros, e entre Lima e Chorillos deixou de ser feita a vapor para ser electrica. O serviço é feito por carros electricos semelhantes aos nossos grandes de Lisboa, que seguem em leito proprio á razão de 60 kilometros á hora.

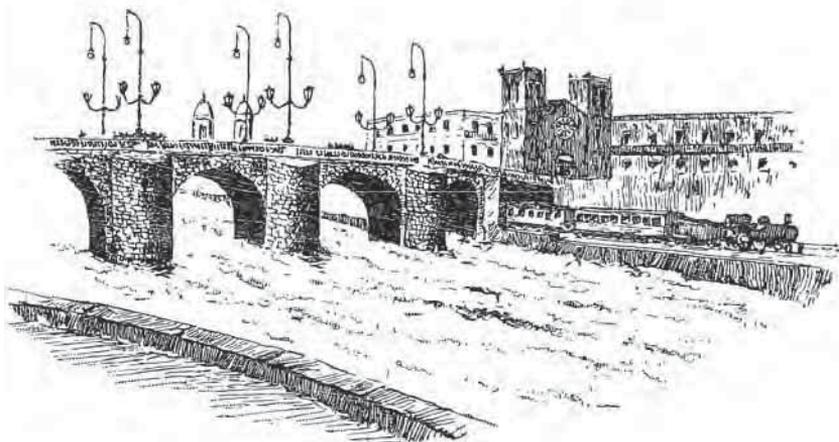
Formou-se uma Companhia de navegação para assegurar os serviços rapidos entre Callao e Panamá, que por emquanto possui dois vapores de 1.800 toneladas com a velocidade de 20 milhas, *Huallaga* e *Hucayali*, que custaram cada um 120.000 libras. São vapores completamente modernos, com tres helices, movidos por turbinas, queimando nas caldeiras petroleo das minas do Perú, e tendo telegrapho sem fios e todos os aperfeiçoamentos actuaes. O *Huallaga* esteve fundeado perto de nós em Callao e ali foram os aspirantes examinar as machinas.

Tem esta «Compañia Peruana de Vapores y Docas», uma doca fluctuante em Callao que lhe custou perto de 80.000 libras, pois alem da construcção que importou em 55.000, foi necessario pagar 20.000 de reboque desde a Europa e 5.000 de seguro. Esta doca presta bom serviço em Callao e estava fazendo uso d'ella o cruzador *Lima*, navio chefe da esquadra. Apesar do subsidio que recebe do Governo, esta companhia não tem dado lucros.

Logo que no dia 19 de março fundeámos em Callao, vieram a bordo cumprimentar-nos o vice-con-

sul de Portugal em Callao, o coronel Ezequiel del Campo, um official da parte do capitão do porto, e um outro da parte do cruzador *Lima*. Com o consul visitei o commandante das milicias navaes, capitão de navio Daniel Rivera, e o Prefeito Carlos A. Velarde, visitas que no dia seguinte nos foram retribuidas. Alem do cruzador *Lima* estavam no porto os dois cruzadores *Almirante Grau* e *Coronel Bolognesi*, construidos ultimamente pela casa Vickers.

Estive no dia 21 em Lima, capital do Perú, e antiga «Ciudad de los Reys», assim chamada em honra do dia 6 de janeiro de 1535. É uma muito interessante cidade, situada nas margens do rio Rimac a uns 152 metros sobre o mar. As casas com os seus



Rio Rimac

grandes portões e pateos interiores têm todo o character das antigas construcções coloniaes hespanholas, existem bonitas praças, bem traçadas ruas e notaveis edificio, taes como a Cathedral, igrejas antigas, museu, etc. Visitei o consul Geral de Portugal Rafael Canevaro e em sua companhia fui recebido pelo ministro dos estrangeiros Militan Porras, e pelo Presidente da Republica Augusto B. Leguia, que foram na sua conversa muito amaveis para com Portugal, lamentando que as questões pendentes com o Chili e a coincidencia da nossa visita com a Semana Santa lhes não permittissem occupar-se mais de nós. O Perú foi o paiz mais religioso que visitámos em toda a nossa viagem.

Lima, em 12º de latitude sul, quasi na mesma latitude que Benguella, tem um clima muito mais agradável. Quasi nunca chove, é raro haver vento, mas a agua é abundante, sobretudo no verão, proveniente das neves, que nos Andes se derretem. De manhã ha sempre um certo orvalho que refresca o ar, e a temperatura média no verão é de 22º. No museu de Lima encontram-se muitos objectos interessantes, relativos á civilisação dos Incas, e nas galerias de quadros existe uma grande collecção de retratos dos monarchas Incas, e o celebre quadro representando a morte de Atahualpa.

Estiveram a bordo dois portuguezes residentes

no Perù ha muitos annos, o snr. M. Moral, proprietario da maior photographia e lithographia de Lima, e o snr. José Pereira, importante corretor de Bolsa, cujo filho, tambem portuguez, é engenheiro da companhia dos tramways e illuminação electrica.

Mettemos 141 toneladas de carvão.

No dia 23 de março foi-nos offerecido um almoço pelo Consul Geral em Lima, Rafael Canevaro, na sua magnifica residencia. Estavam quinze pessoas, entre as quaes Madame Vianna de Lima, ex-ministra do Brazil em Lisboa, Madame del Valle, cunhada do Consul, contra-almirante Toribio Ray, doutor Mariano Prado, deputado, homem politico muito influente e director dos tramways, Manoel del Valle, general Cesar Canevaro, encarregado dos negocios do Brazil Nicador Carmon, vice-consul Ezequiel del Campo, e officiaes do *S. Gabriel*.

No dia 24, quinta-feira Santa, realisou-se na Cathedral de Lima um officio a que assistiu o Presidente da Republica com todo o ministerio e elemento official. Tivemos occasião de observar as forças de cavallaria, infantaria e artilharia, que na Plaza de Armas faziam a guarda de honra. Os uniformes são muito parecidos com os do exercito francez, ao passo que os da tropa chilena são copiados exactamente dos allemães. Ali vimos baterias de artilharia de campanha, e um grupo de metralhadoras

Maxim. N'este mesmo dia foi-nos offerecido um almoço na praia de Chorillos, o Estoril do Perú, por Madame Vianna de Lima, e um chá na praia de La Punta, perto de Callao, por Madame Rosita del Valle.



Lima — Cathedral

XII

De Callao a Panamá — O Canal de Panamá

Pelas 9.^h da manhã do dia 25 de março suspendemos, e seguimos com optimo tempo, em direcção a Panamá. A manobra de suspender foi bastante delicada, por isso que um vapor mercante, que depois de nós entrou no porto, teve a infeliz idea de fundear sobre o nosso ferro. Felizmente não houve avaria. Ao sair do porto içaram os navios peruanos signal de boa viagem que agradecemos. Pelas 2.^h da tarde passámos as ilhas de Huaura no canal entre Pelado e Mazorca; e das 4.^h 30^m ás 5.^h 30^m, aproveitando o estar proximo do equador magnetico, com-

pensámos de novo a agulha padrão. Viram-se todo o dia e durante a noite muitas aves aquaticas. Ás 8^h da noite de 26 passámos as ilhas de Lobos de Afuera. No dia 27 continuámos contornando o continente americano com terra á vista por estibordo. O mar sempre plano; nunca chove; quasi não ha vento: de modo que é certamente este o mar mais *Pacifico* que tenho visto. Nem o *mar das patas*, na costa de Angola, lhe chega. Pelas 10.^h 20^m da manhã do dia 28 de março cortámos novamente o Equador em 81^o 34' de longitude oeste, entrando no hemispherio norte, d'onde tinhamos sahido no dia 1 de janeiro. Passámos, pois, entre o archipelago de Galapagos e o continente da America do Sul. Aquelle archipelago pertence á republica do Equador, onde existe actualmente uma corrente de opinião a favor da sua venda aos Estados Unidos, visto ficar no caminho da Australia, depois de aberto o canal de Panamá, e poder por isso convir aos Estados Unidos. As ilhas, banhadas pela corrente fria, tem fraca vegetação e pouco produzem; apenas terão valor como ponto estrategico.

O Equador está em pessimas circumstancias financeiras e o papel do Governo soffre um desconto de 70 0/0. Alem d'isso o Equador tem receio de que os Estados Unidos se apoderem do archipelago, dispondo as coisas de modo que elle proclame a sua

independencia, como aconteceu em Cuba e Panamá.

No dia 29 soprou vento NNE. muito fraco, continuando o mar perfeitamente plano. Fizemos um exercicio de postos geraes de combate. Na madrugada de 30 avistou-se por estibordo terra do golfo de Panamá, pouco depois estavamos em communicação telegraphica com o transporte dos Estados Unidos *Buffalo* e com o paquete peruano *Huallaga*, ali ancorados, o que nos fez uma certa confusão por isso que um nos fallava inglez ao mesmo tempo que o outro se nos dirigia em castelhano. Perto das 3.^h, fundeavamos perto d'aquelle transporte, a mais de duas milhas de terra, em 25 pés d'agua na baixa-mar.

Pouco depois veio a bordo cumprimentar-nos um official do transporte de guerra americano *Bufalo*. Este transporte chegára ha pouco de Nicaragua, onde esteve desde novembro com 750 homens de infantaria de marinha a bordo, por causa das questões politicas n'aquella republica. Em companhia do consul de Portugal, Ramon Arias Feraud, visitei o ministro das Relações Exteriores de Panamá, Samuel Lewis, e em seguida dirigi-me aos magnificos escriptorios da direcção do Canal, onde estive com o secretario Mr. Bishop. Este senhor foi para conosco muito amavel, fornecendo-nos passes para os comboios, recommendando-nos aos chefes de ser-

viço e engenheiros, e pondo á nossa disposição automoveis para visitar aquellas grandiosas obras.

A primitiva cidade de Panamá, tres milhas distante da actual, foi fundada em 1519 por D. Pedro Arias de Avila. Em 1513, segundo refere o historiadore Herrera, Balboa, armado e equipado entrou pelas aguas da bahia de Panamá, e declarou que tomava posse d'aquelle mar desconhecido e de todas as terras que elle banhava, em nome do rei de Hespanha. Não era pedir pouco. Panamá começou a tornar-se importante depois do começo das obras do Canal e da construcção do caminho de ferro atravez do isthmo, o qual tem uns 75 kilometros de extensão. Construido por uma companhia americana *Panama Rail Road*, em 1857, custou oito mil contos.

O canal de Panamá é a maior obra de engenharia do mundo. Nada do que até hoje se tem feito, desde as Pyramides do Egypto e o Colosso de Rhodes até á torre Eiffel ou a Forth Bridge, se pode comparar com esta grandiosa obra. Um francez, Wyse, obteve uma concessão da Columbia, foi a França e interessou F. de Lesseps, celebre pelo canal de Suez. Em maio de 1879 um congresso scientifico declarou-se a favor do canal de Panamá. Lesseps visitou o isthmo e declarou a obra possivel por 169 mil contos. Devia ser um canal de nivel e seguir a via ferrea. Mais tarde viu-se ser inexequivel um ca-

nal simples, projectaram-se eclusas; mas apoz muitas contrariedades e desapontamentos, foi a obra abandonada em 1889, depois de ter a economia franceza perdido o melhor de 260 mil contos. Em 1894 uma nova companhia obteve uma concessão por mais 16 annos, mas apenas se construíram doze milhas e da parte mais facil. O clima mortifero pelo cholera, febre amarella, malaria, etc., era tão mau que ainda hoje se diz que cada travessa da primitiva linha ferrea de Panamá a Colon representava a vida d'um homem.

Concluida a guerra Hispano-Americana, resolveram os Estados Unidos fazer um canal, e depois de um estudo comparativo dos varios traçados propostos, decidiu-se acceitar a offerta da Companhia de Panamá, que offerecia os seus direitos, o trabalho executado, e o material das obras, por 40 mil contos.

Era necessario obter praticamente posse do terreno onde ia existir o canal, ao mesmo tempo que, para evitar difficuldades diplomaticas, não convinha conquistar em seu nome o territorio. Tentou-se um tratado com a Columbia, que o parlamento d'esta republica regeitou. Fomentou-se uma revolução e fundou-se a republica de Panamá, que é de facto uma dependencia dos Estados Unidos. É claro que a republica de Panamá accedeu a todas as condi-

ções. Os Estados Unidos ficam com uma facha de 8 kilometros atravez do isthmo de cada lado do canal, e sabendo da necessidade imperiosa dos serviços de hygiene, determinaram que ficassem a seu cargo, não só os serviços de hygiene e quarentenas, nas aguas da republica de Panamá, mas a superintendencia d'esses serviços em Colon e na propria capital Panamá. Resultou d'aquí que, com os methodos, talvez violentos, mas scientificos e seguros, que foram adoptados, o cholera, a peste, as febres e os mosquitos desapareceram d'um paiz quente, humido e pantanoso! Existem optimos hospitaes e confortaveis hoteis, commodas, higienicas e bonitas casas de habitação para os empregados e operarios, e as estatisticas mostram que o isthmo de Panamá é hoje um dos pontos salubres do territorio dos Estados Unidos. Pelo tratado de 18 de novembro de 1903 os Estados Unidos pagaram á republica de Panamá dez mil contos e depois de nove annos continuam a pagar mais de 250 por anno.

O canal em construcção mais deveria chamar-se um lago. É effectivamente um lago gigantesco, com 110 milhas quadradas e elevado 85 pés (26 metros) sobre o mar, a parte principal da obra. De futuro os navios partindo do Atlantico entram em Limon Bay, percorrem uma meia duzia de milhas de canal, e sobem para o lago por meio das tres grandes.

eclusas de Gatun. No lago podem navegar a toda a velocidade até perto da eclusa de Pedro Miguel. Passada esta eclusa e a de Miraflores quasi a seguir, navegam mais umas oito milhas no canal, entrando no Pacifico. Um canal completo de nivel não era possível por causa das differenças de maré nos dois oceanos. Em Panamá a amplitude é de 17 a 20 pés e em Colon poucas vezes excede 26 pollegadas (0^m,66). Estas amplitudes differentes dariam logar a fortes correntes que impossibilitariam a navegação. Um canal estreito e tortuoso, como a orographia do terreno exigiria, era difficil de navegar para os vapores modernos, muito compridos. A travessia seria longa e talvez obrigasse ao emprego de rebocadores nas curvas. Foram estes os motivos, alem do elevado custo, que levaram os engenheiros americanos ao actual projecto, contrario á opinião de notaveis engenheiros europeus.

O canal de Panamá é sobretudo vantajoso para os Estados Unidos, pois que elle torna possível a ligação por via maritima das suas costas. O quadro seguinte mostra a economia de percurso que traz o canal.

Distancias	Pelo Cabo Horn milhas	Pelo Canal milhas	Economia
Pensacola a Panamá	11.421	1.401	10.020
Philadelphia a Panamá	11.549	1.936	10.020
New-York a Panamá	11.977	1.957	10.020
Boston a Panamá.....	12.161	2.141	10.020

Economisa-se, pois, para ir de uma costa á outra uma distancia superior á que vae de Portugal á China!

«Para visitar as obras do canal é conveniente ir cedo, disse-nos o secretario da direcção. De tarde as linhas estão cheias de comboios de serviço das obras, e estes não param para ninguem, nem para o Presidente da Republica. Será um grande desapontamento para nós se o canal não estiver prompto muito antes da data fixada, 1 de janeiro de 1915.» As excavações de 103 milhões de jardas cubicas, que deviam ser feitas em oito annos fizeram-se em quatro. Agora faltam 70 milhões (*). Na folha de pagamento figuravam uns 35.000 homens que venciam mais de mil contos por mez.

No dia 1 de abril partimos de Panamá no com-

(*) Em 1 de abril de 1911 faltavam 47.448.334 jardas cubicas. Em março tinham-se excavado 3.327.443.

boio das 6^h,35^m da manhã, acompanhado de cinco officiaes, em direcção a Gatun, onde se estão construindo as maiores eclusas do mundo. O campo é muito pittoresco e accidentado, a vegetação tropical é muito variada, e proximo das habitações é aproveitada para jardins, que fazem lindo effeito.

Em quasi todas as estações entram creanças no comboio, que com boa côr, alegres e sós, vão com os seus livros para as escolas publicas do Canal.

Perto da estação de Pedro Miguel começam os grandes movimentos de terras. Cruzam-se constantemente comboios que, compostos d'uns trinta wagons de 32,5 toneladas cada um, transportam terra e pedra. De vez em quando apparece um «wrecking train» ou trem de soccorro, rebocando guindastes de 75 ou 100 toneladas. Passado Pedro Miguel vêem-se quatro grandes transportadores electricos, especie de Titans, que por meio de «gríps» removem a terra. A seguir a linha ferrea actual, que vae ser substituida por outra já quasi prompta, atravessa o futuro canal e segue a margem esquerda. Todas as locomotivas teem um «tender» de forma especial para de noite, andando de recuo, se servirem d'um projector para illuminar a via.

Ás 8^h 10^m chegamos a Gatun, 40,49 milhas de Panamá e 6,78 de Colon no Atlantico. Dirigimos-nos ao escriptorio do Canal, onde entregámos a carta de

recommendação de que eramos portador para o tenente coronel de engenharia W. L. Sibert, que nos recebeu muito amavelmente, pondo á nossa disposição o major Harding, seu immediato, e um automovel de via. Fomos ver as eclusas, a primeira das quaes, a partir do lago para o Atlantico, já estava quasi prompta. Podem entrar n'ellas navios até mil pés de comprido (304^m,8) e cem de boca (30^m,5). São eclusas duplas, servindo para dois navios de cada vez. Os navios teem de subir alli 85 pés, divididos pelas tres eclusas. Cada eclusa deve poder encher-se em quinze minutos. Para que a entrada repentina d'uma tão grande massa d'agua não incomode os navios, a agua entra por muitos furos que existem no fundo das eclusas. A primeira tem portas duplas para o caso de avaria casual, ou propositada. Primeiro tencionava-se que os navios nas eclusas se servissem das suas machinas: ultimamente, porém, decidiu-se que os navios alli fossem rebocados por locomotivas electricas. Calcula-se que os navios gastarão hora e meia na passagem d'estas eclusas, e umas dez horas na passagem total do canal. No lago artificial, que cheio de ilhas deve ficar uma coisa linda, vae poder navegar-se a toda a força umas 30 milhas.

Está calculado que vapores com uma marcha de 16 milhas farão em 14 dias o trajecto de New York

a S. Francisco. Na construcção das eclusas de Gatun, apesar das machinas serem quasi todas automaticas, empregavam-se 5.000 homens, 15 comboios carregados de areia e pedra e 3.000 barricas de cimento, diarios. Para facilidade nas fundações foi escolhido um terreno de rocha. Sondou-se a 50 pés e viu-se serem sufficientes alicerces de 13. Fomos depois em automovel visitar os trabalhos das outras eclusas e preparação do «concrete». Por um canal artificial que liga com o antigo canal francez até Cristobal, entram barcaças e rebocadores trazendo areia e barricas de cimento. Estes materiaes passam para uns grandes armazens—só de cimento existiam 100.000 barricas—para onde são içados por guindastes de varias especies. As barricas, depois de despejadas n'uns ralos, deitam-se n'um «conveyer» ou transportador, que consta d'uma calha onde uma corrente sem fim as arrasta para fóra. Por baixo d'este armazem e dos depositos de areia e cascalho passa um caminho de ferro electrico, sem fim, cujos wagons recebem a areia, a pedra e o cimento que lhes caem de cima. Estes wagons andam sós, recebem a corrente por um terceiro rail, e andam sempre com a mesma velocidade, quer subam, quer desçam, quer andem carregados ou vazios, a qual lhes é dada por meio d'um motor de velocidade constante. Este facto causa á primeira vista uma certa surpre-

za. Vão estas filas de wagons despejar o seu conteúdo na parte superior dos «mixers» do systema Smith, que são grandes tambores de ferro, movidos por electricidade, que depois de misturar a massa se inclinam e lançam pelo eixo o «concrete» prompto a empregar. Este «concrete» cae n'uns baldes de ferro que uns wagons semelhantes aos primeiros conduzem aos «transporters», que os tiram do wagon e os vão lançar na parte em construcção. Estesapparelhos teem conseguido, cada um, fazer mais de 30 jardas cubicas de muro por hora. Todo o machinismo é tão perfeito que se pode dizer, como me disse um official americano — só lhe falta fallar. Fomos em seguida ver a barragem, «dam», cuja construcção começou 10 pés acima do mar, estava em 50 e faltavam-lhe 40. Quando completa terá 8.500 pés de comprido e 1.500 de largo por 100 de alto. Machinas a vapor movendo bombas expellem por longas e grossas canalisações de ferro, areia, cascalho e agua, que misturados com a terra argilosa do terreno devem formar a barragem. Tem havido discussões sobre a estabilidade d'este «dam», mas os engenheiros affirmam não haver o menor receio. Fomos ainda visitar o «Spillway», por onde mais tarde deve sair a agua em excesso que receber dos rios e das chuvas o grande lago.

Esta agua deve ser empregada em força motriz

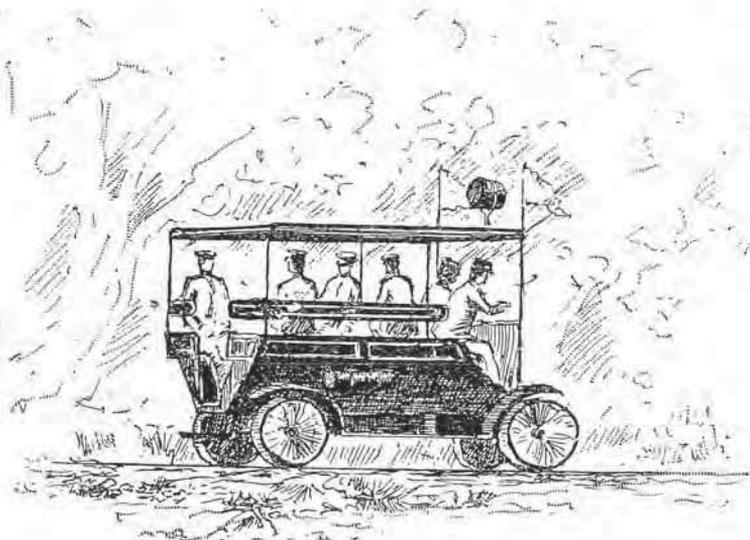
para o serviço das eclusas e iluminação. A parte inferior d'este «Spillway» tem em construcção um grande tunnel para onde brevemente vae ser desviado um rio, a fim de se poderem proseguir as obras no seu leito actual. Findou aqui a nossa visita a Gatun, onde é necessario ir para se fazer uma idéa do grandioso da obra.

No dia seguinte parti á mesma hora com quatro officiaes para Culebra, afim de apreciar aquelle



grandioso córte na montanha. Novamente ficamos bem impressionados com o campo, sempre verde, semelhante ao campo inglez, onde não faltam nem os *lawns* nem os *courts* de tennis. Ás 7.^h 10^m estavamos na estação de Culebra, onde existe a maior povoação e a residencia do coronel de engenheiros Geo. W. Goethals, presidente da commissão do Canal. Esperava-nos ali um bello automovel de via no qual por vezes chegámos a andar á razão de 80 kilometros á hora. Por todos os lados se encontram comboios de serviço rebocando wagons com terra. De vez em quando apparece uma locomotiva com duas bandeiras brancas, como as que levavamos no nosso

automovel. Quer isto dizer que são comboios extraordinarios que só podem seguir nos intervallos dos outros. Percorremos todo o *Culebra Cut*, 9 milhas.



N'um automovel de via

Nos sitios onde os trabalhos estavam mais atrazados, faltava cavar 90 pés dos 300 que o monte tinha de elevação. Em quasi toda a trincheira se vêem cinco vias ferreas em diferentes planos. Estão em serviço mais de 700 locomotivas. No terreno viam-se canalisações de agua para as caldeiras das escavadoras, e de ar comprimido para as brocas. As escavadoras, *Steam Shovels*, são quasi todas do sys-

tema Bucyrus. De cada colherada cortam 5 jardas cubicas ou 7 toneladas. Calculei que enchem um wagon por minuto, e vi 65 a trabalhar. As brocas trabalham em geral em grupos de 8. Vimos 12 d'estes grupos a trabalhar e 27 outras brocas mais pequenas, de tripé. De vez em quando descem dos montes filas de carregadores conduzindo á cabeça caixas com dynamite, e outros com padiolas vermelhas transportando escorvas. Uma bandeira vermelha cravada no terreno é aviso de que se vão dar explosões perto. No anno de 1910 empregaram-se nas obras 6864 toneladas de dynamite. De distancia em distancia, ha pequenos kiosques elevados no terreno, a que chamam *towers*, designados pelas letras do alfabeto, que servem para de ali se dirigir o movimento dos comboios. Estão ligados por meio de telephone. Alguns comboios de terra vão ligados com grossos cabos de arame e guinchos para vencer as grandes rampas. Depois de percorrer todas estas obras entrámos na *main-line*, e com uma grande velocidade regressámos a Panamá. Acompanhado do consul visitei o porto de Balbôa situado no canal, a umas 5 milhas do Oceano Pacifico, já em exploração e ligado á via ferrea. Todos os paquetes atracam ali ao caes onde desembarcam os passageiros e a carga que têm de atravessar o isthmo. Fui convidado pelo encarregado de negocios do Equador,

Ramon Arias Feraud e por m.^{me} Feraud para um almoço no magnifico hotel Tivoli, mandado construir pelo Governo dos Estados Unidos. Ali encontrei officiaes do exercito, encarregados do estudo das fortificações do Canal.

No dia 2 de abril fundearam em Panamá os dois bellos cruzadores *Tennessee* e *South Dakota*, que iam em caminho para as festas de Buenos Aires, acompanhados por um transporte de carvão. Estes navios téem perto de 14.000 toneladas e nas machinas auxiliares gastavam por dia tanto carvão como o *S. Gabriel* a toda a força — 25 toneladas. Comandava a divisão o capitão de mar e guerra B. A. Fiske, com quem troquei cumprimentos.

Ao meio dia de 3 atracou uma barçaça com 128 toneladas de carvão que com a nossa gente mettemos a bordo em 8 horas de trabalho.



Porto artificial de Salina Cruz

XIII

De Panamá a Salina Cruz

Deixámos a barça fundeada com uma luz, como nos fôra recommendado, e ás 11^h 15^m minutos da noite suspendemos e navegámos em direcção a Salina Cruz. Na manhã de 4 navegamos com terra á vista e muito bom tempo, a saír do golfo de Panamá; ás 8^h 30^m passamos meia milha ao sul do ilheo «Fraile do Sul». Ficamos agradavelmente surprehendidos com os bons resultados obtidos com o carvão «Pocahontas», que em Panamá nos fôra fornecido pela Panamá Rail Road Company. Quando chegou o carvão á borda, n'um grande batelão, pa-

recia aos olhos profanos que se ia receber um monte de cinzas. Resultou, porém, da experiencia que o consumo foi inferior ao do carvão Cardiff. Com a velocidade de 10'7 por hora consumimos em boas condições 68 kilogrammas por milha. Tem alem d'isto a vantagem de sujar pouco o navio quando se embarca, por ter pouco pó.

A analyse d'este carvão, classificado como *High grade Bituminous Coal*, dá:

Unidades thermicas inglezas B. T. I.	14.970
Enxofre	0.64
Cinzas	5.30
Carbonio	73.90
Materias volateis	18.00
Humidade	2.80

A unidade thermica ingleza é, como se sabe, o calor necessario para elevar de um grau Fahrenheit uma libra (453 grammas) d'agua distillada.

Continuámos navegando com bom tempo ao longo da costa da America Central. No dia 7 viam-se muitas tartarugas á superficie e grandes cardumes de peixe, dando saltos fóra da agua. Encontrámos n'este dia uma pequena ondulação da prôa, que obrigou as machinas a dar 520 rotações por milha em vez de 505 que vínhamos dando. Ao preço do carvão que

estavamos queimando, esta differença a mais representava 12\$000 réis por dia. Passada a latitude de 10° , já nos pudémos tornar a servir da estrella Polar para os calculos de latitude e determinação do desvio da agulha.

Alem d'estas vantagens pode pela estrella Polar fazer-se uma idéa approximada da hora. Unindo a Polar á estrella γ da Cassiopea, e considerando esta linha como um ponteiro d'um relogio que no mostrador tenha 24 horas, com uma certa pratica calcula-se a hora verdadeira. Este calculo só é exacto pouco

CASSIOPEA



depois dos equinoxios, (*) isto é, depois de 21 de março e de 22 de setembro; mas como a differença entre o tempo verdadeiro e o sidereal regula por 2 horas por

(*) É nos dias 4 de abril e de outubro que as ascensões rectas d'esta estrella e do sol são eguaes ou differem de 12 horas.

mez, facil é dar o desconto necessario. É este, a meu ver, o methodo mais exacto e simples para, á simples vista, calcular pelas estrellas a hora do logar.

Na manhã de 8 começou a soprar NW. regular e avistou-se terra por estibordo. Ás 9^h 30^m reconheceu-se Salina Cruz pela prôa. Fóra do porto artificial esperava-nos um rebocador com um pratico, que nos conduziu para o porto exterior, onde amarámos para boias de pôpa e prôa, e fundeámos com 45 braças do ferro de estibordo. Eram 11^h.

Salina Cruz, porto artificial recentemente construido, só tem importancia por ser o «terminus», do lado do Pacifico, do caminho de ferro que atravessa o isthmo de Tehuantepec com um percurso de 183 kilometros. Tehuantepec foi um dos pontos em que se projectou um canal que ligasse o Pacifico ao Atlantico; ali pensou o conhecido Captain Eads, celebre pelas obras que executou no Mississipi, construir um caminho de ferro gigantesco que transportasse os navios de um a outro oceano, para o que obteve uma concessão; finalmente em 1894 ali começou a explorar-se a linha ferrea actual.

O porto de Salina Cruz era perfeitamente desabrigado, o que difficultava os transbordos. De accordo com o governo mexicano a firma ingleza Pearson construiu o porto de Salina Cruz, um outro no Atlantico, e melhorou a linha ferrea, de cuja

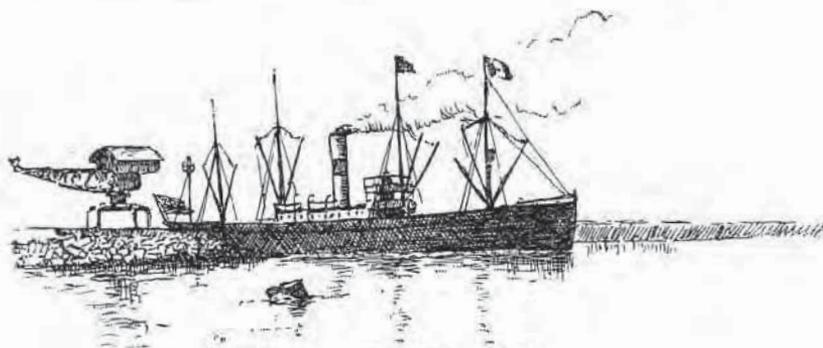
companhia (Caminho de ferro nacional de Tehuantepec) possui metade das acções. Apesar de se terem já gasto cerca de nove milhões de libras, o porto de Salina está ainda por acabar. O *S. Gabriel* esteve amarrado no porto exterior, que é perfeitamente abrigado pelos dois molhes, entre os quaes existe a entrada com 185 metros de largo.

O porto interior só em parte está completo. Tem um bom caes onde atracam os maiores vapores, provido de guindastes electricos da força de tres toneladas, vias ferreas, armazens, encanamentos d'agua e de petroleo, etc. No fundo do porto interior existe uma boa doca secca de «concrete», com 607 pés de comprimento e 100 de largo, onde na preamar podem entrar navios demandando até 34 pés. Quatro bombas centrifugas, movidas por electricidade, esgotam este dique em quatro horas.

A estação central de electricidade, muito grande e bem installada, estava já completa. Ali vimos uma bateria de caldeiras «Babcock and Wilcox» queimando petroleo e uma grande casa de machinas contendo dois grandes alternadores «Westinghouse» de 500 kilowatts, dois outros menores, dois geradores de corrente continua e uma ponte rolante e varias machinas auxiliares.

Espera-se que este porto venha a ter um movimento de dois milhões de toneladas de transito, mas

parece-me que vae ser muito prejudicado com a abertura do canal de Panamá. No dia em que chegámos, entrou no porto o vapor americano *Virginian* trazendo de Honolulu 12.000 toneladas de assucar



O *Virginian* entrando em Salina Cruz

em transito para a costa oriental dos Estados Unidos. Estes vapores de certo não tornarão a ir ali descarregar depois de aberto o canal.

Salina Cruz como povoação é muito pobre e insignificante. Poucas casas boas existem, as ruas não têm especie alguma de calcetamento, e a illuminação publica, feita por policias com lanternas na mão, contrasta com a illuminação electrica do porto.

Acompanhado do vice-consul de França o sr. Hall Victor Neyrup, visitei o capitão do porto que é tambem director da alfandega, o chefe militar, coronel

Tomás Pena, chefe politico Ximenez Ramirez, e o presidente da camara municipal A. Guzman, visitas que nos foram retribuidas. Estiveram tambem a bordo varias familias importantes de Salina Cruz e os consules de Inglaterra e Estados Unidos.



Acapulco

XIV

De Salina Cruz a Acapulco

Pelas 9^h 30^m da manhã do dia 10 de abril saímos do porto, com optimo tempo, e começámos a navegar ao longo da costa do Mexico com direcção a Acapulco. Às 5 da tarde passámos o farol de Porto Angeles e no dia 11 de manhã viram-se muitas tartarugas e espadartes. Pelo meio dia entrámos no magnifico porto de Acapulco, salvando á terra.

Acapulco é o melhor porto natural do Mexico e até então o melhor em que no Pacifico tínhamos entrado. Foi celebre durante os 300 annos do dominio hespanhol e por elle saíram em grande parte os 3.105.979 contos de réis, em prata tirada das minas entre 1537 e 1884, indo para Hespanha nos galeões,

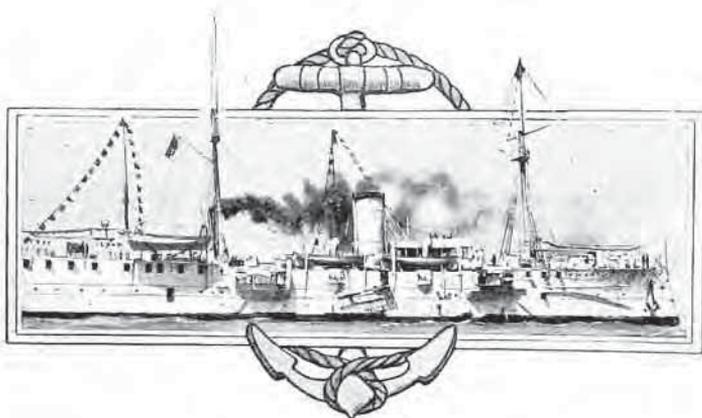
ou para Manila nas «Naus da China». Deve ser devido á excellencia do seu porto e á antiguidade da sua historia, que este ponto do globo figura nas cartas geographicas com tão grandes letras. A povoação é pobrissima, os tremores de terra que ultimamente se succederam com frequencia, téem feito com que os habitantes abandonassem as suas casas meio desmoronadas, para irem viver em barracas de madeira, lona ou zinco, ás quaes faltam as mais rudimentares condições hygienicas n'um clima inquestionavelmente insalubre. Causam estas habitações má impressão, quando se comparam áquellas que os Estados Unidos montaram em Panamá.

No antigo forte de S. Diego existe uma força militar d'uns 200 homens, que se occupa principalmente em guardar a cadeia, onde havia uns 300 presos, para ali enviados a cumprir sentença.

Não ha meios faceis de communicação para o interior, nem caminhos de ferro, nem estradas, e o serviço do correio para a capital faz-se a cavallo, n'uns quatro dias.

Pouco depois de fundearmos, veiu a bordo o secretario do commandante militar, tenente Victor R. Mena. Retribui esta visita e no dia seguinte veiu a bordo o commandante militar, um general mexicano muito interessante, que me felicitou por fallar hespanhol, e que me informou de que: *El castellano*

sera el idioma universal. Mettemos n'este porto 120 toneladas de carvão a 75 shillings a tonelada, o mais caro de toda a viagem, e a agua tambem foi cara, a 11 shillings o metro cubico. De Acapulco telegraphámos para S. Francisco e para Lisboa, informando de hora e dia provavel da nossa chegada á California.



O *S. Gabriel* entrando em Golden Gate

XV

De Acapulco a S. Francisco

No dia 13 de abril pelas 9 horas da manhã suspendemos e saímos do porto, continuando com optimo tempo a navegar em direcção a S. Francisco, ao longo da costa mexicana. Começámos no dia seguinte a encontrar ventos fracos e correntes contrarias, como era natural. No dia 16 de manhã caiu o vento e passámos um banco de nevoeiro que se dissipou pelas 10^h da manhã. Entrámos na corrente-fria que desce ao longo da costa da California e a temperatura diminuiu para 20°.

No dia 17 ao meio dia, em vista do optimo tempo, resolvemos ir á bahia Sebastian Vizcaíño fazer uma experiencia de giração do navio, que desde Lisboa vinhamos formando tenção de effectuar, mas que o tempo não havia permittido. Pelas 4^h da tarde entrámos n'aquella bahia pelo canal de Kellet, entre as ilhas de Natividade e Cerros. Á sombra d'esta ultima ilha, estava o mar perfeitamente plano e havia calma. Arriámos um escaler, d'onde os aspirantes mediram a altura da mastreação e o azimuth do navio, quando este girava em torno d'elle. Depois de fazer um giro para cada bordo, içámos o escaler, continuando pelas 7^h a nossa derrota. A rotação para EB. effectuou-se em 6^m 15'' e o raio do circulo descripto foi de 240 metros.

Vinhamos navegando desde Acapulco com a velocidade economica para duas caldeiras, entre 10,5 e 11 milhas por hora. Tendo encontrado melhor tempo do que suppunhamos e estando adeantados, apesar do tempo perdido na bahia de Vizcaíño e na ida ali, resolvemos pela meia noite apagar uma caldeira e navegar mais economicamente.

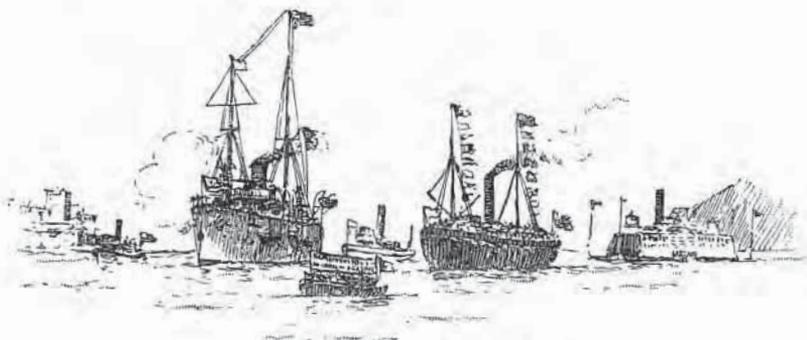
Das 3 ás 8 horas da manhã do dia 18 tivemos nevoeiro. Na manhã de 19 começámos a estar em communicação com a estação radio-telegraphica de S. Diego. Enviámos um telegramma ao consul em S. Francisco, confirmando a nossa provavel chegada

às 2^h da tarde do dia 21 e recebemos logo em seguida um telegramma d'um fornecedor offerecendo para ter á borda á nossa chegada aquillo que desejassemos. Via-se bem que tinhamos chegado ás costas dos Estados Unidos. No dia 20 continuámos com vento pela prôa, mas bom tempo, a navegar ao longo da costa da California. Á 1^h 30^m passamos o farol Piedras Blancas, refrescando para a tarde o vento que já levantava vaga. Amanheceu o dia 21 com nevoeiro. Aproámos á terra, prumando; reconhecemos ás 7^h 45^m a busina de nevoeiro de Ano Nuevo e pouco depois a de Pigeon Point; continuámos ao longo da costa. Ás 11^h avistou-se a busina de Montara a funcionar; determinamos a distancia a que estavamos pela velocidade do som, medindo o intervallo entre o avistar-se o vapor que saía da busina e o som. Estavamos a milha e meia de terra. Com este exacto ponto de partida navegamos a entrar a barra de Golden Gate, onde ouvimos, alem das quatro businas dos differentes faroes, apitos de vapor e toques de sino. Era uma navegação nova para quasi todos a bordo e por isso mesmo muito interessante e instructiva.

Ás 2^h da tarde estavamos em frente da cidade de S. Francisco salvando á terra, rodeados de vapores embandeirados, grandes e pequenos, carregados de portuguezes dando vivas. Mandamos subir gente

às enxarcias para corresponder, e ás 2^h 15^m fundeamos no ancoradouro dos navios de guerra.

Uma missão de frades mexicanos da ordem de S. Francisco estabeleceu-se em 1776 com o nome de *S. Francisco de Dolores*. Perto d'esta missão fundou-



O *S. Gabriel* chegando a S. Francisco

se *Yerba Buena*, hoje S. Francisco da California. Em 7 de julho de 1846 passou a California para a posse dos Estados Unidos, e pouco depois, com a descoberta das minas de ouro, cresceu a população enormemente.

S. Francisco, conhecida tambem por *Frisco*, cidade dos cem outeiros, ou Rainha do Pacifico, é a maior e mais rica cidade da California e o maior centro industrial e commercial das costas occidentaes das duas Americas. Na latitude de 37° 45' tem um clima muito parecido com o de Lisboa, e ali

crescem todas as flores e fructos de Portugal. É uma cidade muito agradável e animada, onde se encontram grande numero de divertimentos, no genero das cidades da Europa Central. É talvez por esse motivo que os americanos lhe dão o nome de *Bachelor's Paradise*.

Em frente de S. Francisco, do outro lado da grande bahia, encontram-se as cidades de Oakland, Berkeley e Alameda, ligadas com a primeira pelos magnificos *ferries* da «Southern Pacific» e «Key Route», que por dia transportam uma media de 70 mil passageiros.

No Estado da California existem uns 40.000 portugueses, na maioria de origem açoriana, que ali exercem a sua actividade. Posto que haja banqueiros, advogados, medicos e negociantes de certa importancia, a maioria são agricultores e proprietarios da maior parte dos fertilissimos terrenos em redor da bahia.

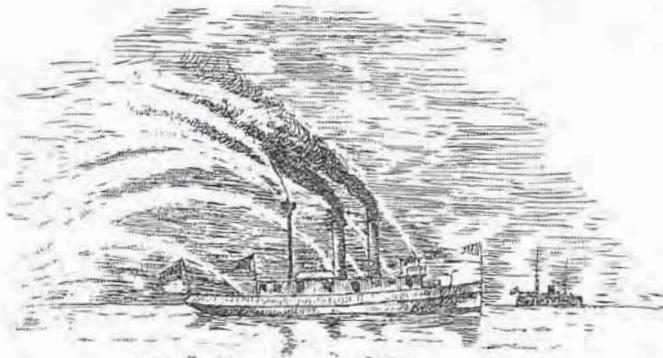
Para Portugal a grande republica Norte-Americana é o paiz de maior importancia commercial depois da Inglaterra. Em 1909 as nossas transacções com os Estados Unidos attingiram 14:000 contos de réis, representando o cacau 3.000. Os productos portugueses não chegam á California por difficuldade de transportes. Fez-se uma tentativa, mas o tempo gasto no caminho foi de 7 mezes! É minha opinião

que Portugal, em vez de diligenciar estabelecer navegação nacional a vapor para o Brazil, que é desnecessaria e difficil, vista a concorrência do grande numero de magnificos vapores que com aquelle destino fazem escala por Lisboa, deveria promover o estabelecimento d'uma carreira de vapores entre Lisboa e New York, com escala pelos Açores. Não tendo tantos concorrentes, podiam ser estes vapores de modestas dimensões e obter fretes remunerativos, o que nunca acontecerá para o Brazil.

É impossivel descrever o entusiasmo que causou aos portuguezes, ou americanos de origem portugueza, a ida do *S. Gabriel* á California. Entendo que d'essa visita resultaram vantagens politicas para o nosso Paiz e que só haverá utilidade em que navios de guerra portuguezes visitem frequentemente aquelle porto, o que se tornará facil depois da abertura do canal de Panamá.

Logo que no dia 21 de abril fundeámos na bahia de S. Francisco, veiu a bordo o consul de Portugal, Ignacio da Costa Duarte, que nos apresentou os membros da commissão organisadora dos festejos em honra do *S. Gabriel*, presidida pelo sr. M. T. Freitas, director do «Portuguese American Bank». Na mesma tarde fui com o consul a Oakland esperar o ministro de Portugal em Washington, visconde de Alte, que veiu assistir aos festejos. De volta de

Oakland encontramos na estação dos *ferries* a banda da União Portugueza e muitos membros da colonia que nos esperavam e que depois acompanharam o ministro até ao Palace Hotel, onde ficou alojado. No dia da nossa chegada estiveram a bordo a cumprimentar-nos o *mayor* da cidade Mc. Carthy, «colle-



Vapor-bomba de S. Francisco

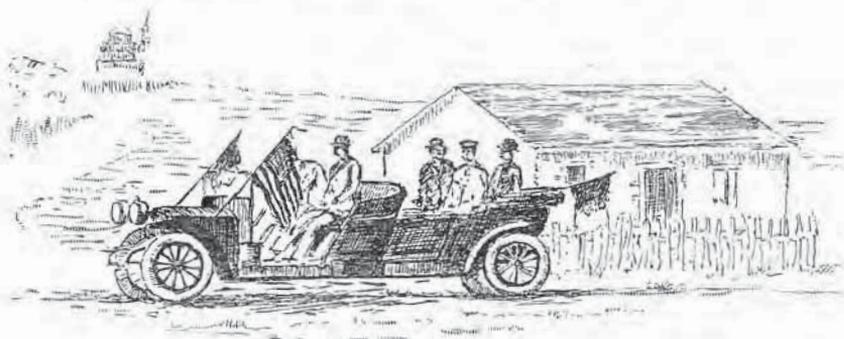
ctor of the port» William, que nos deu as boas vindas em nome do presidente do Estado, «collector» Stralton, John Mc. Gregor representante da Camara de Commercio, M. H. Robins representante da «Merchants Association», James Rolf representante do «Merchants Exchange» e o ajudante do almirantado Milton, commandante da «Training School» em Goat Island. No dia 22 assistimos, a convite da commissão de festejos, a uma recita no theatro da

Opera Columbia, onde se representou a *Tosca*. Depois do theatro foi-nos offerecida uma ceia no café Portola, onde concorreram senhoras e homens portuguezes e 24 officiaes e aspirantes do *S. Gabriel*.

Em Goat Island visitei o almirante Milton e a *Training School*, muito bem installada, como todas as escolas americanas, e tambem o annexo *Pensacola*.

N'esse mesmo dia 23 conseguia-se apagar o fogo nos grandes depositos de petroleo que durava havia 24 horas. Arderam 170.000 barris; perda para o *Standard Oil C.^o* 110.500 dollars; petroleo por minuto: 118 barris, no valor de 76 dollars. Na America fazem-se logo as contas.

No dia 23 de abril, pelas 10^h da manhã, desembarcamos 20 officiaes e aspirantes, e acompanhados dos membros da commissão em cinco automoveis enfeitados com bandeiras portuguezas e america-



Visitando a colonia portugueza

nas, fomos percorrer as principaes ruas da cidade, visitar os parques do Presidio e de Golden Gate e almoçar no Cliff House, pittoresco restaurante á beira-mar. Ás praças de marinhagem foi offerecido um passeio semelhante em carros electricos.

A cidade de S. Francisco, quasi completamente destruida pelo terremoto em 1906, está reconstruida. Peior do que o terremoto foi o incendio que se seguiu, e que teve de se apagar com dynamite, visto o abalo de terra ter inutilisado as canalisações da agua. Hoje a cidade já está mais bonita do que era.

Perto de Cliff House existem as «pedras dos Lobos», onde se vêem grande numero de phocas, protegidas pelo Governo; algumas medem 4 metros de comprido e pezam 800 kilogrammas. Um pouco mais acima encontra-se um dos maiores estabelecimentos de banhos que temos visto, *Sutro Baths*, onde existe um theatro, museu, gymnasio, etc. Ao longo da praia de Cliff House estão situados dois interessantes moinhos que servem para elevar agua, copia exacta de moinhos hollandezes, tendo custado 20.000 dollars cada um.

As 10^h da manhã do dia 24 desembarcámos 10 officiaes e 50 praças, seguindo com a banda da União Portugueza á frente para Oakland, a fim de assistir a uma missa celebrada na igreja portugueza pelo

padre Galli. A esta missa concorreram milhares de portuguezes, que não cabiam na egreja.

Por ser domingo, unico dia em que os trabalhadores portuguezes podiam visitar o navio, dei ordem para deixar entrar todos os visitantes a bordo e auctorisei que ali fosse tocar a banda portugueza. Foi o sufficiente para que um americano estabelecesse para bordo uma carreira de embarcações movidas a gazolina, para o que vendia bilhetes e mandava apregoar: *To the Portuguese battleship, musical entertainment free!*

Tivemos n'esse dia a bordo umas 5.000 pessoas, o que constituiu o *record* para um só navio na bahia de S. Francisco. Confesso que cheguei a recear que o navio se voltasse com o peso da gente. Felizmente não aconteceu nenhum desastre; apenas se partiu a escada do portalô de bombordo, que no dia seguinte se concertou. Offereci um almoço a bordo ao consul de Portugal e aos principaes membros da commissão e á noite jantámos no Hotel S. Francisco com o ministro de Portugal.

