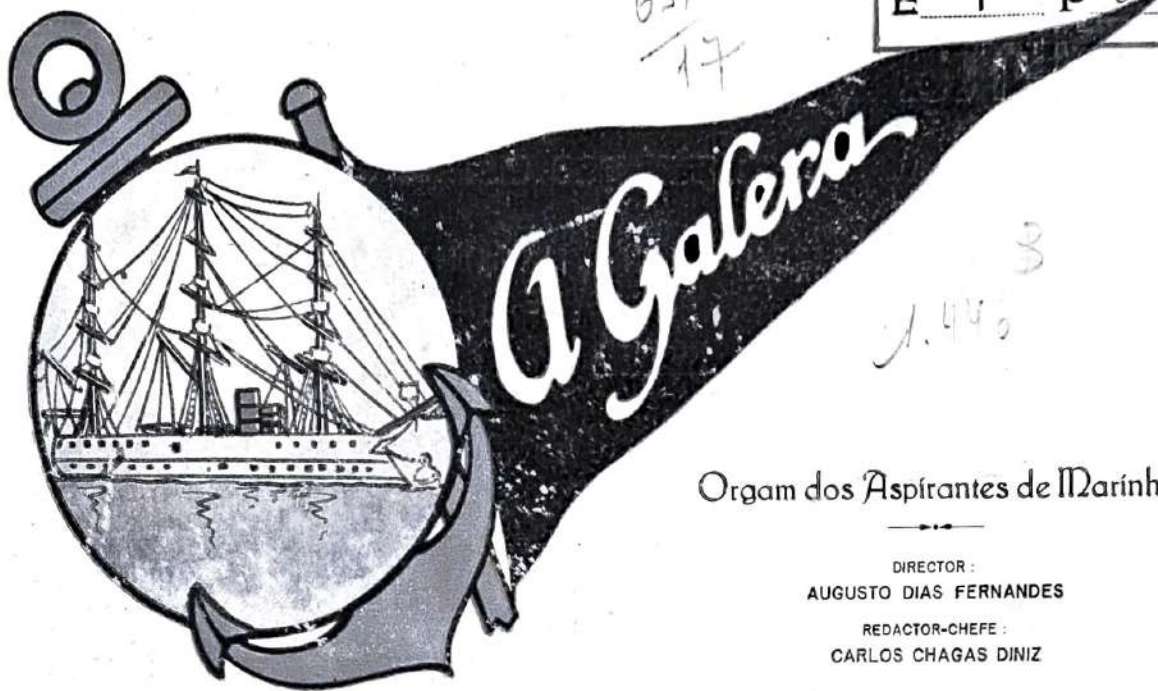


Livro Nº 20.

E 1 P 3

6312
17

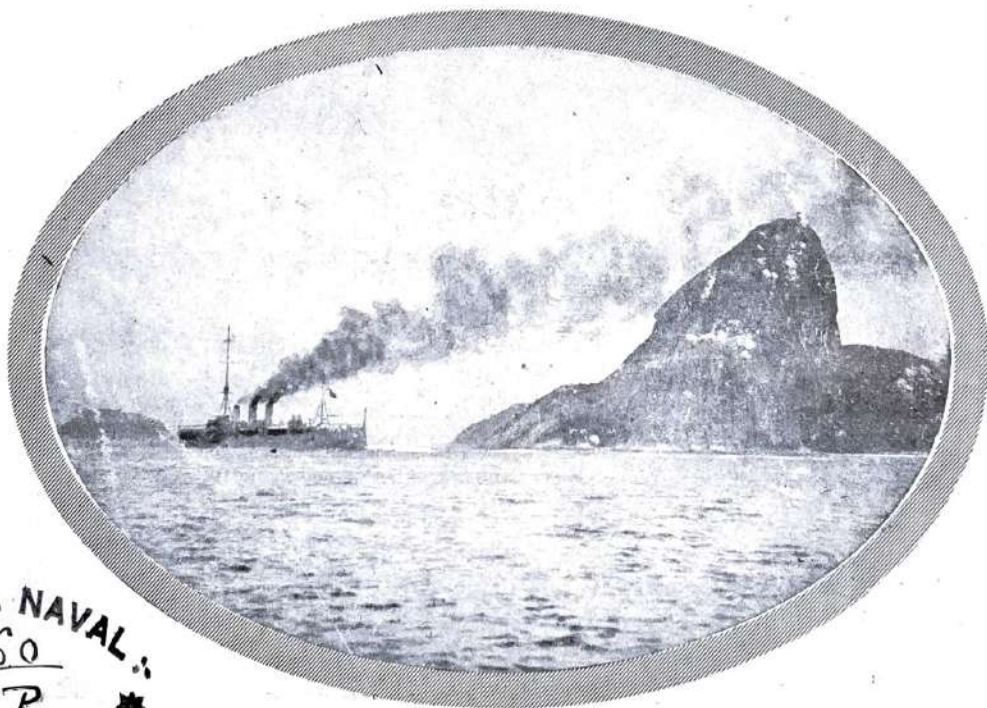
1.446 30



Orgam dos Aspirantes de Marinha

DIRECTOR :
AUGUSTO DIAS FERNANDES

REDACTOR-CHEFE :
CARLOS CHAGAS DINIZ



CRUZADOR "BAHIA" SAINDO Á BARRA.

ESCOLA NAVAL :
2.060
E. - P.
BIBLIOTHECA

Anno III

Numeros 17-18

Abril e Maio, 1927

Tinta Toxica Polyvalente

para pinturas submarinas

REGULAMENTAR NA MARINHA DE GUERRA
BRASILEIRA

PATENTE No. 14.743



Explosão de 60 Kg. de Super Rupturita
a 4 m., 50 de profundidade.

“RUPTURITA”

TYPOS VIVO E HYDRAULICO

Alto explosivo brasileiro

DE

Alvaro Alberto

(Oficial de Marinha)

Patentes Nos. 9970 e 11638

FABRICANTES:

F. Venancio & Cia.

ESCRITORIO

Avenida Rio Branco, 29 — Rio de Janeiro

Telephone Norte 3974

End. Teleg. “Rupturita” — Código Ribeiro

FABRICA :

Merity — Estado do Rio — E. F. Leopoldina



ORGAM
DOS ASPIRANTES
DE MARINHA

DIRECTOR
AUGUSTO DIAS FERNANDES

REDACTOR-CHEFE
CARLOS CHAGAS DINIZ

REDACTOR-SECRETARIO — J. OLIVEIRA PAREDES

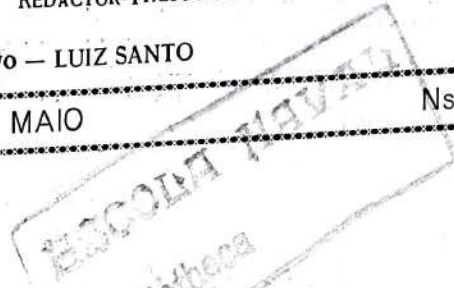
REDACTOR-THESOUREIRO — GUILHERME F. PRESSER

REDACTOR-SPORTIVO — LUIZ SANTO

ANNO III

ABRIL e MAIO

Ns. 17 - 18



Summario

Convite do Mar	Carlos Chagas Diniz
Questões pedagogicas	Roberto de Barros
A viagem do Cruzador "Bahia" a Montevideo	Miguel Magaldi
Miles Inermis	Carlos D. Fernandes
Isaac Newton	Coriolano Martins
A Marinha vista por diversos	Falkland
Astronomia	Dedro Siri
Lendas e factos	José Moitão
Manobras navaes	Denol de Carangueja
Sonho curioso	Derts de Caremont
Ilusão	O. C.
Olinda	A. M. Buarque de Lima
Helio Lobo	Carlos Chagas Diniz
Na esteira do "Bahia"	Helio Lobo
Escola Naval de Annapolis	Olavo Coutinho Marques
O Pessimismo moderno	Raja Gabaglia
Areia	O. C.
O que o velho me disse...	A. M. Buarque de Lima
Os cruzadores do Tratado	Wapler
Um espirito	Marchese De Pennado
Arte de navegar	Dossolo
Diajar é bom... para o estrangeiro	Rumocor
Algumas noções sobre tests	Olavo Coutinho Marques
Militarismo	Marchese De Pennado
Futurismo...	Atilol
Raciocinio	Dedro Siri
As machinas Diesel e suas applicações industriaes	Diogenes B. de Lima e Silva
Sport para o Sport	Herculão
A viagem de instrucção a bordo do Encouraçado "Flortiano"	Paulo

Walter & Co.

Rua da Quitanda, 143

RIO DE JANEIRO

Rua do Carmo, 12

S. PAULO

Commissões e Consignações — Agentes de Vapores
Seguros Terrestres e Maritimos



REPRESENTANTES DE

Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd.

Construcções Navaes, Artilharia, Machinas Hydraulicas, Locomotivas, Machinas
e Ferramentas de todas as classes.

Yarrow & Co., Ltd. — Destroyers e torpedeiras. Especialidade em navios
de pequeno calado.

Commercial Union Assurance Co., Ltd. — Seguros Terrestres e Maritimos.

Merryweather & Sons Ltd. — Material para extincção de incendios.

Hadfield's Steel Foundry Co., Ltd., Sheffield. — Fabricantes de aço.
Especialidade de Agulhas e Cruzamentos, rodas e eixos, pás, picaretas,
Britadores e Ferramentas especiaes para Estradas de Ferro.

J. & E. Hall Ltd. -- Machinas frigorificas.

Thermotank Ventilating Co. — Ventilação de Navios.

Baiss Brothers & Company, Ltd. — Fabricantes de Drogas.

Lipton, Ltd. — Chá, Conservas. etc., etc.

Griffon — Oleos lubrificantes.



CONVITE DO MAR

A mais romantica das carreiras, pela sua natureza e pela sua missão, é a Marinha. E se ha um povo visseralmente sonhador é o brasileiro. Sonhador pela volatilidade ancestral do seu sangue latino. Sonhador ainda pela Sonhador ao apelo impulsivo de uma natureza dourada por um sol magico. Sonhador pela continuação de uma educação pouco materialista. Assim quasi todo filho desta Terra de Santa Cruz, antes de chegar aos 20 annos, mesmo inculto, se não disse algumas pieguices, rimadas ou não, sentiu pelo menos alguma cousa cantando dentro de si. Já se impressionou por muita cousa, mas quando praieiro, é indiscutivel a attracção deste mysterio azul do oceano cujo compasso embalou a alma de todas as nações maritimas pelo passado a dentro. Infelizmente a maior parte da nossa população desconhece o mar. A não ser num estreito debruado das suas 3.600 milhas de costa, o resto da nossa gente tem quasi sempre do mar uma idéa vaga, livresca ou cinematographica. Mesmo nas praias, os nossos patricios, com sua desoladora porcentagem de analphabetos, olham os *destroyers* ou cruzadores que de vez em quando apparecem com uma impressão mytologica. E a rapaziada intelligente, entusiasta e decidida dos nossos collegios ou tem da Marinha uma idéa bastante impressa ou olham a admissão á Escola Naval como um «cavallo de batalha» onde predominassem protecções politicas. Tudo pela falta de uma seria e entusiastica propaganda. E quantos não hão de ter sentido, pela renuncia forçada da Marinha a mesma tristeza do marinheiro de Loti quando viu frustrados os seus planos de embarcar no *Borda* que foi na Marinha Francesa o que foi o nosso *Benjamin Constant*. Muitas almas, construidas para o synchronismo das ondas, marinheiros sem o saberem e sem conhecerem o mar, hão de estar perdidas pelo nosso gigantesco *interland*, pela ausencia de forças exteriores que orientem o pendor innato. Quantos jovens patricios poderiam tomar a cruz do *espadim* como um symbolo indiscutivel de fé no futuro na missão e na poesia da carreira. Porque esta sonhadora vida do mar, tão cheia de sugestivas phantasias, forçosamente empolga, empregando a expressão de Luiz Carlos, «o espirito de sol da nossa terra e o coração de luar do nosso povo.» Ha um que de nobresa e sympathia nesta farda azul que colore instantaneos da nossa historia e que cremos sempre cobrindo corações cheios de ardor e de sonho e vasos de mercantilismo; que está portanto muito de accordo com o temperamento pouco pratico e nada realista da nossa raça ainda em genese, mas de elementos mais ou menos homogeneos sobre este ponto de vista subjectivo. Embora havendo uma generalisada sympathia pela Marinha, se não ha entretanto um grande entusiasmo é justamente por ser pouco conhecida. Si Estados do interior, populosos e florescentes como Minas, possuem, especificamente, poucos representantes na Escola Naval é porque onde não chega o ar salitroso da brisa, a imagem da Marinha vae se tornando de mais a mais embaciada. Si a grande maioria dos aspirantes, embora filhos de quasi todos os Estados, é sempre tirada entre os moradores da Capital é porque ha, como um convite natural, o verde encanto das nossas ondas mornas e a evocadora magestade dos navios de guerra. Emquanto no interior, pela ausencia de uma sagrada e patriotica propaganda, diminue no povo o interesse pelo futuro da nossa Marinha, inseparavelmente ligado aos destinos da nossa patria. E' preciso, com a narrativa dos encantos de viagens, com a reproducção apaixonada de paisagens marinhas, com o salientar a altivez heraldica da nobre profissão — fazer, pelo contagio mental, refflorir em nosso povo o gosto por esta carreira que requer muita abnegação e sacrificio, muita aptidão e fé, mas que é comtudo cheia de poesia e de atractivos. As cousas mais serias, disse um psychologo, lucram muitas vezes em serem pintados num quadro pouco severo. De muito maior effeito do que a demonstração logica e documentada pela historia, da necessidade organica de uma forte Marinha como elemento da nossa propria vitalidade, será a pintura sentimental do penetrante romantismo desta carreira do mar. Só assim tocaremos no ponto sensivel da nossa alma collectiva, caracterisada por sentimentos hereditarios. A «Galera», continuando na formatura de batalha dos que pugnam pela propaganda da Marinha, terá esse interesse altruista de ser lida em todos os Estados para que uma verdadeira e confortadora idéa da nossa classe se vá embuindo naturalmente em toda a nossa mentalidade e para que a Escola Naval seja o mais que possivel conhecida no concerto das outras Academias superiores. E' preciso a todo o transe, despertar os pendores atavicos adormecidos entre as cellulas do subconsciente da raça, para a canalisação natural das forças do nosso temperamento; para a obediencia impreterivel das nossas imposições geographicas; para o cumprimento determinista das promessas da historia.

Questões pedagogicas

NÃO poucas são as afirmações estranhas e absurdas que deslizam através de certos livros, cujos autores se dedicam á especialidade do ensino e aos estudos de psychologia pedagogica.

Essas ideias, derramadas em trabalhos escriptos sob fórma didactica, vão lançando a confusão e á duvida na mentalidade ainda não formada dos jovens estudantes que d'elles se soccorrem.

Tomemos, para exemplo, um fecundo e talentoso pedagogista cujas obras são amplamente conhecidas entre nós

Queremos fallar de Gabriel Compayré, membro do Instituto de França, inspector geral de instrucção publica.

Esse vigoroso escriptor que já beneficiou a litteratura pedagogica com a «Educação moral e intellectual», com a «Psychologia applicada á educação», com o «Curso de moral», com a «Organisação pedagogica e a legislação das escolas primarias», com a «Historia da Pedagogia», com o «Curso de Pedagogia», com a «Instrucção Civica», com a série de estudos individuaes sobre Rousseau, Spencer, Pestalozzi, Jean Macé, Herbart, Pécaut, Montaigne, Demia, Horace Mann, Padre Girard, Fénelon e Fröbel, esse erudito e infatigavel intellectual sustenta, em um dos seus livros, theorias que não só parecem estar em desaccôrdo com a psychologia geral como tambem estão, e flagrantemente, em profundo conflicto com as proprias palavras do autôr. Assim na pag. 72 da sua «Psychologia applicada á educação» (1.^a parte, 17.^a edição), pode-se lêr:

«Notemos que só a intelligencia, differentemente «das outras faculdades, pôde-se desenvolver isolada, «e sem que nenhum facto sensitivo ou voluntario «se mescle na sua acção. O pensador sem duvida «não é independente, de um módo absoluto, nem «da sensibilidade, nem da vontade. Descartes, quando «medita, é a mais das vezes entretido nos seus «pensamentos pelo prazer que nisso acha, e sobretudo «pela sua vontade que o obriga a proseguir no «raciocinio. Pensar, a mais das vezes, acarreta uma «intima alegria do espirito e uma forte attenção; «ora, a attenção é a vontade dirigindo a intelligencia.

«Em certos casos entretanto, nós julgamos, racio- «cinamos, sem que emoção alguma se junte aos «nossos juizos e raciocinios, sem que tenhamos ne- «cessidade de esforço e de vontade para seguir os «nossos pensamentos. O geometra que desenvolve «a demonstração dos seus theoremas não é senão «um pensamento puro que só age intellectualmente.»

Affigura-se-nos que Compayré, no trecho acima, foi illogico e infeliz. Illogico na argumentação, infeliz no exemplo. Para o illustre autôr a intelligencia poderia brilhar *isoladamente* nas profundezas mysteriosas da mentalidade humana, independente da sensibilidade, desamparada da vontade, da mesma fórma que um pharól poderia scintillar, na negrura das noites oceanicas, sem a mão do pharoleiro que o acendesse, sem o apparelho productor das ondas luminosas.

É esse mesmo escriptor que linhas abaixo, confessa não ser «o pensador... independente, de um modo absoluto... da sensibilidade e da vontade.» Somos pois levados a reconhecer, com Compayré, que essa falta de independencia absoluta acarreta logicamente uma dependencia relativa a qual não poderá surgir, na trama dos phenomenos psychologicos, o *isolamento* do que chamamos a intelligencia.

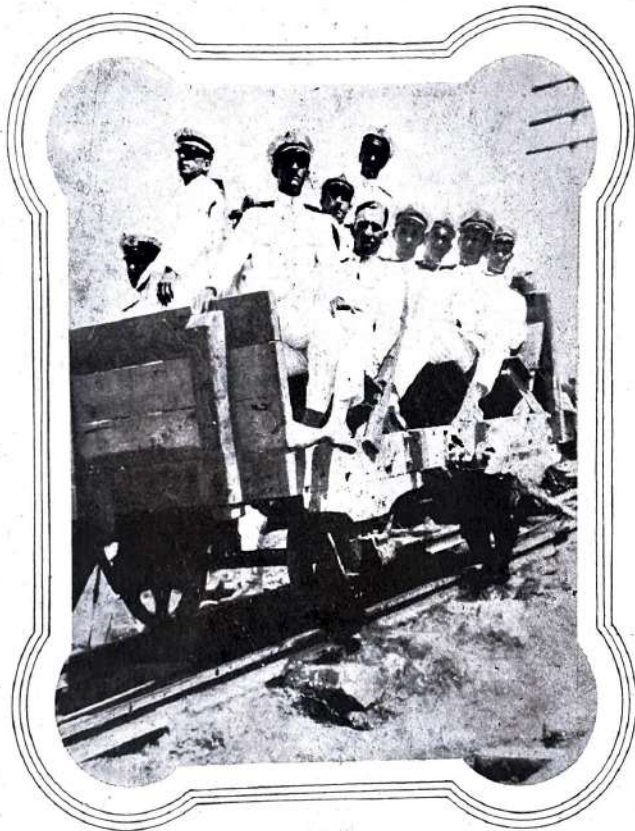
Acreditamos — mesmo que não haja sido possível, até hoje, obter, no campo da observação psychologica, um facto experimental typico de intelligencia pura, sem raizes para o lado

da sensibilidade, sem impulsões vindas da actividade voluntaria.

Como seria possível pensar sem julgar, sem raciocinar?

De que fórma chegaríamos aos juizos e raciocinios sem a attenção e attenção desenvolvida nas suas modalidades superiores?

A attenção, por sua vez, qualquer que seja a sua fórma, só se fixa — por effeito da vontade — naquillo que as percepções, agradaveis ou desagradaveis, mas *sempre sentidas*, nos trazem sob a luz da intelligencia. De modo que não podemos comprehender o alcance das palavras de Compayré quando diz: «...em certos casos nós julgamos, raciocinamos, sem que emoção alguma se junte aos nossos juizos e raciocinios, sem que tenhamos necessidade de



Officiaes e aspirantes do 4º anno subindo a ingreme serra do Cubatão, em plano inclinado

esforço e de vontade para seguir os nossos pensamentos.»

É possível que muitos factos já não nos despertem emoções pela sua repetição, pela familiaridade que com elle temos, mas o que é indiscutível é que qualquer objecto collocado sob o circulo da attenção e sob o campo da consciencia, ahi chega atravez da sensibilidade e produz *originalmente*, uma emoção tambem qualquer.

Uma profunda meditação (que aliás poderá ser taxada de deficiente) não nos permittiu descobrir qual o caso em que «para seguir os nossos pensamentos» não tenhamos necessidade de «esforço e de vontade.»

Não nos parece que um pensamento bróte, no espirito, com a mesma passividade apparente com que um jorro d'agua dimana, natural, sem esforço, de uma carranca de chafariz.

O pensamento requér, na sua evolução, o compromisso de todas as faculdades intellectuaes e faculdades essas que se não ligariam, para o resultado final, sem o cimento da attenção, isto é, de uma das modalidades do «*esforço e da vontade*.»

Passemos agora a mostrar que o notavel pedagogista foi infeliz na exemplificação da sua ideia.

Diz elle: «O geometra que desenvolve a demonstração dos seus theoremas não é senão um pensamento puro que só age intellectualmente.»

Em primeiro lugar um geometra não é geometra porque lhe seja *desagradavel* esse ramo das mathematicas.

Phenomeno hereditario, predisposição natural ou aptidão adquirida, já o facto de uma pessoa se dedicar ao estudo da fórma, é um signal indicador de emoções correlativas a um estado intellectual em harmonia com a *sensibilidade* propria.

Em segundo lugar, deve se attender a que o processo demonstrativo geometrico exige, entre a hypothese voluntariamente estabelecida e a these decorrente, a cadeia de raciocínios que os ligue.

Por sua vez, para que se não desvaine a demonstração, será necessario que a *vontade* fixe a attenção nos élos successivos da cadeia, isto é, nos juizos parciaes. Fica, pois, parecidos provado que não só a sensibilidade como a vontade intervêm no exemplo

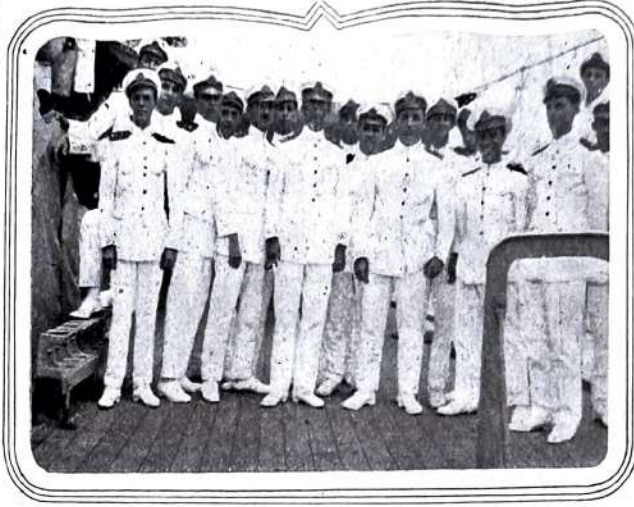
apontado por Compayré como typico de intelligencia pura, operando isoladamente.

Aliás, o proprio autôr se contradiz quando, na pag. 38 declara: «...os diversos estados de consciencia não existem isoladamente e não são absolutamente independentes uns dos outros.»

Compayré que, no seu livro, se refere frequentemente á *unidade organica*, chega mesmo a escrever, na pag. 92: «...nenhum acto mental sendo *absolutamente independente e não existindo por si mesmo*...»

Julgámos, pois, ter contribuido para desfazer uma confusão prejudicial á boa orientação dos que por acaso vão beber, em tão util trabalho, os proveitosos conhecimentos de psychologia pedagogica.

Roberto de Barros



Aspirantes do 4.º anno, com seus instructores, ao regressarem ao porto do Rio de Janeiro, no C. Bahia

A viagem do cruzador "Bahia" a Montevidéo

Miguel Magaldi.

UMA das partes mais proveitosas de que consta o programma para a formação dos futuros officiaes da nossa Marinha de Guerra é, sem duvida, a que concerne ás viagens de instrução dos aspirantes de marinha a bordo dos navios da esquadra.

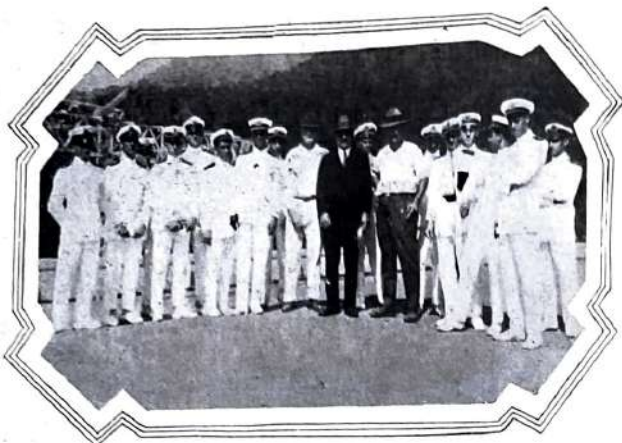
Com effeito, viajando, sulcando mares, conhecendo novas terras, gente nova, é que o marinheiro adquire um vasto cabedal de conhecimentos, não somente os relativos á carreira que abraça, aquelles profissionaes, mas tambem, os meramente illustrativos, e que fazem parte integrante da cultura e do preparo intellectual de um official de marinha.

Assim é que o nosso Cruzador Bahia, no dia 7 de Fevereiro, zarpava da Guanabara em demanda dos mares do sul, com a dupla missão de representar o Brasil na posse do novo Presidente do Uruguay, e fazer a viagem de instrução com o 4.º anno actual, a primeira turma de aspirantes que se balança em aguas estrangeiras, desde a Republica.

O cruzeiro do «Bahia» não poderia ter sido mais proficuo, não sómente quanto ao aproveitamento profissional dos aspirantes, como tambem porque, fazendo com elles uma viagem ao estrangeiro, não deixou, por isso, de lhes proporcionar as mais variadas distracções, os mais bellos passeios, revelando ao seu espirito sensações ainda não sentidas para a grande maioria, qual a subida em trolley da Serra de Cubatão, a viagem de Paranaguá a Curityba, etc.

Ao abandonarmos a nossa querida e risonha Bahia de Guanabara, rumando para o sul, mais uma vez sentimos o coração vibrar na esperanza da realização de uma boa viagem, ao mesmo tempo dominando em nós a nostalgia que produz uma partida para terras estranhas.

Rumo ao mar! Passam céleres os navios da «Armada», e em seguida o scenario vai, de instante a instante, tomando aspectos os mais variados, bem conhecidos de todos os aspirantes, que nunca se



Officiaes e aspirantes do Bahia em visita as usinas da Light em Cubatão

cançam de os admirar: Lage, Pão de Assucar, Copacabana, vão ficando para trás.

Meia hora de caminho, e depois de tudo isso nada mais resta sinão as silhuetas dos altos montes.

Navegação costeira. Que alegres e quão saudosos foram os dias passados nas cidades do nosso littoral em companhia dos nossos irmãos do sul.

Após vinte dias de viagem, partiamos do Rio Grande, no primeiro dia de carnaval, rumo a Montevideo. A's 9 horas da manhã do dia seguinte estavam á vista da cidade.

Para quem vai para o sul, o aspecto de Montevideo, vista do mar, é surprehendente. Ao norte, pouco depois de passada a ilha das Flores, apparece a linda praia de Carrasco, com seu majestoso hotel que a torna facilmente reconhecivel; depois seguem-se 'Malvy, Pocitos e Ramirez. Pocitos, a praia mais frequentada pela elite uruguaya, possui bizarros e elegantes *bungalows* em estylo moderno, e, uma infinidade de barracas, todas brancas, dando um realce especial, que caracterizam as praias de banhos uruguayas.

Convidados, desde a chegada, para diversas festas, travámos logo relações amistosas com as lindas uruguayas, as quaes foram para nós de uma gentileza sem limites.

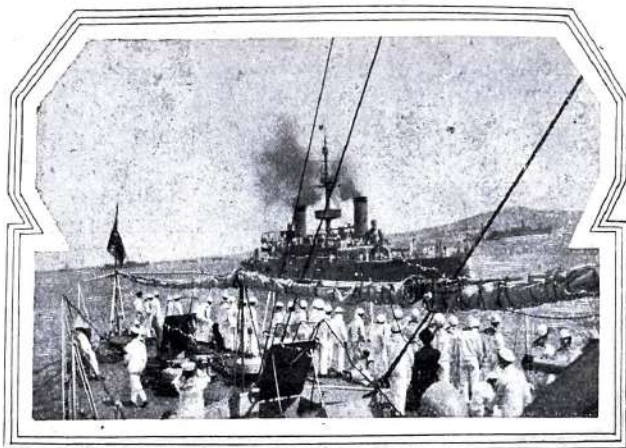
O dia 1.º de Março foi o da posse do presidente da Republica recém-eleito, o Exmo. Sr. Dr. Juan Campisteguy. Desembarcámos uma companhia, os aspirantes formando á frente, o primeiro pelotão.

Furtamo-nos aqui ao desejo de salientar as manifestações de apreço de que fomos alvo, pois, como é sabido, o povo uruguayo é grande amigo do Brasil.

O carinho e attenção que nos foram dispensados, quer nas festas para as quaes diariamente recebiamos convites, quer nas nossas excursões pela cidade, e ainda mais, o grande numero de brasileiros ahi residentes, com muitos dos quaes travámos conhecimento, nos tornaram tão intimos com a terra, tão confiantes no povo, que nos consideravamos como si estivessemos no sólo patrio.

E aqui não poderiamos deixar de fazer especial menção e accentuar vivamente a delicadeza e cordialidade com que nos receberam os nossos collegas da Escola Naval Uruguaya.

Tivemos occasião de apreciar o seu fino tratamento e educação no almoço com que nos honraram na Escola Naval. Após o almoço, na mais franca cordialidade, fomos em sua companhia percorrer os



O Cruzador encouraçado Garibaldi ao deixar o porto de Montevideo, visto do Bahia

recantos principaes da cidade. Visitámos o mais bello palacio da America do Sul, que é o Palacio Legislativo, cuja construcção ainda não se encontra completamente acabada. Finalmente, não poderiamos deixar de nos referir ainda ás festas de nossa Embaixada e do nosso Cruzador, que causaram successo nas rodas montevidéanas pelo seu cunho de originalidade e singeleza.

MOLHADOS E CEREAS

CASA FUNDADA EM 1852

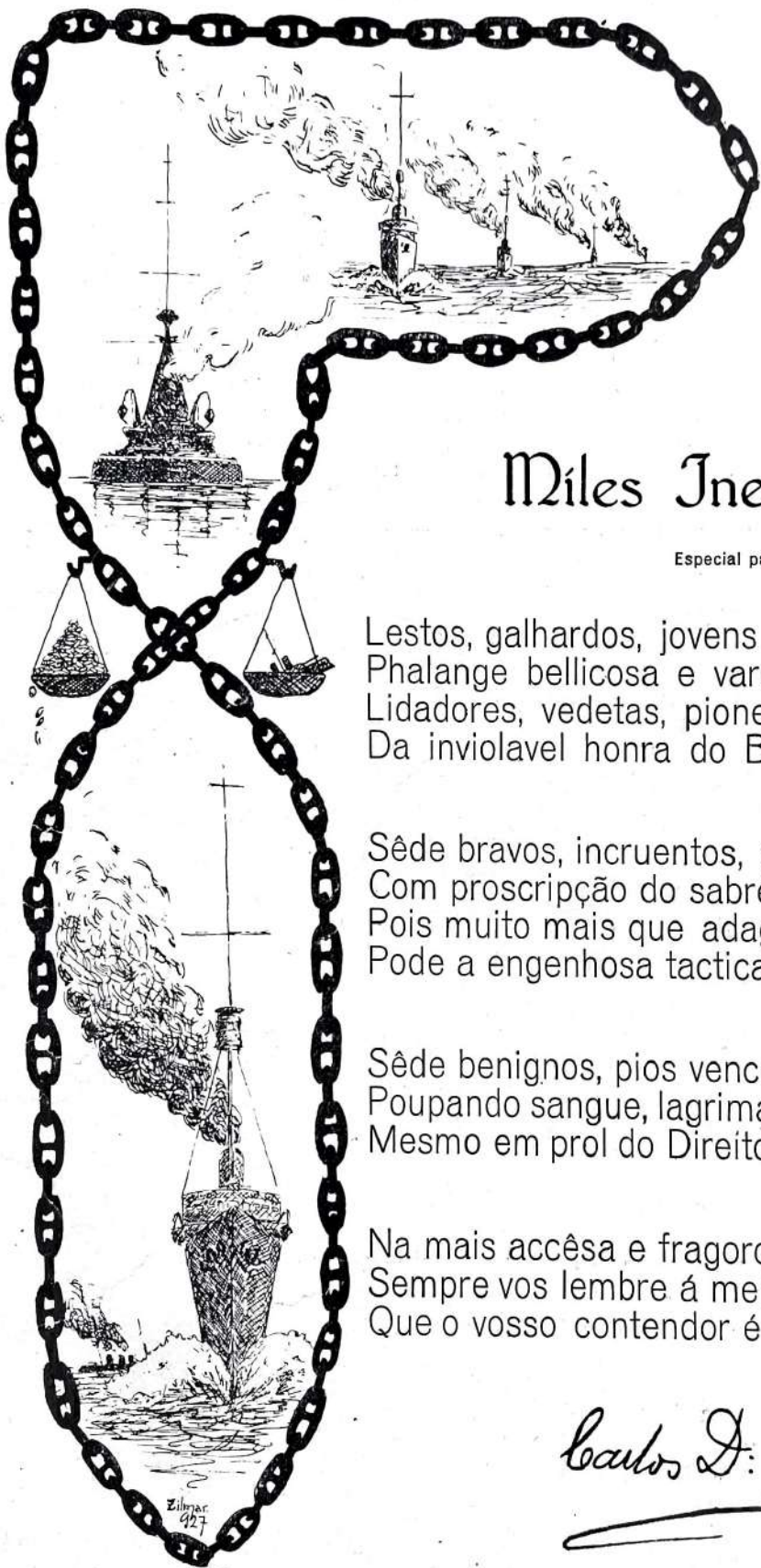
Teixeira, Borges & C.

Commissarios de Café e mais generos do Paiz.

Caixa do Correio 294 — Endereço Teleg. ARIEXIET — Telephones Norte: 132 e 3904

110 — RUA DO ROSARIO — 112

RIO DE JANEIRO



Miles Inermis

Especial para "A GALERA"

Lestos, galhardos, jovens marinheiros,
Phalange bellicosa e varonil;
Lidadores, vedetas, pioneiros
Da inviolavel honra do Brasil!

Sêde bravos, incruentos, guerrilheiros,
Com proscipção do sabre e do fusil,
Pois muito mais que adagas e morteiros
Pode a engenhosa tactica subtil.

Sêde benignos, pios vencedores,
Poupando sangue, lagrimas e dôres,
Mesmo em prol do Direito e da Razão.

Na mais accêsa e fragorosa lida,
Sempre vos lembre á mente esclarecida
Que o vosso contendor é vosso irmão.

Carlos D. Fernandes

ISAAC NEWTON

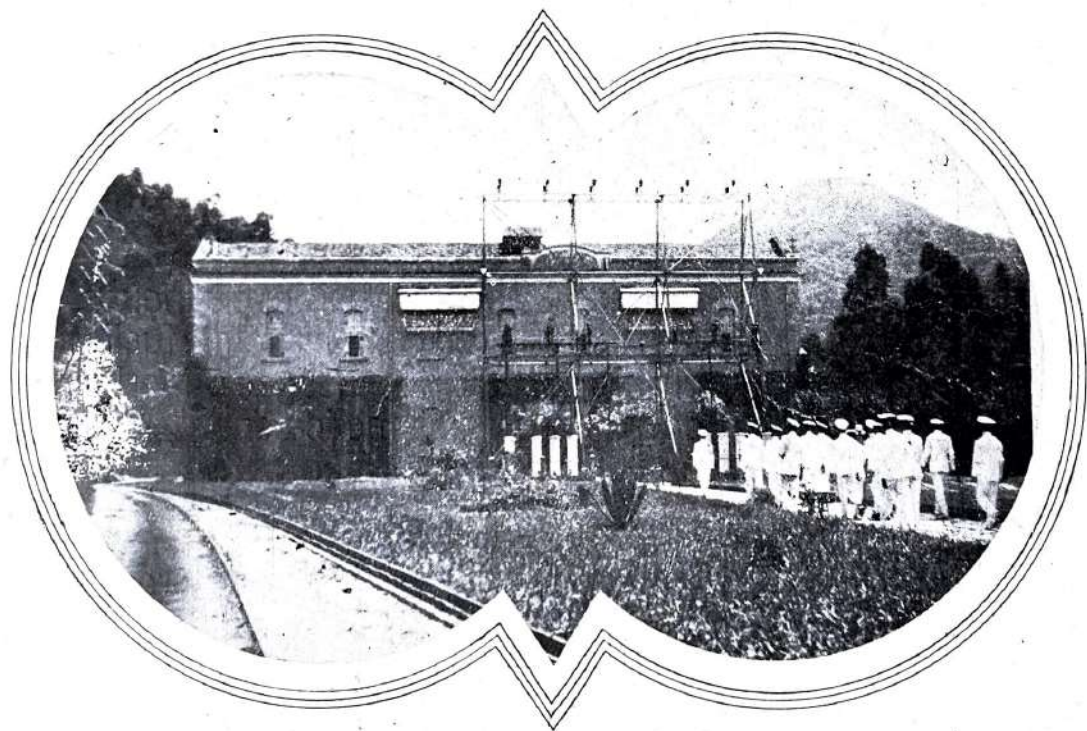
A 20 de Março ultimo commemorou-se o 2.º centenario da morte de Newton. O fundador da mecanica celeste, occupa um lugar inconfundivel na historia da sciencia. Lagrange chamou-o o maior e o mais feliz dos genios. Nesta apreciação está resumida com felicidade a missão historica de Isaac Newton.

Effectivamente, o illustre geometra inglez surgiu num seculo em que havia um accumulo de preciosos materiaes scientificos. Utilisal-os, formando uma concepção precisa e coordenada do nosso mundo, era officio destinado a uma cabeça de primeira ordem. Newton esteve, sem falhas, ao nivel do seu encargo.

Não foi casual o advento do grande pensador em um meio protestante. A revolta lutherana, embóra determinasse profundo dissidio entre os povos

liar aos mais modestos cultores do calculo das relações. Sabe-se que lhe é attribuido o primeiro desenvolvimento das séries trigonometricas e que instituiu o methodo que permite a inversão das séries. É bastante conhecido o seu processo para a avaliação de interpolação. É menos conhecida a sua tentativa das raizes das equações, como tambem o seu methodo para achar uma regra, analoga á de Descartes relativa ás raizes reaes, que permita determinar o numero de raizes imaginarias. Em forma de appendice ao seu tratado de optica, encontra-se um estudo das curvas do 3.º gráo, das quaes enumerou 72 especies.

As suas pesquisas cosmologicas levaram-no, ao mesmo tempo que Leibniz, a crear o calculo transcendente. Embora se manifeste incontestavel a superioridade da concepção do maior dos pensadores



Aspirantes do 4.º anno na usina das Docas de Santos

do Occidente, foi util ás coisas do espirito, pois estimulando o individualismo, despertou ousadas iniciativas mentaes.

Ninguem, um pouco versado na historia da sciencia, ignora que Newton deixou vestigios do seu genio em todos os ramos da cosmologia.

Em physica, a hypothese da emissão e a decomposição da luz, ahí estão para attestar a fecundidade do grande espirito. Em seu tratado «Optics» apreciou os factos da coloração e fez o estudo das lentes, considerando as leis dos diametros, dos indices, da dispersão. Chegou mesmo a abordar o estudo da difracção.

A *Arithmetica Universalis* dá o testemunho das suas pesquisas algebricas. A lei do binomio é fami-

alleães, é forçoso reconhecer que os conceitos de *fluente* e de *fluxão* offerecem um grande interesse logico. Effectivamente, no estudo da continuidade de um phenomeno é o tempo, a variavel independente natural. Si, nas pesquisas geometricas, essa variavel é espontaneamente eliminada, não é menos certo que, ao apreciarmos qualquer successão, considerámos, implicitamente, a noção de tempo.

Mas, o supremo titulo de gloria do mais eminente dos homens de sciencia britannicos é a fundação da mecanica celeste, e os *Philosophiæ naturalis principia mathematica*, ficarão sempre como um dos mais bellos monumentos do espirito humano.

É certo que a obra de Newton se tornou possivel devido ao esforço inolvidavel de uma série



de precusores de genio. Sob o ponto de vista philosophico foi indispensavel a renovação de Bacon e Descartes. Scientificamente, constituiram alicerces preciso, trabalhos de grande alcance realizados em astronomia, em mecanica racional, em geometria e em calculo.

Em astronomia os nomes de Copernico, Galileu e Kepler, condensam resultados incomparaveis.

Em mecanica abstracta, Kepler e Galileu instituem as duas primeiras leis geraes do movimento, e Huyghens esboça a terceira, devida ao proprio Newton. A fundação da dynamica por Galileu e o estudo do movimento curvilineo feito por Huyghens, foram mera contribuição valiosa. Newton introduziu a noção capital de *massa*, indispensavel á elaboraçāo da mecanica, não é inoportuno registrar que o illustre mathematico póde ser considerado como o creador do que se chama hoje o *calculo geometrico*, pelo uso directo que fazia das diversas translações, no problema da composiçāo dos movimentos, como o notou o Sr. Rouse Ball na sua Historia da mathematica.

Os Philosophia naturalis principia mathematica fundam a mecanica celeste. Para chegar á sua descoberta principal, Newton partiu da consideraçāo das leis planetarias de Kepler. A lei das areas permittiu que o proprio Kepler determinasse a direcçāo da força central. A medida de sua intensidade foi

realizada por Newton e deu a lei da gravitaçāo pela consideraçāo conjuncta das leis das orbitas e dos tempos das revoluções. Este trabalho foi possivel com o emprego da theoria da curvatura e da medida da força centrifuga, ambas devidas a Huyghens, o mais proximo precursor de Newton. Da combinaçāo genial de todos esses elementos theoricos deduziu o geometra britannico que a tendencia reciproca dos corpos celestes é directamente proporcional ás massas e inversamente ao quadrado da distancia. A existencia da Lua permittiu a Newton assimilar a tendencia dos astros uns para os outros á queda dos corpos e fez surgir o nome de *gravitaçāo*.

Um dos mais efficazes ensinamentos que encerra a apreciaçāo dessa carreira incomparavel é que a sciencia é obra collectiva. Mesmo um genio como o de Newton suppõe precusores e exige successores. Não dispensa mesmo o apoio dos contemporaneos. Sabe-se que, em certo momento, Newton proseguiu as suas pesquisas interrompidas sobre a gravitaçāo, devido á insistencia amistosa de Halley, a quem coube a despeza integral da publicaçāo do livro dos *Principios*.

Seja como fôr, o glorioso pensador inglez é um dos raros a quem a historia, sem hesitar, qualifica de grande. O estudo de sua obra é de bom conselho.

Coriolano Martins
Lente Cathedatico



Material electrico

da afamada marca

SIEMENS

Companhia
Brasileira
de
Electricidade

SIEMENS-SCHUCKERT SA

Rio de Janeiro, 1.º de Março, 88 — Caixa postal 630
Recife, Bahia, Bello Horizonte, São Paulo, Porto Alegre

INSTALAÇÕES

de

força, luz e tracção electrica

Geradores — Motores

Ventiladores — Exhaustores

Bombas

Holophotes

Completas installações

electricas para

navios e estaleiros

Telephones

Relogios e sirenas electricas

Motores para aviões

material TELEFUNKEN

para

radio telegraphia e telephonia

estações transmissoras

broadcasting

material para amadores

A Marinha vista por diversos...

Um almirante reformado.

NO meu tempo, Marinha era Marinha! Passava-se longos annos fóra do Brasil e navegava-se a véla. Era a escola da coragem e da audacia! Estes jovens de hoje são uns pandegos, falam só em velocidade, e quando a esquadra sáe é aquillo que se vê, anda menos que a Nictheroy só com os latinos.

Um almirante chefe de esquadra.

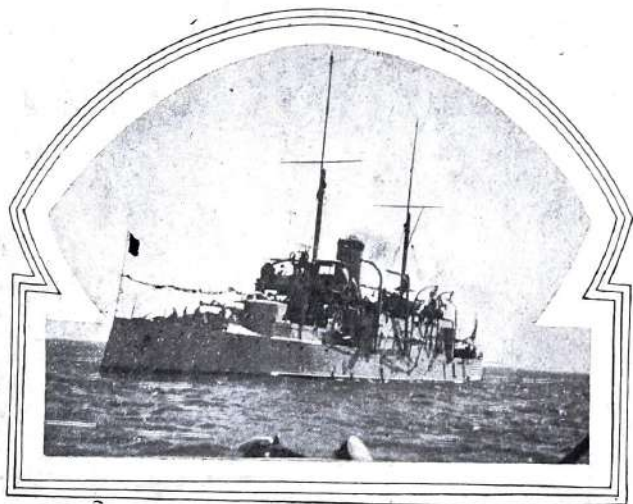
Parece aos outros que sou summamente feliz em ser chefe de esquadra. Paro engano! Estou velho, justamente, no momento em que mais desejava viver. Póde ser que em pleno mar, eu seja victorioso, mas, em terra, n'um salão onde se dança... tenho que bater em retirada diante de um simples aspirante!

Um official crente.

Efficiencia! Logistica! Estrategia! Doutrina! Inicial! Tactica! Tudo pela patria! O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever! Não havendo navios, temos braços para lutar!

Um descrente.

Isto, não dá mais nada. Os navios não andam... Os que andam também não andam porque os outros não andam. Um circulo vicioso... E ha gente que tem a coragem de dizer a todo instante — «Aqui não pega nada!»... enfim vou esperar um novo au-



E. Floriano que conduziu em viagem de instrucção a turma do 3º anno

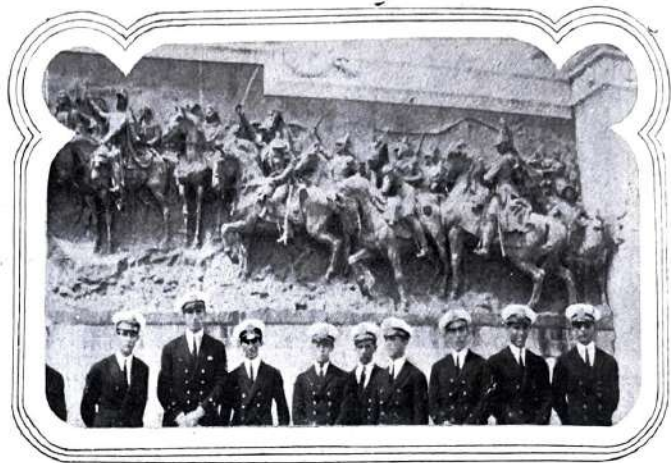
gumento para pedir reforma. Tenho gallinhas de raça em casa que necessitam de mais cuidado que esta grande *encrenca* que se chama Marinha.

Um official tesa.

Onde está o livro de castigo?
Só com elle é que a Marinha será Marinha.

— Oh! ronda! Todos os objectos que estiverem fóra do lugar ponha na arrecadação! Os interessados procurando por elles, irão para o livro, para deixarem de ser desleixados!

A proposito: Corneteiro! Toca rancho!



Grupo de aspirantes do 3º anno no Monumento do Ypiranga, em S. Paulo

Um guarda-marinha.

A Marinha é uma grande cousa! Dá-nos um galão muito lindo e dourado, mais 750\$000 por mez, e tres mezes de férias. Em compensação, porém, devo ao alfaiate quatro contos de réis, que não nego, mas pagar não posso. Oh! vida apertada... Enfim, veremos; conto estar capitão-tenente muito breve, para felicidade minha e... dos *cadáveres*, também...

Um aspirante.

Espero ser um bom official. Passarei seis mezes como guarda-marinha, dois annos como 2.º tenente; tres como primeiro; uns dez como capitão-tenente e conto estar corveta aos 34 annos de idade.

Dedicar-me-hei inteiramente, ao serviço da Marinha.

Não me casarei. Quem casa não *liga* mais a isto. Viverei a bordo e irei a terra sómente para comprar cigarros. Fugirei das *pequenas*, que são as maiores inimigas de nossa esquadra, pois é por causa dellas que nós só vamos até Santa Catharina. Não quer isto dizer, que não considere o Club Naval, em dia de festa, como o melhor estabelecimento da Armada...

Um calouro...

Oh! meu Deus! Quanto trote. Arrumo camas, limpo espadins, sou ajudante de ordens d'um veterano qualquer, como sobremesas de brizas, em summa, trotes e mais trotes! Estes, porém, são trotes leves.

Ha um, entretanto, pesadissimo que me causa um verdadeiro pavor pela sua violencia, o estudo da Geometria Descritiva.



ASTRONOMIA

AO HERMANN, collega d'armas

Oh! desvendar dos astros a magia!
Ver novos mundos atravez de lentes;
Como seria linda a Astronomia
Si não tivesse senos nem tangentes.

Mas as cousas em si são diferentes
Quando vistas á plena luz do dia;
Só têm algum valor, astros e gentes
No Universo da nossa Fantasia.

Neste Universo viverei contente,
Porque estudando a tal de Astronomia,
Lá do observatorio do Crescente.

Gravitando com leis á revelia,
Hei de ver nossa terra eternamente
Com o telescópio azul da Poesia.

PEDRO SIRI.



BANCO DO BRASIL



Economizae

O Banco do Brasil creou nova especie de conta que denominou DEPOSITOS POPULARES, destinada especialmente a receber os fôstões economizados pelas classes pobres, os escolares, etc., que poderão adquirir, para esse fim, um cofre apropriado conforme a gravura acima.

Os cofres têm dois orificios: um em cima, para as moedas de metal, outro do lado (em circulo), para as cedulas. Custam 15\$000, são portateis e elegantes, constituindo por isso lindo e expressivo presente.

Retiradas livres — Juros de 4 %.

Lendas e factos

FM épocas remotas, quando frageis veleiros cruzavam os invios mares afóra pela incerteza do destino que os esperava os marujos liam em cada facto, bons ou maus augúrios e a cada desastre analysavam este ou aquelle prenuncio. Ainda hoje, seja pela tradição, élo fiel em todos os tempos, que traz com o cunho de verdade de geração em geração



O 3º anno, em horas de tolga, a bordo do E. Floriano

creações phantasticas ainda que tendo por base factos banaes, mais despertando a vontade de conhecer, investigar do que aterrorisar.

Assim é, como a bordo do E. Floriano, que si se tivesse passado ha algumas dezenas de annos atraz constituiria um facto anormal, pois ninguem seria capaz de suppôr que a estanqueidade do mescla do Cavalcante fosse tal de maneira a causar nos seus passeios nocturnos tumultos, «meetings», aggressões e discussões, habitos caracteristicos de seu dono, circumstancia esta que veio ter cobro sómente com uma «rigorosa» para o mescla.

Facto hoje, lenda hontem, veio provar que não é sómente a moral que consegue levantar o individuo mas tambem o indice «Bodyniano.»

Um facto, e não lenda, é o caso do Sá Earp. que educando o seu poder moral a tal ponto que um simples olhar, ainda mesmo que distrahido era o sufficiente para que as machinas motoras do E. Floriano, amedrontadas, augmentassem assustadoramente o numero de rotações, dahi o facto de ser o seu estagio nas machinas mais prolongado que os demais e sua requisição como competente domador de machinas nos cruzeiros a se realizar.

Camões, foi nos Lusíadas magnifico nas creações, mas temos em nosso tempo um não menos valoroso poeta, o Yolson, por isso que confunde em seus versos a difficuldade do estylo dos Luzíadas com a difficuldade de sentido no seu livro «Pyri-lamos Nús» que, como se vê, a começar pelo titulo não é accessivel a qualquer. Acompanhar os arroubos

do poeta na criação de «Pyri-lamos Nús», é uma felicidade suprema.

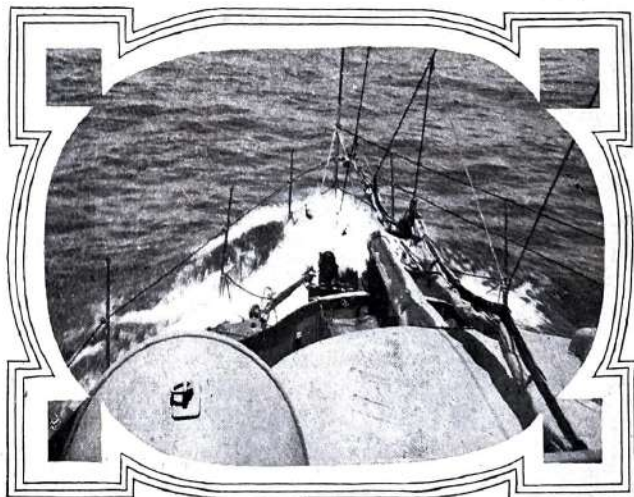
Entretanto, uma vez que consigamos segui-lo, descortinaremos suave scenario, magnificente fulgor e gozos ethereos; acompanhemol-o quando diz a «Ventania»:

Tudo dorme, silencio, agonia.
Brusco, tudo se levanta, freme.
Estruge e grita: É a ventania.
Qual gigante que o mundo teme.

Anciãos acautelai-vos! creanças
Detei-vos! Mulheres choraes!
Mancebos quebrae as vossas lanças,
Que a ventania lá vae...

Oh! musa que soubeste inspirar o genio incomparavel de Yolson, dá-me olhos, dá-me sentimento, dá-me luz para que possa ler e sentir os seus versos ou dá-me ao menos por infinita misericórdia um pedestal enorme todo em ouro para, no seu cimo, collocar o Yolson de mãos amarradas, amordaçado lá no Sahára, sonhado reino para as suas «Ventanias».

Não basta porém o «cantando espalharei por toda a parte» do Yolson e necessario é que se conheça tambem um typo sui-generis como o é o nosso amigo Piu, que se fez temido e destemido em todas as rodas, pois nada lhe falta, nem distincção, nem pose, nem loquacidade; penetrar n'um ambiente, conquistar meio mundo, para elle, habil



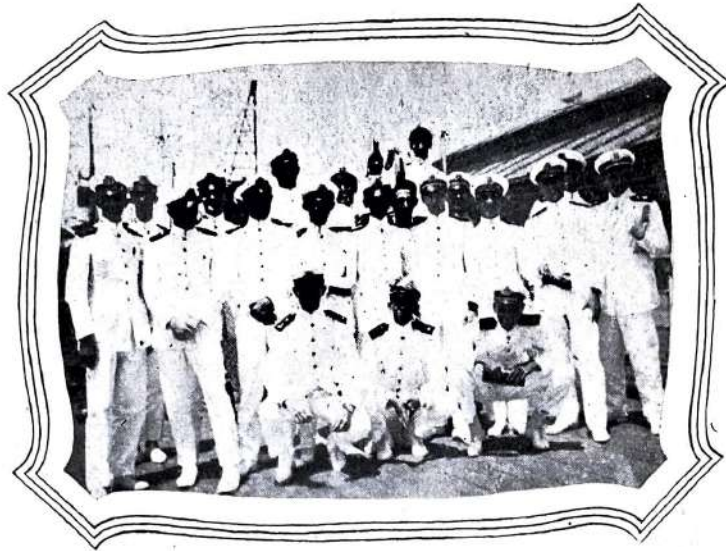
Proa do E. Floriano invadida pelo mar

no manejar das linguas vivas, nada é, ainda que tenha que fazer uma completa saladade de varios idiomas.

De uma feita, procurando encaixar em uma oportunidade feliz uma expressão ingleza, ao soar do meio dia o toque de rancho, elle olhou em volta, com superioridade, e exclamou com emphase: «I am

go ing to sleep» deixando-nos mudos de espanto, quando davamos graças a Allah, por ser a hora de algo comer; ahi está porque o tememos.

D'outra, mirava elle o horizonte, quando ao longe notou a serra que se delineava ao longo da costa, com uma côr branca, assemelhando-se a um animal encolhido; mas ouvindo, a seu lado alguém que por um motivo qualquer, exclamava: é um rato branco, o amigo Píu ouviu e guardou.



Aspirantes do 3.^o anno no porto do R. Grande

Mais tarde, como ainda alguém tivesse a curiosidade de perguntar o nome da serra que se avistava diz o amigo Píu sentenciosamente: É a serra do Rato Branco... felizmente para todos nós a bomba explodiu em casa, não havendo damnos pessoas, mas sim materiaes, pois tal descoberta trará no futuro grandes confusões para a navegação

José Moitão

Manobras navaes

A Esquadra deverá partir ás 13 horas, porém, desde as 7 horas o Arsenal ferve de officiaes. Os tenentes são os primeiros a chegar, de maleta em punho, estão sequiosos para transpôr a Barra, isto devido ainda alimentarem alguma crença.

Chega a hora de zarpar.

O corneteiro, mettido a safo, com seu branco impecavel, faz a corneta soar o classico *postos suspender*.

Eis que a Esquadra deixa o Pão de Assucar pelo travez; e Copacabana, a praia chic e das bellas pequenas, surge, pela prôa, ostentando os seus elegantes palacetes com seus exóticos perfis architectonicos. Depois se segue o Leblon e Gavea, com seu pico arrogante banca o sentinella do Rio, pois que o seu vigia que deveria estar sempre alerta — O Gigante de Pedra — dorme eternamente. Mais ao sul, a interminavel Restinga de Marambaia com a sua simplicidade, enerva o christão mais paciente.

Ahi começa a rude vida do mar.

Adeus, ultimos vestigios do Rio, agora a coisa é outra.

A Esquadra demanda a Ilha Grande. O Minas Geraes, na qualidade de capitanea, altivo, occupa a vanguarda, ou, na nossa gyria, *pucha o cordão*.

O S. Paulo, segue nas suas aguas; as suas caldeiras fazem gymnasticas, talvez, quem sabe?... aprenderam com o Chapolata... O seu chefe de machinas *vira redondo*, mas a *alternativa vira quadrado*.

Depois vem o Floriano, que desde que perdeu o seu inseparavel irmão, scismou de não andar. A

sua praça de electricas é tão quente que para aproveitá-la em caso de emergencia resolveu-se utilizá-la como caldeira. O infeliz Q. M. que lá cae, geralmente passa deste mundo de infelicidades para outro que o vulgo diz ser melhor do que este.

O Bahia, chefiando a miuçada, aproveita enquanto está novo e pôde *bancar* o forte. Só fala em turbinas e outras coisas mais transcendentas. Esteve ha pouco em Philadelphia e portanto é navio de altas cavallarias. E outro dia, ao povo do Uruguay foi levar os votos de admiração dos brasileiros. Pretende-se transformar a sua padaria em olaria, que em breve fornecerá tijolos para a armada em peso.

Os destroyers são as crianças do rebanho, só servem para fazer o official enjoar e nada mais.

O Barroso, velho sob o peso dos annos, ainda se quer fazer de joven.

Na physionomia da maruja, á proporção que os dias correm, os signaes de enfado se registram.

A estadia na Ilha Grande é *grande*. Ora, o eterno exercicio de tiro que traz por muitos dias apprehensivo o pobre *pirolito*, que apesar de novo

e feito com muito carinho pela nossa engenharia naval, costuma perder a mastreação e as suas telas. Quando os 305 desandam a amedrontar os peixes é um horror... o pirolito só faz é se *agachar*.

Entre os officiaes formam-se grupos. Assim é que existe o grupo dos atletas que vivem pensando em saltos em vara, basket-ball, ping-pong e outros jogos menos inoffensivos; estes, costumam durante



Banquete oferecido na E Naval Uruguaya, aos aspirantes brasileiros embarcados no Bahia



as intermináveis horas, bater water-polo, próximo a uma praia que naquellas paragens existe.

Outro grupo serio é o dos que nada fazem. Este conjuncto é o dos mais interessantes, pois é o unico que não se reúne e são muito chegados aos seus camarotes, e da lá não arredam pé si não quando se approxima o momento de entrar de páo. — oh! quantas blasfemias; emfim, é uma turma cohesa...

Ainda outro conjuncto ha: é o dos amorosos; estes são constantes, e geralmente se subdivide em pequenos grupinhos conforme a zona na qual trabalham.

Entre o marujo, o mais geral é ver-se um ban-ban que diz já ter feito mil embrulhadas, e que, quando foi á China, uma bella filha do Oriente trouxe o seu pesado *cavername* fundeado dia e noite num templo em que se adoram as lindas flôres de lotus, e não ao pouco attrahente Budha.

Todos estavam gozando da mais sublime paz quando um bello dia chega ordem de partir para Sta. Catharina, lugar muito procurado para cruzeiro de pratica; é mais facil encontrar-se um marinheiro que não conheça Nictheroy do que um que nunca tenha ido á Florianopolis.

O mar, era daquelles de assustar um pouco a um neophito nas lides do mar. Aquella massa de ferro acinzentado escuro, confundindo-se com o horizonte, assemelhava-se a desconhecidas ilhas da legendaria Atlantida que em dança macabra pretendia incomodar o deus Neptuno. O céu que até então fazia contraste a este todo, com o brilho de um relampago e o reboar de um trovão, faz o seu voto de solidariedade.

O sol, ha muito que se escondeu atraz do

horizonte. O encarregado de navegação, atrapalhado com a talpa do Centauro, que devido ao estado atmosferico, fagueira se mette atraz de uma nuvem, fecha o sobrolho e resolve cahir na camarada *navegação estimada*. O commandante indignado por não poder com alturas e meridianas, cacetear o humilde caveira de páo, *bola* fazer innumeradas prumadas.

O guarda-marinha de páo, coitado!... derrete-se em suor em pleno inverno siberiano, pois o maldito sextante lhe dá pancada a todo o momento, indignado insulta os *dx* e os *omegas* que aprendeu na Escola; julga por vezes ver no firmamento a *Polar* no hemispherio sul. A um balanço mais indelicado do navio, respeitoso inclina-se e cumprimenta o mar. Que vida apertada!

Eis que sorrateiramente o sextante lhe escapa das mãos... Adeus soldo ha tanto almejado!...

O almirante no capitanea, arrogante, com uma pose que faria inveja a Nelson, parece querer os mares tragar com as boccas dos canhões.

Depois de mil e uma peripecias, o vigia do mastro avista Arvoredo e eis mais uma vez a fortaleza de Anhatomirim, Ratonés, etc.

A guarnição só espera a hora de largar para terra, e ao barbeiro afflue um enxame: o pobre figaro *vira*.

Dahi a pouco, chega uma ordem: ás tantas horas conducção para terra. Oh! alvoroço. Aquella terra sempre hospitaleira, mais uma vez quer mostrar que é camarada — e a todos agrada. Dos marinheiros muitos ficam por lá. Depois o regresso ao Rio.

E os factos sempre se reproduzem com uma precisão mathematica.

Sempre a mesma coisa.

Horrivel monotonia.

Denól de Carangueja

Sonho curioso

O facto de ser um dia sonhador, não quer dizer, que vivo alheado das realidades da vida; e nem tão pouco penso como os antigos, que acreditavam na significação prophética dos sonhos, não, considéro o sonho como um conjuncto de ideias e de imagens, que se apresentam ao espirito durante o somno, e ás vezes relacionadas intimamente com o que vimos e pensamos durante o dia.

Pediram-me um trabalho referente á marinha de guerra antiga, ia limitar-me sómente em vos emprestar temporariamente este quadro que representa a Corvêta «Nictheroy», navio pintado de archa, mixto, por ter uma machina auxiliar, montada por Carlos Braconnôt, para entrar, sahir dos portos e fugir das terriveis zonas de calmarias que tanto damno causam á mastreação do navio, em geral.

Foi ella construida por Napoleão João Baptista Levél, habil constructor de navios do nosso velho Arsenal de Marinha; — éra esta corvêta destinada a instruir Guardas-Marinhas, cujas viagens aos paizes estrangeiros eram sempre de um anno.

Como navio Escola, instruiu grandioso numero de officiaes da nossa armada; — hoje, ainda restam reformados, alguns, entre elles salienta-se o Exmo. Snr. Contra-Almirante honorario, o distincto com-

panheiro e habil marinheiro José Victor de Lamare, e um dos poucos sobreviventes da guerra contra o governo da Republica do Paraguay.

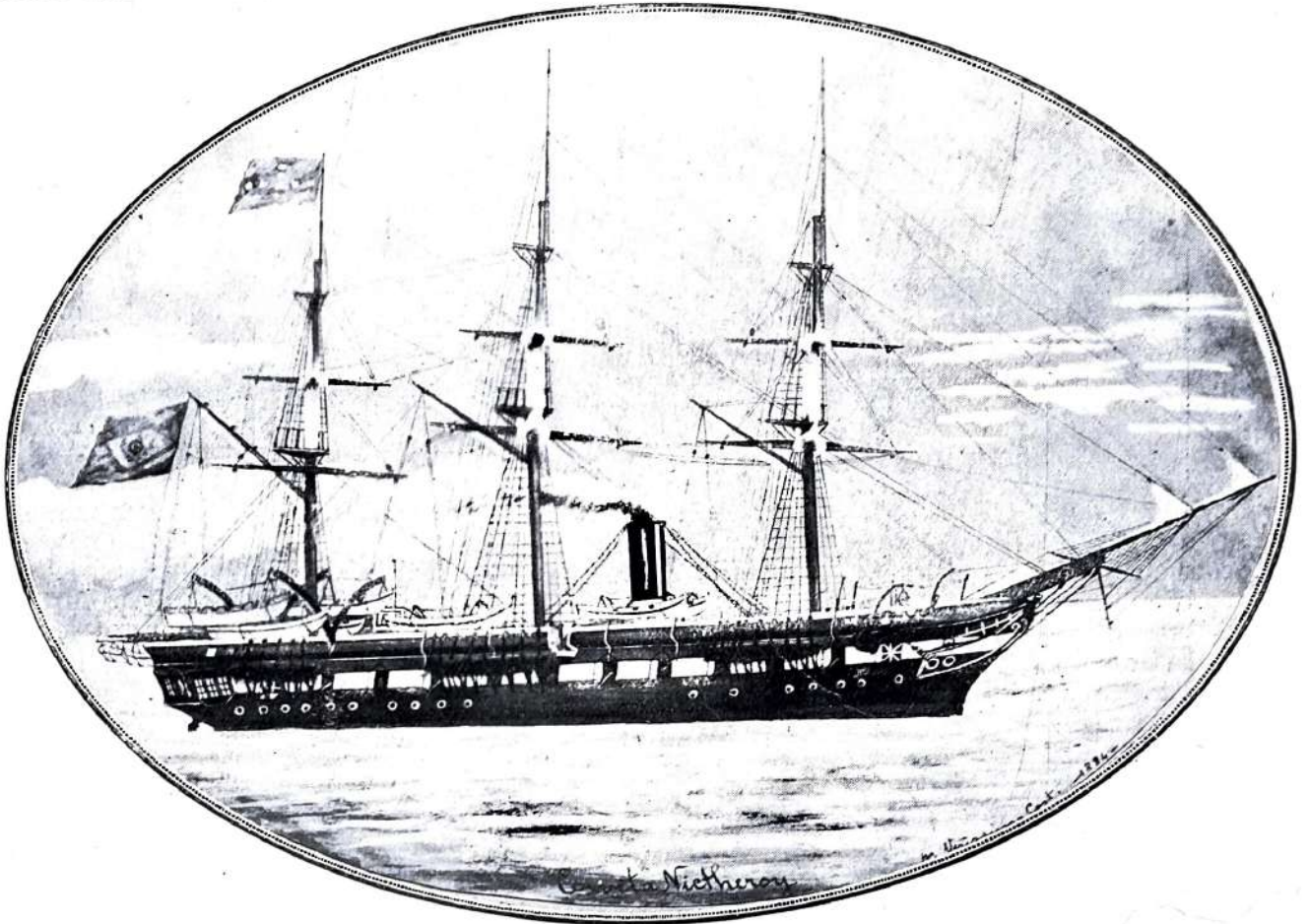
Depois de examinar bem este quadro desenhado pelo então Primeiro Tenente Verissimo da Costa, que o achei muitissimo parecido com o original, e que foi minha conhecida; lembrei-me d'aquelle bom tempo de que o erro dos sentidos ou da intelligencia me fazia tomar a apparencia pela realidade de tudo, — cheio de ideias chiméricas, vivia na mais doce illusão, e era feliz... parece-me estar vendo o alegre Primeiro Maquinista d'esta Corvêta, o divertido Janeiro, mas correcto no cumprimento dos seus deveres... E assim exolado e pensando, adormeci... e neste recordativo em que o meu espirito vagueiou pelo além... eu vi o Navio Escola «Benjamin Constant», completamente arriada toda a sua mastreação, e a velha Corvêta «Nictheroy» próximo d'elle, tal qual como se acha no quadro que encima esta humilde descripção, dizendo assim:

— O teu nome Crusador, commemóra o de um grande patrióta, um grande matématico cheio de saber, que tinha em mira o levantamento d'esta nossa muito querida Patria, por um surgimento ladeado unicamente pelo progresso, e cêdo esse grande patrióta

desappareceu d'entre os vivos; assim é a vida... Éra elle Benjamin Constant. E eu, represento a Capital do Estado do Rio de Janeiro, bella cidade, que tinha diléctos filhos, que, nos diversos ramos da vida social a têm honrado, e tambem excessivamente patriótas como o que representáes; mas que até á presente data não soubéram nunca influir nos es-

na sua 2.^a phase progressiva, apenas com uma pequena machina auxiliar de poucos cavallos, e estes mesmos trotões amatungados, — é mais um realejo para o teu divertimento, não é?

— A Nictheroy, calma e risonha, — não, o meu realejo, éra uma especie de orgão particular,



Corveta Nictheroy

piritos d'esses homens que passaram pelo nosso ministério como seus titulares, para adquirirem um d'esses modernos Crusadores para a instrucção technica d'essa mocidade cheia de enthusiasmo, de amor á Patria, procurando substituir aos velhos marinheiros d'outróra que tão abnegados foram pelo nosso querido Brasil, o deixando glorioso e orgulhoso pelo heroismo de seus denodados filhos, e verdadeiros lobos do mar...

— Tu, és muito mais moço do que eu, mas trabalhastes menos, a tua quilha não sulcou os mares dos quatro mundos, envelheceste e te inutilizastes precóccemente... isto não se daria se fosses de origem brasileira como eu..., agóra, pensa na morte e no teu esphacelamento completo... e recorda-te do teu berço no sul da França.

O Crusador «Benjamin Constant», triste, tétrico mesmo, surprehendido com esta apparição, respondeu: — Não te conheço, nunca te vi em parte alguma, quem és tu?

— Eu sou a Corveta Nictheroy, a veleira, tive por Commandantes distinctos officiaes da nossa armada, como o Barão de Jaceguay, o Barão do Lardário, D. Carlos Baltazar da Silveira e outros muitos... navegadores de nomeada.

— Tu representas então a marinha de guerra

cujos fólles éram postos em movimento por um cylindro aperfeioado pelo Director de machinas do nosso Arsenal, o Snr. Engenheiro Braconnôt, que me fazia andar 10 milhas em boas condições de tempo e uma média segura de 7 milhas por hora. Mas a minha importancia estava na minha bateria coberta, guarnecida por mais de uma dezena de boccas de fogo, cujos diâmetros das almas variavam desde o canhão de salva até o de combate.

— O Benjamin, de semblante carregado, — mesmo assim estás longe de te comparáes commigo! Eu, me distingo de ti, por que sou alterozo, cujo casco foi sempre branco e elevada a minha mastreação, cujos mastros se destacam no horisonte, mais do que a ti, que a tens muito mais baixa. Eu fui sempre navio diplomata, apresento-me de perfil, mostro-me immovel; ininterruptamente tenho percorrido a vastidão deserta e melancólica no cenário em que nos vimos, o mar e o céu confundidos no mesmo gris, indecizo. Apanhei terriveis cyclones e sempre no lado maneavel da tormenta, lutei e venci.

Como navio escola emprehendi, sob o Commando do inolvidavel e habil marinheiro o então reputado Capitão de Fragata Gomes Pereira, uma viagem longa de Circumnavegação, atravessando os dois oceanos e levando a nossa bandeira a muitas

idades que a desconheciam. Enquanto que tu, te limitaste apenas em estacionares no Rio da Prata e navegares ao longo das costas brasileiras e nada mais...

— A Nictheroy rindo-se, — estas enganado envelhecido Cruzador, visitei por innumeradas vezes alguns dos portos militares da Europa, no Mediterraneo ou no Mar do Norte e por vezes aos Estados Unidos, e ao sul da Africa, regressando pelos portos do Chile e Argentinos. É preciso que saibas ainda que antes de ti, o nosso querido Brasil já havia reencetado uma série de viagens de Circumnavegação, que outrora com a legendária «Bahiana», a «Vital de Oliveira», a «Trajano», o Almirante Barroso», etc., adestravam nossos marinheiros, fornecendo ao paiz o melhor e o mais brilhante de sua officialidade. Não fizestes portanto nada de novo!...

— Benjamin Constant, aborrecido, já desejoso de romper com semelhante phantasma, disse: Depois os meus canhões são mais potentes do que os teus, porque tu, velha e phantastica Corvêta, deves saber que o poder offensivo de uma artilharia que guarnece um navio como eu, depende: — do calibre dos seus canhões, — de seu numero, de sua divisão a bordo, — de sua altura acima d'agua, da facilidade e da rapidez de mudança e da pontaria, da amplitude de seus campos de tiro, etc.

A tua velhice já te collocou na mais insensível frieza... propria do teu sexo, Corvêta... agora só te resta o recurso de recorrerés á algum Voronoff naval para te rejuvenescer...

— A Nictheroy, zangou-se... e depois de dar uma gargalhada sarcástica, disse: — Tu, que és varão por seres Cruzador, é que necessitas de tratamento desses medicos navaes que rejuvenecem e nunca eu, (pois não será esta a primeira vez, que a tal meio recorrerias) que aqui estou representando a marinha antiga, esta marinha gloriosa, de cujos feitos se orgulhou o Brasil e á sombra dessas glorias ainda hoje vive a marinha moderna; — embora na navegação maritima façam uso das suas rectas e curvas de alturas; no seu machinismo, engulam grãos em vez de milhas, e na justeza dos seus tiros, tenham certeza do ferimento dos seus alvos. Eu, me orgulharei sempre de ser a Corvêta «Nictheroy», da antiga marinha de guerra brasileira, vendo em meu passadiço distinctos dirigentes, levando-me para toda parte, mesmo contra os elementos desencadeados, lutavam e venciam e a minha quilha rigida de madeira ferrea, suportava todo o cavname e taboado n'esses embates terriveis de verdadeiras serras de mar. O que já não te acontece, as tuas chapas e quilha são de ferro, oxydam por qualquer acção galvanica, furam e se estragam e por isso estas ahi doente... Enquanto a exercicios de artilharia os fiz muitos, até com a presença do Velho Baptista, distincto Director Geral de Artilharia, pratico por excellencia, e si mais não fiz, foi devido ao pernicioso meio muito recommendado — fazer economias —

O «Benjamin Constant», — sim, eu já sabia que tu nunca fizestes exercicios de artilharia como ultimamente a nossa actual administração naval tem intelligentemente adoptado, uma corrente hoje dominante em todas as marinhas de 1.^a ordem, que tem procurado intensificar o manejo da artilharia

nos navios modernos, acabando com o habito pernicioso das mal entendidas economias n'este particular. A marinha de hoje, não é a marinha de hontem, si o nosso planeta evolue, temos forçosamente de evoluir com elle, e n'essas condições temos que passar por transformações successivas, e estas, serão de orgão, de uma theoria, de uma ideia, logo somos todos evolucionistas, portanto, partidarios do evolucionismo, doutrina philosophica ou scientifica, baseada na ideia da evolução, mas não quero dizer com isto, que seja eu no Brasil o que foi Herbert Spencer na Inglaterra, não, porque elle foi o principal representante do evolucionismo inglez, o que eu nunca poderei ser no Brasil, porque só vejo unido a este lenho o nome de um homem que aqui na Terra fôra um patriota, um sabio, é que hoje vagueia pelo Além...

— Nictheroy — O que é facto, que, no meu tempo o nosso planeta, tambem evoluia, e a marinha progredia no augmento de suas unidades, e tinha a hegemonia na America do Sul, supremacia que nunca fôra disputada e haja a vista os combates navaes feridos no Rio da Prata, e no Alto Paraguay... E actualmente o que temos, me diga? ... Muito que fazer —

O «Benjamin Constant», — n'este ponto estou comsigo... Precisamos adquirir sómente classes de Cruzadores de menos de 10.000 toneladas, — submarinos para o alto mar e para costas, e outras unidades auxiliares, adaptando-as á novos dispositivos que augmentam a velocidade na marcha e a efficiencia de artilharia. E tornar illimitado o numero de aviões; construil-os mesmo no Brasil. A despeza será grande, mas temos por dever readquirir a nossa supremacia na America do Sul; e doptar o nosso Arsenal de todos os meios modernos para que possamos construir as nossas unidades de guerra sem precizarmos do estrangeiro e assim nos libertarmos...

— A Nictheroy, — Sim, existe um tão complicado conflicto de interesses entre as potencias, que não é possível, mesmo com grande dóse de optimismo, ter esperança em que a utopia do desarmamento chegue a tornar-se uma realidade. Isto pôsto declaro, que penso differente do meu Cruzador doentio. O estado financeiro do nosso empobrecido Brasil, não supportará despezas espantosas, como a do programma que óra delineou. — Sou de opinião tratar-se primeiramente de remodelar o nosso Arsenal, e iniciar logo a construcção de tres Cruzadores e de dous submarinos; os construindo de accôrdo com o estado financeiro do Paiz, e aproveitando a materia prima existente e as que fôrem beneficiadas pelas nossas fabricas e usinas metallurgicas, cuja industria vae sendo, iniciada e progressivamente desenvolvida, quer em purificação como manipuladas, satisfazendo perfeitamente as necessidades do paiz de que em breve se emancipará das imposições estrangeiras, si houver patriotismo.

Estabelecer na ilha do Governador officinas proprias modernizadas, para construcções de hydroaviões, e mesmo de dirigiveis rigidos, para excursões maiores.

Construir tudo no paiz, para seu desenvolvimento natural e nunca comprar nada feito no estrangeiro, que só servirá para forçar ao Brasil a grandiosas

despezas, para mais tarde, estas augmentarem com os concertos e reconstrucções no estrangeiro, por ser deficiente o nosso Arsenal.

E assim, como audaciosa e unica representante da marinha antiga brasileira, légo este meu perfil grego, á esta mocidade, que procura modernizar-se; e como um phantasma visionário, que óra surgira do Além para dizer: — que o Brasil, paiz novo e cheio de seiva, está fadado a melhores destinos, que precisa de patriotismo desinteressado de seus diléctos filhos, para obtenção de braços lavradores, operarios que collabórem de norte a sul na grandiosa obra de engrandecimento da nossa muito querida Patria.

— Despertei, abri os olhos, impressionado ainda com os sons das vózes que ouvia não éra o mesmo que está determinado pela constituição physica do nosso orgão vocal; — éra áspero, desagradavel e forte. Era d'uma inflexão determinada pelas affeições interiores de que uma pessôa se acha possuida e quer dar a conhecer, e assim mostravam um e outro o respectivo tom de voz, segundo as occasiões, — elevado, — baixo, — imperioso, — submisso, — triste, — alegre, etc.; e eu me convencia estar ouvindo pessôas conhecidas pelos sons de suas respectivas vózes, procurava vê-los em ambos os navios, e tudo me éra em vão, me convencia então, da não existencia de pessôa alguma em nenhum d'elles: e por isso fiz a narração do sonho dizendo: — que a Corvêta «Nichteroy» e o Cruzador «Benjamin Constant», conversavam ou discutiam. Mas, no acordar-me recobrei os sentidos manifestando-se logo a cessação do curioso sonho; para depois exercer as minhas faculdades, e pensar no caso, isto é, procurar uma acção da minha mente muito mais detida e prolongada; e que ella considerando o assumpto em todos os seus aspectos, fazendo esforços para conhecê-lo a fundo e penetrar todo o meu espirito.

E assim, depois de muito meditar, tirei a conclusão de serem elles de meu interior, criados por minha imaginação, e por essa razão, elles se manifestáram por aquella fórma, para, no meu despertar, serem invisiveis. Agóra, emquanto ao som formado por gargantas e proferidos do interior de cada navio, como e porque se deu? Mysterio.

Todavia, semelhante sonho, não deixou de ser para mim e para todos que óra souberem de um genero suáve e engraçado, portanto, a manifestação conjuncta de um perfeito Idyllio, nome este que Theócrito deu ás suas pastoras, que Virgilio se pro-

pôz a imitar em suas Bucólicas. Porém, attendendo ao sonho actual, parece ser mais egloga do que idyllio, porque no decorrer do sonho, houve mais acção, mais movimento que podia mostrar o idyllio, surgiram sentimentos e narrações e mostraram como devia ser compósta a futura esquadra. Não ha duvida nenhuma que ambos falaram perfeitamente com elegancia, pureza e fecundia, ambos tinham por objecto patentear os seus patriotismos na escolha das razões, na efficacia das exposições, cada qual defendendo a sua época.

O «Benjamin Constant», como Cruzador, portanto de sexo masculino, éra mais facundo e copioso ás vezes no falar, que manifestava boa elocução; mas a Corvêta «Nichteroy» éra da época dos Mirabeaux, tinha mais eloquencia, éra senhora do dom de bem falar e falar muito, a natureza no Brasil deu esta especialidade á todas as mulheres, e seria uma injustiça se a Corvêta como pertencente ao mesmo sexo, não fosse igualmente dotada.

Só houve no sexo opposto, um unico, como ellas dotado, e este foi Ulysses, que por isso teve o epitheto de facundo, porém, n'actualidade existem muitos facundos, já contaminados pelas do sexo fragil. Existem Melindrósas que querem imitar a Caio — porque este, applicou-se á eloquencia, pôsto que fosse facundo, então dizem: — Meu Deus, eu, fecunda... que horror!... Confundem os dois vocabulos.

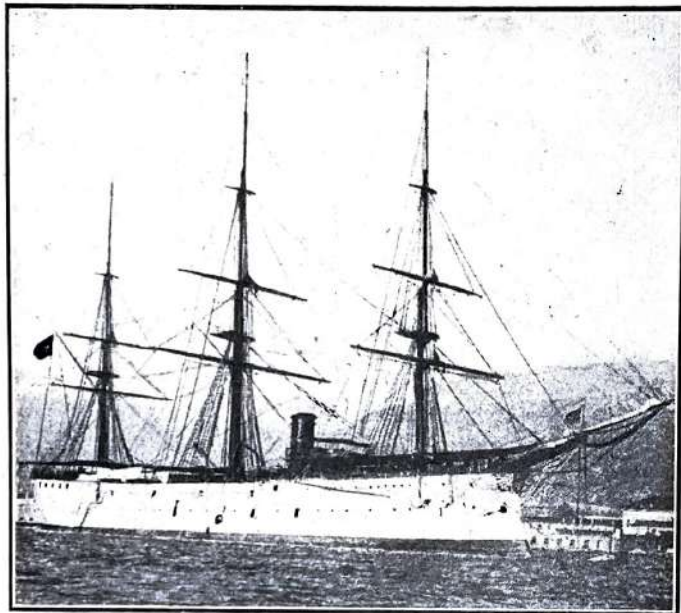
E por isso, Camões sentiu tambem a differença desses vocabulos n'aquelles formosos versos em que fala de Dom Nuno Alvares Pereira:

Áquellas duvidózas gentes disse,
Com palavras mais duras que elegantes,
A mão na espada, irado, e não facundo,
Ameaçando a terra, o mar e o mundo.

(Lus. n. 14).

Eis ahi o que o meu pobre engenho poude crear, firmando-me nas verdades que amargam muito, mas que são tão necessarias de serem ditas, que o amargor que causam, se transforma em doçura quando a consciencia desperta ao som de seus brados partidos de um patriotismo puro e são.

Deris de Caremont



Benjamin Constant

Ilusão

*Sou como um vil terreno pantanoso,
Que fica a olhar o céu limpido e ameno,
E pensa, num reflexo mentiroso,
Que elle é grande e contem um céu pequeno.*

*Si uma nuvem no pantano calmoso
Se mira e passa num fugaz aceno,
Crê que é um rio, que foge caudaloso,
E que é a nuvem que fica no ar sereno...*

*Quando a noite, que vem, dos capinzaes
Que o bordam, tira tontos pyrilampos,
Olvida que anda a se estagnar de rastros,*

*E sonha que, nas noite estivaes,
Elle é que faz, no seio dos seus campos,
O germinar esplendido dos astros!*

O. C.

Olinda

*Pobre Marim, os dias a arrastar
Na tristeza da tua decadencia,
Vives da lenda e da reminiscencia
Nesse lindo retiro á beira-mar.*

*Ruinas que parecem meditar
Emblemam-te nos cimos a indigencia.
Nem a fimbria da praia, a violencia
Das aguas, como um bem, te quiz deixar.*

*A saudade cunhou-me na retina
Tua orla, que tatuava pequenina
A mancha duma véla distendida.*

*Hoje procuro em vão ... até parece
Que o mar arrependido, numa piece,
Chora essa praia desaparecida*

A. M. Buarque de Lima

Helio Lobo

JNDO terminar na aristocratica praia de Pocitos, com calçamento e arborização modernos, com os mais ricos palacetes, a Avenida Brasil, talvez a mais linda *calle* de moradia, é uma legitima expressão do que será toda Montevidéo em 1930, com o magnifico projecto já em faze de realização. O seu nome traduz uma homenagem sincera daquelle povo amigo. Numa praça desta rua se ergue um monumento symbolico a um grande estadista brasileiro. Barão do Rio Branco é uma figura popularmente conhecida e sympathica naquelle culto paiz, onde sabem dar o grande valor que teve este Chancellor de raça.

Este povo nos estima e sabe das cousas do Brasil. Ha ahi o conhecimento das nossas riquezas e possibilidades, dos encantos da nossa terra e vêem sem «máu olhar» a «escandalosa» protecção do nosso solo.

O assumpto parece fugir ao objectivo que o titulo indica que é o retrato de um conhecido diplomata nosso. O que está ahi, porém, é apenas a moldura para retrato; essa moldura é o ambiente de sympathia e amisade em que Helio Lobo exerce agora sua proficua actividade diplomatica.

Vindo de Consul em New-York, é actualmente o Ministro plenipotenciario do Brasil, junto á Republica Oriental do Uruguay.

Não ha aqui um historico, e sim apenas alguns traços da sua personalidade de fino diplomata.

Membro do Instituto Historico e Geographico e da Academia Brasileira de Letras, Helio Lobo possui varias obras, nas quaes com um estylo sobrio e solido e com um atilado tino de pesquisador estuda varios problemas da nossa vida politica e diplomatica.

Como auxiliar nas nossas questões de limites com a Bolivia, escreveu (1911) *O Tribunal Arbitral Boliviano*.

Estudando sempre a fonte historica da nossa diplomacia, escreveu em seguida: *De Monróe a Rio Branco; Cousas Diplomaticas; Brasil, Terra Chara; O Brasil e seus principios de neutralidade*.

Historiando e sondando a missão Saraiva e os preliminares do conflicto com o Paraguay, publicou os livros: *Antes da Guerra* e *A's portas da Guerra*.

Não analysam suas obras sómente a politica da America Latina. *Cousas Americanas e Brasileiras*, seguidas de *A passos de Gigante* (1925), estudam varias questões deste povo *Yankee*, que progride vertiginosamente e entre as quaes a questão tão debatida do *Desarmamento*.

Tendo viajado para os Estados Unidos a bordo do encouraçado *Minas Geraes*, e como todo estadista de horisontes, elle se interessa pelas cousas da Marinha e conta entre os officiaes da Armada, muita admiração e amisade.

A gentileza, a consideração e o modo como se referiu a toda guarnição do *Crusador Bahia*, surto 8 dias em Montevidéo, mostram bem o logar em que colloca a nossa missão. Sabe o papel desse pedaço fluctuante da patria que se desloca e a dilata; que faz muitas vezes o papel da diplomacia e que a substitue, quando improficua.