No dia 25 partimos de manhã para uma excursão ao monte Tamalpais, situado ao norte da bahia, 790 metros sobre o nivel do mar, e d'onde se disfructa um lindo panorama. A linha ferrea que conduz ao cume do monte é das obras de engenharia mais interessantes do mundo, pelo grande numero e pe-

queno raio das curvas. O maior alinhamento recto é de 120 metros e as curvas adaptadas umas ás outras, completariam 42 circumferencias. No hotel situado no cimo do monte realisou-se um *lunch*.

As 8^h da noite realisou-se no grande salão do Palace Hotel um banquete de 127 talheres dado em nossa honra. Presidiu o presidente da grande comissão de festejos, tendo o ministro de Portugal á direita e o commandante do *S. Gabriel* á esquerda. Assistiram a este banquete as pessoas mais importantes da cidade, entre ellas o juiz T. H. Harris, attorney general Webb, juiz H. Melvin, Chief Justice W. H. Beatty, «deputy collector» W. B. Hamilton, «mayor» P. H. Mac-Carthy, Lieutenant Governor Warren Porter, contra-almirante J. B. Milton, juizes W. C. Van Fleet, W. L. Gersthe, Alfred P. Black, consules da Argentina, Equador, Bolivia, Hollanda, Italia, Japão e Grecia. Serviu de «toast master» o dr. Bettencourt, vice-consul de Portugal e trocaram-se affectuosos brindes em portuguez e inglez. Nos jantares americanos, quem preside á mesa nomeia um *toast master* que dirige os brindes. N'uma certa altura do jantar levanta-se e diz por exemplo: «Ladies and gentlemen: I have the honour to introduce to you Captain Pinto Basto of the Portuguese cruiser *S. Gabriel* who will kindly respond to the toast». E não ha mais remedio do

que o individuo apresentado levantar-se e fazer um discurso.

Fomos no dia 26 a Oakland e d'ali em automoveis seguimos para a cidade de Berkley, onde visitamos a universidade, o interessante theatro grego e o Idora Park, onde foi offerecido um jantar ao estado menor e marinhagem. A convite das directoras da Sociedade Portugueza Rainha Santa Isabel, jantámos no Key Route Inn. Esta sociedade portugueza, da qual só fazem parte senhoras, conta mais de 5.000 socias e dedica-se á beneficencia. Presidiu ao jantar a Ex.^{ma} Sr.^a D. A. M. Martins.

No dia seguinte ás 9^h da manhã, em companhia do consul de Portugal e de seis officiaes e aspirantes, partimos para a cidade de Sacramento, capital do Estado da California, onde chegámos ás 12^h 45^m, depois de termos atravessado o rio do Sacramento no *ferry* «Solano» que conduziu todo o comboio. Este *ferry* mede 129 metros de comprimento e 35 de boca, demanda 2 metros e desloca 3.600 toneladas. É movido por meio de rodas de 9^m de diametro, e tem dentro quatro linhas de rails; pode conduzir 24 carruagens de passageiros ou 48 wagons de mercadorias.

Esperavam-nos em Sacramento uns quinze automoveis enfeitados com bandeiras portuguezas e americanas. Com uma banda á frente entrámos na ci-

dade e percorremos a rua principal, seguindo para o Hotel Sacramento, onde houve uma recepção á numerosa colonia portugueze. Servido um *lunch*, fomos ao Capitolio visitar o Governador, e em companhia do «mayor» vimos os pontos mais interessantes da cidade. Ás 6^h realisou-se um banquete a que assistiram umas cem pessoas, entre ellas o Governador do Estado da California. Regressámos a S. Francisco perto das 11 da noite. Em Oakland teve logar no theatro uma recita pelas praças do cruzador.

Offerecemos no dia 28 um almoço a bordo aos nossos amigos Ministro e Consul de Portugal, ao qual assistiram o presidente da commissão M. T. Freitas e outros portuguezes.

Acompanhado pelo ministro fui a Oakland e S. Leandro visitar as principaes sociedades portuguezas. Á noite realisou-se um jantar no Palace Hotel, offerecido pelo visconde de Alte. Realisou-se n'este dia uma subscrição para levar a effeito uma exposiçãõ em S. Francisco, quando se abrir o Canal de Panamá. Em duas horas foram subscriptos mais de quatro mil contos de réis.

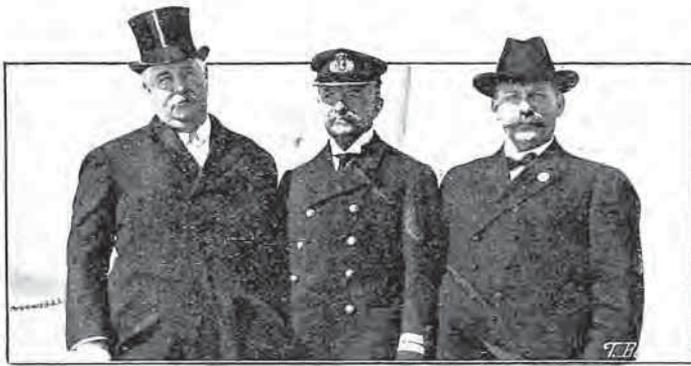
Na manhã de 29 parti acompanhado de alguns officiaes, em tres automoveis embandeirados, para percorrer os campos do sul e leste da bahia, quasi todos pertencentes e cultivados por portuguezes. A

1.^h foi nos offerecido um *lunch* no «Hotel Vendome», na cidade de S. José. Em Malpitas fallámos a muitos portuguezes e em Centerville tivemos uma sympathica recepção pelos alumnos dos dois sexos que ali frequentam a escola primaria (grammar school). Eram quasi todos filhos de portuguezes, em numero de 260. Em frente da escola, entre duas grandes bandeiras, portugueza e americana, estavam os alumnos formados, tendo nas mãos ramos de flores para nos offerecer. As meninas cantaram coros, e fizeram gymnastica sueca. A maioria d'elles não comprehendem o portuguez. A pedido do professor fiz-lhes um pequeno discurso em inglez, contando-lhes os feitos dos nossos antigos navegadores. De Centerville seguimos para S. Leandro, onde visitámos a sêde da União Portugueza, sociedade de beneficencia que conta mais de 9.000 socios, e que já distribuiu mais de mil contos. Regressámos a bordo pelas 8.^h da noite, tendo percorrido mais de 200 kilometros.

Convidámos no dia 30 alguns portuguezes a almoçar e de tarde fomos visitar as grandes propriedades e pastagens que o presidente da commissão, M. T. Freitas, possui em S. Rafael, ao norte da bahia. À noite realisou-se um baile em Key Route Inn, Oakland, offerecido pelas senhoras portuguezas aos officiaes do *S. Gabriel*. N'estes bailes americanos organisa-se quasi sempre uma *Grand March* na qual

os homens de braço dado com as senhoras marcham no meio da sala, parando de modo a formar varias letras. N'este caso formaram-se um *S* e um *G* em honra do *S. Gabriel*.

Na manhã de 1 de maio partiu o ministro de Portugal para Washington; ao meio dia offereci um almoço aos membros da commissão de recepção do *S. Gabriel*, e ás 2^h suspendemos e começámos a navegar para a barra.



O commandante entre as auctoridades de S. Francisco

XVI

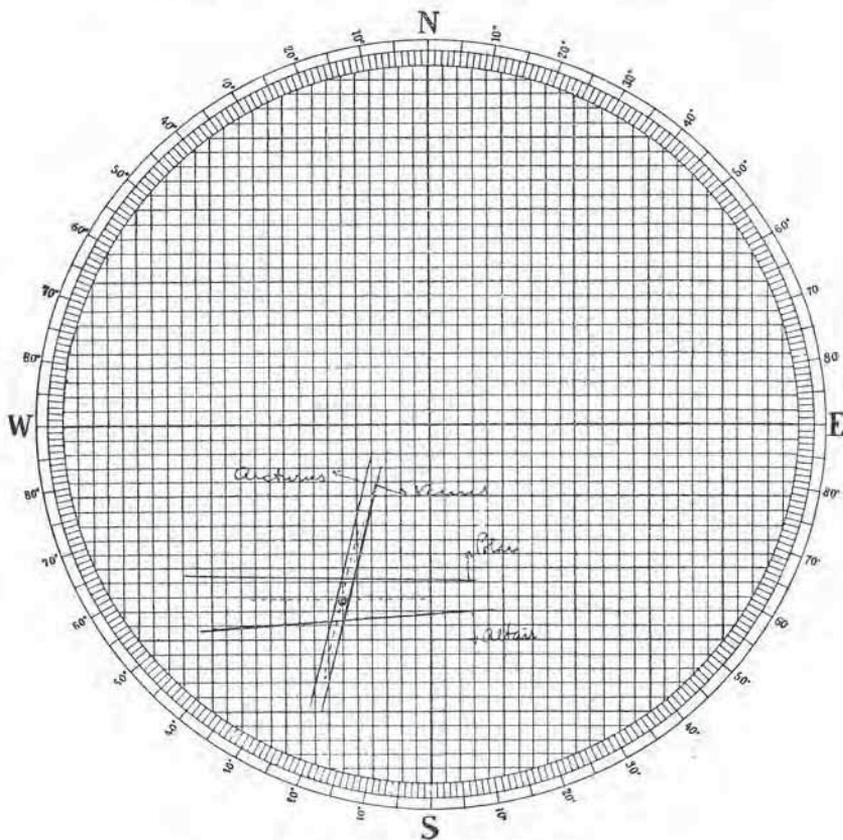
De S. Francisco a Honolulu

Navegando a sair do porto, fomos até Golden Gate, isto é, durante mais de uma hora, acompanhados por seis vapores cheios de portuguezes, com os quaes se trocaram enthusiaslicas despedidas.

Faltaram á saida 17 praças, o que me não admirou, pois a California é, segundo ali se diz, o paiz «where the poorest live in abundance». Em S. Francisco mettemos 180 toneladas de carvão «Comox» da British Columbia, com o qual não ficamos enthusiasmados.

Fóra de Golden Gate soltámos o rumo para Ho-

nolulu, navegando pelo circulo maximo. Até ao dia 5 tivemos ventos fracos e bonançosos do quadrante NW. N'aquelle dia, porém, começou a soprar NNW.



7 de maio de 1910 às 4^h 45^m a. m.

Determinação do ponto por quatro rectas de altura da Polar, Arcturus, Venus e Altair

Ponto 27° 33',8 N. 145° 48',7 W.

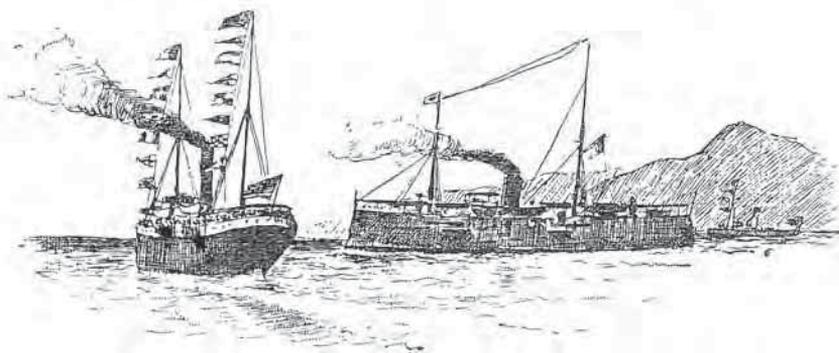
Corrente 13,5 a 26. SW.

muito fresco, acompanhado por vezes de aguaceiros, que levantando vaga do travez, fazia dar ao navio grandes balanços e enxovalhar-se com a agua que, batendo no reducto de ré, cahia dentro. Como diz o proverbio allemão *Die Zeit bringt Rosen*, e o dia 8 appareceu com vento á pôpa e maré de rosas. Ao amanhecer communicámos pelo telegrapho com o grande paquete japonéz *Chiyo Maru*, pertencente á companhia «Toyo Kisen Kaischa», que de S. Francisco seguia para Honolulu.

Ao anoitecer do dia 9 determinámos um ponto exacto pelas alturas das estrellas Regulus, Arcturus, Sirius e Benetnach, e soltámos o rumo para o novo bom farol de Makapu, que era avistado pela prôa ás 2^h 25^m da manhã de 10. Ás 4^h 40^m determinou-se a longitude por uma altura do cometa de Halley, servindo-nos das ephemerides tiradas do n.º 4379 do jornal *Astronomische Nachrichten*, que nos deu a distancia exacta á terra. Ao amanhecer via se perfeitamente a ilha, ao longo da qual navegámos muito devagar para não chegar demasiado cedo. Ás 7^h pelo telegrapho communicámos ao consul que chegaríamos ás 11 da manhã. Fôra do porto de Honolulu esperavam-nos os vapores *Kinau* e *Intrepid* cheios de portuguezes, aos quaes se foram pouco a pouco reunindo embarcações de gazolina e de vela. Fôra da boia do canal de entrada recebe-

mos o pratico e a visita de saude, salvamos á terra e ao almirante Rees e pouco depois das 11 amarrámos á United States Naval Wharf n.º 3^h.

As ilhas de Hawai formam desde 1908 um Ter-



Chegada á Honolulu

ritorio dos Estados Unidos. Não é provavel, apesar da sua grande importancia, que tão cedo passem a ser um Estado da União, por isso que, sendo habitadas por uma grande variedade de raças, o Governo Central não quer deixar de nomear o Governador e ter o direito de revogar as leis votadas nas camaras, como a Constituição lhe permite fazer nos territorios.

Foi-lhes dado pelo famoso navegador inglez Cook o nome de Sandwich, quando a ellas aportou pela primeira vez em 1778. Parece, porém, que estas ilhas já eram conhecidas dos Hespanhoes, por isso

que o igualmente celebre navegador inglez Anson encontrou a bordo d'um galeão aprisionado, uma carta maritima com um archipelago situado approximadamente no logar d'este.

O archipelago de Hawai consta das ilhas Oahu, Hawai, Maui, Kauai, Molokai, Niihau, Lanai Kahoolawe, Midway, Kaula, Bird, Frost Shoal, Neckar, French Frigate Shoal, Two Brothers Reef, Gardiner Mary Reef, Dorosett Reef, Laysan, Johnston, Lisianski, Hermes Reef, e Ocean Bank. Só as primeiras nove são habitadas. Existem todas entre os meridianos 154° e 178° de longitude oeste e os paralelos de 19° e 29° de latitude norte.

A area das ilhas maiores é:

Hawai.....	4.215	milhas	quadradas
Oahu.....	598	"	"
Maui.....	700	"	"
Kauai.....	590	"	"
Molokai.....	270	"	"

As populações eram em 1908:

Oahu.....	81.807	habitantes
Hawai.....	60.392	"
Maui, Molokai, Lanai e Kahoolawe...	39.960	"
Kauai e Niihan.....	27.773	"
Midway.....	20	"
Total.....	209.952	

Numero de eleitores: 14.143.

Segundo informações que nos forneceu o Consul, devem existir no archipelago de 20 a 25 mil portuguezes, muitos naturalizados americanos.

A percentagem das diferentes nacionalidades que compõe a população é:

Hawaianos.....	37 por cento
Japonezes.....	21 " "
Chinas.....	14 " "
Portuguezes.....	13 " "
Americanos, inglezes e allemães....	8 " "
Koreanos.....	2 " "
Porto Rico.....	2 " "
Varias.....	3 " "
Total.....	100

A fertilidade d'estas ilhas, a sua variada vegetação, a constante temperatura amena, e o facto de que os seus habitantes são, segundo se diz, em média, os mais ricos do mundo, deu logar a que fossem justamente denominadas *Paradise of the Pacific*.

A população de origem portugueza gosa da justa fama de honrada, trabalhadora e sobria, e a ella se deve em parte a prosperidade d'estas ilhas.

O territorio de Hawai está hoje a par dos paizes mais adiantados. Como meios de transporte existem vias ferreas, tramways electricos, só em Honolulu

mais de 600 automoveis, carros tirados por cavallos, motocyclettes e bicyclettes em abundancia. As estradas são boas e começou-se o emprego do petroleo para evitar o pó. Os telephones existem em quasi todas as habitações, e a estação central é automatica, dispensando os empregados ou empregadas, como existem na Europa. Todas as ilhas estão ligadas pelo telegrapho sem fios, assim como os vapores que ali fazem escala, de modo que constantemente se está em comunicação.



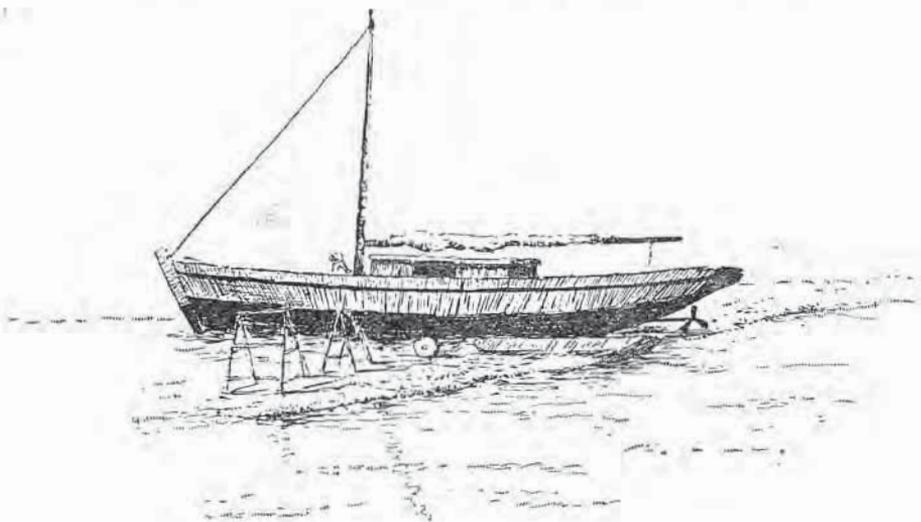
Belleza hawaiana

A pesca é exercida por barcos movidos a gazolina, que transportam em tanques especiaes peixe vivo, empregando o gelo para o transporte de peixe morto. São todos tripulados por japonezes. A cidade de Honolulu tem muito bons edificios e o grande Hotel Young custou dois mil contos. E' considerado o mais comprido dos Estados Unidos

Nos portos os navios carregam e descarregam com aparelhos quasi automaticos, desconhecidos na Europa. O carregamento e a descarga de carvão

são muito interessantes e bem executados por elevadores e comboios automaticos.

A principal riqueza d'estas ilhas é o assucar. Toda a technica da fabricação do assucar está ali



Barco de pesca de Honolulu

muito bem estudada e vae gente de fóra ali aprender. Fabricam-se todos os mecanismos para a industria do assucar e já téem sido exportadas fabricas para a ilha Formosa.

A exportação em 1908 foi a seguinte, referida a dollars.

Assucar mascavado.....	38.603.184
Assucar refinado.....	1.212.962
Fructas.....	803.376
Arroz.....	140.773
Café.....	174.773
Couros.....	87.599
Lã.....	58.133
Mel.....	38.022
Outros generos.....	1.064.944
Total.....	<u>42.183.223</u>

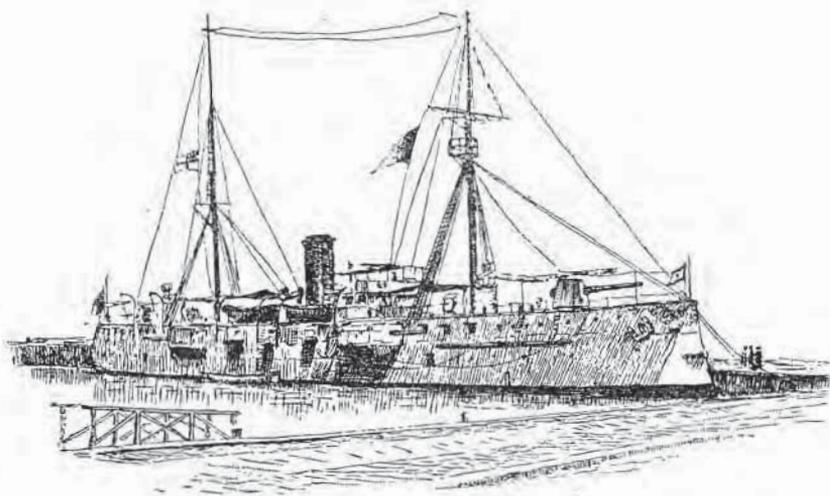
Isto é, proximamente 42 mil contos da nossa moeda. O assucar é exportado para os Estados Unidos, para a costa oriental pelo porto de Salina Cruz e pelo caminho de ferro de Tehuantepec. Das 521.123 toneladas exportadas em 1908 eram provenientes 180.159 da ilha de Hawai, 122.629 da ilha de Maui, 137.013 de Oahu e 81.322 de Kauai. O capital empregado na industria do assucar é avaliado em 150 milhões de dollars e rende grande juro. Nas plantações trabalham uns 45 mil homens.

A instrucção é muito cuidada, as escolas são numerosas e os professores e professoras gosam de uma grande consideração na sociedade. No anno de 1908 frequentaram as escolas publicas e particulares 4537 alumnos de origem portugueza.

As ruas de Honolulu, arborisadas com acacias, mangas, mimosas, e palmeiras, e com as casas den-

tro de jardins, fazem excellente effeito. O serviço de abastecimento de agua, a cargo do Governo, é dependente de numerosos poços artesianos, cuja agua é elevada por poderosas bombas a vapor. Os esgotos são tambem elevados por bombas a vapor e conduzidos para o mar por uma longa canalisação que os leva para longe do porto.

Logo que em Honolulu atracámos ao caes, vieram a bordo o Consul de Portugal, Antonio de Souza Canavarro, um official da parte do almirante Rees, a commissão de festejos ao *S. Gabriel* e muitos portuguezes. Tivemos noticia do fallecimento do Rei Eduardo VII de Inglaterra e durante tres dias



O *S. Gabriel* em Honolulu

prestamos honras funebres, tendo as bandeiras a meia adriça e dando tiros de quarto em quarto de hora. O povo que estacionava no caes, pouco acostumado a estas cerimoniaes, suppunha que os tiros eram dados para o divertir. A's 8^h da noite vieram visitar-nos as senhoras da colonia portugueza.

Acompanhado do consul de Portugal visitei o Governador do Territorio Walter F. Frear, o consul inglez Ralph G. E. Forster, a quem dei os sentimentos pela morte do Rei Eduardo, o consul do Japão S. Uyeno, o consul da China Liang Kwo Ying, o bispo de Zeugma e o mayor da cidade M. Fern. No palacio do governo, antigo palacio real, fomos recebidos com uma banda tocando o hymno portuguez, pelo coronel J. W. Jones, chefe de Estado Maior. De tarde fomos em tres automoveis dar um passeio á bonita praia de Waikiki, e visitar o interessantissimo aquario, onde se vêem os mais variados e extraordinarios peixes, apanhados n'estes mares por pescadores japonezes. Seguimos para o farol de Diamond Point, e d'ali para os dois lindos pontos de vista, Punch Bowel sobre a cidade, e Pali sobre o nordeste da ilha. Foi-me offerecido um jantar no Hotel Young pelo consul de Portugal.

No dia 12 fomos visitados pelo major Dunning, commandante do regimento de infantaria, Antonio Parry, juiz de origem portugueza, e Clyde Davis,

vice-consul de Inglaterra. Acompanhado pelo consul visitei o sr. S. M. Damon, director do banco que tem prestado grandes serviços á colonia portugueza, o consul de Italia e o Lieut. Commander Victor S. Houston, director dos faroes, que nos offereceu umas cartas americanas das ilhas e interessantes informações nauticas. Os tres clubs de Honololu, «Commercial», «Pacific» e «University», offereceram-nos as suas salas e fizeram-nos socios honorarios. A temperatura do ar entre 21° e 26° centigrados e a temperatura da agua quasi egual tornam os banhos de mar muito agradaveis, por isso a natação é um dos grandes sports d'aquellas ilhas. Os officiaes e praças do *S. Gabriel* aproveitaram a permanencia em Honololu para se aperfeiçoarem n'este tão necessario exercicio. Estiveram a bordo na manhã de 13 os officiaes de artilharia Harry P. Wilbur e J. Timberlake, o consul da Allemanha W. Pfotenhauer, e o consul da Suecia Geo. Rodick. Fomos em tres automoveis, com os membros da comissão, visitar a Escola Kamehameha, sustentada com o legado de uma princeza, e que tem o rendimento annual de 70 ou 80 contos. E' uma escola de artes e officios, onde os alumnos estudam seis horas por dia. Os que téem pratica nas officinas de tarde, téem theoría de manhã, e vice-versa. Na occasião da nossa visita estavam tres companhias de alumnos fazendo um per-

feito exercicio de infantaria sob a direcção de um official do exercito americano.

Saindo d'esta escola fomos ao magnifico quartel de infantaria do forte Shafter, fóra da cidade. Que boa situação e que bellas installações! As casas dos officiaes, todas de construcção apropriada ao clima, independentes e rodeadas de flores, são para fazer inveja a qualquer general do nosso exercito; as magnificas casernas téem casas de banho de tina, de chuva, lavatorios e lago para nadar, bilhares, jogo da bola e gabinete de leitura, e alem d'isto uma porção de terreno que os soldados podem aproveitar cultivando ou creando animaes para si ou para vender. Assim se consegue que os soldados se entretendam no quartel e não precisem ir á cidade para se distrair.

Do quartel fomos á escola de S. Luiz; n'uma especie de grande sala de theatro esperavam-nos centenas de alumnos de todas as raças. Tocou a banda e orchestra e em seguida tive de ir ao palco, a pedido dos directores, fallar aos alumnos em inglez e portuguez e proclamar feriado, que foi, creio eu, o que mais apreciaram. Seguimos para a Royal School, enfeitada com uma grande bandeira portugueza; assistimos a um simulacro de incendio, saindo da escola em poucos segundos os seus mil alumnos, acompanhados pelos respectivos mestres. Estivemos de-

pois na Normal School, para creanças e professoras. Ali vimos uma rapariga portugueza, estudando para professora, descrever, desenhando na pedra ao mesmo tempo, uma velha lenda de Hawai. Visitámos a High School para raparigas e as aulas de tachygraphia e dactilographia.

As alumnas que saem com boa applicação, collocam-se facilmente, ganhando 75.000 réis por mez. No Museu «Bernice Pauahi Bishop Museum» passámos em revista as differentes salas, onde existem importantes collecções de peixes e aves, e objectos relativos á civilização Hawaiana, que muita afinidade tem com a das outras ilhas do Pacifico, Tahiti e Samoa. Visitámos ainda n'este dia mais duas escolas; Center Grammar School e a escola portugueza de Santo Antonio, a unica onde se ensina a nossa lingua.

N'esta escola tivemos uma sympathica recepção, cantando as alumnas o hymno portuguez e uns coros, tendo nas mãos pequenas bandeiras e corôas de flores, *leis*, para collocar ao pescoço dos officiaes do *S. Gabriel*, como lá é costume. Offereci a esta escola uma bandeira das que recebi da Liga Naval em Lisboa, e alguns livros.

A's 8^h da noite realisou-se na séde da Sociedade Lusitana uma recepção, á qual concorreram varias auctoridades americanas, incluindo o Governador, e milhares de portuguezes, todos os quaes me foram

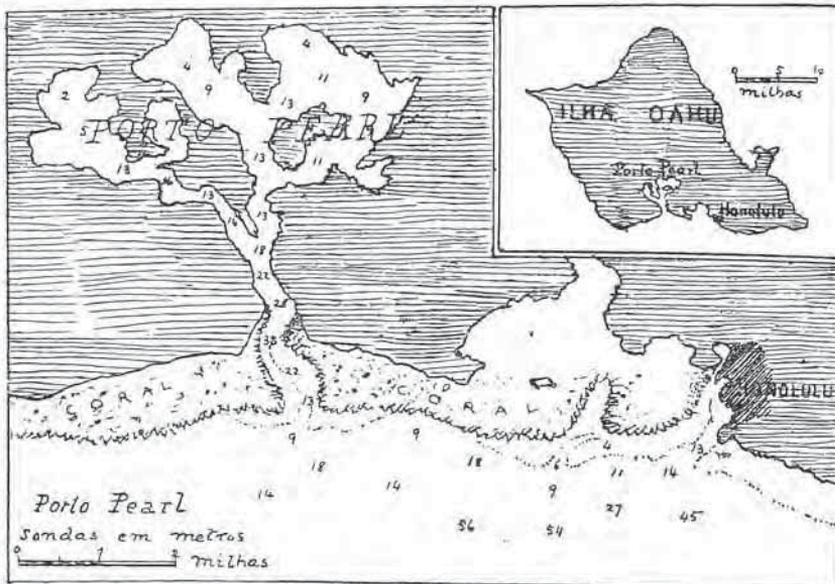
apresentados, recepção que foi seguida de um baile.

Os hawaianos têm muito geito para a musica e durante os bailes os musicos acompanham as valsas com canções de Hawai, o que faz um bonito effeito. As salas e os jardins estavam bem illuminados com lampadas electricas de côres.

Na manhã do dia 14 seguiram para a estação do caminho de ferro, afim de irem para Pearl City, umas 40 praças de marinhagem. Ao sairem de bordo foram-lhes collocadas coroas de flores ao pescoço por senhoras portuguezas; marchou á frente d'estas praças uma banda de musica. A's 9^h 15^m os officiaes, acompanhados pelo consul, embarcaram no vapor *Kukui*, do serviço dos faroes, e foram para Pearl Harbour, seguindo a bordo o Lieut. Commander Victor Houston. Aquelle porto, que se está transformando na mais importante base naval do Pacifico, é muito extenso e tem uma entrada estreita e facil de defender.

Estão-se construindo docas seccas e fortificações, e está-se dragando o canal de entrada para augmentar o raio das curvas. Ali vimos dragas sugadoras, escavadores submarinos semelhantes aos do Canal de Panamá, e brocas furando a rocha submarina para ser rebentada a dynamite. Ficarà certamente um dos melhores e mais abrigados portos do Globo.

Pelas 11^h chegamos a Pearl City, onde já nos esperavam centenas de pessoas que para ali tinham ido em caminho de ferro e automoveis. Passou-se a



O novo porto militar dos Estados Unidos

tarde em jogos athleticos no campo á beira-mar e dançando n'um grande pavilhão que ali existe. Tirou-se um grupo d'este pic-nic monstro, e esta photographia que mede 1^m,83 foi a maior que até então se tinha tirado no Pacifico. Aos officiaes e praças foi pela commissão dos festejos offerecido um lunch.

Estavam perto de mil pessoas. Regressei a Honolulu no automovel do «mayor».

Na manhã de 15 saímos de bordo, e em sete automoveis, indo eu no do «mayor», demos uma volta á ilha, percorrendo 160 kilometros. Quarenta praças com a guarda do altar foram á missa, a pedido do bispo de Zeugma, assistindo alguns officiaes á festa do Espirito Santo.

Percorremos nos automoveis lindas estradas, parando na residencia d'alguns plantadores, e á 1^h da tarde eramos esperados em Waialua por centenas de portuguezes, que ali trabalham nas plantações de canna. N'uma praça d'essa povoação havia paus de bandeira, um coreto onde tocava a musica e uma grande barraca onde se realisou um lunch a mais de cem pessoas. Regressamos a bordo ao pôr do sol, tendo atravessado bellas plantações de canna de assucar e de ananazes.

As estradas estão bem cuidadas e por toda a parte se vêem galgas a vapor (Steam Rollers) e machinas de britar pedra. Cada trabalhador nas plantações de assucar tem a sua casinha independente, ganha 16 a 20 mil réis por mez, e possui uma pequena porção de terreno para cultivar por sua conta. No dia 16 estiveram a bordo, sendo recebidos com as honras devidas, o almirante Rees, o governador, o bispo de Zeugma, e os consules de Inglaterra, Ja-

pão e China. Foram convidados pelos officiaes para um lunch vinte e uma alumnas da escola portugueza, que foram servidas pelos officiaes e aspirantes. N'esta noite como em muitas outras fomos patinar para o Skating Rink.

Mettemos no dia 17 carvão americano New River, fornecido pela marinha americana. Por M.^r Ralph G. E. Forster, consul de Inglaterra e sua esposa, fomos convidados para um jantar a que assistiu o consul de Portugal. Na mesma noite teve logar na sala da sociedade Lusitana uma recita em que tomou parte a guarnição do *S. Gabriel*.

A passagem do cometa Halley sobre o disco do sol, que teve logar pelas 5^h 15^m e 18', não produziu phenomeno algum interessante. Os professores Ellerman do Mount Wilson Observatory e Donaghho do College de Hawai, bem como o astronomo Lord, não notaram phenomeno algum anormal nas observações que ali fizeram em Diamond Head e Kaimuki com os telescopios de 6 e 6,4 pollegadas. O cometa mostrou não ter nucleo solido e passou sobre o sol sem que n'essa occasião desse logar a diminuição na intensidade luminosa d'esse astro. Todas as estações radio-telegraphicas a bordo e em terra tinham pessoal aos aparelhos, mas não se notou qualquer perturbação magnetica ou electrica.

N'algumas ilhas do archipelago os trabalhadores

do campo estavam com receio e nas cidades agglomerou-se gente na proximidade das egrejas. Não se notou egualmente nenhuma perturbação meteorologica. O cometa foi enfim um fiasco para aquelles que d'elle esperavam alguma coisa interessante ou util para a sciencia. Eu confesso que nunca acreditei no cometa e á hora da sua passagem sobre o sol estava n'um *bathing party* na praia de Waikiki.

Foi a bordo uma comissão de portuguezes, composta dos srs. A. D. Castro, M. A. Silva, dr. L. R. Gaspar, T. P. Rodrigues, J. G. Faria, J. S. Azevedo, J. M. Camara e M. A. Gonçalves, offerecer ao navio um modelo de «Calabash» (vasilha em que os indigenas fazem a comida) de madeira polida com borda de prata, tendo nos extremos do mesmo diametro incrustações em prata e esmalte, com as armas e bandeiras hawaianas e portuguezas, e uma dedicatória.

No dia 20 de maio pelas 11^h da manhã, dia do enterro do Rei Eduardo VII de Inglaterra, realisaram-se exequias na Cathedral de St. Andrews, para as quaes fomos convidados pelo consul de Inglaterra. Estavam o Governador, corpo consular e todo o elemento official. Aos officiaes do *S. Gabriel* foram dados os primeiros logares ao lado do almirante Rees; no orgão foi muito bem tocada a marcha funebre de Chopin.

Na manhã do dia 21 de maio visitei com o consul os commandantes do forte Shafter, major Dunning, e da nova bateria de morteiros T. Timberlake. Esta bateria, por detraz de Diamond Head, completamente moderna, tem dois grupos de 4 morteiros. Está-se construindo uma outra em Waikiki, alem das baterias de tiro directo e de morteiros já começadas á entrada de Pearl Harbour.

Despedi-me do almirante Rees e offereci ao correio transportar as malas para as outras ilhas, offerecimento que foi accete. Da 1 ás 3^h da tarde tocou a bordo a banda hawaiana. Embarcaram o consul de Portugal e algumas familias portuguezas. Não havendo camarotes disponiveis para as senhoras, foram estas alojadas na enfermaria, visto não haver felizmente doentes.



Sports no Hilo—Hawai—A guarnição do *S. Gabriel*

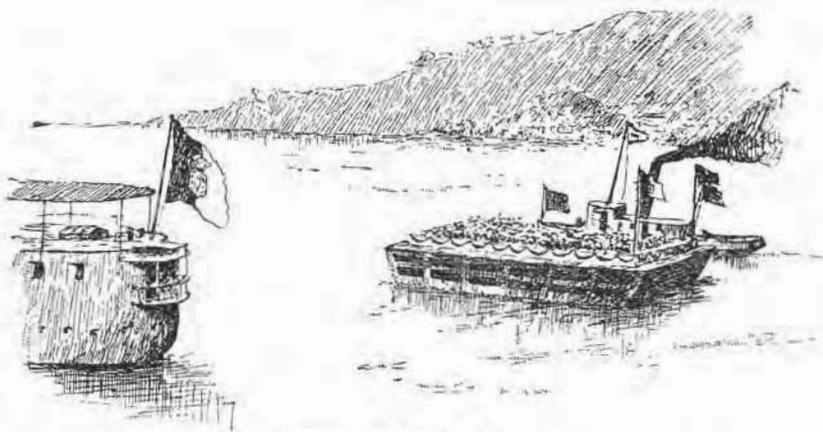
XVII

Visita às ilhas de Maui e Hawai

Com optimo tempo saímos do porto de Honolulu pelas 6^h 30^m da tarde. Navegando sempre á vista de terra e dos faroes das diferentes ilhas, avistamos ás 3^h 30^m da manhã do dia 22 as luzes de Kahului, para onde nos dirigimos, fundeando ao amanhecer perto do quebra-mar, e amarrando de pôpa para uma boia, a fim de ficar aproado á ondulação. Ás 8^h veio a bordo a comissão de recepção do cruzador *S. Gabriel* apresentar o programma, que foi approvedo; ás 9 seguimos em automoveis para Iao Valley, onde houve um almoço. Ao subir a montanha, n'uma curva da estrada, uma *dérápaga* fez que o automovel saisse fóra do leito e se voltasse, ficando temporariamente inutilisado. Uma senhora portugueza, Mr. Baldwin

e eu nada soffremos; foi, creio, o maior perigo que passei em toda a viagem.

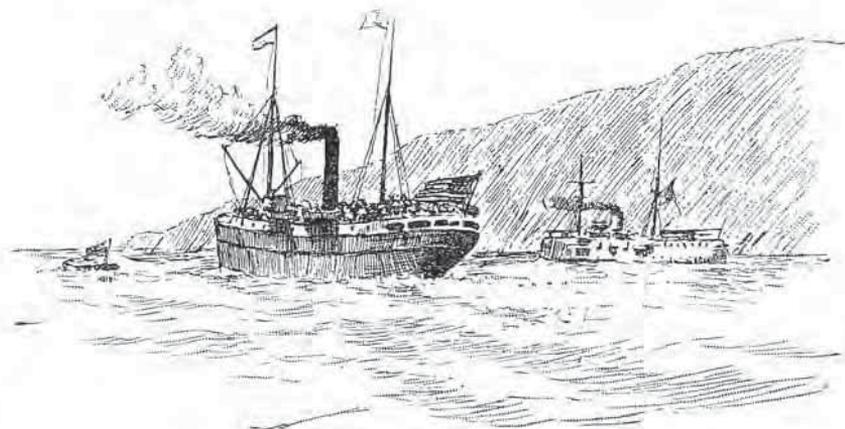
Durante o almoço tocou uma musica hawaiana acompanhada de côros que faziam bonito effeito. De Iao Valley voltámos pela cidade para o lado op-



Desembarque em Kahului

posto da ilha até Makawo, percorrendo bonitas estradas, e visitando uma plantação de vinha e uma adega pertencentes a Mr. Fawcett. Estivemos depois na fabrica de assucar de Mr. Baldwin, a maior que existe, onde se moem diariamente 700 wagons de canna. Esta plantação tem 20 milhas de caminho de ferro e umas 60 de canaes. Pelas 3^h da tarde teve logar um grande *luau* (refeição hawaiana), onde concorreram as pessoas mais importantes de Maui, ao

todo umas 500. N'estas refeições não se usam talheres, e um dos pratos favoritos é a farinha *Pau* que se come com os dedos e tem um gosto muito sem sabor. Durante o dia visitaram o *S. Gabriel* umas duas mil pessoas. Em Maui ha perto de quatro mil portuguezes.



Chegada ao Hilo

Às 6 da tarde largámos em direcção á cidade do Hilo, na ilha de Hawai. Ao amanhecer do dia 23 approximámo-nos da costa, que é muito bonita e accidentada, com grandes plantações e fabricas de assucar, avistando-se constantemente quedas de agua. Ao chegar ao Hilo vieram ao nosso encontro o vapor *Claudine* com umas 300 pessoas e cinco barcos movidos a petroleo. N'este archipelago aca-

bou a navegação á vela e a remos; todas as embarcações téem motor. Pelas 8^h da manhã fundeámos na bahia do Hilo, amarrando a pôpa para uma boia, a fim de conservar o navio aproado á ondulação que ali é frequente. Pouco depois vieram a bordo os membros da commissão de recepção do *S. Gabriel* apresentar e programma dos festejos. Veiu em seguida a direcção da Real Associação de Beneficencia Michaelense, da qual El-Rei D. Manuel era presidente honorario. Percorri em automovel a cidade do Hilo, visitei a fabrica de assucar Hilo Sugar C.^o, as obras do quebra-mar em construcção e a grande queda d'agua *Rainbow falls*, com 25 metros de altura, que dá luz e força motriz para a cidade, situada a uns 3 kilometros, a estação do caminho de ferro e o Club.

Fui convidado a jantar no Hilo Hotel, um hotel pequeno mas d'um aceio e conforto inexcediveis, e á noite houve na Armoury uma grande recepção seguida d'um baile, a que concorreram mais de mil pessoas de todas as classes sociaes, desde o juiz que é a primeira auctoridade, até ao mais modesto trabalhador portuguez.

Para dar uma idéa do effeito que produziu a ida do navio a estas ilhas, mencionarei um facto succedido no dia da nossa chegada. Quando navegavamos de manhã ao longo da linda costa leste de Hawaii,

uma mulher velha portugueza, n'uma das plantações, ao avistar o *S. Gabriel* içou a nossa bandeira depois de obrigar toda a familia a beijal-a.

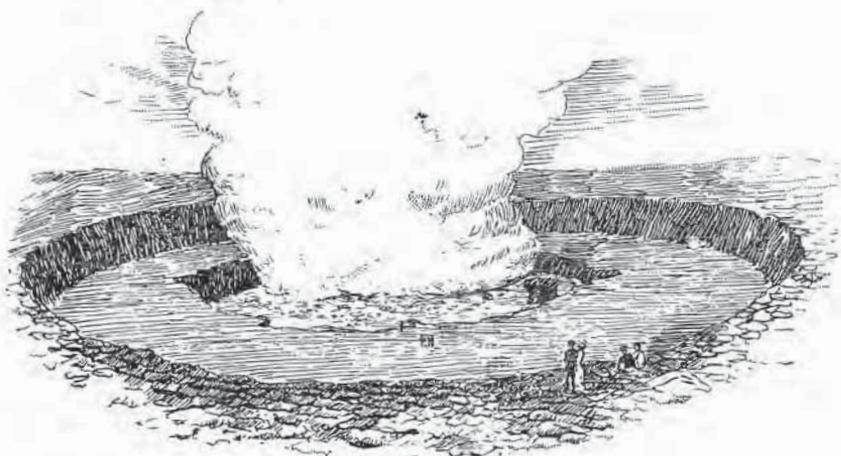
Nos dias 24 e 25 toda a guarnição do navio foi visitar o celebre vulcão de Kilauea. No primeiro dia foram 16 officiaes e guardas marinhas e 85 officiaes inferiores e praças. Os officiaes foram de Hilo até



Guarnição do *S. Gabriel* indo visitar o vulcão

quasi ao vulcão (39 milhas) em seis automoveis. As praças foram em caminho de ferro até á estação de Glenwood, e depois em carros tirados por cavallo. O vulcão de Kilauea, 1235 metros sobre o nivel do mar, é o maior vulcão em actividade que existe. É um vulcão muito bem comportado, que não projecta nem lava nem cinzas, de modo que é possível, sem perigo, approximarem-se os visitantes a poucos metros da cratera. A grande cratera, de forma oval, mede 925 metros de comprido por 615 de largo. N'um plano, algumas dezenas de metros inferior, encontra-se a cratera de fogo *Halemaumau*, cheia de lava incandescente, com 370 metros de comprido e

305 de largo, d'onde sae fumo negro misturado com vapor. A lava e o vento deu lugar a formarem-se uns fios de lava muito finos conhecidos por cabelo de Pelles. Este lago de lava incandescente, com varios tons desde o amarello ao vermelho, constitue



Vulcão de Kilauea — Hawai

um soberbo espectáculo sobretudo ao anoitecer. No dia 25 foram visitar o vulcão os restantes officiaes e praças. Á noite houve um baile no «Armoury».

A 26, por ser o dia do Corpo de Deus, foram á missa á igreja catholica 44 praças do *S. Gabriel*. Visitei as escolas das missões catholicas e á volta teve lugar um banquete offerecido pela commissão de recepção ao *S. Gabriel* na casa d'um negociante por-

tuguez, o sr. Canario. Regressamos a bordo ás 10^h da noite, sendo offerecida ao cruzador uma taça de prata, com uma dedicatoria commemorativa da primeira passagem por Hilo d'um navio portuguez. Suspendemos pelas 10^h 30^m da noite, com o projector fomos descobrindo as boias da orla do baixo da entrada, e navegando em seguida com optimo tempo e uma velocidade media de 13 milhas por hora, sempre á vista das differentes ilhas que formam o archipelago, entrámos em Honolulu pela 1^h da tarde do dia 27, amarrando ao mesmo caes onde anteriormente tinhamos estado. No dia 28 foi-me offerecido um jantar pelo almirante Rees, ao qual assistiram os consules de Portugal e Inglaterra, e alguns dos principaes homens e senhoras da sociedade americana de Honolulu. O almirante Rees, muito amavel e interessante, no fim do jantar leu os seguintes versos dedicados ás senhoras e aos homens que tinha á sua mesa:

LIMERICK SAUCE PIQUANTE

BY. C. P. R.

There was a bright belle, M.^{rs} Forster,
Whose husband imagined he bossed her,
But quickly he found
Such fancy unsound
And that 's all the trouble it cost her!

There was a fair dame, M.^{rs} Clive,
Who is one of the finest alive;
She has her own way
Almost every day
At any rate, four out of five!

My permanent partner Anita
Ineffably charming and sweet — ah!
She rules like a queen
With dominant mien,
And all of us fall at her feet — ah!

There was a dear charmer, Miss Walker,
Who shines as a magnetic talker;
So when sh^{'s} a wife
You may wager your life
Her husband won't venture to balk her!

There was a divine M.^{rs} Gunn
Who knows how things ought to be run;
She has a big School
To round up and rule,
At which she is A number one.

There was a superb M.^{rs} Rees
Whose mission was keeping the peace;
So she took many stitches
In amplified breeches
And her energy did not decrease.

LIMERICK SAUCE

BY. C. P. R.

There was a great captain Pinto Basto
Who said «Suppose I begin to fast too»,
But while he was thinking
He saw others drinking
And that he wont, stop till he has to.

There was a good count Canavarro
Who said he could live on canned taro
But tempted to try it
He gagged at such diet
As being too nauseous and narrow!

There was a fine consul named Forster
Who tried to repeat «Pater Noster»
But when he got to p. a
T'was all he could say
So he turned on his madame and sauced her!

There was a great seignior named Clive
Who went to the water to dive
But when he got there
He did not dare
And so he is right here quite alive!

There was a rich planter named Focke
Who said, I will tell you a joke
About certain things
Which much laughter brings
To make you explode and choke!

Na mesma noite teve logar na séde da sociedade «Lusitana» um baile e representação animatographica para o estado menor e praças do *S. Gabriel*.

No dia 29 foi-me offerecido um jantar pelo sr. Seabury e no dia 30, «decoration day», dia em que as familias americanas collocam flores nos cemiterios, havia na cidade grande animação. Foi-nos offerecido um chá por M.^{me} Correa e á noite no theatro Bonine teve logar uma recita em beneficio da escola portugueza, na qual tomaram parte as praças da guarnição.

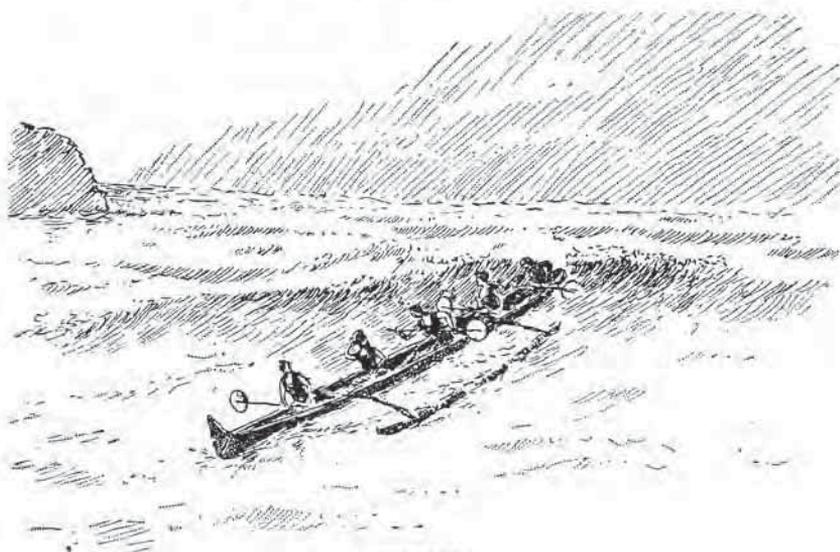
Visitando n'este dia as «Society Belles» que estavam no jantar do almirante, encontrei M.^{rs} Gunn ensinando ás alumnas da sua escola umas muito artisticas danças japonezas.

No dia 1 de junho attestámos os paioes com 75 toneladas de carvão, mettemos 20 nos rebordos e 52 em saccos na coberta de ré, o que suppuzemos nos daria uma sufficiente margem de segurança para a longa viagem que iamos emprehender.

Fui pelo consul inglez convidado a almoçar e passar o dia na sua casa em Tantalus na montanha, d'onde se disfructa um lindo panorama. A's 7^h da noite realisou-se no Hotel Young um banquete offerecido pelo consul de Portugal, onde compareceram as auctoridades, incluindo o Governador do Territorio, officiaes de terra e mar, juizes, portuguezes de

distinção, etc. Teve em seguida lugar um baile na séde da Sociedade de Beneficencia de Santo Antonio. Convidei a almoçar no dia 2 o almirante Rees, o Lieut. Commander V. Houston, consul inglez, banqueiro S. Damon e consul de Portugal.

De tarde fomos a uma bonita festa offercida por M.^{rs} Focke na sua residencia na praia de Waikiki. Começou pelo sport favorito *surf riding*. Senhoras americanas elegantemente vestidas com fatos de banho, e homens, vão em barcos indigenas correr sobre a rebentação das ondas nos baixos de coral. Fóra da rebentação, segue-se para o largo remando com



Surf riding

pagaias e á volta sobre a rebentação, onde a velocidade é grande, cada embarcação é dirigida por um ou dois indigenas que vão á popa. E' um sport emocionante e divertido. Depois de duas ou tres corridas sobre as ondas tomámos banho de mar, jogou-se o bridge ao ar livre, os guardas marinhas tocavam e cantavam á guitarra, e depois teve logar um jantar em *petites tables*. Assistiram a esta festa o nosso consul e algumas das principaes senhoras da sociedade.

No dia 3 de junho, ao meio dia, largou o cruzador de Honolulu em direcção a Yokohama. Na manhã d'esse dia estiveram a bordo a despedir-se o almirante Rees, consules estrangeiros, juizes, membros da colonia portugueza, e muitas senhoras que collocavam *leis* (grinaldas de flores) ao pescoço dos officiaes e praças, como é de uso em Hawai. Recebemos lindos ramos de flores, da parte do Governador, do almirante Rees, consul de Inglaterra, portuguezes e portuguezas, etc. Tocou uma banda de musica, formou uma guarda americana, e tivemos a despedida mais affectuosa que é possivel imaginar.

XVIII

De Honolulu a Yokohama

Na viagem de Honolulu a Yokohama tínhamos a considerar: a grande distancia a percorrer, 3400 milhas pelo circulo maximo; a certeza de encontrar a corrente contraria do Kuro Siwo, de 1 a 3 milhas por hora, ao approximar-nos das costas do Japão; e mais sério do que tudo isto, o facto de, segundo as *Pilot Charts*, publicadas pela repartição hydrographica dos Estados Unidos, referentes ao mez de junho, passarem 12 por cento dos tufões entre nós e o Japão a 15 por cento sobre aquellas ilhas. Na possível hypothese de encontrarmos estas tempestades, seríamos apanhados no semi-circulo perigoso, e talvez obrigados a fugir do centro, retrocedendo a toda a força.

Convinha pois levar o maior aprovisionamento possível de combustivel e economisal-o tanto quanto podesse ser. Calculou-se que na coberta de ré e nos

corredores poderiam caber 165 toneladas de carvão. Os calculos de estabilidade não permittiam, porém, collocar, sem perigo, esse peso tão alto; entendemos ser sufficiente 50 toneladas, que fariam elevar o centro de gravidade do navio a ficar 4,^m359 sobre a linha do *fundo de querena*. O valor de $\varphi - \alpha$ ficava sendo de 0,^m591, ainda bastante grande e vantajosamente comparavel ao do yacht *Amelia*, o navio com menor estabilidade inicial da nossa Armada ($\varphi - \alpha = 0,^m45$).

Para economisar carvão accendemos só uma caldeira e não nos servimos da luz electrica, funcionando o menos possivel as outras machinas auxiliares.

Seguimos ao longo da costa de Oahu, passámos depois entre ella e Kaului, e continuámos pelo circulo maximo. Fôra do abrigo da terra, encontrámos vento geral ENE. e bom tempo. A's 3^h da tarde do dia 4 tinhamos pelo travez de BB. a ilha de Modu Manu. Na tarde do dia 7 cruzámos o paquete *Siberia* da Pacific Mail, com quem communicámos pelo telegrapho. O dia 9 desapareceu do nosso calendario por passarmos no meridiano de 180° de Greenwich. Perderam os tripulantes um dia, com excepção do commandante que 23 annos antes tinha repetido quasi no mesmo sitio o dia 9 de março, quando no paquete *Oceanic* navegava para leste.

A' noite realisou-se no tombadilho uma recita

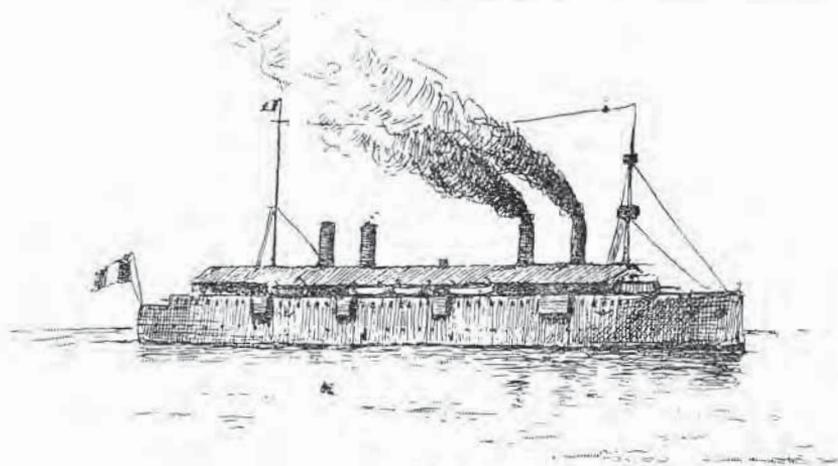
para festejar a passagem do meridiano de 180°. Representaram os guardas marinhas um prologo e uma imitação da «Ceia dos Cardeaes», referindo os amores dos officiaes e guardas marinhas nas ilhas de Hawaii, escriptos pelo guarda marinha Soares Branco.

No dia 13 passou-nos o *Tenyo Maru* que seguia para o Japão, e cruzámos o *China* que ia para Honolulu. Telegraphámos a ambos pedindo para dar boas noticias nossas. No dia 13 fizemos um exercicio de incendio e no dia 14 outro de postos de combate, fazendo fogo toda a artilharia. Começou no dia 15 a soprar SW. fresco, acompanhado de aguaceiros, que durou até ao meio dia de 16. O vento rondou então para o NE., o mar cahiu, resolvemos aproveitar esta sota para atravessar o mais depressa possivel a região provavel da trajectoria dos tufões. Accendeu-se a outra caldeira e passámos a navegar com uma velocidade de 12 milhas. No dia 17 baixou o barometro, voltando o vento ao SW. com vaga e aguaceiros; no dia seguinte, porém, tornou o vento a rondar para o NW., cahindo o mar, que já nos atrazava mais de duas milhas por hora.

A' meia noite, já dentro do alcance telegraphico, prevenimos o nosso consul em Yokohama da proxima chegada. Continuando com uma velocidade entre 12 e 13 milhas por hora, determinámos pelas 4 horas da manhã do dia 19 um ponto muito exacto por

Venus, Famalhaut, e Vega, o que era indispensavel, visto irmos atravessados ao Kuro Siwo, e ser possivel encontrar nevoeiro na costa.

Avistámos terra pelas 9^h da manhã, e navegando a demandar Yokohama, entrámos ao meio dia no ca-



Montcalm

nal de Uraga, e fundeámos fóra do porto artificial, perto do navio almirante francez *Montcalm* e do cruzador austriaco *Kaiserin Elisabeth*. Salvámos á terra e ao almirante francez.

A salva á terra não foi correspondida. Soubemos depois que nos portos japonezes só retribuem as salvas os navios de guerra fundeados nos portos. Como não havia navio algum japonez fundeado em

Yokohama, a salva não nos foi correspondida, facto de que a auctoridade maritima nos pediu desculpa. Necessitavamos substituir alguns tubos dos condensadores que estavam fendidos, e proceder a uma completa limpeza dos tubos das caldeiras, em numero de 2928, serviço que não se podia executar em menos de doze dias. Não podendo dispôr da machina, o fundeadouro exterior não é muito seguro, e por isso fiz diligencia e consegui que o navio entrasse no porto interior no dia seguinte ao da nossa chegada. Um pratico da capitania amarrou o navio a dois ferros no porto interior, com 45 braças de amarra em cada ferro. As auctoridades japonezas não gostam de fazer entrar os navios de guerra para dentro das molhes, afim de reservar o abrigo para os navios do commercio, cujo numero augmenta constantemente.

A cidade de Yokohama, que em 1855 era uma pequena povoação de pescadores, desenvolveu-se rapidamente depois dos tratados que abriram ao commercio estrangeiro os portos do Japão, e é hoje a primeira cidade commercial do Imperio.

O porto tem hoje um grande movimento de vapores e foi completamente transformado, depois da ultima vez que eu ali tinha estado, havia 23 annos. Em frente da cidade, n'uma extensão de 2.500 metros, construiu-se um porto artificial, formado por

dois molhes, entre os quaes existe uma entrada com a largura de 230 metros. Dentro do porto existe uma ponte-caes com 550 metros de comprimento, á qual atracam os maiores paquetes. Sobre esta ponte corre uma via ferrea e estão collocados guindastes, cuja força varia de 10 a 60 toneladas. A exportação principal consiste em sedas, chá, cobre, madeira em obra, porcelanas, fosforos e xarão; a importação, em algodão em rama e tecidos, assucar, petroleo, alcool, indigo e metaes.

Acompanhado do sr. Gasco, vice-consul de Portugal, visitei o governador da provincia de Kanagawa, Barão de Sufu, e no dia seguinte, acompanhado pelo barão de Sendal, nosso ministro em Tokyo, fiz as seguintes visitas na capital do Imperio: chefe de Estado Maior da marinha vice-almirante barão Goro Ijuin, general marquez de Katsura presidente do conselho de ministros, ministro da guerra visconde de Teraoutsi, ministro dos negocios estrangeiros, conde de Komura, ministro da marinha vice-almirante barão de Saito, e o embaixador de Italia marquez de Guiccioli. Na residencia do nosso ministro, uma bonita casa japoneza dentro d'um jardim, foi-nos offerecido um almoço.

Tokyo (em japonez capital de leste), é capital do Imperio e residencia do Mikado. Está situada perto da foz do rio Sumidagawa e é cortada por varios

canaes sobre os quaes atravessam muitas pontes quasi todas de moderna construcção.

Tendo cerca de dois milhões de habitantes, occupa uma grande área. No Japão são frequentissimos os tremores de terra, o que se explica pela constituição vulcanica das ilhas; para lhes resistirem as casas raras vezes têm mais de um andar e são em geral construidas de madeira. Attendendo a que grande numero de habitações têm jardim, pôde fazer-se idéa da enorme área necessaria para uma tão grande população.

As ruas têm sido alargadas; edificios publicos e particulares construidos de pedra ou tijolo, brancos ou vermelhos, formam uma longa e larga rua que vae da estação de Shimbashi até Uyeno Park, onde varios Shoguns do tempo do glorioso Tokugawa dormem sob os pinheiros. Parece agora uma rua de Chicago ou New York.

De Tokyo partem seis differentes linhas ferreas. Está ligada com Yokohama pelo primeiro caminho de ferro do Japão, que foi concluido em 1872 e mede 29 kilometros. A illuminação da cidade é feita a gaz e luz electrica. Fazem um lindo effeito alguns annuncios a luz electrica, dissolventes, para o que muito auxilia a fórma artistica dos caracteres. Existem tramways electricos, carruagens e automoveis, mas a maioria da população ainda se utiliza dos

rikshás, pequenos carros tirados por homens, dos quaes existem uns 25.000.

No dia 24 realisou-se em Tokyo um jantar offerecido pelo ministro da Marinha, barão de Saito, aos officiaes dos navios estrangeiros *Montcalm*, *Kaiserin Elisabeth* e *S. Gabriel*, ao qual assistiram umas quarenta pessoas, entre as quaes algumas damas japonezas e do corpo diplomatico estrangeiro. Algumas senhoras japonezas, como a mulher do almirante Ijouin, estavam com os seus trajos nacionaes, que na nossa opinião lhes ficam muito melhor do que os vestidos das modas europeas. No fim do jantar foi offerecida a cada convidado, dentro d'uma bonita caixa de madeira, uma taça de prata com o monogramma dos donos da casa, por onde se bebeu o nacional *saké*.

A 25 de junho foi offerecido um jantar ao commandante do *S. Gabriel* pelo barão de Sufu, governador da provincia de Kanagawa. Assistiram o ministro dos Negocios Estrangeiros, ministro de Portugal, vice-consul, etc. No dia seguinte houve um almoço offerecido pelo ministro de Hespanha R. G. de Uribarri, na casa da Legação em Tokyo ao qual assistiram todo o pessoal da Legação, Yamamoto, ajudante do almirante Ijuin, addidos brasileiro, hespanhol e mexicano e dois officiaes do *S. Gabriel*. M.^{me} Yamamoto, filha do ministro das Finanças, es-

tava lindamente vestida á japoneza com um kimono de crepe de seda azul, cinto claro e pregos de ambar no cabello.

No dia 27 estivemos em Tokyo onde, depois d'um almoço offerecido pelo ministro de Portugal, seguimos para a bonita residencia do

addido militar austriaco Deny,

realisando-se uma interessante *matinée* e *garden party*. Ali vi-

mos varias senhoras japonezas

valsar com os seus trajos e sapatos nacionaes, o que não deve

ser facil, mas dá a impressão de que grande numero de damas da

sociedade preferem aquelles trajos, no que fazem muito bem. Fui

ali informado pela interessante filha do addido naval americano

de que a esquadra dos Estados Unidos, então no Oriente, não tinha valor militar e

era conhecida por *Bamboo Fleet*. Á noite teve logar no Club Naval um grande banquete de 80 talheres

offerecido pelo almirante Ijouin aos officiaes estrangeiros. Assistiram o ministro da Marinha, os embaixadores de França e Austria e o ministro de Portugal.

No dia seguinte fui convidado pelo almirante de Castries para um almoço a bordo do *Montcalm*,



*Professional beauty
japoneza*

e segui para Nikko a fim de visitar os templos e aquella linda região. São 146 kilometros de caminho de ferro, gastando-se umas 5 horas no percurso. O campo até proximo de Nikko, todo cultivado, é quasi plano. Nas estações vendem-se umas pequenas caixas de madeira branca contendo arroz, comida japoneza e dois pausinhos, e para os europeus umas caixas com sandwiches. Tambem muito barato se vendem pequenos bules e chicaras, chá e agua quente.

Nikko é o nome d'uma região e não de uma cidade. Perto da estação do caminho de ferro e dos templos encontra-se a povoação de Hachiishi, onde ficámos no bem situado e confortavel hotel Kanaya.

Sobre o rio Daya-gawa encontra-se a celebre ponte sagrada construida em 1638, destruida em 1902 por uma cheia, mas já reconstruida. Tem uns 12 metros de largo e as guardas são de xarão vermelho. Só ali passavam os Shoguns e duas vezes por anno os peregrinos que visitam os templos; pouco mais abaixo existe outra ponte d'onde fizemos o desenho junto. Não nos permite o espaço de que dispomos, descrever a magnificencia dos templos que visitamos, as danças sagradas que vimos e outras coisas interessantes. Bastará dizer que nos templos em reparação se estavam gas-

tando quatro mil contos e que um proverbio japonéz diz :

Nikko wo mindi uchi wa,
Kekko to iu na!

«Não empregues a palavra magnifico antes de ter visitado Nikko».

Partimos de Nikko ás 2 da tarde do dia 29; se-



Ponte Sagrada — Nikko

guimos uma hora em *riksha* por uma linda estrada com grandes cedros, tomamos o comboyo, e tendo mudado de comboyo e tramway electrico cinco vezes, o que não é facil para quem não conhece

a lingua, chegamos a Yokohama perto das 9^h da noite.

No dia 30 realisaram-se os funeraes do «mayor» da cidade de Yokohama, Mitsubishi, onde foram dois officiaes representar o *S. Gabriel*. Segui n'esta tarde para o hotel Imperial em Tokyo e á noite percorremos o interessante bairro galante do *Yoshiwara*. Este bairro consta de varias ruas bastante largas e alinhadas, tendo as casas na frente umas como que jaulas ou gaiolas, separadas da rua por delgadas grades de madeira. Em cada uma d'estas gaiolas, illuminadas a luz electrica e bem mobiladas á japoneza, encontram-se em exposição de oito a doze japonezas bem vestidas com kimonos de vistosas côres, as quaes em cada gaiola téem fatos eguaes, mas differentes nas differentes gaiolas, o que dá idéa d'um baile de mascarar.

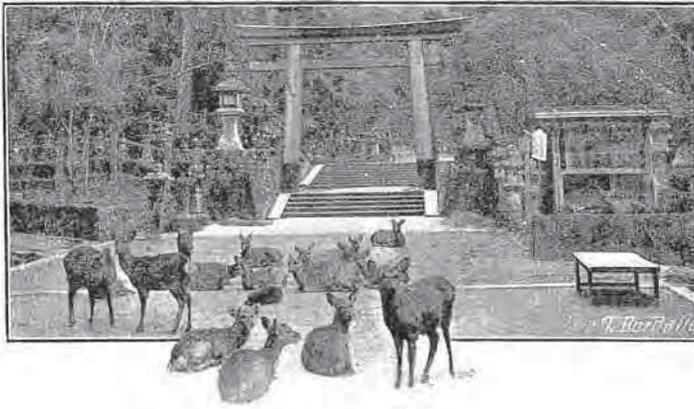
No Hotel Imperial de Tokyo offereceu no dia 1 de julho o ministro de Portugal um almoço ao qual assistiram os ministros dos Estrangeiros e da Marinha, corpo diplomatico, auctoridades japonezas e seis officiaes do cruzador. No dia seguinte fomos convidados para um lunch a bordo do cruzador austriaco *Kaiserin Elisabeth*, onde estavam o Embaixador de Austria e filha, ministro da Marinha, almirante Ijuin, M.^{me} Ijuin e outras auctoridades, e no dia 3 offereceu-nos um almoço na sua residencia

em Tokyo o marquez de Guiccioli, embaixador de Italia.

Em Yokohama mettemos 200 toneladas de carvão; ao chegar tinhamos ainda nos paioes umas 100.

No dia 30 de maio saíra para Honolulu o navio almirante francez e entrára no porto o transporte americano *Supply* commandado pelo tenente Bisset. Este navio está ao serviço das ilhas de Guam. Como a vida n'aquella possessão é pouco agradável, duas vezes por anno este transporte traz aos portos do Japão metade da guarnição da ilha para durante tres mezes mudar de clima e distrahir-se, o que mostra o cuidado que o governo dos Estados Unidos tem no bem-estar das suas tropas.

Pelo ministro da Marinha fomos auctorisados a visitar o arsenal de Kure e a escola naval em Etajima. A licença em japonez tem no verso, em inglez, a traducção. Era uma licença por tres dias com a nota que poderia mesmo dentro d'esse periodo ser cassada, se as auctoridades o julgassem conveniente! Tal é o cuidado com que o Japão guarda os seus arsenaes e estabelecimentos militares.



Parque de Kasuga em Nara

XIX

De Yokohama a Kobe

Pelas 7^h da manhã do dia 4 de julho saímos do porto interior de Yokohama em direcção a Kobe. Fôra do porto ceu encoberto, vento favoravel e mar plano, o que nos permittiu andar facilmente doze milhas por hora. Pelas 2^h da tarde passavamos uma milha ao sul da ilha de Mikamoto. De tarde caíram alguns salseiros que encurtavam bastante o horizonte, obrigando-nos a apitar, mas depois da meia noite limpou o ceu, melhorando muito o tempo.

Ao amanhecer do dia 5 avistámos o farol de

Oshima, e vimos ter tido, em 15 horas, 20 milhas de corrente a ESE. Continuando ao longo da costa, ás 7^h telegraphámos ao nosso consul em Kobe a nossa proxima chegada ás 3^h; ás 10^h passámos o canal de Kii, e continuando sempre com optimo tempo, entrámos perto da 1^h no estreito de Isumi, onde vimos dois vapores pequenos fazendo exercicio de fundear minas submarinas. Este estreito está muito fortificado com varias baterias em cada margem.

A's 2^h 45^m da tarde entrou a bordo o ajudante do capitão do porto de Kobe, Hayashi, que pouco depois das 3^h nos conduzia a uma boia, onde amarrámos, com uma bella viagem de 32^h desde Yokohama.

Kobe, capital do districto de Hiogo-Ken na provincia de Settsu, 36 kilometros a oeste de Osaka, com a qual está ligada pelo caminho de ferro, é hoje uma cidade de mais de 300.000 habitantes e o principal porto commercial do Japão no que diz respeito á importação. A exportação por Kobe em 1908 foi de 84.110.000 yens (8.615.180 libras) e a importação de 191.080.000 yens (19.571.853 libras), o que corresponde a 22 por cento da exportação total do Imperio e 44 por cento da importação. Por Kobe entram no Japão a maior parte dos machinismos e materias primas para as industrias. Está aberto ao commercio apenas ha 43 annos.

Quando em 1887 visitei este porto, não existiam

ali obras de arte. Em 1892 ligou-se o porto á linha ferrea e em 1907 começaram as obras no valor de yens 16.740.000, que devem ficar concluidas dentro de sete annos. Da ponta de Kobe Zaki para o sul está-se construindo um quebramar com 646 metros de comprimento. Do lado de oeste d'este quebramar estão-se completando tres molhes de 346 metros de comprimento por 109 de largo.

O espaço entre estes molhes será de 127^m,5 e a profundidade de 33 pés. Entre o molhe de léste e o quebramar haverá uma entrada de 127^m,5. Vae tambem construir-se um caes de 300 metros para o serviço de descarga de barcaças. Sobre os caes acostaveis devem collocar-se guindastes electricos da força de 10 a 30 toneladas, e nos terrenos conquistados construir-se-hão armazens.

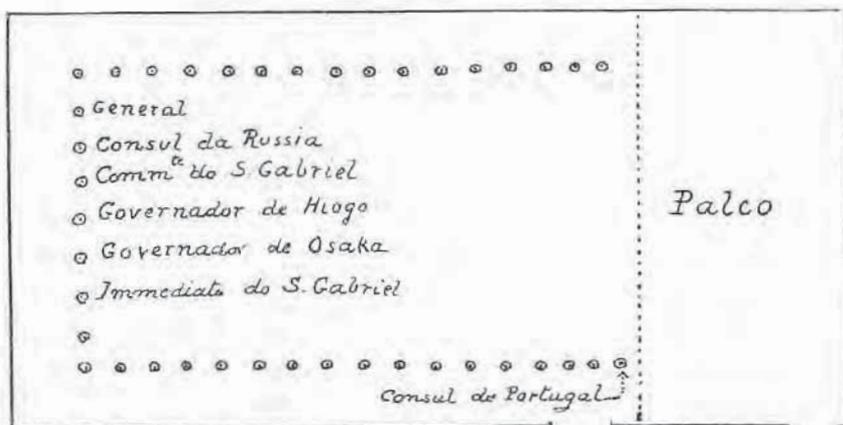
Nas docas e officinas da companhia Kawasaki empregam-se 8.000 operarios. Tem duas docas seccas, uma com 129^m,5 de comprimento e a outra com 116^m,5, alem de dois planos inclinados para navios de 700 a 2.000 toneladas. As docas da companhia Mitsu-Bishi são fluctuantes, uma de 118 metros para navios até 7.000 toneladas, e outra de 183,5 para navios até 12.000. Tem guindastes para 40 e 100 toneladas e constroe navios de 10.000. Kobe tem, pois, todos os recursos d'um grande porto commercial.

Apenas no dia 5 de julho amarrámos á boia em

Kobe, vieram a bordo, o consul de Portugal, capitão de fragata Wenceslau de Moraes, e um official da canhoneira allemã *Illis*. No dia 6, acompanhado do consul, visitei o governador de Hiogo-Ken, J. Hattori, e o capitão do porto, capitão de mar e guerra J. Fuji, a quem agradeçi a boia que me offerecera, e que me mostrou o plano das obras em execução no porto. Fomos cumprimentados pela colonia portugueza de Kobe, que é pouco numerosa e composta de macaistas. Fui convidado para um jantar pelo consul no Oriental Hotel, e no dia seguinte realisou-se no consulado de Portugal uma recepção onde fui com 7 officiaes. Ali fui apresentado ás senhoras e homens que constituem a nossa colonia.

No dia 8 teve logar no grande restaurante japonéz de Hiogo, Tokiwa Kuwadan, uma interessantissima festa, offerecida aos officiaes do *S. Gabriel* pelo consul de Portugal. Foi um jantar completamente japonéz, a que assistiram quarenta convidados, entre os quaes os governadores de Hiogo e Osaka, presidente da camara, capitão do porto, juiz do Supremo Tribunal, directores dos correios e da alfandega, general director do arsenal de Osaka, juiz S. Ukava, cavalleiro de Christo, todos com os seus trajos de gala japonezes, consules da Russia, Hollanda, Hespanha e Belgica, membros da colonia portugueza e 22 officiaes e guardas marinhas do *S. Gabriel*.

Seguiu-se todo o cerimoniaal japonéz, descalçando-se todos á entrada, sentando se á mesa, ou antes no chão, segundo o uso japonéz, ficando a presidir o governador de Hiogo-Ken, Hattori, eu no logar de honra á sua esquerda, e no ultimo logar, á direita, o



Jantar japonéz em Kobe — Disposição dos logares

nosso consul que offerencia o jantar. O termos de nos descalçar ao entrar nas casas japonezas é perfeitamente natural. O chão das casas japonezas, coberto de finas esteiras, representa para nós europeus as cadeiras, sofás e mezas. Que diriamos nós se um japonéz em nossa casa andasse calçado por cima das cadeiras estofadas e mezas? O jantar foi servido por vinte *Geishas* ricamente vestidas, que durante os intervallos tocavam, dançavam e representavam com

muita arte, distinguindo-se uma boa actriz, Ome-Yakko que representou por mimica, na perfeição, uma scena bucolica.



Ome-Yakko
celebre Geisha de Kobe

O facto de em todos os grandes jantares apparecerem *Geishas* não tem nada de immoral ou inconveniente. Pela maneira pela qual está organizada a sociedade japoneza, entende-se que as senhoras não devem abandonar os filhos e o *menage* para ir tomar parte n'estes jantares fóra de casa. Como é agradável aos homens ter á mesa a companhia das senhoras, inventaram-se as *Geishas* que devem ser bonitas, vestir-se bem, saber conversar com os convidados, servir á mesa, tocar, dançar e representar. Não se pode dizer que se requer pouco. São educadas em escolas especiaes e ganham um tanto por hora, relativamente bastante. Durante o jantar estas *Geishas* sentam-se em frente dos convidados, servindo-os, deitando-lhes *saké* nas taças e conversando. As *Geishas* revesam-se, servindo cada vez um convidado differente.

Sendo muito conservador no que respeita a comidas, não pude apreciar devidamente as varias

iguarias que tivemos que comer com dois pausinhos, desde a sopa *tsuyu*, até ao peixe cru *saschimi*, que constitue um dos pratos favoritos. Antes de começar o jantar o governador e o consul de Portugal, de pé, no centro da sala, fizeram brindes em japonéz. Esta festa, sob todos os pontos de vista muito interessante, durou das 6^h 30^m ás 11^h da noite.

No dia 9 de manhã acompanhado do cooli do meu *riksha*, que levei como interprete, parti para uma visita ás cidades de Osaka, Nara e Kyoto. Tomámos o eléctrico para a estação de Kasuganomichi e d'ali um outro para Osaka. Apesar de haver electricos de cinco em cinco minutos e comboios, os carros andam cheios. As estações de madeira são artisticas e muito acceiadas. Osaka com perto de um milhão de habitantes, é em população a segunda cidade do Imperio. Atravessada por muitos canaes, parece uma Veneza oriental; é centro de importantes industrias, e actualmente está-se construindo ali um grande porto artificial. Antigamente teve o nome de Naniwa, é a capital da provincia de Settsu, e com Tokyo e Kyoto forma um dos tres *Fu* ou maiores cidades. Percorremos em Osaka a rua dos theatros, muito original e constantemente embandeirada, e algumas outras ruas estreitas com toldos e muitas lojas, que nos fizeram lembrar Tunis. Os tramways electricos têm um mappa do percurso e relogio, o

que achamos ser de grande conveniencia para o publico.

De Osaka seguimos no comboyo para Nara, um dos pontos mais bellos do Japão. Tomando um *riksha*



Annuncio curioso em Nara

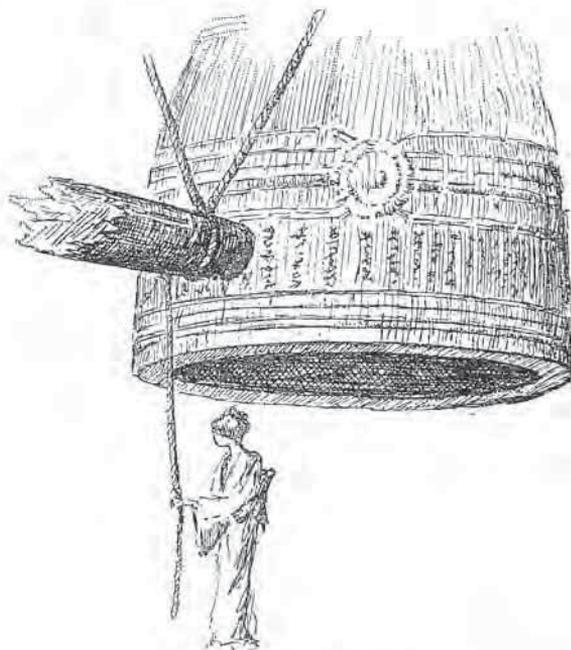
fomos para o novo e lindo hotel situado sobre o lago, onde almoçamos, em companhia dos commandantes das canhoneiras allemãs *Itis e Jaguar*, servindo á mesa uma japoneza que por causa do calor nos abanava com a sua ventarola. Visitei o bonito parque, onde os veados vêem comer á mão bolos que umas pobres ali vendem, os templos onde japonezas dançam danças sagradas, *Kagura*, e toquei um sino muito antigo, fundido no anno 732, A. D. Empregaram-se na fundição

d'este sino 36 toneladas de cobre e uma de estanho. (*)

(*) Os sinos têm no Japão um som muito bonito, devido não só á pureza do metal de que são construidos, mas tambem a não terem suspenções metalicas (quasi sempre são de corda) e a serem percutados com madeira.

No museu vimos varios desenhos do celebre pintor Iokosai.

Fomos ver o *Daibutsu* ou imagem gigantesca de



O grande sino de Nara

Budha que data do anno de 749 A. D. e mede mais de 47 metros de alto. A divindade representada é Roshana ou interpretação da luz. O templo em que existe esta estatua, estava sendo reparado. Os visitantes que desejavam, pagando meio *yen*, tinham o

seu nome inscripto n'um livro, e gravado na parte inferior das telhas de barro cinzento que iam ser collocadas no telhado do templo.

Tomamos em Nara o comboyo que em duas horas nos levou a Kyoto, depois de ter atravessado uma muito bonita e fertil paisagem. Kyoto (antigamente Myako ou Saikyo, capital da oeste) é a capital da provincia de Yamashiro e foi de 794 até 1868, residencia do Mikado. E' atravessada pelo rio Kamogawa, sobre o qual existem muitas pontes, e centro de muitas e interessantes industrias de metaes, xarão, papel, etc. Estivemos no bom e bem situado Myako Hotel, d'onde sobre a cidade se disfructa um bello panorama. Percorremos á noite a muito animada rua dos theatros e os originaes cafês, ou antes casas de chá, situadas no rio sobre estacaria, onde a população vae tomar fresco á noite. No dia seguinte visitei o templo de Nangenji, os bonitos jardins de Gingakuji, onde vi como adorno um projectil russo, uma fabrica de *cloisonné* e outra de damasceno e o jardim zoológico. Por falta de tempo não tornei a visitar o palacio imperial e o lago Biwa, onde d'outras vezes já estivera. Não podêmos tambem descer os rapidos de Hozu, excursão em barcos especiaes, cujo fundo de madeira flexivel se move ao passar sobre as pedras do rio, facto que ao principio causa uma certa impressão.

Voltamos para Kobe e na mesma noite teve logar no Mikado Hotel um grande jantar de quarenta pessoas offerecido pela colonia portugueza aos officiaes do *S. Gabriel*, ao qual assistiram as principaes auctoridades japonezas, colonia portugueza, consul de Portugal, e doze officiaes do cruzador. Durante o jantar, a que presidiu o sr. Guterres, trocaram-se varios bríndes em portuguez, japonéz, inglez e francez. Ao jantar seguiu-se um concerto, em que tambem tomaram parte praças do navio. Pelo sr. S. Ukawa foi proposta e approvada a fundação d'uma sociedade Luso-Japoneza destinada a promover as relações commerciaes entre os dois paizes, ficando assim assignalada d'uma maneira pratica a passagem do *S. Gabriel* por Kobe.

A grande linha de vapores japonezes *Nippon Yusen Kaisha* tem bellos vapores que passam todos os quinze dias á vista do Cabo da Roca, e creio que não seria difficil obter que entrassem em Lisboa, o que, junto com um tratado de commercio, muito facilitaria a permuta entre os dois paizes.



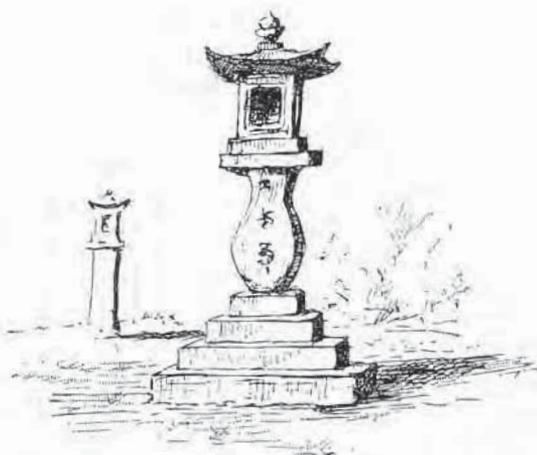
Arsenal de Kure — Residência do almirante

XX

De Kobe a Kure por Itosaki

A's 6^h da manhã do dia 11, tendo a bordo o pratico japonês Sakai, largámos da boia seguindo para o Mar Interior, onde entrámos pelo canal Akashi-no-Seto. De Kobe para o Mar Interior passámos por centenas de barcos de vela que para ali se dirigiam. Navegando por entre as ilhas d'aquelle mar, um dos pontos mais bellos do globo, fundeámos pelas 4^h da tarde no interessante porto de Itosaki, onde passámos a noite. Desembarcámos para visitar a povoação e encontrando um grupo de rapazes que evidentemente vinham da escola pedimos-lhe para nos mostrar os livros, e foi grande o nosso espanto quando vimos que os livros eram todos inglezes.

Ao passo que na Europa se discute se a lingua universal deve ser o Volapuk, o Esperanto, ou o Ido, no Oriente e no mar essa questão já está resolvida. No Japão estuda-se o inglez desde a instrucção primaria, e todo o ensino technico e industrial é feito n'esta lingua, que é, por assim dizer, lingua official.

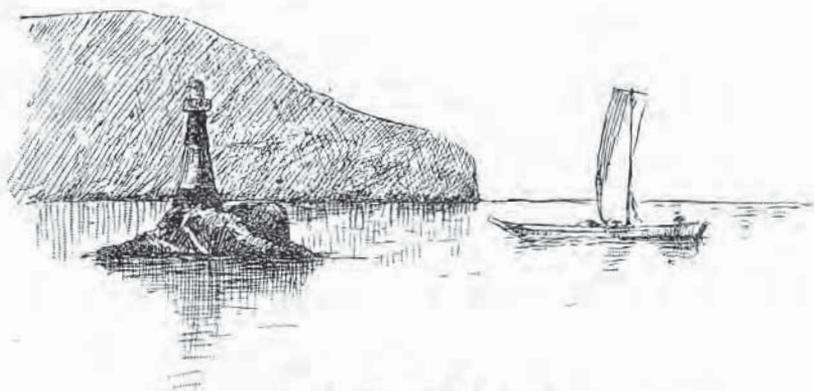


Em Itôski

O mesmo se dá agora na China e na India, onde o inglez faz parte da educação de todos os indigenas. Succedeu ultimamente em Hong Kong um caso curioso. Sendo o chinez uma lingua muito difficil, sobretudo no que diz respeito á escrita, os chinas nas escolas apenas aprendiam o inglez, saíndo sem saber a sua lingua, o que para o commercio com o interior

do Imperio era inconveniente. Foi necessario que as auctoridades inglezas prohibissem o ensino do inglez antes do chinez.

A's 6^h da manhã de 12, suspendemos, seguindo com mar estanhado, em direcção ao grande porto militar de Kure. Ao approximar-nos d'este porto come-



Farol de Habushi — Mar interior

çaram a apparecer varias ilhas fortificadas. Avistámos fundeados tres grandes navios de guerra japonezes tendo um o distinctivo de contra-almirante, ao qual salvamos. Perto do meio dia chegavamos a Kure, onde um ajudante do almirante Kato, commandante em chefe, nos veio indicar uma boia para amarrar. Salvámos á terra, e em seguida com 15 tiros ao vice-almirante commandante em chefe.

O arsenal de Kure, perfeitamente defendido pela

sua situação no fundo de estreitos canaes, e por varias baterias que tivemos occasião de ver, é o primeiro porto militar do Japão, e um dos mais completos, senão o mais completo, dos arsenaes que temos visto. Visitámos os principaes arsenaes do mundo, taes como Portsmouth, Devonport, Sheerness, Kiel, Copenhague, Brest, Toulon, Spezzia, Napoles, Castellamare, Brooklyn, Carthagená, Cadiz, etc., mas nenhum é tão completo como Kure.

Pouco depois de amarrar á boia fui a terra cumprimentar o commandante em chefe, vice-almirante T. Kato, official de 47 annos de idade, que foi chefe de estado maior do almirante Togo durante a guerra com a Russia. Fez-me todas as facilidades para a nossa visita ao arsenal e convidou-me e a nove officiaes para jantar no dia seguinte.

No dia seguinte ás 8^h 30^m da manhã veio a bordo retribuir-me a visita, dispensando a salva.

Visitámos o arsenal em dois turnos, um de manhã, outro de tarde. Foram ali quasi todos os officiaes, todos os guardas marinhas e varios conductores de machinas. Desembarcámos ás 9^h n'uma vedeta japoneza e fomos cumprimentar o contra-almirante director do arsenal, que muito amavelmente poz á nossa disposição um construtor naval e varios officiaes.

No arsenal trabalhavam 25.000 operarios, por

tres differentes systemas: por empreitada, a premio, e a jornal. Algumas officinas trabalham de noite e de dia, sem parar, por darem assim maior rendimento. O arsenal produz tudo quanto é necessario para um moderno navio de combate: couraça, artilharia, projecteis, caldeiras, machinas, torpedos, etc., e está dividido em cinco secções: 1.^a trabalho do aço, 2.^a artilharia, 3.^a torpedos e electricidade, 4.^a machinas, 5.^a construcção naval.

Como não podia deixar de ser, vista a escassez do tempo, a nossa visita foi muito rapida; começámos por ver na primeira secção as chapas de couraça para o novo «dreadnought» de 20.800 toneladas *Settsu*, ali em construcção, e as casamatas para o *Aki* de 19.800 toneladas, em acabamento. Na officina está montada uma machina da força de 400 cavallos para cortar chapa de couraça, *high speed cutting machine*, cuja faca ou roda cortante dá 1.300 rotações por minuto. É a alta temperatura, desenvolvida pela fricção da roda contra a chapa, que a funde e corta.

Vimos montadas as torres electricas para as peças de 25^{cm},4 do *Aki* e as hydraulicas para as peças de 30^{cm},5. Passámos junto d'uma forte prensa hydraulica de 8.000 toneladas, e vimos tirar do forno e laminar uma grande chapa de couraça que ali havia estado 10 horas. Entrámos depois n'um grande

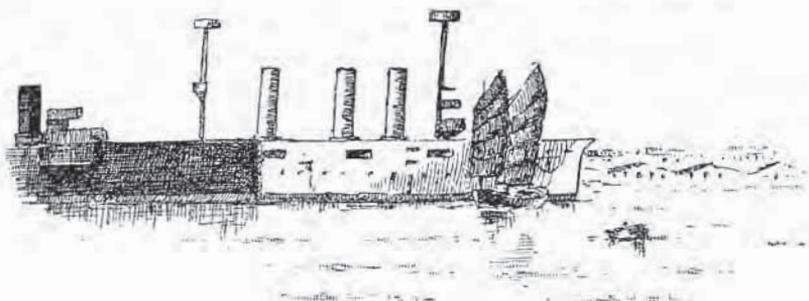
pavilhão onde vimos a funcionar uma grande bateria de fornos Siemens-Martin.

Nas oficinas de artilharia, onde existem muitos tornos movidos por duas machinas de 200 cavallos cada uma, estavam em acabamento varias peças de 30^{cm},5, de 45 calibres, de arame d'aço. Nas culatras d'estas peças estavam adaptados uns aparelhos para varrer a culatra depois do tiro, por meio do ar comprimido, de invenção japoneza. Nas oficinas de projecteis estavam em fabrico projecteis para furar couraça e para carregar com o celebre explosivo japonês *Chitose*. Atravessámos pelas oficinas de cartuchame, de torpedos Whitehead, de caldeiras japonezas, de tubos Myabara, etc. Na officina de machinas estava-se construindo um annexo para o fabrico de turbinas Curtis, ás quaes os japonezes parecem dar preferencia na marinha de guerra. Estão-se montando grandes tornos e uma ponte rolante de 200 toneladas. Já começou a construcção das turbinas para o *Settsu*.

Entrámos no gabinete do director do material de guerra para esperar a lancha que nos devia conduzir ao lado opposto do arsenal, onde existem as officinas de construcção naval, carpinteiros, pintura, etc. Observámos sobre o fogão um projectil muito bem tratado, e perguntámos se era uma lembrança da guerra russo-japoneza. «Não senhor, me respondeu o

capitão de fragata, chefe da secção, aquillo foi uma lembrança que cá nos deixaram os inglezes em 1864 quando quizeram abrir á força ao commercio os nossos portos.»

Do outro lado do arsenal entrámos no grande couraçado *Settsu*, em construcção, o qual deverá fi-



Arsenal de Kure

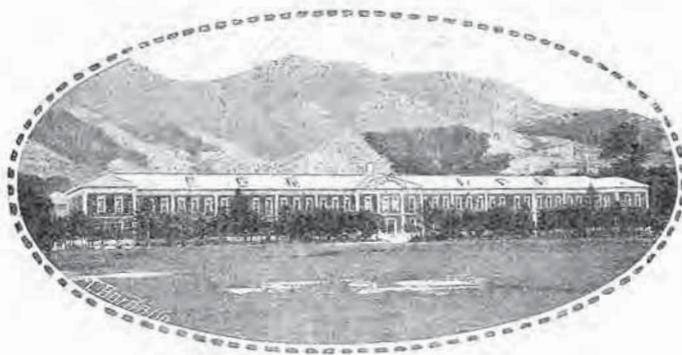
car concluido dentro d'um anno. Por uma ponte fluctuante fomos ao *Aki* em acabamento, a bordo do qual estavam trabalhando uns 400 operarios, que vimos sahir.

No arsenal de Kure existem duas docas seccas, n'uma das quaes estavam cinco submarinos, e duas grandes docas em construcção, para as quaes já estavam a fluctuar as portas-bateis de aço. Tem o arsenal dois poderosos guindastes, um de 100 e outro de 150 toneladas.

Em Kure não ha um unico europeu. Durante a

nossa permanencia foi posto ao meu serviço o tenente Takahashi, que convidei a almoçar.

De tarde desembarcámos, fomos ao Club Naval, que nos tinha offerecido as suas salas, e em seguida na residencia do commandante em chefe foi-nos offerecido um jantar em que estavam vinte pessoas, entre as quaes os contra-almirantes M. Nawa, chefe de estado maior e director do arsenal, com os seus ajudantes. Visitei em Kure o contra-almirante Ichihyoye Mori, commandante da esquadra de reserva e os commandantes dos navios *Asama*, *Fuji*, *Kasuga*, *Itsukushima*, *Anegawa*, *Kasagi*, *Tatsuta* e *Karasaki*, que estavam no porto.



Escola Naval em Etajima

XXI

De Kure a Etajima — Visita á Escola Naval

Ás 7^h da manhã do dia 14 largámos da boia em Kure e uma hora depois entravamos em Etajima, onde está estabelecida a Escola Naval Japoneza, que tínhamos interesse em visitar. N'um porto perfeitamente abrigado, rodeado de montanhas cobertas d'uma linda vegetação, na encosta d'um monte, e tendo uma planície na frente, está situada a Escola Naval de Etajima.

Compõe-se a escola de muitos edificios ou pavilhões, onde se encontram os dormitórios, casas de banho, casas de jantar, salas de estudo, aulas theori-

cas e praticas, habitações de officiaes e professores, pessoal addido á escola, uns 150 homens entre estado menor e praças, hospital, club dos officiaes, etc.

No campo ha espaço para exercicios de infantaria e artilharia de desembarque, tiro ao alvo com armas portateis e á frecha, jogos de foot-ball, baseball, tennis, jogos athleticos, jiu-jitsu, etc.

Todos os professores da escola são japonezes, com excepção de tres inglezes que ensinam a sua lingua e costumes europeus.

Na Escola Naval de Etajima existiam 450 alumnos, divididos por tres annos do curso. A entrada faz-se entre os 16 e 20 annos, geralmente aos 18. Os candidatos entram por meio d'um concurso, que tem logar todos os annos nas treze principaes cidades do Japão. No anno anterior, para 150 vagas houve 3.000 concorrentes. Uma coisa que sobrecarrega muito os preparatorios no Japão, é o facto de se estudar a escrita durante onze annos, afim de adquirir o conhecimento dos dois mil caracteres chinezes indispensaveis ás pessoas illustradas para escrever correctamente. É verdade que nós, para compensar, temos o latim, que é completamente inutil.

Fundeámos em Etajima ás 8^h 20^m da manhã, e pouco depois veio cumprimentar-me um official da parte do Presidente da Escola (é o titulo que tem o director) vice-almirante J. Yoshimatsu, com quem

combinei a visita á escola das 9^h 30^m ás 11^h 30^m da manhã. Acompanhado de alguns officiaes e guardas marinhas fui recebido pelo Presidente, que encarregou o capitão de mar e guerra B. Yamagata, seu immediato e dois officiaes, de nos mostrarem a escola.

Começámos por vêr os dormitorios, casas de banho, refeitório, salas de estudo, e outras dependencias, que apenas se faziam notar pela sua simplicidade e pouco luxo, se as compararmos ás escolas europeas. Estava funcionando a aula de navegação regida por um official de marinha, e uma aula de machinas por um machinista capitão de fragata; n'uma dependencia d'esta aula funcionava uma machina a vapor movendo dynamos, sendo o vapor fornecido por uma caldeira Myabara, a cargo dos estudantes.

N'uma aula de meteorologia maritima vimos um grande mappa em relevo, tendo agua na parte correspondente ao mar, a qual por meio d'um folle especial era soprada, para mostrar o effeito do vento sobre as correntes.

N'uma vasta galeria que serve para a instrucção pratica de artilharia, vimos varios modelos de peças até 20 centimetros. Officiaes inferiores, sob a direcção d'um official instructor, explicavam um telemetro; instructores e alumnos todos estavam sentados

no chão, á japoneza. Esta posição, para os europeus muito incommoda, é para os japonezes a mais agradável por isso que conseguem, por meio d'uma adaptação especial, collocar para cima e sentarem-se nas plantas dos pés. Passámos pela sala de esgrima e pela sala destinada ao ensino da lucta japoneza jiu-jitsu, sala que tinha o chão coberto d'uma especie de colchões. Quando percorremos as aulas de physica e chimica, notámos que na pedra estavam escriptas, em inglez, umas phrases, que nos fizeram suppôr se tivessem estado ali a ensinar os usos da mesa europea; por exemplo: Vermouth antes de jantar, Xerez antes ou durante o jantar, tal comida com faca pequena, etc.

Depois de visitar as varias dependencias da escola e observar alguns tropheus de guerra, taes como minas submarinas, escaleres e vedetas amolgadas, fragmentos de torpedos, etc., fomos ao club dos officiaes, onde nos foi offerecido chá, bolos e charutos.

No fim do anno lectivo, nas ferias, os alumnos fazem pequenas viagens de instrucção no Mar Interior em navios annexos á escola, e os que terminam o curso, sendo promovidos a guardas marinhas, seguem em dois cruzadores, n'aquelle anno no *Asama* e *Kasagi*, para fazerem uma viagem de oito mezes, que é alternadamente á Australia, e costas occiden-

taes das duas Americas, durante a qual continuam estudando theorica e praticamente. Finda esta viagem de instrucção, passam aos navios da esquadra activa, onde no fim de um anno podem ser promovidos a tenentes.