O logar de Ministro do Uruguay que agora occupa, a ninguem melhor cabia. Conhecedor profundo dos capitales problemas pan-americanos, de todos os pontos litigiosos das nossas passadas questões de limites, elle sabe onde põe o pé. Conhece bastante esse complicado trem de engrenagens diplomaticas. Não analysa um povo sómente pela sua alma *movel*, producto do ambiente e circumstancias momentaneas, mas principalmente pela sua alma *fixa*, hereditaria, filha do passado que fica coberta pela primeira, mas que sóbe á tona quando um choque qualquer agita os

nervos da raça. E o nosso ministro tem cogitado do Uruguay. Ao procurar ahi o pomo de discordia da Guerra do Paraguay, ou antes o pretexto para as ambições imperialistas de Lopez, conhece bastante a alma uruguaya, conhece *blancos* e *colorados* desde a época dos caudillos até o que são hoje.

Muito moço ainda, porém possuidor de tino e cultura raros e de uma grande dóse de sympathia pessoal, Helio Lobo tem uma carreira diplomatica brilhante e está bem á altura de cultivar as nossas relações com a Republica oriental do Uruguay, um dos paizes do mundo onde a porcentagem de analphabetos é mais reduzida, relações para nós tão preciosas, não só pela particular posição deste paiz em nosso mapa, como porque traduzem uma amisade que realmente existe.



Na esteira do "Bahia"

Especial para "A Galera"

O caes Maciel, amarrado na prôa e pôpa, está airoso o cruzador *Bahia*. É bello vel-o na silhueta das suas linhas, na prestancia da sua guarnição, no brilho da sua officialidade, nas altas qualidades de seu commando. A vinda de um navio brasileiro a aguas uruguayas constitue sempre um acontecimento. A do *Bahia*, porém, sobrepassou a todos. E que joia, na verdade, pôde dizer-se esse barco, no qual Dario Paes Leme de Castro põe com razão todo seu orgulho. E ao visital-o e ao admiral-o, as recordações me vieram ao espirito, numa saudade. Foi o *Minas Geraes* primeiro, a caminho dos Estados Unidos da America, em 1913, com Lauro Müller, de grande memoria, como hospede mais alto e, entre a fina rapaziada, esse Leopoldo Nobrega Moreira, tambem já com os olhos em treva, flôr da sua posição golpeada prematuramente. Depois o *Pittsburgh*, em 1918, já troando na Europa o canhão e com Caperton, rumo do Prata. Do alto da torre de commando, conheci as forças da natureza em luta com o poder humano; e nos muros couraçados, a dedicação silenciosa e longa dos peitos marinheiros.

Escreveu Ruy Barboza, naquella magestade de estylo, que era sua, referindo-se ao mar, «que Deus pol-o a bramir junto ao nosso somno, para nos pregar que não durmamos». Temos, na verdade, um grande destino a cumprir, e a marinha será delle a guarda fiel.

Finalidade de dominação e conquista? Nada menos. Só seremos grandes pelo progresso na paz e no trabalho, unica fonte de energias duradouras. Não nos animará, como até aqui, senão o anhelos da amizade com o mundo e o ideal de uma estreita communhão com a America. Mas para isso, escoteiros de nossas immensas costas e guardas de nossas infinitas grandezas, as quilhas de aço, marinhas ou aladas, no porão ao abrigo de surpresas, por parte de outros quiçá ambiciosos ou menos pacificos.

Seria interessante estudar, neste Uruguay mesmo, visinho e amigo, o papel conciliador e fraterno das corvetas e outras unidades navaes, que por aqui estancearam. Excepção de uma só vez, em que a imprudencia, infelizmente para nós não intencional, creou para o Brasil o unico desvio, que conheço até agora, na sua pauta internacional, procuramos sempre mediar, servir, approximar.

Têm os archivos, a este respeito, paginas bellas que se hão de abrir algum dia, para conhecimento geral. Partido não houve quando o paiz era uma pyra chamejante, que não buscasse nossos barcos para o resguardo de vidas caras. De presidentes a cidadãos obscuros, a todos attendemos, durante annos a fio, sem condição ou reserva, generosamente, libertando-os da ira civil, pelo asylo e o transporte ao Brasil e á Argentina. Foi a *Imperial Marinheiro*, a *Belmonte*, a *Princesa Isabel*, foram todas que por aqui passaram; e depoimentos vivos ainda existem, narrando, entre agradecimentos, os lances da época torturada.

Hoje, que o Uruguay é um campo de paz e de trabalho, honra da America e orgulho da civilização, podemos recordar taes eventos, sem outro intuito mais do que sobrelevar uma amizade, que tem dessas provas e é definitiva. E si alguém, menos informado, ainda fala das ambições e da oppressão imperial, esse alguém não mediu bem a lição do passado, quando, sem distincção de partidos, a casa, os navios do Brasil foram aqui asylo seguro contra as linguas de fogo, de que sahia um povo.

Mergulhado nessas recordações, vi o *Bahia* apartar-se e partir. Foi bella a sahida, com a maruja a postos, a banda tocando a ré «saudades da minha terra» e, no caes, olhos patricios marejados d'agua.

A esses, marinheiros rudes, doeu-me ver, diante dos camaradas que se iam naquelle barco garboso, livres e altivos, caminho de nossas enseadas azues. Não: não estavam invertidos os papeis, e não eramos agora os turbulentos... Foi crise que passou. E a imagem do Brasil, reentrando na ordem e restituído ao trabalho, constituiu consolo para aquelle minuto de tristeza.

Helio Lobo



ESCOLA NAVAL DE ANNAPOLIS

A respeito deste importante estabelecimento Norte Americano que tivemos ensejo de visitar quando de passagem pelos Estados Unidos, na ultima viagem do N. E. Benjamim Constant aos Estados Unidos e Europa, lemos no *World's Work* de Abril, um bem elaborado artigo da autoria do Exmo. Senhor William Sowden Sims, Contra Almirante da Marinha de guerra da grande Nação amiga, intitulado — «Algumas suggestões para o Progresso de Annapolis.»

Em um discurso, Sims já havia feito notar a deficiencia da referida Escola.

Nestes ultimos seis annos ella tem sido inspecionada annualmente por uma commissão de 13 membros, o que representa 78 cabeças pensantes que em relatorios successivos vem mostrando a não satisfactoria educação com relação principalmente aos assumptos technicos. A principal critica destes relatorios evidencia ser physicamente impossivel incluir-se dentro de 4 annos apenas de curso, os estudos precisos á formação de um official — a educação em geral, e o elevado numero de materias technicas necessarias ao preparo de um official para a marinha moderna.

Encontra-se no relatório de 1923 o seguinte trecho: «Muitos graduados pela Academia Naval depois de alguns annos de serviço activo, tomam cursos nas universidades. Estes cursos são frequentados com o fim de preparar os officiaes em algumas especialidades relativas ao material naval. E para que elles possam seguir estes cursos com vantagem, se torna necessario um estudo supplementar preparatorio nas disciplinas em que o treinamento na Escola Naval foi insufficiente.»

Materias que eram ensinadas antigamente em quatro annos, são actualmente em dois annos e meio com inevitavel sacrificio das mesmas.

Com relação aos idiomas estrangeiros ensinados na Escola, nota-se a mesma deficiencia pela carencia do tempo. «Não me parece razoavel, diz o Almirante Sims — fazer uma parte dos alumnos aprender o francez e a outra metade o hespanhol. O rela-

torio de 1925, friza bem que a multiplicidade de estudos assoberba por tal modo o curso que a falta do tempo se torna evidente. Lembra como remedio, augmentar o limite da idade de admissão, ou se exigir maiores conhecimentos no exame vestibular.

O relatório de 1926, recommenda que os conhecimentos de admissão devem ser conservados acima do padrão do que é exigido para as Escolas Polytechnicas.

Os ultimos seis relatorios mostram que na opinião de eminentes educadores, Senadores, Deputados, e officiaes de marinha, a Escola Naval Americana, deixa muito a desejar com relação a certos e importantes respeitos.

Com excepção de poucos professores civis a Escola Naval Americana, sob o ponto de vista educacional é essencialmente uma instituição de amadores; principalmente porque os officiaes instructores não são evidentemente seleccionados pelas suas habilidades como professores e apenas commumente por dois annos; fazem excepção uma duzia de officiaes ultimamente escolhidos, tres annos atraz.

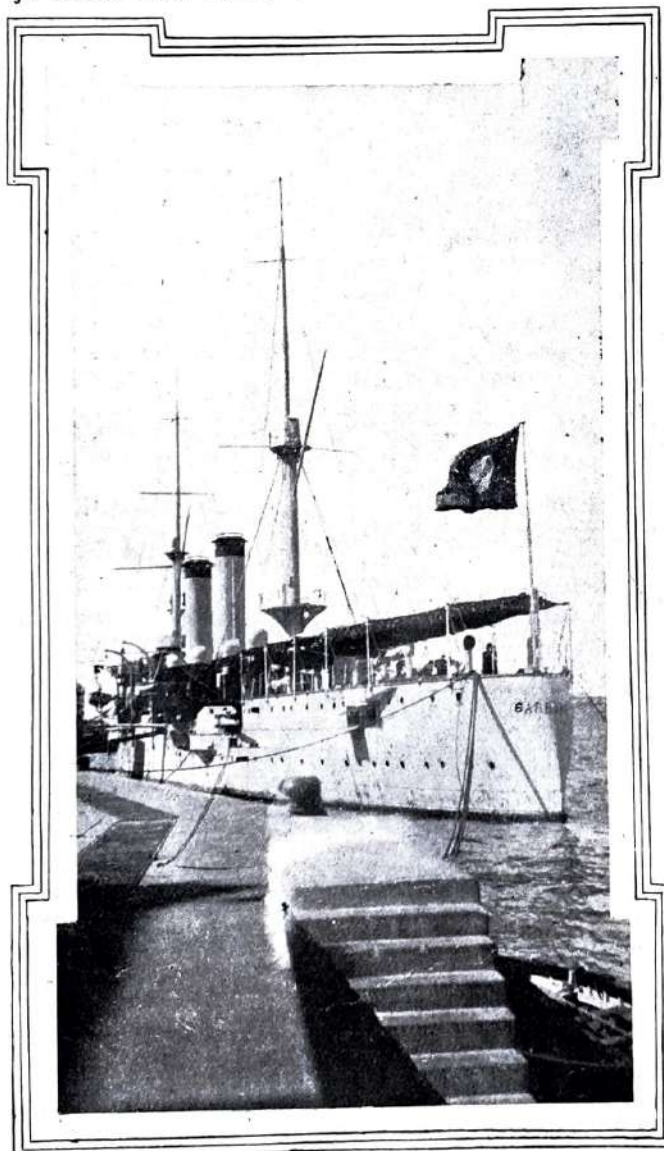
O moderno official de marinha deve reunir grandes conhecimentos scientificos a uma esmerada educação. Deve possuir grande illustração, porque é uma das unidades do schema da diplomacia internacional e finalmente, não pode ignorar a historia e psychologia das diferentes raças que frequentemente estão em contacto com elles.

A par do seu preparo essencialmente marinheiro, o official de marinha tem que ser um gentleman de educação liberal, de refinadas maneiras, pontual, cortez, deve possuir o mais lindo senso a respeito do character e da honra. Saber finalmente expressar-se

claramente e em estylo convincente com a palavra escripta ou fallada e ser versado em mais de um idioma.

São estes os topicos que julguei mais importantes do extenso trabalho do Contra Almirante Sims que se recommenda á leitura dos nossos collegas estudiosos da marinha.

Olavo Coutinho Marques
Capitão de Fragata — Professor.



Pôpa do Cruzador Barroso, atracado no caes de Recife, com os aspirantes do 2.º anno

O PESSIMISMO MODERNO

RAJA GABAGLIA

Atendência pessimista do mundo moderno tem influido sobre a moral, dando-lhe um caracter especial e modificando as suas regras praticas. A tristeza, o aborrecimento e a falta de energia tão communs na nossa sociedade, são reflexos deste estado moral.

Um dos symptomas do pessimismo moral é considerar a miseria como fatal e necessaria; de sorte que toda a tentativa para remedial-a é vã e inutil. Hartmann pensa que, quando a humanidade comprehender a nulidade de seus esforços, quando comprehender a nihilidade de seus esforços, quando sentir o peso de seu tragico destino, então, em vez de ornar de flôres o berço do recém-nascido, o envolverá em corôas funebres; então procurará seguir um *processus* fatal que levará a extincção da especie.

Para elle, a humanidade caminha de uma illusão a outra; ao principio, acreditou que a felicidade existia na idade de ouro, que jámais voltaria; depois com o Christianismo, collocou-a em um lugar fóra da terra e em um tempo que jámais se verá; hoje, acha-se persuadida que pelos aperfeiçoamentos scientificos e pelas reformas sociaes, as gerações futuras terão dias alegres. A humanidade ainda uma vez se engana, lamenta lugubrememente Hartmann: a dôr. augmentará, a injustiça tomará uma fórma mais refinada, e a luta entre os homens cada vez tornar-se-á mais inexoravel.

Schopenhauer, com rugidos de féra acordada em seu descanso, contra os que perturbam pela agitação e pela luta, a contemplação serena da fatalidade; e Leopardi que ainda encontra em sua alma doentia suspiros de piedade para os infelizes, são guiados pelo mesmo pharol, si é possível, mesmo figuradamente, denominar pharol o ponto donde emergem, em lugar de raios de luz, raios de desesperança.

Outro symptoma de pessimismo que igualmente influe negativamente sobre o accrescimento da população, é a exaltação do individuo, arrastando a glorificação do egoismo e fazendo ruir a solidariedade social.

Paradoxos, os mais extravagantes, contra os principios do honesto, do verdadeiro e do justo, são apresentados, sustentados e calorosamente accetos.

Nero, o matricida, Marat, a deshonra do genero humano e Lopes, o familiacida, encontram admiradores fervorosos que os apresentam como typos dignos de imitação. Ouça-se Frederico Nietzsche e saber-se-á dever ser o ideal da humanidade a for-

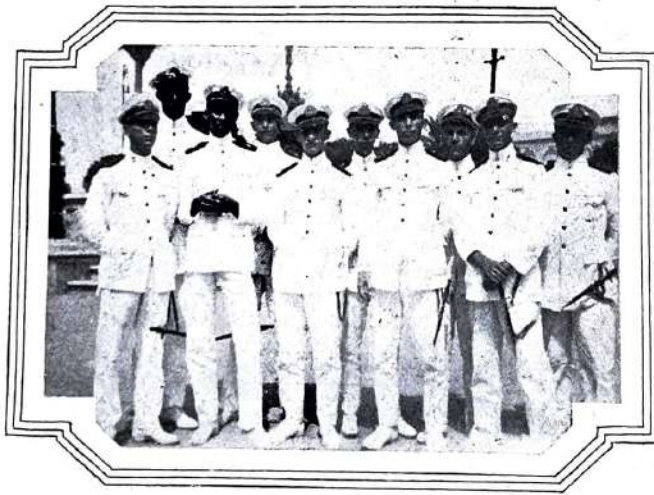
mação de uma aristocracia muito restricta, forte e que produzira o *Uebermensch*, o homem supremo, especie de heróe, á semelhança de Cesar Borgia, que elle considera o mais magnifico dos monstros, e um homem digno de ser comparado ás mais robustas plantas tropicaes. Ouçam-se os representantes de certas aggremações partidarias e ouvir-se-á emphaticamente declamado o elogio das mais negras traições, de covardes assassinatos commettidos em presos desarmados, em mulheres, em crianças; e de depredações diante das quaes são ridiculas as de Verres, immortalizadas pela eloquencia de Cicero.

Quatro são as causas principaes do pessimismo moderno: a falta de fé, a fórma actual da luta economica, a distribuição da riqueza e a constituição actual da familia.

A falta de fé no destino e no fim do homem termina fatalmente no pessimismo o mais escuro possivel. Porquanto, se tudo é materia e se o homem "post-mortem" reduz-se completa e unicamente a pó, que valem os raros e fugazes momentos de prazer perante as profundas agonias, as noites atrozes de insomnia e os pungentes soffrimentos—partilha commum a todos os humanos?

A luta economica, sob a fórma actual rebaixa a individualidade e deprime e mecanisa a parte espirital do homem. A sua personalidade e a sua liberdade sentem-se restrictas em seu surto; e elle conhece que é esmagado por circumstancias inde-

pendentes de sua vontade, contra as quaes não póde reagir. Dahi um estado especial que conduz ao pessimismo. Quando em Toledo ou em Damasco, o mestre armeiro lenta e dificultosamente trabalhava a espada que em mil combates ia reluzir, manejada pelo braço potente do guerreiro da Idade Média, sentia-se mais feliz e mais importante, do que hoje o artista habilissimo das grandes fabricas de Sheffield. Ali, fazia um instrumento inteiro, cujo valor dependia dos seus proprios esforços physicos e intellectuaes; aqui, fabrica aos milhares partes de um instrumento, todas semelhantes, com esforço manual e sem o intellectual: ali, quem trabalhava era um ser racional, aqui é um ser mecanico. Lá, o homem; cá, a machina. Ao mesmo tempo, o combatente de outras épocas sabia que a sua propria bravura junto á tempera de sua espada ou ao peso da sua maça, era muitas vezes decisiva na sorte das batalhas; enquanto que o soldado actual, movendo-se no meio de milhares, senão de milhões de homens, é arrastado inconscientemente e sem de nada servir-lhe a energia propria, á victoria



Aspirantes do 3.º anno na cidade de Pelotas



ou ao desastre por ordens frias e seccas emanadas de autoridades, geralmente collocadas fóra do campo da luta. Naquellas épocas, podia existir um Campeador, um Lidador; hoje ha o soldado X da companhia Y do batalhão Z. E o individuo isolado reconhece nada valer por si, e por consequencia estima-se em pouco.

A distribuição da riqueza, impelle ao pessimismo, duas classes que na apparencia deviam ter tendencias oppostas: a dos muito ricos e a dos muito pobres. Essas duas classes, assim demonstra a obervação, em geral são indifferentes aos interesses nacionaes e não possuem a noção do verdadeiro patriotismo; ellas pelas suas condições sociaes destroem a solidariedade moral e caem no pessimismo.

A familia actual constitue-se, procurando alcançar o triste ideal da sociedade contemporanea — o accumulo exagerado da riqueza. A maior parte dos casamentos nos paizes civilisados, são verdadeiras negociações, e o dote o principal objecto do contracto, sendo considerado em plano secundario o conjunto das qualidades physicas e moraes dos nubentes. Dahi, questões domesticas, ruidosas separações e destruição de laços conjugaes, formando-se a classe dos divorciados, onde a immoralidade recruta numerosos adeptos que atacam, apresentando-se como exemplos e victimas, a familia. Muito mais nobre o tempo em que o homem sabia pelo valor conquistar a mulher que amava! Compare-se a comedia antiga com a moderna e ver-se-á que naquella o casamento é o fim do enredo, e nesta o principio.

Os pessimistas de todos os seculos, são verdadeiros nevropathas, póstos fóra da luta pela complexidade dos phenomenos sociaes. Immensamente egoistas, adoram a sua propria individualidade e reduzem o Universo ao seu *ego*.

Quando fallam das dôres da humanidade, ellas se referem ás suas proprias dôres. Ha, porém, entre os pessimistas antigos e os actuaes uma differença fundamental, pela qual os primeiros tiveram personagens eminentes, enquanto que os segundos em geral só possuem doentes em estado agudo de nevrosismo. Essa differença é o ideal religioso. O pessimista antigo, convencido da necessidade da dôr na vida terrestre, como uma pena, para o asceta christão, ou como uma ordem do destino, para o stoico grego ou romano, encontrava em si energias que o levavam ao deserto, martyrisando o corpo, ou ao suicidio, abrindo calmo e sereno, as veias em banho tepido e perfumado. O pessimista moderno, fraco e enervado, busca os confortos da vida elegante e, á espera da hora da extincção da especie humana, evita cuidadosamente incommodar-se.

*
* *

N. da R. — As linhas acima, são extractos do trabalho «O homem, como capital», apresentado á Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, em 1897, pelo saudoso e eminente Professor Raja Gabaglia.

LIVRARIA FRANCISCO ALVES

PAULO DE AZEVEDO & C. LIVREIROS EDITORES E IMPORTADORES Rua do Ouvidor, 166

RIO DE JANEIRO End. Teleg: ALVESIA Caixa Postal n. 658°

Filiaes: RUA LIBERO BADARO, 129 - São Paulo - RUA DA BAHIA, 1052 - Bello Horizonte

Desenho de machinas. Exercicios de desenho á vista, desenho rigoroso, indicações praticas e proporções de diversos orgãos de machinas, tabellas, etc., por Thomaz Bordallo Pinheiro, professor das Escolas Industriacs, edição muito melhorada. 1 vol. enc. em percalina, com 233 figuras no texto, 91 estampas de desenho, com diversos exercicios. 11\$000

Nomenclatura de Caldeiras e de Machinas de Vapor. Diversos typos de caldeiras e seus accessorios, aparelhos auxiliares, alimentadores, etc., etc., Nomenclatura de machinas. — Nomenclatura de machinas de vapor em geral. — Machinas terrestres e machinas maritimas, por João do Pinho e A. Lima Santos, demonstradores de machinas da Escola Naval. 2 vols. enq. juntos, com 470 figuras explicativas e muitas estampas especiaes. 7\$000.

Problemas de Machinas. Problemas das mais usuaes para a avaliação das superficies e volumes, com applicações de principios de physica e mecanica, problemas sobre caldeiras, machinas de vapor, resistencias de materiaes, etc., por Antonio J. Lima Santos, demonstrador de machinas da Escola Naval. 1 vol. enc., com 170 figuras para resoluções de problemas. 8\$000.

Construção Naval. Noções geraes. Elementos de geometria descriptiva. Representação das formas do navio. Plano geometrico. Sala do risco, lançamento á casa. Regras de arqueação, etc. Provas dos materiaes de construção e modo de os trabalhar, processos de ligação, zincagem, estanhagem, e nickelação, fabrico de couaões, por Eugenio Estanislau de Barros, engenheiro constructor naval e Ferreira de Freitas, desenhador chefe do Arsenal de Marinha, 2 vols. enc. juntos, em percalina, com 188 figuras no texto e 5 estampas. 5\$

Construção de Navios de Madeira. Sua descripção, armamento e accessorios do casco, protecção das carenas, carreiras de construção, meios de reparação dos navios; pelos mesmos autores. 1 vol. enc. em percalina, com 138 fig. no texto e 5 estampas. 5\$

Construção de Navios de Ferro. Descripção e nomenclatura da estrutura do casco propriamente dito. Disposição da couraça do navio de combate. Conservação dos navios; pelos

mesmos autores, 1 vol. enc. em percalina, com 188 figuras no texto.

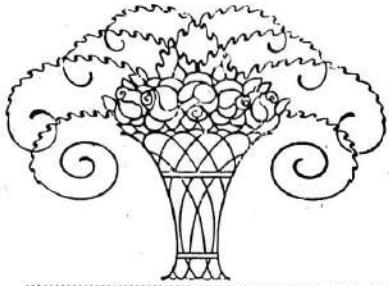
Accessorios dos Navios de Ferro. Apparelho de fundear e manobra dos ferros; Leme; Embarcações; Patões e alojamentos; Serviço de agua doce, e salgada; Ventilação, aquecimento e refrigeração; Instalação do apparelho motor; Instalações relativas a artilharia. 1 vol. enc. em percalina com muitas gravuras. 6\$000

Conductor de Machinas. Descripção dos diferentes typos de machinas e caldeiras de vapor, seu funcionamento, regras geraes para a sua conducção e conservação; turbinas, sua classificação e descripção, por Carlos Pedro da Silva, engenheiro machinista naval, edição muito melhorada. 1 vol. enc. em percalina, com 284 figuras, no texto e 19 estampas elucidativas. 6\$000

Manual do Navegante. Signaes maritimos, pharões, boias e balizas. Telegraphia sem fio. — Reboques. — Incendios. — Encalhes. — Agua aberta e reparação de avarias. — Socorros a navios naufragados, salvação. — Meteorologia, perturbações atmosfericas, previsão do tempo, correntes, marés, etc., por Guilherme Ivens Ferraz, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem, 1 vol. enc. em percalina, com 143 gravuras e 4 estampas a côres. 7\$000

Manual de Pilotagem. Navegação costeira. Navegação estmada e navegação orthodromica. Cosmographia. Navegação astronomica. Regulação e compensação de instrumentos nauticos. Noções de hydrographia, etc., por Guilherme Ivens Ferraz, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem. 1 vol. enc. em percalina, com 113 gravuras e 8 estampas, sendo 4 a côres. 8\$000

Motores de Explosão. Resumo historico. Ideia geral do funcionamento dos motores. Comparação entre as machinas de combustão interna, e as de vapor. Combustiveis. Carburadores. Inflammiação. Distribuição, refrigeração e lubrificação. Apparelhos auxiliares. Descripção de alguns typos de motores de explosão. Machinas de combustão interna. Machinas Semi-Diesel. Conducção e conservação dos motores. 1 vol. com 303 gravuras. 8\$000



Areia

*Foste do ardente Sahara ao sol rispido aberto
E tiveste o simum e a canicula insana.
Ora pisou-te o pé do caminheiro incerto
E ora o rude tropel de alguma caravana.*

*Depois, (quem sabe?) em ti o viajante inexperto
Quantas vezes não viu a imagem que engana!
É pareceste ser a agua limpa, que mana
A doçura e o frescor, sendo em summa o deserto!*

*Hoje, numa ampulheta, andas nos repetindo
A risada do tempo; e és ainda miragem!
Foste sempre cruel e sempre deshumana...*

*As horas que se vão passam por ti fugindo
E, hoje como hontem, ris vendo a triste viagem
De um tropel de illusões em longa caravana...*

O. C.



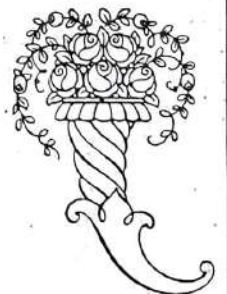
O que o velho me disse...

*“Por mais bella a ventura ou mais intensa a luta
— Dizia-me sorrindo aquelle velho —
“Quase sempre na vida a gente escuta
O máo conselho.*

*Um dia, ainda em plena mocidade,
Disse-me alguém: “Ama para viver
Toda uma vida de serenidade”.
Amei. Como foi triste conhecer
Mais um dos nomes da infelicidade!*

*Disseram-me depois: “Esquece; luta
Contra o teu coração”. Eu nem tentei a luta...
É que, remata num sorriso o bom do velho,
Quase nunca na vida a gente escuta
O bom conselho”.*

A. M. Buarque de Lima



Os cruzadores do Tratado

O progresso vertiginoso que ha pelo mundo, attingiu todos os ramos.

Como é natural; mais que qualquer outro ramo, o progresso na arte de matar é formidavel.

Não é de data mui remota o apparecimento do primeiro navio couraçado, e quanta differença deste para um «Rodney» dos nossos dias.

O primeiro grande salto que soffreram os chamados encouraçados foi dado pelos inglezes apresentando o seu «Dreagnouht» que foi, em seu tempo, o navio mais formidavel do mundo.

Como é natural, as diversas potencias navaes meteram mãos á obra e o Brasil encabeçando-as encomendava o «Minas Geraes» e o «São Paulo», inspirados no encouraçado inglez a que nos referimos, e o «Rio de Janeiro» d'outro typo.

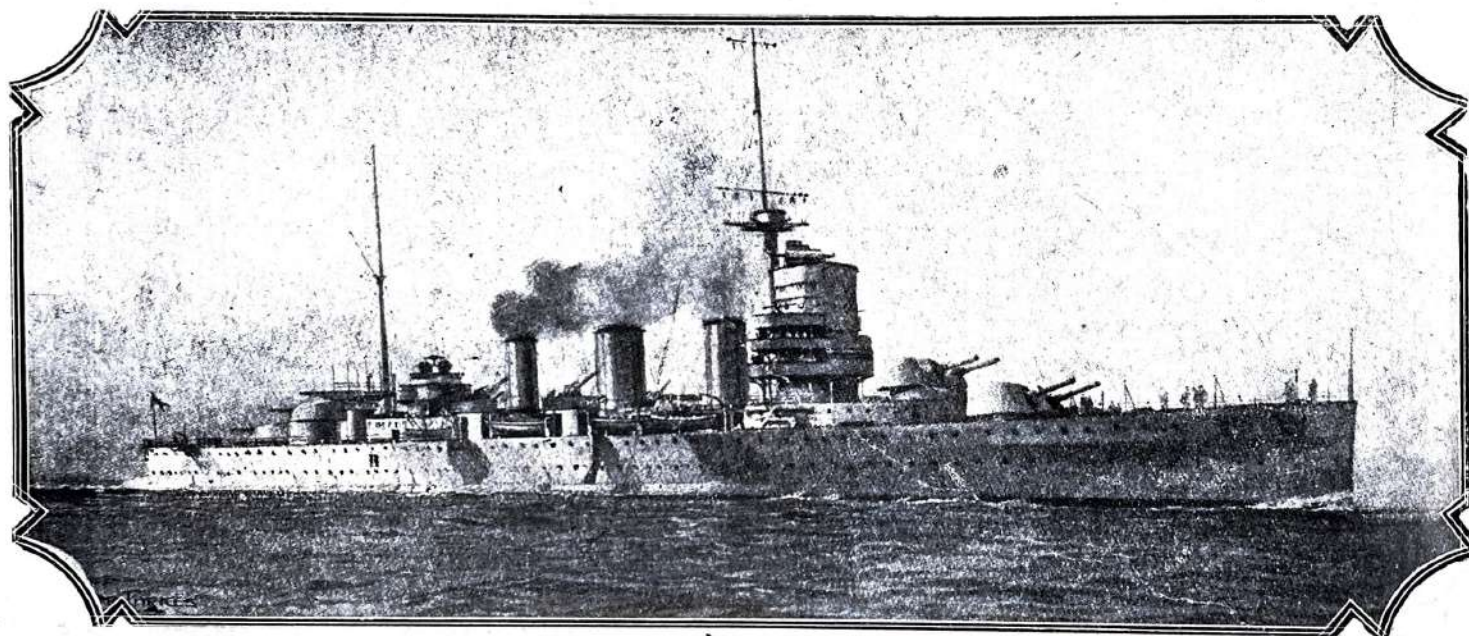
ships» apparecia entre 1909 e 1911 um novo typo de navio: — o cruzador de batalha — navio de grande tonelagem, armamento de grosso calibre e onde a protecção era sacrificada pela maior velocidade.

Principalmente, no combate das Falkland ficou provado a efficiencia do cruzador de batalha, pois foi, sómente a elle, que os inglezes venceram.

Adoptado o typo pelas grandes potencias navaes, estes navios foram relegando os cruzadores couraçados para um segundo plano.

O mesmo que acontecera aos «capital ships» succedera aos cruzadores de batalhas: cada nação procurava apresentar um typo «sui generis».

A Inglaterra possuia os seus «Tiger» «Lion» «Queen Mary»; a Allemanha «Von der Tann» «Seydlitz», «Deerflinger», navios esses que provaram sua utilidade na Jutlandia.



CRUZADOR INGLEZ "SUFFOLK"

E assistiamos assim, no periodo de 1910 á 1914 ao lançamento dos «Barham», «Malaya» e outros, na Inglaterra; os «Kaiser», «Kronprinz», na Allemanha; «Utah», «Idaho», nos Estados Unidos; enfim uma infinidade de «ultimas palavras em engenharia naval».

Em 1914, a guerra européa irrompia, e a expectativa, logico é, gyrava em torno das esquadras allemã e ingleza.

Os primeiros combates navaes como Coronel e Falkland pouco adeantaram, pois esperava-se o encontro entre o grosso das duas esquadras. Não durou muito esta anciedade, pois a 31 de Maio de 1916, as duas esquadras encontraram-se na Jutlandia, no combate naval mais formidavel que a Historia conhece.

Depois desta batalha continuaram a apparecer navios de porte cada vez maior, e com aperfeiçoamentos que a lição da Jutlandia indicára.

A par da construcção dos chamados «capital

ships» Terminada a guerra, a construcção destes navios continuava.

A proporção que o Japão projectava a sua formidavel série «Akagi» os Estados Unidos batiam a quilha dos seus «United States» e a Inglaterra lançava ao mar o poderoso «Hood». Os orçamentos navaes, de anno para anno, augmentavam, quando os Estados Unidos propuzeram uma conferencia entre as grandes potencias navaes.

Pareceu que a paz iria dominar o mundo, e era crença geral que o desarmamento seria um facto.

Reunidos em Washington os delegados das principaes potencias navaes, ficou deliberado a redução da tonelagem dos «capital ships», na celebre base de 5-5-3, para a Inglaterra, Norte America e Japão, respectivamente.

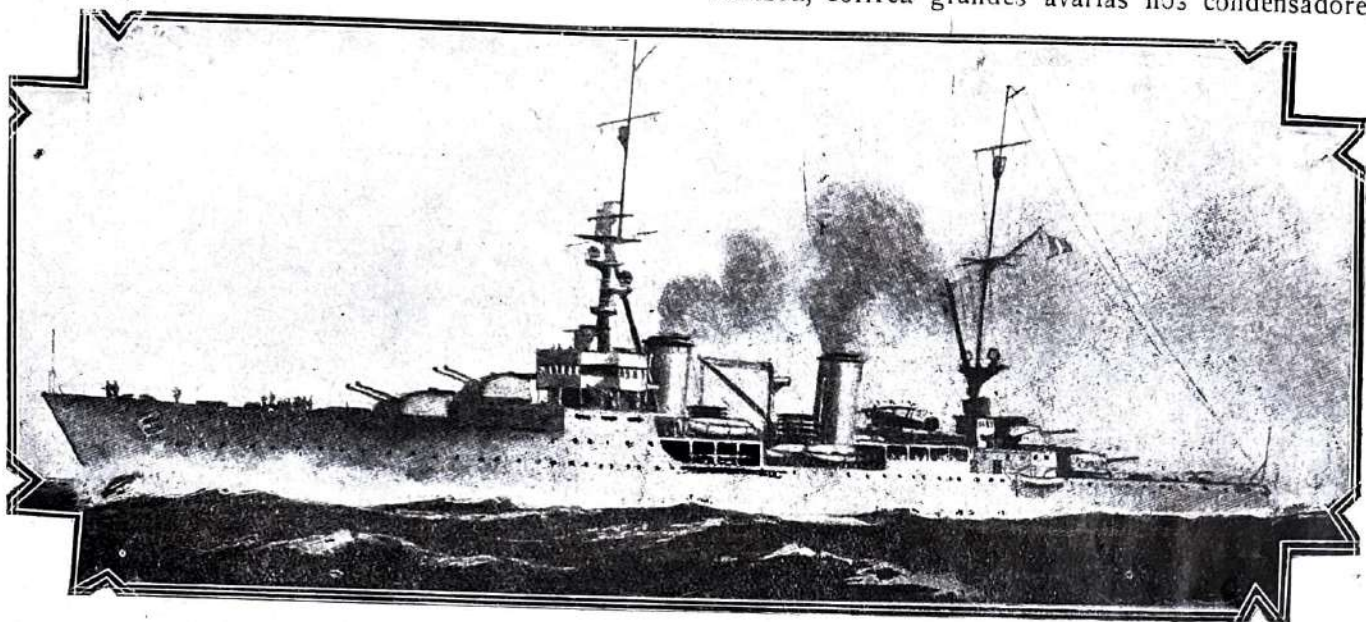
Surgiu, então, um novo typo de navio de guerra — O cruzador do tratado — um navio de grande velocidade — 34 á 35 milhas — dotado de 8 canhões

de 203 m/m, e armamento secundario, com 10.000 tons. de deslocamento.

A Inglaterra lançou immediatamente o projecto de 16 navios deste typo, e já o primeiro delles está em serviço activo, o «Sulffolk», com 10.000 tons. de deslocamento, 8 canhões de 203 m m em 4 torres axiaes.

mento de 8 canhões de 203 m m em 4 torres axiaes, 8 canhões ante-aereos de 76 m/m, 8 automaticos de 37 m/m e 6 tubos de 37 m/m em grupos de 3. A velocidade é de 34 milhas.

Estes navios já se acham em serviço activo, sendo que o «Duguay-Trouyn» nas experiencias que realizou, soffreu grandes avarias nos condensadores.



CRUZADOR FRANCEZ 'TOURVILLE'

O typo deste cruzador é o do classico cruzador ligeiro inglez.

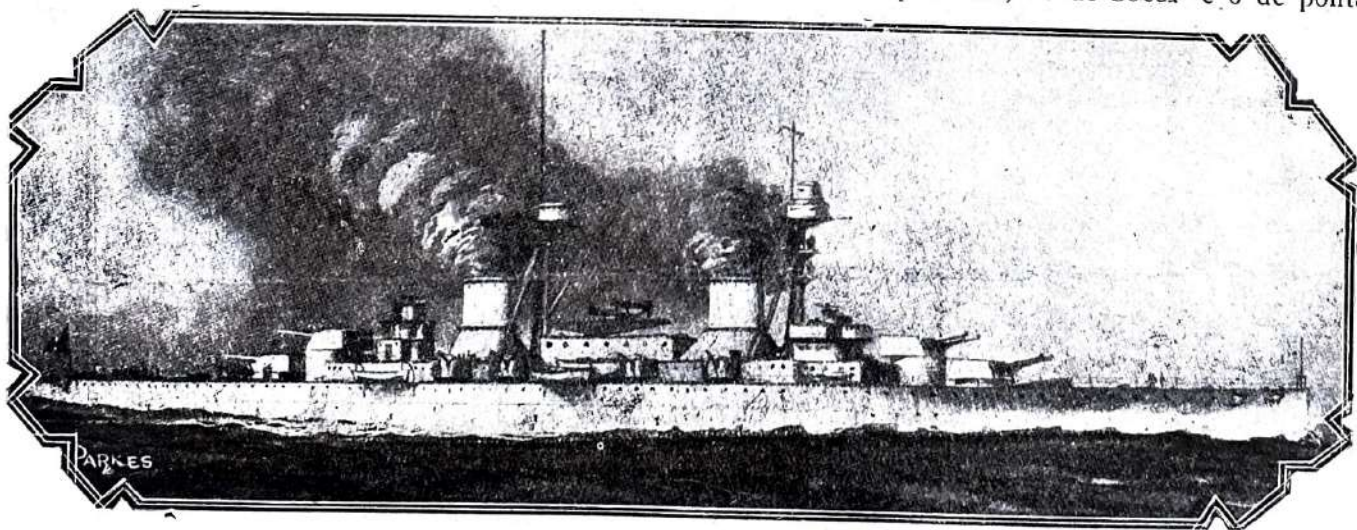
Mais modestos, os americanos projectaram a construcção de 8 cruzadores, embóra tenham elles uma série — a Omaha — mui semelhante ao cruzador do tratado.

Sobre os novos cruzadores projectam dar-lhes uma velocidade de 34 milhas.

Todos elles conduzem hydro-aviões que são lançados por meio de catapultas.

Como é natural, a Italia não poderia ficar indifferente ao augmento da frota de sua vizinha e a construcção de dois navios foi ordenada.

O primeiro delles o «Trento» si não nos enganamos, já se acha em experiencias. São navios de 187 m. de comprimento, 20 de bocca e 6 de pontal.



CRUZADOR ITALIANO "TRENTO"

Em numero de 4 são os cruzadores que o Japão pretende construir, ignorando-se, porém, os dados dessa série.

A França, como que despertando de um longo somno, deu-nos alguma cousa de novo com a construcção da série «Tourville», composta de 3 unidades, com 189 m. de comp. 19 de bocca e 6 de pontal, deslocando 10.000 tons. levando um arma-

O seu armamento é de 8 canhões de 203 m/m de 50 cal., 12 canhões de 101 m/m como bateria secundaria e 8 tubos de lança-torpedos em grupos de dois. Têm a velocidade de 35 milhas. O deslocamento é de 10.000 tons.

Estes cruzadores são bellos typos de navios, navios, e parecem-se extremamente, com os encou-



raçados, muito concorrendo para isto, a imponencia de seus mastros tripoides.

Não queremos aqui nesta rapida revista, estudar as qualidades destes navios.

São em summa «navios de um typo hybrido, que nasceram em circumstancias anormaes» segundo affirma Bywater em seu bellissimo artigo «The Treaty Cruiser — Is It Worth While? publicado em um dos ultimos numeros da «Scientific American.»

O que não deixa de ser interessante é que á proporção que mais se fala em paz, sob as diversas

fórmãs do desarmamento, as potencias navaes de primeira ordem, vão augmentando os seus armamentos. O germen da guerra que sempre existiu na humanidade, continuará a contaminar-a para sempre. A Historia está cheia de exemplos do que dizemos, pois quantos congressos de paz têm se realizado; outras tantas guerras se têm succedido.

«Si vis pacem para bellum». Foi, é e será sempre a verdade dos seculos e lembremo-nos que ainda hoje a sorte das nações está nos canhões de suas esquadras.

Wapier

UM ESPIRITO...

CONTAM-SE os que lhe sabem o nome — si é que todos não o ignoram. É possível que o municiodor haja registrado o que recebeu á pia baptismal. Si perguntarem, porém, quem é o Paraguay, todos responderão a *una voce*: «O barbeiro de bordo.»

Estou a vê-lo, com as pernas um pouco recurvadas — como quem «senta na guarda» — admirando a sua obra quasi terminada. Olha para um lado, para outro, mira attentamente as curvas que aformoseou na cabeça do miserando freguez, enquanto a tesoura corta o ar, uma musica supinamente irritante. Satisfeita esta exigencia da arte, aproxima-se novamente do paciente — quasi adormentado pela fadiga e pelo cantar monotono do aço infatigavel. Dá, então, os ultimos retoques, depois de lhe passar pela cabeça — não sem longes de violencia! — o pente de tartaruga, como para o despertar do lethargo em que se achava. É nestas attitudes classicas que o vejo neste instante, espadaúdo, robusto, de tez bronzada.

*
* *

Recife. O navio atracára ao caes. Ignoro si foi a curiosidade, ou qualquer crença antiga, que o levou a uma sessão espirita. Nesta, revelaram-lhe um facto, para o qual não havia attentado o pobre Paraguay. Muitas vezes, é uma revelação destas que torna um homem infeliz... E voltou para bordo, acabrunhado, porque lhe disseram que um «espirito máo» o acompanhava. Suggestionou-se ao ponto de se vêr perseguido pela melhor alma de bordo — o immediato. Um dia, só se livrou duma forte crise de nervos, quando soube que o seu fusilamento não

constava das pacificas cogitações daquelle homem tão magnanimo. Apesar desta declaração, resolveu executar um plano, que se amadurecera na mente — suicidar-se. Não com lysol, como fazem os almofadinhas — com chlorêto de sodio, como o almirante batavo.

Lembro-me bem da physionomia de terror do aspirante de serviço, quando veiu á praça d'armas, á hora do jantar, communicar o occorrido. Immediatamente echoou pelo navio o grito de «homem ao mar». Tomaram-se as providencias. Não sem reluctancias, acceitou o barbeiro a offerta de socorro. Um escaler trouxe-o para bordo. Achei-o relativamente calmo. Houve quem dissesse que o banho fizera-lhe bem — acalmara-lhe a excitação nervosa. E o nosso heróe appareceu como curado.

Para mim, a interpretação do facto é bem diversa da geralmente aceita. Estou convencido de que o «espirito», estudando o pacatissimo barbeiro, fê-lo merecedor dumã confiança excessiva. Julgou, sem duvida, que aquelle salto de bordo a fóra, dera-o apressado, por ter de cortar *à l'homme*, á hora marcada, os lindos cabellos duma sereia. É o «espirito máo», curioso de mulher, avido de novidade, imitou, irreflectidamente, a tresloucada gymnastica do barbeiro. Este gesto — creio eu — não nos é sufficiente para classificar o «espirito», como o fez o *medium* pernambucano. Bom ou máo, não ousou affirmar que seja — em se tratando de mulhéres, todos se assemelham. Convenci-me de que foi ou audacioso, ou incauto. — Si não sabia nadar, como se atreveu a seguir um barbeiro de bordo?

... Hoje, em plena actividade artistica, desembaraçado da mania de perseguição, o Paraguay ignora o beneficio prestado aos psychiatras pela tentativa de suicidio. Para as nevroses de tal origem, a cura é de sobejo facil — basta afogar o «espirito»...

Marchese De Pennado



A arte de navegar

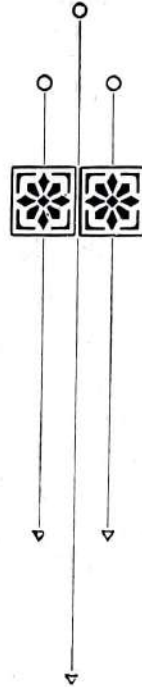
DE SUSPENDER MAL SE APROXIMA A HORA
BROTAM DAS CHAMINÉS NUVENS DE FUMO;
E, DE DERROTAS MIL COMO RESUMO
A DERROTA FUTURA SE ELABORA.