A instrucção superior tem depois logar na Academia de Marinha de Tokyo. Por concurso entram n'esta Academia, annualmente, dez por cento dos officiaes promovidos. Ha tres cursos: o principal, que é de estado maior, dura dois annos, e prepara os alumnos para os postos mais elevados. O segundo curso dura um anno, e ensina as especialidades de artilharia, torpedos e navegação. O terceiro curso é destinado aos capitães-tenentes e habilita em tactica e estrategia.

As propostas para a promoção dos officiaes são feitas por uma commissão especial do Almirantado. A promoção no Japão é unicamente por escolha. Estou certo de que este facto será considerado extraordinario em Portugal. Eu devo dizer que o acho uma disposição acertadissima, ao mesmo tempo que chego a achar immoral a nossa promoção ser feita unicamente por antiguidade. Será por ventura justo, como muitas vezes acontece, que um individuo que assenta praça na Escola Naval, por não querer ou não ser capaz de estudar um curso mais difficil, e sem disposição alguma para a vida do mar, individuo

que, concluido o curso, nunca mais se dedica ao estudo da sua profissão, e trata, sempre que pode, de arranjar collocação em terra, seja promovido como os outros, que estão sempre embarcados, dedicando-se á vida que escolheram? É por acaso possível entregar o commando d'um navio ou d'uma esquadra a todos os individuos que se lembraram de assentar praça em marinha? Não ha administração alguma industrial ou commercial que promova os seus engenheiros ou empregados por antiguidade, a não ser quando essa antiguidade representa experiencia e saber. É grande o espanto dos officiaes inglezes, allemães, japonezes, etc., quando lhes digo que a nossa promoção se faz unicamente por antiguidade.

O ajudante do almirante Kato, quando lhe contei como eram as promoções entre nós, disse-me: *Then you can go to sleep every day and wait for the promotion to come.* É a melhor critica que se pode fazer a um tal systema. Estando no fim da minha carreira, n'esta minha opinião, não me move qualquer interesse pessoal, mas sim o desejo de que um dia a nossa marinha possa comparar-se á japoneza, onde os officiaes são todos activos, trabalhadores, com um extraordinario desejo de adquirir conhecimentos, e novos, como se pode ver pelo seguinte quadro:

Postos	Limite de idade	Média da idade em cada posto	Condições de promoção
Almirante	68	58 $\frac{1}{3}$	Serviços extraordinarios.
Vice-almirante	63	52 $\frac{3}{4}$	3 annos como contra-almirante.
Contra-almirante	58	47 $\frac{1}{2}$	2 annos como capitão de mar e guerra.
Capitão de mar e guerra.	53	43 $\frac{3}{4}$	2 annos como capitão de fragata.
Capitão de fragata	48	40	2 annos como capitão de corveta.
Capitão de corveta	45	35 $\frac{1}{2}$	2 annos como capitão-tenente.
Capitão-tenente	43	30 $\frac{1}{2}$	2 annos como primeiro tenente.
Primeiro tenente	38	25	1 anno como tenente.

Os officiaes que attingem o limite de idade, conservam-se um ou dois annos no quadro auxiliar, onde recebem 80 por cento do soldo; depois são reformados com 60 por cento. Só na marinha ingleza se encontram officiaes tão novos como na marinha japoneza.

Os machinistas entram tambem por meio de concurso feito em varias cidades; n'aquelle anno para 60 vagas appareceram 715 concorrentes. Os alumnos

machinistas têm um curso especial de tres annos e quatro mezes na escola de Yokosuka, curso pratico e theorico. Terminado o curso, passam a guardas marinhas e servem quatro mezes n'um navio-escola e outros quatro n'um navio da esquadra activa, d'onde sahem machinistas. Na Academia de Marinha de Tokyo creou-se um quarto curso para os machinistas melhor classificados.

Com respeito ao pessoal inferior adoptou o Japão o systema allemão do serviço obrigatorio. O tempo de serviço activo são quatro annos, reserva tres, e segunda reserva cinco. Os contingentes podem ser chamados até aos quarenta annos de idade.

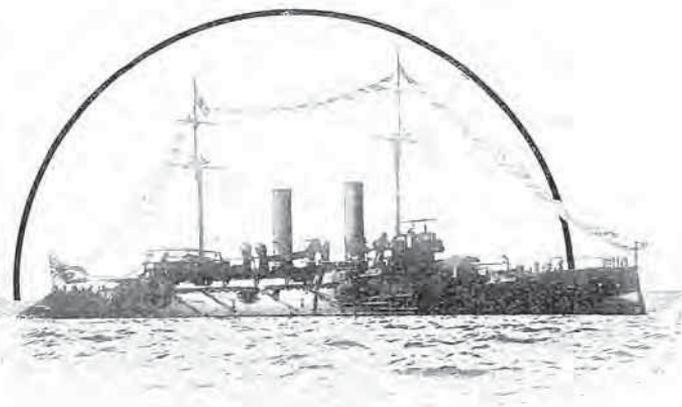
O recrutamento é feito entre a população maritima, com excepção da população da ilha de Tsushima, que faz parte de uma força local especial.

Na pratica só um quinto do pessoal é proveniente do recrutamento, por haver muitos voluntarios, re-tendo assim com pouca despeza um pessoal valioso. O assentamento de praça faz-se entre os 17 e 21 annos, a não ser para os artifices que podem entrar até aos 26, tendo já um anno de pratica.

Nos depositos de marinha ensina-se aos recrutas a arte de marinheiro e instrucção militar durante seis mezes, embarcando em seguida um anno. O pessoal torpedeiro tem uma instrucção especial antes de embarcar. Existem, alem d'estes, cursos especiaes

para o pessoal de artilharia, torpedos, telegraphia sem fios e mechanicos. Estes ultimos tem um anno de pratica nas officinas e aulas de leitura e escrita europea e desenho.

Os signaleiros téem instrucção especial nos depósitos de marinha. Os artilheiros téem um curso pratico de quatro mezes na bahia de Naga Ura, perto do arsenal de Yokosuka, e dividem-se em quatro classes.



Cruzador japonês *Asama*

XXII

Marinha japonesa

Marinha de guerra

Depois das brilhantes victorias da esquadra japoneza contra a russa, o povo japonês entendeu dever ser tratado em egualdade com os europeus e americanos, e as leis de excepção na California deram lugar a que as relações entre os Estados Unidos e o Japão estivessem por vezes bastante tensas. O almirante Dewey chegou mesmo a declarar em publico, que todo o augmento da esquadra japoneza se fazia á

custa da americana, e que já tinha sido má politica o tel-a deixado desenvolver-se tanto.

Mais tarde a visita da grande esquadra americana ao Japão, e o melhor tratamento dos japonezes nos Estados Unidos, fizeram desaparecer essas nuvens negras que se acastellavam no Pacifico.

Esta circumstancia, junta ás difficuldades financeiras e á crise commercial no Japão, fizeram com que a marinha japoneza demorasse um pouco o seu grande projectado desenvolvimento. Em vez de completar em 1913 o seu actual programma naval, a sua conclusão só terminará em 1915. Segundo as declarações feitas no parlamento pelo ministro da Marinha, o actual programma começado em 1907 comprehende a construcção de:

2 navios de combate de 20.800 toneladas, *Kawachi* e *Settsu*;

4 cruzadores, dos quaes o *Ibuki*, de 14.834 toneladas, está em construcção;

2 cruzadores protegidos de 2.^a classe;

3 pequenos cruzadores (*Scouts*);

um certo numero de torpedeiros e submarinos.

No fim de 1910 resolveu o Japão mandar construir em Inglaterra mais um grande navio de 27 a 28 mil toneladas, que deve custar uns doze mil contos e estar concluido pela casa Vickers em 1913.

O orçamento ordinario para 1910 era de 18.545

contos de réis. No orçamento extraordinario figuravam 1.370 contos para aparelhos frigorificos destinados a proteger os paioes de munições, medida aconselhada depois das fataes explosões nos couraçados *Mikasa* e *Matsushima*. A homogenidade da esquadra soffreu muito com a perda de dois dos seus couraçados, mas por outro lado a entrada em serviço dos navios russos, reparados e completamente transformados, augmentou-lhe muito o poder. Em 1908 os navios nos arsenaes que estavam sob as ordens dos commandantes em chefe, e poucas vezes sahiam, passaram a ter como chefes officiaes generaes, e a constituir esquadras de reserva, como hoje existem em Kure, Yokosuka, Sasebo e Maizuru, as quaes téem periodos determinados de instrucção.

As esquadras japonezas compõe-se de:

1.º — *Esquadra activa*: 2 navios de combate, 5 cruzadores couraçados e 5 pequenos cruzadores;

2.º — *Esquadra de instrucção*: 1 cruzador couraçado, 1 grande cruzador protegido, 2 pequenos cruzadores e varios navios menores;

3.º — *Esquadra de reserva*: 10 navios de combate, 2 guardas-costas couraçados, 5 cruzadores couraçados, 9 pequenos cruzadores, e varios navios menores;

4.º — 52 destroyers, 69 torpedeiros e 9 submarinos, parte na esquadra activa, parte na de reserva.

Foi determinado o periodo de 25 annos para a duração effectiva dos navios de combate, e 18 para os torpedeiros. Em Sasebo estão-se construindo tres novos diques, e em Kure dois. São grandes os progressos feitos na instrucção de tiro ao alvo. No tiro a premio entre os couraçados em 1908 o *Katori* acertou 14 dos 15 tiros que fez com as peças de 30^e,5 e com as de 25^e,4 acertou 16 em 16. O *Asahi* acertou 72 tiros em 91 que deu com as peças de 15^e.

Os progressos da construcção naval no Japão têm sido muito notaveis nos ultimos 20 annos. Quando considerarmos que, desde a guerra, o Japão empreendeu a construcção de um grande numero de torpedeiros, 4 navios de combate, 3 cruzadores couraçados e 3 pequenos cruzadores com 145.700 toneladas, das quaes 70.000 já estavam concluidos em 1909, e que, alem d'isso, reparou, modificou e rearmou 6 navios de combate, 2 guarda-costas, 1 cruzador couraçado e dois grandes cruzadores protegidos, tomados aos russos, podemos fazer uma idéa do grande desenvolvimento dos arsenaes do paiz. E' preciso egualmente notar que o Japão fabrica hoje todas as suas couraças, artilharia, turbinas Parsons e Curtis, etc.

Segundo as ultimas determinações a construcção dos grandes navios far-se-ha em Kure e Yokosuka, cujos arsenaes devem poder construir dois navios

d'estes ao mesmo tempo. Sasebo e Maizuru ficam destinados á construcção de cruzadores menores e torpedeiros.

Marinha mercante

Como é natural, o desenvolvimento da marinha mercante japoneza soffreu abalo com a guerra.

Até ao anno de 1907 a tonelagem mercante augmentou muito com a compra de navios no estrangeiro, devido a estarem ao serviço do governo numerosos vapores. Mais tarde, em 1907, a crise financeira dos Estados Unidos fez diminuir as exportações de 53.100 contos de reis. A diminuição da importação de materias primas, a maior producção das industrias textis, o abaixamento de valor dos principaes artigos de exportação, taes como a seda e o cobre, a pouca tranquillidade da China, e a falta de dinheiro do povo japonez, devido aos maiores impostos a pagar por causa da guerra, são tambem causas da crise por que estava passando no Japão a industria dos transportes maritimos. Muitos vapores mercantes de navegação costeira encontravam-se desarmados nos portos, e a maior parte das grandes linhas de paquetes mantinham os seus serviços com perda, apesar dos subsidios que recebiam. A seguinte tabella dá uma idéa do desenvolvimento rapido da marinha mercante, a partir de 1904:

Annos	Vapores		Navios de vela		Tonelagem média	
	Numero	Tonelagem bruta	Numero	Tonelagem bruta	Vapores	Navios de vela
1904	1.815	798.240	3.940	329.125	440	84
1905	1.988	939.749	4.132	336.571	473	81
1906	2.103	1.041.569	4.547	354.356	495	78
1907	2.139	1.115.880	4.728	365.559	522	77

N'este quadro apenas figuram navios de construção europea, maiores de cinco toneladas.

Os navios de construção japoneza téem ainda uma parte importante no serviço costeiro, e são representados pelos seguintes números.

Annos	Navios de construção japoneza		Capacidade média	Observações
	Numero	Capacidade em koku		
1904	19.886	2.382.867	120	Só se consideram as embarcações de mais de 50 koku. 1 koku equivale a cerca de 0,1 de tonelada
1905	20.848	2.507.724	120	
1906	22.632	2.695.832	119	
1907	20.263	2.497.571	123	

Observa-se que, nos ultimos annos, a capacidade dos navios de vela de construção japoneza quasi se tem conservado estacionaria; a dos navios de vela

de construcção europea tem augmentado pouco, e a dos vapores tem augmentado muito. Os vapores téem de 1897 para cá duplicado em numero; passaram de 1032 a 2139, e quasi triplicaram em tonelagem. Segundo as estatisticas do *Bureau Veritas*, a marinha mercante japoneza occupa em tonelagem o sexto logar entre as marinhas de vapor do mundo, e o decimo entre as de vela. Considerando que uma tonelada de vapor equivale a tres de vela, a sua posição na escala geral é em setimo logar. A marinha japoneza, que em 1903, antes da guerra, fazia 45 por cento dos transportes para o estrangeiro, decahiu nos dois annos da guerra para 10,7 e 12,8 por cento. Depois da guerra retomou o seu logar, pois já em 1908 fazia 43,6 por cento dos transportes. O governo japonez não considera ainda a sua marinha mercante em condições de concorrer livremente com as marinhas estrangeiras; por isso conserva os premios á navegação, posto que por motivos economicos os diminuisse ha dois annos. As subvenções ás differentes linhas de navegação téem sempre augmentado, em consequencia do estabelecimento de novas carreiras e maiores exigencias na qualidade dos vapores.

Os principaes serviços das linhas de navegação japoneza são os seguintes:

Serviços	Emprezas	Subsídio em contos de réis
Europa.....	Nippon Yusen Kaisha	1.263
Seattle	"	309
Australia	"	201
China	"	250
Hokodate Shagalien ...	"	71
S. Francisco	Toyo Kisen Kaisha...	477
Dalny	Osaka Shosen Kaisha	66
Hokkaido Vladivostok.	"	153
Yang-tzé-Kiang	Nischin Kisen Kaisha.	378
	Total.....	3.168

A Nippon Yusen Kaisha tem conseguido dar dividendo de 12 por cento, ao passo que a Toyo Kisen Kiasha, que em 1908 poz a navegar para a America os seus bellos paquetes *Chyo Maru* e *Tenyo Maru*, vapores de turbinas de 13.500 toneladas e 20 milhas, os melhores do Pacifico, e que varias vezes encontrámos, tem perdido sempre dinheiro, e para pagar um outro vapor equal, em construcção em Nagasaki, teve de pedir mais capital aos accionistas.

As trotas das differentes principaes companhias eram em 1908 as seguintes:

Companhias	Numero de navios	Tonelagem bruta
Nippon Yusen Kaisha ...	79	261.427
	6 em construcção	52.200
Osaka Shosen Kaisha ...	107	107.103
Toyo Kisen Kaisha.....	8	53.085
Nischin Kisen Kaisha ...	14	29.348

No fim de 1907 tripulavam os navios mercantes 164.293 japonezes e 1.109 estrangeiros; téem carta de piloto 20.750 japonezes e 352 estrangeiros. O numero d'estes ultimos vae d'iminuindo, não sendo admittidos nas linhas subsidiadas.

A industria da construcção naval tem luctado com a falta de material no paiz. As fundições de aço do Estado em Wakamatsu já produziram em 1908 20.000 toneladas de chapas, 25.000 de rails e 15.000 de aço em barra e cantoneiras. No anno de 1909 deviam produzir-se 80.000 toneladas de aço, das quaes 55.000 eram para o governo. Ultimamente inauguraram-se os grandes estabelecimentos para a producção do aço em Mororan, pertencentes ás casas Vickers e Armstrong. Constroem-se ainda muitos navios de vapor e de vela com cascos de madeira, mas essa mesma tem de ser importada.

O numero dos estaleiros de construcção é de 224, sendo os principaes os da Mitsu Bishi em Nagasaki,

que visitámos, e onde se constroem os maiores paquetes de turbinas, os de Kawasaki em Kobe, e os de Osaka.

A produção dos estaleiros japonezes, considerando só navios maiores de 100 toneladas, foi conforme a nota seguinte :

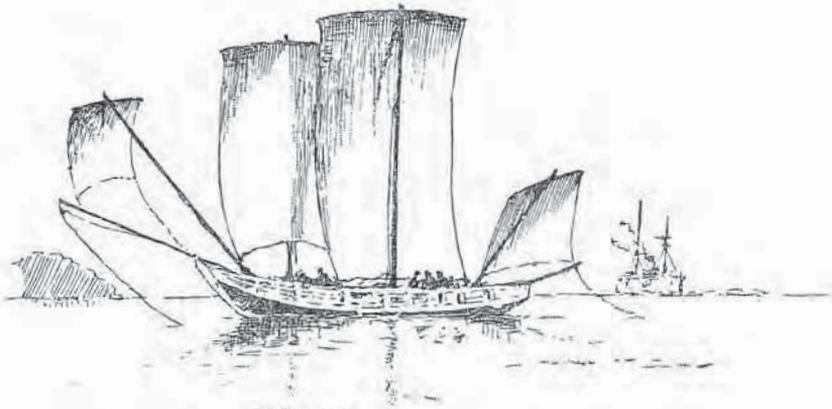
Annos	Navios	Tonelsgem
1904	162	22.612
1905	127	32.858
1906	127	44.452
1907	135	73.632

Marinha de pesca

Sendo a principal alimentação dos japonezes arroz e peixe, pode calcular-se a importancia da pesca no Japão, um paiz com mais de 50 milhões de habitantes (50.751.919 em 1910) e cerca de 29.000 kilometros de costa. O valor da pesca no ultimo anno foi de 40.950 contos de réis, ou seja proximamente oito vezes o valor das nossas pescas annuaes. Empregam-se na pesca 423.000 embarcações, das quaes 397.000 são de bocca aberta. O numero de pescadores é de 3,5 milhões. Até ha poucos annos a pesca só se fazia em pequenas embarcações; agora ha

muitas embarcações de coberta, ás quaes o Governo dá uma subvenção.

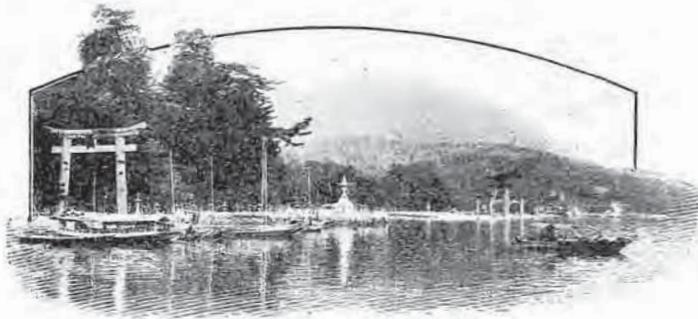
Pela lei de 1897 recebem os vapores de pesca um subsidio annual de 7\$500 réis por tonelada, e os



Barco de pesca japonéz arrastando a rêde

barcos de vela de mais de 30 toneladas 5\$000 réis. Alem d'isto o Governo dá a cada tripulante 5\$000 réis por anno. E', porém, pequena a percentagem dos barcos de pesca que se aproveitam d'estes subsidios, visto que dos 750 contos inscriptos no orçamento, apenas em 1905 se pagavam 137. Estes subsidios não aproveitam aos mais pobres pescadores, que vêem diminuir o valor do peixe e irem-se despovoando as aguas, devido á pesca intensiva. Ha pois entre a classe piscatoria um movimento contra

a pesca a vapor, desejando que o Governo em vez de a subsidiar, a proíba. Apesar de separados por 10.000 milhas, o Japão e Portugal têm a resolver eguaes problemas economicos.



Vista de Miyajima

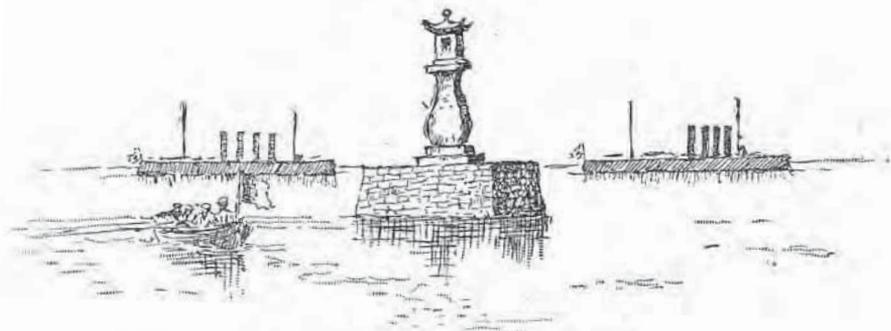
XXIII

De Etajima a Nagasaki por Miyajima e Moji

Pela 1^h da tarde do dia 14 de julho suspendemos e navegámos a sahir de Etajima, em direcção á ilha de Miyajima, onde fomos passar a noite. Estavam n'esta ilha a esquadra de instrucção, composta dos dois bellos cruzadores *Soya* e *Aso*, tomados aos russos, commandada pelo contra-almirante Ijichi, um transporte, um submarino, e a canhoneira allemã *Jaguar*. Troquei visitas com estes navios e visitei em terra o almirante Togo que estava alli particularmente passando uns dias n'aquella linda ilha, um dos tres *San-kei* ou pontos mais bonitos do Japão.

O hotel onde estava o almirante á beira d'um ri-beiro e composto de varios pavilhões no meio de jar-

dins e lagos japonezes, é uma coisa encantadora. A ilha de Miyajima foi considerada uma ilha sagrada durante muitos centos de annos, como o seu nome Miyajima (ilha do Templo) indica. Até á epocha da restauração eram prohibidas as mortes e nascimentos na ilha,



Miyajima — Visita á esquadra de instrucção.

sendo removidas immediatamente para o outro lado do estreito as pessoas moribundas ou as mulheres prestes a dar á luz. Mesmo hoje as pessoas, logo que morrem, téem de ser transportadas atravez do estreito para a povoação de Ono. Miyajima é dedicada ás tres deusas filhas de Susa-no-o, deusa das Aguas da religião Shinto; por isso o templo é construido sobre o mar, ficando porém quasi em seco por occasião da baixamar. As tres deusas, das quaes a mais velha Itsukushima-Hime deu o outro nome pelo qual é conhecida a ilha, eram tambem filhas de Amaterasu-no-

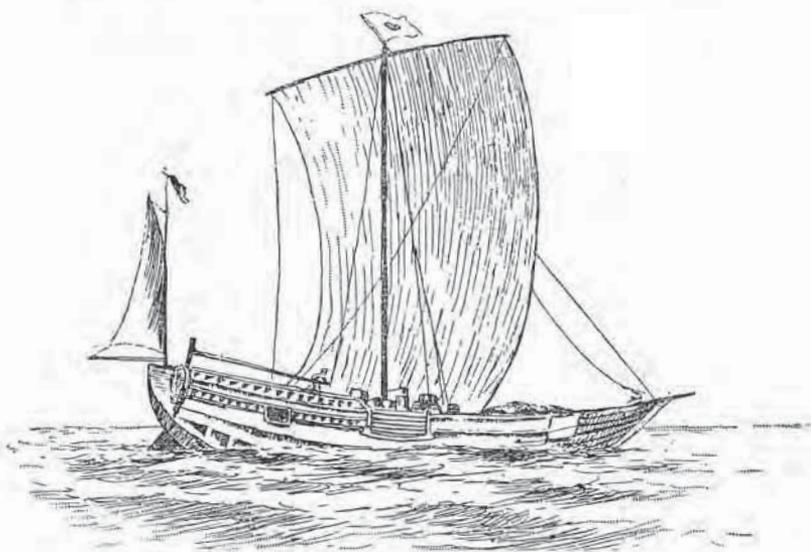
mikoto, pae do primeiro imperador do Japão, Jimmu Tenno. O grande portal do templo, *tori*, sobre o mar é muito artistico e um motivo muito vulgar na arte japoneza. A ilha tem uns 550 metros de altura, é



O grande *Torii* de Miyajima

toda coberta de vegetação e na parte alta encontram-se veados bravos. Percorremos parte na ilha, jantamos no bem situado Mikado Hotel, e á noite ao regressar a bordo tivemos occasião de observar o bonito effeito que fazem nos arredores do templo um grande numero de lanternas de pedra illuminadas.

No dia 15 de julho, com uma manhã de chuva, começámos a navegar em direcção ao estreito de Simonoseki; pouco depois das 8^h passavamos o estreito de Nuwa Shima Suido.



Barco japonês em 1887

Notámos no Mar Interior que quasi todas as embarcações têm dois ou tres mastros com boas velas; ao passo que ha 23 annos, quando ali passámos, as embarcações só tinham um mastro com uma pouca pratica vela de pendão. Informou-me o almirante Kato que isso era devido a ter sido abolida a antiga lei pela qual as embarcações só podiam ter um mas-

tro, para não irem muito longe! Havia antigamente no Japão a idea de evitar a exportação das preciosidades existentes no Imperio. E' certo que na Europa muitas nações prohibem a saída do paiz de objectos de arte, taes como, quadros, estatuas, etc., o que traduz o mesmo pensamento.

A's 3^h da tarde parámos á entrada do estreito de Simonoseki, para receber a visita de saude, e pelas 4^h fundeavamos em frente de Moji, onde deviamos passar a noite. Moji está-se tornando um porto de carvão importante, pela situação, pelo preço do combustível, e pela rapidez com que se embarca. Em Moji tomámos o *ferry* e atravessámos para Simonoseki, cidade do lado opposto do estreito, que pouco se desenvolveu depois da ultima vez que ali passamos em 1887, o que não admira, dada a concorrência de Moji.

Suspendemos pelas 5^h da manhã e continuamos navegando no estreito em direcção a Nagasaki. Fóra do estreito, calma e ceu encoberto. A' 1^h da tarde passámos o canal de Kutsuki-no-Seto, entrando em Hoiado Sima. Continuando a navegar entre as ilhas, entrámos em Nagasaki pelas 5^h 30^m da tarde, amarrando no fim do porto com dois ferros. Estavam em Nagasaki as canhoneiras allemãs *Iltis* e *Jaguar* e o cruzador italiano *Calabria*. Nagasaki, capital da provincia de Hizen, o mais bonito dos principaes portos

do Japão, e o que ha mais tempo está aberto ao commercio, tem ultimamente perdido na sua importancia. O movimento commercial tem-se deslocado para Kobe e Yokohama, que ficam mais proximo dos centros productores e de consumo. Como estação carvoeira, Nagasaki está sendo supplantada por Moji, que fica mais proximo das minas, e ao mesmo tempo em melhor posição geographica; no estreito de Simonoseki é



Embarcação de Nagasaki

passagem obrigada de todos os vapores que seguem pelo Mar Interior. Nagasaki é um dos portos onde se embarca carvão com maior rapidez, sendo vulgar metterem-se mais de 300 toneladas por hora. Empregam-se n'este serviço muitos homens e mulheres que passam de mão em mão pequenos cestos com uma extraordinaria rapidez. A pesca é importante e o mercado de Nagasaki é tido como um dos tres em que maior variedade de peixe se encontra.

Prejudicou tambem muito este porto a guerra com a Russia. As esquadras russas no Oriente, d'an-

tes sempre numerosas, faziam de Nagasaki a sua estação demorando-se ali uns nove mezes no anno. Os officiaes tinham ali as suas mulheres ou *ladies friends*, que muito animavam o commercio. Ainda agora quasi todas as lojas teem letreiros russos, apesar de já não haver ali um unico russo. O Grand Hotel de Nagasaki teve de fechar. O que dá uma importancia grande ao porto, são os estaleiros de construcção naval da companhia Mitsu Bishi, onde se empregam uns oito mil operarios. Vimos ali em construcção cinco vapores, entre elles um paquete de turbinas de 13.500 toneladas.

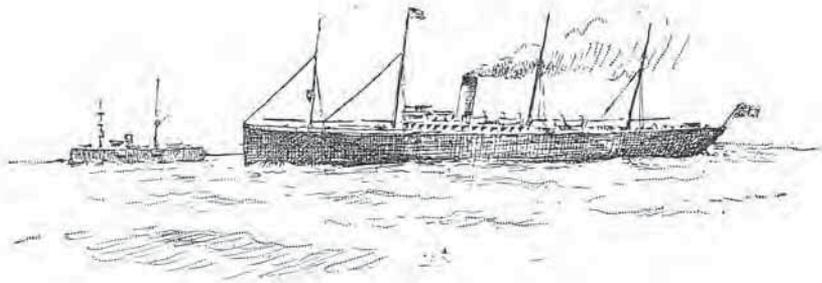
Estando ausente o vice-consul de Portugal, veio a bordo em seu nome o sr. Leonard Westcott, que me acompanhou na visita que fiz ao governador de Nagasaki-Ken, Yoshitaro Arakawa, o qual no dia seguinte, acompanhado pelo seu secretario K. Nogochi nos retribuiu a visita. Fomos ao templo de O Suwa, principal templo Shinto da cidade, o qual no meio d'um jardim, na encosta, offerece uma bonita vista sobre o porto. O portal, *tori*, de bronze á entrada do templo é um dos maiores do Japão. N'um *riksha* puxado por dois homens fizemos uma excursão a Mogi, povoação do lado opposto da península no golfo de Obama, parando no caminho em algumas pittorescas casas de chá, onde tomamos refrescos e demos cerveja a beber ao *gado*.

Os progressos do Japão

No fim de vinte e dois annos viemos encontrar o Japão completamente transformado. Por toda a parte redes de caminhos de ferro e tramways, portos artificiaes, navios de combate e baterias de costa. Vivia o povo japonéz modestamente nas suas casas sem mobilia e sem luxo, alimentando-se sobriamente e sustentando-se da pequena industria. Agora crearam-lhe as necessidades da civilisação, taes como os caminhos de ferro, vapores, tramways, automoveis, telegraphos e telephones, theatros e animatographos, luz electrica, luxo e ostentação, etc., coisas que a maioria não pode obter e d'onde resulta um mau estar do maior numero, dando talvez origem ás associações socialistas e anarchistas que começam a apparecer. É para mim muito duvidoso, se a felicidade d'este povo augmentou. Por outro lado todos estes melhoramentos materiaes e armamentos custam sommas fabulosas. Em 1888, quando pela ultima vez tinha estado no Japão, as receitas do Estado cobriam as despesas, que não excediam 40.000 contos de réis. No relatorio do ministro das Finanças, que me foi offerecido, vi que pelo orçamento de 1910-1911 as despesas eram de 277.000 contos.

Os impostos, que eram em 1896-1897, em média,

de 800 réis por habitante, são agora de mais de 3.000 réis. Ao mesmo tempo os salarios não téem subido na correspondente proporção, tendo mesmo diminuido de 1907 para cá.



S. Gabriel e Monteagle

XXIV

De Nagasaki a Shanghae

Sáimos de Nagasaki pelas 6^h da tarde do dia 19 de julho, tendo estado portanto exactamente um mez no Japão, onde fizemos certamente a mais interessante e instructiva viagem que n'esse periodo é possível fazer. Foi isto em grande parte devido ao nosso consul em Kobe, que nos guiára com os seus conselhos, fundados no seu profundo conhecimento do paiz.

Fóra do porto vento SSW. e vaga. Cerca das 11^h passamos meia milha ao sul da ilha de Birro e na manhã seguinte alcançámos o vapor da Canadian Pacific *Monteagle*, que seguia ao mesmo rumo, com o qual, a partir d'essa occasião, navegámos juntos, até Woosung.

Vamos a caminho do grande Imperio da China, conhecido entre os seus habitantes pelo nome de Tschungkwo, ou Imperio do Meio, o qual eu tive occasião de admirar durante os seis annos que por quatro differentes vezes alli permaneci. Creio que a China deve vir a representar um papel importante na Historia, devido ás qualidades dos seus habitantes, que em amor ao trabalho, sobriedade, probidade commercial e intelligencia são dos primeiros. A historia antiga da China é muito mais verdadeira do que a dos primitivos tempos da Grecia, e não ha duvida de que ali se cultivavam as letras, as artes, e as sciencias, quando os Egypcios adoravam os crocodilos, os reptis e os insectos. A China foi o centro da civilização, das artes, da litteratura e da sciencia durante milhares de annos. Segundo Strabão os gregos conheceram a China 250 annos antes de Christo e as damas romanas no apogeu do esplendor do Imperio vestiam-se com sedas chinezas. E' certo que a China não tem acompanhado o Occidente no que chamamos progresso. Tem feito bem, tem feito mal? Não sei. Ha muitos seculos o militarismo opprimiu a China e os philosophos conseguiram anniquilar o poder militar. Ainda existe um proverbio china que diz: «assim como não se fabricam pregos de bom ferro, assim se não fazem soldados de bons homens». As nações da Europa, abusando da força, têm retalhado a

China, que nada lhes pedia. Se o militarismo reviver, talvez se invertam os papeis, e seja ella quem domine. O china trabalha constantemente, apenas descansando dois ou tres dias por occasião do anno novo china, alimenta-se sobriamente de arroz, e não é menos intelligente de que o japonéz, que a Europa tanto hoje admira, sendo-lhe superior em algumas qualidades.

Quem visita as cidades chinas, deve ter em mente que quasi não ha impostos, e que os rendimentos do Imperio, que tem 80 vezes o numero de habitantes de Portugal, são relativamente pequenos (*). Não se podem pois esperar grandes melhoramentos materiaes. Se é preciso calçar ou illuminar uma rua, faz-se uma subscrição entre os seus moradores que concorrem proporcionalmente ás suas posses, como fazem hoje as mais adiantadas associações socialistas. Não se vêem na China demonstrações publicas de opulência e ostentação, pois lhes tem demonstrado a experiencia que a humanidade é invejosa, e que os pobres não vêem com bons olhos os ricos gozar da vida, ostentar os seus palacios, automoveis, e mulheres cobertas de joias nos theatros e nos bailes. Todos os chinas casam, e ao contrario do que acontece

(*) As receitas do Imperio estão calculadas em proxima-mente 500.000 contos.

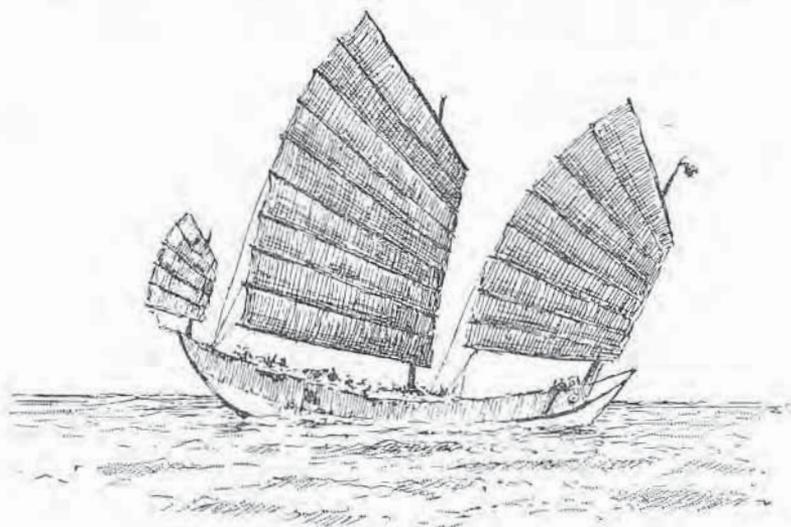
agora nos mais civilizados paizes da Europa ou da America, desejam ter filhos para perpetuar a familia, e terem, segundo a sua religião, os antepassados uma casa na terra pertencente aos seus descendentes quando voltarem. A lei só permite ter mais de uma mulher quando a primeira fôr esteril; tudo o mais é abuso.

E' difficilima a leitura e a escrita chinas; pois apesar d'isso é raro o china, por mais pobre que seja, que não saiba ler e escrever. Os paes enviam os filhos ás escolas sem que a auctoridade tenha de fazer essa fiscalisação.

Sou finalmente de opinião de que se forma uma idéa muito errada na Europa do povo chinez, e que se engana quem o considera inferior ao japonéz ou a qualquer outra raça oriental.

Ao amanhecer do dia 21 avistámos pela proa o farol de Saddle Island; navegámos em direcção ao canal do sul da entrada do Yang-Tzé-Kiang. Já á vista da boia Fairway entrou o piloto a bordo e com maré a favor continuámos a subir este grande rio, o maior da China, e um dos maiores do mundo, com 5.300 kilometros de comprimento, dos quaes 2.875 são navegaveis. Nas aguas vivas do estio é navegável até Hankau para os maiores navios. Pelas 11^h da

manhã, ao entrar no seu afluente Woosung, salvá-mos ás fortalezas que defendem a entrada do rio, salva que nos foi correspondida, içando a fortaleza a nossa bandeira por cima da da China. Subimos o

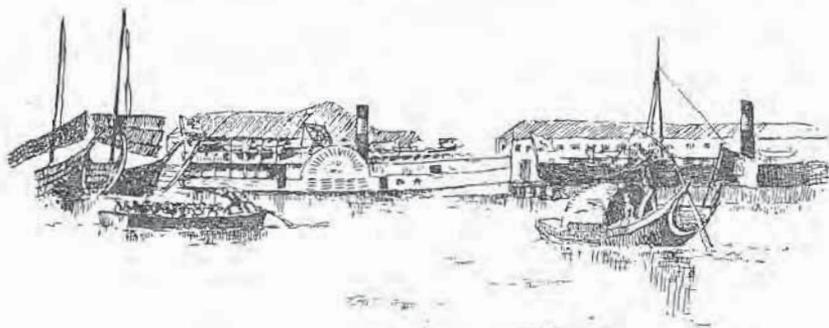


Lorcha china

rio Woosung 14 milhas; proximo de Shanghae entrou a bordo um official da capitania que á 1^h da tarde amarrou o navio em frente da concessão franceza, com 30 braças de amarra de cada ferro.

Shanghae, em china parte superior do mar, é a mais importante cidade internacional do Oriente e a mais rica e a mais divertida, chamada por isso tambem o

Paris da China. Nas tres concessões europeas, ingleza, americana e franceza, habitam mais de meio milhão de chinas e muitos milhares de europeus e americanos, por ordem decrescente, inglezes, japonezes, portugueses (quasi todos macaístas), americanos, alle-mães, francezes, russos, austriacos, italianos e hespa-



Shanghae

nhoes. O commercio exterior de Shanghae regula por 400 mil contos por anno, entram e saem do porto mais de dez mil navios com uns quinze milhões de toneladas. A importação principal é de tecidos de algodão, opio, petroleo, carvão e machinas, e a exportação, seda, chá, pennas, cera, etc.

A cidade possui bellos edificios publicos e particulares, grandes hotéis e clubs, luz e tramways electricos, boas estradas, hippodromo, campos de sport e todos os attractivos de uma moderna cidade euro-

pea. A latitude é de $31^{\circ} 15'$, mas o frio e calor são excessivos, tendo nós tido a bordo, á sombra, $37^{\circ},5$ no mez de julho.

Estavam em Shanghae, quando chegámos, as canhoneiras allemãs *Tiger* e *Luchs* e depois entraram as inglezas *Clio* e *Cadmus*, com as quaes trocámos cumprimentos. No dia 22 de julho veio a bordo o vice-consul de Portugal, Joaquim Fausto das Chagas, e no dia seguinte o commandante dos voluntarios de Shanghae, tenente-coronel A. A. S. Barnes. Não visitei o Tao-tai por estar ausente em Nankin, tratando da questão financeira que preocupava toda a cidade. Devido a grandes especulações feitas com as acções das companhias de borracha, onze bancos chinas estavam prestes a fallir, e atraz d'elles iriam os bancos europeus, se o governo china não soccorresse aquelles.

No dia 27 foi-nos offerecido um almoço no consulado de Portugal, ao qual assistiram alguns consules estrangeiros, e no dia 28 teve logar no Club União uma recepção em honra dos officiaes do *S. Gabriel*, offerecida pela colonia portugueza que consta de umas 3.000 pessoas. Fomos feitos socios honorarios d'este club, assim como do *Shanghae Club*.

Acompanhado dos guarda-marinhas visitámos o observatorio de Zi-ka-wei, a uns oito kilometros da cidade, o mais importante observatorio do Oriente,

e aquelle que mais serviços tem prestado á navegação. Fomos alli muito amavelmente recebidos pelo director, o reverendo Louis Froc, que nos mostrou os differentes instrumentos, as cartas, os systemas



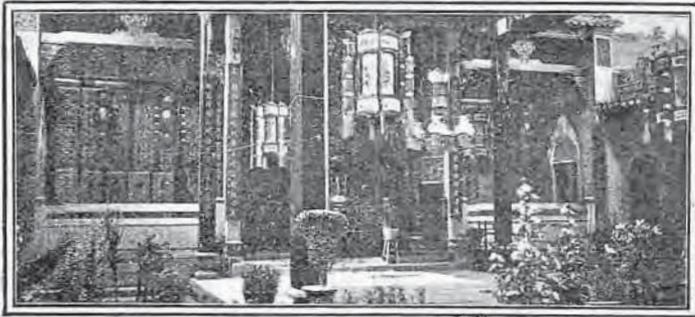
Carro china em Shanghae

de avisos aos navegantes, etc., o que foi muito interessante e instructivo, por isso que n'aquella occasião se approximava de Shanghae um tufão que retardou dois dias a nossa partida. De todas as companhias de navegação se recebiam constantemente recados, perguntando pelo telegrapho ou pelo telephone se os seus navios já podiam sahir. Comprehende-se facil-

mente a responsabilidade de quem tem de responder. Em Zi-ka-wei recebem-se diariamente uns 200 telegrammas meteorologicos, que servem para a confecção das cartas e avisos publicados duas vezes por dia.

Os observatorios astronomico e magnetico foram transferidos para Zosé, a vinte kilometros de Zi-ka-wei; o estabelecimento dos tramways electricos em Shanghae tornou impossiveis as observações magneticas. Vimos a nova luneta meridiana e o serviço da hora para a regulação dos chronometros. A hora é dada em Shanghae tres vezes nas 24 horas, duas de dia por meio de um balão e uma de noite por meio de luzes.

Nos dias 30 e 31 continuou o tufão violento, a ponto de deixarem de partir os paquetes das malas allemã e franceza. A 1 de agosto, depois de consultar o director do observatorio, resolvemos partir. Mettemos em Shanghae 210 toneladas de carvão.



Templo em Fuchau

XXV

De Shanghae a Fuchau

Pelas 6^h30^m da manhã começámos a descer o rio, às 8^h passámos Woosung, e cerca do meio dia largamos o piloto na boia «Fairway». Entrámos no mar da China pela passagem de Steep Island, encontrando mar chão e vento S. bonançoso. No dia 2 continuámos a navegar com muito bom tempo ao longo da costa da China, sempre á vista de terra e por entre as ilhas até ás 6^h30^m da tarde, hora a que fundeámos á entrada do rio Min, a oeste da ilha de Matsu. Pelas 5^h da manhã do seguinte dia, tendo a bordo o pratico china, suspendemos seguindo para a barra. Subimos o rio Min até Pagoda Anchorage, onde ás

7^h30^m amarrámos com 45 braças de amarra de cada ferro.

Corre o rio Min n'um paiz montanhoso, coberto de vegetação; é o mais pittoresco dos rios da China e por isso cognominado o Rheno Chinez. Da foz até



Fuchau — Pagoda Anchorage

ao ancoradouro usual dos navios — Pagoda Anchorage — são umas trinta milhas. Podem ali chegar, esperando maré, navios que demandem até 26 pés. D'aquelle fundeadouro até á cidade de Fuchau percorrem-se mais umas onze milhas, mas o rio tem em alguns pontos apenas um pé e meio de profundidade na baixamar. Fuchau foi o mais importante porto de exportação de chá; hoje esta exportação está reduzida a cerca de metade. Pouco depois de amarrarmos veio a bordo o capitão do porto Charles H. Palmer, um velho e interessante marinheiro inglez, que com-

mandou um dos antigos navios da Companhia das Indias, foi durante dez annos commandante de uma canhoneira china, e immediato do celebre *Great Eastern*, quando aquelle navio se empregou em lançar os primeiros cabos submarinos no Atlantico e no Oceano Indico. No dia 4, acompanhado de alguns officiaes, subi o rio no escaler a vapor até Fuchau, gastando pouco mais de uma hora. A cidade de Fuchau, muito irregularmente construida, tem 624.000 habitantes dos quaes 10.000 são manchus e 200 europeus. Percorremos varias ruas tortuosas e atravessamos a «ponte das dez mil vidas», a mais comprida da China com 301 metros, formada por lages de 14 metros assentes em 40 pilares. Em Fuchau vimos fundeadas grande numero de lorchas, algumas de grandes dimensões, tendo no painel da popa curiosas pinturas. Em Pagoda Anchorage fomos visitados pelo agente consular de Inglaterra dr. W. W. Myers, que nos offereceu um jantar, onde concorreram os principaes homens e senhoras inglezas ali residentes. Durante a nossa permanencia fomos considerados socios honorarios do Club das Alfandegas.



Rada de Macau

XXVI

De Fuchau a Macau e Hong-Kong

Na manhã do dia 5 de agosto saímos de Fuchau e continuámos ao longo da costa da China com mar plano e monção fraca. Passámos os faroes de Ockseu e de Lammock, diminuindo a marcha de 12 a 9,5 milhas, afim de não chegar de noite a Macau, o que era inconveniente para escolher o fundeadouro. Ao amanhecer do dia 7 passámos o semaphorico de Waglan, para onde içámos o signal do nome do navio, e continuando entre as ilhas fundeámos em Macau pelas 10^h da manhã.

Vieram cumprimentar-nos o ajudante do governador, e o commandante da canhoneira *Patria*, capitão-

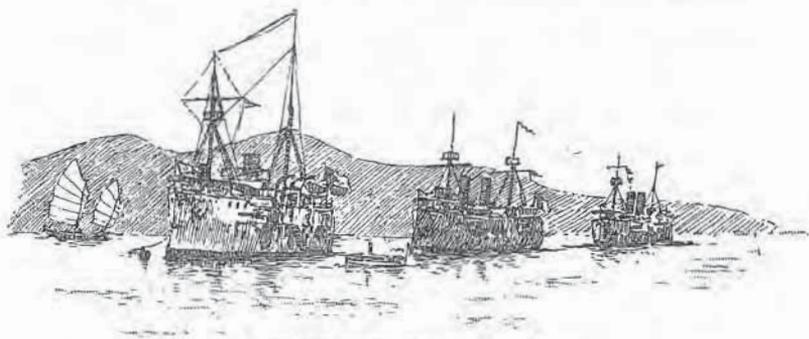
tenente Salazar Moscoso, e visitei o governador Eduardo Marques, o Bispo e a *Patria*. No dia seguinte assistimos a um jantar offerecido pelo governador aos officiaes do *S. Gabriel*, onde concorreram as principaes auctoridades civis e militares, e quinze officiaes e guardas-marinhas do cruzador, ao todo umas cincoenta pessoas. Pelo telegrapho sem fios informámos para Hong-Kong que chegaríamos no dia seguinte pelas 9^h30^m

Em Hong-Kong não ha estação publica de telegraphia sem fios, mas o nosso despacho foi recebido pelo paquete americano *Manchuria*, ali amarrado, cujo commandante muito amavelmente o mandou communicar ao cruzador *Rainha D. Amelia*. Pelas 6^h da manhã do dia 10 suspendemos da rada e seguindo pelo sul de Lantao amarrámos em Hong-Kong pelas 9^h30^m á boia n.º 4, depois de pedir licença ao navio chefe *Vasco da Gama* e de salvar á terra com 21 tiros e ao commodoro inglez a bordo do *Tamar* com 11.

Hong-Kong (valle da agua abundante) é o melhor porto natural que conhecemos, e dos primeiros, se não o primeiro porto do mundo em movimento marítimo. Entram e saem por dia, em média, 60 vapores, e no anno de 1909 entraram mais de 250 mil navios com perto de 18 milhões de toneladas, e saíram 253.670 com 17.812.201, ou seja um

total aproximadamente de 36 milhões de toneladas.

Hong-Kong tem progredido extraordinariamente nos últimos vinte annos. Conquistou-se uma grande



Cruzadores portuguezes em Hong-Kong

porção de terreno ao mar, onde agora existem largas ruas com grandes edificios; a parte alta da ilha, ligada por um caminho de ferro funicular, é a habitação de grande parte dos europeus no verão, e a povoação fronteira Kowloon tornou-se uma importante cidade que está sendo ligada pelo caminho de ferro com Cantão.

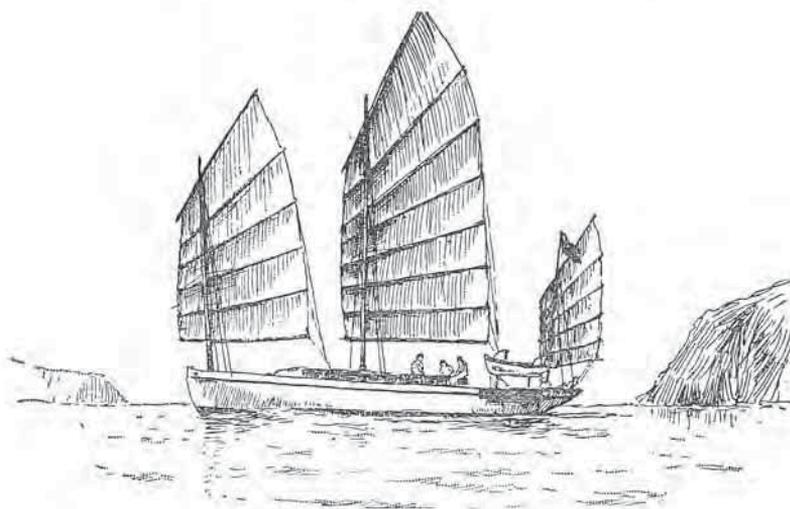
Hong-Kong foi o ponto escolhido por nós para se proceder ás reparações indispensaveis no *S. Gabriel* depois d'uma tão longa viagem, não só por estar a meio caminho, mas pelas facilidades que ali offerecem as docas e officinas e o pequeno custo da mão

d'obra. Além d'isso a presença do cruzador portuguez nas proximidades de Macau não era certamente inutil.