MAS, NO RUMO O NAVIO NÃO DEMORA
PORQUE, DE QUANDO EM VEZ, LANÇA-SE O PRUMO
E, SEM INDECISÃO, MUDA-SE O RUMO;
"POR SEGURANÇA" MAIS 2 GRÁOS P'RA FÓRA.

NO FIM DA VIAGEM TEM-SE ESTA ESTATÍSTICA:
MILHAS DEZ MIL E RUMOS TRINTA E TANTOS;
MAS, P'RA FICAR A COUSA MAIS ARTÍSTICA,

PÕE-SE NA CARTA SÓ TRES LINHAS PURAS
E COM COORDENADAS DOS DOIS CANTOS
FAZ-SE O CÁLCULO INVERSO DAS ALTURAS.

Possolo



Viajar é bom... para o estrangeiro

ESSE QUE ANDA POR AHI, SENHORES,
TENDO TRES CANOS E ESGUIO PORTE,
DENTRE NÓS É O MAIOR DOS CORREDORES,
CONHECE ESTE PAIZ DE SUL A NORTE.

DIZEM QUE CERTO DIA, COM CLANGORES,
UMA VIAGEM D'OURO DEU-LHE A SORTE,
E UMA NUVEM FERROZ DE GOZADORES
ABARROTOU-O NUM RÁPIDO TRANSPORTE...

MEZES PASSADOS, AO BRASIL VOLTANDO,
NÃO RECEBENDO MAIS "METAL-DINHEIRO";
FORAM-SÉ OS GOZADORES DESGALHANDO

PARA TERRA, ONDE O "PAU" É MAIS "FACEIRO";
E LÁ FICAM, PACIENTES, FAREJANDO
UMA NOVA VIAGEM AO EXTRANGEIRO.

Rumocor



Algumas noções sobre tests

OS tests constituem ainda uma novidade entre nós, muito embora Medeiros e Albuquerque da Academia Brasileira, desde 1924, tenha dado á Publicidade um bom livro sobre este assumpto chamando-o modestamente de simples introdução ao estudo dos tests.

O meu intuito com a divulgação destas linhas, é concorrer embora de modo apagado para uma campanha que deveria ser feita no sentido de se procurar substituir os actuaes exames pelo moderno succedaneo que são os tests.

Antes de conhecer este meio scientifico de julgar a intelligencia e a applicação dos alumnos, tinha (devo confessar) uma certa prevenção contra o mesmo, julgando-o uma novidade futil; mas era um julgamento de quem não tinha o direito de fazel-o, de quem tudo ignorava.

Hoje, possuindo já algumas noções sobre o mesmo, apoz a leitura de tres livros, um dos quaes me fôra emprestado por um distincto collega de magisterio — o Professor Evandro Santos, que na E. Naval, já iniciou o regimen dos tests com approvação unanime da Congressão do referido Estabelecimento, tenho opinião formada, e francamente a favor deste magnifico regimen, desde ha muito em uso nos Estados Unidos da America do Norte.

As questões para sabbatinas e para exames, pelo novo processo dos tests, requerem respostas breves e fechadas numa a duas palavras ou se limitam a um traço por baixo da palavra a que resolve a questão ou ainda consistem num signal convencional (uma circumferencia) em torno de uma letra, variando assim, conforme o typo de tests que se tem de resolver. Como vemos, qualquer que seja o typo de tests, a solução é rapida, havendo uma grande economia de tempo.

O velho processo de provas exige uma regular redação e uma legivel caligraphia, ao passo que o novo como que irmana os conhecimentos da lingua materna, exigindo o minimo da arte de escrever.

As questões tests devem ser dadas em papel mimeographado e em maior numero possível (50 a 100) para uma hora de prova. Podemos definir as provas pelos tests como processos objectivos, para avaliarem os conhecimentos e a habilidade de pensar a respeito das disciplinas estudadas em um curso.

No processo antigo e ainda em uso de se examinar, o modo de avaliação é imperfeito, em geral, predomina a opinião de um professor.

O que caracteriza o novo processo é o grande numero de questões, constituindo como que um *vernier* para a avaliação com grande rigor dos conhecimentos e permitindo abranger tudo quanto é de valor nos cursos, só sendo eliminado dos tests o assumpto sem importancia nos mesmos.

A brevidade das questões e as respostas curtas, pouco ou nada se exigindo por escripto, transforma a maior parte do tempo despendido pelo alumno, n'uma actividade cerebral inteiramente consagrada ao objectivo das questões, nada se perdendo por exemplo, com a construcção grammatical.

Este facto torna possível o augmento do numero das questões a um tão elevado gráo que se pôde incluir nellas tudo quanto é essencial e util, de modo que o alumno passando em exame é porque sabe a materia e não porque teve a sorte de tirar o unico ponto que sabia. A imperfeição do antigo processo, infelizmente ainda em uso entre nós, é tão flagrante que as investigações a este respeito que se encontram em «D. Starch's book, Education Psychology» nos convence facilmente. Este livro registra uma experiencia que basta para provar a nossa affirmação. Cento e dezeseis professores, conferiram notas em uma prova de exame de Geometria, variando estas notas entre 28 e 92 pontos e sendo a escola de 0 a 100. Convencionado que 75 pontos approvaria, verificou-se que 73 professores haviam approvado o examinando ao passo que 43 o tinham approvado com notas variando desde a simplesmente até quasi a distincção. Medeiros e Albuquerque cita com detalhe esta experiencia em seu livro *Tests* á pag. 17.

Tal divergencia de criterios não se pôde attribuir á falta de competencia dos professores, mas exclusivamente ao velho processo, bastante imperfeito dos exames.

É bem verdade que o systema de tests requer um certo trabalho do professor na confecção dos mesmos, mas em compensação facilita extraordinariamente o julgamento tornando-o mais rapido e sobretudo muito mais perfeito e justo, ao passo que o antigo modo de julgar é exhaustivo e falho.

Façamos um ligeiro esboço sobre as formas communs do novo typo de questões.

Os tests podem ser grupados em duas classes ou especies:

1.^a — Tests que se respondem com uma ou duas palavras.

2.^a — Tests que se respondem escolhendo-se uma solução adequada entre varias palavras dadas como respostas pelo professor.

Os tests da primeira especie se subordinam em: tests de perguntas a se completarem.

Tests de perguntas completas

Exemplo: Meteorologia — qual o nome do instrumento que é usado para avaliar as pressões atmosfericas? (9).

Tests de perguntas a se completarem

Exemplos: Astronomia — Antaris é a estrella alpha da constellação do (7).

Geometria — a parte do circulo situada entre dois (5) e um (4) chama-se sector.

Algebra — $(a + b)^2$ é igual a $— + — + + —$

A' vezes de preferencia se usa os traços em logar dos pontos indicativos do numero de letras que formam a palavra que deveria responder á questão.

Os tests da segunda especie são subdivididos em cinco grupos diferentes:



- 1.^a Escolha simples.
- 2.^a Escolha multipla.
- 3.^a Opção entre as supposições: falsa e verdadeira de uma questão.

A quarta e quinta subdivisões não se prestam a serem applicadas a todas as disciplinas e por isso d'ellas não trataremos.

Tests de escolha simples

Exemplo: Astronomia — os planetas se movem em torno do Sol, descrevendo orbitas que são (1) circulares; (2) *ellipticas*; (3) hyperbolicas; (4) cylindricas. 2.

Chimica — um gaz comburente póde ser: (1) o nitrogenio; (2) o carbono; (3) o hydrogenio; (4) o *oxygenio*). 4.

Tests de escolha multipla

Exemplo: Chimica — sublinhar as palavras que representam um corpo composto quimicamente na lista que se segue: ar, — agua, nitrogenio, — amonea, — assucar, argon, bismutho.

Tests de opção entre as supposições: falsa e verdadeira

Exemplo: Geometria — (F) V. A. interseção de dois planos é um ponto.

Deixando de parte as vantagens e desvantagens dos diversos typos de tests, para não nos alongarmos, passamos a dar o meio de organisal-os.

Instrucções para a confecção dos tests que devem ser utilizados no processo objectivo dos exames

1.^a — Na organização dos tests cada phase do curso, deve ser successivamente attendido.

2.^a — No preparo das questões, um esforço deve ser feito pelos professores, de modo a ter sempre uma certa reserva de questões para substituir algumas das antigas por outras novas.

3.^a — As questões que possam ter soluções ambigüas devem ser evitadas.

4.^a — Na confecção das questões não deve presidir o character de difficuldade.

5.^a — Na disposição das questões as seis primeiras devem ser facéis para servirem de boa predisposição dos alumnos.

6.^a — Uma preocupação deve ter o professor — a de dar igual numero de questões facéis, diffíceis e medias.

7.^a — Cada tests deve ser independente do outro.

8.^a — As questões devem ser breves.

9.^a — O exame deve encerrar um grande numero de questões á razão por exemplo de 75 e 50 na hora seguinte.

10 — As questões devem ser grupadas de accôrdo com cada typo de tests.

11 — Em cada parte do exame as questões devem obedecer a sequencia do curso.

12 — Instrucções devem ser dadas ensinando aos alumnos como podem responder-as.

13 — Instrucções especiaes devem ser dadas relativas a cada especie de grupo de questões.

Instrucções para as questões que se respondem com uma só palavra

O numero entre parenthesis, depois de um espaço occupado com um certo numero de reticencias igual ás letras que formam a palavra certa da resposta, indica tambem o numero destas letras; e ainda que o alumno não se lembre da palavra certa poderá escrever outra que se aproxime da solução.

Nos tests de perguntas a se completarem o numero escripto depois de cada espaço, tem a mesma significação anterior.

Nos tests de escolha simples, ha 4 ou 5 palavras entre parenthesis, precedidas cada uma de um numero.

O alumno deverá sublinhar, a palavra que melhor se preste ao acabamento da phrase que precede as palavras e escrever o numero que vem antes da palavra no fim da linha e á direita.

A phrase que for completada com duas palavras sublinhadas não se contará ponto algum.

Nos tests de escolha multipla sublinha-se as palavras que respondem a questão. Cada palavra que fór erradamente sublinhada fará descontar um ponto.

Tests de opção entre as supposições falsa e verdadeira. Estes se respondem fazendo-se uma circumferencia em torno da letra F se supomos errada a sentença e ao redor da letra V se a julgamos verdadeira. Cada erro obriga a se descontar um ponto do numero de pontos certos.

14 — Os tests falsos e verdadeiros, quando empregados, devem ser em igual numero de uns e outros, aproximadamente.

15 — O uso de um lapis azul ou encarnado é indicado na correcção das questões, bem como um methodo uniforme de anotar as respostas certas, erradas e ommissas.

16 — A contagem de pontos nas questões deve ser pelo numero de *palavras certas*, observando-se porém, as instrucções anteriores quanto ao desconto de pontos a se fazer devido ás palavras erradas.

17 — A nota deve ser dada dividindo-se o numero de pontos obtidos por 10 quando o maximo de pontos que o alumno poderia fazer fór de 100; dividindo-se por 5 quando este maximo alludido fór de 50; por 7,5 quando fór 75 e por 12,5 quando fór 125.

Observando-se os exemplos citados vemos, que resulta uma regra: para se obter o divisor basta se dividir, o numero total de pontos que no maximo poderia fazer o alumno que acertasse todas as questões, por dez.

Esta modificação foi por min concebida, afim de poder conciliar o systema dos tests com o nosso modo que julgo bom, de apreciar o preparo do alumno com as notas de 0 a 10.

18 — As questões que sejam dadas para sabbatinas ou para exames, devem ser mimiographadas para que cada alumno receba uma cópia.

Rio, 20 — 12 — 926.

Olavo Coutinho Marques

Capitão de Fragata — Professor.

Militarismo...

NÃO é recente o caso. Teve lugar no meu tempo de aspirante. Alguns annos. E, no entanto, ainda me perduram na mente, os mais subtis dentre os seus detalhes. Foi um erro que commetti. Um erro imperdoavel, que lhe dá vida, corroe-me o amôr-proprio e obriga-me a relembral-o sempre. Revejo toda a scena em que tomei parte. E, no fim, a conclusão é só uma. Uma voz que me murmura clara, ironica, pausadamente ao ouvido: «Erraste!» E uma gargalhada contundente succede á verdade incontestada. Errei. Sinto que fui ridiculo. Revelei-me um observador duma mediocridade incomparavel. Fui duma ingenuidade pouco vulgar. Indubitavelmente, é esta a razão de tudo isto se ter gravado tão fortemente no meu espirito. O remorso deve ser assim: pertinaz, intransigente e, mais ainda, causticante...

Agora, espero poder narral-o. Varias tentativas já fiz para isto — todas infructiferas. É natural — sempre sentimos uma revolta intima, quando tentámos trazer á luz um erro que tivemos. O facto em si de nada vale. Repercutiu-me no espirito e pregou-se-lhe com força, pela decepção que experimentei, ao vêr perdida uma oportunidade. E ninguem ignora que um dos grandes peccados é este — a perda duma oportunidade...

Sabbado. Um fervilhar incessante de gente. Nestas tardes esplendidas, ha quem haja comparado a Avenida a um grande formigueiro. Não chego a fixar esta ideia. As formigas são educadas — evitam

esbarrar no proximo... E esta circumstancia de andar-se assim, em constantes collisões, fez-me observar uma coisa. Neste dia, tomei chá na «Colombo», com uma creaturinha muito interessante. Resolvemos á sahida, rumar o «Ponto Chic». Não para o chá — era mais modesto nosso objectivo: tomar o bonde. Pela Avenida, percebi a preocupação que alimentava — aproveitando-se do reboiço — de postar-se á minha esquerda. No bonde, fiz-lhe sentir o que observára. Confessou-me, sorridente: «Pensas, então, que ignora muita coisa de militarismo? Dou-te minha direita, porque é o lugar do mais antigo.»

«Imbecil!» — diz-me ao ouvido a voz zombeteira, quando relembro a frase da creaturinha graciosa — «Não comprehendeste, imbecil?»

Hoje, tenho vontade de romper o papel em que rabisco estas linhas, contando o caso promettido. Naquelle tempo, achei a pequena um pouco ingenua, divertindo-se áquelle modo, para se mostrar interessada pelo meu «militarismo de aspirante.» E saboreei o espirito de sua frase, sem lhe perceber o mais leve toque de malicia. Ri-me com ingenuidade.

Hoje, conhecendo-lhe melhor o temperamento e a vida, e sentindo a voz que me recrimina impiedosamente a ingenuidade que tive, dou uma interpretação mais razoavel ao seu gesto e á sua frase.

Ella tinha razão de offerecer-me a direita. Contam-se as que conseguem ser tão «modernas», como esta creaturinha immensamente graciosa...

Marchese De Dennado



Futurismo...

A quem quér que, pela vez primeira, depare com o titulo de «Futurismo» numa revista maritima, duas perguntas pelo menos, lhe devem aflorar immediatamente aos labios: Qual a origem deste artigo? O que tem a vêr futurismo com o mar?

Estoura um pneumatico
Passa um padre fleugmatico,
Um sino caçaróla, caçaróla,
Odeon, fita da Pola.

Mas não nos deixemos empolgar pela magnitude da expressa quadra, que não satisfaz «au grand complet» em absoluto, a ideia do veloz Marinetti, de Aranha Tatanha, Jonas Paródias e outros. Não. Futurismo não é isso.

A criação de um novo diluvio que derrube museus, sepultando as nostalgicas figuras das Giocondas, destruindo essas enternecedoras melodias que á alma vivaz da mocidade seculo XX vêm emprestar uma sensação completamente extemporanea, essa criação não póde apadrinhar languidas ideias desta natureza:

Tristura,
Desventura...

Um gato preto a noite preta
Fura...

A lastima, o lamento, é absolutamente incompativel com o futurismo, que em sua essencia, adaptando-se ao seculo que transformou as lentas e poeticas galeras em velozes «scouts» de cincoenta e dez milhas horarias, com a beleza nova da velocidade que de dx em dx encontra um centro instantaneo de rotação... levando-nos rapidamente a pensar em tudo e, logicamente concluindo, a nada comprehendemos do exposto á nossa saguicia.

Essa beleza da rapidez, descoberta pelo genio do já velho e esquecido Marinetti, dedicada á mocidade quasi que exclusivamente, não tem o seu fundamento na vertigem de vencer o espaço, mas sim na rapidez que gera a confusão.

A origem deste artigo começa a distinguir-se assim, vagamente. Não ha, entretanto, intuito algum em fazer futurismo nestas colunas, como póde parecer a principio.

Dentro desta confusão, aparece enfim, um ponto



de capital importancia para nós, que é o otimismo contagioso proveniente da extraordinaria levesa da arte futurista. Linhas rétas, côres vivas, um conjunto todo heterogeneo, provôca irrecusavelmente um sentimento energico de actividade, que nos comunica um bem-estar lógico, por isso que se coaduna com o meio ambiente em que vivemos atualmente.

Imagine-se o individuo que no salão da «Empregados no Commercio» vá vêr uma exposição pasadista que lhe amolece a alma e que o leva a morbidas cogitações. Depois de meia hora de enlanguecimento, sae, atira-se na avalanche da multidão da Avenida que o arrasta, pisa e o devolve a um caminhão da Auto-Viração que por sua vez o comprime, e veloz, atropelando aqui e virando acolá, deixa-o na Central. Gritos das locomotivas — fiúúúúú como diria o Mestre — vapor que se escapa numa furia de liberdade, arranco da partida, arrancos successivos da viagem, arranco da chegada... enfim, o que bem imaginaes possa ser uma viagem da Avenida a Madureira. Esse individuo ao chegar em casa está magnificamente nervoso, devido á brusca mudança de ambiente a que se submeteu.

Nós, marinheiros, temos necessidade até de que se torne um habito inseparavel, um vicio que seja de alimentar a nossa alma com esse sadio otimismo, para que não seja mal interpretado o que se nos áparece sob a forma de sacrificio, mas que nada fmais é do que o momento oportuno de demonstrarmos o nosso entusiasmo pelas cousas marinhas. Questão essa mais capital talvez, que adquirir material flutuante... Eis ahi a razão do artigo.

Entretanto, uma vez dada a razão de escrever um tal artigo numa tal revista, nada mais nos resta a fazer. Raros serão os que deixarão de encontrar neste artigo o ponto eutético da cristalização de algumas ideias sensatas.

Mas, se o futurismo se adaptou ao seculo, resta-nos adaptal-o á Marinha; repetiremos assim aqui, o brado heroico lançado nas margens placidas do «Hip» regato dos E. Unidos — pelo inesquecivel Farra Agut:

«What repairs are you going to execute to be the Futurisme introduce dat the Navy?»

É o que diremos na proxima semana, se nos levarem a sério desta primeira empreitada.

Atilól

SIRGUEIRO

Salvador Sciammarella

ALFAIATE CIVIL E MILITAR

Especialidades em roupas e fardamentos sob medida

Artigos em deposito: Flanella kaki e brim kaki inglez, francez e nacional, garance e casemiras inglezas e francezas. Brins brancos — diversos fabricantes — estrangeiros e nacionoes. Mesclas, espadas, bandeiras, etc. etc.

VENDAS POR ATACADO E A VAREJO

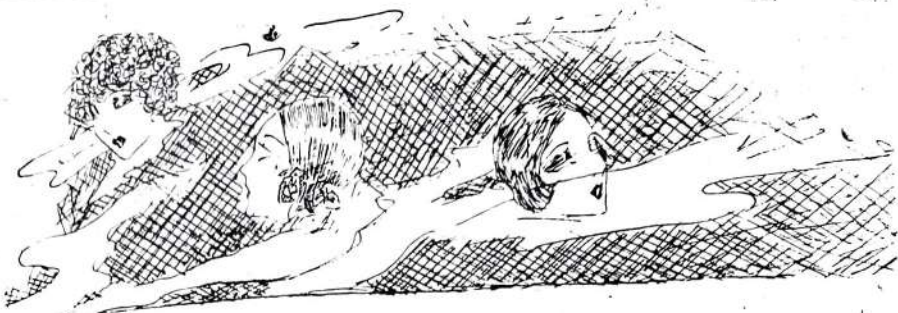
Importador de casemiras nacionaes e estrangeiras e artigos militares.



Fornecedores dos Ministerios da Guerra e da Marinha

Accepta-se encommendas de bandeiras de qualquer tamanho e para qualquer nação ou sociedade. Dispõe sempre de accessorios para completar fardamentos. Galões de ouro e prata, capotilhos e fios para bordar, dragonas e platinas, clagues, chapéus armados, kepis, espadas, fiadores, correames de todas as armas, arreios, etc.

RUA RODRIGO SILVA, 8 TELEPHÓNE CENTRAL 1527
RIO DE JANEIRO



Raciocínio

Procuo em ti um traço diferente
 Das outras, e, por mais que faça,
 Não vejo nem maior beleza nem mais graça
 Nem te acho menos santa ou mais inteligente;
 Acho-te apenas futil e vasia
 De originalidade e de magia.
 Teus olhos têm o mesmo enganador reflexo
 Das creaturas todas do teu sexo,
 Visto que és como todas nesta vida,
 Pretenciosa, esphyngica e fingida.
 Não és nem feia nem assombro algum;
 Tu és em summa um bibelot commum,
 Um bibelot da mesma porcelana
 Que á primeira vista engana
 Mas se assemelha a todas que já vi
 Como as estrellas todas entre si.
 Este simples confronto me assevera,
 Com a nitidez da logica sincera,
 Que és, pelo direito e pelo avesso,
 Igualzinha ás mulheres que conheço.
 No entanto, sem razão, sem documento,
 Contrario ás leis geraes do pensamento,
 Ostentando sem medo o seu dominio,
 Num glacial desprezo ao raciocinio,
 O coração protesta irreverente
 Que tu differes
 Das outras mulheres,
 Infinitamente.

PEDRO SIRI

As machinas Diesel e suas applicações industriaes

O cyclo de Watt realisado nas machinas a vapor representou por dilatados annos uma das mais notaveis creações trazidas aos dominios da Mechanica Industrial, dando-nos a machina, que, sem contraste, se impunha para a producção do trabalho mecanico.

Vencedora incontestemente, em todas as suas multiplas applicações, a machina alternativa a vapor começou a perder a sua brilhante predominancia, com o apparecimento das chamadas machinas á combustão interna, duplamente representadas pelas machinas á explosão e pelas machinas Diesel.

O cyclo de Otto se apresentava, então, como uma modificação intelligente do famoso cyclo de Carnot, permittindo a criação de novas machinas á rendimento maximo e que vinham trazer profundas e intelligentes modificações na producção do trabalho industrial.

Das machinas á explosão dizem o sufficiente, os progressos e adiantamentos da locomoção rodo-

viaria, da aviação e da navegação aerea, de um modo geral. Quanto ás machinas Diesel não é menor o valor que ellas presentemente representam; destinadas ao aproveitamento dos oleos pesados, como combustivel, ellas trouxeram em si mesmas tão grandes modificações ás machinas thermicas usuas, que bem cedo adquiriram a importancia que hoje as caracteriza. Foi, precisamente, em 1893 que Rodolph Diesel annunciou haver inventado uma machina — «que trabalharia realisando proximo o Cyclo de Carnot» — A machina de Watt, chegada ao apogeo de seu aperfeicoamento, começou a sentir-se batida por essa sua nova rival, que se apresentou definida por seu rendimento maximo e seu consumo mini-

mo de combustivel por cavallo-hora effectivo, por ella desenvolvido. A machina a vapor, sob o aspecto mais perfeito, trabalhando com o vapor super-aquecido á 300°, a condensação e expansão multipla, nos oferece um rendimento global maximo de 16%; as novas machinas á explosão deram um rendimento maximo de 25%, enquanto que as machinas Diesel offereceram um rendimento de 36%.

Essa primeira condição é de ordem a collocar essas machinas em merecido destaque, principalmente depois que ellas se apresentaram no dominio pratico em condições da mais perfeita utilização, para os mais variados misteres. A principio, o espirito de rotina contra ellas se insurgiu por fórma decisiva, chegando mesmo a crear-lhes um ambiente de des-

favor que, as provas de facto se encarregaram de desmentir e aniquilar. No Brasil é já muito grande a applicação industrial da machina Diesel, tanto sob o ponto de vista da machina a empregar na locomoção, como para a producção da energia mechnica para fins industriaes. Na classe das machinas maritimas, cabe de direito á machina Diesel um lugar de destaque, seja empregada em embarcações de póрте redusido, seja em navios de grande deslocamento, reclamando uma potencia de algumas dezenas de milhares de cavallos-vapor. Os serviços realisados por essas machinas em grandes steamers destinados ás mais extensas travessias, seriam de ordem a firmar-lhes os creditos de eficiencia, si a memoravel campanha submarina allemã não bastasse para conquistar-lhes não pequena mèsse de merecidos louros, pelos prodigios que então realisaram, assombrando o mundo.

No dominio pacifico das industrias, podemos nós apontar a magnifica solução de emergencia á crise de força motriz, que surprehendeu a actividade das industrias paulistanas, ameaçando paralysal-as.

Foi na machina Diesel que se encontrou o remedio prompto, capaz de permittir sem graves prejuizos a realisação de providencias radicaes, destinadas a impedir, de futuro, a reproducção de situação tão lamentavel.

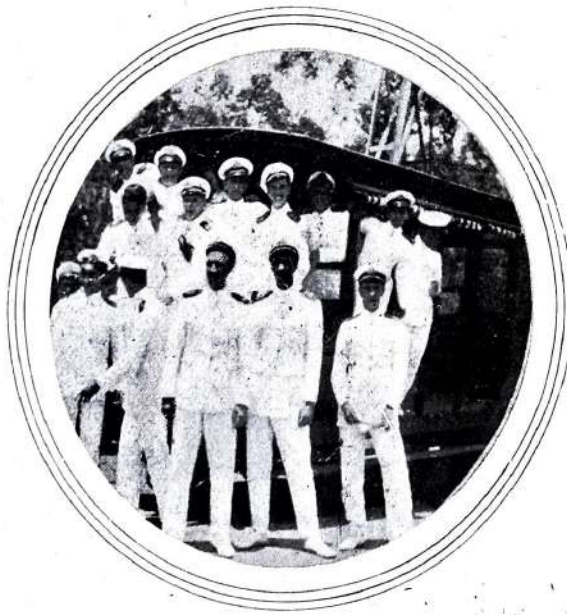
As machinas Diesel, chamadas machinas de combustão interna propriamente ditas, se sub-dividem em duas categorias distinctas, conhecidas por machinas Diesel a quatro tempos e a dois tempos.

Essa distincção se basea apenas na circumstancia de ser o Cyclo de Otto realisado em quatro ou em dois passeios do embolo-motor; o seu modo de realisação é, porém, perfeitamente distincto e apresenta differenças essenciaes, para um e outro caso. No caso de quatro tempos, a cada

curso do embolo corresponde uma unica phase do cyclo pelo nome da qual é assignalado o respectivo curso. Distinguiremos, então, os cursos de aspiração, compressão, expansão e descarga.

No caso de dois tempos, para o qual o Cyclo se realisará em uma unica volta completa da manivella, se deverá notar a suppressão da aspiração, substituida pela admissão do ar de lavagem e a sub-divisão da descarga, entre o fim do periodo de expansão e inicio do curso de compressão subsequente. A necessidade do ar de lavagem, elemento indispensavel á realisação do cyclo a dois tempos, obrigou a criação do compressor de ar, destinado a fornecer amplo volume de ar sob baixa compressão.

N'essa classe de machinas thermicas foi assum-



Aspirantes do 4º anno no pequeno trem que liga o Canal de Bertioga a usina das Docas de Santos



mau
Reicott
menciona
B. 25/10

pto capital, a redução maxima no consumo de combustivel, de modo a augmentar, como convém, o rendimento thermico correspondente.

Na pratica, como a theoria faz prevêr, a potencia mechanica desenvolvida no caso do cyclo a dois tempos, não pôde aqui valer ao dobro da de quatro tempos, em igualdade de cylindrada e velocidade do embolo, não só tendo-se em vista o trabalho reclamado pelo compressor da lavagem, como ainda pela sensível redução do curso á plena expansão, que corresponde ao periodo motor da machina. Ainda mais, a imperfeição da lavagem deixando gases queimados no cylindro, concorrerá para diminuir a porcentagem de oxygenio, por cylindrada, o que reduzirá a potencia desenvolvida por unidade de volume.

Ao mesmo tempo, assignalaremos que no cyclo a dois tempos, as admissões de combustivel se darão por volta completa da manivela, isto é, serão duplas das correspondentes ao cyclo a quatro tempos. Mas, attendendo-se a outras razões a serem observadas, como a que se refere ao peso da machina, por cavallo-hora effectivo, assumpto vital nas machinas para propulsão maritima, é evidente que a preferencia do cyclo a dois tempos se impõe muitas vezes. No caso das machinas-estacionarias, destinadas a um largo, economico e continuo periodo de regimen, tudo aconselha a opção pelo cyclo a quatro tempos.

Uma questão muito importante e que assignala um passo avantajado realisado na construcção das machinas Diesel é a referente á suppressão do compressor que fornecia o ar de insufflação, para a admissão do combustivel. Deve-se ás antigas e conceituadas usinas da — «Motorenfabrik Deutz, A G. Colonia», — representada no Brazil pela — «Sociedade de Motores Deutz, Otto legitimo», — a criação de um novo typo de machinas Diesel, sem

compressor de ar de insufflação, machinas por ella denominadas — typo V. M. — Liberta a machina Diesel, do seu grande compressor a duas ou tres phases, por haver sido supprimido o ar de insufflação, a admissão do oleo combustivel passou a ser feita pela bomba respectiva, ganhando-se em favor do rendimento, o que se deixou de gastar na movimentação e producção do ar comprimido, á alta compressão.

Nenhum inconveniente appareceu para o cyclo a quatro tempos, da suppressão do grande compressor da machina Diesel; o mesmo se não pôde affirmar para o caso do cyclo a dois tempos. Para remediar o inconveniente resultante da suppressão do grande compressor, appareceram duas soluções: a 1.^a consiste na existencia de um compressor auxiliar destinado a supprir de ar a ampoula do ar de partida (machinas Sulzer-Diesel); a 2.^a solução foi dada para as machinas Deutz-Diesel, recolhendo-se por cylindrada, uma parte do ar comprimido pelo proprio embolo motor, de cada cylindro e encaminhada atravez de uma retenção, para a respectiva ampoula.

Com o desapparecimento do grande compressor de ar á alta compressão, se tornou possivel obter não só a redução de custo d'essas importantes machinas thermicas, mas ainda o fraccionamento da potencia das mesmas machinas, chegando-se a realisar as pequenas potencias inferiores mesmo a 5 c/v. Por essa fórma foi possivel á machina Diesel invadir o campo de acção das machinas á explosão, prestando os mesmos serviços em mais favoraveis condições economicas. Hoje é corrente e perfeita a utilização industrial da machina que Rudolph Diesel idejava e realisava por completo; as modificações ulteriores viêram apenas remover defeitos essenciaes e obstaculos fortes que vinham retardando o triumpho definitivo das machinas á combustão interna.

Diógenes B. de Lima e Silva

Lente Cathedratco da Escola Naval. — Chefe do Departamento de Engenharia Mechanica

Alfaiate Civil e Militar

A. L. OLIVEIRA

Rua 7 de Setembro, 92 - 1.º andar

(Entre Avenida Rio Branco e Rua Gonçalves Dias)

Telephone Central 6247

Rio de Janeiro

Sport para o Sport

SPORT pela propria significação da palavra, de origem do francez, é a practica de exercicios physicos e jogos athleticos, porém, todos methodisados, tendo por objectivo não só o aperfeiçoamento do corpo como também a educação do individuo, desenvolvendo qualidades como sejam a energia, perseverança e decisão, qualidades estas sobremaneira exigidas no nosso meio.

O querer dizer alguma coisa sobre sport tornando o terreno da technica é talvez um mal maior que della fallar, ainda que summariamente, façamos pois, um esforço heroico e consolidemos uma base para uma apreciação mais geral.

Essa base, reside totalmente no conhecimento de trez factores primordiales, sem os quaes nada é possível fazer.

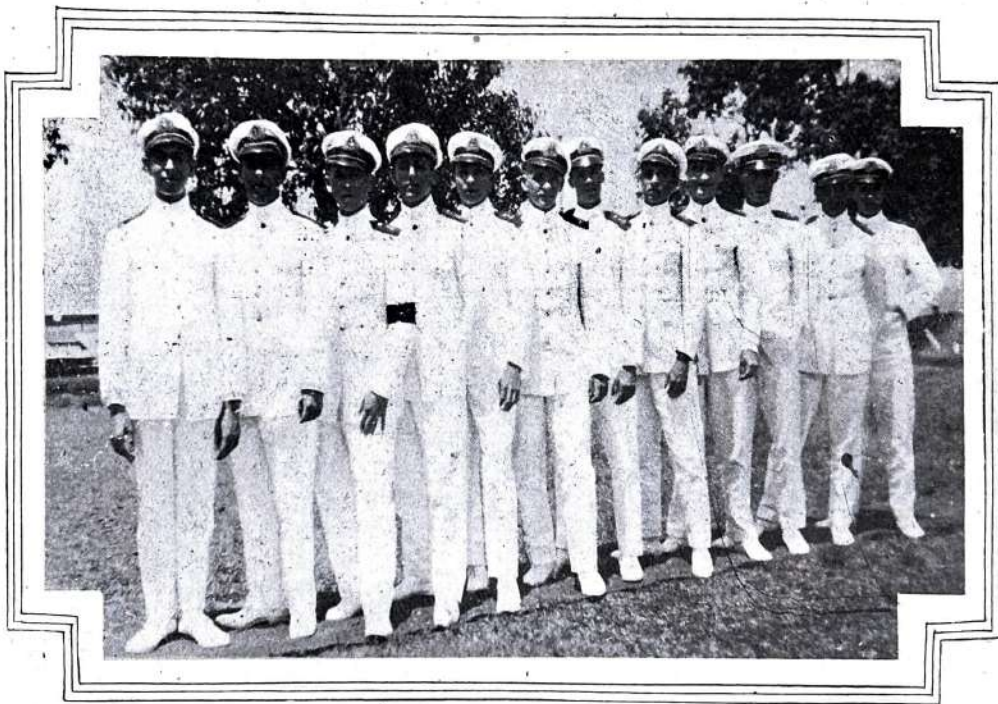
O estylo — Que é um conjunto de regras se-

zir-se e então aquella quantidade de ar torna-se insufficiente, d'ahi augmentar-se o numero de respirações.

A esse augmento, que traz consequentemente a fadiga, procura-se satisfazel-o abrindo a bocca e por ella aspirando, o que além de prejudicial ao pulmão, é menos effcaz que aspirar pelo nariz e respirar pela bocca natural e compassadamente, como é geralmente aconselhado.

Movimentos — Quanto a estes, digamol-os antes, consecuencia dos dois primeiros factores porquanto tanto dependem do estylo como da respiração, ou melhor completam-se, e, estudal-os conjuntamente seria mais um erro do que conveniencia. Portanto, com o fim de maior clareza, analysemos os seus effeitos.

O «rythmo» e «liberdade de movimentos» são, em regra, objecto de especial attenção dos technicos que explicam serem por esses meios, alcançados os



A turma de aspirantes do 2º anno

gundo as quaes, o individuo procura tirar os maiores proveitos do trabalho physico produzido e, é tão sómente pela observação e execução dellas que elle adquire uma facilidade extrema; o estylo torna-o pela practica um executor fiel da propria vontade porque sómente consegue o que quer por saber aproveitar os recursos que possui.

A principio, natural e suavemente, consoante appareçam as difficuldades para attingir um certo objectivo, comprehende a razão de ser do estylo e finalmente familiarisa-se com elle que mais lhe parece uma propriedade que um estudo.

A respiração — Si bem que sujeita ao estylo, podemos consideral-a ainda como um estudo particular; por isso que a um esforço mais ou menos violento qualquer o rythmo respiratorio se modifica.

Sabemos ainda que elementarmente, o homem no estado normal respira quatorze a dezoito vezes por minuto; ora, sujeito a um esforço physico, uma acceleração na circulação do sangue, deve produ-

melhores resultados, não só quanto á respiração, como também ao estylo.

Analysados esses trez factores, passemos a objecto de ordem geral como seja, a competição entre os praticantes do sport.

A competição não é mais que a demonstração do estado de adestramento entre duas ou mais facções.

Mas não basta, é mistér que se faça vêr e sentir a lealdade com que os adversarios se medem, o apoio moral aos vencidos, a solicitude e conforto aos que se magôam.

Para encerrarmos esta arenga complexa, tenhamos algumas pálvras de incitamento áquelles que practicam os sports nesta Escola, porquanto elementos não lhes faltando, serão os valorosos campeões do physico e do moral.

A postos, pois, e que o vencido e o vencedor se distingam pelos seus gestos nobres, é o que deseja a «Galera» e o

Herculão.

A viagem de instrução a bordo do Encouraçado "Floriano"

A viagem de instrução é sempre um motivo de entusiasmo para o aspirante de marinha.

É uma promessa de sensações novas para um espirito moço que passou um anno repleto de monotonia, pela sequencia mathematica da vida escolar.

Isso constitue um dos motivos de contentamento para o aspirante, ancioso por cousas novas, ou quando não sejam novas, ao menos differentes das que lhe offerece a vida insular.

Fins de Janeiro: Rumores de viagem. Contradições sobre contradições quanto ao navio a partir e quanto á terra a que se vae.

Finalmente, chega o dia de embarque.

Estamos a 2 de Fevereiro. Grupo do 2.º anno de 1926. Sorrisos... sorrisos de incerteza. Será boa a viagem? Compensará a separação desse Rio adoravel, onde quasi todos deixam o coração? Chega a condução para o *Floriano*.

A primeira impressão de bordo tinha sido boa. E baixamos á terra para gozar as ultimas horas de ferias até ás 10 horas da manhã do dia seguinte.

Dia 3 — Largamos ás 12 horas e 30 m. da tarde com destino ao Rio Grande do Sul, com ordem de regresso a 26 deste ás 3 horas da tarde, Sabbado de Carnaval!!!...

Não são incompativeis num rapaz o natural pendor para uma sadia jovialidade e o sentimento do dever. Mesmo porque acho summamente ridiculo um joven com idéas de velho *blasé*.

A mocidade, essa pagina de ouro de nossa vida, deve ser repleta de alegrias e prazeres sãos, que predisponham o homem a uma velhice sadia de alma e de corpo.

Os navios da esquadra e as fortalezas, saudaram desejando-nos boa viagem.

Saímos á barra. Mar encrespado.

Dia 4 — Que noite horrivel a que acabamos de passar. Durante toda ella o «*Floriano*» navegou sobre um mar agitadissimo. Ninguem dormiu. No nosso alojamento houve uma animada corrida de malas de bórdo a bórdo. Um ranger continuo e lugubre de ferros se ouvia continuamente. Para nós, pouco affeitos a viagens dessa natureza, parecia que o navio não resistiria á impetuosidade do mar.

Pela manhã, a turma se levantou a custo. Mais da metade está enjoada. Na guarnição a proporção é a mesma... e entre os officiaes de bordo... talvez maior!

Durante o dia, o mar não melhorou e alguns que resistiram até o amanhecer sem enjôar, fizeram-no durante o dia.

Até agora somente seis aspirantes estão firmes. Os Demosthenes abundam. De vez em quando apparece mais um falando aos peixes...

O Kahl, arriadissimo, me fallou: Neste momento só tenho um desejo: embarcar no «*Floriano*» todos os poetas que louvam o mar...

Ultima hora: Isaac e Souto acabam de se alistar á turma cohesa dos «oradores».

Dia 5 — Manhã de luz. Bom mar. Ainda assim o nosso barco jóga.

Hoje um sabbado, o melhor dia para o aspirante de marinha e vae passando tão despercebida-

mente... Se estivessemos na Escola... Era a sofrer. O guidão para logo que se desembarcasse no Arsenal ir ao encontro marcado desde o domingo anterior e durante toda a semana febrilmente esperado!

Mas qual — deixemos de illusões, porque nós estamos na verdade a 500 milhas de tudo isso.

Dia 6 — Domingo!!! Que cousa insipida o domingo a bordo em viagem! Não ha missas elegantes, banhos de mar, chás-dansantes... e nem a volta ás 11 horas da noite para a Escola!...

Dia 7 — Amanhecemos na cidade do Rio Grande.

O «*Floriano*» na occasião de atracar no caes abalroou o paquete allemão «*Entre-Rios*». Cousa de pouca importancia... Kahl no passadiço...

Cidade regular. Bons jardins. A' noite a cidade saiu de sua habitual pacatez e a praça principal ficou repleta pela «*haute-gomme*», que se abalou para ver... caras novas.

Alguns aspirantes já se habilitaram... Os mesmos de sempre — Dunham, Guidão, Kahl, etc.

A taifa toda (15 homens) alugou um Ford e «se divertiu»...

Dia 8 — Sem mais novidades. Qual será a causa da abundancia de dentes de ouro aqui no Rio Grande? Será distinctivo entre os «*plebeus*» e os «*nobres*» da terra?

Dizem que o Pimentel, pelas duvidas, encomendou uma «*palamenta*» completa de ouro, para o seu uso.

Dia 9 — A's 7 horas da manhã embarcamos de trem para Pelotas. Lá chegamos ás 8,50. E', sem duvida alguma, uma bella cidade. Dividimo-nos em grupos para percorrê-la.

Num delles, composto pelo Haroldo, Paredes, Quintanilha, Souto, Isaac e Boiteux, havia dois photographos, aliás tres com o Isaac, que se acha em disponibilidade, pois rifou a sua machina... por imprestavel. No jardim principal, o Paredes, com a machina sem film, tirou alguns grupos de pessoas da terra, ás quaes elle muito gentilmente convidava para pousar, sob promessa de enviar do Rio as provas...

Ao entrarmos numa confeitaria o Haroldo pediu ao garçon que lhe trouxesse cocadas «*Quelques fleurs*» e charutos «*Roll-Royce*».

O Paredes pediu um chopp duplo «*détraqué*» e o tomou em companhia do Souto e do Isaac por canudos proprios para refrescos, para ver se a moda pegava na terra... O Pimentel não nos abandonava para não deixar de figurar em nenhuma das chapas que tirassemos.

Dia 10 — Recebemos ordem do Rio para aguardar o inquerito sobre o match «*Floriano*» × «*Entre-Rios*». E' geral o receio de se perder o Carnaval no Rio! Que ruina!

Dia 13 — Hoje num cinema sentei-me «casualmente» ao lado de uma esplendida creatura loura. Uma troca de fluidos se estabeleceu immediatamente.

Tambem já não é sem tempo. — Como é differente o amor no Rio Grande!...

Dia 14 — Largamos ás 5 horas da tarde para Florianopolis. Não mais vi a creatura de ontem. Talvez assim seja melhor.



Ha sempre mais encanto em se conhecer pouco uma mulher... Mais encantos e... menos aborrecimentos!...

O navio levantou ferros — o que significa que os debates oratorios vão começar... Isso se deu pouco antes do jantar, e como já se sabe quaes os que infallivelmente enjôam, começaram as candidaturas ás sobremesas dos enjoados.

O Vieira «peruou» a do Kahl, o Moutinho a do Guidão, o Isaac a do Giovanini e... quando o Murillo foi se habilitar na do Dario, elle indignado exclamou: Arre, que vocês chegam a fazer votos para que se enjõe para ficarem com nossas sobremesas!

Ha uns, que não enjôam... Logo, porém, que o navio içã o ferro, elles em «continencia» arriam-se por sobre as malas e não ha força humana que os levante.

E se alguém lhes pergunta se estão enjoados, logo protestam — Eu enjoado? Vê lá! Eu estou é cançadissimo...

É de todos nós, o que vivia sempre cançado era o Figueiredo Lima.

Sabem quem é? — E' aquelle, que com o Azeredo, fórma a dupla «conquista» dos suburbios.

Em verdade elle passou a viagem descansando...

Dia 16 — Que bella manhã. Avistam-se já as costas de Sta. Catharina, que são muito interessantes em sua topographia cheia de recortes caprichosos nos dorsos de suas montanhas.

Chegamos a Anhatomirim e d'aí se avistava Florianopolis, quasi toda escondida pelas montanhas. Não houve desembarque. 10 horas da noite. Largamos com destino a S. Francisco.