No dia 10 offereceu o consul de Portugal, J. Leiria, um jantar aos commandantes e immediatos dos navios portuguezes na sua bonita residencia, ao qual assistiram os consules da Russia e de Hespanha e as pessoas mais importantes da colonia portugueza, e a 13 teve logar em Kowloon um interessante torneio de tennis entre os portuguezes de Macau e Hong-Kong, ficando os primeiros vencedores. No dia seguinte offereceu o consul um *lunch* aos officiaes do *S. Gabriel* e á noite realisou-se um baile no Club Lusitano. Acompanhado do commandante do *D. Amelia* fui varias vezes ao Peak, onde Lady May, esposa do governador, nos convidára para as suas partidas de *tennis* e recepções ás sextas feiras. Estivemos sobre a cupula do observatorio meteorologico, o ponto mais alto da ilha, e 556 metros sobre o mar, d'onde se disfructa um lindo panorama.

Foi-nos offerecido um jantar e passeio a bordo do yacht *Plover* pelo director do Club Lusitano Leão d'Almada e Castro e M.^{me} Almada. Este yacht, com velas chinas e um pequeno motor, é muito apropriado ao porto, onde as calmas de noite são frequentes. No verão a temperatura é elevada, 26,5 a 34,5 graos, calor humido bastante incommodo. São muito agra-

daveis por isso os passeios por mar e de tarde grande numero de lanchas a vapor saem para as bahias fôra do porto, conduzindo grupos de homens e se-

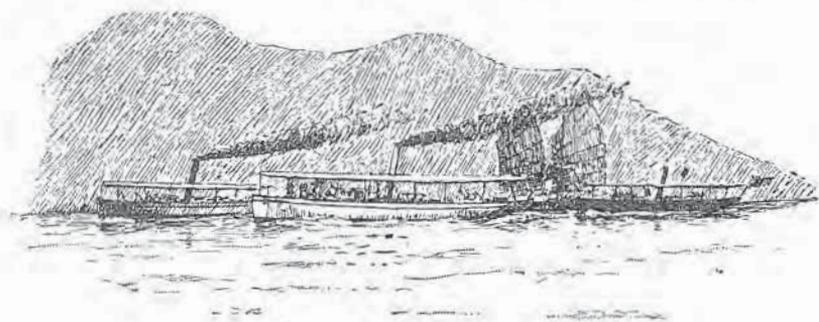


Yacht *Plover* em Hong-Kong

nhoras que vão tomar banho, havendo em seguida *five o'clock tea*. Hong-Kong é o porto onde são mais numerosas e bonitas as lanchas a vapor, que se alugam barato, em geral 1.500 réis á hora. Tomámos parte n'algumas d'estas *bathing parties* a convite de senhoras das sociedades ingleza e portugueza de Hong-Kong; constituem sem duvida o mais agrada vel sport de verão. No dia 24 foi-nos offerecido pelo

governador Sir Francis Henry May, um jantar no Palacio do Governo, ao qual assistiram 24 pessoas.

A 30 entramos na doca n.º 2 de Kowloon e como estivesse içado no observatorio signal de tufão, amarámos o navio, apesar de estar em secco, com es-



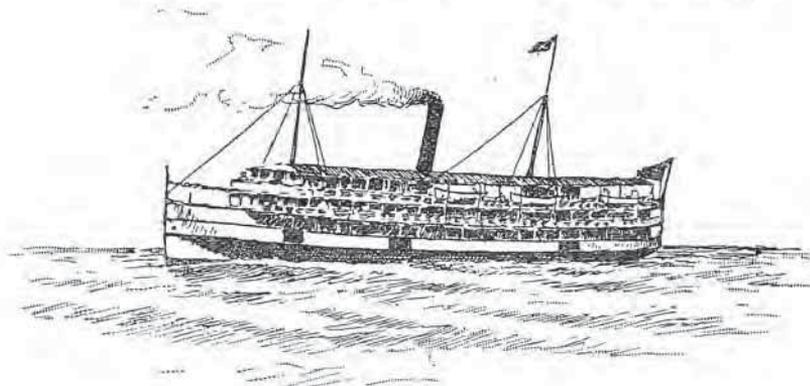
Bathing parties em Hong-Kong

pias de aço de proa e popa, afim de prevenir o caso, que já se tem dado, de a agua do mar encher o dique, saltando por cima da porta-batel, e fazel-o fluctuar. Só permanecemos no dique dois dias por serem insignificantes as obras no fundo, que se resumiam na substituição de algumas chapas de cobre e vedamento das valvulas.

Nos primeiros dias de setembro estive em Macau, a convite do governador, com quem visitei as novas e bem installadas baterias de 15^{cm} Krupp, perto do farol da Guia, e o novo aparelho lenticular do mesmo

farol, illuminado actualmente por um candieiro de quatro torcidas. O farol antigo, o primeiro da costa da China, era tambem de rotação e movido por um machinismo de madeira muito curioso.

Tambem fomos visitar a nova cidade china de



Sui-Tai, vapor da carreira entre Macau e Hong-Kong

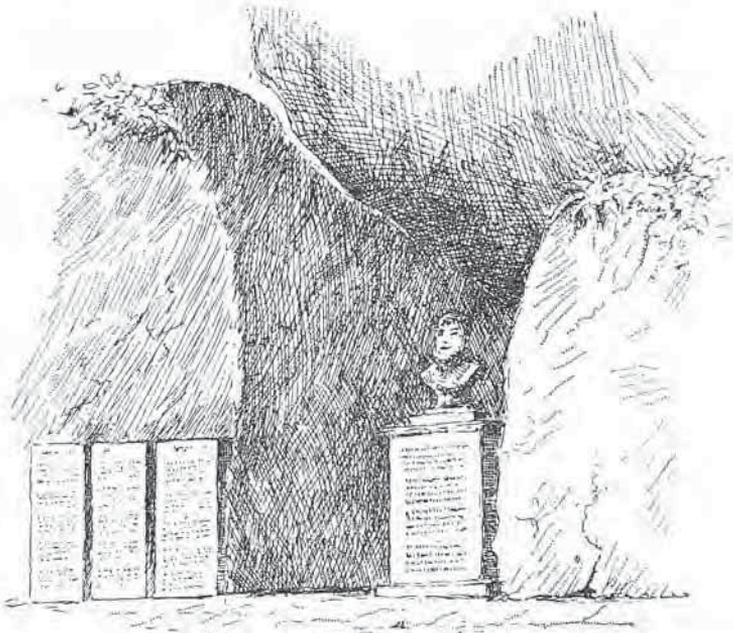
Heung-shao, pouco ao norte das Nove Ilhas. O porto tem pouco mais fundo do que o de Macau e é desabrigado dos ventos de leste e nordeste, que dominam no inverno. Estão construidas duas grandes pontes-caes de madeira, e em terra existe uma larga avenida com boas casas, e varias outras avenidas em construcção ou em projecto. Não me parece que perigüe muito o desenvolvimento de Macau com a fundação d'esta nova cidade, que não tem um bom porto nem serve qualquer região especialmente rica.

A decadencia de Macau provém em grande parte da abertura ao commercio do rio de Oeste em 1897, para onde se deslocaram algumas industrias ali existentes, taes como o fabrico da seda, do chá, dos panchões, etc. Antes d'isso Macau era o entreposto por onde passava o grande commercio d'aquelle rio, que segue agora directamente para Hong-Kong. A cidade de Macau tem melhorado em estradas e passeios, mas a decadencia que se observa, causa tristeza a quem como nós tem por ella grande sympathia. O porto e o canal de entrada estão muito assoriados; mas o volume das dragagens a fazer para obter uma profundidade rasoavel parece-nos ser demasiado grande para poder ser compensado pelas vantagens obtidas. Não quer isto dizer que não se procure obter que os vapores da carreira de Hong-Kong que demandam 8 pés, deixem de encalhar.

Estivemos nos jardins da Gruta de Camões, agora pertencentes ao Estado, bem cuidados e diferentes de quando os visitámos pela primeira vez em 1882. Estava então o busto de Camões dentro de uma especie de nicho de mau gosto e um official do *Africa* escreveu no muro o seguinte:

Quem da Gruta de Camões
Fez um nicho tão nojento,
Merecia que lhe dessem
Dois coices de jumento.

No dia 15 de setembro voltei a Macau, embarcando na lancha *Macau* afim de fazer uma excursão no rio de Oeste e seus canaes, rio que se segue ao



Gruta de Camões — Macau

Yang-tze em importancia commercial. Largámos ás 7 da manhã do dia 16 de setembro e subimos o rio de Oeste até Wing-on, onde fundeámos ás 7^h 30 da tarde. Estão n'este ponto as fabricas de panchões que existiam em Macau. A navegação no rio é impor-

tantissima e vêem-se constantemente grande variedade de lorchas e tankás de todos os feitios imaginaveis. O serviço de passageiros entre o rio e Hong-Kong é feito por grandes vapores fluviaes quasi todos inglezes. Entre os diversos portos do rio navegam muitos *Tus*, que são grandes lorchas sem mastros rebocadas por fortes lanchas de vapor.

Descem tambem o rio de Oeste enormes jangadas

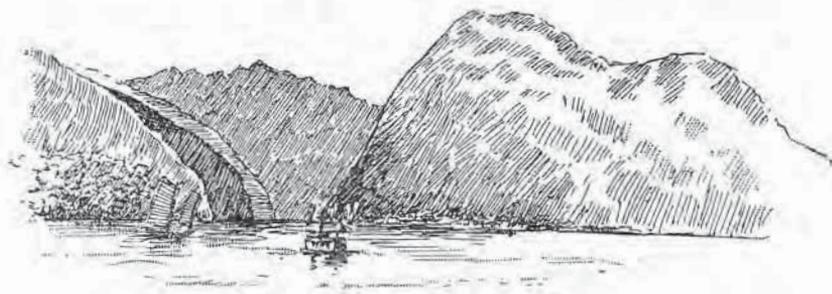


Tu, embarcação do rio Si-Kiang

transportando as ricas madeiras d'aquellas regiões. Quasi todas estas jangadas trazem içada uma bandeira que significa terem um salvo-conducto do chefe dos piratas d'aquella localidade. Parece incrível que, navegando no rio bastantes canhoneiras chinas, além das inglezas, allemã, franceza e portugueza, se consinta um tal estado de coisas, que faz pensar estarem os mandarins locaes de accordo com os chefes dos piratas.

Suspendemos na manhã de 17 e continuámos

subindo o rio. A's 10^h passámos a garganta do dragão, Líng Yang; n'este ponto o rio estreita, correndo durante umas quatro milhas entre montanhas de 500 metros de altura. Pouco antes do meio-dia fundea-

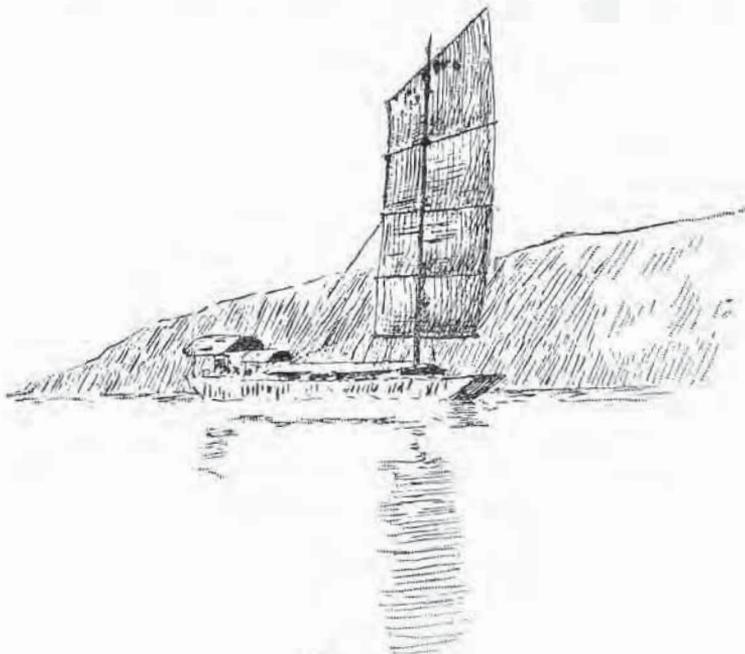


Líng-Yang Gorge no Rio de Oeste

mos em frente da cidade de Shiu-ing, antiga capital do sul da China, tendo hoje uns 25.000 habitantes. A rua principal é muito comprida e paralela ao rio, e ahí comprámos alguns objectos de estanho, industria local, e papagaios de papel muito curiosos. Acompanhou-nos o padre Pitta, das missões, o unico europeu ali residente. N'estas proximidades vêem-se grande numero de pagodes com sete ou nove andares, mas todos abandonados e quasi em ruinas. Dista esta cidade de Macau pelo rio 114 milhas.

Suspendemos no dia 18 ás 8^h da manhã e descendo o rio fomos fundear em Samshui perto do meio dia. Este porto está situado na confluencia de tres rios,

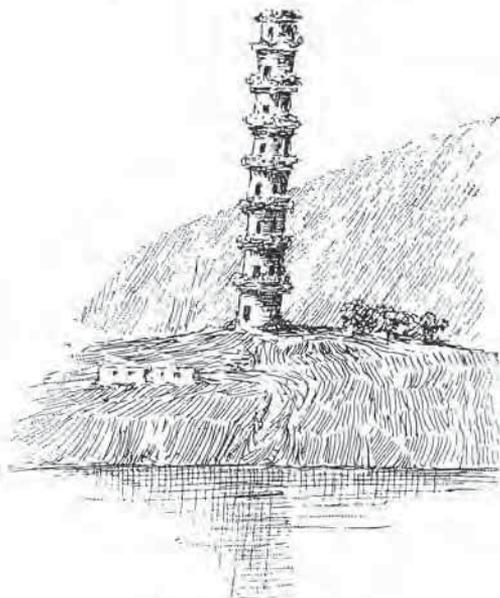
como o seu nome indica. Ha ali um posto de alfandega china, que tem importancia, visto o commercio ser representado por tres milhões de taéis. De Sam-



No rio de Oeste

shui parte um caminho de ferro para Cantão, que dista 30 milhas. Sam-shui é tambem o porto de Sai-nan, importante cidade situada tres milhas mais a lèste, onde fomos no caminho de ferro. Estivemos n'uma casa de chá, onde o seu preço variava não só em re-

lação á qualidade mas tambem segundo as salas em que era tomado, podendo assim um unico estabelecimento servir para varias classes da sociedade que



Pagode de Schiu-hing

não desejem misturar-se. A navegação para o Rio do Norte é feita por umas lorchas especiaes, tendo dois mastros a par, unidos na parte superior, onde armam duas velas; devido á sua pouca profundidade, não navegam vapores n'este rio. Vimos outras embarcações menores levando bufalos a reboque.

Pouco depois das 8^h da manhã do dia 19 começamos a descer o rio em direcção a Kong Mun, onde fundeámos ás 2^h 30^m da tarde em frente da casa da



Embarcação no rio do Norte — Sikiang

Alfandega. E' um porto muito importante, tendo tido em 1909 um movimento de vinte mil lanchas a vapor. Estavam fundeadas duas lanchas-canhoneiras inglezas. O director da alfandega Jozé Loureiro e M.^{ts} Loureiro offereceram-nos um chá na sua resi-

dencia. Embarquei no vapor da carreira *Shiu-on*, que largou às 6^h da tarde, com uma linda noite de luar; passámos do rio de Oeste para o de Cantão pelo estreito canal de Wongmun e às 2^h da manhã amarrámos ao caes em Hong-Kong.

Acabou o *S. Gabriel* o fabrico e as pinturas, met-



Farol de Tchou-ai-Tchau em Sikiang

tendo em seguida 200 toneladas de carvão. No dia 20 entrou em Hong-Kong a esquadra americana, composta dos cruzadores *New-York*, *Albany* e *New-Orleans*, quatro caça-torpedeiros e o navio transporte *Rainbow*. O almirante Hubbard foi muito amavel para connosco, mandando-nos reservar uma boia dentro do porto artificial de Manila. Nos dias 22 e 23 entraram os cruzadores austriacos *Panther* e *Kaiserin Elisabeth*. Offereci um almoço ao commandante e im

mediato do *Kaiserin Elisabeth* que nos tinha obsequiado em Yokohama, e ao guarda marinha americano L. Townsend, filho de Mr. Lawrence Townsend, antigo ministro dos Estados Unidos em Lisboa. Passaram do *S. Gabriel* ao *D. Amelia* quatro guardas marinhas; despedimo-nos do governador e de outras auctoridades; offereceu-nos o consul um jantar. Durante a nossa permanencia em Hong-Kong fomos considerados socios honorarios dos clubs Lusitano e Hong-Kong Club.



Hong-Kong — Vista do porto

XXVII

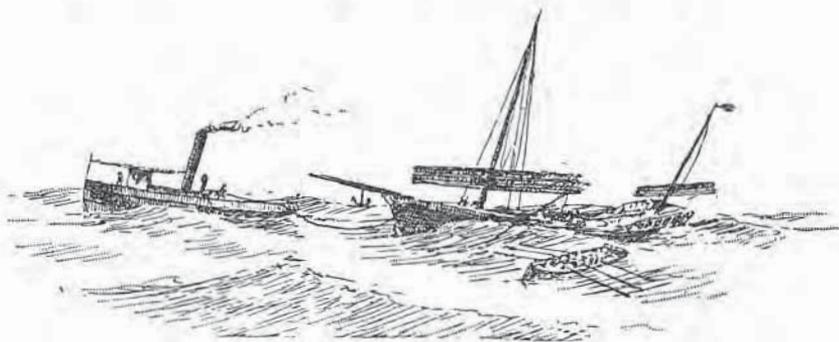
De Hong-Kong a Manila

Com muito bom tempo largámos de Hong-Kong para Macau pelas 8^h da manhã do dia 25 de setembro. Ao passar pelos navios de guerra estrangeiros, tocaram as suas bandas o hymno portuguez, e foi-nos feito o signal de boa viagem. Seguimos para Macau com a velocidade de 13 milhas por hora, fundeando na rada pelas 10^h 45^m. O governador organisou em nossa honra um passeio a Colovane, no qual tomaram parte as principaes auctoridades e familias de Macau, talvez mais de duzentas pessoas, que para ali seguiram na lancha *Macau* e em tres outras lanchas a vapor. A nossa visita a Colovane foi interessante, por se verem ali ainda em ruinas

muitas casas contra as quaes a lancha *Macau* teve de fazer fogo no seu ataque aos piratas. Por essa occasião prestou aquella lancha relevantes serviços. Démos um passeio pelas ruas da povoação e realisaram-se um lunch e uma regata de embarcações chinas.

Tivemos noticias de dois tufões que das Filipinas se dirigiam para a costa da China, o que nos obrigou a demorar a nossa partida para ali. No mez de setembro os tufões são muito frequentes, e poucos dias se passam sem que os observatorios annunciem aquelles temporaes. Já foi difficil o regresso a bordo e o dia 26 amanheceu com chuva, vento, e mau aspecto, motivo pelo qual resolvemos deixar a rada para procurar melhor fundeadouro, logo que possivel fosse. Vieram para bordo n'uma lorcha quatorze presos, entre elles os piratas de Colovane, que a requisição do governador da provincia deviamos conduzir a Timor e Moçambique. O transbordo da lorcha para o navio fez-se com difficuldade n'uma das nossas embarcações e foi impossivel receber-se os volumes pesados. Ás 3^h 30^m suspendemos e fomos procurar o abrigo da bahia de Castle Peak, ao norte da ilha de Lantao, o melhor fundeadouro proximo, onde ancorámos pelas 6^h da tarde em 5 braças de fundo com 45 de amarra. Na tarde do dia 27 seguimos para Hong-Kong, onde amarrámos ás 5

horas a uma boia das docas de Kowloon, depois de ter salvado ao almirante americano. Fui agradecer os cumprimentos ao *Tamar*, navio chefe inglez, e ao *New York*, americano, a bordo do qual fui convi-



Embarque dos piratas

dado a tomar parte n'um *tea* offerecido pelo comandante Lee Jayne a varias senhoras da colonia americana de Hong-Kong.

Em resposta a um telegramma que dirigi ao P.^e Algue, director do Observatorio de Manila, consultando-o sobre o tempo, recebi o seguinte: «Typhoon Northeast Luzon moving Northwest, unless changes direction no danger but strong Westerly squalls.» Resolvemos em vista d'esta communicacão, sair de Hong-Kong para Manila no dia 28. N'aquella epocha do anno fazer a viagem de Hong-Kong para Manila com bom tempo e mar plano seria muito pouco

provavel, como muito bem diz o roteiro allemão: «Die Fahrt von Hong-Kong mit sudostlichem Kurs durch das Sudchinesische Meer, ist sowohl im NO wie im SW Monsun zuweilen des meist von der Seite kommenden Seeganges wegen unbecquem und besonders unruhig in den Zeiten des Monsunwechsels».

Às 8^h da manhã de 28 embandeirámos em arco salvando ao meio dia com 21 tiros, por ser o anniversario de Sua Magestade a Rainha. Foi-nos offerecido um lunch no Hong-Kong Club pelo commandante da Estação Naval, capitão de fragata José da Cunha Lima. Às 3 horas largámos da boia, em direcção a Manila.

Apenas saímos do porto, mandámos envergar o panno latino, para aguentar o navio no balanço provavel, e reforçar as peias da artilharia, embarcações, etc. O vento NNE. começou a refrescar, e o barometro que durante dias se mantivera alto, a descer. Estas indicações faziam já suppôr que entravamos na area d'uma tempestade rotatoria. Para seguir as regras estabelecidas deveriamos pôr de capa e observar as mudanças de direcção do vento e o baixar do barometro. Sabiamos, porém, pelo P.^o Algue que o tufão saíra do NE. de Luzon e pelas cartas de ventos americanas, inglezas e allemães que tinhamos a bordo, que os tu-

fões que partem do N. de Luzon nunca passam para o sul da linha que une aquella ilha com Hong-Kong. Tinhamos, pois, quasi a certeza que não passaríamos pelo semi-circulo perigoso, e que, continuando ao nosso rumo 37° SE., o centro passaria por bombordo. Diz o dictado que: «quem nunca se arriscou, nem perdeu nem ganhou», e nós desejavamos ganhar tempo aproveitando o vento favoravel. Pela meia noite o mar já crescera muito, e o navio, apesar do panno, dava grandes balanços. Cerca das 3^h da manhã de 29 partiram-se a carangueja grande e o mastareu. Corri com a popa ao mar para diminuir o balanço, enquanto se peavam os paus e cabos, que só ao amanhecer se arriaram; tive receio de que fazendo este serviço de noite, houvesse qualquer desastre. Na manhã de 29 arriou-se o apparelho do mastro grande; o barometro começou a descer mais rapidamente, o mar a cavar-se mais, e os aguaceiros a adquirirem uma terrivel violencia. A agua do mar levantada pelo vento misturava-se com a chuva, cerrando a atmospheria de tal modo que tinhamos constantemente de apitar. O navio portava-se bem com o mar da alheta, entrando por vezes grande volume de agua das vagas, que batiam contra os reductos das peças da ré. Pelo meio dia estava o barometro em 742^{mm},7 millimetros, e calculámos pelo barocyclonometro que o centro se achava pelo travez de

bombordo a umas 40 milhas. A partir da 1^h da tarde começou o barometro a subir e o tempo a melhorar sensivelmente, rondando o vento para o sudoeste.

Assim terminou a nossa passagem por este tufão, que teve a vantagem de dar aos officiaes e guardas marinhas uma lição pratica de meteorologia maritima, e o inconveniente de produzir algumas avarias, a mais importante das quaes foi a perda do mastareu grande, e a inutilisação temporaria do nosso telegrapho.

O dia 30 amanheceu com fortes aguaceiros do sul e vaga d'esse vento. Ás 6^h avistou-se terra por BB; ás 7^h 20^m conseguiu-se observar o sol, cuja recta d'altura nos fez reconhecer a terra e rectificar a nossa derrota, que vinha estimada desde Hong-Kong. Seguindo ao logo da costa oeste de Luzon, sempre com vento sul forte e aguaceiros, passámos ao meio dia duas milhas a oeste do farol Kapones e demandámos a entrada da grande bahia de Manila. Poz-se á cunha o antigo mastareu grande. Fizemos ao semaphorico do Corregedor o signal do nome do navio, e pelas 6^h da tarde amarrámos á boia dentro do porto artificial de Manila, com 51 horas de viagem de Hong-Kong, sempre debaixo de mau tempo, mas trazendo uma velocidade média superior a 12,5 milhas por hora. A esquadra americana que veio atraz de nós,

não poudé manter a sua marcha, apesar dos seus menores navios terem quasi o dobro da tonelagem do *S. Gabriel*.

Manila, capital da ilha de Luzon e das Filippinas, é uma das principaes cidades do Oriente. Tem tido o pouco invejavel privilegio, de ser frequentemente visitada por tufões, tremores de terra, cholera e peste; mas é provavel que os Estados Unidos, como de costume, consigam melhorar as condições sanitarias. Por causa dos tremores de terra, a maioria das casas são de madeira, tendo apenas o primeiro andar de alvenaria. A população de cerca de 250 mil habitantes compõe se de tagalos, mestiços, hespanhoes e uns 30 mil estrangeiros, na maior parte chinas. Apesar da temperatura elevada, a media é de 27°, o clima não é insalubre. Em 1905 já a importação excedia trinta mil contos e a exportação era de mais de trinta e tres, na maior parte de assucar, tabaco, canhamo, cigarros, copra e coconote. Além do porto artificial tem os Estados Unidos introduzido importantes melhoramentos, como a nova canalisação da agua, illuminação, estradas, etc.; mas no paiz ha a luctar com o character indolente dos indigenas.

O major-general mandou o seu ajudante, capitão de cavallaria Robert C. Foy, cumprimentar-nos; retribuí esta visita e visitei o governador que estava ausente e o consul de Portugal Maurice Lowenstein.

No dia 2 de outubro fui n'uma lancha de vapor ao arsenal de Cavite, nove milhas distante, cumprimentar o director do arsenal, capitão de mar e guerra Mertz, e pedir-lhe para me ceder 150 toneladas de carvão do governo, para o que eu tinha uma auctorisacão do secretario da marinha em Washington. No dia seguinte voltei ali para cumprimentar o almirante Hubbard que tinha chegado com a sua esquadra, e recebemos a bordo a visita do commandante em chefe do exercito das Filipinas, que conta de 17 a 18 mil homens, major general William P. Dewall. Fui agradecer ao P.^e Algue, director do Observatorio, o telegramma que me havia enviado e pedir auctorisacão para ali mandar os guardas marinhas, ao que da melhor vontade accedeu.

O Observatorio de Manila, situado na latitude de $14^{\circ} 35'$ N. e longitude $120^{\circ} 58'$ E, é muito importante não só pela sua situação geographica mas pelos estudos ali feitos sobre os tufões do mar da China. Os instrumentos são muito perfeitos, sendo os principaes: um sismographo dando as oscillações terrestres segundo as direcções N, S, E, W, e os movimentos horizontaes e verticaes, durante o abalo; junto está uma pendula; o sismographo regista aquelles movimentos sobre uma folha coberta de negro de fumo, ficando n'ella egualmente registadas as horas, de minuto em minuto, por meio de uma ligacão ele-

ctrica com a pendula; um anemometro quadrupulo registador da direcção e velocidade do vento, horas de sol e quantidade da chuva; um anemo-cinographo, registando a velocidade do vento; um barometro padrão de mercurio e outro registador, dando somente a variação de pressão; finalmente dois anemometros registadores, um da velocidade e outro da direcção do vento.

Todos estes apparatus registadores estão electricamente ligados aos anemometros e pluviometros collocados n'uma parte alta do Observatorio. Encontra-se no Observatorio um grande equatorial, cuja objectiva tem 49 centimetros de diametro, sendo faeis os movimentos em azimuth e altura, e ficando pela sua disposição bem equilibrado em todas as posições. A cupula tem movimento electrico e ha um mostrador que permite collocar o apparatus na posição devida, para ter um astro a uma dada hora no campo da luneta. Para isso bastará determinar para essa hora a declinação e a ascensão recta do astro e collocal-as no mostrador. Ao equatorial pode adaptar-se um apparatus photographico, mandado construir para a passagem do cometa de Halley. Um movimento dado ao equatorial por um apparatus de relojoaria permite conservar o astro durante horas no campo da luneta. Ao equatorial pode adaptar-se um espectroscopio, munido do respectivo prisma refractor. O espectros-

copio tem um microscopio para a observação directa, dando as dimensões do espectro approximadas a millesimos de millimetro. Tambem por um apparelho photographico se pode obter a imagem do espectro, havendo então um apparelho micrometrico para o medir, approximando até decimos millesimos de millimetro. Para observar a passagem meridiana das estrellas ha uma luneta astronomica meridiana. Um chronographo ligado a uma pendula regulada regista electricamente a passagem de uma dada estrella na luneta, e obtida pelo calculo a hora exacta da passagem meridiana, tem-se assim um meio de regular a pendula. Ha ainda quatro pendulas reguladas, dando duas o tempo medio, e as outras duas o tempo sideral. Uma das indicadores de tempo medio, é uma sideral, e regulada modificando-lhe a marcha pela pressão do ar existente n'um balão onde se move a pendula. Cada 10^{mm^3} de ar fazem mudar a marcha de $0^{\text{s}},2$. No interior do balão vê-se um thermometer de maxima e minima. A marcha da pendula para tempo sideral é de $0^{\text{s}},015$, e a da pendula para tempo medio é de $0^{\text{s}},008$. Varios thermometers collocados ao ar livre dão a temperatura á sombra e ao sol, dando outros as temperaturas a profundidades variaveis entre um e dois metros, tendo-se achado que a $2^{\text{m}},5$ ella se conserva constante. A pendula em que a marcha é modificada pela pressão do ar dentro

d'um balão, onde a pendula se move, tem uma disposição electrica, que permite que a corda gasta em cada 25 ou 30 segundos seja immediatamente renovada, conhecendo-se que está fraca a bateria electrica, quando a corda renovada é correspondente apenas a 22^s. D'este modo, desde que haja corrente electrica, a pendula trabalha sempre. Existem tambem varios barometros, barographos, um theodolito photographico das nuvens e mais aparelhos de menor importancia.

N'um mappa traçado n'uma louza regista-se diariamente, ás 6^h da manhã, as trajectorias dos tufões e os centros de alta e baixa-pressão. Nas ilhas Filipinas ha cerca de 40 estações de observação, e o Observatorio recebe telegrammas diarios de cerca de 70 estações. As informações para a navegação são dadas todos os dias ao meio dia e publicadas nos jornaes. Mensalmente é publicado o Boletim do Observorio. O Observatorio magnetico teve de ser removido para outro local.

Foi-nos offerecido um lunch pelo consul de Portugal na sua bonita residencia fóra da cidade, percorrendo nós mais tarde de automovel o novo bom acampamento Mac-Kinley e os clubs do Polo, University, Army and Navy e Manila, dos quaes fomos feitos socios honorarios, e o agradavel passeio da Luneta, à beira-mar, onde quasi todas as noites toca uma

banda indigena que tem fama de ser a melhor do Oriente. Démos um outro passeio de automovel a New Port, praia que vae ser ligada a Manila por uma linda avenida á beira-mar, e assistimos a alguns dos bailes publicos, onde, em grandes pavilhões, europeus e indigenas vão dançar com raparigas indigenas e mestiças a quem pagam um tanto á hora.

Largámos de Manila ás 6^h da manhã do dia 5 de outubro e pouco depois fundeavamos em Cavite perto da esquadra americana, onde mettemos carvão. Durante a faina de carvão, veio a bordo o ajudante do general, encarregado de me communicar graves noticias recebidas de Portugal com respeito á revolução. Disse-me que, no caso de ter receio de qualquer sublevação da guarnição, poderia ficar no meio dos navios da esquadra americana. Respondi-lhe que tinha a maior confiança nos meus officiaes e marinagem. Mandeí immediatamente um telegramma pedindo noticias, ao qual não recebi resposta.

As 5^h da tarde suspendemos e seguimos para Manila, onde amarrámos á boia uma hora depois. Preparamo-nos para partir e na manhã de 8 largavamos a boia, começando a navegar em direcção a Timor.



Uma rua de Dilly — Timor

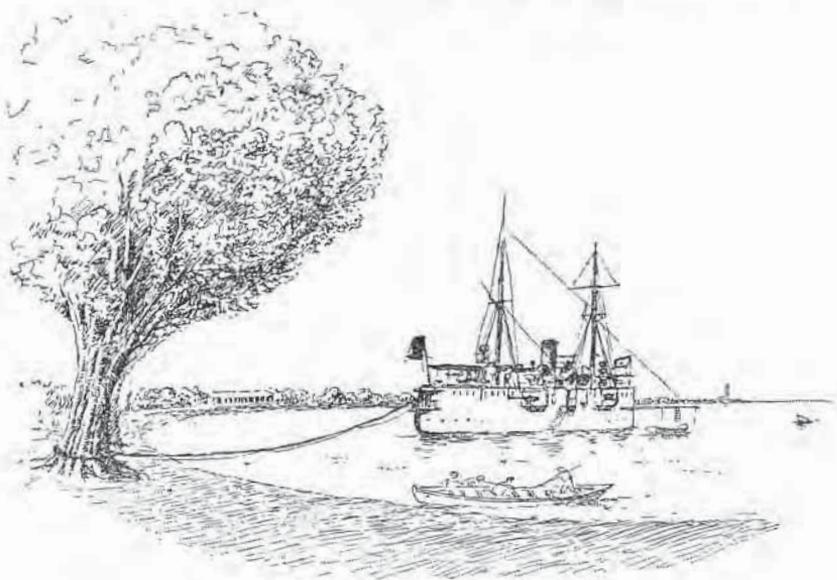
XXVIII

De Manila a Dilly (Timor) por Zamboanga

Com chuvas, calmas, e mar plano, navegámos para o canal de Mindoro, que passámos durante a noite. No dia 9 atravessámos o mar de Sulu e na manhã de 10 entrámos no estreito de Basilan, fundeando pelas 9^h 30^m em frente de Zamboanga. Communicámos com a terra para receber e transmittir telegrammas, veio a bordo cumprimentar-nos da parte do general o major Frederick Perkins, e á 1^h continuámos a nossa derrota.

De tarde, aproveitando a proximidade do equador magnetico, compensou-se a agulha padrão. Atravessámos no dia 11 o mar das Celebes com calma e mar plano. Pelas 3^h da manhã do dia 12 transpu-

zemos a passagem de Banka, entrando no mar das Molucas, d'onde saímos para o mar de Banda pelo estreito de Buru na manhã de 13. No dia 14 de manhã avistou-se pela proa a ilha de Wetta e com muito bom tempo, continuámos a navegar em direcção a Dilly, fundeando pelas 5^h da tarde no

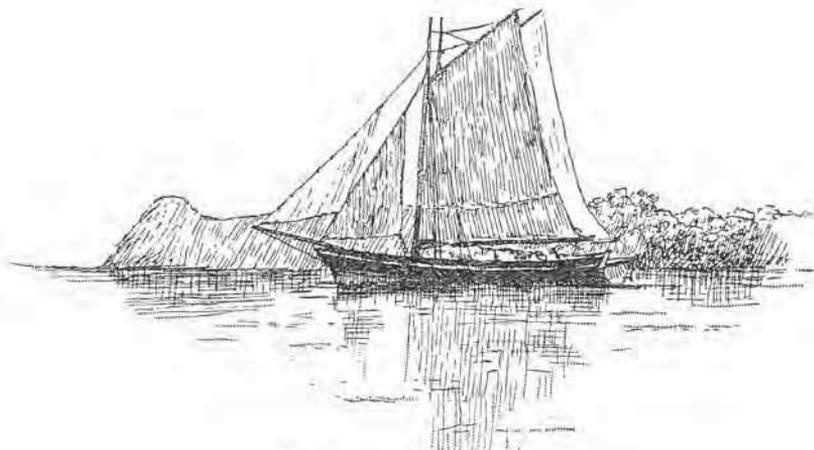


O S. Gabriel em Dilly — Timor — fazendo aguada

porto interior e amarrando da popa para as arvores em terra como é costume.

Veio a bordo o commandante do vapor *Dilly*, primeiro tenente Montalvão, e visitamos o governador

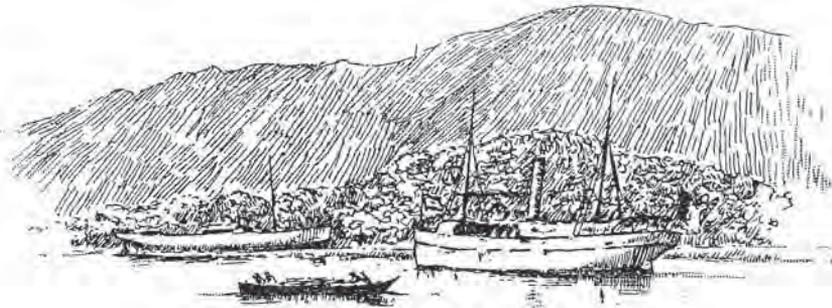
Soveral Martins. Dilly presta-se a vir a ser uma bonita cidade. Tem ruas largas e bem alinhadas, boa agua canalizada da montanha, que os navios facilmente recebem por uma mangueira; e logo que se aterrem os pantanos e se aperfeiçoem os esgotos, as



Corcôras, embarcações de Timor

condições hygienicas devem melhorar muito. A residencia do governador em Lahane, na encosta, e o hospital um pouco mais acima, estão muito bem situados. O commercio e os rendimentos da ilha téem augmentado havendo já saldo a favor. Dificultam o desenvolvimento d'esta colonia a grande distancia e a falta de communicações com a metropole, e prejudicam-na o facto de serem enviados para ali a cumprir

degreo peggimos elementos. No dia 16 offereceu o governador aos officiaes do *S. Gabriel*, um jantar ao qual assistiram as principaes auctoridades. Dadas as circumstancias anormaes em que se encontrava o nosso paiz, solicitou o governador a ida do cruzador a Port Darwin, o ponto mais proximo onde havia telegrapho, a fim de recebermos ordens, no que con-
cordei.



O novo e o velho *Dilly*, vapores do Estado em Timor

XXIX

De Dilly a Port Darwin

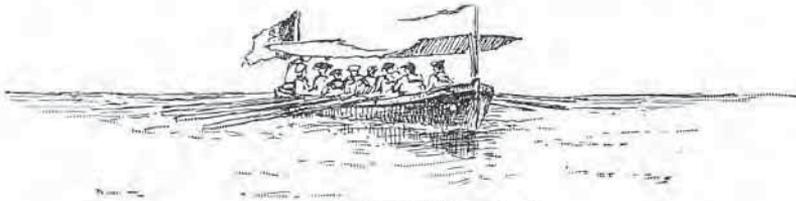
Saímos de Dilly na tarde do dia 17 de outubro, e navegando ao longo da costa de Timor com bom tempo e velocidade económica, dobrámos a ponta léste da ilha pelas 2^h (a. m.) de 18. A's 7 da manhã do dia 19 avistámos a costa da Austrália e pouco depois o farol de Charles Point; navegámos a entrar no porto e fundeámos em frente de Palmerston em 10 braças de fundo no ancoradouro aconselhado pelo roteiro. Vieram cumprimentar-nos o secretario do governo Mr. Nicholas Holtze, o capitão do porto W. G. Stretton e o consul de Portugal Van Brown. De tarde suspendemos e fomos fundear perto da ponte do caminho de ferro, para facilitar as commu-

nicações com a terra. Só ali ha bom desembarque, mas as correntes de maré são violentas, attingindo 5 milhas por hora, devido á grande amplitude, de 22 a 24 pés nas sizygias. Visitei o governador do Territorio Mr. Justice Mitchell, que foi para conosco muito amavel, fazendo-nos todas as facilidades e vindo quasi todos os dias ao caes buscar-nos para passear nas suas carruagens, vendo no campo durante estes passeios muitos bandos de cangurús, papagaios e catatúas.

No dia 22 poz-se á cunha um novo mastareu grande, construido a bordo pelo carpinteiro, de dois paus que em Manila adquirimos, e montou-se o fio areo do telegrapho que ficou prompto a funcionar.

Foi-nos offerecida pelo governador uma caçada aos cangurús. Saímos de Palmerston ás 7 da manhã em dois *buggies*, carros australianos de quatro rodas, leves, e fortes, e fomos caçar no *jungle*, a uns 20 kilometros da cidade. No caminho encontrámos curiosos formigueiros a que dão o nome de *meridian*, por estarem todos orientados na direcção NW-SE. A região é toda arborisada, sendo eucalyptos a maioria das arvores. N'uma povoação de indigenas arranjàmos batedores e em varias batidas matámos dois cangurús e erramos muitos. Perto do matto fechado do *jungle* foi-nos servido um lunch, findo o qual descançámos á sombra, sempre

com cuidado nas sanguessugas, muito abundantes ali, que se introduzem nas pernas, só se dando por isso, quando se vê ou sente correr o sangue. Regressámos a bordo antes do pôr do sol e tivemos ocasião de provar a carne de cangurú que se compara no gosto á do veado. Offereci um chá a bordo ao gover-



Port Darwin – Visita do Governador

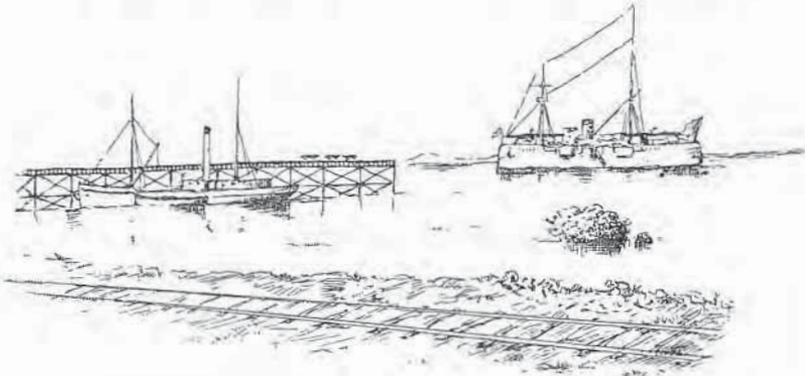
nador e sua familia que passearam na minha canoa, cujas velas vermelhas fizeram sensação.

A Australia, por muitos considerada um continente, abrange uma superficie dentro da qual caberia á larga toda a Europa. Os climas variam muito, e se no sul se pode dizer com Mark Twain, que a Australia só differe da Inglaterra em se andar de chapéu de palha e comer morangos em janeiro, no norte o clima é perfeitamente tropical. A cidade de Palmerston, situada em Port Darwin, é a capital do Territorio do Norte, pertencente á Australia do Sul. Este territorio abrange um quinto da superficie da Australia, e a sua area é egual a duas vezes

e meia a da França. A população é, porem, insignificante, comparada com a extensão do territorio. Europeus e chinas pouco excedem tres mil, constituindo os chinas mais de metade d'este numero. E' difficil saber ao certo o numero de aborigenas, os quaes vão successivamente desaparecendo: supõe-se existirem actualmente uns 18.000. A falta de braços difficulta enormemente o desenvolvimento d'este paiz, que pode ser aproveitado para um grande numero de culturas. O governo australiano não consente, porem, a immigração das raças de côr, e o partido do trabalho que nas ultimas eleições tivera a maioria, quer prohibir o trabalho á raça amarella, o que me parece grande injustiça, por isso que alguns dos seus membros pagaram ha annos 50 e 100 libras para poderem ali entrar. Resulta d'estes factos que os salarios são muito elevados, ganhando qualquer trabalhador 10 shillings por dia. Um dos motivos pelo qual o carvão, apesar de mau, é ali caro custando 3 libras a tonelada, é o elevado salario dos carregadores. Actualmente a pesca é exercida por chinas. E' provavel, porem, que lhe sejam em breve cassadas as licenças, e então deixará de haver peixe no mercado de Palmerston. Seria talvez boa occasião para irem ali estabelecer-se pescadores algarvios, a quem o clima, quente mas salubre, não seria prejudicial.

Põr Port Darwin saíram no anno de 1909 minérios de cobre, prata, estanho, wolfram, etc., no valor de 200 contos de réis, alem de uns 180 contos de ouro e 50 de perolas, pescadas por 30 palhabetes, um vapor, e seis canoas. A riqueza principal consiste, porem, nas grandes pastagens onde se cria o gado. Em 1909 sahiram por Port Darwin 37.492 cabeças de gado bovino e 693 cavallos, no valor de perto de 900 contos. Quando haja quem trabalhe nos campos, a agricultura deve produzir muito. Na Australia existem umas 10.000 especies vegetaes, 8.000 já classificadas, muitas mais do que em toda a Europa. Todas as plantas da Europa se aclimam ali com facilidade, e o trevo escocez tornou-se tão incommodo, que o governo tem tido de gastar largas sommas para o exterminar. A fauna da Australia ainda é mais curiosa do que a flora. Na Australia, como animaes indigenas, não ha orangotangos nem bois, antilopes, veados, rhinocerontes, elephantes, porcos, gatos, lobos, rapozas, lebres, etc. Abundam, porém os marsupiaes, tendo nós visto grande numero de cangurús, alguns dos quaes attingem 1^m,50 de altura e 100 kilogrammas de pezo. Os animaes europeus dão-se em geral bem, tendo os coelhos devastado as plantações. Possue a Australia 650 especies de aves, ao passo que a Europa apenas conta 500.

De Port Darwin para Adelaide existe uma estrada com duas mil milhas de extensão. Parte d'esta distancia já se percorre hoje de caminho de ferro; a partir de Adelaide estão construidas 600 milhas,



Port Darwin

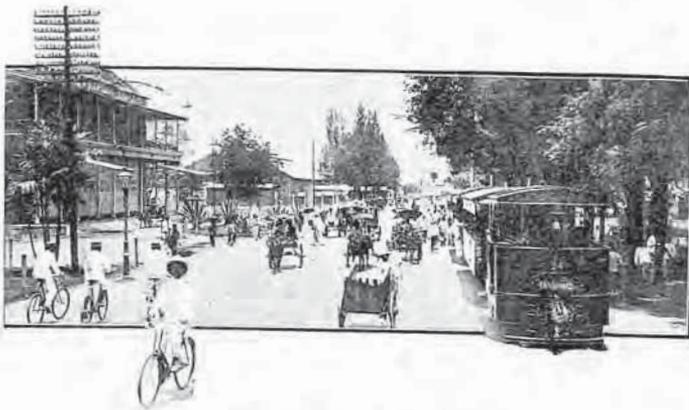
e a partir de Port Darwin 140. A ponte do caminho de ferro de Port Darwin é muito importante, visto que a amplitude das marés attinge 7^m,30 e a ella atracam os maiores vapores. Tem, porem, o defeito de ser em T, de modo que todos os wagons têm de girar n'uma plataforma.

Tendo recebido no dia 25 ordem para continuar a viagem, despedi-me do governador. M^{te} Mitchell muito amavelmente levou-me até ao caes na sua caruagem, e cerca do pôr do sol suspendemos e começámos a navegar em direcção a Timor.

Ao amanhecer do dia seguinte avistou-se a ilha e ao meio dia fundeámos no canal entre a pequena ilha Nusa Besi e Timor, para demorar quatro horas e não chegar de noite a Dilly. Alguns indigenas que estavam na praia, esconderam-se no matto; mandámos um escaler a terra procurar esponjas, mas poucas encontrou. Às 4^h da tarde continuámos ao longo da costa em direcção a Dilly, onde fundeámos na manhã seguinte. Para economisar combustivel fizemos esta viagem só com uma caldeira e navegando com a velocidade de 8,3 milhas por hora; consumiamos assim por dia menos de 10 toneladas, o que corresponde a 49,5 kilogrammas por milha navegada. Ao preço do bom carvão americano que mettemos em Manila, a 6 dollars a tonelada, custou-nos 297 réis. É difficil um navio de 1850 toneladas navegar mais barato.

Offereci no dia 28 um jantar ao Governador, ao commandante do vapor *Dilly* e ao capitão do porto, os tres officiaes de marinha que estavam em Timor.

Foi Timor a primeira colonia portugueza que visitámos depois da revolução; comecei então a observar que a mudança de instituições servia de pretexto, nas nossas colonias, para certos elementos subversivos tentarem promover a desordem e indisciplina.



Pasar Besar — Surabaya

XXX

De Dilly a Surabaya

Com optimo tempo saímos de Dilly na manhã de 29 de outubro, e seguimos o paralelo de 8° S. em direcção a Surabaya. Ao meio dia de 1 de novembro passámos em frente do estreito de Lombok, e continuando com velocidade economica fundeámos em Surabaya pelas 11^h da manhã do dia 2.