Dia 17 — Amanhecemos em S. Francisco. Aí encontramos o Cruzador «Bahia» que viajava para o Uruguay, com a turma do 4.º anno.

Dia 18 — Chegamos sob um forte aguaceiro a Santos.

Dia 19 — Quase todos nós fomos ao baile do Jockey-Club de Santos.

Por occasião de nossa viagem ao Norte e ao Sul, observamos que a Marinha gosa de um grande prestigio em todas as classes do país. De todos, porém, Santos, é onde ha maior enthusiasmo pela Marinha. No meio feminino então... é uma lastima!

E por tudo isso, ao meio do baile, não havia aspirante que já não tivesse marcado bem o seu ponto «estimado» e dado adiante á toda a força.

A' meia-noite aquillo parecia mais o Club Naval do que o Jockey: imperavam com absolutismo os botões dourados.

E nos cantos, com physionomias desoladas de Pierrots que vêem Arlequins dansando com as Colombinas trafegas, estavam os rapazes da terra... Em signal de protesto, apelidaram-nas todas de «Mdemoiselles Marinhas».

Dia 20 — Domingo.

Ontem no Jockey-Club fizemos varios convites

para visitarem o «Floriano». E hoje a turma santista convidada nos deu o prazer de sua visita. Uma das familias visitantes nos convidou para uma festa intima offerecida a nós, em sua residencia.

Foram alguns sómente: Isaac, Souto, Kahl, Quintanilha, Azeredo e Lima. A familia tinha em sua composição 90% de moças, de modo que ninguem sobrou... Foi uma magnifica noite onde se fez musica, dança e canto.

Dia 21 — A praça das machinas electricas de bordo é uma succursal do Inferno. Sua temperatura é de 62º em media. Ficou por nós estabelecido que aquillo seria o logar predilecto para se levar as visitas «ostras».

Felizmente, sempre apparece um aspirante «são» para «gentilmente» acompanhar um visitante dessa tempera.

Ao passar por uma torre explica o funcionamento do canhão, dizendo que o projectil é impellido por meio de pressão hydraulica; que o raiamento é destinado a dar um movimento de rotação ao mesmo para facilitar a perfuração no alvo... Explica o funcionamento da agulha magnetica, como uma consequencia da attracção da Lua sobre os corpos metalicos...

Quando chega ás machinas, apresenta o condensador como caldeira e diz que o manometro daquelle serve para indicar a quantidade de carvão queimado. Nas caldeiras mostra o indicador de nivel, como sendo um indicador da linha de fluctuação do navio... E finalmente, após tudo isso leva o infeliz para uma visita «minuciosa» á praça das electricas a 60 e muitos grãos de temperatura!... Tambem é tiro e queda-desse não se terá nunca mais a visita...

O Mello Baptista e o Lima, levaram 2 padres ás electricas. No fim de vinte minutos de explicações, os padres suavam horrivelmente e subiram despedrados, jurando nunca mais visitar um navio de guerra!

Dia 22 — Embarcamos de trem ás 7 horas da manhã para S. Paulo. Lá percorremos a cidade em autos do governo e á tarde regressamos a Santos em automoveis.

Dia 23 — Partimos ás 5 horas da tarde para o Rio.

A familia, que nos havia offerecido uma festa em sua residencia, nos acompanhou em lancha até á Barra.

Dia 26 — 3 horas da tarde. Acabamos de fundear na bahia do Rio de Janeiro.

Sabbado de Carnaval!! Ora, viva, que em verdade foi uma bella escolha essa do dia da chegada.

O Carnaval está aí para matar as saudades havidas em viagem e a aspirantada está louca para se divertir, e sei de fonte limpa já de algumas farsas: o Camara vae sair de «Bizonho», o Murillo com uma calça branca, sapato de tennis, chapéo de remo e a camisa do Vasco da Gama; e o Pimentel está na duvida se sairá de «Pé de gallinha» ou de «Avestruz».

Paulo.

Fonseca, Almeida & Co

Importadores e Exportadores

FERRAGENS, TINTAS, VERNIZES, OLEOS, LUBRIFICANTES, MATERIAES DE CONSTRUCCAO, TUBOS, GAXETAS, CORREIAS, CABOS, MAÇAMES, METAES, &&.

Material para estradas de ferro, construcção naval e officinas

TELEPHONES: { Armazem—Norte 962
{ Escriptorio—Norte 36

CAIXA DO CORREIO NO. 422
Endereço Telegraphico "CALDERON"

RUA PRIMEIRO DE MARÇO, 139

DEPOSITO Á RUA CAMERINO 64

RIO DE JANEIRO

Leitão, Irmãos & C.

Fornecedores do Governo

Casa Leitão

Importação e Exportação de
Fazendas, Modas, Armarinho,
Perfumarias, Roupas Feitas,
Tapeçaria, Alfaiataria, etc.

Largo de Santa Rita n. 2
Rua Visc. de Inhauma x Rua Municipal
Travessa Santa Rita

Telephone Norte 767

RIO DE JANEIRO

The Gourock Ropework

Export C. Ltd.

FABRICAS:

Porto Glasgow — Greenock & Lanark
GRÃ BREITANHA

ESTABELECIDA EM 1736

Esclptorio :

Rua 1.ª de Março, 119

Deposito :

Rua Acre, 41-45

Caixa do Correio 1.081 — Telephone Norte 2041
End. Tel. "Gourock" - Rio

RIO DE JANEIRO

Encerados - Barracas - Toldos

Lonas impermeaveis Birmikyre's e Chicago

Cabos de Manilha
de linho alcatroado,
de aço de todas as
qualidades e grossuras

Lonas de linho
Lonas de algodão
Brim de algodão
Brim de linho

Fio de velas
Rêdes para pesca
Cadernaes
Moitões galvanizados, etc

Mayrink Veiga & Cia.

Engenheiros, Importadores e Exportadores

Rua Municipal, 15-21 ::: Travessa Santa Rita, 26

RIO DE JANEIRO

Endereço Telegraphico: **MAYRINK**
Telephone Norte **3849** - Armazem
" " **3840** - Escriptorio

Codigos usados:
A B C, 5.^a edição - Bentley - Marconi -
Ribeiro - Lieber's - General Telegraph

Depositos: Barão de S. Felix - Ilha do Saravathá

Representantes no Brasil de:

Grupos Kohler geradores de força e luz
KOHLER C. - NEW YORK

Estaleiros para construção e reparação de navios de qualquer tonelagem
GEORGE BROWNC. - GREENOCK ENGLAND

Material para photographias aereas, mappas, serviço geodesico
FAIRCHILD AERIAL CAMERA CORPORATION - NEW-YORK

Macacos para Estradas de Ferro
THE JOYCE CRIDLAND C. - NEW-YORK

Apparelhos de precisão, agulhas holophotes para campos de aviação
THE SPERRY GYROSCOPE C. - BROKLYN


Carros, wagons para Estradas de Ferro
CLAYTON MAHONTD - LINCOLN ENGLAND

Motores electricos, transformadores, etc.
SAGHSENWERK - NIETERSEDLITZ - ALLEMANHA

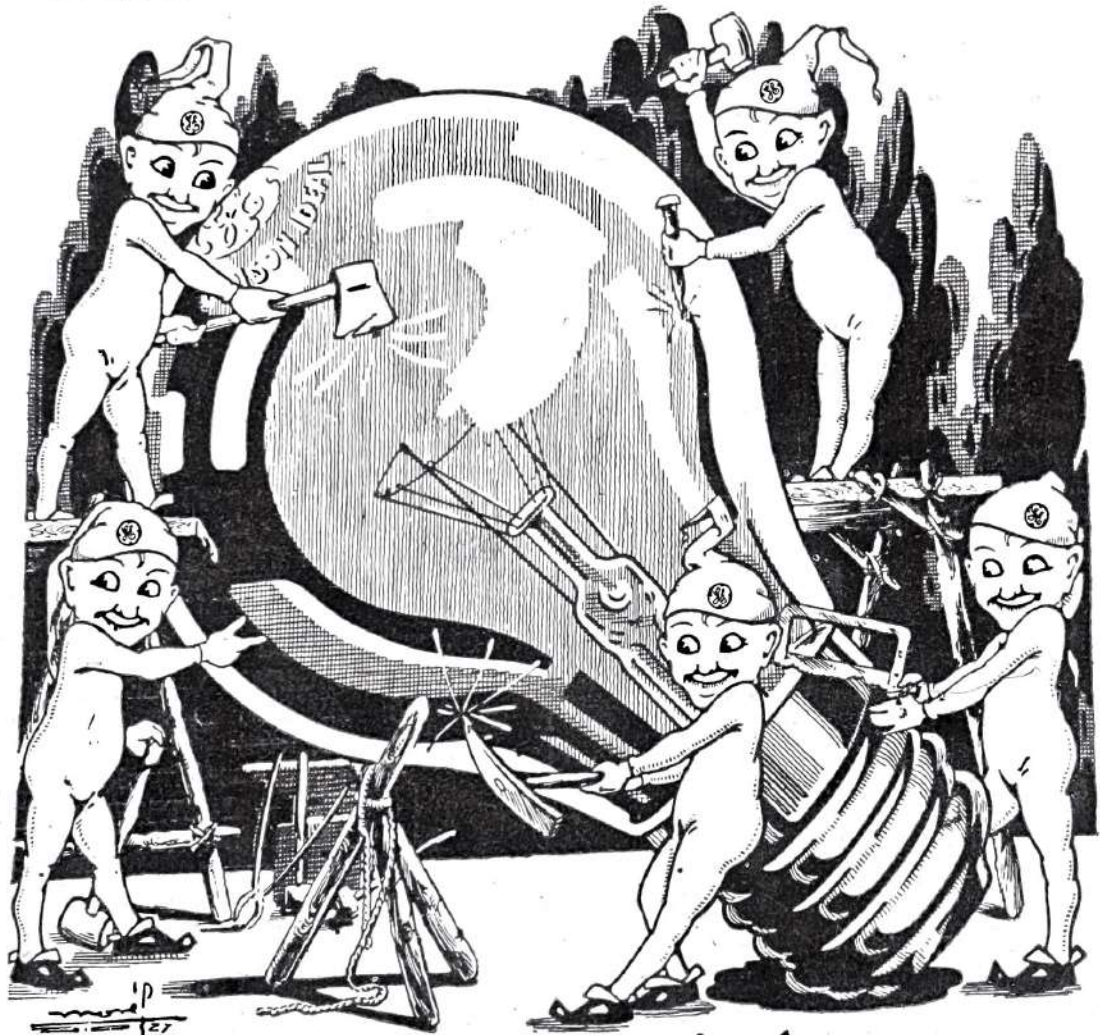
Aeroplanos
SICORSKY AERO ENGINEERING COR. NEW-YORK

Depositarios do "COTOP", preparado para conservar "pneus".

Completo sortimento de materiaes para construcções navaes, machinismos para industria, bombas, metaes, ferro, aço, artigos de marinha, telegraphos, estradas de ferro, aparelhos escaphandro, espoletas electricas e communs, estopins, dynamite, Gelignite, detonadores, tubos de aço para caldeira, material de Radio e electrico de alta e baixa tensão, transformadores, motores e geradores electricos de qualquer capacidade, cabos, fios, etc. —
Motores a gazolina "Nanomag Lloyd".

ENCARREGAM-SE DE INSTALLAÇÕES ELECTRICAS,
HYDRAULICAS E MECHANICAS. 
OFFICINA DE REPARAÇÕES DE MOTORES, GERADORES E QUALQUER OUTRO APPARELHO ELECTRICO.

EDISON IDEAL



*A lampada preferida!
Resistente e economica!*

PRODUCTO DA (AN. 7.)
GENERAL ELECTRIC



AGCERA

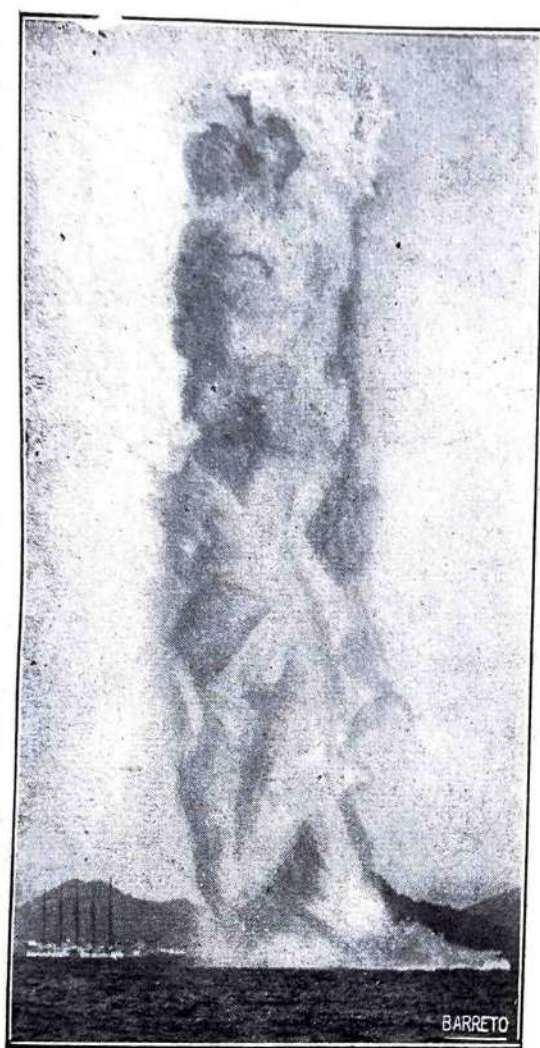
Tinta Toxica Polyvalente

para pinturas submarinas

REGULAMENTAR NA MARINHA DE GUERRA

BRASILEIRA

PATENTE No. 14.743



Explosão de 60 Kg. de Super Rupturita
a 4 m., 50 de profundidade.

“RUPTURITA”

TYPOS VIVO E HYDRAULICO

Alto explosivo brasileiro

— DE —

Alvaro Alberto

(Official de Marinha)

Patentes Nos. 9970 e 11638

FABRICANTES:

F. Venancio & Cia.

Escritorio:

Avenida Rio Branco, 29 -- Rio de Janeiro

Telephone Norte 3974

End. Teleg. “Rupturita” - Codigo Ribeiro

Fabrica:

Merity -- Estado do Rio -- E. F. Leopoldina

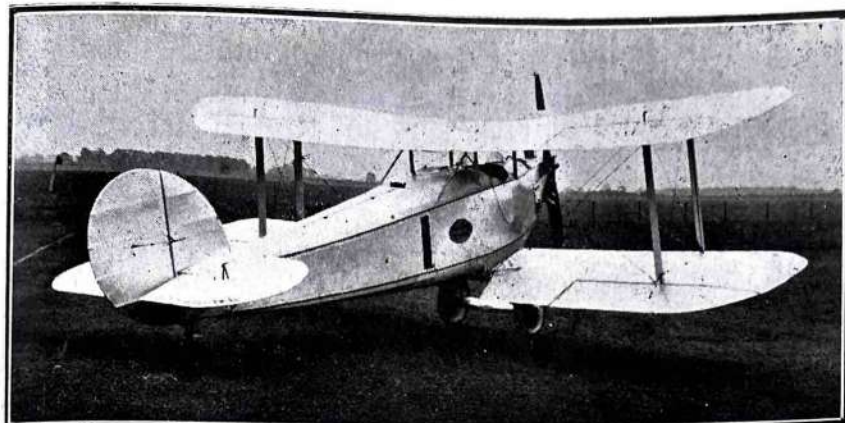
Fundada
em 1909

Blackburn

AIRCRAFT

THE BLACKBURN AEROPLANE & MOTOR CO. LTD. — LEEDS

Representante: — F. H. Sundt — Ourives 51 — 2.º — Caixa 2633 — Rio de Janeiro



Avião Blackburn-
Bluebird para ins-
trução e turismo:

Motor Armstrong-
Siddeley "Genet"
de 60/65 HP.

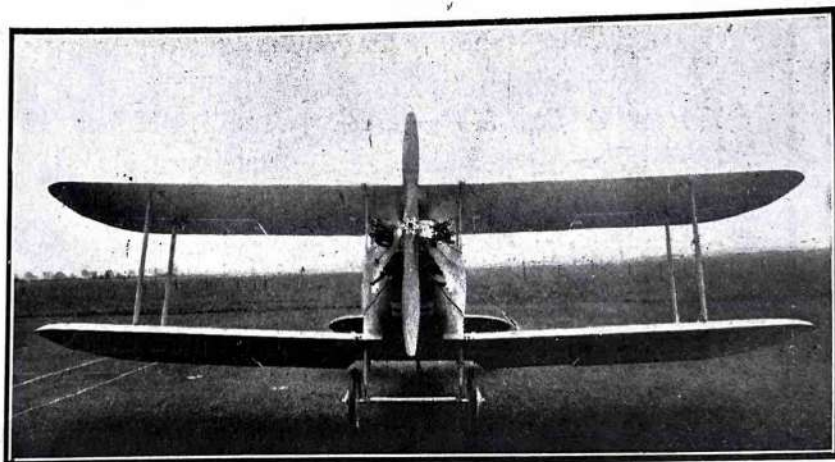
Trem de aterrissagem conversível para
avião e hydro-avião.

Velocidade máxima. 141 km/h 134 km/h

Peso total com car-
ga completa.... 624 kilos 675 kilos

Velocidade de ater-
rissagem 56 km/h 64 km/h

O piloto e o aluno ou passageiro es-
tão sentados lado a lado; ideal para
instrução e para conversa em vôos
de recreio.



Consumo por ho-
ra: Gasolina 24 li-
tros; Oleo: 2,25 li-
tros. Menos que
um Ford!

Preço do avião
completo £ 850
com motor "Ge-
net". Hydro-avião
com flutuadores
de duraluminio
£ 1010

Walter & Co.

Rua da Quitanda, 143
RIO DE JANEIRO

Rua do Carmo, 12
S. PAULO

Commissões e Consignações — Agentes de
Vapores — Seguros Terrestres e Maritimos

— 00 —
REPRESENTANTES DE

Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd.

Construcções Navaes, Artilharia, Machinas Hydraulicas, Locomotivas, Machinas e Ferramentas de todas as classes

Yarrow & Co., Ltd — Destroyers e torpedeiras. Especialidade em navios de pequeno calado.

Commercial Union Assurance Co., Ltd. — Seguros Terrestres e Maritimos.

Merryweather & Sons Ltd. — Material para extinção de incendios.

Hadfield's Steel Foundry Co., Ltd., Sheffield — Fabricantes de aço. Especialidade de Agulhas e Cruzamentos, rodas e eixos, pás, picaretas, Britadores e Ferramentas especiaes para Estradas de Ferro.

J. & E. Hall Ltd. — Machinas frigorificas.

Thermotank Ventilating Co. -- Ventilação de Navios.

Baiss Brothers & Company, Ltd. — Fabricantes de Drogas.

Lipton, Ltd. — Chá, conservas. etc., etc.

Griffon — Oleos lubrificantes.

HIME & C.^{IA}

52, Rua Theophilo Ottoni, 52

CAIXA POSTAL 593

Telephones: { ESCRITORIO; NORTE 6075
ARMAZEM: " 6084

DEPOSITOS: { Ruas Theophilo Ottoni, 47 e Visconde de Inhauma, 69
Rua da Saude, 108 112 - Teleph: Norte 396 e 6282

Depositarios das seguintes fabricas:

USINA DAS NEVES - Nictheroy - Tel. 410

FUNDIÇÃO NACIONAL

R. Luiz Gama 26 e 48 - Tel. C. 3025

EMPRESA PROGRESSO Tel. Villa 2795
FABRICA NOVA INDUSTRIA " " 2787
SECÇÃO DE ESMALTAGEM " " 1115
Rua Coronel Figueira Mello, 203-209

Fabrica de cannos de chumbo, ponta de Paris, tachas para sapateiros, ferraduras, ferros de engommar, fogões, fogareiros, panellas, balanças, louças, ferro estanhado, chapas para fogão, moendas, pesos de ferro e de latão, caixa d'agua, etc., etc.

TODOS OS SEUS PRODUCTOS TÊM A MARCA REGISTRADA - ESTRELLA

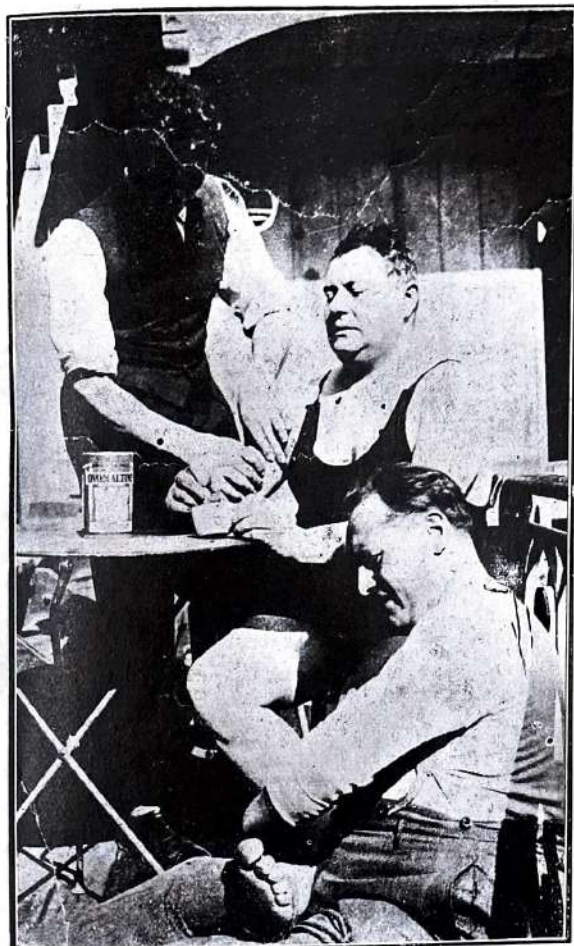
Importadores de ferro, aço, metaes, cimento, arame farpado, ferragens, tintas, oleos e artigos concernentes

Depositarios do superior coalho "Jacaré"

Ferro guza em grande escala

Phosphoros marca "Sol"

RIO DE JANEIRO



OS RECORDS DE NATAÇÃO

Publicamos a photographia do campeão de natação francez Georges Michel, na qual ve-se o grande nadador logo depois da travessia da Mancha em Outubro de 1926, submettendo-se a uma rigorosa massagem e tomando uma reconfortante chicara de "Ovomaltine".

Não contente com o seu record de 11 horas e 5 minutos na travessia da Mancha, (emquanto a campeã americana Gertrude Ederle levou 14 h. 30 min. e o Allemão Vierkötter 12 h. 42 min.), o Sr. Michel vae tentar ainda este mez de Julho a travessia do Lago de Genebra, de Mantreux a Genebra, numa distancia de 70 km. em linha recta. Considerando que esta prova se fará em agua doce, representará sem duvida o maior feito de natação até hoje conseguido no mundo inteiro.

Durante todo o periodo de treino para a travessia da Mancha e mesmo durante esse, o nadador Michel tomou como principal alimento a "Ovomaltine" conhecido producto dietetico suiso que provou-se o melhor para todos os treinos sportivos. Presentemente o Sr. Michel está treinando activamente, sempre com a "Ovomaltine" que será o unico alimento que elle tomará durante a grande travessia do Lago de Genebra.

Prado Peixoto & Cia

Estaleiros

Constructores navaes, Mechanicos
e Electricistas

Projectam e constroem quaesquer
typos de embarcações, machinas, ins-
tallações, edificios, pontes e caes.

Rua Miguel de Lemos 33 a 71

Ponta da Areia - Nictheroy

Escritorio Central

Rua Theophilo Ottoni 83 - 1.º

Tel. N. 1261 e 2351

The Blosson — navio oceanographico do governo dos Estados Unidos da America do Norte por occasião de soffrer reparos em nossos estaleiros

LIVRARIA FRANCISCO ALVES

PAULO DE AZEVEDO & C. LIVREIROS EDITORES E IMPORTADORES Rua do Ouvidor, 166

RIO DE JANEIRO

End. Electr: ALVESIA

Caixa Postal n. 658

Filiaes: RUA LIBERO BADARÓ, 129 - S. Paulo — RUA DA BAHIA, 1052 - Bello Horizonte

Desenho de Machinas. Exercicios de desenho á vista, desenho rigoroso, indicações practicas e proporções de diversos orgãos de machinas, tabellas, etc., por *Thomaz Bardalo Pinheiro*, professor das Escolas Industriaes. edição muito melhorada. 1 volume enc. em percalina, com 283 figuras no texto, 91 estampas de desenho, com diversos exercicios. 11\$000

Nomenclatura de Caldeiras e de Machinas de Vapor. Diversos typos de caldeiras e seus accessorios, apparatus auxiliares, alimentadores, etc., etc., Nomenclatura de machinas. — Nomenclatura detalhada de machinas de vapor em geral — Machinas terrestres e machinas maritimas, por *João do Pinho* e *A. Lima Santos*, demonstrador de machinas da Escola Naval. 2 vols. enc. juntos, com 470 figuras explicativas e muitas estampas especiaes 7\$000

Problemas de Machinas. Problemas dos mais usuaes para a avaliação das superficies e volumes, com applicações de principios de phisica e mechanica, problemas sobre caldeiras, machinas de vapor resistencias de materiaes, etc., por *Antonio J. Lima Santos* demonstrador de machinas da Escola Naval. 1 vol. enc. com 170 figuras para resoluções de problemas. 8\$000

Construção Naval. Noções geraes. Elementos de geometria descriptiva. Representação das formas do navio. Plano geometrico. Sala de risco, lançamento á casa. Regras de arqueação, etc. Provas dos materiaes de construção e modo de os trabalhar, processos de ligação, zincagem, estanhagem e nickelagem, fabrico de couraças. por *Eugenio Estantaldu de Barros*, engenheiro constructor naval e *Ferreira de Freitas*, desenhador chefe do Arsenal de Marinha, 2 vols. enc. juntos, em precalina, com 138 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Madreta. Sua descripção, armamento e accessorios do casco, protecção das carenas, carreiras de construção, meios de reparação dos navios; pelos mesmos autores. 1 vol. enc. em percalina, com 138 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Ferro. Descripção e nomenclatura de casco, propriamente dito. Disposição da couraça do navio de com-

bate. Conservação dos ravidos; pelos mesmos autores, 1 vol. enc. em percalina, com 188 figuras de texto. \$

Accessorios de Navios de Ferro. Apparelho de fundear e manobra dos ferros; Leme; Embarcações; Páios e alojamentos; Serviço de agua doce e salgada; Ventilação, aquecimento e refrigeração; Instalação do apparelho motor; Instalações relativas á artilharia. 1 vol. enc. em percalina com muitas figuras. 6\$000

Conductor de Machinas. Descripção dos diferentes typos de machinas e caldeiras de vapor, seu funcionamento, regras geraes para a sua condução e conservação; turbinas, sua classificação e descripção, por *Carlos Pedro da Silva*, engenheiro machinista naval, edição muito melhorada. 1 vol. enc. em percalina, com 284 figuras, no texto e 19 estampas elucidativas. 6\$000

Manual do Navegante. Signaes maritimos, pharóes, boias e balizas. Telegraphia sem fio. — Reboques. — Incendios. — Encailhés. — Agua aberta e reparação de avarias. — Socorros a navios naufragados, s'lvção. — Metereologia, perturbações atmosphericas, previsão do tempo, correntes, marés, etc., por *Guilherme Ivens Ferraz*, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem. 1 vol. enc. em percalina, com 143 gravuras e 4 estampas a cores 7\$000.

Manual da Pilotagem. Navegação costeira, Navegação estimada e navegação orthodromica. etc. Cosmographia. Navegação astronomica. Regulação e compensação de instrumentos nauticos. Noções de hydrographia, etc. por *Guilherme Ivens Ferraz*, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem. 1 vol. em percalina, com 113 gravuras e 8 estampas sendo 4 a cores 8\$000

Motores de Explosão. Resumo historico. Ideia geral do funcionamento dos motores. Comparação entre as machinas de combustão interna e de vapor. Combustiveis, Carburadores. Inflamação. Descripção de alguns typos de motores de explosão. Machinas de combustão interna. Machinas Semi-Diesel. Condução e conservação dos motores. 1 vol. com 303 gravuras 8\$000



ORGAM
DOS ASPIRANTES
DE MARINHA

DIRECTOR
AUGUSTO DIAS FERNANDES

REDACTOR-CHEFE
CARLOS CHAGAS DINIZ

REDACTOR-SECRETARIO — J. OLIVEIRA PAREDES

REDACTOR-THESOUREIRO — GUILHERME F. PRESSER

REDACTOR-SPORTIVO — LUIZ SOUTO

ANNO III

JUNHO

N. 19

SUMMARIO

- Ao som da marcha batida — Carlos Chagas Diniz
A Escola Naval — Ignacio M. Azevedo do Amaral
A nossa capa — A Redacção
A lua, o mar, o amor... — Attila Barros
Ao Benjamin Constant — A. M. Buarque de Lima
Instrucção ou adaptação? — Tenente
Revivendo glorias — Gastão Penalva
O Canhão — Luiz Carlos
Humayta — Carlos Chagas Diniz
Gyria naval — Coaty Rabudo
Al Crucero "Bahia" — Monona del Pino Bustamante
Lindbergh — Augusto Vinhaes
A Grande Batalha — Heitor Cesar Martins
Assim fallou — Honorio Armond
Chilenos no Porto — Gastão Penalva
Uma visita das arabias — Pericles
..... — O. C.
Espadas e Espadins — Isolado
Submarinos — Olavo Coutinho Marques

Companhia Mechanica e Importadora DE S. PAULO

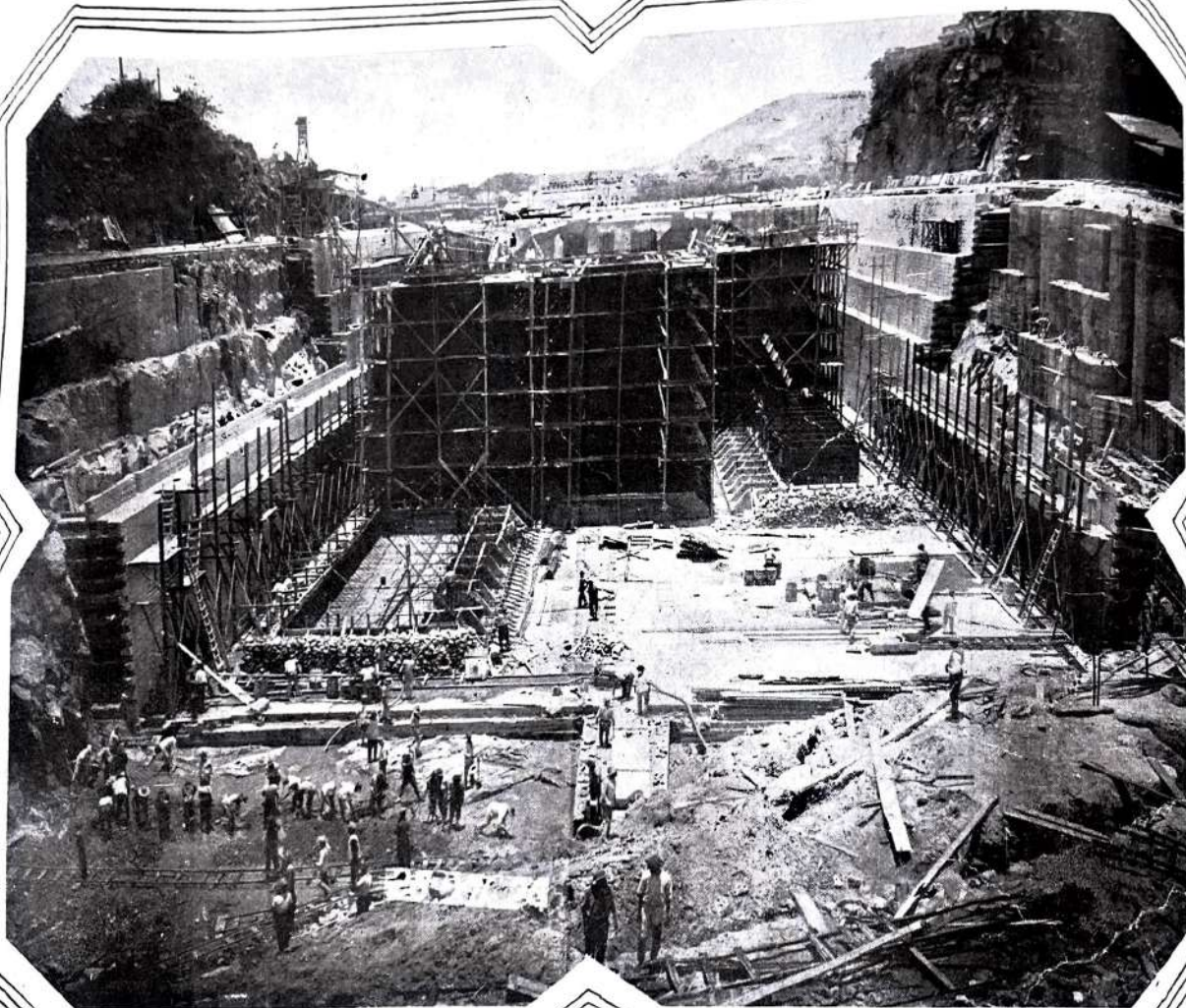
CAPITAL 20.000:000\$000 — FUNDO DE RESERVA 25.533:570\$724

SÃO PAULO
R. 15 de Novembro, 36
CAIXA POSTAL, 51
"MECHANICA"

SANTOS
R. Commercio, 108-110
CAIXA POSTAL, 129
"MECHANICA"

RIO DE JANEIRO
Av. Rio Branco, 63
CAIXA POSTAL 1534
"TAVASCO"

LONDRES
Africa House
KINGSMAY W. C. 2
"BLADESMITH"



Cimento, creolina, correias, chumbos, chafarizes, oleos lubricantes e medicinaes diversas madeira, machinas para café, arroz e milho; moinhos, porcas, pás, parafusos, pregões, portões, papeis, machados, manilhas de barro, manómetros, esmeris, estanho, estopa, esguichos, escadas, chapas de cobre, latão

galvanizadas e pretas, hydrometros, arames farpado, liso, galv. e de cobre, niples, injectores, instrumentos diversos, cadinhos, correntes, cabos conductores, carfolina, aços, agua-raz, arruellas, alargadores, enxadas, elevadores, escovas para tubos, etc., etc. Importação em geral e de toda a classe de material.

Constructores do grande Arsenal e Dique da Ilha das Cobras

AGENTES DEVICKERS LTD., PARA ARMAMENTOS



AO SOM DA MARCHA BATIDA

Onze de Junho. A imagem da patria sobe, palpita, rescende nas notas do hymno, nas cores da bandeira, no perfume da Guanabara. Rapida, electrizante, colorida recomposição de batalha. O mesmo epico scenario daquelle glorioso domingo da nossa Historia se projecta no écran da imaginação. A manhã se parece mais clara. A fumaça dos vapores paraguayos subindo do madagal na curva do rio tem uma perspectiva ameaçadora. Officiaes e marinheiros numa expectativa calma se agigantam aos nossos olhos retrospectivos. Os navios passam e se approximam. É o choque se dá em intensos momentos de legitima expressão esthetica. A luta corpo a corpo, alma contra alma, no ardor incontido das abordagens resolutas, synthetiza, numa contracção de physionomia, alguma cousa admiravelmente selvagem, profundamente humana e humanamente sublime. Navios que sossobram, camisas vermelhas, rostos sangrentos e crispados, gritos de enthusiasmo e de agonia — quadro incendiado. Mas no fim de tudo uma bandeira querida, tremula invicta e respira aliviada no penol das carangueijas. A mesma bandeira que içada agora no mastro da Fragata Amazonas, ao som da marcha batida, reproduz na tela falante e maravilhosa do nosso cinema interior este drama de façanhas.

E a esta evocação sentimos despertar em nós uma alma nova, que é entretanto mais velha que nós mesmos.

Uma alma collectiva, cheia do ardor impetuoso de um altruismo inconsciente, onde ha tanto desinteresse que chegamos a desconhecel-a.

E' uma herança de maiores, uma pro-priedade do sangue, uma filha de cada Historia.

Essa é a alma que vibra, que reage, que entra nos combates, que peleja nas horas de amargura. Força de um povo, esse modo de sentir, germinado no ovulo do passado possui em si potenciaes energias para as pelejas da guerra e da paz. Assim é que o Almirante Togo, após a batalha de Tsoushima que levou sua patria ao credito mundial e a reivindicacão de uma raça injustiçada, diz com mysticismo religioso e seductora modestia: "é o sopro dos antepassados que me inspira". E Gustavo

Le Bon tem bastante razão quando affirma, com psychologia profunda, que a batalha do Marne foi ganha pelos mortos.

De facto, sombrio ou luminoso, o passado acompanha constantemente os passos do presente. E' como

a cauda de um cometa seguindo a trajetoria das nações em sua orbita alongada atravez do tempo, na eterna gravi-tação historica. Por isso é sempre confortador

voltar o coração para a cauda luminosa desta

marinha no tempo em que, 5a do mundo e primeira da

America do Sul, ostentava a altivez bellica das suas baterias respeitaveis; a poesia infinita do seu pano branco; o perfil veleiro da sua elegancia de cysne. Marinha d'outrora!... Mo-

mentos de gloria e de amargura dos annos da guerra; galhardas aventuras de viagens longinquas; as nossas quilhas cortando até o Indico e o Pacifico; a

nossa bandeira sorrindo em todas as longitudes. Marinha d'outrora!... Abnegação, serenidade, *patescaria* e heroismo. Marinha d'outrora!... Marinha d'outrora, descança

porque tu mesma prometteste que ainda haverá monumentos sobre o alto relevo das nossas ondas. E nós te saudamos, Marinha de hoje, pela tua chronica de honra; pela grandeza promet-

tida de teu futuro esperado; pela saudade que inspiras e pela esperança que fizes; pela tradicção que possues e pela fé que te depositamos. Nós te saudamos na legendaria pessoa dos teus batalhadores mortos

que ainda entrarão em nossas torres encouraçadas, em nossos passadiços moderrros, em nossos submarinos complicados, com suas vozes de *maravela* no incitamento ou no commando, com seus uniformes antigos, de galões ou de golla azul, quando a patria gritar pelos seus nomes para que desçam dos pedestaes ou levantem do desconhecido e venham de novo. *cumprir o seu dever* de symbolos augustos da bravura de uma raça e do esplendor de uma marinha.

Carlos
Chagas
Diniz. ~

A ESCOLA NAVAL

Quem meditar sobre a situação brasileira com o objectivo de investigar a directriz mais conveniente aos nossos destinos, facilmente reconhecerá que uma politica racional não pôde deixar de fundar-se no conceito de que o futuro da nossa nacionalidade directamente se liga a um problema de expansão marítima.

O simples exame das condições geographicas do nosso paiz logicamente impõe tal conclusão, que não decorre sómente da circumstancia de possuímos uma extensissima fronteira marítima. A privilegiada situação do Brasil como potencia continental de vasto "interland" não modifica, com effeito, a situação resultante de suas condições litorneas. E' que, a proprio expansão continental em virtude dos factores geographicos do territorio se subordinam á condicional de amplo desenvolvimento do trafego marítimo. A orographia brasileira, impedindo a irradiação ferroviaria e rodoviaria de um unico centro de expansão impõe, com effeito, a ligação dos differentes centros por um regular e efficiente systema de communicações e transportes pela estrada atlantica.

Não ha, pois, exagero na affirmação de que as

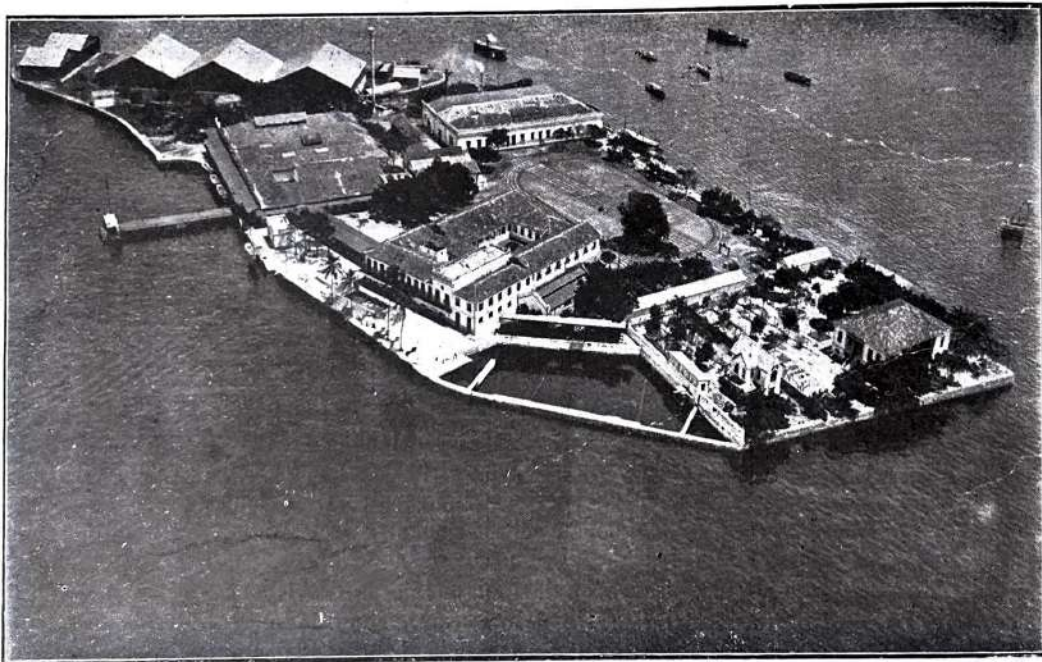
A organização do poder naval abrange, sem duvida, questões complexas e variadas, cuja solução reclama uma acção esclarecida e pertinaz.

O problema do material, por si só, desdobra-se em varios outros da maior importância e magnitude. Entretanto, a todos elles subrelewa o da preparação do profissional que deve utilizal-o, garantindo a sua conservação e desenvolvimento crescente, consoante ás progressivas necessidades da nacionalidade.

E' preciso, com effeito, não esquecer na solução de qualquer problema que o homem constitue o elemento essencial de que sempre depende, em ultima analyse, a finalidade de todos os empreendimentos.

Nada mais é preciso acrescentar para patentear o que significa o problema da preparação profissional para a carreira marítima nos destinos do Brasil.

As summarias considerações que deixo expendidas bastam para caracterisar devidamente qual o papel da Marinha no futuro de nossa Patria, e qual a função capital da Escola Naval no desenvolvimento da Marinha.



Escola Naval - Ilha das Enxadas

condições de relevo da nossa terra, não menos que as circumstancias de recorte do seu littoral oceanico pre-estabelecem o nosso futuro pelo papel reservado ás grandes potencias marítimas.

Não podemos, assim abandonar a grande estrada palmilhada pelos nossos maiores em aventurosas conquistas que constituem as mais gloriosas tradições da nossa raça.

Carece o Brasil de desenvolver o seu poder marítimo, ampliando cada vez mais a sua frota mercante e preparando cuidadosamente a sua marinha de guerra, incumbida de protegê-la em todas as emergencias e assegurar-lhe sempre o seu progresso e proficua actividade.

Sem profissionaes efficientes, formados com o justo descortinio de suas grandes responsabilidades, jamais poderemos esperar ter Marinha, e sem Marinha estaremos fadados á involução, reservada ás nações decadentes.

Eis porque pareceu-me bem opportuno o thema escolhido pelos meus discipulos para estas linhas, especialmente destinadas ás paginas de sua revista.

Dizer o que é a nossa Escola Naval e qual a forma porque esse velho instituto de gloriosas tradições deve procurar desempenhar-se de sua elevada missão é tarefa que não pôde ser levada a cabo nos estreitos limites de um simples artigo. Pro-



curarei resumir o que penso sobre o assumpto, assignalando que á nossa Escola Naval, como á todos os institutos congêneres de preparação profissional, cabe uma função que não se restringe ao exclusivo objectivo de instrução.

A função do profissional é, na verdade, uma obra complexa, consistindo na preparação do homem para uma finalidade de acção que exige o desenvolvimento integral do individuo sob o triplice ponto de vista: physico, moral e intellectual.

Tal objectivo importa numa obra educativa, cuja exacta comprehensão, cada vez mais, tende a transformar os antigos conceitos sobre a função escolar.

O objectivo da Escola não é, com effeito, simplesmente instruir pela transmissão da technica e dos conhecimentos para o exercicio da actividade profissional, numa dada época; o objectivo da Escola é preparar o homem para o exercicio da profissão, tornando-o capaz de acompanhar os progressos que a evolução das sciencias, das artes, das industrias lhe imprimir, e com a aptidão para trazer a este movimento progressista a sua propria collaboração das suas iniciativas individuaes.

Eis porque pode-se affirmar que o verdadeiro fim da Escola de hoje é antes educar do que simplesmente instruir.

A verdade deste conceito certamente não é posta em duvida quando se considera o aspecto exclusivamente physico da função do individuo. Não haverá quem acredite mais na vantagem de uma instrução physica; todos, sem excepção, são accordes em reconhecer que para a formação physica do homem, a instrução representa simplesmente um meio para alcançar um objectivo que sómente a educação realiza.

Acredito, tambem, que muita gente já não põe em duvida a inutilidade de uma instrução moral sem uma acção educativa que realize a incorporação ao habitos do individuo, dos preceitos que a Doutrina estabelece.

Tratando-se, porém, da ordem intellectual ainda ha, infelizmente muitos que desconhecem principios que devem reger a função physica e moral; ainda ha, com effeito, muita gente que supõe ser a tarefa da Escola, na função intellectual simplesmente adstricta á função instrutiva, uma pura transmissão de conhecimentos. E' manifesto o erro de tal opinião.

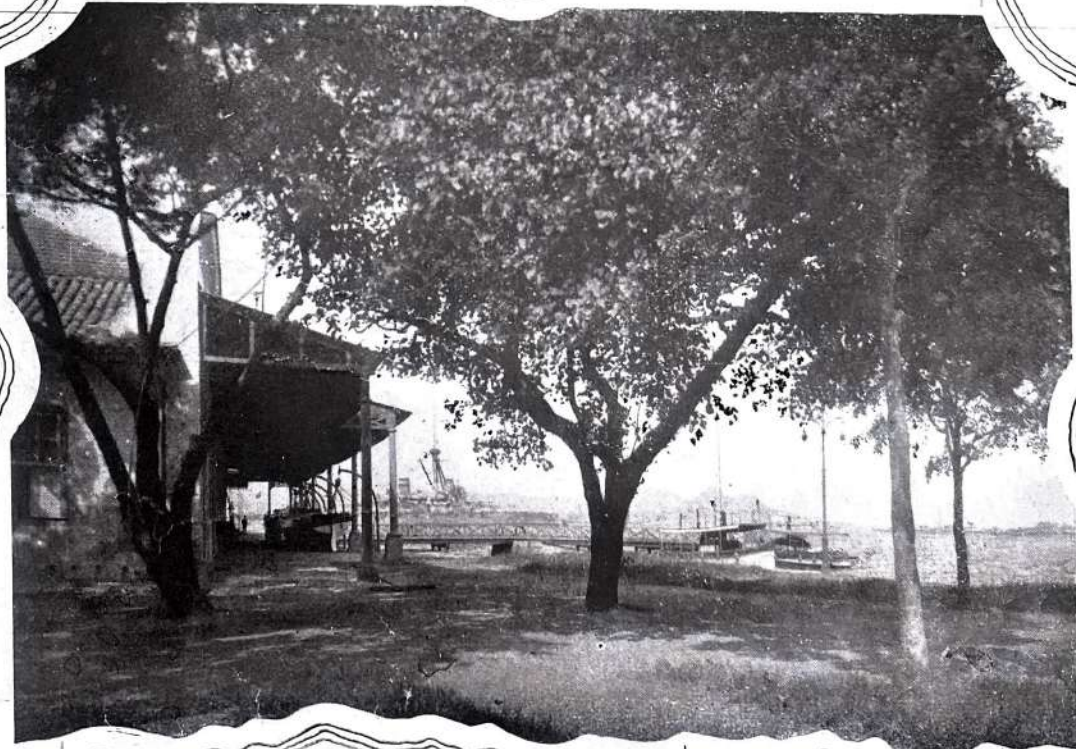
Tanto na formação physica, como na moral e na intellectual, a verdadeira finalidade da Escola é uma finalidade educativa, a instrução representando um meio para a consecução desse objectivo.

E' nesse principio fundamental que se resume a organização actual da nossa Escola Naval, que a tal respeito se inspira nas mais adiantadas idéas postas em pratica entre os povos mais cultos. E' certo que si é difficil e delicada a tarefa do mestre na educação moral, menos complexa não é a sua missão na educação intellectual.

Desenvolver uma intelligencia no sentido da formação de uma mentalidade profissional, com a aptidão ao emprego dos recursos scientificos necessarios ao exercicio de sua plena actividade pratica, constitue a essencia da tarefa do verdadeiro mestre.

Não cabe aqui assignalar como esse desideratum deva ser conseguido pela didactica especial das differentes disciplinas e pelos variados processos pelos quaes elle pôde ser realizado. Não é meu proposito entrar em indicações de pedagogia pratica, applicada ao caso particular da formação profissional de homens destinados á carreira maritima. Quiz, sómente, consignando a alta relevancia da função reservada á nossa Escola Naval, dizer em poucas palavras como me parece que tal função deva ser desempenhada para maior effiçencia da nossa Marinha, assegurando assim a maior gloria para o futuro de nossa Patria.

Ignacio M. Azevedo do Amaral



A NOSSA CAPA



Galera branca, com pannos cheios, o gurupês num gesto de aspiração, o cruzeiro no *rostrum*, um tributo de reconhecimento, um symbolo de saudade ao Benjamin Constant, a nossa capa surgiu do pincel imaginativo e constructor de Alcibiades de Miranda.

Em Alcibiades o fluido rythmico da arte, oriundo da fonte maravilhosa do coração, se externa sob um triplice aspecto: nas suas telas sempre vencedoras, no seu magico violino e na expressão viva de sua penna idealista. Com leveza de futurismo nas idéas avançadas, esse futurismo não saepe, porem, dos limites de uma estricta consciencia esthetica.

Eis o autor da capa em traços geraes sem salientar meritos nem victorias!

No ambiente de trabalho e de sonho do seu atelier onde conversámos entre todas aquellas concretisações da sua sensibilidade artistica e vestigios de uma inabalavel lueta para o ideal, tentei, pelo infallivel methodo de *chercher la femme* sondar a dynamisadora de tudo aquillo, obtendo esta phylologica resposta de Miranda:

"Sim, ha em tudo isto uma mulher que eu não conheço e que talvez não exista".

A lua, o mar, o amor...

(Impressões de viagem)

Já a sineta de bordo implorára silencio.

Debruçado á amurada do navio, tendo a meu lado a imagem daquella que ficara no caes acenando o lenço em que seccavam lagrimas, afagando-lhe pela imaginação os negros cabellos, eu me sentia feliz.

Ella, o ideal feito mulher, ficára cada vez mais longe e, entanto, eu a sentia alli a meu lado, fitando como eu a merencorea lua que passeiava lá no alto, esplendida na sua pallidez.

Em torno tudo era mysticismo, tudo era poesia...

E em baixo, o mar, o grande mar, sereno como um lago, ao sopro da brisa tinha doces arrepios de mulher beijada.

E o navio seguia, baloiçando ao sabor das ondas como uma flor ás caricias da brisa.

E a lua, ciumenta pelos beijos que a brisa furtava ao seu amante, tornava-se mais branca e mais triste ainda. Duas estrellas que brilhavam um pouco abaixo della, pareciam duas lagrimas que o ciume fizera brotar... Ah! A lua tambem é mulher!...

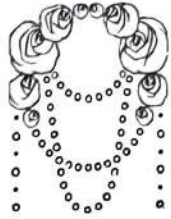
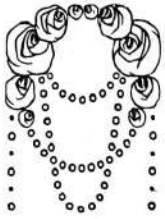
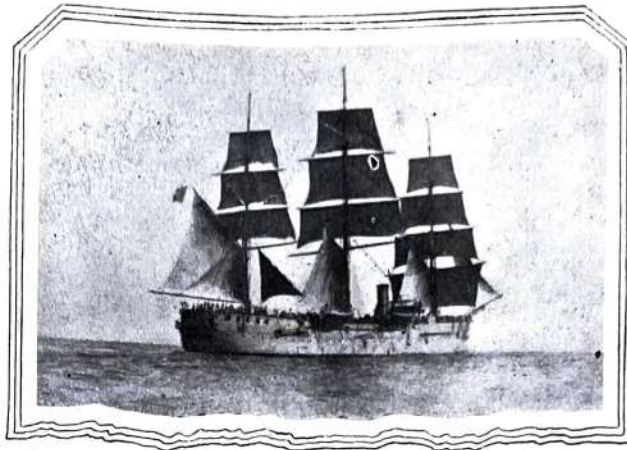
A lua, o mar, o amor... Trindade sublime!

E o navio marchava, deixando para traz a espuma branca da saudade a segredar lindas historias ás ondas que passavam. E ellas, soluçando, iam repeti-las ás suas irmãs.

E são essas historias que os poetas ouvem na praia contadas pelas ondas que, lá longe, encontraram um navio...

Rio, Junho de 1927

Attila Barros.



Ao "Benjamin Constant"

Ao formoso talento de Lucio Martins Meira

Linda garça maruja, hoje te miro
— Pousada na quietude do retiro
Tua branca plumagem de galera —
Com o olhar ennevoado de tristeza,
Sentindo que te envolve a natureza
Na saudade longinqua de outra éra.

**

Vives na tua solidão de agora
Dos adejos e canticos de outrora.
De todas essas glorias lembradas
Quando, perdidas pela immensidade,
Pannejavam, com rufos de ansiedade,
As tuas altas gaveas emplumadas.

**

Revejo-te a elegancia do arvoredado,
Espalmado ao terral para o degredo,
Aberto á viração para o regresso.
E por elle, na faina dos cruzeiros,
A legião dos grumetes e gageiros
Formigando ás enxarcias para o accesso.

**

Sempre sob o velame, alvo e enfunado,
Pulsava um coração apaixonado,
Emquanto velejavas varios dias.
Porque, todas as vezes que largavas,
Muita saudade em terra tu deixavas,
Muita saudade para o mar trazias.

**

Quem ha que em teu fulgor te reintegre?
Linda garça maruja, tu seguiste
Duma alvorada luminosa e alegre
Para este occaso luminoso e triste.

Por mais que viva, nunca esquecerei
Os sonhos que em teu bojo acalentei,
As miragens dos meus deslumbramentos:
O extase em que de ti olhei os astros
A musica que ouvi pelos teus mastros
No nocturno das ondas e dos ventos.

**

Tudo passou . . . Cumpriu-se o teu fadario
Mutilado, o arvoredado solitario
Levanta para os ceus os mastros sujos.
Mas na tristesa dessa decadencia,
Guardas contigo a linda confidencia
De enamorados corações marujos.

**

Quando os ouviste, certo presentias
A saudade mais bella que terias
Do mais bello destino que tiveste.
Feliz velhice, em que ha reminiscencias,
Prolongando nas nossas existencias
Toda a existencia andeja que viveste.

**

Ah! já não mais poder te contemplar
Na magia das noites de luar
Por uma singradura aventureira,
Atirando, dos astros sob o enxame,
Para a frente os arrancos do velame,
E para traz as lagrimas da esteira!

**

A. M. Buarque de Lima



Instrucção ou adaptação?

DOMINA actualmente na Marinha a corrente contraria aos navios a vela para a chamada instrucção. Se por instrucção se devesse entender (tratando-se propriamente de Aspirantes e Guardas-Marinhas) a iniciação na arte da guerra naval, certamente nenhum outro navio se imporia melhor para essa iniciação do que o navio de combate, com todo o seu complexo machinismo e todo o seu aparelhamento bellico.

Mas não é assim, de certo. Os primeiros embates dos futuros marinheiros com este mar que lhes vae ser o permanente campo de actividade e de acção, devem, antes de tudo, visar á adaptação mais perfeita: são, por assim dizer, os decisivos trabalhos de buril que os hão de afeiçoar e que, portanto, lhes hão de impor a característica feição de marujos.

phitrite. Não tarda, porém, que o feitio commo- dista e a falta do estoicismo necessario não revelem inequivocamente em alguns delles o syndroma caracteristico da incompatibilidade de genios.

Como é de prever, cada vôo nupcial que nesses veleiros se realiza, vem desfalcado de uns quantos Neptunos "made on shore", os quaes muito melhor se hão de achar na placidez e na calma de occupa- ções que condigam realmente com o pendor seden- lario.

* * *

O verdadeiro official de Marinha deve ser um marinheiro que, dentre as diversas modalidades de uma predisposição neptunina, tenha abraçado a especialidade guerreira; e, por isto mesmo, os Vulcans e os Martes potenciaes que latejam na alma desse marinheiro, necessitam impreterivelmente de actualizar-se em Neptuno.

* * *

A adaptação do futuro official ao elemento que vae ser o seu meio, processa-se muito mais effec- tivamente em um veleiro do que em um navio a vapor. No primeiro, toda a faculdade de observa- ção, toda a necessidade de prever, é solicitada para o firmamento e para o oceano, os quaes constituem um instrumento global que cria e desenvolve no marinheiro o senso meteorologico. Além disto, a situação permanente precaria do veleiro inspira o homem do mar: os innumerous recursos de fortuna, indispensaveis aliás muita vez, nos vapores mais bem apercebidos, são filhos das necessidades pre- mentes.

* * *

Da lueta quotidiana com o elemento, nasce, em vez do horror, o apego ao elemento. D'ahi, a cura do que se poderá appellidar a "molestia do provisório", mal que grassa endemicamente, a bordo dos navios muito rapidos, entre os que não chega- ram a affazer-se ao mar em demorados cruzeiros.

* * *

O veleiro, com a sua exigua velocidade, cul- tiva a resignação e a paciencia; e os que se aven- turam a esse leviantham sem vontade, vaccinam-se contra a molestia do provisório, porque a longa es- tada no mar faz esquecer a ansia de chegar.

* * *

Nos modernos navios a vapor, nomeadamente os mais velozes, mal se suspende, está-se logo a chegar; e, como o pensamento humano, aonde vae, precede de muito ao homem, ei-lo que ininterm-



Mastro da "gata do N. E. Benjamin Constant com aspirantes em viagem de instrucção.

E tanto isto é verdade que, em certos paizes do Velho Mundo, os candidatos á Marinha, antes de se matricularem na Escola, saem para o mar em veleiros, e, quaes nubes Neptunos, se inscrevem, esperançosos, para o noivado condicional com Am-



REVIVENDO GLORIAS

DO dia 11 de Junho, enquanto fóra desfilavam batalhões, recolhendo a quartéis, com esse esplendor rumoroso de victoria que sempre mostram as paradas militares, foi-me dado, num recanto sombrio do Hotel Avenida, palestrar com a ultima gloria viva do Brasil — o almirante barão de Teffé.

O fidalgo marujo, por motivo de commemoração da batalha do Riachuelo, quando é reclamado de Petropolis, onde vive incensado e quieto na visinhança dos bosques, como os idolos remotos, para o tumulto dos clarins e das baionetas, dá-me a impressão — porque elle tanto se desloca e cada vez mais se afasta desta época — de que é realmente aquella propria pagina gloriosa que se destaca da nossa historia e vem assignalar, deante da immensa onda movediça das tropas, um marco heróico de sublimes feitos, espelho dos que, passando, logo se vão mirando em continencia.

Eramos quatro, numa mesinha do salão do hotel: o almirante Teffé, Goulart de Andrade, que horas antes houvera provocado para o heróe as homenagens de um povo grato, um redactor da "Tribuna de Petropolis" e eu. Cercavamos o ancião de um carinho attento, e havia em nós, curiosos da sua palavra, que ao mesmo tempo discorre e ensina, o desejo fremente de escutal-o, naquelle dia de evocações patrioticas, acerca desses acontecimentos que cimentaram o monumento da patria.

O bello nauta ostentava a sua linha antiga de marujo que se veste na diplomacia. Nunca puderam a rudeza do mar e o contagio dos homens rudes apagar-lhe, disfarçar-lhe ao menos a "allure" galharda e imponente de quem traz nas veias o sangue nobre dos guerreiros e o sangue altivo dos nobres. Estava esplendido no seu uniforme branco, ao peito uma enfiada de medalhas que contavam batalhas, e um rosario de insignias que desfiavam meritos.

Quem se aventura a escrever a historia pela biographia dos seus factores anda acertado e com justiça. Porque, ao contrario, muita cousa es-

capa e quasi sempre o de melhor resta inedito. O que o almirante nos contou em curto tempo não nos recorda haver lido em livro algum; as varias reminiscencias que lhe acudiram áquella memoria privilegiada nenhum de nós sabia, nem de leve podia imaginar. Inverdades historicas são nessa hora desmacaradas; reivindicacões de vultos e successos, e até a demolição intemerata de certos pseudos-idolos, tudo então se revela e faz notar que si houvesse testemunhas visuaes, comparsas das mesmas scenas, como o fora o nosso illustre narrador, teria a historia que soffrer uma completa revisão nos seus capitulos fundamentaes, e, como estrondosa penitencia dos seculos, muita estatua talvez viesse por terra.

*
* *

O almirante Teffé conheceu muito de perto o barão de Amazonas — Francisco Manuel Barroso, legendario mentor da jornada de Riachuelo. E como estivesse a decorrer a data em que a marinha celebra o seu mais alto feito de armas, foi natural que nosso eminente interlocutor discursasse sobre elle, com essa clareza de espirito que ainda o leva a citar com precisão, como se o facto se desenrolasse na vespera, personagens e datas por extenso, construindo como tecnico, para os nossos olhos extasiados, o schema vivo dos combates e, ainda mais, como artista, colorindo o scenario das mesmas cores com que o viu: o ambiente rubro das explosões tremendas, de mistura com o sangue do poente; o tremular festivo dos signaes de mando, subindo a grazinar pelas adriças; e espesso véo de fumo a envolver tudo, amortalhando tudo, como um velario que corre sobre as grandes tragedias acabadas.

— Um dia — continuava o almirante, como a reler no seu diario intimo — após a luta, ainda na nossa mente o pasmo e o horror daquelle prélio ingente, achavamo-nos no Rio de Janeiro, — Tamandaré, Barroso e eu. — Tamandaré sempre representou para mim o typo modelar do marinheiro,

*
* *

Para os effeitos da adaptação ao mar, o destroyer seria um bom succedaneo do veleiro se a sua presença no campo de actividade não se verificasse á maneira de sardinetas.

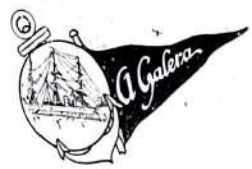
*
* *

Desejaria bem que todos tivessem observado com que alma nova, com que feitio marujo não voltavam do mar os que para elle saham na Galéra!

Tenente

plamente o tortura, produzindo-lhe uma deprimente canceira psychica.

Na maioria dos navios de combate de hoje, toda a attenção se concentra no universo das machinas, não só porque a natureza e o destino destes navios o exigem, sinão tambem porque a sua estabilidade e segurança estabelecem o divorcio entre o homem e o salso elemento. Não foi á tóa que a sabedoria popular da Marinha exprimiu no conceito — "vento do porão" — a relativa indifferença com que, depois do advento do vapor, se vêm os marujos referindo aos caprichos de Eólo.



mas quanto a illustração, um "letras gordas". Barroso, portuguez, tinha enorme prestigio no seio da colonia patricia. Então, a Camara de Commercio, que o Visconde de Tocantins presidia, offereceu-nos um banquete memoravel. Emprêgo este qualificativo não só pelo apparatus nababesco do ágape, como pelos episodios que durante elle surgiram e ainda me estão nitidamente na lembrança.

Uma homenagem daquella havia que agradecer. Mas ali é que estava a difficuldade. Com certeza haveria brindes — e nesse caso, quem os responderia? Barroso, excellente marujo, e talvez por isso, como Tamandaré, perfeitamente avesso ás exigencias do protocollo mundano, não conseguiria pronunciar patavina, ou si o fizesse, seria com o constrangimento de quem jamais se viu em taes apuros. O visconde de Ouro Preto, ministro da Marinha e um dos convivas, embora orador acostumado ás surpresas da tribuna, não poderia tomar a si a responsabilidade que afinal não lhe cabia directamente. Era, pois, sobre os meus hombros de modernissimo 1º tenente, no meio daquelles venerandos punhos bordados, que iria recahir o peso indesejavel de um discurso.

Intimamente tremi. Mas, que fazer? "Noblesse oblige". E comecei, aguardando o "momento solemne"; a architectar as bases do meu pauegyrico.

A sobremesa, Tocantins falou. Em bella peça oratoria offereceu a festa e enalteceu o merito dos homenageados. Em seguida, falou Affonso Celso, em rapida oração. Competia a Tamandaré fazer o brinde de agradecimento. Em poucas palavras, o bravo almirante fez o que poude; e terminou por passar a vara a Francisco Manuel Barroso. Então, esse homem rijo que nunca vi tremer, affeito a encescar sobranceiro o imprevisito e o perigo, tanto se perturbou nesse instante difficil para a sua longa vida de lobo do mar, que se esqueceu de levantar-se para fazer a saudação, e com a taça a oscillar na mão tremula, não foi capaz de dizer mais do que isto:

— "Agradeço penhoradamente a elevação desta homenagem, e peço venia para dar a palavra ao sr. 1º tenente von Hoonholtz".

Eu já contava com essa. Tanto que me ergui, e muito senhor de mim, proferi uma extensa memencução, que começou por manifestar a nossa gratidão aos allos membros da Camara de Commercio a nossa gratidão pelo seu gesto; e tudo o mais, até ao fim, foi um hymno de louvor ao grande chefe presente, ao heroe da batalha de Riachuelo, e o relato pasmoso da sua coragem e da sua lucidez na mais pujante das nossas façanhas navaes.

A assistencia vibrou de enthusiasmo. Barroso, absorto, petrificado, parecia sonhar de tão surpreso. Podia elle esperar tudo de mim, seu com-mandado na grande acção, menos esse cuidado desfiar de endechas que lhe tecia a minha admiração. E' que ainda na mente lhe assomava a nossa mutua antypathia, desde o inicio da guerra, manifestada por actos e palavras que se chocavam no ar como laminas irreconciliaveis; desaffeição que durou até aquella hora tragica de indecisão e infortunio em que elle, em pleno ardor da peleja, passando rente ao meu navio, e sorrindo-me pela primeira vez, levou á boca o porta-voz e bradou-me em tom claro e firme:

— "Siga nas minhas aguas, que a victoria é nossa!"
E com razão, dahi a pouco era nossa a victoria.

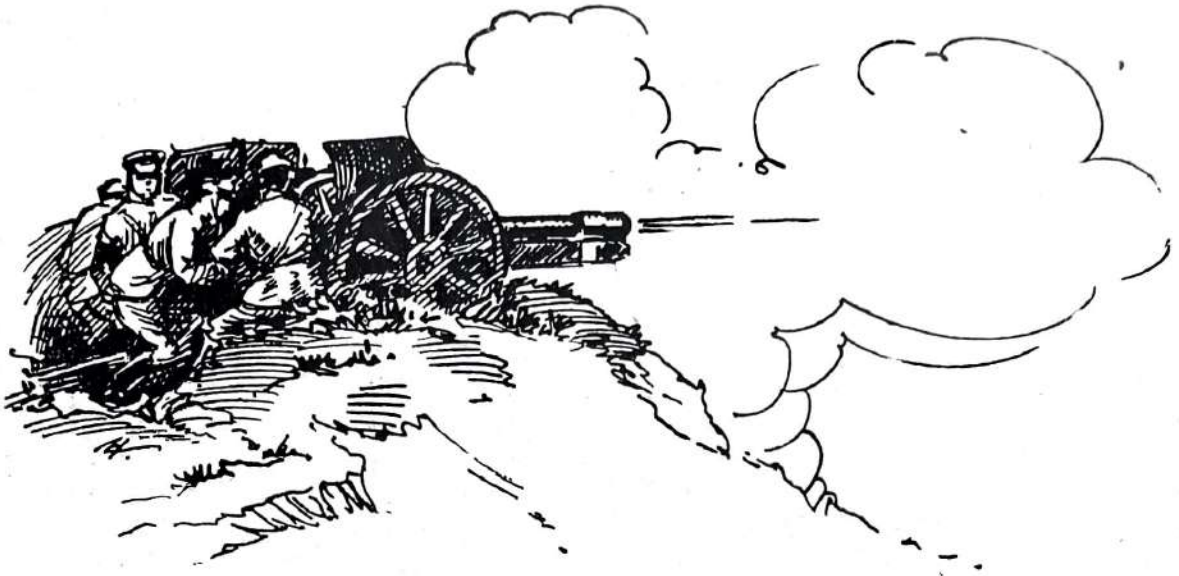
Aqui se deteve o nosso eminente palestrador. Olhou a entrada do salão com os seus olhos humidos e azues que ainda guardam reflexos da grande luz do oceano, sorriu com sympathia paternal e exclamou:

— Ora, ahi está! Mesmo que eu quizesse, já não podria continuar a historia. Ahi vem Nair, que sempre me interrompe.

De facto, nesse momento, como um soberbo La Gandara que despontasse na moldura da porta, entrava a senhora Hermes da Fonseca.

Fóra, entre clarins e fanfarras, num fim de dia commemorativo, evoluíam as ultimas tropas.

Gastao Peralva



O CANHÃO

Guardando uma expressão de austera indiferença
 Por tudo que o circumda, attento no Infinito,
 Queda-se a meditar no destino maldito,
 Que prende a sua gloria a uma tragedia immensa.

Não ha poder algum que fão de vez convença :
 Traz sempre a bocca aberta a suggerir um grito,
 Deixando, em toda a parte, um panico inaudito,
 — Sinistro nuncio, que é, da maxima sentença.

Mas resiste no peso ao bellico transporte,
 Na inversão de seu fim, como que, por encanto,
 Lembrando um condemnado a rastos para a morte.

E parece, afinal, compenetrar-se tanto
 Do seu delicto atroz que, em repulsão mais forte,
 Quando atira, recúa, enchendo-se de espanto!

Luis Carlos.

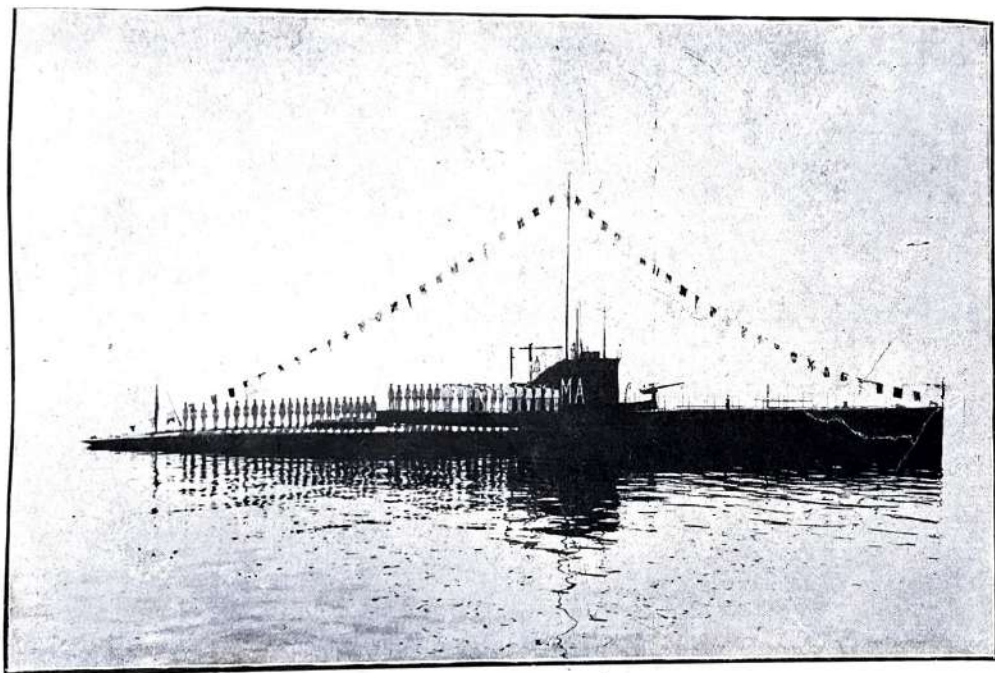
HUMAYTÁ

No porto de Spezia, com os navios embandeirados em arco, a uma salva de 21 tiros, foi lançado ao mar, no dia 11 de Junho, o submarino brasileiro "Humaytá". Construindo nos estaleiros da Ansaldo-San Giorgio, donde sahiram ha 13 annos os submarinos que já temos, esta nova unidade da nossa marinha, doptada dos modernos aparelhamentos que a sciencia põe ao dispor da arte da guerra, tem as respeitaveis caracteristicas: deslocamento em superficie 1.300 toneladas, immerso, 1850 tons.; comprimento 85 ms., boca 7,80m s, altura 6,60 ms., velocidade 18 nós em superficie e 9 em immersão; armamento: 6 tubos lança-torpedos, 1 lança-minas, 1 canhão de 101 m/m e 4 metralhadoras.

augmenta e sobresaie diante dos olhos de ingenua serenidade de espectadores indifferentes ou igno- rantes da historia militar de todas as epocas.

De par, entretanto, com este sentimento de en- thusiasmo que o facto desperta pelas esperanças que confem em si, o seu nome — "Humaytá" — re- cordando a gloriosa passagem que se deu á musica emocionante das baterias, traz, pelo contraste com os dias que correm, uma lagrima amarga ao canto dos olhos. Não, que duvide da fibratura da raça actual, porque ainda existe no coração dos nossos marinheiros e soldados, latente, o mesmo ardimen- to emotivo d'antanho.

Não, que duvide da competencia tecnica dos nossos officiaes de cujo preparo e capacidade in- contestes, as ultimas manobras navaes dão provas



Submarino Italiano "Marcello"

Com a tonelagem 5 vezes maior que a dos nos- so F, tem as proporções de um verdadeiro cru- zador subamrino. Entretanto um só submersivel deste typo, que devia fazer parte de uma flotilha uniforme de tres pelo menos, virá augmentar de muito pouco o valor militar da nossa esquadra que já prima pela completa heceterogenidade dos seus vasos.

O seu baptismo, porém, desperta em todo o co- ração da marinha um sentimento de animação de mistura com optimismo, porque ha neste facto — quem sabe — o inicio da reorganização do nosso tão necessitado material fluectuante cuja inferiori- dade comparativa na America do Sul, de dia a dia,

de sobresalente.

E' que, naquelle tempo, o monitor "Alagôas" em que Maurity atravessava Humaytá era todo in- teiro de construcção e material do Brasil!

E' profundamente singular sentir-se que, em 1866, o Arsenal de Marinha da Côte construia, sob a direcção do engenheiro Brocomot as machinas dos monitores Pará, Santa Catharina, R. Grande, Piauhy e Alagôôas, cada uma dellas promptas em **um mez apenas**, em concomitancia com a armação dos navios pelo engenheiro naval de Level.

O modelo destas machinas se encontra em nos- so Museu Naval, e entre os preciosos e evocadores trophéos da nossa vida maritima, esse me impres-



sionou como uma das mais significativas reliquias historicas que nos fazem ver de quanto somos capazes, não é em gestos de ardimento mas (e é isto que quero salientar) também em realizações materiais.

A machina motora do Arsenal de Marinha, que vira ainda hoje, foi construida nelle, nos aureos tempos do Imperio.

É saber-se que esse casario do Arsenal com suas carreiras quase desertas, com o aspecto ainda mais lugubre pela presença de um fossil prehistorico da acção catalytica, já construiu encouraçado e cruzador como Tamandaré e Barroso...

É constatar-se hoje que neste paiz de florestas gigantescas, fechadas e interminas, ainda se rema em escalares com remos de madeira (remos de madeira!) importados dos Estados Unidos, é acbrunhadamente paradoxal.

Quem anda pelo nosso caes do Porto, embora mediocre observador, notará uma extensa fileira de cabeços para amarração de navios, que nada mais

são que verdadeiros monolitos de ferro quasi amorphos, pesando algumas toneladas, com um rudimentarissimo trabalho de manufactura; e ao ler gravado nelles o "made in England", ha de perguntar, com uma contracção na face, de que vale o nosso "peito de ferro", essas nossas cordilheiras metallicas, de que vale tudo isso, si importamos esse material quase que bruto!...

Quem poderia suppor que o nosso Arsenal que, com esforço, constroe hoje um alvo de batalha, já leve efficiencia bastante para que Sua Majestade D. Pedro II exigisse delle a construcção de navios de combate em um mez — a 60 annos atraz!

Quem prophetizaria tamanho retrocesso na industria militar? Qual a razão da contra-marcha? Não sei, não posso analysar, nem quero tratar na "Galera" de cousas tristes, nem de contrastes dolorosamente impressionantes; lembremos apenas que o nome Humaylá traz, com a saudade, a prova da nossa capacidade realizadora e, com a esperança, a expectativa da phase nova.

CARLOS CHAGAS DINIZ

GYRIA NAVAL

PAU traduz-se por serviço
E por cacete INJECCÃO
Pular mais alto é APERTO
COCHA é cunha, pistolão

É canjica CHÁ DE BURRO
COMPADRE QUINCAS, marujo
RISCAR O BURRO é beber
BODOSO é mesmo que sujo

HOMEM ROLIÇO é malandro
ESPERTO é DISBOLINADO
PEGAR é encontrar tropeços
PAU DE FOGO é relaxado

ONÇA é falta, precisão
ONCEIRO é quem nada tem
FACADA é pedir dinheiro
Quem sae de pau é RETEM

SURDINA é deslealdade
URSADA, FRANCESA, intriga
BENEDICTA, ou fallecida
Chibata, MARINHA ANTIGA

Enganar é DAR O BOLO
Reprehender é TEZAR
CAMPANHA é collega amigo
Prender se diz GRAMPEAR

IGNACIA se chama a lei
MESTRE CUCA o cozinheiro
Contratado é BOI DE BICO
CHAPEU DE COURO é vaqueiro

Cousa ordinaria é ZURRAPA
FACÃO é musico espóra
Comida mal feita é ESTROPO
Afastar-se é DAR O FORA

Encrenca é mesmo que BOLO
O tal BOLO é tempo quente
BOTOACA é somno livre
E BAM-BAM-BAM é valente

Coaty Rabudo



Al crucero "Bahía"

(Especial para
"A Galera")

Despierta y vuela pensamiento mío!
Y cual rasante golondrina vuela,
Sobre la hirviente y espumosa estela
Que de esmeraldas recamó el navío.

Y en medio del océano bravío,
Cuando la onda gigantesca vuela
Con titanica fuerza que revela
Poder, que cede a su tajante brío,

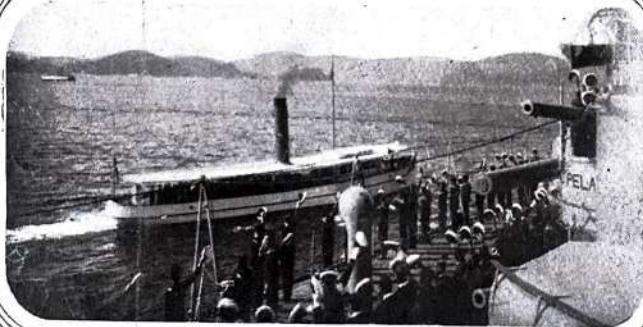
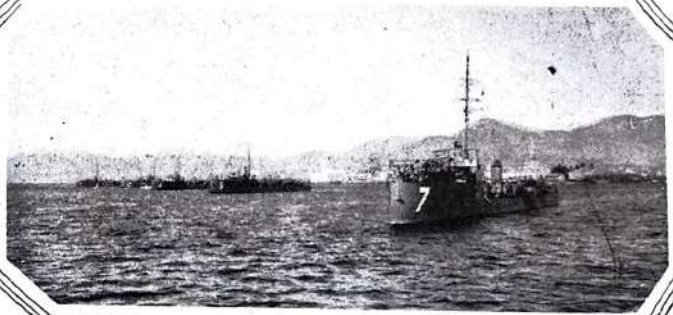
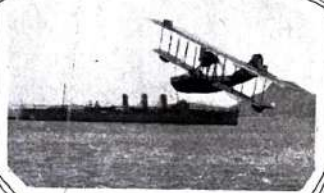
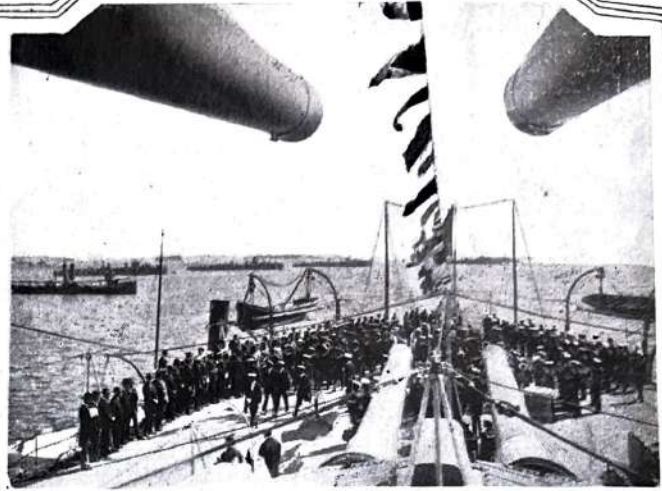
Dile al marino que severo y frío,
En medio la borrasca marca atento
La ruta cierta que lo lleva a Río,

Que en la hora suprema del sombrío
Peligro, va como perenne aliento,
Este anhelante pensamiento mío...

MONTEVIDEO, MAYO, 13 de 1927.

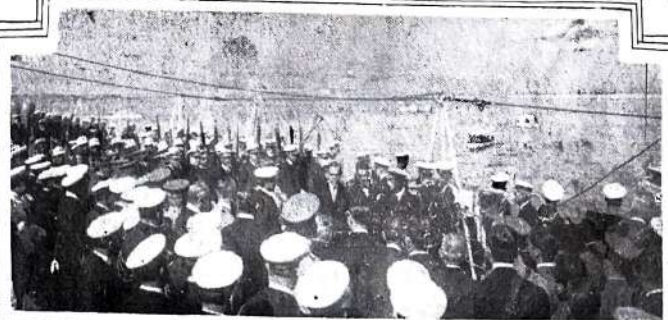
MONONA DEL PINO BUSTAMANTE

REVISTA NAVAL



No dia onze de junho o espelho de esmeraldas da Guanabara reflectiu o coração da Marinha.

Nas salvas dos canhões, na festividade do embandeiramento, na imponencia das nossas naves onde havia a insinuação evocativa de uniformes asues, no seductor aparato do conjucto, a Parada Naval veio mostrar o entusiasmo abnegado e sonhador que ainda fluctua sobre as nossas aguas.



LINDBERGH



IS um nome que hoje representa verdadeiro symbolo, pois synthetisa o que, no homem, ha de mais destemido, de mais persistente no querer e de maior confiança na experiencia adquirida. Escreve visando mocidade alerta, no inicio de uma carreira que, longe de sedentaria, requer actividade, inicialiva, visto arcar com um elemento movel e inconstante, sendo-lhe, por isso, indispensavel perseverança, calma e, mais que tudo, abnegação. O joven marinheiro tem que escolher entre as personalidades mais em evidencia, tanto no passado como no presente, quem lhe sirva de exemplo e estimulo, quer na acção, quer no dizer.

Charles A. Lindbergh personifica a audacia e a confiança no operar. Reproduz no seculo XX, levando-lhes vantagem pois affronta sósinho, em fragil apparelho os elementos desencadeados da atmosphaera, os feitos dos audazes mareantes lusos ao lançarem-se ás descobertas longinquoas sem se preocuparem com as desanimadoras lendas do mar tenebroso.

A seguir como vae o progresso da Aeronautica, não está longe a epoca em que, á vista dos grandes e confortaveis navios aéreos, não estaveis e seguros como os navios de superficie, será admirada a audacia extraordinario dos Lindbergh, dos Gago Coutinho, dos De Pinedo, dos Coli, dos Chamberlain, dos Ribeiro de Barros, que, em pequenos aviões, desvessaram, por via aérea, o Atlantico, o Indico e parte do Pacifico, chegando aos antipodas, como nautas de outr'ora fizeram, nos mares, em frageis lenhos.

A audacia, porém, de Lindbergh, excede a tudo quanto se ha feito até ao presente. Ha episodios na sua curta carreira de aereonauta simplesmente inacreditaveis. Até ao momento actual ninguém o tem excedido em audacia, calma e modo de governar e dirigir um avião ao meio de densos nevoeiros, de desencadeados ventos e tempestades de neve. O "record" em distancia de Chamberlain, em nada diminue o emprehendimento de Lindbergh que foi, sósinho, de Roosevelt Field á Paris de uma assentada!



Quanto ao atrevido dos feitos, assemelham-se os nautas do XV seculo com os "azes" da actualidade que, quaes bolidos, atravessam os espaços por sobre oceanos e continentes. As pequenas caravellas em que os marinheiros d'antanho perlustravam mares revoltos e desconhecidos, provocando a admiração dos posteros, equiparam-se, ao volume e fragilidade, aos aviões que ora se elevam, na atmosphaera, á alturas vertiginosas e de lá, muito ao alto, qual condôres, se lançam, vertiginosos, de um ponto ao outro do Globo.

A evolução da caravella no enorme transatlantico, verdadeira cidade fluctuante dos tempos que correm, requereu quatro seculos e mais; o progresso do avião caminha a passos de gigante; em 20 annos, que enorme differença entre a "Demoiselle" do nosso Santos Dumont e o avião "Ryan", o Spirit of St. Louis, em que, sósinho, Lindbergh, em 33 horas, atravessou o Atlantico Norte atravez densos nevoeiros, ventos soprando em borrasca e saraivadas de granizo, tangidos pelo Eólo septentrional.

Antes deste feito que o immortalisou, muitos riscos correu; audazes commettimentos praticou que, na sua natural modestia, julgava comezinhos. Duas vezes Charles Lindbergh, em expesso nevoeiro, foi forçado, á noite, a lançar mão do para-quedas afim de salvar a vida. As circumstancias desses dous salvamentos, elevaram a quatro os "records" de Lindbergh, dando exacta idéa do homem e da profissão em que elle adquiriu experiencia.

Uma vez Lindbergh, como piloto aviador, ao chegar, noite fechada, nas proximidades de Chicago, viu-se envolto por completo nevoeiro; fez tudo para se lhe escapar. O nevoeiro cada vez se estendia mais, envolvendo o apparelho. Durante muitas horas o audaz piloto se obstinou em sahir da opacidade que o rodeava, já lhe começando a faltar a essencia. Pelos seus calculos, julgava-se proximo a Chicago, quiçá ao alto da cidade senão sobre o lago. Destemido, approximava-se do solo a ver se lobrigava algum ponto conhecido. Sem conseguir o seu intento, elevou-se a 1.700 metros, parou o motor, pôz o apparelho em descida "planada" e



A Grande Batalha



A já dez dias que a esquadra sahira da sua base, quando recebeu o communi- gado da aproximação da esquadra ini- os preparativos para o combate. Os en- couraçados manobram, collocando-se em columna, os cruzadores ligeiros, caminhando á frente, pro- curam divisar, no horizonte longinquo, o inimigo esperado, a esquadra a combater.

Já os torpedeiros avançam em formatura, tor- pedistas a postos, preparando um ataque inesperado, onde, talvez, se consiga uma baixa de navios na esquadra do inimigo. O mar agita-se furioso, como que prevendo o grande combate que vae presenciar, que virá, com o barulho dos canhões, per- turbar a sua calma costumeira.

A bordo dos navios a marujada trabalha; offi- ciales e marinheiros, irmanados no mesmo ideal procuram produzir o maximo do seu esforço em defesa de sua patria, em defeza de sua honra, em defeza de seu lar. A prova de patriotismo é demonstrada ahí sem distincção, reflectida no en- thusiasmo para a lucta e na cooperação para o combate, pois, vibra em cada peito um coração de heróe, e reflecte em cada olhar uma alma de forte. Essa lucta, que ha tres annos envolve duas nações, vae decidir-se nesse combate naval, mos- trando para que lado da balança irá pender a vi- ctoria.

Uma nuvem no horizonte distingue-se clara- mente; é a esquadra do inimigo, mais forte e mais numerosa, que, caminhando a toda a força, se ap- proxima para o contacto. Uma esperança de vi- ctoria existe, porém em todos os animos, baseada na confiança céga que depositam no Almirante, na convicção de se empregarem com o maximo de suas forças.

A bordo dos encouraçados calcula-se a alça com rapidez, e antes que o inimigo se firme na sua for- matura de combate, sahe a primeira salva, que echôa nos ares como forte-trovoada; é a offensiva audaciosa, do mais fraco contra o mais forte, e que muitas vezes vem definir a victoria de uma es- quadra.