A ilha de Java é a mais rica e importante das possessões hollandezas, as quaes na Oceania comprehendem uma area igual a tres vezes e meia a do imperio allemão na Europa, tendo uma população de perto de 38 milhões de habitantes, dos quaes 76:000 europeus. Java, apesar de não ser a maior das grandes

ilhas do archipelago de Sunda, é, como disse, a mais importante e conta 30 milhões de habitantes. Existem n'esta ilha 45 vulcões, dos quaes 28 em actividade, altissimas montanhas, excedendo algumas 3:000 metros de altitude, e uma muito rica e variada flora, desde as palmeiras e coqueiros que crescem á beira-



Industria javaneza — Pintura de pannos

mar, até ao musgo da flora alpina dos tropicos que se encontra nas montanhas. A principal riqueza agricola divide-se entre o café, chá, cacau, canella, pimenta, assucar, arroz e copra. Posto que a capital da ilha seja Batavia, Surabaya é a mais importante cidade commercial, devido á região de que é centro, e á excellencia do seu porto. Diz-se que a origem do nome da cidade é proveniente das palavras portu-

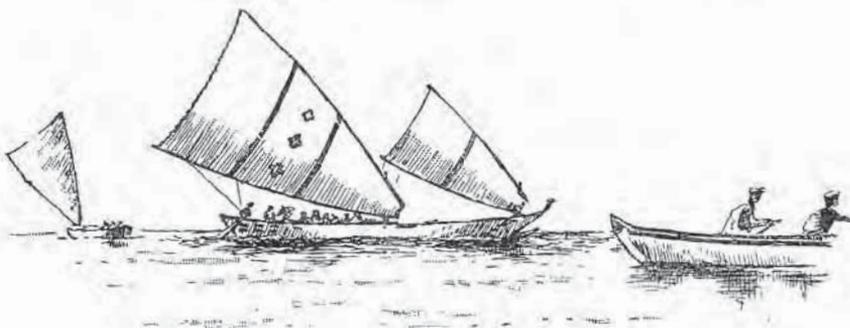
guezas *Segura bahia*. Parece, porém, mais provável que a origem seja javaneza, como Soera Karta, e que queira dizer «cidade dos crocodilos». As armas da cidade representam dois crocodilos. O porto é muito frequentado por vapores de commercio de todas as nações, e por curiosas embarcações indígenas, que navegam para a ilha Madura, em frente da cidade, e para os portos da costa. Existe um arsenal de marinha, onde trabalham 1.500 operarios, uma doca secca e officinas com o ferramental necessario para emprender quaesquer reparações. Estava em construcção em Amsterdam uma doca fluctuante para navios até 14.000 toneladas.

Diz-se que a cidade foi fundada por Raden Rachmat, primo do principe de Modjopait, e chefe de tres mil familias. A segurança do porto, e a situação da cidade sobre o rio Kali Mas (rio do Ouro) fizeram que depressa se desenvolvesse. Começou por ser governada por chefes indígenas, que se tornaram vassallos de Deniak e depois de Mataram, o que sempre contrariou os habitantes e deu logar a varias revoluções e guerras, em que tomaram parte tropas da Companhia das Indias Neerlandezas. Depois da revolta dos chinas, em 1740, o governo foi cedido pelo principe de Mataram á Companhia, e desde então Surabaya é a séde do governo de léste de Java.

Depois de fundearmos, vieram cumprimentar-nos

um official da parte do chefe do porto, Kapitein Luitenant ter Zee C. de Lussanet de la Sablonière, e o chefe de serviço de torpedos Luit. ter Zee J. W. de Wal.

Visitámos em terra o Residente, o director do arsenal e o consul de Portugal Franciscus W. de Ryk.



Embarcações javanezas

Sahiram do porto para exercicios o cruzador *Holland* e um grupo de torpedeiros, ficando apenas o navio-deposito e antigo couraçado *Koning der Netherlander*. Pelo commandante d'este navio fui convidado para um interessante passeio aos arredores da cidade, muito pittorescos, devido aos cursos d'agua e á linda e variada vegetação. O consul de Portugal offereceu-nos um jantar e fomos considerados socios honorarios dos clubs Marine e Surabaya. Este ultimo club, d'uma construcção apropriada ao clima

e dentro d'um jardim, é o ponto de reunião da sociedade elegante no fim da tarde. Varias vezes por semana toca uma banda, dança-se n'um grande pavilhão e patina-se no *Skating Rink*.

Mettemos 100 toneladas de carvão australiano, o sufficiente para nos levar com segurança até Singapura, onde o combustivel é melhor e mais barato. Por falta de tempo não nos foi possível visitar o sanatorio de Tosari e o celebre vulcão Bromo situado a uns 2.400 metros acima do nivel do mar, sem duvida uma das mais bellas excursões de Java. Estiveramos ali em 1887, ocasião em que subimos á cratera e percorremos o mar de areia, planicie circular, formada por uma areia negra de lava com uns oito kilometros de diametro, sobre a qual se levantam os cones do Bromo e d'outros vulcões extinctos.

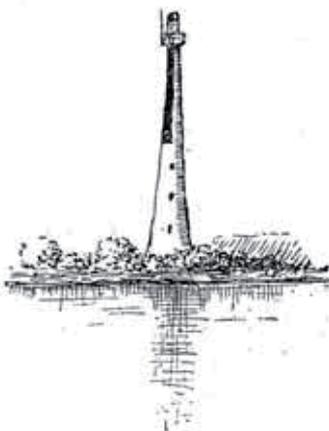


N'um templo

XXXI

De Surabaya a Singapura

Pelas 9^h da manhã do dia 6 de novembro saímos do porto pelo canal do norte em direcção a Singapura. Encontrámos n'esta passagem varias barragens ou *jettées* de madeira, construidas com o fim de augmentar a corrente e varrer o canal da barra. Tambem vimos um vapor que reboca um arrasto com o fim de romover o lodo do leito do canal. Este lodo é muito molle e vapores ha que entram calando mais 0^m,25 do que o fundo. E' possivel que se conseguisse melhorar a entrada do porto de Macau, empregando um processo analogo. Na manhã do dia 7



Farol de Stimpil — Java

marcámos pelo travez de estibordo o barco-farol de Sambar Point, em Borneo, entrando no estreito de Karimata, d'onde saímos pela 1^h da manhã de 8 para o mar da China. Alem do ponto ao meio dia, determinámos a posição do navio ás 5^h da tarde por uma altura meridiana da lua e pelo sol, ás 6^h 40^{ma} por meio de duas rectas de altura das estrellas Vega e α do Grou, e ás 11^h da noite por meio de duas marcações do farol Jang, que fomos avistar para d'ali soltar o rumo a demandar a entrada do estreito de Rhio.

Pois apesar de tudo isto, quando ás 4^h 30^m da manhã avistámos o farol de Little Karas, á entrada do estreito, observámos que a corrente nos tinha deslocado 7 milhas n'uma direcção perpendicular ao caminho. Todos os cuidados são poucos n'estes mares, cheios de baixos e correntes variaveis. A's 6^h da manhã passámos a meia milha do farol Little Karas, entrando no estreito de Rhio, d'onde saímos ás 9^h. Pouco depois das 10^h fundeavamos em Singapura, no quadro dos navios de guerra.

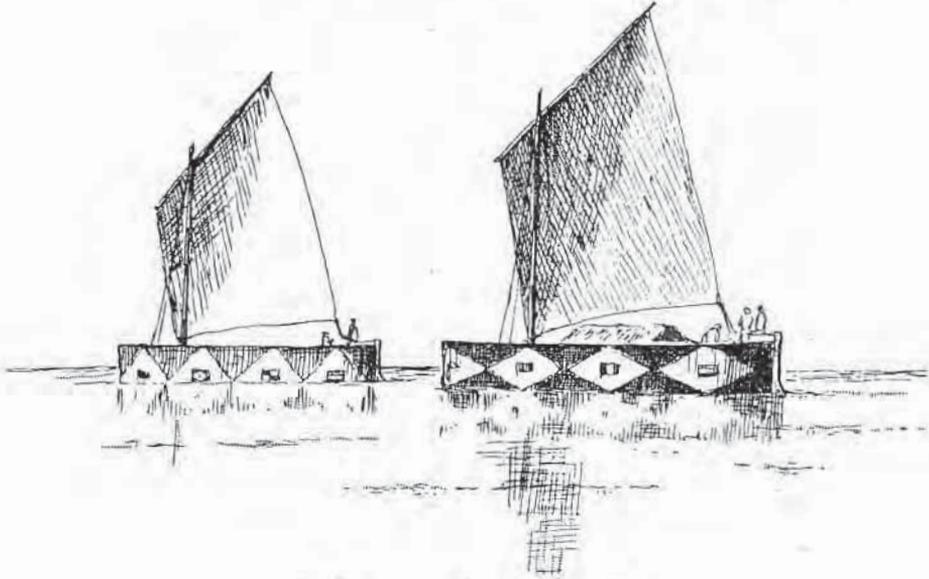
Singapura, de *Singa puru*, cidade do leão, hoje a capital dos *Straits Settlements*, foi fundada em 1819 por Sir Stamford Raffles, e comprada a ilha em que está situada, em 1824, ao sultão de Johore por 12.500 libras e a renda vitalicia de 5.000. Passa ali todo o movimento marítimo em caminho para o Oriente, e é

o centro da navegação que se dirige ás colonias holandesas, a Siam, Borneo, Malaca, Penang, etc. Não visitava Singapura havia 24 annos, e devo dizer que é uma das cidades do Oriente que mais tem progredido; possui bellos edificios, optimas e bonitas estradas, tramways electricos, mais de 500 automoveis, boas pontes, e as obras do porto, em acabamento, vão custar 9.000 contos. Dentro em pouco todos os navios poderão atracar ao caes para descarregar. É um porto franco, só pagando direitos as bebidas alcoolicas; não existe imposto de rendimento, os salarios são pouco elevados, de modo que a vida é barata. Os serviços domesticos são desempenhados por creados e creadas chinas, são tambem chinas que puxam os *rikshás*, mas os cocheiros das carruagens de praça são todos naturaes d'uma pequena ilha, ao norte de Surabaya, Bawean, onde não ha cavallos! Dos 520.000 habitantes tres quartas partes são chinas, um oitavo malaios, $\frac{1}{16}$ europeus e $\frac{1}{16}$ indios. Da população total, tres quartos são homens, e um quarto mulheres.



Clock tower — Town Hall
Singapura

Acompanhado pelo consul de Portugal, visitei o *acting Governor* Mr. William Evans e o general no forte Canning. Mettemos 160 toneladas de carvão

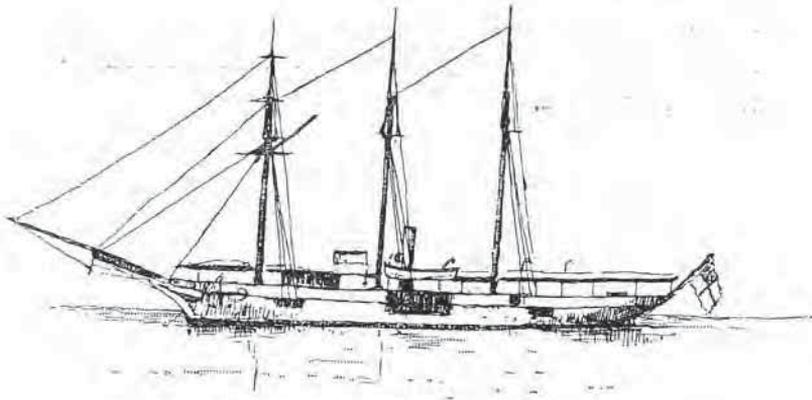


Embarcações para descarga — Singapura

Pelo consul foi-nos offerecido um lunch no Singapura Club, optimamente situado perto do caes e sobre o mar, sendo considerados socios honorarios d'esse club. Visitámos o jardim botanico a meia hora de carruagem da cidade; é o passeio elegante da tarde. O jardim, muito bonito e bem tratado, possui uma grande variedade de plantas tropicaes,

sendo notaveis as palmeiras de leque, *Ravenala* de Madagascar, bananeiras, grandes bambús, orchideas, etc. Apesar dos nossos fracos conhecimentos botanicos fomos ali duas vezes, sendo postos fóra pelos... mosquitos.

Trocámos cumprimentos com o navio hydrogra-

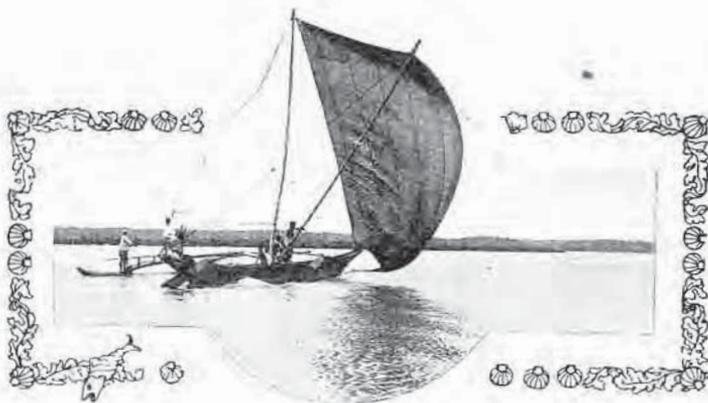


Waterwitch, navio hydrographico inglez

phico da marinha ingleza *Waterwitch*, commandado pelo Lieut. Commander R. L. Hancock. Este navio é o antigo yacht da celebre actriz M.^{tes} Langtry; tinha a bordo oito officiaes, e estava fazendo uma sondagem muito rigorosa dos estreitos de Singapura. Trabalham constantemente de abril a dezembro, e durante os restantes tres mezes do anno vão para Hong-Kong reparar o navio e desenhar as cartas.

Os officiaes trabalhavam das 6^h da manhã até ao pôr do sol, cada um na sua embarcação, fazendo sondagens. Na sexta feira á noite fundeava o navio em Singapura, tornando a partir na segunda feira ao amanhecer. Estivemos a bordo examinando os interessantes methodos de trabalho, prumos, etc.

A convite do nosso consul, consul geral da Hollanda, M.^r Gysbert Diedrick Advocaat, percorri a ilha em automovel, e jantei na sua bonita e bem situada residencia.



Barco de pesca — Colombo

XXXII

De Singapura a Colombo

No dia 14 de novembro pela manhã começámos a navegar em direcção a Ceylão; no dia seguinte ao amanhecer passamos o farol de uma braça e ao meio dia Pulo Pandang. Durante o dia 16 navegámos ao longo da costa de Sumatra até as 5^h da tarde, hora a que passámos uma milha ao norte de Pulo Weh, saído do estreito de Malaca e soltando o rumo a W. em direcção a Ceylão. A 17 tivemos ventos contrários de oeste e alguma chuva, mas no dia seguinte entrámos francamente no bom tempo da monção NE. Depois que em Inglaterra se introduziu nos exames para piloto o conhecimento do alpha-

beto Morse, quasi todos os navios mercantes falam quando se encontram, transmittindo o nome, destino, etc. Assim communicámos com o paquete francez *Dumbea* que de Singapura seguia para Colombo, e com o vapor *Hermosa* que de New-York se dirigia a Singapura. Pouco depois das 10^h da noite do dia 19 avistámos o farol de Dondra Head, e contornámos a costa de Ceylão, ao longo da qual encontrámos, como era de esperar, uma forte corrente a favor. Ao amanhecer do dia 20 a terra es-



Pico de Adão — Ceylão visto de W. a 33 milhas

tava muito clara e via-se bem o Pico de Adão. Fóra do porto artificial de Colombo salvámos á terra, e seguida depois para dentro dos molhes amarámos com o ferro de EB. e espias de prôa e da pôpa, dadas para boias.

O porto artificial de Colombo estava quasi concluido. Estão acabados os quebra-mares do noroeste e nordeste e o ramo exterior do quebra-mar sudoeste devia ficar prompto durante a monção NE.

O porto é constantemente dragado até á profundidade do canal de Suez, de modo que todos os na-

vios que ali passam, têm a certeza de poder entrar em Colombo. O novo dique do Governo, com 213^m,3 de comprido e 25^m,9 de largo, já está concluído, e estavam em acabamento as officinas annexas. Existem tambem dois planos inclinados, n'um dos quaes podem entrar navios de 1.200 toneladas de deslocamento. A importação de carvão regula por 700.000 toneladas por anno e embarca-se facilmente, á razão de 80 a 100 por hora. Em depositos apropriados encontram-se armazenadas umas 3.000 toneladas de combustivel liquido. O movimento do porto é muito importante; todas as linhas de paquetes que navegam para o Oriente, fazem escala por Colombo, e a exportação de chá, canela, cocos, café, graphite, quina, borracha, etc., augmenta constantemente. A ilha de Ceylão é das antigas colonias portuguezas aquella que mais pena nos faz termos perdido, devido ás suas bellezas naturaes, á riqueza agricola, e ao character dos seus habitantes. Não me permite a indole d'este livro tratar largamente da historia da occupação portugueza, da qual se pode fazer uma perfeita idea, lendo a «Historia da ilha de Ceylão», escripta por João Ribeiro e offerecida ao Rei de Portugal em 1685. A cidade de Colombo, com os seus lagos, passeios á beira-mar e vegetação luxuriante, é uma das mais bonitas cidades orientaes. Tem-se desenvolvido muito e n'ella se en-

contram muitas igrejas e templos de Budha e Siwa, um museu, muitos bancos, duas bibliothecas e uma importante canalisação de agua potavel vinda de 48 kilometros de distancia.

No dia 21 fomos convidados pelo governador para um *garden party* em honra do Principe Herdeiro da Allemanha e Prinzessin Cecile, chegados no mesmo dia, o qual se realisou nos bonitos jardins do palacio do governo *Queen's House*. Concorreram a esta interessante festa todas as auctoridades e a primeira sociedade de Ceylão, entre os quaes muitos indigenas e suas familias, vestidos com os seus trajos nacionaes.

De Colombo fomos a Kandy, a antiga capital singhalêsa da ilha. A distancia, 121 kilometros, per-

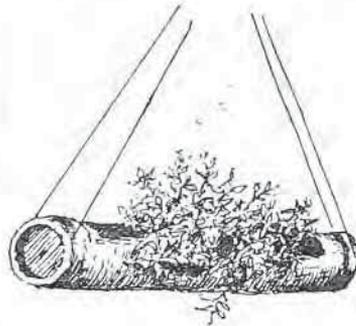
corre-se em menos de quatro horas em bons comboios com wagon restaurante. O caminho é muito interessante atravez d'uma luxuriante vegetação, de varios tuneis, e passando por um grande precipicio *Sensation*



Uma senhora de Kandy

Rock, que effectivamente faz sensação e medo a quem não esteja habituado. Kandy, a 512 metros sobre o mar, está muito bem situada em torno d'um lindo lago; ali se encontram confortaveis hotéis, bonitos *bungalows*, e um celebre templo de Budha, onde existe o dente sagrado Dalaba. Tomámos uma carruagem e fomos visitar o notavel jardim botânico de Peradeniya, a uns cinco kilometros de Kandy.

E' um dos melhores e mais uteis jardins botânicos que existem, occupando uma area de 60 hectares. Logo á entrada vimos tres arvores gigantescas, Acajú ou *Swietenia Mahogani*, *Chyrsophyllum*, e uma *Pterocarpus indicus*, da Birmania. A variedade

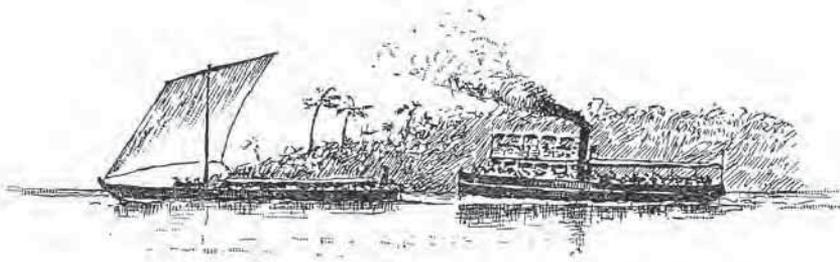


Vaso de bambu

de palmeiras é muito grande e entre outras vimos ali a *Cocos nucifera*, *Areca Catechu*, *Oreodoxa regia*, palmeira real de Cuba, *Areca concinna*, e o notavel *Coco demer* das Seychelles, cujo fructo se suppoz possuir propriedades medicinaes assaz extraordinarias, a ponto do Imperador Rodolfo II chegar a pagar 1.540.000 réis por um unico fructo. Ha enormes bambús, os maiores que temos visto, e medi-

mos alguns com 60 centímetros de circunferencia: os maiores são originarios da Birmania e attingem 40 metros de altura em dois ou tres mezes! O seu nome botanico é *Dendrocalamus giganteus*. Nos lagos crescem muitas flores de lotus e outras nym-pheas, entre as quaes a enorme *Victoria regia*. Como plantas uteis, que ali são bem estudadas, notam-se as productoras do cacau, café, canella, cocaína, indigo, pimenta, sagú, tapioca, etc. Finalmente estes jardins, além de um lindo e interessante passeio, têm a vantagem de prestar valiosos serviços á industria agricola da ilha. Ao regressar a Kandy encontrámos na estrada varios elefantes ricamente ajaezados, que iam n'aquella noite tomar parte n'uma festa em honra dos principes allemães.

Mettemos em Colombo 200 toneladas de carvão.



O Mandovi animado — Festas de S. Francisco Xavier

XXXIII

De Colombo a Goa

No dia 24 de novembro pela manhã saímos de Colombo em direcção a Goa. É muito agradável a navegação ao longo da costa de Malabar durante a monção nordeste, sempre com mar plano e céu azul, à vista das varias povoações. No dia 25 á noite passámos Calicut, e continuando sempre á vista de terra ou dos faroes da costa, fundeámos pelas 11^h da noite do dia 26 na Aguada em 5 braças de fundo com 30 de amarra.

No dia seguinte ao içar da bandeira salvámos á terra e vieram cumprimentar-nos o ajudante do governador, o capitão do porto A. Neuparth, e o comandante da canhoneira *Sado*, capitão tenente Loforte; na maré da tarde entrámos a barra do Mandovi, fundeando em frente da cidade de Pangim.

Veiu a bordo no dia 28 o governador geral Couceiro da Costa, sendo recebido com as devidas honras, e á noite realisou-se no Palacio do Cabo um jantar offerecido por Sua Ex.^a aos officiaes do *S. Gabriel*, ao qual assistiram as auctoridades militares e onze officiaes do cruzador. Offereci um almoço a bordo ás familia do governador e do capitão do porto e ao commandante da *Sado*. Os alumnos do Lyceu visitaram as installações electricas de bordo, acompanhados pelo respectivo professor.

Chegámos a Goa por occasião das festas de S. Francisco Xavier, em Goa Velha, ás quaes concorrem milhares de indigenas de todas as seitas, pois todos têm uma grande devoção pelo Apostolo das Indias. Com o capitão do porto e capitão de engenharia Bessone subimos o rio n'uma lancha Thornycroft movida a gazolina, e fomos a Goa Velha. Visitámos as antigas egrejas de S. Caetano, a Sé Patriarchal, Santo Agostinho e Rosario, e assistimos á exposição de S. Francisco Xavier no seu rico caixão de prata, que ha muitos annos não era aberto. O corpo já não está muito bem conservado, faltando-lhe um braço, que foi enviado para Roma como reliquia. São aos milhares os indios que constantemente querem entrar na egreja, e é certamente devido á sua indole pacifica que não se dão frequentes desordens. Em torno das egrejas estabelece-se

n'esta época um grande arraial ou feira, onde se vendem objectos de culto, imagens de santos, fazendas, adornos, etc. Abundam os estabelecimentos de comidas e bebidas, e vêem-se alguns *soi disant* hotéis, tendo divisões feitas de lona e sem telhado, o qual effectivamente se não torna necessario n'aquella época, em que nunca chove e não ha frio.

No club Vasco da Gama foi offerecido um baile aos officiaes do cruzador, assistindo as principaes familias residentes em Pangim. Encontrámos algumas novas estradas e avenidas, mas com pezar dizemos que Goa pouco ou nada progrediu durante os 24 annos que d'ella estivemos ausentes.



Victoria Terminus — Estação central de Bombaim

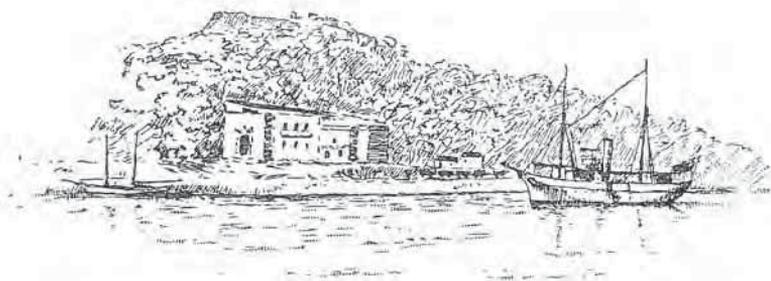
XXXIV

De Pangim a Mormugão e Bombaim

Na manhã de 4 de dezembro, depois de ter recebido a bordo dez presos, que, a requisição do governador, devíamos conduzir a Moçambique, suspendemos, saímos a barra e fomos fundear em Mormugão. Encontrámos em Mormugão o navio inglês da marinha na Índia, *Palinurus*.

Em 1887, como oficial de guarnição da canhoneira *Rio Lima*, assistimos em Mormugão á inauguração do

caminho de ferro e porto artificial. A companhia do caminho de ferro «West India Portuguese Railway» luctou a principio com difficuldades, mas em 1902, depois de chegar a um accordo com as linhas inglezas de que depende, Southern Maratta, começou a



Mormugão

prosperar de modo tal que as receitas em 1909 attingiram 254:445\$525 réis.

No anno de 1908 as exportações foram: manganez 85.930 toneladas, cereaes e sementes 26.682 e carvão 34.694. O quebra-mar mede 520 metros de comprimento e o caes acostavel, onde atracam vapores, 400; projecta-se augmentar o porto á medida que se prolonguem as linhas ferreas que serve, e que augmente o movimento commercial. Mormugão é o melhor porto da costa ao sul de Bombaim e tem a esperar um brilhante futuro.

Pelas 7^h da manhã do dia 5 suspendemos, collo-

cou-se um alvo fundeado sobre os baixos, e depois de fundearmos á distancia de 800 metros, começamos um exercicio de artilharia com as peças de 47^{mm} que durou até á tarde; fizemos tambem um lançamento de torpedo, exercicios estes para que na monção NE. Mormugão muito se presta.

A's 3^h da tarde partimos para Bombaim. Como era natural, continuámos a ter bom tempo e mar plano ao longo da costa de Malabar; na manhã do dia 8 demandámos a entrada do porto, e antes do meio dia, depois de ter salvado á terra, amarrámos em frente do caes Apollo Bandar, a uma boia que o governo inglez amavelmente nos offereceu.

Quer o nome da cidade seja proveniente das palavras portuguezas «Boa Bahia» ou da deusa Mumba, a quem a pequena ilha de Mumbei foi consagrada, o facto é que Bombaim é hoje uma das maiores e mais bellas cidades do Oriente, capital da Presidencia do mesmo nome, terminus de varias linhas ferreas, e o principal porto da costa de Malabar. Possue sumptuosos edificios publicos e particulares, talvez a mais rica estação de caminho de ferro do globo, *Victoria Terminus*, o melhor e maior hotel da India, Taj Mahal, cathedraes, templos, palacios, etc. A população, de perto de um milhão de habitantes, comprehende 50.000 parses, 35.000 portuguezes indianos, e uns 13.000 europeus. Faz-se por Bombaim a exportação

da «Presidencia», do Deccan occidental, das provincias de NE., e do Punjab.

Os principaes productos de exportação por Bom-



Embarcação de Bombaim

baim são: algodão e seus tecidos, cereaes, fructas seccas, sementes oleaginosas, opio, lã, pelles e marfim. A importação consta de tecidos de lã e seda, metaes, vidros, porcelanas, couros, assucar, seda crua, chá, etc.

A exportação foi em 1909 no valor de réis 141.527:108\$100, sendo o algodão a parte mais impor-

tante. Sairam por Bombaim 1.450.000 fardos e consumiram-se nas fabricas 1.099.000. A exportação foi:

Para Inglaterra.....	892 0/0
Para a Europa continental.....	25.192 0/0
Para a China e Japão.....	28.399 0/0
Para Calcutta e portos da costa.....	933 0/0
Exportação total.....	55.416 0/0
Consumo das fabricas.....	44.584 0/0
Total.....	100.000 0/0

Para Portugal não se exportou algodão algum em 1909, e em 1908 apenas 55 fardos.

Como é natural, as obras do porto e a *outillage* destinada á carga e descarga dos navios aperfeiçoam-se constantemente. As duas grandes docas actuaes, Prince e Victoria, com 120.000 e 100.000 metros quadrados de superficie molhada, não são sufficientes para as necessidades commerciaes; por isso se empreheendeu a construcção da nova grande doca Alexandra, com cerca de 200.000 metros quadrados, que deve ficar concluida em 1912 e custar 10.800 contos de réis. Faz parte d'esta obra um novo dique denominado Hughes, que terá 305 metros de comprido e 30^m,5 de largo, no qual poderão entrar os maiores navios até agora construidos.

Em 1908-1909 entraram no porto de Bombaim 873

navios, medindo 1.788.970 toneladas e saíram 643 com 1.412.538.

Pouco depois de amarrarmos á boia vieram cumprimentar-nos o commandante do cruzador *Philomel*, V. G. Gurner, o major Steward Capper, chefe de estado maior do major General J. C. Swann, e o major W. Hume. Acompanhado pelo consul de Portugal, visconde de Wren, visitei o governador Sir George Clarke, o Major General e o capitão do porto S. Dvale.

No dia 9 foi-nos offerecido um jantar no Taj Mahal Hotel pelo consul de Portugal, onde estavam doze pessoas, e um chá no Yacht Club, o *rendez-vous* elegante e lindamente situado sobre a bahia, pelos consules de Italia Mr. e M.^{me} Gorio.

Fomos cumprimentados pela colonia portugueza que na sêde da Associação Goana nos offereceu uma recepção. A nossa colonia, que como disse se compõe de uns 35.000 individuos, remette geralmente para a nossa India o que pode economisar dos seus magros salarios. E', pois, Bombaim para a nossa India o mesmo que o Brazil é para Portugal.

Foi-nos offerecido um jantar em casa dos condes de Thurn, consules de Austria, onde concorreram umas doze pessoas, e a convite do governador fomos ao baile que na mesma noite se realisou no Palacio do Governo. Foi uma bonita festa, onde tivemos oc-

casião de observar as ricas joias das senhoras parses e a illuminação dos jardins do Palacio, que fazia um effeito deslumbrante. No theatro Empire assistimos a uma recita de beneficencia, por amadores, onde senhoras inglezas da sociedade representaram muito bem a *musical play* «Miss Hook of Holland». A *mise-en-scène* era perfeita, e a saída foi interessante ver as actrizes e comparsas metterem-se nos seus automoveis e carruagens.

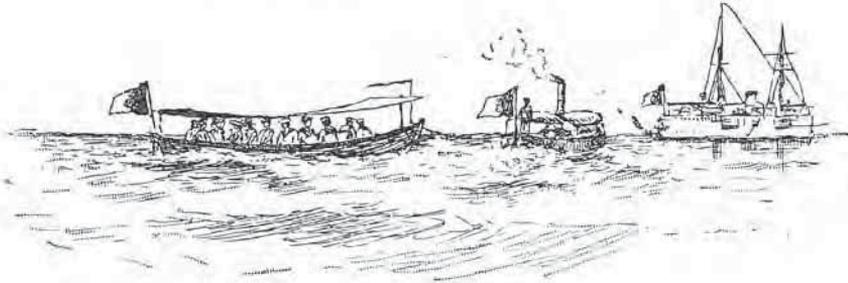
Uma coisa menos divertida que vimos em Bombaim, foram as «torres de silencio» em Malabar Hill, onde os parses expõem os cadaveres para serem devorados pelos abutres. São cinco torres, a maior das quaes tem 7,6 metros de alto e 84 de circumferencia; a entrada só ali é permittida aos individuos que acompanham os funeraes, e aos padres. Na parte superior d'estas torres, que mais propriamente deveriamos chamar terraços circulares, existem um certo numero de taboleiros, inclinados para o centro, e dispostos em tres grupos concentricos. O grupo exterior é para os cadaveres dos homens, o seguinte para mulheres, e o do centro para creanças. Os cadaveres depois de expostos são devorados completamente pelos abutres, ficando os ossos, que pela agua das chuvas se vão dissolvendo e caindo para um reservatorio collocado inferiormente. A agua que sae d'este reservatorio para o mar, é filtrada por carvão

e desinfectada. Este uso dos parses é devido aos preceitos de Zoroastro que ensinam que os corpos não devem ser profanados, e que ricos e pobres devem ser eguaes na morte. Um cadaver é em geral devorado em menos de uma hora, mas por occasião da peste em Bombaim eram tantos os mortos, que foi necessario mandar vir, com grande custo, uma maior quantidade de abutres.

Como quasi todas as cidades inglezas, possui Bombaim um bom hippodromo onde assistimos às corridas de cavallos. Observámos da tribuna mais de quarenta chaminés de fabricas, a maioria para tecidos de algodão, o que facilmente se comprehende, sabendo que a materia prima existe no paiz e a mão d'obra é baratissima.

Foi-nos offerecido um jantar pelo sr. Pack, importante negociante de perolas, e no dia da nossa partida convidei para uma excursão á ilha Elefanta e *lunch* a bordo os condes de Thurn, condes de Maggi, Mr. e M.^{me} Gorio, Mr. Pack, Bettaloni, official da marinha italiana, e o consul de Portugal, pessoas que muito nos tinham obsequiado. A excursão á ilha Elefanta, situada dentro da bahia a 6 milhas de Bombaim, é interessante por existir ali um templo hindú cavado na rocha, no oitavo ou decimo seculo. Depois de desembarcar na ilha, sobem-se umas escadas de pedra (para as senhoras encontram-se palanquins) e 75 me-

tros sobre o mar apparece a entrada do templo, onde existiram dois elefantes de pedra que deram o nome à ilha. Um d'elles encontra-se nos Victoria Gardens



Excursão á ilha Elefanta — Bombaim

de Bombaim. O templo, todo escavado na rocha mede 42 metros de comprimento e de largo e uns 4 de alto. Na parede opposta á entrada, vê-se em alto relevo uma imagem da trindade indiana, Brama, Vischnu e Siva, com 6 metros de alto. Encontram-se outros idolos, um representando uma mulher com um só peito e varios *lingas*, mas a estatuaria deixa a desejar, e na Elefanta a unica coisa a admirar é a technica da construcção do templo.

Mettemos em Bombaim 200 toneladas de carvão.

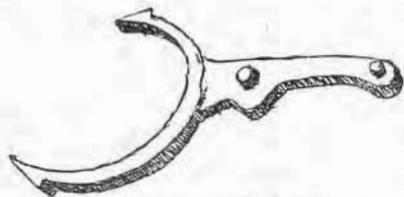


Main Street — Zanzibar

XXXV

De Bombaim a Zanzibar

Pelas 5^h da tarde do dia 13 de dezembro, depois de passada a inspecção medica regulamentar do porto, largámos da boia e começámos a navegar em direcção a Zanzibar. Estivemos em communicacão com a estacão telegraphica de Bombaim até á tarde do dia 14, quando os signaes já eram tão fracos que mal se percebiam. Na manhã do dia 15 deu-se uma avaria na machina de bombordo: partiu-se o carro do excentrico do divisor do cylindro de alta pressão. Havia um carro de sobresalente, mas a paragem repentina da machina, que ia a toda a força, fez torcer o collar e o tirante. Não havendo a bordo forja sufficientemente grande para endireitar taes peças, fez-se



Tirante do excentrico torcido

uma grande fogueira no convez avante, onde este é protegido por uma chapa de ferro; collocaram-se grelhas, resto do

mastareu partido, carvão, e assim com muito trabalho e boa vontade se conseguiu remediar a avaria, endireitando as peças torcidas.

Como n'essa noite devessemos cruzar a linha de navegação de Aden para Colombo, mandámos pôr gente ao telegrapho, para dar noticias nossas a qualquer paquete, e não ser causa de cuidado a nossa demora n'esta travessia de 2509 milhas. Foi grande o nosso espanto quando ao anoitecer se começaram a perceber signaes de intensidade crescente, e pouco depois das 9^h se communicava bem com a estação de Bombaim, que n'essa occasião distava de nós 700 milhas. Expedimos o seguinte telegramma que pedimos fosse tambem communicado ao consul de Portugal: «This is the Portuguese cruiser *S. Gabriel* from Bombay to Zanzibar. Two days ago, port engine broke down. I am steaming 8 knots with starbord engine, trying to repair port. All well. Commander *S. Gabriel*.» Nunca tendo conseguido falar até então a 300 milhas, o facto de poder communicar a 700 n'esta occasião surprehendeu-nos. Estes alcan-

ces anormaes têm sempre logar depois do occaso do sol, o que leva a supôr serem devidos á pequena *ionisação* nocturna da atmosphaera.

Ao meio dia de 17 apagou-se uma caldeira a fim de economisar carvão; com duas caldeiras e uma só machina estavamos consumindo 100 kilogrammas por milha, o que era excessivo. De tarde aproveitámos a proximidade do equador magnetico para novamente compensar a agulha padrão. Na manhã de 18 concluiu-se a reparação da machina de bombordo, que começou a funcçãoar ao meio dia; accendeu-se a outra caldeira. Com a monção fraca e o bom tempo proprio d'esta epocha, continuámos a nossa derrota em direcção a Zanzibar. Pelas 3^h 30^m da manhã do dia 22 de dezembro cortámos pela quinta vez o equador, agora em 47° 20' de longitude leste de Greenwich, e começámos a ser influenciados pelas correntes, tendo 33 milhas de corrente ao NE., e no dia seguinte 28' ao SE. As cartas de ventos e correntes que tínhamos a bordo, *Pilot Charts* do Almirantado inglez, *Pilot Charts*, publicadas pelo Hydrographic Office dos Estados-Unidos, *See Atlas* de Justus Perthes, e *Das Wetter, die Winde u. Stromungen* pelo professor Kahn, não estavam completamente de accordo entre si, e por isso não admira que encontrassemos correntes variaveis em intensidade e direcção. Só frequentes observações as-

tronicas nos podiam dar a posição exacta do navio.

A's 7^h da tarde determinámos a posição pelas rectas de altura de Mercurio, Rigel, Saturno e Acher-nar, ás 7^h da manhã de 24 a latitude pela lua, e ás



Farol Mungopani — Zanzibar

8^h em ponto pela lua e pelo sol. Cerca das 9^h estávamos em comunicação com a estação de Pemba e prevenimos o consul de Portugal em Zanzibar da nossa chegada. Pouco mais tarde viu-se terra, navegámos a entrar pelo norte da ilha e English Pass, e cerca das 4^h fundeávamos em frente da cidade de Zanzibar, trazendo onze dias de viagem desde Bombaim.

Zanzibar, que fazia parte do territorio do Iman de Mascate, tornou-se independente em 1856, sob o governo de um filho do mesmo sultão. Desde 1890 é um protectorado inglez regido nominalmente pelo Sultão, a quem a Inglaterra dá tres *laques* de rupias por anno. Quem governa são: o Residente Consul e o primeiro ministro do Sultão, ambos inglezes. O territorio actual consta das ilhas de Zanzibar e Pemba, dez milhas da costa desde Wanga a Kipini, das ilhas Lamu, Manda, e Patta, e dos portos de Kismayu, Merka e Magadoche, cada um com dez milhas de territorio. A população de Zanzibar é de 125.000 habitantes, dos quaes 100.000 vivem na capital. Ao todo existem uns 120 europeus. Com o estabelecimento de Mombaça na British East Africa, e Dar-es-Salam na Deutsch Ost Afrika, e respectivos caminhos de ferro de penetração, Zanzibar tem perdido grande parte da sua importancia, e varias casas commerciaes passaram para o continente.

Pouco depois de fundearmos fui em companhia do consul de Portugal, Leopoldo R. Gomes d'Oliveira, visitar o Residente Consul inglez Edward Clarke, e o primeiro ministro captain Francis Barton, que no dia seguinte me retribuiu a visita. No dia 27 foi-nos offerecido um jantar pelo consul inglez e no dia 28 um outro pelo consul de Portugal, ao qual concorreram os consules dos Estados Unidos, Alle-

manha e França. A convite dos officiaes do regimento *King's African Rifles* assistimos no quartel a uma *Gomma*, que constou de exercicios e danças de guerra indigenas, muito curiosos e semelhantes aos dos Zulus. Esta força de policia compõe-se de 700 homens commandados por officiaes inglezes. Percorremos a cidade que tem todo o character arabe e pouca differença tem feito durante os ultimos annos. Ao passar por uma escola, como parassemos para observar os alumnos, veio á rua o professor que me convidou a entrar e assistir á lição.

Ensinava-se inglez e tive occasião de ver que os alumnos liam bem, mas não sabiam ainda fallar.

Mettemos em Zanzibar 253 toneladas de carvão Cardiff, *Nixon's Navigation*, dos melhores de toda a viagem.



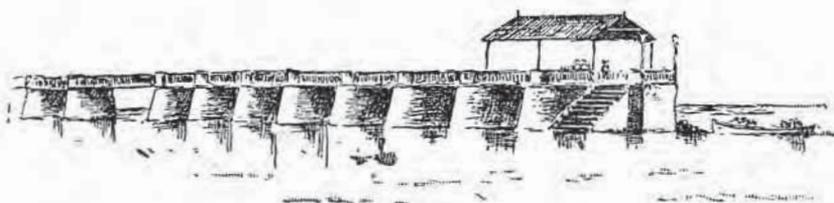
O meio de transporte na Beira

XXXVI

De Zanzibar á Beira por Moçambique e Quelimane

No dia 29 de dezembro pelas 8^h da manhã começámos a navegar para o sul em direcção a Moçambique. No dia 30 tivemos 48 milhas de corrente contrária. Ao amanhecer do dia 31 viu-se terra por estibordo, ao longo da qual navegámos; ao meio dia marcou-se a montanha da Meza a W.; pouco depois via-se o farol da ilha de Goa, e navegando a entrar no porto fundeámos em frente da cidade de Moçambique pelas 2^h da tarde. Veio a bordo o capitão do porto, primeiro tenente Ramalho, em companhia de quem fui cumprimentar o governador interino, major

Duarte Augusto. Desembarcámos os 23 condemnados, que a pedido dos governadores de Macau e India, conduziámos para Moçambique. Os oito piratas de Colovane tornaram-se notaveis a bordo pelo seu comportamento, amor ao trabalho e aceio. Faziam bom serviço tanto no convez como na machina, e foi

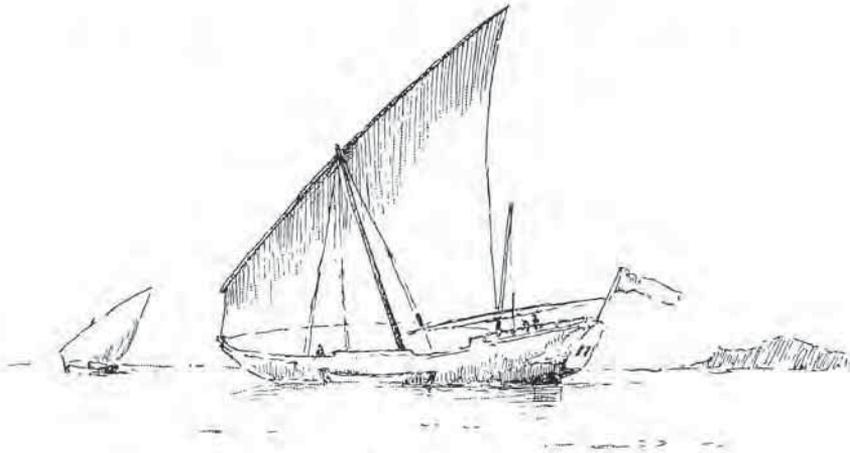


Ponte de Moçambique

com saudade que d'elles se separou a guarnição. Os indios, indolentes, fracos, pouco aceiados e muito exigentes na alimentação por preconceitos religiosos, não nos inspiraram sympathia. A transferencia da capital da provincia e de diversas repartições publicas para Lourenço Marques tornou Moçambique uma cidade pouco animada, e as communicações a vapor com a India tem feito pouco a pouco desaparecer os pangaios que enchiam o porto. O commercio com o interior tem, porem, augmentado, como provam as exportações dos ultimos annos.

Na manhã do dia 8 de janeiro saímos do porto pelo canal do sul em direcção a Quelimane. No dia

9 não houve sol; á 1^h da tarde avistámos o farol de Olinda, pouco depois o de Tangalane, navegámos a entrar a barra, onde encontrámos em meia maré um



Pangaio arabe

minimo de 17 pés, dentro do rio mettemos piloto, e pouco depois das 4^h da tarde fundeámos em frente de Quelimane.

Nas ultimas noites tinha-se conservado a atmospheria bastante clara, claridade que não diminuia quando as estrellas estavam encobertas pelas nuvens. Este interessante phenomeno foi explicado pelo sr. L. Yntema, do observatorio astronomico de Groningen na Hollanda. Nas noites sem lua, quando

o sol esteja mais de 18° abaixo do horizonte, não existe crepusculo; nota-se ás vezes, porem, que a atmospherá está illuminada, sobretudo proximo ao horizonte, o que não aconteceria se a illuminação só fosse devida ás estrellas. Eguamente se nota que umas noites são mais claras do que outras, e por vezes as noites mais claras têm logar com ceu enco-



Quelimane

berto. Apparentemente o ceu nunca está absolutamente escuro, visto que, sem se verem as estrellas e com o ceu forrado, uma chapa photographica é sempre impressionada no fim de meia hora de exposição. É certo que n'uma noite clara parte da luz diffusa na atmospherá é devida ás estrellas. Tomando por unidade a luz proveniente d'uma estrella de primeira grandeza, calculou o sr. Yntema que um grau quadrado de ceu perto de zenith, tem uma illuminação total em certas noites entre 0,08 e 0,116. Só 0,02 se deve attribuir á luz diffusa das estrellas. Resulta de todos os estudos do sr. Yntema um facto já por

outros sabios mencionado, qual é ser a claridade das noites sem luar devida, não á luz diffusa das estrelas, mas a uma *aurora* permanente espalhada por todo o ceu. Ser a origem d'esta claridade nocturna uma aurora foi comprovado por Angström, Vogel, Arrhenius, e outros, que encontraram a linha verde, característica do *krypton*, nos espectros da luz obtida do ceu em qualquer noite clara.

Quelimane perdeu bastante da sua importancia com o estabelecimento do Chinde, na foz do Zambeze, por onde se faz actualmente a maior parte do commercio do grande rio. Com o desenvolvimento provavel de toda esta região deve lucrar Quelimane, assim como todas as cidades e portos da costa: a Africa é muito grande e não só as cidades actuaes hão-de desenvolver-se, mas outras novas hão-de vir a fundar-se.

Pouco depois de fundearmos em Quelimane, vieram a bordo o capitão do porto, segundo tenente Mattos Preto, e o ajudante do governador, primeiro tenente Filippe Dias de Carvalho. Retribui estas visitas e no dia 4, acompanhado por tres officiaes, assisti a um jantar que nos offereceu o governador. Na manhã seguinte, no fim da enchente, suspendemos e descemos o rio até Tangalane, onde deixámos o pratico. Saímos a barra, onde iamos encalhando por estarem as boias deslocadas, e pelas 9^h, fóra dos bai-

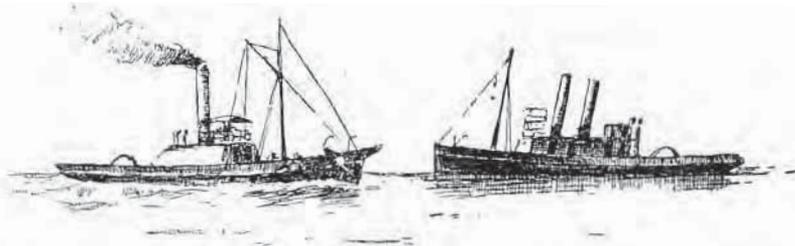
xos, soltámos o rumo para o sul. Cruzámos o *Zambezia* da Empreza Nacional, ás 7^h da noite determinámos a posição do navio por quatro rectas de altura, e pela meia noite encontrámos o *Lusitania*, paquete que seguia para Moçambique. Esta parte da costa é muito esparcelada, havendo pequenas sondas



Farol da Beira

a grande distancia da terra, que em geral é baixa; por isso é prudente fazer frequentes calculos astronomicos e prumar constantemente. Ás 6^h da manhã do dia 6 avistámos o farol da Beira, e navegámos para o rebocador *Ophir*, a bordo do qual estavam os pilotos. Mettemos o piloto e duas horas depois amaravamos em frente da cidade, com 45 braças de amarra de cada ferro.