O combate é violento e parece decisivo entre aquellas grandes fortalezas fluctuantes; nelle visa- se a couraça do inimigo, caracterisando-se o bri- lhantismo de uma batalha naval, onde, visando-se navios, não se tem o quadro impressionante de as- sassinatos verdadeiros.

As salvas do inimigo approximam-se rapida- mente, mas o Almirante, ordenando o zig-zag, des- orienta-o, enquanto uma salva feliz, do nosso Ca- pitanea, vae attingir em cheio o testa da esquadra, que se transforma em breve numa fogueira flu- ctuante; mais uns minutos e outro encouraçado tem o mesmo destino que o primeiro; é um grande

aventurou-se, no espaço, em para-quadras. O avião parecia perseguil-o; descreveu cinco circulos proximo a elle e, depois, sumiu-se, indo se despe- daçar, pouco depois, no solo, ficando, comtudo, in- demnes os saccos postaes o que mais lhe interes- sava. O valente piloto tomou pé em um campo de trigo cuja proximidade o nevoeiro escondera até ao ultimo instante.

De outra feita, em noite brumosa e de chuva, Lindbergh teve, ainda, que saltar, em para-quadras, proximo a Covell, no Illinois. O nevoeiro tendo-o envolvido proximo á cidade de Peoria, o ousado pi- loto tentou alcançar, pela estima, região de popula- ção menos densa. Sem o conseguir, em ultimo e exasperado esforço para fugir da neblina, elevou- se de 4.700 metros. Sustou, então, o motor, poz o avião em descida e, depois, preparou-se para saltar no vacuo, á direita. Como o avião pendesse para o mesmo lado, descendo em viravoltas, Lindbergh retomou a direcção, poz de novo o motor em mar-

cha e regularizou a descida. Saltou, depois, á es- querda, e deixou-se cahir alguns segundos antes que se abrisse o para-quadras. Este, felizmente, destendeu-se e começou longa descida, sacudido por ventos desencontrados e densa chuva. Como a bruma continuasse expêssa, o calmo e destemido piloto, tirou da algibeira um projector portatil de 500 pés de alcance de luz e dirigiu o facho luminoso para o solo. Este só appareceu no ultimo momen- to porem muito tarde para Lindbergh distinguir es- treito recinto cercado de arame farpado onde, bem ou mal, conseguiu aterrar.

Um homem, de 26 annos, de semelhante tem- pera, estava, de per si, talhado para, sósinho levar por deante o estupendo feito de uma travessia transatlantica em um só vôo.

Eis, jovens e esperançosos camaradas, o heróe que ora vos apresento. Merece ser por vós admi- rado e... imitado.

AUGUSTO VINHAES

passo para a victoria, que, neste caso, parece sorrir para o mais fraco.

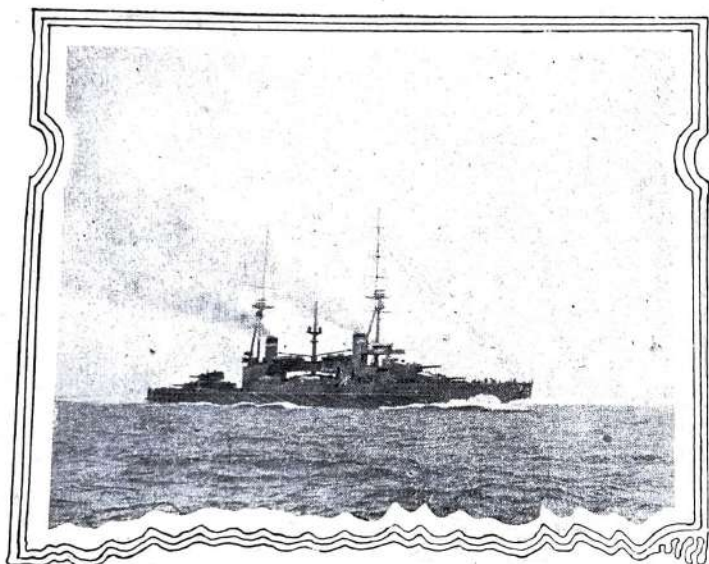
O Almirante, no passadiço, por meio de signaes, dá ordens aos seus navios, que se deslocam com presteza em evoluções perigosas e audaciosas; os torpedeiros avançam destemidos, empregando o maximo de sua velocidade, mas os torpedeiros inimigos, avançando tambem, dão-lhes combate, emquanto por cima, cruzam-se, constantemente, os projectis de grosso calibre dos encouraçados.

O desejo de victoria fal-os transpor esta barreira e investindo, ousadamente, contra as grandes naves são repellidos por sua bateria secundaria; é infeliz o primeiro, é infeliz o segundo, attingidos em seus costados, mas o terceiro conseguindo lau-

que se estampavam neste quadro deslumbrante.

E' o maior dos sentimentos de alegria aquelle que se tem no momento da victoria; no pensamento de todos uma satisfação existe: é a certeza da liberdade de sua patria, ameaçada de perdê-la da victoria do inimigo, produzindo o desabafo de uma população inteira, ameaçada, a toda hora, da des-honra e do massacre.

Naquelle momento decisivo coubera a gloria suprema da victoria, áquelle velho Almirante com seus exemplos e conselhos, soubera levar a sua gente para o caminho da victoria, preparando-a convenientemente. Era o Velho dictado, que o marinheiro tem em mente nos momentos de trabalho e de exercicio, que mais uma vez vinha de-



O encouraçado inglez "Aguicourt", ex-"Sultão Osman", ex Rio de Janeiro".

çar os seus torpedos, vê o sacrificio de seus irmãos coroado com mais uma nave fóra de combate.

O inimigo, atordoado, retrocede na sua marcha; as suas salvas tornam-se menos frequentes, devido á confusão completa dos seus chefes, que, julgando-se superiores, ficam attonitos com a offensiva formidavel

O commando em chefe ordena perseguição, e, meia hora mais tarde, a esquadra inimiga, com grandes perdas e avarias, abandona o campo da lucta completmetne destroçada; era uma das maiores, senão a maior das victorias decisivas obtidas em um combate naval; era a victoria de uma guerra que só o dominio dos mares podia definir; era o orgulho de uma raça e o patriotismo de um povo,

monstrar a exactidão de suas palavras: "Mais val um navio máo com gente bôa, do que um navio bom com gente má".

A bordo dos navios os animos fervilhavam de entusiasmo, erguendo vivas á nação, vivas á Marinha, e vivas ao Almirante, o grande vencedor da quella guerra.

No passadiço do Capitanea, uma scena impressionante se passava; ao ordenar ao signaleiro que transmittisse a ordem de "cessar fogo", o Almirante tombára, victima de uma syncope cardiaca; o velho marihêiro, o grande patriota, que enfrentara com altivez todas as phases da quella batalha memoravel, succumbira ante o esplendor desta victoria incomparavel.



Assim Fallou...

Como eu um dia prescrutasse o seio
de uma caveira, que entre as mãos me veio,
ouvi — mixto de Angustia e de Ironia —
que o carcomido craneo, immundo e obscuro,
qual um propheta amargo do Futuro,
estas coisas profundas me dizia:

Meu corpo anda disperso aos quatro ventos;
dei vida á flor; aos vegetaes sedentos
de cal, eu dei a cal dos podres ossos...
Eu ando por ahi, phosphorescente,
nas noites de luar, ás covas rente,
brilhando fogo-fatuo, aos olhos vossos!

— "Venho da Noite eterna do Passado...
Sou o problema proposto pelo Fado
ás desaparecidas gerações...
Reflicto em minhas orbitas vasias
o indizível pavor das Agonias
e a promessa de mil Resurreições.

Perguntas-me o que sou... urge notares
ser eu o fim de Maguas e Pezares,
o Somno Eterno, o Esquecimento, a Paz!
Somos os dois, irmão, a mesma lama...
sou o fim que te acena e te reclama...
Fui o que és e sou o que serás!

Fita-me bem... assim... que talvez possas
nas circumvoluções das minhas bóssas
ver na Vida o que fui — Genio ou truão!
No meu bojo larvado, escuro e sujo
ouvirás (canta o mar num caramujo...)
a voz dos Sonhos num lamento vão!

Donde venho? Não sei!.., venho do cháos
donde provimos todos, bons ou mãos,
os Deuses immortaes e tu, mortal!
Nem te posso dizer a Cauza-Prima
que as monéras e Sóes dirige e anima
para a infinita Perfeição final!

Os Sonhos!... eu reinei por sobre os Sonhos!
Tive dias de Luz, dias tristonhos,
tudo quiz, tudo pude e consegui...
Veio, um dia, porém, a que nivela
os homens e animaes sob uma stélla
e nos Cyclos da Vida prosegui...

O dia de hoje passa... em breve passa!
Na relatividade da Desgraça
has-de, talvez, achar contentamento!
Olha que é mais: estavel e mais séria
a Força evolutiva da Materia
que a Força racional do Pensamento!

Assim fallou... e, ouvindo-a e meditando
no que me disse, o corvejante bando
de tristes coisas em que scismo a sós
deixou-me enfim.. e pude ver que a cóva
é donde sãe e donde se renova
a Eterna vida, que palpita em nós!

Honorio Armond

CHILENOS NO PORTO



STREITAM-SE as armadas chilena e brasileira no mesmo amplexo fraternal e cavalheiresco desde o momento, cheio de entusiasmo internacional, em que o príncipe marinheiro D. Augusto Leopoldo, official do "Almirante Barroso",

em Valparaíso, assomando á janella da Municipalidade, perante a multidão que estacionava na praça, juntou num laço as pontas dos gloriosos pavilhões do Chile e do Brasil como se fôra um prolongado osculo trocado pela amizade das duas patrias

Foi um delírio. Por todo o dia não se fallou de outra cousa. Andava em todas as bocas o caso raro das bandeiras entrelaçadas pela mão do marujo coroadado. Gesto de príncipe, inspirado pela serenidade, numa hora de efusiantes manifestações patrióticas.

protestos que, em terra de tanto frio, nada melhor para commemorar e aquecer.

Depois, Valparaíso, a linda, com ares de sultano que repousa entre coxins de montanhas perilados das espumas do mar.

Valparaíso, que uma vez um terremoto enciumado arrasou para sepultal-a em escombros e roubal-a ás caricias do Pacifico. Valparaíso, a filha amada dos Andes, guardada em custodia pelos contraforte do Aconcagua, que a deshoras urra os alertas de sentinella e renova os fogachos da vigilia. Valparaíso, terra de tanta mulher bella, berço fidalgo das Calvera, das Valenzuela, das Ferrera, das Santiago, das del Pilar, das Sanchez Concha... que sei eu? — de todas essas caras "hermanitas" que pela madrugada vão á missa embiocadas em véos negros, nivelados pela



Guardas-marinhas chilenos e brasileiros a bordo da Corveta "Baquedano"

Dahi por deante o Chile — porque não dizer, com todas as chilenas? — teve o seu cantinho reservado no immenso coração da armada do Brasil. E com fundada razão. Desde Punta Arenas, a interessante cidadezinha que é o cadeado da America, fechando um collar de aguas oceanicas, que ao se deparar os primeiros chilenos, ha a effusão acalorada de peitos que se encontram numa perfeita confraternisação. E ali a 10° abaixo de zéro, entre as neves e terras de Puerto Galante e Fuerte Escue, que á noite se vae á terra beber "una copa" á saude das marinhas irmãs, que quando se encontram, é um nunca acabar de brindes e

contricção, qüer tragam braços na prosapia, quer calcem os grossos sócos da **indigencia**; e á noite esplendem nos salões, pousadas e placidas, ostensivas de heraldica rescendentes de "donaire" fidalgo. Vibra em todas ellas a graça salerosa de Castella, depurada através dos seculos, pela linhagem que se desfia lentamente nos teares fulgidôs da civilisação.

Toda essa gente retumbava de gozo quando sabia que nas aguas do porto balouçava a casca de noz de um barco brasileiro. Porque não se fazia mais nada. Era feriado nacional, emquanto a alpha do Cruzeiro andava a libar "una copa" com a fugitiva Estrella Solitaria.



Festas a cada passo. Em toda a parte brasileiros e chilenos, chilenos e brasileiros mesclavam-se em profundo amor fraterno, fallando até, para mais entrarem uns pela alma dos outros, uma linguagem que não era portuguez, nem castelhano, mas tudo misturado, com "ustedes" e "vocês" de catrambias, na babilônia de regosijado esplendor.

Ia-se a um "bar" para um "vermouth" ou uma "kola".

— Está pago.

— Quem pagou?

— La marina.

— Ia-se a uma compra, a um photographo, a um theatro, a um engraxate.

— Está pago.

— Quem pagou?

— El señor alcade.

Ia-se a uma excursão aos montes, ás campinas, a Viña del Mar. Na aquisição de bilhetes:

— Puede pasar.

— Quem pagou?

— El gobierno, señor.

Assim, no Chile vivia-se de graça — ia-se a toda a parte, comia-se, bebia-se, sem dispendio de um peso.

Eram celebres as recepções no Apostadero Naval, no Centro Naval, a bordo dos navios da esquadra; e todos os salões se enchiam do que havia de melhor na terra, sobreludo o elemento feminino, copioso, alegre e do melhor quilate.

De sorte que ao suspender ferro o barco irmão, o cáes era um valle de lagrimas, rebocadores atulhados, coloridos, rumorosos de vivas e de adeuses, arriscavam-se até fóra dos fundeadouros, até onde não havia o perigo de "se marear" aquellas gentilissimas convivas do saudoso bota-fóra.

— Adios, Salú!

— Adios, Xavier!

— Buen viaje, Nelson!

E assim, gritando-nos pelos nomes, ellas lá ficavam, e o vaporzinho ia diminuindo o tamanho, emquanto o oceano para nós ia crescendo, crescendo, cada vez mais volumoso e profundo, e nós pequeninos, microscopicos, ridiculos de tanta audacia, em meio da amplidão do mar e céo.

Tudo passou.

Agora, a gente se lembra do Chile com saudade quando recorda essas doces aventuras e quando lê uma ou outra pagina pintada pela penna de D. Miguel Rocuant.

Tudo por causa de uma historia muito simples, dessas que nem é bom contar, porque matam de saudade.

Era uma vez tres lindas aves, de alva plumagem e luzida ousadia no olhar. Tres gaivotas marinhas nascidas entre os limos e as infractuosidades de penedias visinhas. De tanto que espalmaram azas, já todo o mundo as conhecia e as amava, quando as via entrar porto a dentro, fugindo das lufadas do mar alto para o remanso das enseadas nataes.

Muitas aguas do mundo ellas sulcaram; e mensageiras da paz, levavam ao coração de todas as raças as crendencias da terra de nascença.

Eram bellissimas, ao arrojço cégo de tormentas e vendavaes. Muita vez tiveram que voar de azas fechadas no turbilhão nefando dos cyclones. Muita vez as impávidas gaivotas tiveram que capear como os navios.

Pois eram navios mesmo, tola! Então, leitora, pensavas que eram o que? Eram navios e tinham nome de gente a gaivota — "Baquedano", a gaivota — "Sarmiento" e a gaivota — "Benjamin Constant".

A primeira voltou.

Está connosco, no pouso das nossas aguas. A segunda dá mostra, de quando em quando, aos olhos do universo, a galharda energia de uma raça de nautas.

A terceira... Coitada da terceira! Morreu, ou está a morrer. Quanta saudade ella vae levar no bojo! Como é triste a vida do mar! O oceano é a patria da melancolia. Exhausta de navegar, a fatigada gaivota agonisa.

A outra, então, a gaivota — "Baquedano" veiu assistir-lhe aos ultimos momentos. E logo que chegou e a viu lá longe, abandonada, decrepita, a definhar, aquella ave imponente de outros tempos, poz-se a chorar a sorte ingrata da irmã e a deplorar a ingratição dos homens.

E' a vida.

Mas, alerta companheiros de farra. Ha chilenos no porto. E como outr'ora, "copas" na mão, riso na boca jovial, um aleguá, um aleguá fantastico pela marinha do Chile, pela marinha do Brasil, pelo Almirante Barroso.

— Hurrah!

— Pelo Almirante Pratt!

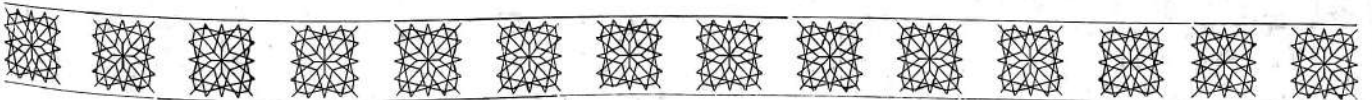
— Hurrah!

— Pelos chilenos!

— Viva!

— "Por los brasileños, caramba!"

Gastao Peralva



Uma visita das arabias...

Caro Pedro Siri.

O nosso amigo M...., desd'aquella visita que fizemos á Escola Naval, anda atravessado commigo. Chamou-me, varias vezes, imprestavel; disse que sou o maior poltrão do mundo e jurou, inabalavelmente, que jamais apparecerei na tua Ilha em companhia delle. Ainda hontem na Avenida, quando esperava o omnibus, avistei-o num bonde. Elle me viu tambem. E pondo a cabeça de fóra, fez um gesto assim de quem vae lançar carga ao mar...

Ora, isso não está direito.

Tu que me conheces, bem sabes que não mereço taes desconsiderações, principalmente da parte de um amigo meu, como o é o M. Lamento o mal entendido — porque esta rusga originou-se de um mal entendido. O M., alem de tudo, deve ser mau psychologo, por isso que a minha sensibilidade delicadissima, o meu sentimentalismo

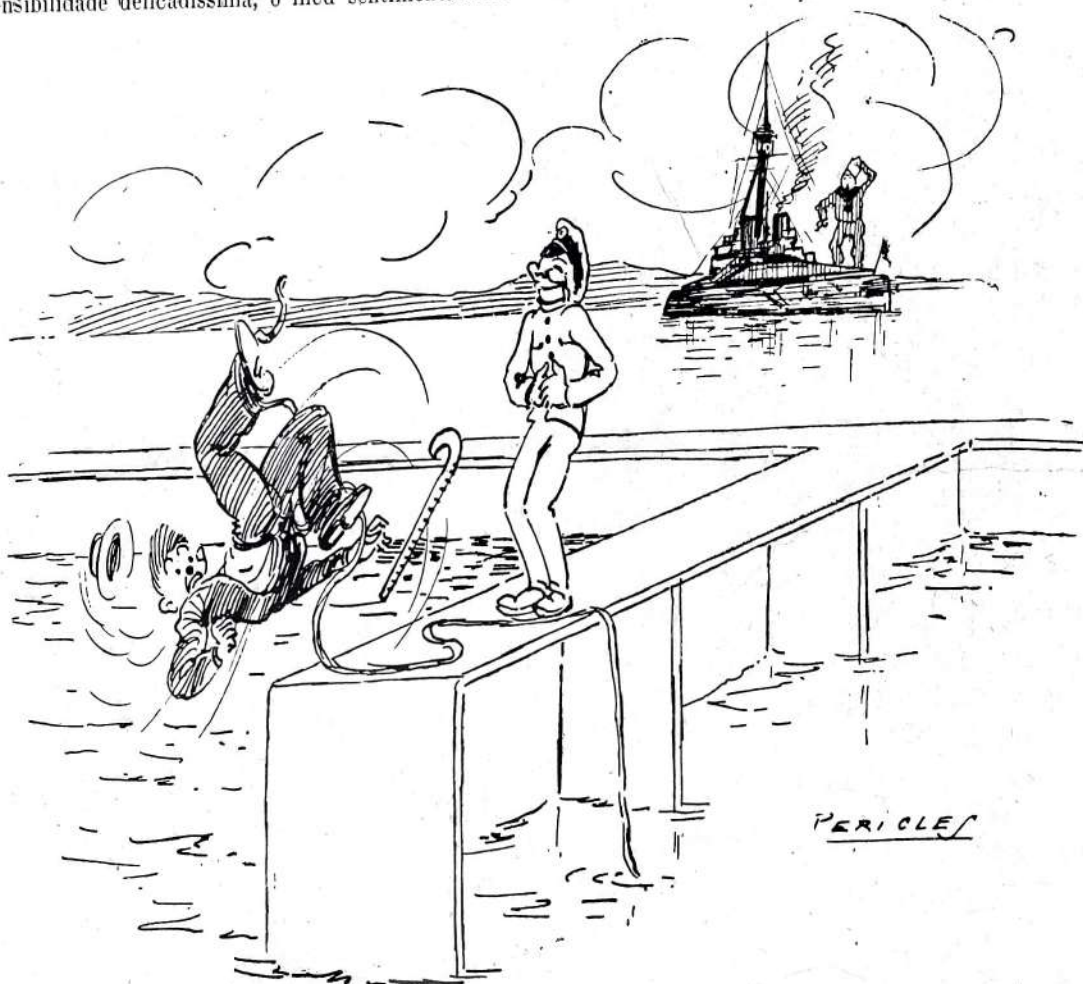
Quando pude considerar sobre os factos, resvalava na pôpa oscillante da "n. 2". Deve ser o nome da embarcação... Pelo menos foi isso que meus olhos divisaram no casco... E era a primeira vez que eu pisava um navio!

Eu devia estar abaixo de zero — gelo nas mãos, gelo nos pés, suores polares percorriam-me todo, o estomago estava-me na garganta! Volto-me á direita, um senhor, que devia ser almirante, a olhar severamente para mim; viro-me para a esquerda, marinheiros encarpitados na prôa a fazerem prodigios de equilibrio!

Ah! Siri! Emoção de mais...

E lá se foi café e tudo para dentro da Guanabara... Como se me absolvessem da forca, subí afinal, harnboleante, a ponte de desembarque da tua encantadora Ilha. Esperavas-nos, radiante.

Mas fizeste mal em me apresentar áquelle teu collega. Um rapaz perigoso... perigosissimo! Bem que lhe surprehendi, de prompto, o sorriso satânico enquanto trocavamos os primeiros cumprimentos. Depois, desgraçadamente, nos separámos. Tu, lá te foste com o M. e os outros. E eu, — que fazer? — fiquei em companhia



— ...estavam presas no que quer de serpente, de tentaculo, de voragem!

extremado, as minhas expansões repentinas e irrefreaveis, são interpretados por elle como symptomas de fraqueza moral, covardia, "mariquismo" e por ahi a fóra...

Confesso que, na visita á tua Escola, fiquei um poucochito nervoso. Entretanto, não cheguei ao ponto de provocar este procedimento do M. Por outro lado, ha que attender ás emoções, Siri, ás emoções...

Sairamos de casa cedissimo. Frio de rachar! Um café ás pressas para não perder a lancha no Arsenal.

Uma correria infernal!

do tal que, mesmo sem me consultar, arvorou-se em meu "cicerone".

Dirigimo-nos, logo, ás aulas. Como fosse feriado estavam desertas e socegadas... Havia bastante liberdade...

— Aqui são as machinas —.

Entrámos. Um temor inexplicavel invadiu-me o ser. Aquillo ali mais parecia um necroterio fantastico que uma aula de machinas. Naquella infindavel collecção de caldeiras, dynamos, valvulas, tubos, fornalhas, motores de ou não explosão, eu nada mais via que gigantescos destr-



ços humanos. Exquisito... Mas essa a minha impressão. E de repente, os meus olhos caíram sobre uma colossal turbina, acreditaram ver salsichas que deviam ser feitas da nossa carne!

O tal teu collega continuava a sorrir...

Sahi esbaforido.

—Então? Não gostou? —

Nem sei o que respondi.

O "cicerone" tomou-me familiarmente pelo braço. Tinha nessa ocasião um brilho singular e fatidico no olhar. — Agora — disse-me elle, mysteriosamente — agora vae ver uma cousa extraordinaria de que nunca mais se esquecerá. —

Puchou-me para outra sala.

O aspecto era menos desconfortador comquanto houvesse alli alguns Canhões...

Senti-me desafogado.

—Temos aqui um córte de torpedo.

Só isto custou uma fortuna! Mas tambem... Admire a perfeição... uma obra prima! —

Emquanto o rapaz fallava apaixonadamente, eu olhava aquella complicação tremenda, não direi como o asno para o palacio... porque o asno talvez não temesse cousa alguma... E o "cicerone" continuava:

—Aqui a camara de ar.

Cincoenta kilos de ar comprimido!

Calcule, este salão não chega a ter um kilo de ar; e aqui, nesta camarazinha, comprimem-se 50!

Assustei-me. E como a explicação promettesse ser completa, sentei por alli.

—Observe o movimento dos helices.

Sentidos contrarios... E tudo eximamente calculado: estabilidade, velocidade, direcção... —

—E a carga? — interrompi, bruscamente, sem consciencia. O rapaz encarou-me entusiasmado.

—Aqui! Algodão, polvora, etc...

E' só tocar... —

Estremeci! Era só tocar...

Que brincadeira...

—Mas, em materia de carga temos tambem boas minas...

Othe... vou lhe mostrar uma....

Infallivel, de effeitos arrazantes, pulveriza um "dreagnouth" em dois segundos, e para tanto basta um empurrãozinho, um sopro...

E o rapaz voltou-se em roda.

—Não é possivel... si estava aqui ainda hontem... — murmurou desapontado. Mas de repente, risonho, e apontando para mim:

—Coincendencia... O senhor está sentado nella... —

Lembro-me do impulso violento que recebi e me lançou de gatinhas! Depois contaram-me que larguei um berro medonho que poz em polvorosa toda a Ilha. Não dou muito credito ás palavras de despeitados... Senti-me projectado, isso sim, ao mesmo tempo que o meu interlocutor soltava a rir desabaladamente!

—Si está descarregada... ah! ah! ah! não era preciso tanto ah! ah! ah! ah!... —

Nisto appareceram os outros. O M. vinha á frente afflicto. Vendo-me cahido, com ar moribundo, tornou-se livido; porque o M. é amigo de facto...

—Pericles! Que foi isso?! —

Eu julgava-me ferido, com os ossos partidos no minimo em 20 ou 30 lugares differentes. Apalparam-me todo....

O rapaz conseguiu então que o ouvissem e explicou. Fôra um susto apenas, nada mais; eu era nervosissimo, que diabo... precisava de um tratamento serio... O M. então fulminou-me com o olhar e desapareceu enfiado...

Que se arranjasse... Tenho eu alguma culpa de ser emocional, Siri, altamente emocional? O M. não comprehende isto, não tem nervos, não tem alma, não tem nada! O meu companheiro fatal, que me não abandonára ajnda e, sollicitamente, me ajudava a tirar o pó da roupa, lembrou-me ahi, uma partida de bilhar.

Era um allivio! Lá nos fomos.

O salão de recreio estava repleto de aspirantes. E havia moças... O M., num grupo dellas, quando me viu entrar, poz-se impaciente e não me tirava dos olhos... Senti que me offereciam qualquer cousa quente; queimei os dedos, os labios; tudo parecia conspirar; era tudo hostile...

Imaginei-me acochado, encurrulado, cruelmente dilapidado; esfreguei furiosamente e distrahido um doce na ponta do taco e não fiz uma carambola...

Nova partida. Deram-me cento e cincoenta em duzentos. Puz a alma nas mãos e consegui fazer cinco pontos; o meu parceiro acabou o jogo numa só tacada. Uma das meninas olhou-me.

Parece que havia queixume, que havia pranto naquelle olhar magnifico...

—Elle bem merece cento e noventa — disse.

Succumbi, suado e tremulo.

A gente começou a sair.

Que era?

Iam visitar a piscina. Alvoroei-me. Não sei que estranha ansia de variedade andava por mim; qualquer cousa de mania ambulatoria... Eu não queria parar mais em lugar algum — e em cada canto, em cada vão, em cada corredor eu via torpedos prestes a explodir, turbinas triturando carne humana, canhões dispostos a rebentar os tympanos e o coração do homem! Eu estava em plena emoção, Siri!

Depois... todos aquelles aspirantes, aquellas meninas lindas, aquelles elegantissimos paisanos não me largavam do olhar... Compreendes... Quando se tem já a sua personalidadesinha... a sua popularidadesinha...

Não foi á toa que eu lancei o meu "Nevrosel"... Lembra-te? Um caso... hein?

Mas chegámos á piscina...

Acabrunhou-me logo aquella agua de um verde escuro, que vinha directamente do mar, atravez das muralhas, com uma pontinha de segredo e horror... A esse tempo, o meu funambulesco "cicerone" approximára-se de mim.

—Se quizer, poderemos, logo mais, tomar um banho.

—E' profundo? — perguntei, procurando mudar de conversa e lembrando-me de que não sabia nadar.

—Poucos metros...

Venha por aqui ver o trampolim —

Seguimos. Era evidente que o meu diabolico companheiro queria pregar-me mais uma peça. Oh! já ultrapassava os limites! Mas dessa vez iria sahir-lhe ás avessas. Bem que eu estava prevenido e, em ultimo caso — bum! — arrumava o marujo n'agua! Avançamos pelo estreito quebra-mar — dum lado a bahia enorme, do outro a serenidade sombria da piscina. Tive um começo de vertigem... Mas era preciso reagir. Demais, um sardo desejo de vingança segredava-me que eu devia seguir até o fim, heroicamente.

O trampolim não me interessou.

Voltámos...

— Quer ver de perto os peixes?

Percorremos uma rampa cimentada.

A água quasi nos lambia os pés.

— Não... não ha tempo... Mas quando apparece um polvo...

— Polvo?!

— Sim, já apanhamos varios...

— Mas é um perigol

— Nada!... pegámo-los na mão...

— Na mão?! Que tal?...

— Ah! Sente-se um mau estar impossivel! O animal é asquerozo, repellente.

A garganta ficou-me entavada! O pavor invadiu-me!

E o rapaz:

— Já leu por certo os "Homens do Mar".... Imagine só os apuros em que se viu o Gilliat... —

Seguiu-se a reavivação da pagina agonizante de Victor Hugo.

Quem poderia resistir a essa evocação?! Ninguem!
Tentei fugir! as pernas desobedeceram-me; estavam presas no que quer de serpente, de tentaculo, de voragem!
As más linguas affirmam que o berro que soltei chegou a alarmar tambem a guarnição do "S. Paulo", um quarto de milha distante de nós...

Desa vez não sei como contestar... Porque ao resvalar fragorosamente para dentro da piscina, eu já estava desmaiado.

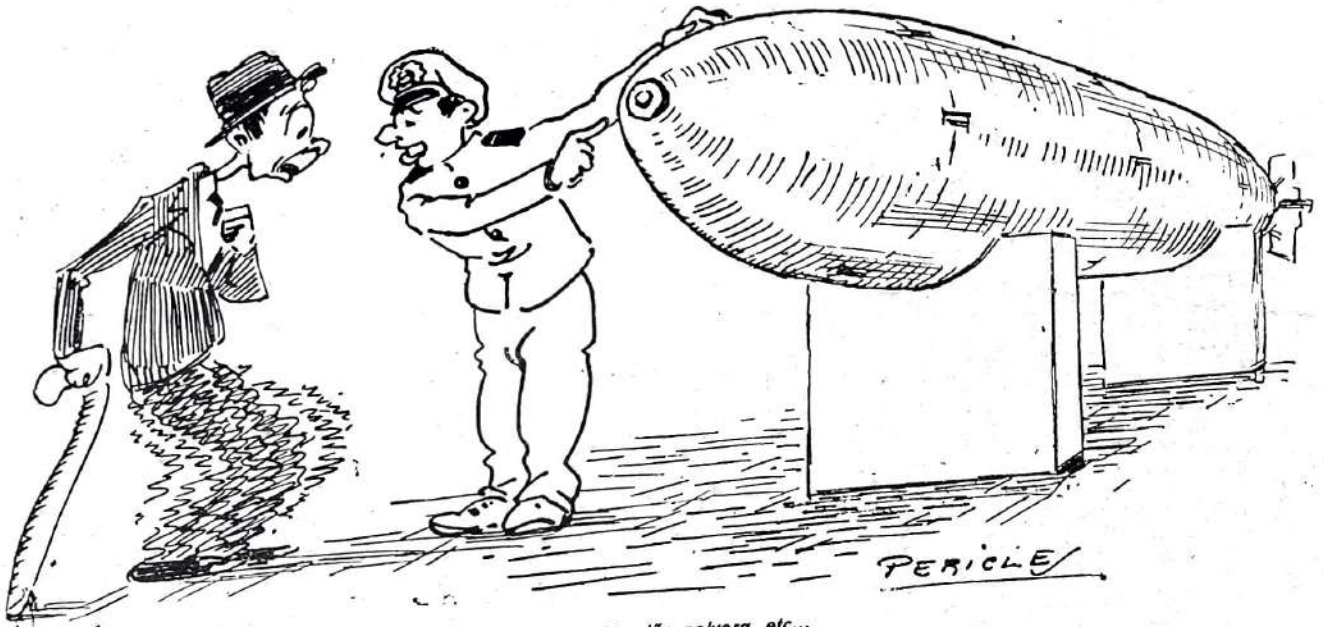
Vim a saber, depois, que o monstro que tão traiçoeiramente me assaltára, era um cabo, um simples cabo que por alli ficára abandonado e onde tropecei.

Mas, que queres, amigo?

A emoção... a minha grande emoção do momento.

O M. não me quiz ouvir, não me deixou explicar e anda agora quebrando esquinas quando me avista. Como vês, a cousa é facil de se comprehender....

Se demovesses o meu amigo do casmurrismo em que anda....



— Aqui! Algodão polvora, etc...
É só tocar.... —

Tive impetos de sahir dalli aos saltos, sacudindo-me todo, desfazendo-me da roupa, até!

Sentia pelo corpo uma cócega atróz que me eriçava os cabellos.

Foi quando o "cicerone" avançou para mim, com ambas as mãos crispadas á altura da cabeça e soltou este horror:

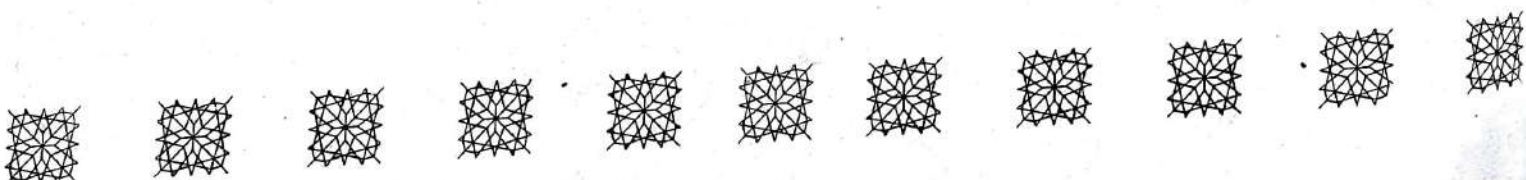
— Sente-se alguem, completamente enleiado, asphyxiado, um sem fim de ventosas gosmentas a arderem por sobre a pelle, numa sucção lenta, fria e fatal... —

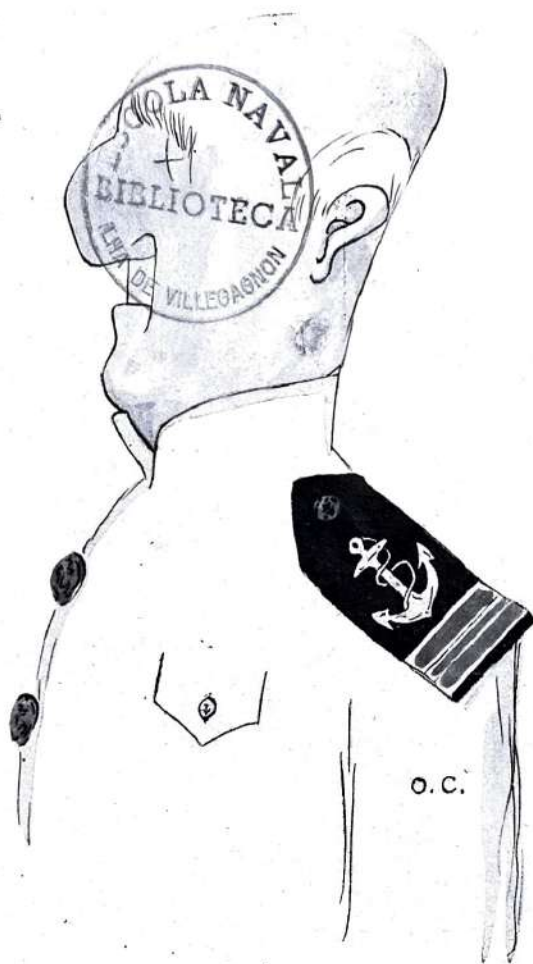
Peço-te encarecidamente e, nisto resume-se o ponto principal desta carta.

Do teu

PERICLES

P. S. — Emquanto o "tal" estiver na Escola Naval, não irei visital-a por forma alguma! Ahí vão os "flagrantes" que te prometti.





O. C.

Na galeria illustre do paiol
 É o mais patasca que ha por esta zona,
 Pois abre, ao vento, á calma, á chuva, ao sol,
 Um nariz que parece bujarrca.

Para chamar a taifa brincalhona
 Inventou um feliz "fire-control",
 Com cigarra, campainha, "foot-ball",
 É um gongo adicional de... dar taponal

Apezar de "alcançado"... pelos annos,
 Tem a alma moça e sulca os oceanos
 Fazendo inveja aos proprios tubarões.

Quanto a "cruzeiros", mostra-se contrario,
 Pois pelo seu systema monetario
 A moeda menor vale "trilhões"!

O. C.

ESPADAS & ESPADINS

O Guarda-Marinha Eugenio Gomes Ferraz foi sempre, durante seu longo estagio no posto de aspirante, o homem das vantagens.

Prometter era com elle: — assim que terminasse o curso da Escola iria passar três menses no harem dum seu amigo turco, de nome Abdul-Suzuf (depois descobriram que se tratava de seu fornecedor a prestações...); um mês na California no "chateau" do William Babcock e se lhe sobrasse tempo, o dedicaria a uma visita á residencia de Verão do Poggi:.. em Pirapóra.

A turma já andava indignada com os saques do Ferraz.

Até que um dia elle surgiu com a nova de que iria estudar engenharia, a conselho de uma carotomante conhecida.

Foi quando o Heck, no auge da indignação se desabafou:

— Qual Ferraz! — Você com geito para engenheiro!

Veia de engenheiro teve seu pae, conseguindo equilibrar essa sua cabeça 64 num pescoço 32.

E saíu satisfeito.

×

Saíu o Ferraz da Escola e passou o "serviço" para o Poggi... que, positivamente é um excellent substituto.

Estavam conversando numa roda, Poggi, Souto, Cavalcanti, Kahl e Lauro. O Poggi já de vento em pôpa nos "saques" e o "bloco" vendo até onde aquillo iria, quando elle se saíu com esta:

— Ha mzsas presenteci uma garota com uma caixa de bonbons que custou 240\$!

— Quanto? — indagou o Cavalcanti já "queimado".

— 240\$! Mas tambem eram bonbons francêses. E o Cavalcanti fulo de raiva:

— Olha, Poggi. Até hoje tenho engulido teus "balões", por uma questão de delicadeza. Esse, porém, não ha educação alguma que m'o faça aceitar. Tem paciência!

— Mas a caixa era de laca japonêsa!

— Nem que fosse de ebano do Lybano, Poggi. E o Poggi amarello, não encontrando saída:

— Olha, Cavalcanti, se você não quizer acreditar não acredite e vae para o inferno.

Ao que o Mario respondeu:

— Está direito Poggi, prefiro mil vezes ir para o inferno a acreditar nessa tua historia dos chocolates...

×

No convescote ultimo a bordo do "Biguá" o Tenente X andava "torpedeando" terrivelmente todos os Aspirantes para levá-los a dançar com umas creaturas "pra lá" de horriveis.

Aliás elle no nosso meio já é conhecidissimo por duas cousas: bello "torpedista" e assombrosamente feio.

Depois de fazer varias victimas elle avistou o Souto que ia passando distrahido dirigindo-se pela 5ª vez ao buffet.

Zás! Largou-se para cima d'elle e apresentou-lhe um interessante "torpedo", que alem de medonho, não dançava "nickel".

O Souto, tremulo, pallido, encabulado, saíu empurrando a jovem que era de uma loquacidade terrível.

Emquanto dançava elle planejava uma vingança á pequena, até que quando iam dançar pela trillionesima vez elle lhe perguntou:

— A senhorita é parenta do Commandante X?

E ella amavel e curiosa:

— Não. E por que me pergunta isso?

— Por nada.

E fingindo-se distrahido:

— Acho-a tão parecida com elle...

A pequena atirou-se nagua...

×

Ha na Escola Naval três premios, a saber: Greenhalg, para o Aspirante de curso mais brilhante; Faraday, para o melhor em electricidade e Conde de Anadia para aquelle que possuir melhores aprovações durante o curso.

— A verdade, porém, é que esses três não abrangem todos aquelles que de algum modo se salientam na vida escolar e daí ter surgido a proposta do premio Alberto Lopes para o Aspirante que durante os quatro annos de curso se especialisar na arte do "saque" ou da "mentira".

Mentira não! O "sacador" não é um mentiroso vulgar que só deseja auferir lucros illicitos! Não! O "sacador" é um individuo que já nasce com o microbio do "balão", do "saque". Elle só age com o fim de se mostrar como heróe num caso de amor, de valentia, habilidade ou monetario. E é só.

E' um vicio que não tem possibilidade de ser dominado.

Está elle numa roda.. Conta-se um caso verídico e elle logo "bóla" um outro mais interessante que o citado e assim por diante.

E' louvavel a idéa da creação desse premio e se ella vingar será uma pallida homenagem a quem lhe deu o nome, pois que em verdade elle é uma notabilidade... no saque.

Na ultima apuração de pontos obteve-se a seguinte classificação: 1º. lugar, José Pinto da Silva, campeão da Tijuca com 16.638 pontos; Poggi de Araujo, campeão invicto do Rio Grande do Sul, com 15.327 pontos; Milton Lopes, campeão de Pirapóra, com 12.390 pontos; João Baptista Vianna, campeão durante 6 annos do Collegio Militar, com 10.419 pontos; Norton Boiteux, campeão peso-mosca do Sul do Brasil, com 9.888 votos; Duque Estrada, com 8.177 pontos e outros mençs votados...



A fama na Marinha é lei. E todo aquelle que adquirir uma, justa ou injusta, como Aspirante, morre como Ministro da Marinha, com ella em vigor.

Quase sempre a fama nasce de um caso banal. O Aspirante que cria a de menino prodigio, adeus, está feito...

Em compensação o que obteve a de vadio, (safa!) ou "tarado", morre como Almirante "touteira".

Dentre as fomas mais em voga na nossa Marinha ha as de "crente" (individuo que leva tudo a sério), "patesca" (que tem muito gosto pela vida do mar), "marambaia" (farrista), "tesa" (muito exigente), "urso" (???), "couraça" (que está compenetrado que é... soluvel nagua... e que portanto não toma banho); "chupa" (que não faz nada e vive a chupar o sangue dos outros para viver...) "corredor" (bajulador); "bachanal" (inverso de "tesa") "lepra" ou "máo-geito" (que tem a habilidade de não ter habilidade para nada) "saccador" (mentiroso), etc.

A peor de todas, porém, é a de "pesado"!!! Pucha! O individuo que espalharem que dá "peso", "mala suerte" ou "guigne" está perdido. Nem se póde falar nelle que logo todos "isolam". E ha varios isolantes: fazer uma figa com a mão, um para-raios em "aigrette" com os dedos ou um aperlão no olho esquerdo. São infalliveis...

O Kahl, por um motivo inexplicavel, foi incluído nessa ultima classe, que com o Euphrosino,

Vandick, Atualpa, Clovis, etc., formam quase um quadro á parte na Marinha.

E foi por tudo isso que a turma do 3º anno prorompeu em gargalhadas quando o lente de Hygiene Naval lendo uma apostilha sobre aguas polaveis disse com emphase: Agua com "cal" é synonimo de pesada.

×

O Alfredo de Moraes Filho, mais vulgarmente conhecido por uma das autonomasias Figaro, Fédoca Navalhada, Alfredinho Gillette, Clódion Cabelludo, é o sujeito mais afobado da America do Sul.

Certa vez fazia elle uma prova de Marinharia do 2º anno.

Das 3 questões dadas elle já se havia certificado de que estava no "escuro" nas duas primeiras. Restava-lhe a terceira que assim rezava: Um navio á vela, navegando com amuras a bombordo, avista pela prôa um outro á vela navegando num rumo apposto ao seu.

Qual a manóbra a fazer o primeiro para evitar um abalroamento?