O porto da Beira está regularmente balisado. O farol cuja torre tem 30,5 metros de altura e está pintado com seis fachas pretas e brancas, avista-se bem do largo, e o rebocador com os pilotos, fundeado fóra da barra, auxilia muito o demandar a primeira boia. O canal Rambler com cinco boias luminosas permite com segurança a navegação de noite. O movimento do porto augmenta constantemente, ao passo que se desenvolve a rede de caminhos de ferro, da qual a Beira é testa. Achei a cidade da Beira mais desenvolvida do que quando 13 annos antes ali passei, havendo actualmente dois hoteis, *Savoy* e *Queen's Hotel*, muitos *bars*, casas de commercio, lojas, etc. As ruas são ainda de areia, mas téem passeios de cimento e ao centro rails *Decauville*, sobre os quaes circulam pequenas zorras e carros puxados por pretos conduzindo passageiros, que constituem um original meio de transporte d'esta cidade. Logo que amarrámos vieram a bordo cumprimentar-nos o capitão do porto Moraes Carvalho, secretario do Intendente Felner, e tenente Bandeira de Lima, ajudante do governador Pery de Linde, com os quaes trocámos visitas. Pelo governador foi-nos offerecido um jantar na Residencia, ao qual assistiram quatorze pessoas.



Tembe e Magul rebocadores de Lourenço Marques

XXXVII

Da Beira a Lourenço Marques por Inhambane

Na manhã do dia 8 de janeiro, com bom tempo e vento leste bonançoso, largámos da Beira em direcção a Inhambane. Ao amanhecer do dia seguinte avistou-se terra, ao longo da qual navegámos até às 8^h 30^m, hora a que recebemos o pratico, entrámos a barra, e subimos o rio até às 11^h, em que fundeámos em frente da povoação.

A entrada da barra, dependente do movimento de areias, é variavel: quando ali passámos, o enfiamento das marcas era 61° NW. magnetico. O rio está bem balisado com columnas de alvenaria.

Inhambane causa boa impressão; desembarca-se n'uma ponte metallica de 243 metros de comprimento; a povoação tem ruas macadamizadas com passeios de cimento, possui chafarizes, cuja agua é elevada

dos poços por moinhos americanos, tem um razoavel mercado, bom tribunal, e um optimo edificio do correio, mandado construir pelo ultimo governador Augusto Cardoso. Vê-se que tem estado á testa do districto individuos de valor, que se téem dedicado a melhorar os differentes serviços.

Pouco depois de fundearmos vieram a bordo o alferes Casqueiro cumprimentar-me da parte do governador, e o presidente da Comissão Municipal.

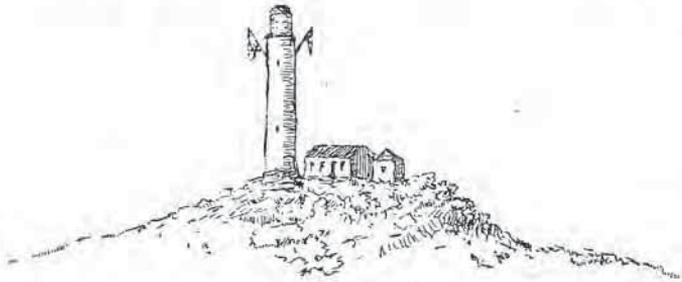
O governador, tenente de cavallaria Cabral, offereceu-nos um jantar na residencia, e uma commissão de operarios veio a bordo offerecer-me uma pasta.

Na manhã do dia 11, com optimo tempo, largámos para Lourenço Marques, seguindo ao longo da costa; passámos de tarde o novo bom farol de Zavora, sem duvida um dos melhores da costa.

Ao amanhecer do dia 12 começou a soprar vento sul, acompanhado de aguaceiros que encurtavam o horizonte. Não podendo fazer observações astronomicas, fomos-nos guiando pelo prumo, e por este meio fomos avistar o farol de Cockburn que passámos ás 8^h da manhã. Ao contornar a boia da Ponta Vermelha salvámos á terra e ás 9^h 30^m amarravamos no quadro dos navios de guerra, proximo da capitania do porto, com 30 braças de amarra de cada ferro. Vieram a bordo o capitão do porto Guerreiro, chefe de gabinete do governador Caçador, e o chefe da es-

tação naval e commandante da canhoneira *Diu*, capitão-tenente Ferreira de Souza.

Cumprimentei o governador, capitão-tenente José de Freitas Ribeiro, com o qual visitei a cidade, nova



Farol de Zavora

estação do caminho de ferro, empreza de panificação a vapor, edificio dos correios, instituto de entomologia, observatorio, etc. Tive occasião de notar os grandes progressos que esta cidade tem feito, hoje sem duvida a nossa mais importante cidade colonial. A importancia de Lourenço Marques é devida a ser o porto mais proximo do Transval e portanto aquelle por onde tendem a passar todas as mercadorias que para ali se dirigem, mercadorias na quasi totalidade estrangeiras. Uma ameaça de grèves no caminho de ferro e nos tramways electricos deu logar a que recibessemos ordem para nos demorarmos n'este porto durante alguns dias, o que nos seria agradavel, se

não fosse o perigo constante de que os elementos perturbadores da ordem tentassem interferir na disciplina da guarnição do cruzador.

O serviço da hora fornecida aos navios está muito bem montado e merece a maxima confiança; a hora é dada ao porto oito vezes por dia, por meio d'um signal luminoso em comunicação com o observatorio.

Offerecemos um lunch ao governador e outros camaradas ali em serviço, e não se tornando por mais tempo necessaria a nossa permanencia, resolvemos partir.



Casa da Camara, *Town Hall*, em Durban

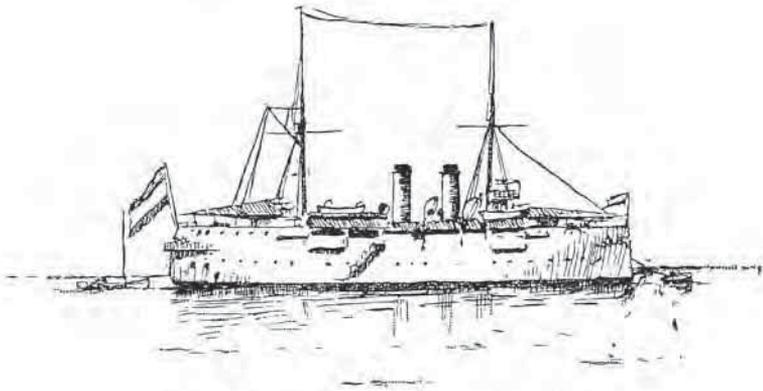
XXXVIII

De Lourenço Marques a Durban

No dia 21 de manhã partimos de Lourenço Marques para Durban; enquanto navegámos na bahia aproveitámos os diferentes enfiamentos para determinar desvios da agulha padrão. Nos portos o escaler a vapor estava quasi sempre em serviço, e a sua ausencia dos picadeiros, proximos á agulha, dava lugar a variações de desvio bastante grandes para que uma tabella feita sem o escaler a vapor no seu logar fosse aproveitavel no mar.

Pouco depois do meio dia passámos o farol da Inhaca e navegámos ao longo da costa com bom

tempo e vento NE. bonançoso. Na madrugada de 22 rondou o vento para o SE. e SW., refrescando bastante e trazendo aguaceiros; depois das 3^h da tarde avistou-se pela prôa o farol de Durban, ás 4^h 30^m metemos a bordo o piloto, que ali é gratuito e obriga-



Couçaço holandez *De Zeven Provinciën* em Durban

torio, entrámos no porto, e pelas 5^h amarrámos a uma boia no porto interior proximo do couraçado holandez *De Zeven Provinciën*.

Não visitava Durban ha vinte annos, e vim encontrar este porto muito melhorado; considero actualmente Durban o primeiro porto africano, pelo facil accesso, pelo abrigo completo que offerece, e pela *outillage* de que está provido. A média da altura d'agua sobre o banco da barra nas baixamares foi

no anno de 1909 de 34 pés e 3 pollegadas; entram portanto no porto os maiores navios que navegam n'aquelles mares, em quaquer hora de maré. Com o systema das *Sand traps* (ratoeiras de areia) é agora facil manter o canal da barra.

As areias vêem do sul; fazendo tres grandes covas, *Sand traps*, por meio das dragas sugadoras, ao sul do extremo do molhe do sul, as areias caem n'essas covas e não vêem obstruir a barra. No fim de periodos, que variam com a frequencia dos temporaes, vão as dragas fazer novas covas, mantendo-se assim o canal, sem n'elle se dragar. No interior do porto existem 3.925 metros de caes acostavel, o serviço de embarque de carvão para exportação faz-se no Bluff, e a importação de madeiras em Congella, deixando os caes da cidade para o serviço de passageiros e carga geral. No anno de 1909 entraram e sahiram do porto 2.313 vapores e 85 navios de vela. Muitos navios de vapor vão agora a Durban abastecer-se de carvão, e carregar combustivel para outros portos. Em 1909 exportaram-se 404.317 toneladas e metteram diferentes navios nos paioes 835.001. O carvão vem das 20 differentes minas em wagons directamente para bordo dos navios, ou para os batelões, quando os navios não queiram atracar. O *S. Gabriel* metteu 171 toneladas da mina de S.^t George ao preço de 16 shillings a tonelada f. o. b.

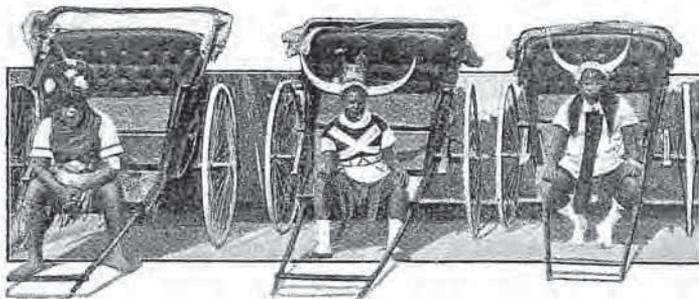
(posto a bordo). Todos os paquetes da Union-Castle se abastecem de carvão em Durban.

Os serviços publicos no Natal estão a cargo do Governo: caminhos de ferro, tramways, luz electrica, agua, *pier* para banhos na praia, jardim zoológico, etc. Assim os bilhetes dos tramways dão entrada no jardim zoológico e no recinto de banhos na praia, e sendo todos do mesmo preço 1 1/2 pence, vendem-se aos maços de 3 shillings, o que constitue uma grande commodidade para o publico. O ponto mais animado da cidade é a praia, *beach*, onde se toma banho de dia e de noite, todas as tardes toca uma banda de musica, e se vêem centenaes de creanças tomando banho ou brincando n'uns lagos de agua salgada, construidos de proposito perto da praia. A praia de Durban é sobretudo concorrida no inverno; o inverno é muito frio no Transval e d'ali vão famílias passar alguns mezes a Durban, onde o clima é temperado ou mesmo quente.

Pouco depois de amarrarmos á boia em Durban vieram a bordo o consul de Portugal, João Miguel Rosa, acompanhado do immediato do capitão do porto, e um guarda-marinha desarmado da parte do commandante do couraçado hollandez *De Zeven Provincien*, communicar-me que não trocavam visitas officiaes com o *S. Gabriel*, não por falta de consideração para comnosco, mas por não estar ainda a Repu-

blica Portugueza reconhecida pelo seu governo. Visitei o Mayor Hollarder e Chief Magistrate P. Binns, que me convidou para um lunch no Durban Club, ao qual assistiu o consul. Entrou no dia 26 o navio de guerra francez *Vaucluse*, com o qual troquei cumprimentos, depois de me ter informado que seriam retribuidos.

Tive a surpresa de receber a visita de Lord Methuen, commandante em chefe das forças militares da Africa do Sul, que de passagem por Durban nos desejou cumprimentar e me convidou para um lunch em Capetown no dia 7 de fevereiro, no Civil Service Club. Visitámos o novo Town Hall, um magnifico edificio onde alem de varias repartições publicas se encontra uma vasta sala de concertos e um importante museu de zoologia, mineralogia e pintura. Offerecemos um lunch ao Chief Magistrate, ao commandante do *Vaucluse* capitão de fragata de Jonquières, e ao consul de Portugal, que foi muito amavel para com os officiaes do *S. Gabriel*, convidando-os para jantar em sua casa; foi sem duvida devido á sua boa situação que o içarmos a nova bandeira não nos trouxe difficuldades.



Rikshás de Durban

XXXIX

De Durban a Capetown por Port-Elisabeth

Largámos da boia pelas 4^h da tarde do dia 28 e depois de sahir do porto, seguimos para o sul. Na madrugada seguinte soprou SSW. fresco acompanhado de chuva que levantava vaga; vimos ao meio dia ter tido em 19 horas uma corrente de 42 milhas a favor, motivo por que apagámos uma caldeira economizando assim carvão. Continuando com uma forte corrente a favor, pouco depois das 3^h da manhã do dia 30 appareceu pela prôa o farol do Cabo Recife, ás 4^h 30^m avistou-se o de Port-Elisabeth, e demandando a bahia fundeámos ás 6^h 30^m da manhã, no ancoradouro dos navios de guerra, com 45 braças de amarra.

Depois de fundearmos vieram a bordo o capitão do porto e o vice-consul de Portugal E. L. Martin, que é ali o agente da Union Castle Line; em sua companhia visitámos o Mayor G. S. Whitehead, e o acting civil Comissioner e Resident Magistrat J. M. Richards. Soprou de tarde vento NW. muito rijo, que impossibilitaria as communicações com a terra, se o capitão do porto não tivesse muito amavelmente posto á nossa disposição os bons rebocadores do Governo. Pelo Mayor foi-nos offerecido um lunch no Club, ao qual assistiram o vice-consul de Portugal, as principaes auctoridades de Port-Elisabeth, e dois officiaes do *S. Gabriel*. Acompanhado pelo Mayor visitei o Market Hall, onde existe um curioso museu, e o mercado de pennas de avestruz, que constituem o mais importante commercio d'aquella região. A cidade de Port-Elisabeth goza de clima muito bom, as ruas muito bem cuidadas são tratadas com residuos de petroleo, existem bons edificios, escolas, tramways e luz electrica, e os generos alimenticios, carnes, fructas e hortaliças, são mais baratos do que em qualquer outro ponto da costa. Uma das difficuldades das escolas é o recrutamento das professoras, que quasi todas casam! Desde o inverno já tinham casado tres.

O porto é muito desabrigado para os ventos do quadrante SE., emquanto não se construir o porto

artificial projectado. Durante a nossa permanência foram os officiaes do *S. Gabriel* feitos socios dos clubs de Golf e Lawn Tennis.

Com muito bom tempo suspendemos pelas 6^h horas da tarde e continuámos a navegar em direcção a Capetown, á vista dos faroes da costa. No dia 1 de fevereiro encontrámos muito bom tempo, céu limpo, vento ESE. bonançoso, e terra á vista por estibordo; de tarde cruzámos um paquete da Union Castle com o qual falámos pelo telegrapho, e á noite o vapor inglez *Maldonado* que comnosco correspondeu por signaes de relampagos.

A conhecida corrente das Agulhas foi por nós encontrada muito mais fraca, para oeste de Algoa Bay. A ella se referem as seguintes estancias dos Lusíadas, canto V:

LXVI

D'aquí fomos cortando muitos dias,
Entre tormentas tristes e bonanças,
No largo mar fazendo novas vias,
Só conduzidos de arduas esperanças;
Co'o o mar hum tempo andamos em porfias,
Que como tudo n'elle são mudanças,
Corrente n'elle achamos tão possante,
Que passar não deixava por diante.

LXVII

Era maior a força em demasia,
Segundo para traz nos obrigava,
Do mar que contra nós allí corria,
Que por nós a do vento que assoprava;
Injuriado Noto da porfia
Em que co'o mar, parece, tanto estava,
Os assopros esforça iradamente,
Com que nos fez vencer a grão corrente.

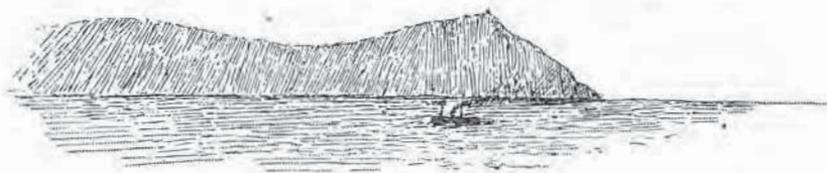
D'onde se prova ter ella sido observada pelos nossos primeiros navegadores.

Pouco depois das 8^h da noite começaram a ver-se nas nuvens os reflexos do farol do cabo das Agulhas, que duas horas depois passávamos á distancia de 5 milhas; durante a noite falámos pelo telegrapho com o cruzador inglez *Hermes* em Simons Bay, ás 6^h da manhã do dia 2 contornámos o Cabo da Boa Esperança, seguindo ao longo da costa a demandar a bahia da Meza, onde ás 11^h salvámos á terra e entrámos no porto artificial, ficando amarrados ao molhe de leste.

O carvão que mettemos no Natal, deu muito bom resultado, não chegando o consumo a ser de dez por cento superior ao do bom carvão Cardiff. Com duas caldeiras e para uma velocidade de 10,4 gastámos á razão de 84,6 kilogrammas por milha, o que ao preço

de 16 shillings a tonelada, corresponde a 305 réis por milha navegada.

Apesar de Capetown se considerar a porta principal, *Front door*, da Africa do Sul, é facto que o augmento do commercio do interior pouco tem beneficiado esta cidade, ao passo que os portos de leste,



Cabo da Boa Esperança visto de W. a 8 milhas

Port Elisabeth, East London, Durban, Lourenço Marques e Beira, prosperam enormemente. A' parte os paquetes de mala, o movimento do porto é pequeno, e não se torna por emquanto necessario o augmento das docas de fluctuação projectadas.

Capetown, fundada em 1652 pelo primeiro governador hollandez Van Riebeek, é hoje uma bella cidade, com uma população de 77.668 habitantes, dos quaes 44.203 pertencem á raça branca, occupa uma area de 2423 hectares, tem 133 kilometros de ruas, 22 de tramways electricos, e 210 de canalisações de despejos e drenagem.

A administração das cidades inglezas da Africa do Sul é interessante por terem posto em pratica as

ideias socialistas n'aquillo que é possível e têm de bom. Considerando que a população de cõr quasi não paga impostos, pode avaliar-se os pesados encargos que impendem sobre os brancos. Os impostos directos são bastante elevados, em média de 2 1/2 pence por libra de capital, mas as populações não se queixam, habituadas como estão á carestia da vida no paiz do ouro e dos diamantes.

As municipalidades equilibram facilmente os seus orçamentos, devido a usufruïrem as receitas dos serviços publicos, quasi todos a seu cargo. Quasi todas administram os serviços dos tramways, iluminação, abastecimento d'agua, despejos, mercados, banhos, lavandarias, matadouros, cemiterios, parques, bibliothecas, museus e divertimentos publicos. Todos estes serviços, administrados por gente competente e bem paga, produzem importantes receitas; em Durban dão um lucro de 90.000 libras por anno, e em Pretoria, da receita total, que é de 190.000 libras, só 48.000 provém dos impostos. Capetown tem uma receita de 536.000 libras, mas só 151.000 são devidas aos impostos, e Johannesburg que tem 709.000 libras de receita, só pede aos contribuintes metade d'essa quantia. São tambem as municipalidades proprietarias de vastos terrenos fóra e dentro das cidades, que alugam e vendem.

O minimo que se paga nos tramways, é geral-

mente 60 réis (3 pence) e o custo da electricidade para illuminação varia de 6 pence a 1 shilling por *kilowatt*, e para força motriz de 1 a 5 pence. Estes preços são bastante elevados, mas estão de accordo com a riqueza d'este paiz, onde se pode dizer que a moeda de cobre não existe. Tem dado tão bom resultado esta administração municipal, que se procura estendel-a a outros serviços publicos; varias cidades tem agora padarias municipaes, e começava a instalação de leitarias. E' curioso que predominando na Africa do Sul a influencia do capitalismo e uma certa aristocracia, seja alli que as ideias mais democraticas e socialistas tenham sido mais vantajosamente postas em pratica.

Para se fazer uma ideia da importancia actual da Africa do Sul, bastará dizer que o orçamento de 1911-1912 é de 16.165.958 libras, ou seja mais de oitenta mil contos de réis.

Em Capetown entrámos para dentro da doca e estívemos amarrados á *East jetty*. Tendo de proceder a uma limpeza interior dos tubos das caldeiras, não nos pareceu prudente ficar no fundeadouro exterior, que não é seguro, sem poder dispor da machina; alem d'isso tinhamos de proceder a algumas reparações na caldeira auxiliar, o que nos privava de luz, e no escaler a vapor. Amarrados ao caes, obtivemos que o porto nos fornecesse electricidade da sua esta-

ção central, pagando menos do que aquillo que nos custaria o funcionamento da nossa caldeira auxiliar; consumimos em media 40 *kilowatts* por noite ao preço de 8 pence o *kilowatt*.

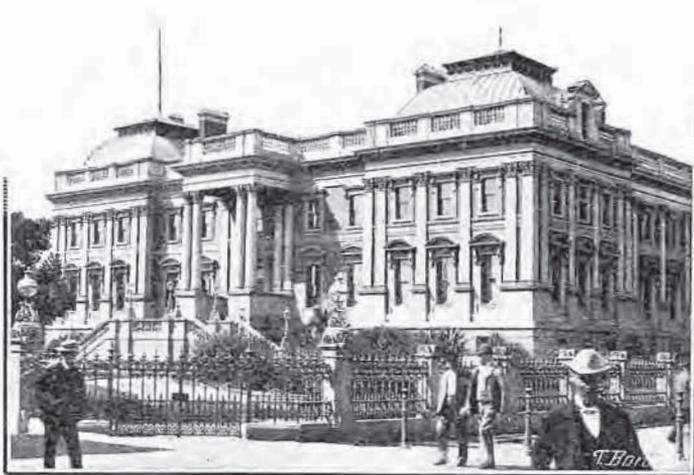
Apenas no dia 2 de fevereiro amarrámos ao caes, veio a bordo o consul de Portugal, general Ferreira de Castro, em companhia do qual visitámos Lord Gladstone, Alto Commissario, general Botha, primeiro Ministro, Sir Frederick W. Smith, Mayor, e Sir N. Frederic de Waal, governador da cidade.

Fui convidado pelo primeiro ministro Botha para um *lunch* no Palacio do Parlamento, ao qual assistiram o Ministro das Finanças, Mr. Hull, o Ministro do commercio e industria, e o coronel Scott. A convite de Sua Ex.^a assisti da tribuna a parte da sessão da camara; falando a maioria dos membros em holandez, lingua que desconheço, não poude bem apreciar a discussão em que se tratava da doença do gado, assumpto alli muito importante. No Civil Service Club foi-me offerecido o *lunch*, para o qual tinha sido convidado por Lord Methuen em Durban; estavam os dois ajudantes do general e varios officiaes de terra e mar. Em Simons Town fui convidado para um *lunch* pelo contra-almirante Paul Warner Bush, chefe da Estação Naval do Cabo. Estiveram a bordo do *S. Gabriel* o captain H. J. Savill, commandante do navio almirante *Hermes*, os consul de Hespanha e da

Hollanda, e no dia 11 Lord Methuen e o seu ajudante captain L. E. Beecher, que eu convidára para um *lunch*. Convidei o almirante Bush e M.^{rs} Bush para um chá, visto SS. Ex.^{as} me terem telegraphado de Simons Town, dizendo que me desejavam visitar n'esse dia.

Na encosta da montanha visitámos o monumento a Cecil Rhodes, Groot Schnur, construido de cantaria no estylo grego e d'onde se disfructa um bello panorama. Do lado opposto da cidade seguem agora os tramways até Camp's Bay, por um bonito caminho sobre o mar; Camp's Bay é uma concorrida praia de banhos, onde assistimos a um interessante concurso de construcções e desenhos na areia entre creanças.

Tendo concluido a limpeza das caldeiras, mettido 126 toneladas de carvão do Natal, e recebido informações do governador interino da provincia de Moçambique, dizendo não ser necessario o navio na costa oriental, resolvemos partir de Capetown no dia 14 de fevereiro, logo depois de receber a mala chegada da Europa n'essa manhã.



O parlamento de Capetown

XL

De Capetown a Angra Pequena

Fóra do porto, encontrámos muito bom tempo; pairámos durante duas horas á sombra da ilha Dasen para fazer uma tabella de desvios, continuando depois a nossa derrota. Amanheceu o dia 16 com um nevoeiro muito espesso, o que é vulgar n'aquella região; prumámos de hora em hora, e como o nevoeiro começasse a levantar approámos á terra, reconhecendo a costa ao longo da qual seguimos. Ao meio dia determinámos a latitude $26^{\circ} 49'$ Sul e pouco depois avistavamos o farol de Dias Point, á entrada de An-

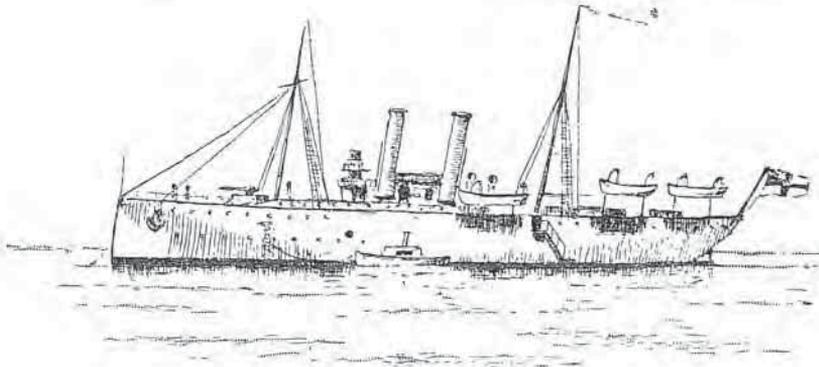
gra Pequena, fundeando em Robert Harbour em 5 braças de fundo.

Angra Pequena é sem duvida um dos melhores portos da costa occidental d'Africa. Foi-lhe dado este nome pelo navegador portuguez Bartholomeu Dias, mas actualmente é conhecido por Lüderitzbucht, ou bahia de Luderitz. Era este um negociante allemão de Bremen, a quem o porto foi cedido em 1883 por um chefe namaqua; no anno seguinte foi declarado protectorado allemão não só o porto, mas grande extensão da costa.

Quando ha vinte annos alli passámos commandando a canhoneira *Limpopo*, apenas havia um barracão abandonado na praia; hoje é uma cidade florecente com mais de 300 casas, 1200 habitantes brancos, a maioria allemães, dos quaes 250 do sexo feminino. E' testa de um caminho de ferro de penetração, com mais de 300 milhas, e na cidade e sobre a ponte de desembarque de mercadorias servida por tres guindastes a vapor, corre uma linha ferrea Decauville onde se vêem pequenas locomotivas. Existem no porto em que fundeámos, Robert Harbour, além d'esta, outra boa ponte de desembarque de passageiros, boias para amarração, rebocadores e batelões. Na cidade ha uma igreja, uma escola frequentada por 80 alumnos, dois hoteis, um café e animatographo. Nunca chove, não ha vegetação, e a agua

para o serviço da cidade é distillada do mar e elevada por meio de bombas para um reservatorio na parte mais alta, d'onde por meio de canalisações é distribuida às casas; o custo é muito elevado, 15 marcos (3750 réis) por metro cubico.

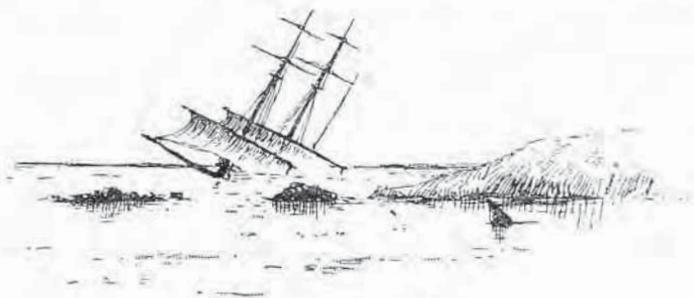
O grande desenvolvimento da cidade data de ju-



Canhoneira allemã *Panther* em Angra Pequena

nho de 1908, quando se descobriram os primeiros diamantes. As principaes minas distam uns 12 kilometros da cidade e já tinham exportado para os Estados Unidos e Amsterdam diamantes no valor de quarenta milhões de marcos, ou sejam dez mil contos de réis. N'uma das minas que visitámos, tinham-se tirado no dia anterior, 16 de fevereiro, diamantes no valor de um conto de réis. Para o trabalho d'estas minas importam-se trabalhadores de Ovampo,

perto da nossa fronteira, que se contractam por seis mezes. Estavam nas minas uns tres mil d'estes trabalhadores que, findo o contracto, volvem às suas terras, sendo substituidos por outros. No dia em que chegámos, entrou no porto um vapor inglez trazendo grande numero d'elles embarcados em Swakopmund. Estavam no porto a canhoneira allemã *Panther*, dois



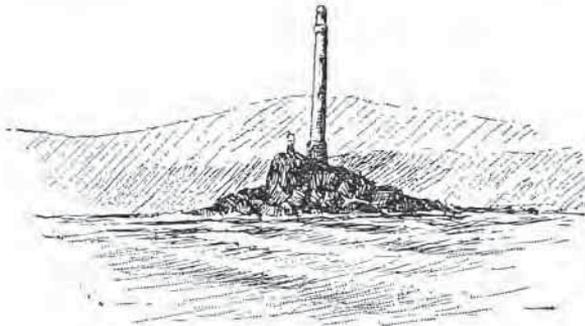
Navio no fundo em Angra Pequena

vapores, quatro navios de vela, e um no fundo, á entrada, com os mastros de fóra conservando ainda as gaveas caçadas!

Ha vinte annos procurámos na Ponta Dias o padrão ali collocado em 1486, mas não o encontrámos, o que não admira, por isso que, tendo sido partido pelos baleeiros em tres pedaços, foram estes levados para Capetown em 1856 pelo capitão Carew. D'esses tres bocados dois foram em 1865 mandados para Lisboa e existem no museu da Sociedade de

Geographia, e o terceiro vimolo agora no museu da cidade do Cabo. Construiu-se ha pouco na Ponta Dias um bom farol com uma torre de alvenaria cuja lanterna está 50 metros acima no nivel do mar: é um dos melhores faroes da costa.

Logo que fundeámos, veiu a bordo o capitão do



Farol da Ponta Dias – Angra Pequena

porto e trocámos cumprimentos com a canhoneira allemã.

Visitei o governador que me convidou para um *Kaffee Kranzchen*, uma especie de *five o'clock tea* inglez, mas onde em vez de chá se bebe café.

Offereceu-me ir na manhã seguinte visitar as minas de diamantes em companhia do director Herr E. Kreschin, o que acceitei. Fomos n'um carro de duas rodas tirado por dois cavallos, e depois de visitar as minas foi-nos offerecido um almoço nos escritorios

de uma das quatro grandes companhias que ali exploram. O terreno é todo areia, e é entre esta que se encontram os diamantes: começa-se por peneirar a areia n'um cylindro inclinado, á mão, ou por meio de machanismos com motor de gazolina; é entre a areia mais grossa que se encontram as pedras preciosas. Depois de peneirada é lavada e collocada sobre umas mezas, d'onde o capataz com uma pinça escolhe os diamantes e os mette n'uma pequena caixa, especie de mealheiro, fechado a cadeado.

Depois de regressar a bordo recebemos a visita do governador e preparámos-nos para partir.



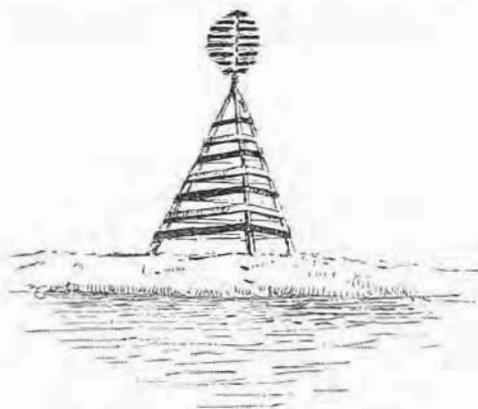
Angra Pequena — Luderitzbucht

XLI

De Angra Pequena a Walfisch Bay

Suspendemos de Robert Harbour e começámos a navegar ao longo da costa em direcção a Walfisch Bay. Como é usual n'esta costa, amanheceu o dia 18 com nevoeiro; prumámos frequentes vezes e com as sondas e uma recta d'altura do sol que se conseguiu obter, determinámos a nossa posição; avistámos pouco depois rebentação na praia, ao longo da qual navegámos até contornar Pelican Point e entrar na bahia. Fundeámos ao noroeste da povoação em 3 braças de fundo. O facto de ser a costa de areia e nunca chover ocasiona sobre a terra um encinzeirado tal, que mesmo sendo ella alta, a primeira coisa que quasi sempre se vê é a rebentação na praia já proxima.

A bahia de Walvisch, em hollandez bahia da baleia, tem apenas importancia por ser o unico bom porto da costa entre Angra Pequena e a bahia dos Tigres. Encravada no territorio allemão de Damara-



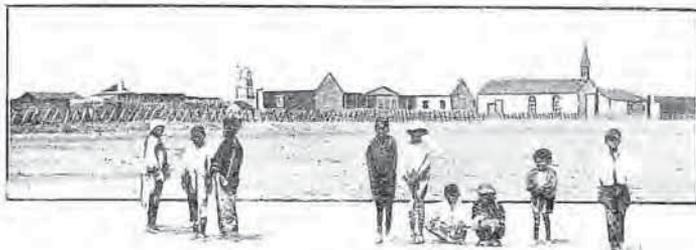
Balisa de Pelican Point — Walvisch Bay

land, foi declarada ingleza em 1878, e tem 480 milhas quadradas de terreno arido em volta de si. Sendo *boycotted* pelos allemães, não passa por ali commercio algum do interior; apenas tem uns trinta habitantes brancos, quasi todos empregados do governo da Africa do Sul, do qual depende. Visitei esta bahia ha vinte annos e de então para cá poucos progressos tem feito a povoação.

Encontrei de novo uma boa ponte-caes com um pequeno guindaste e linha ferrea Decauville, um ap-

parelho para distillar agua do mar, o que é um grande melhoramento, visto que a agua potavel tinha que vir do Cabo, e uma lancha de gazolina para serviço do porto. Os navios de guerra inglezes da esquadra do Cabo vão ali fazer os seus exercicios de artilharia, para o que esta bahia muito se presta. O movimento commercial do interior faz-se por Swakopmund, 15 milhas ao norte de Walfisch, porto aberto e desabrigado. Swakopmund está ligado por meio de caminho de ferro com a capital da Africa Occidental allemã, Windhuk, uma nova e bonita cidade no interior. Não havendo em terra telegrapho, servimos-nos da telegraphia sem fios para communicar por intermedio do Swakopmund, com Lisboa; este despacho teve de ser expedido em allemão, por ser o unico idioma que o telegrapho d'ali se compromettia transmittir.

Visitei em terra o governador interino, Acting Magistrate, F. W. Hutchinson, que me trouxe a bordo na sua lancha de gazolina.



Walfisch Bay

XLII

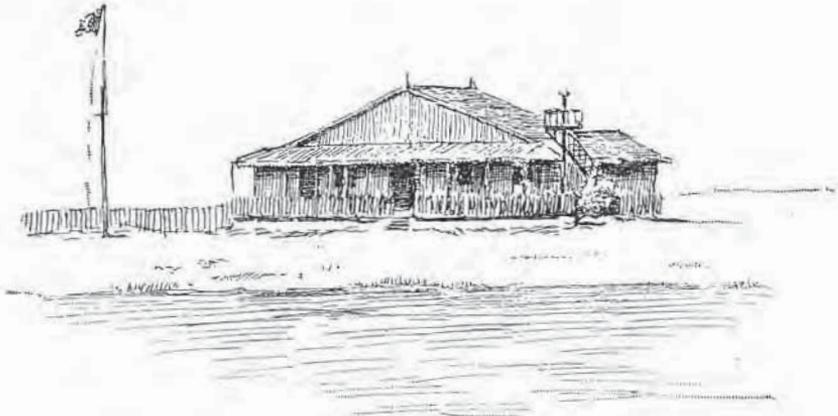
De Walfisch Bay a Mossamedes pela Bahia dos Tigres e Porto Alexandre

Pelo meio dia de 19 de fevereiro suspendemos e começamos a navegar em direcção á Bahia dos Tigres.

Ao suspender o ferro trazia agarrado lodo escuro mal cheiroso, e a côr da agua do mar é verde, desagradavel á vista. Isto parece ser devido á origem vulcanica do fundo, o que foi confirmado no dia 1 de junho de 1900, data em que ao nordeste de Pelican Point appareceu uma pequena ilha de lodo ou barro da qual sahia fumo; esta ilha desapareceu no fim de tres mezes.

No dia 20 navegámos com terra á vista por estibordo, passando a cinco milhas do Cabo Frio. Ao

amanhecer do dia seguinte aproámos á terra prumando; pelas 6^h avistou-se a bahia dos Tigres ao longo da qual navegámos duas horas, fundeando em frente da Residencia, em 11 braças de fundo, perto da praia. Veiu a bordo o chefe do concelho Francisco



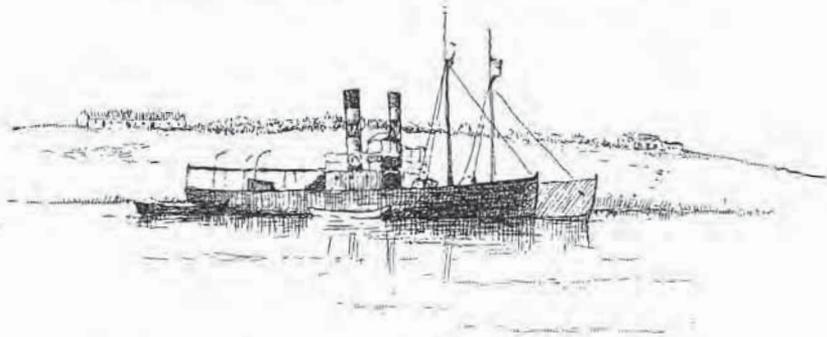
Bahia dos Tigres — Residencia

Rodrigues Quaresma, a quem offereci transportar a correspondencia para Mossamedes. Havia um anno que este porto não era visitado por navios de guerra portuguezes. A população era, quando ali passámos de 504 pessoas que exploram com optimo resultado a industria da pesca: no anno findo renderam os capitaes 400 por cento!

Pena é que os portuguezes sejam tão pouco ambiciosos e lhes custe tanto estar longe da Patria. Logo

que adquirem uma pequena fortuna, voltam para as suas terras, perdendo o paiz a sua experiencia e os seus capitaes. É o contrario do que acontece em Inglaterra, onde os ricos trabalham mais que os pobres, e por isso as colonias d'aquelle paiz tanta differença fazem das nossas.

Ao meio dia suspendemos e começámos a nave-



Vapores noruegueses da pesca da baleia—Porto Alexandre

gar ao longo da costa com a velocidade de 12 milhas em direcção a Porto Alexandre, onde fundeámos pelas 5^h, proximo da ponte de desembarque. Estavam no porto algumas embarcações de pesca e dois vapores noruegueses, que se empregam na pesca da baleia. O porto é muito bom e a população tende a augmentar; necessario será, porém, cuidar dos esgotos, do abastecimento d'agua e da construcção de ruas que substituam o areal que existe entre as casas.

Saímos de Porto Alexandre no seguinte dia pelas 9^h da manhã, navegámos ao longo da costa onde encontramos algumas canoas de pesca característica-



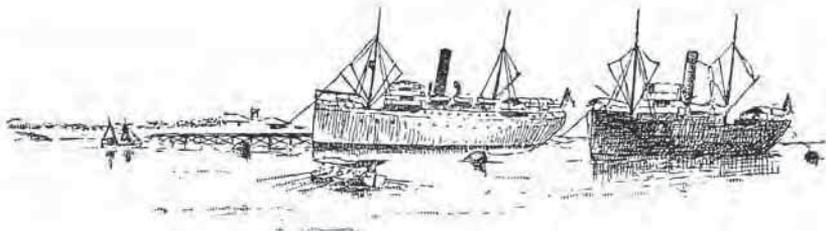
Porto Alexandre — Canoa de pesca

mente algarvias, e pouco depois da 1^h da tarde fundeávamos em Mossamedes.

Era antigamente Mossamedes considerado o ponto mais salubre da costa de Angola, ali iam as guarnições dos navios refrescar e convalescer; actualmente, devido á falta de canalisações e á má qualidade da agua, tem apparecido febres de mau character que medidas hygienicas certamente poderão evitar. A

maioria das ruas são de areia, o que também certamente concorre para a insalubridade, visto ser difícil evitar que para ali se façam os despejos. O caminho de ferro de via estreita pouco serviço presta, apesar de ter custado mais de dois mil contos: a maior parte das mercadorias ainda vêem em carros boers.

Pouco depois de fundearmos fui cumprimentar o governador capitão Caetano do Carvalho Corrêa Henriques, que no dia seguinte nos offereceu um jantar. À guarnição do *S. Gabriel* foi offerecida uma recita no theatro.



Porto do Lobito — Paquete *Portugal* atracado à ponte

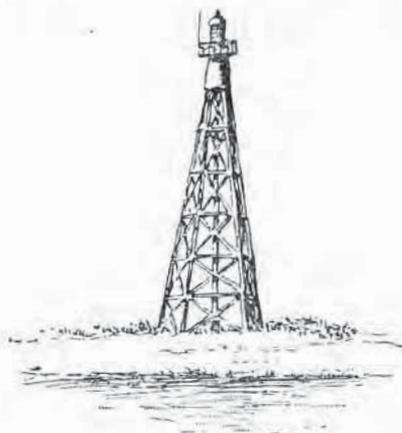
XLIII

De Mossámedes ao Lobito

Pelas 10^h 30^m da noite de 23 de fevereiro suspendemos e com muito bom tempo começámos a navegar em direcção ao Lobito; durante a noite cruzámos um vapor, que calculámos fosse o *Cazengo* da Empresa Nacional. Na manhã seguinte tínhamos terra á vista por estibordo, ao meio dia avistámos o farol das Salinas, mais tarde S. Philippe de Benguella, e antes do pôr do sol fundeavamos no magnifico porto do Lobito, proximo da ponte, com 45 braças de amarra em 11 de fundo.

O porto do Lobito é sem duvida o melhor porto natural de toda a Africa. N'uma região onde nunca ha temporaes, é defendido da ondulação, como a maioria dos bons portos d'esta costa occidental afri-

cana, por uma lingua de areia, com perto de cinco kilometros de comprido, fazendo o effeito d'um magnifico quebramar, construido pela Providencia. Com bom fundo, pequena amplitude de marés, sem baixos,



Farol do Lobito

sem correntes, parece um lago. Até ha pouco, era quasi desconhecido.

Quando em 1902 se assignou o contracto para a construcção do actual caminho de ferro de Benguela, era eu hospede do Rei de Inglaterra Eduardo VII, no Castello de Windsor. Ninguem ali sabia onde estava situado tal porto, e eu que ali entrára em 1892 commandando a canhoneira *Limpopo*, tive a honra de dar algumas informações a este respeito. Hoje é mais

conhecido da Inglaterra do que qualquer outro ponto da costa de Angola.

Não havendo ali força publica, e existindo importantes interesses estrangeiros, pois já se gastaram no caminho de ferro 15.000 contos de réis, e sendo necessario contar com a má vontade de Benguella e Catumbella, parece-me da maior conveniencia que frequentemente façam escala pelo Lobito navios da nossa marinha de guerra. Isto é facil e vantajoso, visto o porto ser optimo, o clima bom, a agua de boa qualidade, e o carvão, briquettes de Cardiff, *Crown patent fuel*, mais barato do que em Lóanda.

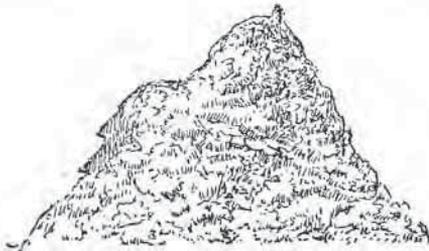
Pouco depois de fundear troquei visitas com o Intendente, director do caminho de ferro, Marianno Machado, e chefe da fiscalisação, major de engenharia Carlos Roma Machado. Estava no porto atracado á ponte o vapor inglez *Susquehanna*, descarregando quarenta kilometros de rails e travessas metallicas. Pelo director da companhia foram-nos muito amavelmente fornecidos passes para os officiaes e praças poderem livremente circular na linha.

Offerecemos um almoço a bordo ao director do caminho de ferro, ao fiscal do governo, e ao engenheiro residente E. Robins, e foi-nos offerecido um jantar pelo director que nos convidou para uma visita á linha. O caminho de ferro de Benguella é o mais gigantesco emprehendimento que têm visto as

nossas colonias: uma linha ferrea que até Katanga, região das minas de cobre, terá o percurso de 2.000 kilometros, sendo 1.200 em territorio portuguez. Estavam já em exploração 320 kilometros, até a estação de Cuma, e d'ali téem já vindo para o Lobito comboios com borracha no valor de 250 contos de réis. É ao mesmo tempo a unica linha ferrea colonial que o governo não paga ou subsidia, antes com ella ganha, visto que, além de todas as vantagens indirectas do caminho de ferro, recebeu dez por cento das accões.

Partimos do Lobito pelas 7^h da manhã, acompanhados pelo director do caminho de ferro, engenheiro residente, inspector de machinas Jackson, engenheiro de districto Schofield, chefe de via e obras Varian, e seis officiaes, dois sargentos e 32 praças do *S. Gabriel*. Conduzia o comboio dois salões, uma carruagem para praças, e material para o assentamento da via, que se estava fazendo á razão de mais de um kilometro por dia. Ás 8^h 25^m parámos em Benguella, no kilometro 36, e pouco depois seguimos para o interior, atravessando uma região meio arida, com uma vegetação rachitica devido á falta de chuvas, o que muito difficulta a exploração da linha. Pouca agua ha para as locomotivas, e essa pouca está quasi sempre impregnada de magnesia, que ataca as caldeiras. Dos kilometros 50 a 53 existe a

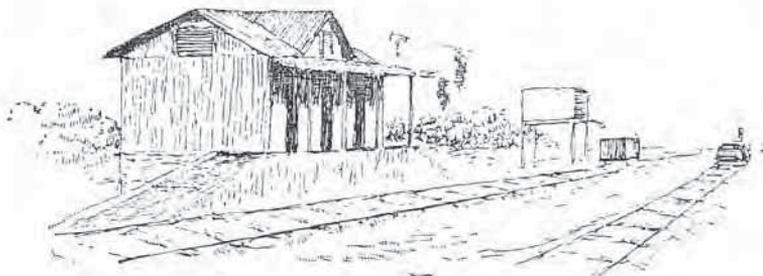
cremalheira do Monte Sahoá, onde se sobem 160 metros. Do kilometro 83, estação de Coroteva, regressaram os officiaes e praças que tinham de voltar a bordo no mesmo dia; na portella do Coroteva atingimos a altitude de 899 metros. A partir do kilometro 135 entramos na região das chuvas, e o campo começa a ser bonito, todo coberto de verdura e fer-



Caminho de ferro do Lobito kil. 183 — Cabeça de Kruger

til. As 9^h da noite chegámos ao kilometro 200, estação de Cubal, onde nos foi offerecido um jantar, pelo engenheiro E. Robins, na sua residencia. Na manhã seguinte continuámos para o interior, rebocados por uma bella locomotiva construida por Kitson & C.^a em Leeds, em 1910. No kilometro 272 atravessamos a ponte metallica do rio Catumbella, no 279 as plantações de trigo da serra de Oendalongo, e no 320, fim da parte da linha em exploração, fomos encontrar armazens de borracha, começo de estradas em construcção, loja para indigenas e permuta de

borracha, restaurante, um *bar* com uma *bar-maid* austriaca e phonographo. A linha está perfeitamente bem assente, com rails de 30 kilogrammas, pontes e postes telegraphicos metallicos, etc., e sobre ella an-



Kilometro 200 — Estação de Cubal

dámos por vezes a mais de 40 kilometros á hora. Brevemente ia ficar assente até ao kilometro 360.

Voltámos de tarde para o Cubal, onde passámos a noite, e na manhã seguinte partimos para o Lobito, onde chegámos pelas 6^h da tarde. Assim terminou a nossa visita a esta grandiosa obra, que n'um futuro muito proximo deve trazer ao porto do Lobito um espantoso movimento. Calcula-se, depois de prompta a linha, um movimento de 90.000 toneladas de mercadorias por mez, além do movimento de malas e passageiros.



Hospital Maria Pia — Loanda

XLIV

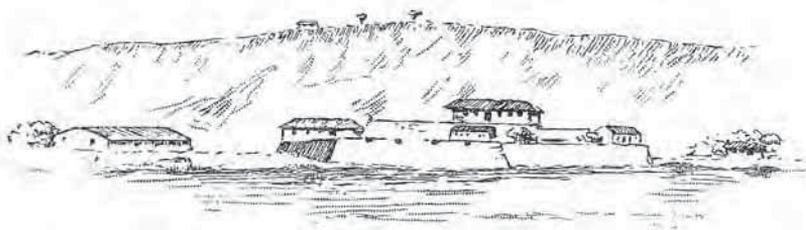
Do Lobito a Loanda

Pelas 8^h da noite do dia 1 de março suspendemos e começámos a navegar em direcção a Loanda, illuminando com o projector de vante as boias e as margens do porto. Na manhã do dia 2 bom tempo e terra á vista por estibordo; ás 2^h da tarde estava pelo través o farol das Palmeirinhas, navegámos ao longo da praia e fundeámos em Loanda pelas 5^h 30^m proximo da cidade, salvando em seguida á terra.

Loanda pouco progrediu durante os ultimos vinte annos; encontrei algumas novas avenidas, um grande edificio para a Camara, de mau gosto e por acabar, a illuminação publica, que era a gaz, voltou a ser a petroleo, as ruas estavam mal cuidadas e muitas casas tinham aspecto de ruinas. Os caminhos de ferro de

Ambaca e Malange não trabalham de accordo e não têm por enquanto trazido a Loanda o esperado desenvolvimento. Resgatada a linha ferrea de Ambaca pelo Governo, diminuidas as tarifas, e estabelecida uma navegação regular para o Quanza, é de esperar que Loanda adquira a prosperidade a que tem direito.

Pouco depois de fundear vieram cumprimentar-



Loanda — Fortaleza do Penedo

nos o commandante da canhoneira *Save*, primeiro tenente Vital Gomes, commandante do deposito *Africa*, Pereira dos Santos, capitão do porto Moura Braz, e alferes Gomes da Silva em nome do Governador Manuel Maria Coelho. Pelos nossos camaradas em serviço na Estação Naval e em terra foi-nos offerecido um jantar na ilha de Loanda; a esta sympathica festa, que muito nos penhorou, concorreram 28 officiaes de marinha. Offerecemos a bordo um almoço ao Governador geral, Governador do Congo e sua esposa e a varios camaradas. Na mesma noite reali-

sou-se um jantar no Palacio do Governo, em honra dos officiaes do *S. Gabriel*.

Mettemos 253 toneladas de carvão, a 52,5 shillings por tonelada, o mais caro de toda a viagem, com excepção de Acapulco. Apesar de pagarmos 500 réis por tonelada para ser posto a bordo, se não fosse o auxilio da guarnição, ainda a faina se teria prolongado alem dos dois dias.

Em consequencia de ameaças de desordens no Lobito e Benguella, fôra-nos dada ordem de Lisboa para permanecer em Angola. No dia 7 de março, tendo desaparecido o receio de alterações da ordem recebemos auctorisação para continuar a viagem.



Residencia do Governador — Cabinda

XLV

De Loanda a S. Thomé pelo Ambriz e Cabinda

Saimos de Loanda para o Ambriz na manhã de 8 de março. Com bom tempo navegámos ao longo da costa, notando que a corrente nos encostava para a terra, e pelas 4^h fundeavamos no Ambriz em 7 braças de fundo perto da boia. Enviámos para terra as malas do correio e foram dois officiaes n'um escaler determinar a posição da boia e da canhoneira *Liberal*, alli afundada, tendo a mastreação completa e fóra d'agua a partir da romã dos mastros.

Pouco depois das 6 da tarde começámos a navegar em direcção a Cabinda. Na manhã seguinte passámos a Moita Secca e entrámos nas aguas esverdeadas do rio Zaire, onde prumamos com o *ground log* para avaliar a corrente do rio, e pelas 11^h largámos ferro no fundeadouro interior de Cabinda em

3,5 braças. Este fundeadouro é muito conveniente, por isso que com a viração podem os escaleres à vela ir ou vir de terra sem bordejar, o que é de

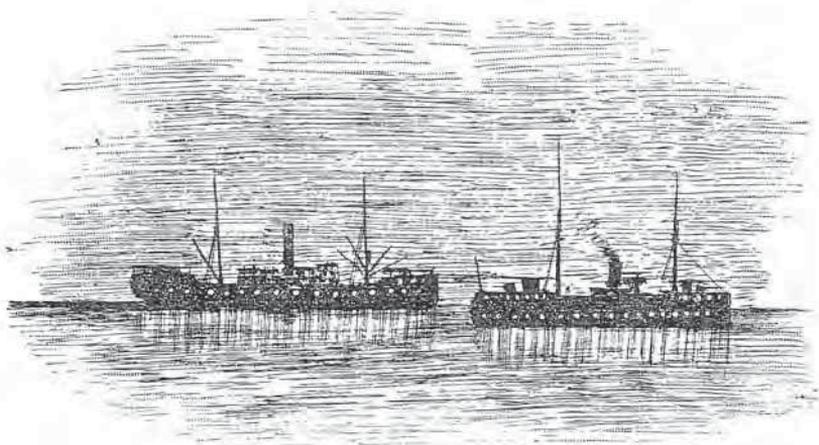


Canhoneira *Liberal* afundada no Ambriz.

grande vantagem para quem, como nós, tinha o escaler a vapor em reparação. No dia 4 foi-nos oferecido um lunch na residência, pelo Governador, e pelas 4^h da tarde, debaixo de uma chuva que não

víamos desde Zanzibar, largámos de Cabinda para S. Thomé.

Continuámos com tempo quasi sempre encoberto e as calmas variaveis proprias da região. Na manhã de 12 avistou-se a ilha de S. Thomé; ás 0^h 35^m p. m.



Lusitania e S. Gabriel em S. Thomé

cortámos pela sexta vez o Equador, agora em 6° 58' de longitude leste de Greenwich, como de costume mais ou menos de sociedade com o Sol, o que deu em resultado termos quatro verões seguidos, circumstancia pouco apreciavel para quem não gosta do calor. Cerca das 4^h da tarde fundeámos na bahia de Anna de Chaves em 4 braças, perto do paquete *Lusitania* da Empresa Nacional.

Fui encontrar em S. Thomé um melhoramento importante, qual é a canalisação d'agua para a cidade e um caminho de ferro em construcção. Durante os vinte annos que não visitei este porto, não progrediu elle correspondentemente ao grande acrescimo da riqueza agricola da ilha. Existe o mesmo pantano, e as casas de madeira sobre um terreno humido continuam a ser insalubres e improprias para o clima. Projecta-se a construcção de um caes acostavel para fragatas e batelões, o que é muito necessario, vista a morosidade com que actualmente se effectuam as descargas. O paquete «rapido» da costa oriental, *Lusitania*, que comnosco esteve fundeado na bahia de Anna de Chaves, gastou mais de tres dias para descarregar a carga que para ali trazia. Port Elisabeth na Africa do Sul serve uma região muito menos rica e está situado n'uma costa onde ha temporaes; entretanto, o serviço de cargas e descargas effectua-se ali com uma perfeição grande por meio de rebocadores e batelões a cargo da capitania. Poderia servir de exemplo para S. Thomé. Tambem poderiam servir de exemplo para as construcções n'esta linda e rica ilha aquellas que os Estados-Unidos montaram em Panamá, cujo clima é analogo.

Logo que fundeámos, veio a bordo o capitão do porto primeiro tenente Bruto da Costa, e fui a terra cumprimentar o governador Miranda Guedes. No dia

14 realizaram-se em nossa honra uma recepção na Associação Commercial, um jantar de dezoito talheres no Palacio do Governo, onde concorreram todas as auctoridades, e uma *marche aux flambeaux*, em que tomaram parte umas trinta praças do *S. Gabriel*. No dia seguinte teve logar uma recepção na Camara Municipal, finda a qual todas as auctoridades incluindo o Governador nos foram acompanhar ao caes.



Cidade de Santo Antonio — Ilha do Principe

XLVI

De S. Thomé a Freetown (Serra Leôa) com escala pelo Principe

Suspendemos pelas 6^h 30^m da tarde e com uma só caldeira começámos a navegar em direcção ao porto de Santo Antonio na ilha do Principe, onde ancorámos no fundeadouro interior em 4 braças de fundo pelas 8 da manhã do dia 16. Esta linda ilha tem sem duvida um dos mais bonitos portos naturaes que visitamos. Atravessa actualmente uma crise assustadora, devido á doença do somno. Importada a doença pelos serviçaes vindos de Angola, e importada a mosca

tsétsé, *glossina palpalis*, que a transmite de Fernando Pó, tem-se a doença alastrado de um modo assustador atacando pretos e brancos; n'algumas roças estavam atacados d'esta horrivel doença metade dos serviçaes, e o numero de mortes tem augmentado, excedendo por muito os nascimentos. Só medidas energicas evitarão o despovoamento d'esta ilha e a perda da riqueza agricola.

Pouco depois de fundearmos veio cumprimentar-me a Commissão Municipal, que de tarde me offereceu uma amavel recepção na casa da Camara. Visitei o Governador na sua residencia por cima do forte da Mina; é uma boa situação debaixo do ponto de vista hygienico, mas de difficil accesso, não só por estar no cume do monte, mas por ter de se desembarcar n'uma porção de pedras que com a mais pequena ondulação podem arrambar as embarcações. O Governador vivia ali como um verdadeiro asceta, podendo apenas sair por mar para a cidade, distante cerca de uma milha. A cidade de Santo Antonio tem um aspecto miseravel que contrasta com a belleza da vegetação que a rodeia; não seria difficil transformal-a n'uma linda povoação.

Na manhã do dia 17 começámos a navegar em direcção á Serra Leôa; contornámos o norte da ilha e seguimos por menos de dois graos de latitude, a fim de evitar a corrente da Guiné na sua maior intensi-

dade. Observámos á noite uma phosphorescencia que fazia lindo effeito, sobretudo na esteira do navio, a qual se assemelhava a uma larga fita de prata. A minha incompetencia no assumpto não me permite informar se estes protozoarios eram a *noctiluca miliaris* espherica ou os da especie *Pyrocystis*, que segundo parece foi averiguado, durante a celebre expedição do *Challenger*, são os causadores da phosphorescencia no alto mar. Prefiro a explicação menos scientifica mas mais poeticamente phantastica que ha um seculo deu um poeta inglez, explicação apropriada a esta região de trovoadas frequentes:

..... the waves
..... spangled with phosphoric fire
As though the lightnings there had spent their shafts
And left the fragments glittering in the field.

Conservando-nos n'uma latitude baixa conseguimos nos primeiros dois dias ter correntes contrarias fracas, 10 e 11 milhas; no terceiro dia tivemos já 19 e no quarto, apesar de estarmos ainda em 2° 28', a corrente augmentou para 28 milhas. Deixou de valer a pena afastar-nos da costa e por isso se soltou o rumo para Freetown. Por meio de umas mangueiras adaptadas aos embornaes do tombadilho conseguimos quasi encher os tanques de reserva da machina com agua da chuva, o que permittiu parar o func-

cionamento do vaporizador e fazer uma apreciavel economia de combustivel.

No dia 19 cruzámos a derrota dos navios portuguezes que vão a S. Thomé, no dia 20 a dos vapores belgas que vão ao Zaire, no dia 21 a dos allemães que se dirigem a Swakopmund e no dia 23 a dos paquetes que seguem para o Cabo, encontrando o vapor da Union Castle, *Norman*, que do Cabo seguia para a Madeira; quando com elle communicavamos pelo telegrapho, metteu-se na conversa o *City of London* que não estava á vista.

Pelas 5^h da tarde começamos a prumar sobre o banco de Santa Anna, ás 6^h 30 determinámos a posição do navio pelas rectas de altura do Sol e de Sirius, e cerca da meia noite fundeámos em 16 braças, visto não ser conveniente amarrar em Freetown de noite. Na manhã seguinte continuámos no mesmo rumo; pouco depois avistava-se a Serra Leoa, demandámos o porto e amarrámos em frente da cidade no fundeadouro indicado na carta do Almirantado.

A Serra Leoa foi descoberta pelo navegador portuguez Pedro de Cintra em 1462, e foi assim chamada, segundo querem alguns, por causa do echo que as frequentes trovoadas produzem nas montanhas, semelhante ao rugido do leão. De 1787 a 1807 estabeleceram-se ali varias colonias de escravos; foi

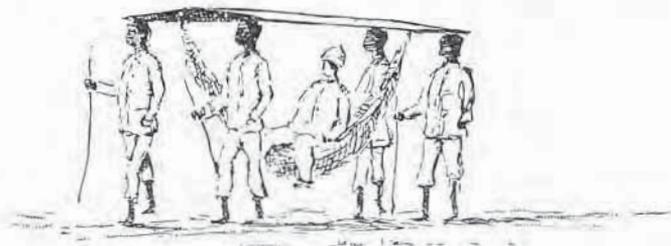
anexada pelo governo inglez n'esta ultima data, e desde 1888 constitue um districto colonial independente, comprehendendo 180 milhas de costa, desde a colonia franceza Rivières du Sud até á republica da Liberia. Existem boas estradas e uma linha ferrea até á fronteira da Liberia. Exporta-se borracha, cola, azeite de palma, gengibre, couros, etc.

O movimento do porto é importante e no dia em que ali estivemos, entraram quatro vapores. A cidade está fortificada e a guarnição, de tropas indigenas, consta de uns tres mil homens. O serviço do embarque de carvão está bem montado, feito com rebocadores e batelões da capacidade de 30 toneladas; metemos facilmente 122 toneladas em 4 horas e não é difficil embarcar 400 por dia. Existem duas boas barcas d'agua a vapor, mas a agua, de boa qualidade, é cara, custando dez shillings a tonelada. A população é quasi unicamente composta de negros de varias raças, havendo apenas uns 500 brancos em todo o territorio.

Existem cinco escolas, uma das quaes completou então o seu 66.º anniversario; por isso todos os indigenas falam e escrevem correctamente o inglez.

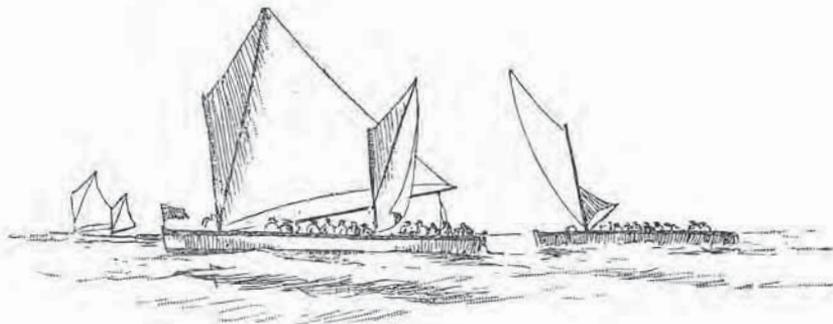
Pouco depois de fundearmos vieram a bordo o capitão do porto e o vice-consul de Portugal Isaac S. Slater; deixei cartões ao governador que estava ausente.

Os meios de transporte pessoal na cidade são umas machillas que quatro pretos, quasi sempre bem uniformisados, levam á cabeça. Não é muito



Freetown — Serra Leoa — Visita ao Governador

commodo, mas é indispensavel por causa do calor e do accidentado da cidade. Observámos na Serra Leôa um encinzeirado muito espesso da atmospha, creio que devido a areias em suspensão vindas do deserto, e que dá logar a diminuição na luz do Sol que se torna vermelho assim como a atmospha.



Embarcações da Serra Leoa

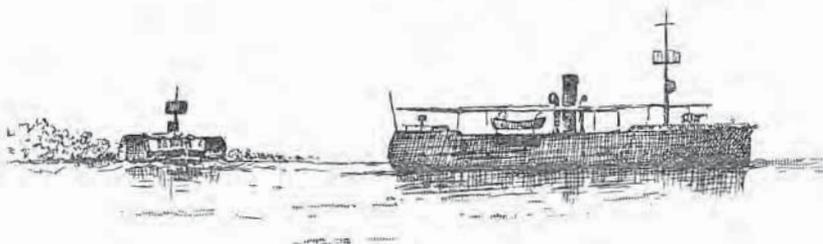
XLVII

De Freetown a S. Thiago (Cabo Verde) por Bolama e Bissau

Suspendemos pelas 2^h da tarde de 26 de março começando a navegar em direcção a Bolama; pelas 8^h da noite avistou-se da mastreação, pelo travez, o farol da ilha de Los, e á meia noite deitámos dois graos para o mar, afim de compensar a corrente de enchente dos rios da costa que devia começar pelas 2^h da manhã.

Ás 5^h 30^m da manhã do dia seguinte determinámos um ponto pelas rectas de altura das estrellas Antares, Arcturus, e Vega, confirmado por uma sonda de 12 braças com o prumo de Lord Kel-

vin; soltámos o rumo para a entrada do canal de Orango, no qual começámos a navegar pelas 10^h seguindo em direcção a Bolama, onde fundeámos ás 5^h da tarde. Não tendo informações precisas sobre o fundeadouro de Bolama, largámos o ferro proximo da canhoneira *Lurio*, e logo observámos que o navio estava abandonado. Vieram a bordo os primeiros



Bolama — Canhoneira *Lurio*

tenentes Botelho de Souza, capitão dos portos, e Freitas da Silva, commandante da canhoneira *Lurio*, que me informou terem-se dado a bordo d'aquelle navio treze casos de febre amarella dos quaes cinco fataes; em vista do que resolvi afastar-me da canhoneira antes da noite, para evitar que as luzes attrahissem os mosquitos.

Mudámos de fundeadouro e prohibi as communições com a terra, onde fui cumprimentar o Governador. No dia seguinte veio o Governador Carlos Pereira a bordo, e pela 1^h da tarde, com maré de

vasante largámos do ancoradouro em direcção a Bissau, onde fundeámos pouco depois das 5^h horas. Apenas fundeámos, vieram a bordo o presidente da Comissão Municipal, patrão-mór, etc. e á noite fizemos sobre a terra um exercicio de projectores a pedido do Governador. Na manhã de 29 fomos a uma recepção no Forte, convidados pelo Residente e commissão municipal, com os quaes visitei a povoação. O commercio de Bissau, quasi todo na mão de casas francezas e allemãs, é muito importante, talvez de uns tres mil contos por anno.

Tendo esta colonia excesso de receita sobre a despeza, apesar de não se cobrarem, quasi, impostos directos, parecia-me conveniente applicar algum dinheiro em melhorar a ponte de desembarque, as ruas e a hygiene que muito deixam a desejar. A Guiné é um paiz muito rico, e os rios e canaes que o cortam em todas as direcções, prestam optimo serviço como vias economicas de communicacão para o interior, e estou persuadido que é uma das colonias portuguezas com mais futuro.

Pelo meio dia determinámos a velocidade da vasante, que excedia um pouco a duas milhas por hora, e em seguida suspendemos e começámos a navegar em direcção a S. Thiago de Cabo Verde. Passámos o canal de Geba, onde encontrámos um vapor do cabo submarino que ia reparar o cabo partido, se

guimos pelo canal de Cayo, cujo farol passámos pelas 6^h e d'onde soltámos o rumo para S. Thiago.

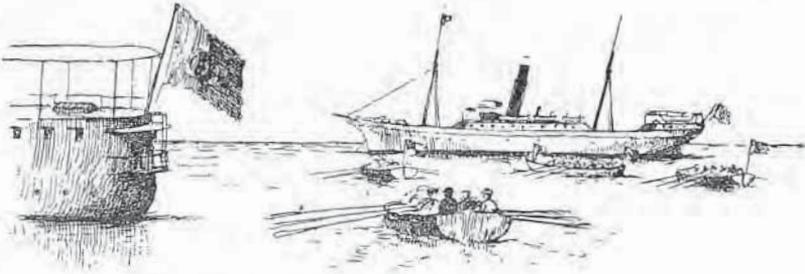
Não encontrámos difficuldade alguma na navegação entre as ilhas da Guiné. As cartas inglezas não téem correcção desde 1899, mas parecem estar exactas e inspirar confiança; quem tiver uma boa agulha e um prumo de Lord Kelvin, não deve ter a menor preocupação em por ali navegar. A balisa das pedras de Pedralva é bem visível, e pena é ser a unica que existe.

Foi o *S. Gabriel* o primeiro dos nossos cruzadores que visitou a Guiné.

Com bom tempo e vento nordeste regular navegámos em direcção a S. Thiago, fundeando no porto da Praia pelas 2^h da tarde do dia 31 de março. Pouco depois de fundear fui a terra cumprimentar o Governador Marinha de Campos, a quem informei do meu proposito de continuar no dia seguinte a nossa viagem. Na manhã do dia 1 de abril recebi, porém, um telegramma do Ministro ordenando-me que aguardasse instrucções em S. Thiago, onde questões politicas faziam perigar a ordem publica, chegando o director da estação do cabo submarino a pedir-me protecção contra a ameaça de ser cortado o cabo. Para bordo foram remettidos, dentro d'um caixote que trazia batatas, alguns exemplares d'um pasquim que dizia o seguinte: «Bravos marinheiros! A vossa

demora n'este porto é em serviço do jesuitismo. É para descarregardes as vossas carabinas sobre o povo indefeso que quer impedir o embarque do prestigioso vulto da revolução, Marinha de Campos, tirado d'esta provincia pela soberana vontade da reacção. VIVA A ARMADA DA REPUBLICA».

Não era a primeira colonia em que elementos



Cidade da Praia — Embarque do Governador

desordeiros tentavam, sem resultado, insubordinar a guarnição do *S. Gabriel*; foram as proprias praças que me vieram entregar os pasquins.

No dia 3 de abril embarcou o Governador para Lisboa no paquete *Loanda*, sendo-lhe dada á passagem a salva regulamentar pelo *S. Gabriel*.

Fomos visitados pelo dr. W. J. Ansorge, naturalista inglez commissionado pelo *British Museum* de Londres para estudar as aves e os peixes de agua doce da Africa Occidental; chegára da Guiné e ia

partir para o Chiloango. No dia 8 organisei uma regata de vela entre as seis embarcações do navio, *handicap*, para o qual offereci um premio que foi ganho pela canôa.

Tendo recebido auctorisação de Lisboa para continuar a viagem, resolvi partir no dia seguinte.



Vista do porto de S. Vicente — Cabo Verde

XLVIII

Da Praia (S. Thiago) a Lisboa por S. Vicente e Madeira

Na tarde do dia 9 de abril largámos de S. Thiago para S. Vicente. Sempre com bom tempo, avistámos esta ilha ao amanhecer, e fundeámos no porto pelas 8^h da manhã do dia seguinte.

Veu apresentar-se o commandante da canhoneira *Zambeze*, capitão-tenente Ayalla, e estiveram a bordo o administrador do concelho e commandante da policia. Passaram para a *Zambeze* os dois ultimos guardas-marinhas dos dez que distribuimos pelas differentes estações navaes, e recebemos d'aquelle navio vinte e nove praças com o tempo de estação acabado, que conduzimos a Lisboa. Mettemos 170 toneladas de carvão Ferndale, da Companhia de S. Vi-

cente, que tem contracto com o Governo ao preço de 30 shillings.

A ilha de S. Vicente, posto que n'uma situação geographica mais vantajosa, tem muito a temer da concorrência das ilhas Canarias onde o carvão é não só mais barato do que em S. Vicente, mas mesmo mais barato do que em Lisboa, devido a não haver direitos de importação, aos menores fretes e ao pequeno custo do trabalho. É este um problema que requer ser estudado com muita attenção pelo governo portuguez, afim de que se não perca o principal rendimento do archipelago de Cabo Verde, e não seja tambem prejudicado o porto de Lisboa.

De tarde, logo que se acabou a faina do carvão, começámos a navegar em direcção á ilha da Madeira, encontrando bom tempo e vento regular d'entre N. e NE. No dia 13 estivemos em communicação com o paquete *Kenilworth Castle*, e na noite do dia seguinte pelas 9^h, com lindo luar, avistámos a ilha, fundeando na bahia do Funchal á meia noite.

Na manhã seguinte salvámos á terra, veio a bordo o capitão do porto, e visitámos os governadores civil e militar. Pelo sr. J. Blandy foi-nos offerecido um lunch na sua linda quinta do Palheiro Ferreiro, pelos srs. H. Hinton e Bernardo Ferreira jantares no Funchal, e na quinta Pavão teve logar um baile. Aproveitámos a nossa demora no Funchal para pintar o

costado do navio que as embarcações do carvão em S. Vicente com o balanço tinham estragado.

Pela 1^h da manhã do dia 18 largámos para Lisboa, encontrando bom tempo e ventos bonancosos



Funchal — Madeira

do NW. que, dando lugar a ondulação pelo travez, occasionavam incommodo balanço. Perguntando uma vez a um inglez que acabava de dar a volta ao mundo no seu yacht, qual fôra a coisa que mais lhe agradára, respondeu: «De tudo o que ví a coisa mais bonita é a sua ilha da Madeira, e a coisa mais confortavel que conheço é a minha casa em Londres.» Penso que o inglez tinha razão: a ilha da

Madeira é sem duvida um dos pontos mais bellos do globo.

Às 7^h da tarde do dia 19 de abril de 1911 começámos a estar em comunicação telegraphica com Lisboa. Na manhã seguinte avistou-se a Serra de Cintra, demandámos a barra, entrámos no Tejo e às 2^h da tarde amarravamos á boia em frente do Arsenal.

Estava assim concluida, com a maior felicidade, a viagem do *S. Gabriel* á volta do mundo.

Notas finaes

I. — Resumo da viagem

Durante esta longa viagem de circumnavegação que durou 16 mezes e 9 dias, percorremos 41.981 milhas (quasi duas voltas ao globo pelo equador) e fizemos escala por 72 portos, entrando em alguns d'elles mais de uma vez.

Apesar de ter havido por vezes mau tempo e termos passado a 40 milhas do centro d'um tufão no mar da China, nunca soffremos avaria importante, quer no casco quer nas machinas, e algumas pequenas avarias foram reparadas a bordo.

Não se deu obito algum a bordo, não houve doença alguma grave ou contagiosa, não houve qualquer desastre pessoal.

Nos portos foi a guarnição alvo das maiores demonstrações de sympathia das colonias portuguezas e das auctoridades estrangeiras.

Em todas as Colonias Portuguezas, desde Macau e Timor até Cabo Verde, prestámos serviços sempre de accordo com os respectivos governadores.

Finalmente foi esta longa e interessante viagem muito vantajosa para a instrução profissional de todos os officiaes e praças de bordo.

II. — Distancias percorridas

	Distancia
Lisboa a Porto Santo	—
Porto Santo ao Funchal	535
Cruzeiro com mau tempo	100
Madeira a S. Vicente	1.042
S. Vicente a S. Thiago	164
S. Thiago á Bahia	1.980
Bahia ao Rio de Janeiro	737
Rio de Janeiro a Santos	200
Santos a Montevideu	878
Montevideu a Buenos Aires	120
Buenos Aires a Punta Arenas	1.355
Punta Arenas a Valparaiso	1.500
Valparaiso a Callao	1.302
Callao a Panamá	1.314
Panamá a Salina Cruz	1.158
Salina Cruz a Acapulco	300
Acapulco a S. Francisco	1.850
S. Francisco a Honolulu	2.100
Honolulu a Kahului	85
Kahului a Hilo	120
Hilo ao Honolulu	200
Honolulu a Yokohama	3.400
Yokohama a Kobe	350
Kobe a Itozaki	113

Itozaki a Kure	70
Kure a Etajima	14
Etajima a Miyajima	10
Miyajima a Moji	120
Moji a Nagasaki	148
Nagasaki a Shanghae	467
Shanghae a Fuchau	445
Fuchau a Macau	570
Macau a Hong-Kong	40
Hong-Kong a Macau	40
Macau a Castle Peak	24
Castle Peak a Hong-Kong	20
Hong-Hong a Manila	640
Manila a Zamboanga	} 1.650
Zamboanga a Dilly	
Dilly a Port Darwin	450
Port Darwin a Dilly	450
Dilly a Surabaya	780
Surabaya a Singapura	760
Singapura a Colombo	1.577
Colombo a Pangin	758
Pangin a Mormugão	9
Mormugão a Bombaim	225
Bombaim a Zanzibar	2.509
Zanzibar a Moçambique	553
Moçambique a Quelimane	392
Quelimane á Beira	200
Beira a Inhambane	250
Inhambane a Lourenço Marques	245
Lourenço Marques a Durban	295
Durban a Port Elisabeth	384

Port Elisabeth a Capetown	420
Capetown a Angra Pequena	485
Angra Pequena a Walfish Bay	257
Walfish Bay á Bahia dos Tigres	450
Bahia dos Tigres a Porto Alexandre	55
Porto Alexandre a Mossamedes	45
Mossamedes ao Lobito	200
Lobito a Loanda	226
Loanda ao Ambriz	60
Ambriz a Cabinda	162
Cabinda a S. Thomé	470
S. Thomé ao Príncipe	92
Príncipe a Freetown	1.500
Freetown a Bolama	280
Bolama a Bissau	40
Bissau a S. Thiago	520
S. Thiago a S. Vicente	164
S. Vicente á Madeira	1.042
Madeira a Lisboa	535
Somma total	41.981

III. — Despezas

O custo total da viagem foi de 174:556\$817 réis, isto é, uma média mensal de 10:709\$007. A principal despesa foi em combustível: adquirimos 4.575 toneladas de carvão que importaram em 40:905\$415 réis, ou seja em média 8\$941 réis; o carvão mais barato foi embarcado em Durban a 16 shillings a tonelada *f. o. b.*, e o mais caro em Acapulco a 75 shillings.

Constituiu, pois, o combustível 23,4 % da despesa total. Foi com o carvão americano embarcado em Manila que navegámos mais barato, percorrendo uma milha por 297 réis; e o que saiu mais caro, foi o de Loanda, carvão velho com pequeno poder calorífico, que nos obrigou a gastar 1\$824 réis por milha.

Nos diferentes portos dispenderam-se 81:720\$768 réis; a maior despesa foi em Hong-Kong, 11:593\$231 réis, onde a demora foi maior, e o navio entrou na doca, e a menor em Walfish Bay, onde apenas pagámos um telegramma por 6\$131 réis.

Estavamos auctorisados a gastar até 1.500\$000 réis em despesas de representação, mas apenas dispendemos 950\$219 réis, ficando portanto um saldo a favor de 549\$781 réis.

IV. — Despesa feita em carvão desde 11-12.º-1909 até 19-4.º-1911

Portos	N.º de kilos	Importancia
Lisboa	250.467,000	1.252\$335
S. Vicente de Cabo Verde.....	195.000,000	1.228\$500
Rio de Janeiro	208.000,000	1.755\$000
Buenos Aires	151.000,000	1.223\$100
<i>A transportar</i>	804.467,000	5.458\$935

Portos	N.º de kilos	Importancia
<i>Transporte</i>	804.467,000	5.458\$935
Punta Arenas.....	130.000,000	1.608\$750
Valparaiso.....	195.000,000	1.930\$500
Callau.....	145.000,000	1.794\$375
Panamá.....	128.534,500	1.103\$718
Acapulco.....	120.000,000	1.998\$000
S. Francisco.....	180.000,000	1.735\$837
Honolulu.....	337.000,000	2.353\$575
Yokohama.....	200.000,000	2.453\$325
Shanghae.....	210.000,000	2.173\$500
Hong-Kong.....	200.000,000	1.825\$433
Manila.....	150.000,000	829\$406
Surabaya.....	100.000,000	814\$738
Singapura.....	160.000,000	1.314\$000
Colombo.....	200.000,000	1.485\$000
Bombaim.....	220.000,000	1.831\$500
Zanzibar.....	253.000,000	3.330\$112
Durban.....	171.406,000	617\$044
Cabo da Boa Esperança.....	125.406,000	648\$937
Loanda.....	253.000,000	3.102\$412
Serra Leoa (Freetown).....	122.000,000	1.348\$818
S. Vicente de Cabo Verde.....	170.000,000	1.147\$500
Somma total.....	4.574.813,500	40.905\$415

O preço médio por tonelada foi de 8\$941 réis.

Bordo do Cruzador *S. Gabriel*, navegando, 13 de abril de 1911.

— O chefe da contabilidade (a) FRANCISCO JOÃO DE VASCONCELLOS.

V.— Despezas nos portos

Portos	Despesas
Funchal.....	440\$639
S. Vicente.....	1.599\$335
S. Thiago.....	174\$621
Bahia.....	370\$600
Rio de Janeiro.....	3.445\$883
Santos.....	248\$459
Montevideu.....	319\$612
Buenos Aires.....	2.947\$220
Punta Arenas.....	1.813\$068
Valparaiso.....	2.956\$307
Callao.....	2.303\$696
Panamá.....	1.677\$351
Salina Cruz.....	190\$349
Acapulco.....	2.284\$068
S. Francisco.....	7.252\$587
Honolulu.....	4.237\$835
Yokohama.....	3.202\$013
Kobe.....	297\$450
Kure.....	55\$743
Nagasaki.....	303\$026
Shanghae.....	2.700\$704
Fuchau.....	135\$307
Macau (1.ª vez).....	77\$727
Hong-Kong (1.ª vez).....	11.593\$231
Macau (2.ª vez).....	67\$998
Hong-Kong (2.ª vez).....	34\$706
Manila.....	1.376\$198
Timor.....	252\$094

Port Darwin	250\$030
Surabaya	1.295\$342
Singapura.....	2.588\$380
Colombo	1.965\$036
Goa	1.710\$899
Bombaim	3.650\$598
Zanzibar.....	3.553\$124
Moçambique	213\$901
Quelimane	138\$700
Beira	143\$684
Inhambane.....	152\$075
Lourenço Marques.....	1.323\$947
Durban	852\$907
Port Elisabeth.....	90\$411
Capetown.....	2.835\$391
Angra Pequena	17\$981
Walfish Bay	6\$131
Mossamedes	75\$830
Lobito	258\$620
Loanda	4.211\$913
Cabinda	69\$700
S. Thomé	177\$770
Príncipe	38\$690
Freetown	1.492\$736
Bissau.....	63\$440
S. Thiago	389\$490
S. Vicente (2. ^a vez, á volta).....	1.554\$000
Funchal (2. ^a vez, á volta).....	242\$215
Total	81.720\$768

VI.—Despezas totaes da viagem

Anno	Mez	Quantias
1909	Dezembro	9.642\$412
1910	Janeiro	8.845\$948
"	Fevereiro	10.896\$943
"	Março	11.351\$324
"	Abril (1)	17.294\$821
"	Maió	10.228\$330
"	Junho	9.548\$524
"	Julho	9.482\$722
"	Agosto	8.629\$639
"	Setembro (2)	14.762\$343
"	Outubro	7.872\$790
"	Novembro	11.242\$005
"	Dezembro (3)	14.292\$794
1911	Janeiro	8.324\$628
"	Fevereiro	8.224\$615
"	Março	11.128\$024
"	Abril	2.787\$955
Custo total da viagem		174.556\$817 (4)

Média da despesa mensal 10.709\$007.

(1) Compra em S. Francisco (California) de sobresalentes, para o convez e machina, para tres mezes.

(2) Pagamento ás docas em Kowloon (Hong-Kong) e compra de sobresalentes e mantimentos para tres mezes.

(3) Metteram-se n'este mez 473 toneladas de carvão, sendo 253 em Zanzibar ao preço de 58/.

(4) Proporcionalmente gastou-se menos 20 contos de réis do

VII. — Navegação

O desenvolvimento que tem tomado os serviços de artilharia, torpedos e electricidade, tem feito com que muitos officiaes se dediquem de preferencia a estas especialidades, desprezando o serviço da navegação. É isto um grande erro e, segundo varios escritores, a causa dos numerosos desastres que nos ultimos annos téem soffrido algumas marinhas.

Representa hoje um navio de guerra um capital valiosissimo em vidas e em valores, e depois de enalhado, a artilharia e torpedos, por mais perfectos que sejam, não servem para nada.

A bordo do *S. Gabriel*, durante esta longa viagem, seguiu-se o systema usual de fazer um calculo de longitude pela manhã e o calculo de latitude ao meio dia.

Quando, porém, havia necessidade de ter a posição exacta durante a noite ou de madrugada, devido a ter de demandar portos ou passar em sitios perigosos, faziam-se por occasião do crepusculo calculos de rectas de altura de estrellas, planetas, e da

que este navio gastaria em igual periodo em estação na Costa Oriental d'Africa, com a guarnição incompleta e navegando pouco, conforme as respectivas contas.

lua; tambem fizemos no Pacifico calculos pelo cometa de Halley. Tomando simultaneamente quatro alturas de estrellas, cujos azimuths diffiram de perto de 90° , obtem-se quatro rectas d'altura, duas a duas quasi perpendiculares entre si, e distantes d'uma quantidade pequena que representa os erros: pessoal, do instrumento, e do horizonte. Não sendo as rectas parallellas, em vez de se tomar a parallella média, toma-se a bissectriz do angulo que formam. É este, no meu entender, o mais exacto calculo que se pode fazer a bordo.

Sobre os erros provaveis dos calculos seguimos a opinião do dr. Nathaniel Bowdich, publicada no *Practical Navigator*, publicação official do Ministerio da Marinha dos Estados Unidos:

«É impossivel calcular os erros nas posições dos navios dadas pelos calculos, devidos aos erros dos chronometros, sextantes, de refração, e de observação. Nenhum navegador deve suppôr os seus calculos sem erro, erro que depende de muitos factores, taes como, data da ultima verificação da marcha dos chronometros, qualidade dos varios instrumentos, confiança no observador e condições atmosphericas na occasião da observação. Julgamos duas milhas uma approximação rasoavel do erro possivel. N'esta hypóthese, em torno do ponto obtido trace-se uma circumferencia com este raio, e ao soltar o rumo

admitta-se a possibilidade do navio se achar em qualquer ponto do circulo, e não no centro.»

Em vista das experiencias realizadas na Allemanha, a bordo dos navios da marinha de guerra, com gyroscopios, parece que brevemente serão por estes substituidas as actuaes agulhas magneticas. Emquanto, porém, esta substituição se não fizer, será a actual agulha magnetica a base de toda a navegação. A bordo do *S. Gabriel* só nos servimos dos rumos magneticos, o que muito facilita as marcações, o soltar os rumos e a navegação em geral, ao mesmo tempo que evita enganar. Quando os desvios se mantêm pequenos, de um ou dois graus o maximo, o que sempre se consegue, o rumo da agulha pode ser tomado pelo rumo magnetico, o que é de grande vantagem á entrada de portos e passagens difíceis.

Sempre que tivemos oportunidade e foi necessario, compensámos a agulha-padrão; o systema de nunca mecher nas barras e espheras compensadoras, seria na nossa viagem tudo quanto ha de mais retrogado e inconveniente.

O *S. Gabriel* é um navio demasiado pequeno para que se possa avaliar a sua marcha unicamente pelo numero de rotações das helices; só em muito boas condições de tempo poderia este processo dar resultados de confiança. Usámos portanto uma barca de patente *Neptune*, de Walker, com mostrador na

popa e transmissão electrica para outro na casa de pilotagem; as indicações d'esta barca, regulado o comprimento da linha para o navio, foram bastante exactas para as velocidades usuaes. Funcionou sempre bem, tendo-se perdido um helice no Oceano Indico, parece que arrancado por um tubarão.

INDICE DOS CAPITULOS

Aos leitores	5
Introducção — I — A marinha portugueza	7
II — O <i>S. Gabriel</i>	11
III — Preparativos de viagem	15
A viagem — I — De Lisboa á Madeira	21
II — Da Madeira a S. Thiago	25
III — De S. Thiago á Bahia	31
IV — Da Bahia ao Rio de Janeiro	37
V — Do Rio de Janeiro a Santos	45
VI — De Santos a Montevideu	49
VII — De Montevideu a Buenos Aires	53
VIII — De Buenos Aires a Punta Arenas	67
IX — De Punta Arenas a Valparaiso pelo Estreito de Magalhães e canaes da Patagonia com escala por Borja Bay, Isthmus, Porto Bueno e Eden	77
X — Em Valparaiso	91
XI — De Valparaiso a Callao	101
XII — De Callao a Panamá — O canal de Panamá	111
XIII — De Panamá a Salina Cruz	127

XIV — De Salina Cruz a Acapulco	135
XV — De Acapulco a S. Francisco	139
XVI — De S. Francisco a Honolulu	155
XVII — Visita ás ilhas de Maui e Hawai	175
XVIII — De Honolulu a Yokohama	187
XIX — De Yokohama a Kobe	201
XX — De Kobe a Kure por Itosaki	213
XXI — De Kure a Etajima — Visita á Escola Naval ..	221
XXII — Marinha japoneza	231
XXIII — De Etajima a Nagasaki por Miyajima e Moji ..	243
XXIV — De Nagasaki a Shangae	253
XXV — De Shangae a Fuchau	263
XXVI — De Fuchau a Macau e Hong-Kong	267
XXVII — De Hong-Kong a Manila	283
XXVIII — De Manila a Dilly (Timor) por Zamboanga ...	295
XXIX — De Dilly a Port Darwin	299
XXX — De Dilly a Surabaya	307
XXXI — De Surabaya a Singapura	313
XXXII — De Singapura a Colombo	319
XXXIII — De Colombo a Góa	325
XXXIV — De Pangim a Mormugão e Bombaim	329
XXXV — De Bombaim a Zanzibar	339
XXXVI — De Zanzibar á Beira por Moçambique e Que- limane	345
XXXVII — Da Beira a Lourenço Marques por Inhambane.	353
XXXVIII — De Lourenço Marques a Durban	357
XXXIX — De Durban a Capetown por Port Elisabeth ...	363
XL — De Capetown a Angra Pequena	373
XLI — De Angra Pequena a Walfish Bay	379
XLII — De Walfish Bay a Mossamedes pela Bahia dos Tigres e Porto Alexandre	383

XLIII — De Mossamedes ao Lobito	389
XLIV — Do Lobito a Loanda	395
XLV — De Loanda a S. Thomé pelo Ambriz e Cabinda.	399
XLVI — De S. Thomé a Freetown (Serra Leôa) com escala pelo Principe	405
XLVII — De Freetown a S. Thiago (Cabo Verde) por Bo- lama e Bissau.....	411
XLVIII — Da Praia (S. Thiago) a Lisboa por S. Vicente e Madeira	417
Notas finaes — I — Resumo da viagem.....	419
II — Distancias percorridas.....	421
III — Despezas	423
IV — Despeza feita em carvão desde 11-12.º- 1909 até 19-4.º-1911	425
V — Despezas nos portos.....	427
VI — Despezas totaes da viagem.....	429
VII — Navegação	436

INDICE DOS DESENHOS

Fóra do texto — Mappa-mundo com a derrota traçada.	
" " — O canal de Panamá.	
" " — Licença para visitar o porto de Kure.	
O cruzador <i>S. Gabriel</i>	11
Moinho em Porto Santo	22
Lancha da Madeira	25
O <i>S. Gabriel</i> debaixo de tempo	26
Canhoneira <i>Zambeze</i>	29
Uma regata na Praia (S. Thiago)	31
Bahia	37
Chegada ao Rio de Janeiro	38
Avenida Beira Mar no Rio de Janeiro	45
Santos	49
Salvando á terra em Montevidéu	50
Barco farol de Buenos Aires	53
Entrando em Buenos Aires	54
Estação radio-telegráphica em Buenos Aires	56
O <i>S. Gabriel</i> na Darsena-Norte de Buenos Aires	67
Cabo das Virgens	70
Farol Dungeness	71

Chegada a Punta Arenas	72
O <i>Pourquoi Pas</i>	75
Punta Arenas.....	77
Cabo Froward	78
A taboa do <i>S. Gabriel</i> na bahia de Borja	79
Bahia de Borja.....	80
Porto Bueno	83
Chasm Reach	85
Senhora chilena.....	96
Conductora de carro electrico	97
Em Valparaiso.....	98
Valparaiso.....	101
Rio Rimac	106
Lima — Cathedral.....	111
Marco em Gatum	123
N'um automovel de via.....	124
Porto artificial de Salina Cruz	127
Calculo da hora pela Polar e γ da Cassiopeia.....	129
O <i>Virginian</i> entrando em Salina Cruz	132
Acapulco.....	135
O <i>S. Gabriel</i> entrando em Golden Gate	139
O <i>S. Gabriel</i> entrando em S. Francisco.....	142
Vapor-bomba de S. Francisco	145
Visitando a colonia portugueza	146
O commandante entre as auctoridades de S. Francisco....	155
O ponto de 7 de maio de 1910 por quatro rectas d'altura ..	156
Chegada a Honolulu	158
Belleza hawaiana	161
Barco de pesca de Honolulu	162
O <i>S. Gabriel</i> em Honolulu	164
O novo porto militar dos Estados Unidos	170

Sports no Hilo — Hawai — A guarnição do <i>S. Gabriel</i>	175
Desembarque em Kahului	176
Chegada ao Hilo	177
Guarnição do <i>S. Gabriel</i> indo visitar o vulcão	179
Vulcão de Kilauea — Hawai	180
<i>Surf riding</i>	185
<i>Montcalm</i>	190
Professional beauty japoneza	195
Ponte Sagrada — Nikko	197
Parque de Kasuga em Nara	201
Jantar japonez em Kobe — Disposição dos logares	205
Ome-Yakko — celebre Geisha de Kobe	206
Annuncio curioso em Nara	208
O grande sino de Nara	209
Arsenal de Kure — Residencia do almirante	213
Em Itosaki	214
Farol de Habushi — Mar interior	215
Arsenal de Kure	219
Escola Naval em Etajima	221
Cruzador japonez <i>Asama</i>	231
Barco de pesca japonez arrastando a rede	241
Vista de Miyajima	243
Miyajima — Visita á esquadra de instrucção	244
O grande <i>Tori</i> de Miyajima	245
Barco japonez em 1887	246
Embarcação de Nagasaki	248
<i>S. Gabriel e Montagle</i>	253
Lorcha china	257
Shangae	258
Carro china em Shangae	260
Templo de Fuchau	263

Fuchau — Pagode Anchorage	264
Rada de Macau	267
Cruzadores portuguezes em Hong-Kong	261
Yacht <i>Plover</i> em Hong-Kong	271
<i>Bathing parties</i> em Hong-Kong.....	272
<i>Sui Tai</i> , vapor da carreira entre Macau e Hong-Kong.....	273
Gruta de Camões — Macau	275
<i>Tu</i> embarcação do rio Si Kiang	276
Ling-Yang gorge no rio de Oeste	277
No rio de Oeste.....	278
Pagode de Schiu-hing	279
Embarcação no rio do Norte — Sikiang	280
Farol de Tchon-ai-Tchau em Sikiang	281
Hong-Kong — Vista do porto	283
Embarque de piratas	285
Uma rua de Dilly — Timor	295
O <i>S. Gabriel</i> em Dilly — Timor — fazenda aguada	296
Corcôras, embarcações de Timor	297
O novo e o velho <i>Dilly</i> , vapores do Estado em Timor.....	299
Port Darwin — Visita do Governador.....	301
Port Darwin.....	304
Pasar Besar — Surabaya	307
Industria japoneza — Pintura de pannos	308
Embarcações javanezas.....	310
N'um templo.....	311
Farol de Slimpil — Java	313
Clock tower — Town Hall — Singapura	315
Embarcações para descarga — Singapura	316
<i>Waterwitch</i> navio hydrographico inglez	317
Barco de pesca — Colombo.....	319
Pico de Adão — Ceylão, visto de W. a 33 milhas.....	320

Uma senhora de Kandy	322
Vaso de bambu	323
O Mandovi animado — Festas de S. Francisco Xavier.....	325
Victoria Terminus — Estação central de Bombaim.....	329
Mormugão	330
Embarcação de Bombaim	332
Excursão á ilha Elefanta — Bombaim	337
Main Street — Zanzibar	339
Tirante do excentrico torcido	340
Farol Mungopani — Zanzibar	342
O meio de transporte na Beira	345
Ponte de Moçambique	346
Pangaio arabe	347
Quelimane.....	348
Farol da Beira	350
<i>Tembe e Magul</i> rebocadores de Lourenço Marques	353
Farol de Zavora	355
Casa da Camara, <i>Town Hall</i> , em Durban	357
Couraçado hollandez <i>De Zeven Provinciën</i> em Durban.....	358
<i>Rikshás</i> de Durban.....	363
Cabo da Boa Esperança visto de W. a 8 milhas	367
O parlamento de Capetown.....	373
Canhoneira allemã <i>Panther</i> em Angra Pequena.....	375
Navio no fundo em Angra Pequena	376
Farol da Ponta Dias — Angra Pequena	377
Angra Pequena — Luderitzbucht	379
Balisa de Pelican Point — Walfish Bay.....	380
Walvisch Bay	383
Bahia dos Tigres	384
Vapores noruegueses da pesca da baleia — Porto Alexandre	385
Porto Alexandre — Canoa de pesca.....	386

Ponte do Lobito — Paquete <i>Portugal</i> atracado á ponte	389
Farol do Lobito	390
Caminho de ferro do Lobito kil. 183 — Cabeça de Kruger . .	393
Kilometro 200 — Estação do Cubal	394
Hospital Maria Pia — Loanda	395
Loanda — Fortaleza do Penedo	396
Residência do Governador	399
Canhoneira <i>Liberal</i> afundada no Ambriz	400
<i>Lusitania</i> e <i>S. Gabriel</i> em S. Thomé	401
Cidade de Santo Antonio — Ilha do Principe	405
Freetown — Serra Leôa — Visita ao Governador	410
Embarcações da Serra Leôa	411
Bolama — Canhoneira <i>Lurio</i>	412
Vista do porto de S. Vicente — Cabo Verde	417
Funchal — Madeira	419

ERRATAS

Página	Linha	Onde se lê	Deve lêr-se
—	—	—	—
97	6	<i>Erraguris</i>	<i>Errasuris.</i>
159	6	<i>Main, Ranai</i>	<i>Maui, Kauai.</i>
"	17	<i>Main</i>	<i>Maui.</i>
"	18	<i>Kanai</i>	<i>Kauai.</i>
"	23	<i>Main</i>	<i>Maui.</i>
"	"	<i>Kanai</i>	<i>Kauai.</i>
177	7	<i>Huilo</i>	<i>Hilo.</i>
276	9	<i>Si Kianga</i>	<i>Si-Kiang.</i>