O Moraes pensou um pouco. Quando estava quase "bolando" a questuo, entra na sala o Arsellino gritando: "Commandante, term inou o tempo!"

E o Moraes no auge da afobação lançou em letras garrafaes:

O 1º dos navios deverá dar atrás a toda força E respirou satisfeito...

ISOLADO

Alfaiate Civil e Militar

A. L. OLIVEIRA

Rua 7 de Setembro, - 1º andar

(Entre Avenida Rio Branco e Rua Gonçalves Dias)

Telephone Central 6247

Rio de Janeiro



Submarinos



PONTO de partida da idéa do submarino segundo nos affirma Aristoteles, vem dos tempos de Alexandre o Grande e Bacon, outra autoridade, no assumpto nos diz que Carlos Quinto tambem se interessara por este estudo. A partir porém do seculo XVI é que se torna possível a historia documentada desta evolução dos investigadores que chegaram a construir ou, que pensaram em fazel-o, mas tudo estava ainda em estado embrionario.

Cita-se porém entre os que mais sobresahiram os nomes: do inglez Bourne em 1580, do hollandez Vandreded em 1620, dos francezes — les Pères Mersennes e Fournier em 1630 e 1640 e De Sou em 1653 e os dos inglezes Symons e Day em 1747 e 1773.

A idéa da navegação submarina é, pode-se dizer, quasi tão remota quanto a da aviação. Percorrer os ares como os passaros ou explorar o abismo do Oceano misterioso constituiram sempre uma cogitação humana não obstante os perigos e difficuldades que uma e outra pesquisa sempre apresentou na concretisação deste maravilhoso ideal.

Os primeiros lampejos da idéa de voar e de submarinar (se nos permitem a expressão) não lograram exito pelas difficuldades insuperaveis do desconhecimento de um motor apropriado. Por este motivo, Lilienthal e Adder, e todos os precursores se viram tolhidos nos seus vôos de imaginação.

A materialisação da idéa Bushnell só se realisa em 1776, quando pela primeira vez, um submarino ataca outro navio.

Coube ao americano David Bushnell, pae da navegação submarina, como lhe chamam os americanos, a gloria de ter construido o submarino com o qual fez atacar uma fragata ingleza que estacionava em frente ao porto de New-York.

Este submarino continha muitos órgãos que têm sido conservados nos modelos que surgiram com a evolução. Notavam-se dois tanques de lastro com as respectivas bombas para a manobra da regularisação da agua; um peso de segurança na parte inferior para ser largo em caso de necessidade, uma helice propulsora, uma instalação para fixar uma mina sobre a carena do navio inimigo e finalmente a helice vertical na parte superior para fazel-o mergulhar.

A forma exterior se assemelhava a um ovo, coração ou talha.

Outro americano — Robert Fulton — um dos inventores do navio a vapor, em 1801 vê os seus planos para a construcção de um submarino, aprovados pela commissão julgadora composta por Bonaparte; e assim a França constróe o submarino — "Nautilus".

Este navio tinha a forma de um ellipsoide.

Seu comprimento era de 6m,48 e seu diametro media 1,94.

O casco fora construido para resistir a uma pressão correspondente a 8 metros d'agua.

A propulsão á superficie era a vela cujo mastro se rebatia quando ia mergulhar-se e dava 2 a 3 milhas. Quando mergulhado era impulsionado por uma helice cujo motor era a força humana.

Para mergulhar se fazia admittir agua nos tanques de lastro situados na parte inferior e se regulava a profundidade por meio de um par de lemes horizontaes.

Uma provisão de ar comprimido de cerca de 15 kilogrammos garantia a renovação do ar e como a segurança tinha dois pesos sob a quilha que se poderia largar em caso de accidente para emergir rapidamente.

Neste modelo appareceu pela 1ª vez o leme horizontal até hoje em uso.

BAUER

Quando a esquadra dinamarqueza bloqueava em 1850 os portos allemães, um official de artilharia William Bauer, bavariano de nascimento, constróe sob sua direcção no arsenal de Kiel o submarino "Brandtaucher" — o mergulhador marinho — todo de ferro com 8 metros de comprimento por 1m,85 de largura e com uma altura variavel entre 2m,50 e 2m,70, deslocando 35 toneladas. Este submarino rompeu-se a 18 metros de profundidade, escapando-se milagrosamente Bauer e seus dois companheiros. A originalidade deste typo estava no modo de mergulhar; uma vez obtido a quasi annullação de sua fluctuabilidade pela admissão d'agua nos tanques de lastro, se fazia mover um peso cursor, para vante e o submarino descia obliquamente de proa. Repondo-se o peso a meio o submarino descia tomava a posição horizontal e navegava immerso na profundidade que havia attingido. Movendo-se o peso para ré a proa se levantava e o Mergulhador de Bauer voltava a superficie obliquamente.

Mais tarde, em 1855 Bauer construiu na Russia um outro submarino cuja innovação consistia em um compartimento que permittia a um esca-phandrista sahir do navio quando immerso. Esta disposição, diz M. Laubeuf, foi apresentada como uma novidade pelo americano Lake, 30 annos mais tarde.

BURGOIS E BRUN

O Almirante francez Burgois e o engenheiro Charles Brun fizeram construir em 1862 em Rochefort um submarino que lançado no anno seguinte ao mar não correspondeu a expectativa, attribuido-se o seu insuccesso ao motor que era de ar comprimido. O seu deslocamento era de 453 toneladas.

SUBMARINOS AMERICANOS DAVID

Por ocasião da guerra da Secessão nos Estados Unidos da America do Norte, o partido dos Estados do Sul fez construir uma serie de pequenos submarinos no decorrer dos annos de 1862 a 1864. Estes navios eram feitos de ferro e tinham o comprimento de 15 a 20 metros por 2,5 a 3 de largura.

Um dos primeiros typos navegava a vapor a superficie e por occasião do ataque submergia parcialmente. Um outro modelo era feito para mergulhar totalmente e a propulsão se fazia a mão por meio de 8 homens que accionavam a manivela que commandava a helice.

Um dos navios do primeiro typo conseguiu atacar a 5 de Outubro de 1863 um dos couraçados do partido do Norte mas as avarias soffridas pelo navio atacado não cõrresponderam a perda total do navio atacante.

A 17 de Fevereiro de 1864 um submarino do segundo typo consegue atacar com resultado o navio "Housdtonic" que foi a pique mas ainda desta vez o pequeno submarino submerge para sempre.

DRZEWIECKI

Em 1876 o engenheiro russo Drzewiecki constróe um submarino semelhante ao do typo Holland destinado a conduzir um homem apenas, o qual accionava os pedaes que fazia girar a helice.

Em 1879 o mesmo engenheiro constróe para o governo russo um grande numero de submarinos com 6 metros de comprimento por 2,50 de largura. Estes eram accionados de modo analogo aos primeiros com uma guarnição de 4 homens que lhes asseguravam uma velocidade de 3 milhas. Mais tarde ainda o citado engenheiro consegue melhorar o seu submarino empregando um motor electrico movido por accumuladores e obtem assim 4 milhas de velocidade.

NORDENFELT

Em 1884 este engenheiro auxiliado por M. Garrett concebeu seu primeiro submarino a motor thermico utilisado, quer na navegação a superficie como na immersa e bem assim destinado a lançar torpedos automoveis e não a depositar somente as minas como até então se fazia. Este submarino segundo nos informa Charles Radigner foi construido em Stockolm e seu armamento se compunha de um pequeno canhão Nordenfelt e de um tubo lança-torpedo Whitehead collocado a vante na parte exterior do casco.

GOUBET

Ao tempo em que Nordenfelt havia vendido seus privilegios a firma Barrow Shiphbuilding C. em 1887 e que a iniciativa particular na Inglaettra proseguia o seu estudo sobre os submarinos, na França M. Goubet desde 1885 fizera construir seu submarino.

A convite do Ministro da Mariha, M. Goubet constróe um segundo modelo com 8 metros de comprimento. Seu armamento era de dois tubos para lançamentos de torpedo Whitehead. A fonte de energia era constituida por uma bateria de accumuladores e um tubo optico permittia o navio se guiar quando submerso.



LE NAUTILUS DE CAMPBELL ET ASH

Estes senhores em 1855 fizeram a construcção de um submarino de 20 metros de comprimento por 3 de largura e 4 de altura. A novidade neste typo consistia na variação de volume por meio de pistões que sahiam ou entravam no casco conforme a manobra interior.

WADDINGTON

Em 1866 Waddington constróe perto de Liverpool um pequeno submarino, cujo fito principal era tornal-o transportavel. Seu peso porem excedeu um pouco o esperado e afinal não correspondendo ao fim a que se tinha em vista, foi esquecido.

PERAL

A Hespanha tambem pagou o seu tributo nas pesquisas sobre a navegação submarina. Em 1887 foi lançado do Arsenal de Caraca um submarino construido conforme os planos do Tenente de navio Isaac Péral. Seu deslocamento era de 87 toneladas, dispunha de 2 motores electricos e como armamento tinha um tubo interior para lançamento de torpedos Schwarzkopf. Esse navio apresentava defeitos o que era natural, por ser o primeiro a ser construido na Hespanha. Péral projectava construir um segundo de 1.200 toneladas, o que não foi levado a effeito por haver surgido um desacordo entre o inventor e a comissão encarregada de acompanhar os trabalhos.

CONCLUSÃO HISTORICA

Com os nomes dos principaes inventores e uma ligeira noticia a respeito da primeira etapa da navegação submarina, notamos que Bushnell constróe o 1º submarino que ataca. Com Fulton surge no velho continente o submarino e apparece pela 1ª vez o torpedo. Com Bauer se intensificam as experiencias dos submarinos. Burgois e Brun substituem a força humana pelo motor a ar comprimido. David obtem a primeira victoria da nova arma pondo a pique varios navios. Drzewiecki inicia a electricidade no estudo da navegação submarina. Nordenfelt applica o motor a vapor e inaugura o torpedo automovel. Goubet revive na França o ardor pelos submarinos. Campbell e Ash procuram imitar a natureza com a tentativa de immersão pela variação do volume. Waddington traz consigo a idéa do transporte facil a distancia, emquanto Péral na Hespanha, com a visão clara e nitida procurava para a sua patria um meio de defender as suas cobiçadas colonias.

A infancia do submarino muito deve aos nomes que acabamos de citar. Os órgãos essenciaes estão firmados na construcção dos submarinos. Desta época em diante, como veremos, os progressos são rapidos na navegação submarina e chegam a ponto de trazer para a historia dos nossos dias, os feitos extraordinarios dos submarinos allemães na grande guerra mundial.

Segunda phase da evolução da navegação submarina

Com o emprego dos motores electricos em 1886 surgio uma nova era de real progresso para a



navegação submarina. O governo francez, como estudo, faz construir o "Gymnote" e em seguida o "Gustavo-Zedé" que foi o primeiro submarino propriamente militar.

Entre o apparecimento do primeiro e do segundo destes navios, houve nos Estados Unidos da America do Norte um ensaio sob os auspicios de Mr. John P. Holland que fez construir o "Fenian Ram" em 1877.

Em 1890 o governo americano ordenou a construcção do primeiro submarino para a sua marinha de guerra o qual se denominou "Holland" e cujo casco tivemos o ensejo de ver na Escola Naval de Annapolis. Por este tempo, apenas tres annos antes o engenheiro sueco Mr. Nordenfellt construiu na Inglaterra, para o governo turco um submarino que teve o seu nome.

A França, no periodo de 1897 a 1899, fez construir sete submarinos conhecidos pelos typos: Morse e Farfadet, sendo que estes já eram dotados de periscopio.

O governo francez fortemente empenhado no progresso da construcção dos submarinos estabeleceu um premio de 40.000 francos para o autor de

Adder, á varias marinhas, laes como: ingleza, russa, japoneza, hollandeza, etc.

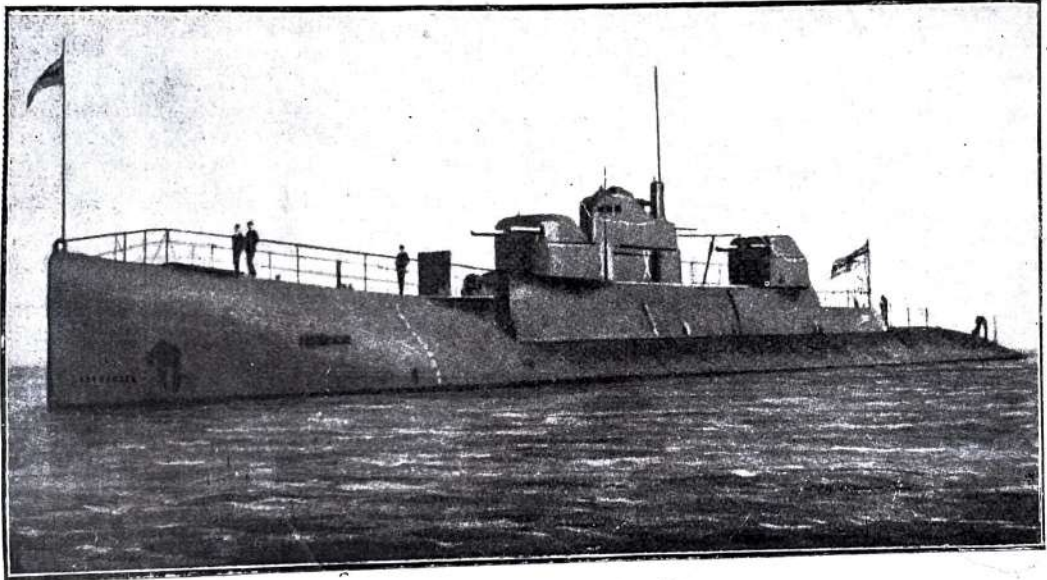
Em 1906, surge nos Estados Unidos um novo typo, o Lake.

Generalizada a construcção de submarinos em varios paizes, a Inglaterra então afinal em 1901 se decide (já possuidora da experiencia alheia) a construir tambem seus submarinos e isto graças a M. Arnold Forster que no Almirantado havia vencido todas as resistencias.

Os primeiros submarinos inglezes foram construidos nos estaleiros Vickers, em Barrow, sob os planos americanos do typo Adder. Em 1904 a Inglaterra fazia construir mais 10 submarinos da classe B e no anno seguinte iniciava a serie C com 38 navios tendo o deslocamento de 318 toneladas cada um.

A Italia que desde 1891 iniciara as construcções com o "Delfino" imita a Inglaterra e em 1905 faz construir varios submarinos do typo Glauco sob os planos do engenheiro Laurenti.

Na Allemanha, Von Tirpitz retarda as construcções dos submarinos sob pretexto de serem engenhos puramente defensivos, mas quando o typo



O Cruzador Submarino X1

um projecto que satisfizesse a uma serie de exigencias. O engenheiro Laubeuf apresenta então os planos do "Narval" que foi o primeiro submersivel. Este navio tinha 34 metros de comprimento e o deslocamento maximo de 200 toneladas. Tinha 4 tubos para lançamento de torpedos e um raio de acção de 400 milhas a 8 nós por hora com motor a vapor e 40 milhas a 3 nós horarias quando submerso a motor electrico.

Os progressos constantes da construcção naval e principalmente os estudos comparativos entre o typo submarino e o typo submersivel conduziram o governo francez a opinar pelos submersiveis, fazendo construir logo 18 do typo Pluviose em 1905 e mais 16 do typo Brumaire no anno seguinte. Estes navios deslocavam quando imersos totalmente 550 toneladas. Os do primeiro typo tinham a velocidade de 12 milhas e os do segundo 13 milhas.

Por esta occasião os americanos que acompanhavam de perto os progressos da França fazem construir varios submarinos do typo Holland entre o periodo de 1901 a 1907. Uma companhia americana fornece por esta época submarinos do typo

submersivel evoluído torna esta classe de navios capazes de agir offensivamente, Von Tirpitz faz iniciar em 1903 as construcções em Kiel e lança em 1905 o "U-1" que foi o primeiro submarino allemão e que se assemelhava aos francezes "Sirene e Antigrette".

Terceira phase da navegação submarina

A França que até 1916 mantinha o primeiro lugar entre as nações que possuíam submersiveis, lança ao mar o "Armide" com 400 toneladas em 1912. Este navio dava 17 milhas a superficie e 11 quando mergulhado.

Os americanos, em 1914 lanpam o "M-1" deslocando 630 toneladas com um raio de acção de 550 milhas.

A Inglaterra neste mesmo anno lança os da classe F com 1200 toneladas de deslocamento com 18 milhas a superficie e 12 quando submerso.

A Allemanha faz construir innumerous submersiveis entre os quaes o U-9 e o U-16 que tomaram parte saliente nas operações contra a costa ingleza. Estes navios tinham um deslocamento maximo

de 300 toneladas. Sua velocidade a superfície era de 12 milhas e 9 quando imersos. Tinham um raio de acção de 1200 milhas a superfície e de 60 milhas quando imerso, a razão de 6 milhas horarias. Podia atacar com 3 torpedos.

De 1913 a 1914 a Alemanha que já contava 34 submersíveis, inicia a construção de mais 21 com o deslocamento de 980 toneladas cada um. Estes submersíveis dispunham de 4 tubos para lançamento de torpedos e comportavam 8 torpedos de 500 milímetros. Os primeiros destes navios estavam quasi promptos quando terminou a guerra.

O Japão possuía apenas 15 submersíveis em 1914.

O nosso Brasil havia encomendado em 1913 os tres submersíveis da classe F com o deslocamento maximo de 300 toneladas, a sociedade Fiat da Italia, os construiu sob os planos do engenheiro Laurenti.

Com relação ao nosso paiz é opportuo aqui mencionarmos o que lemos no "The Naval Annual de I. A. Brassey" de 1902 a pagina 154: "O senhor Mello Marques, da marinha de guerra do Brasil, inventou um novo typo de submarinos que foi experimentado em 1901 num modelo em presença do Presidente da Republica, Ministro da Marinha e outras autoridades. Outro typo de submarino foi desenhado pelo Engenheiro Machinista Jacintho Gomes, e o Ministro da Marinha nomeou uma comissão sob a presidencia do Almirante Wandenkolk para dar parecer sobre ambos os desenhos".

Um outro inventor patricio, o Engenheiro Naval E. Julio Hesse logrou ver o projecto de seu submarino aproveitado pela casa allemã "Krupp" e pela ingleza Fairfield, a primeira das quaes chegou a propor a construção de um submarino do typo "Hess-Germania", conforme lemos em uma tradução do trabalho do senhor Laurence Spear, feita pelo Commandante Frederico Villar, consignada a pagina 122 do referido trabalho.

Quarta phase da navegação submarina

Esta época começa com as construções de 1914 até os nossos dias. A experiencia da grande guerra influiu de modo bem diverso sobre a construção dos submarinos das diversas potencias navaes.

Das potencias maritimas a que mais tirou partido dos submarinos foi sem duvida nenhuma a Alemanha.

O Contra Almirante Sims Commandante em Chefe das Forças Navaes Americanas em Operações Navaes na Europa, na grande guerra diz em seu livro a "Victoria sobre o Mar" escripto em colaboração com Burton e Hendrick: "apenas chegado a Londres o almirantado britanico me fez sciente dos verdadeiros estragos feitos pelos submarinos allemães e que não tinham sido divulgados pela imprensa. Os documentos revelavam um feito de tal ordem apavorante que, si a destruição terrivel da tonelagem ingleza não cessasse, a capitulação do Imperio Britanico seria um facto dentro de cinco mezes".

O mesmo livro a pagina 54 diz em um trecho da mensagem confidencial dirigida por Sua Exa. o Senhor Embaixador Americano Page e Suas Exs. Senhores Secretario de Estado e Presidente da Republica: "Os successos crescentes dos submarinos allemães são, a justo titulo, considerados

como muito alarmantes. Soube de fonte official que durante a semana de 15 a 22 de Abril, 88 navios alliados ou neutros duma tonelagem total de 237.000 toneladas tinham sido postos a pique".

A Alemanha de 1914 a 1918 tinha: 168 submarinos guarda-costas dos quaes apenas 12 não tinham sido acabados, 112 submarinos de pequeno cruzeiro, sendo que 22 não concluidos, 23 submarinos para grandes cruzeiros, dos quaes 11 não terminados.

Ao iniciar a guerra e até 1914 tinha a Alemanha 60 submarinos, contando com os que se achavam em construção e ao terminar a guerra em 1918 este numero tinha sido accrescido de mais 134. Durante a guerra tinham sido postos nos estaleiros em construção 377 submarinos.

Destes submarinos, 200 foram destruidos pelos alliados durante a guerra e os demais tiveram a mesma sorte nos proprios estaleiros.

As principaes potencias até abril de 1921, segundo nos informam M. Laubeut e H. Stroh, tinham os seguintes numeros de submarinos:

Estados Unidos — 133.

Inglaterra — 120.

Italia — 57.

França — 54.

Japão — 50.

Concluindo diremos que a construção dos submarinos tem feito enormes progressos nos ultimos tempos e a variedade de typos tem se mantido não obstante ir se accentuando cada vez mais a tendencia para se fixar em 3 especies somente, a saber:

1º — O submarino de cruzeiro cuja tonalagem se fixa em 1.000 toneladas approximadamente e tem como exemplo, o U-81 allemão e o americano Schley.

2º — O submarino guarda costa de 600 toneladas em média, taes como: o francez Bellone, o allemão U-B 48 e a classe "O" dos americanos.

3º — Submarinos porta-minas com 800 toneladas e de fraca velocidade.

Ha, entretanto, submersíveis com a denominação de cruzadores submarinos que têm grandes deslocamentos. Entre estes temos noticias dos inglezes do typo K de 1880 toneladas com a velocidade de 3 milhas a superfície e com o deslocamento de 2.650 toneladas quando imerso. Os inglezes da classe de 1924 com a tonelagem comprehendida entre 2.780 a 3.600 toneladas e o X-1 com 106 metros de comprimento, 9 de boca e 5 de calado, podendo dar 31 milhas a superfície e 10 quando imerso, dispondo de 4 canhões de 137 m/m; os allemães da classe UB9 a U 142 que deslocavam 1930 toneladas e tinha um raio de acção de 7.600 milhas a 9,7 nós a superfície e 80 a 90 milhas a 5 nós quando imersos; os americanos typo-"fleet" que devem deslocar a superfície — 2000 toneladas com 2 canhões de 152 m/m, um de 76 m/m contra-aviões, 6 tubos lança torpedos com 15 torpedos de 53 m/m, com grande raio de acção e velocidade moderada.

Para terminar, aqui consignamos, para regosijo nosso, o lançamento na Italia a 11 de Junho, de um submersível para a nossa marinha cujas características entretanto não conhecemos mas que devem corresponder as dos melhores typos em uso nas principaes marinhas.

Olavo Coutinho Marques
Capitão de Fragata Professor

COMPRE HOJE MESMO

Um lote de terreno á prestações modicas na

COMPANHIA BRASILEIRA DE IMMOVEIS E CONSTRUÇÕES

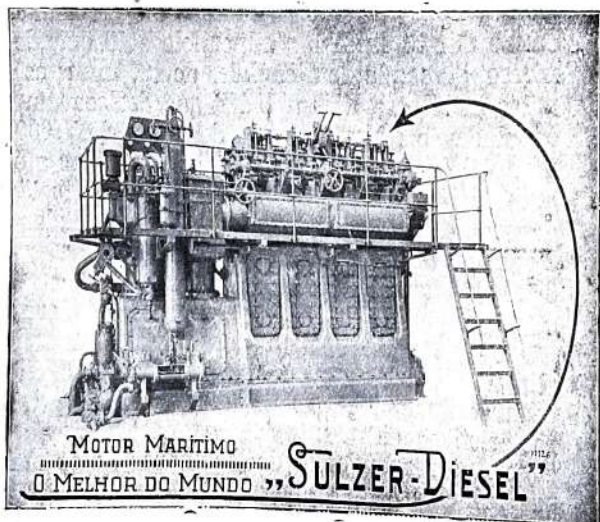
48, AVENIDA RIO BRANCO

*V. S. fará uma economia forçada e valorizará o seu dinheiro,
adquirindo um bem que aumenta de preço diariamente.*

*Terrenos em todos os bairros, em ruas calçadas, illuminadas
e esgotadas.*

SOCIEDADE Commercial
e Industrial **SUISSA**
no Brasil

REPRESENTANTES DA FABRICA



**ENGENHEIROS,
CONSTRUCTORES, IMPORTADORES**

SULZER

MOTORES - DIESEL

MARITIMOS E ESTACIONARIOS

DE 20 A 12000 H. P.

BOMBAS CENTRIFUGAS.

MACHINAS FRIGORIFICAS.

RIO DE JANEIRO

**Rua S. Pedro N. 14
Caixa Postal 1775.**

DIAS GARCIA & COMP.

23 - Rua Visconde de Inhaúma - 25

RIO DE JANEIRO

Grandes importadores de ferragens em geral, louça esmaltada e estanhada, tintas, oleos e vernizes, carbureto, correias, aço ferro, metaes, tubos, vigas, chapas pretas e galvanisadas, corrugadas e lisas, folhas



de flandres, enxadas, arame farpado e liso, productos chimicos para fins industriaes, artigos para a lavoura, e construcções, trilhos e materiaes para estrada de ferro, marinha e officinas.

Cimento das reputadas marcas:

"Urca" "Jupiter" "Radiant"
e "Santa Cruz"

Cessionarios do coalho para
leite marca :

"ESTRELLA"

Agentes da dynamite de maior força
e segurança nacional

"Stygia" e da "Nobel" alemã

Depositarios do Sarnol "TRIPLE FLUIDO". — Distribuidores dos lubrificantes "VEEDOL" para automoveis e lubrificantes industriaes da

TIDE WATER OIL EXPORT CORPORATION, NEW-YORK

Depositos e Secção de venda de ferro nos Cães do Porto :

AVENIDA VENEZUELA, 166/172

Caixa do Correio 246

AVENIDA BARÃO DE TEFPE' 26/40

Telephone Norte 4050

End. Teleg. "GARCIA"

FONSECA, ALMEIDA & C.

Importadores e Exportadores

FERRAGENS, TINTAS, VERNIZES, OLEOS, LUBRIFICANTES, MATERIAES DE CONSTRUCCÃO, TUBOS, GAXETAS, CORREIAS, CABOS, MAÇAMES, METAES, ETC.

Material para estradas de ferro, construcção naval e officinas

Telephones : { Armazem -- Norte 962
Escritorio -- Norte 36

CAIXA DO CORREIO N.º 422
Endereço Telegraphico "CALDERON"

RUA PRIMEIRO DE MARÇO, 139

Deposito á Rua Camerino, 64

RIO DE JANEIRO

MATERIAL ELECTRICO
da afamada marca

SIEMENS



Companhia Brasileira
de
Electricidade

SIEMENS - SCHÜCKERT S. A.

Rio de Janeiro, - 1.º de Março, 88
Caixa Postal 630

Recife, Bahia, B. Horizonte, S. Paulo, Porto Alegre



INSTALAÇÕES
de
força, luz e tração electrica
Geradores — Motores
Ventiladores — Exhaustores
Bombas
Holophotes
Completas installações
electricas para
navios e estaleiros
Telephones
Relogios e sirenas electricas
Motores para aviões
material TELEFUNKEN
para
radio-telegraphia e
telephonia
estações transmissoras
broadcasting
material para amadores


Leitão, Irmãos & C.

Fornecedores do Governo



CASA LEITÃO

*Importação e Exportação de
Fazendas, Modas, Armarinho,
Perfumarias, Roupas Feitas,
Tapeçaria, Alfaiataria, etc.*

Largo de Santa Rita n. 2
Rua Visc. de Inhauma  Rua Municipal
Travessa Santa Rita

Telephone Norte 767 — RIO DE JANEIRO

THE
Gourock Ropework

EXPORT C. LTD.

FABRICAS :

Porto Glasgow — Greenock & Lanark
GRÃ BRETANHÃ

ESTABELECIDA EM 1736

Escriptorio :

Rua 1.º de Março, 119

Caixa do Correio 1.081 — Telephone Norte 2041

End. Tel. "Gourock" - Rio

RIO DE JANEIRO

Deposito :

Rua Acre, 41 - 45

Encerados :: Barracas :: Toldos

Lonas Impermeaveis BIRMIKRE'S E CHICAGO

Cabos de Manilha
de linho alcatroado,
de aço de todas as
qualidades e grossuras

Lonas de linho
Lonas de algodão
Brim de algodão
Brim de linho

Fio de velas
Rêdes para pesca
Cadernaes
Moitões galvanizados, etc

Mayrink Veiga & Cia.

Engenheiros, Importadores e Exportadores

Rua Municipal, 15-21 ::: Travessa Santa Rita, 26

RIO DE JANEIRO

Endereço Telegraphico: **MAYRINK**
Telephone Norte 3849 — Armazem
" " 3840 — Escritorio

Codigos usados:
A B C, 5.^a edição — Bentley — Marconi
— Ribeiro — Lieber's — General Telegraph

Depositos: Barão de S. Felix — Ilha do Saravathá

Representantes no Brasil de:

Grupos Kohler geradores de força e luz
KOHLER C. — NEW YORK

Estaleiros para construção e reparação de
navio de qualquer tonalagem
GEORGE BROWNC. — GREENOCK
ENGLAND

Material para photographias aereas, mappas,
serviço geodesico
FAIRCHILD AERIAL CAMERA CORPO-
RATION — NEW-YORK

Macacos para Estradas de Ferro
THE JOYCE CRIDLAND C. — NEW-YORK

Apparehos de precisão, agulhas holophotes
para campos de aviação
THE SPERRY GYROSCOPE C.
— BROKLIN

Carros, wagons para Estradas de Ferro
CLAYTON MAHONTD — LINCOLN
ENGLAND

Motores electricos, transformadores, etc.
SAGHSENWERK — NIETERSEDLITZ -
ALLEMANHA

Aeroplanos
SICORSKY AERO ENGINEERING COR.
NEW-YORK

Depositarios do "COTOP", preparado para conservar "pneus".

Completo sortimento de materiaes para construcções navaes, machinismos para industria, bombas, metaes, ferro, aço, artigos de marinha, telegraphos, estradas de ferro, apparehos escaphandro, espoletas electricas e communs, estopins, dynamite, Gelignite, detonadores, tubos de aço para caldeira, material de Radio e electrico de alta e baixa tensão, transformadores, motores e geradores electricos de qualquer capacidade, cabos, fios, etc. — Motores a gasolina "Nanomag Lloyd".

ENCARREGAM-SE DE INSTALAÇÕES ELECTRICAS,
HYDRAULICAS E MECHANICAS. :-: :-: :-: :-:
OFFICINA DE REPARAÇÕES DE MOTORES, GERADO-
RES E QUALQUER OUTRO APPARELHO ELECTRICO.

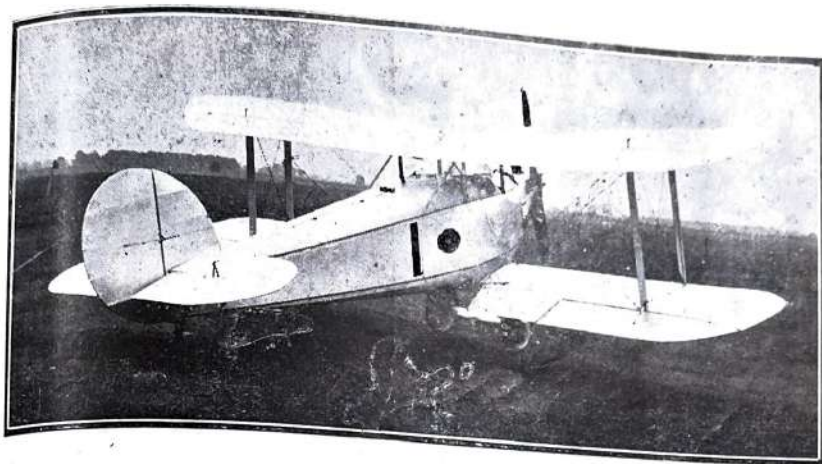
Fundada
em 1909

Blackburn

AIRCRAFT

THE BLACKBURN AEROPLANE & MOTOR CO. LTD. — LEEDS

Representante: — F. H. Sundt — Ourives 51 — 2.º — Caixa 2633 — Rio de Janeiro



Avião Blackburn-
Bluebird para ins-
trução e turismo:

Motor Armstrong-
Siddeley "Genet"
de 60/65 HP.

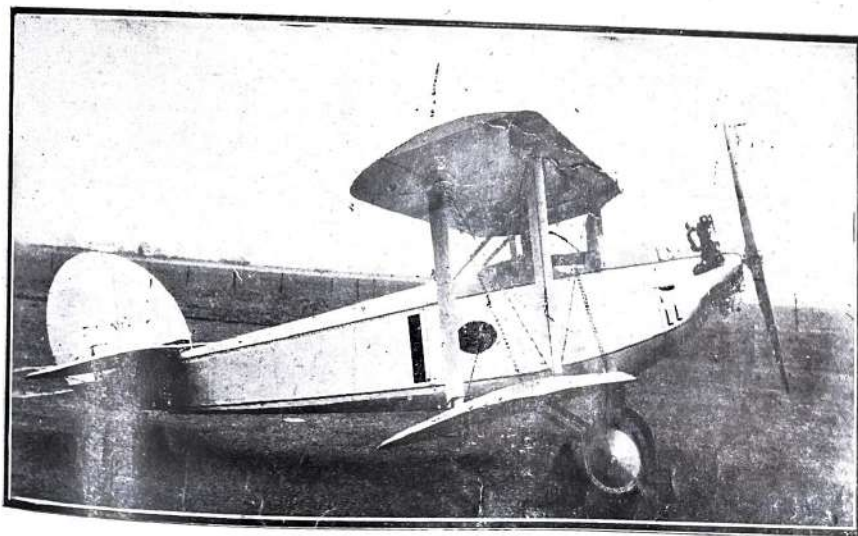
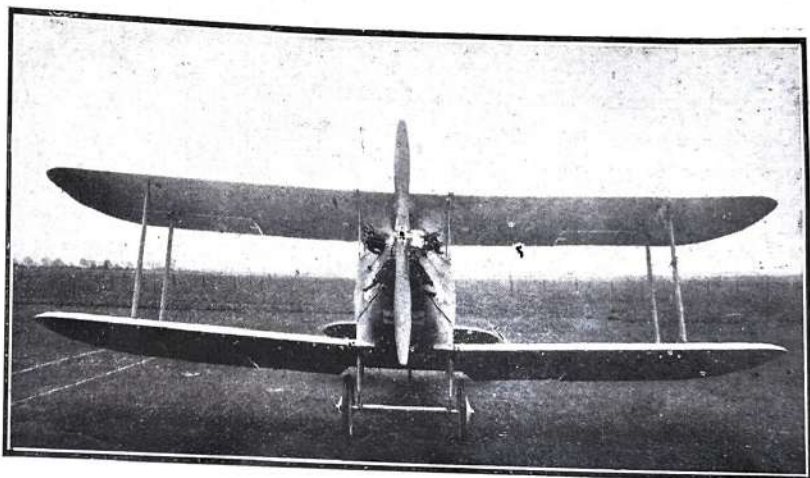
Trem de aterrissagem conversível para
avião e hydro-avião.

Velocidade máxima. 141 km/h 134 km/h

Peso total com car-
ga completa.... 624 kilcs 675 kilcs

Velocidade de ater-
rissagem 56 km/h 64 km/h

O piloto e o aluno ou passageiro es-
tão sentados lado a lado; ideal para
instrução e para conversa em vôos
de recreio.



Consumo por ho-
ra: Gasolina 24 li-
tros; Oleo: 2,25 li-
tros. Menos que
um Ford!

Preço do avião
completo £ 850
com motor "Ge-
net". Hydro-avião
com flutuadores
de duraluminio
£ 1010

Material Electrico

da afamada marca

SIEMENS

**Companhia
Brasileira de
Electricidade**

SIEMENS-SCHUCKERT

Rio de Janeiro, 1º. de Março, 88 - Caixa Postal 630
Recife, Bahia, B. Horizonte, S. Paulo, Porto Alegre

INSTALAÇÕES
de
força, luz e tração electrica
Geradores - Motores
Ventiladores - Exhaustores
Bombas
Holophotes
Completas installações
electricas para
navios e estaleiros
Telephones
Relogios e sirenas electricas
Motores para aviões
material TELEFUNKEN
para
radio-telegraphia e
telephonia
estações transmissoras
broadcasting
material para amadores

ARMAZEM DE MASSAMES

End Teleg. ARLIA

Lonas - Encerados - Gaxetas - Oleos
- Tintas - Graxas - Remos - Correntes -
Ançoras - Cabos de Manilha - Cairo -
Aço - Linho - Vergalhões de Cobre,
Ferro e Metal.

Antonio R. Lisbôa

91, Rua 1.º de Março, 91

TELEPHONE NORTE 7600

RIO DE JANEIRO

GONAS

IMPERMEAVEIS

"ADMIRALTY"

Para toldos e encerados
= são as melhores =

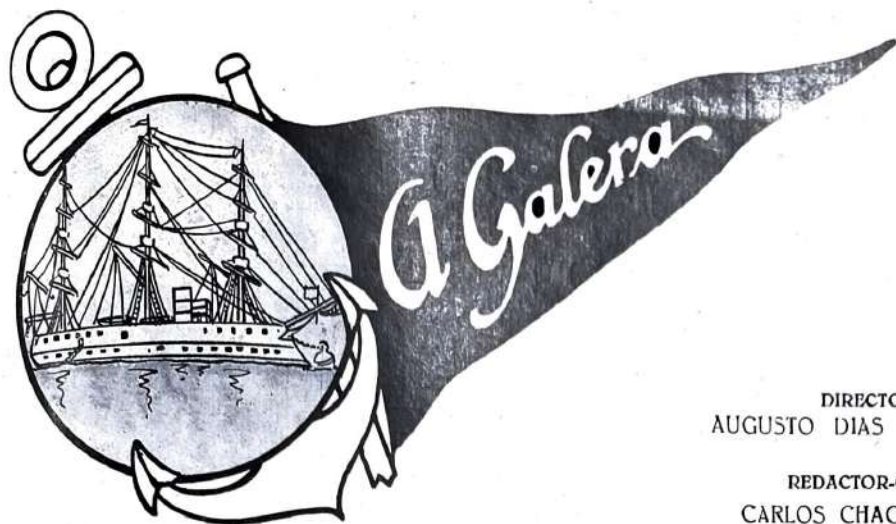
**Cabos de arame, de manilha e
Cairo; tintas preparadas a
oleo e envenenadas; correntes
patentes e communs, ancoras,
ancorotes e massames em geral.**

Rocha Couto & C.

RUA 1º DE MARÇO N. 133

End. Teleg. "CHACO" — Caixa 1683

— RIO DE JANEIRO —



ORGAM
DOS ASPIRANTES
DE MARINHA

DIRECTOR
AUGUSTO DIAS FERNANDES

REDACTOR-CHEFE
CARLOS CHAGAS DINIZ

REDACTOR-SECRETARIO — J. OLIVEIRA PAREDES

REDACTOR-THESSOUREIRO — GUILHERME F. PRESSER

REDACTOR-SPORTIVO — LUIZ SOUTO

ANNO III

JULHO

N. 20

SUMMARIO

- A mestra da vida — Carlos Chagas Diniz
O Navio Escola — Tenente
O Decano da Armada Argentina — Gaston Penalva
Calculo — Pedro Siri
Salve Russia — Felicio Terra
Limpeza de Amarelos — Merlin
Partindo — A. M. Buarque de Lima
Quase — A. M. Barque de Lima
O Carvão Nacional — Eusebio Paulo de Oliveira
Napoleão e Nelson — O. C.
Desprendimento — Velho Lobo
Soñando Soñar — Maria Athalia Anido Murias
Pelo Telephone — O. C.
Ver Navios — Pedro Siri
Pau Safu — Rumocór
Espadas e Espadins — Nick Panter
A que Enlouqueceu de amôr — Adolpho Herse
Minas de Projecção — José Felix da Cunha Menezes

Companhia Mechanica e Importadora DE S. PAULO

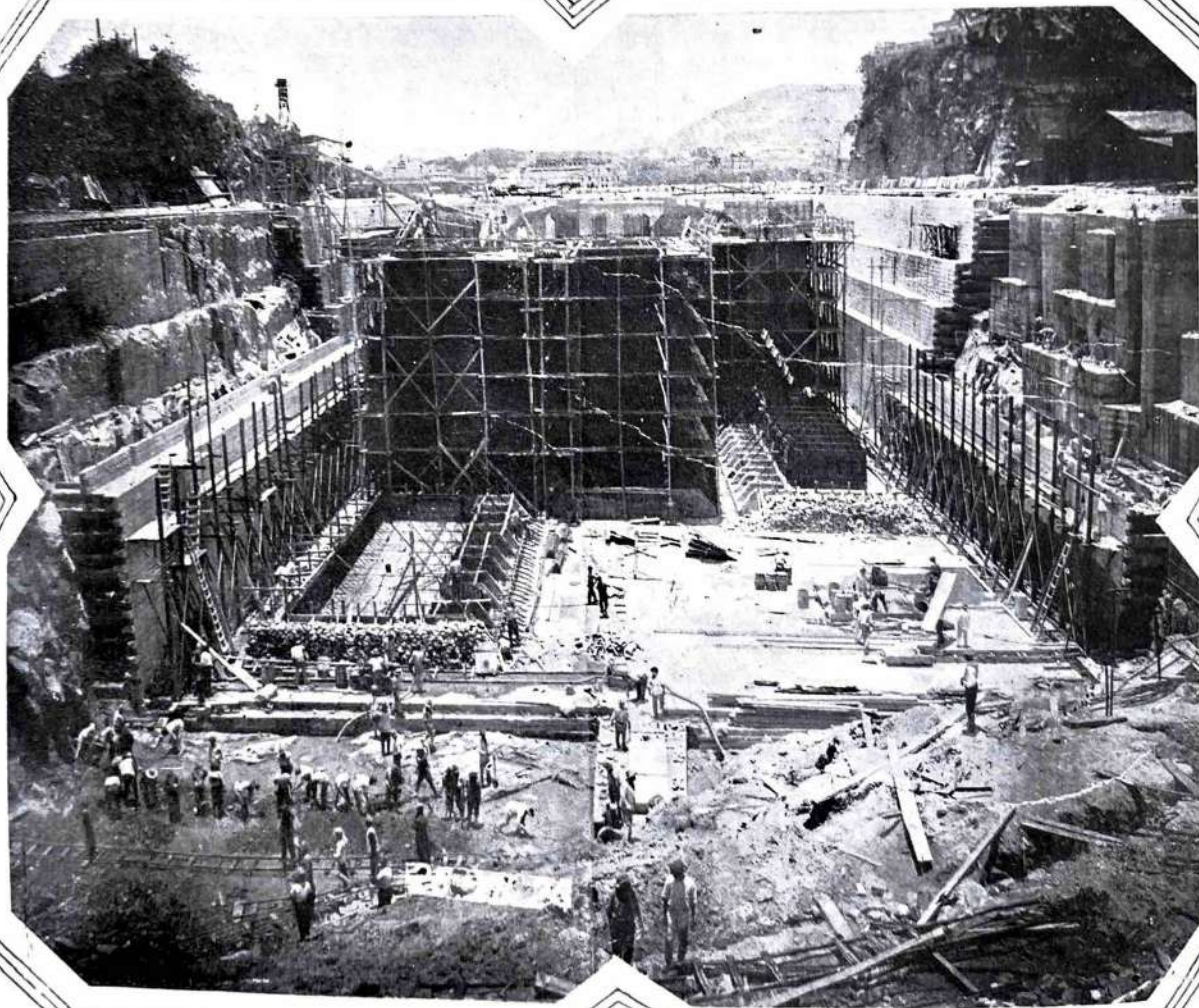
CAPITAL 20.000:000\$000 — FUNDO DE RESERVA 25.533:570\$724

SÃO PAULO
R. 15 de Novembro, 36
CAIXA POSTAL, 31
"MECHANICA"

SANTOS
R. Commercio, 108-110
CAIXA POSTAL, 129
"MECHANICA"

RIO DE JANEIRO
Av. Rio Branco, 63
CAIXA POSTAL, 1534
"JAVASCO"

LONDRES
Africa House
KINGSMAY W. C. 2
"BLADESMITH"



Cimento, creolina, correias, chumbos, chafarizes, oleos lubricantes e medicinaes diversas, madeira, machinas para café, arroz e milho; moinhos, porcas, pas, parafusos, pregões, portões, papeis, machados, manilhas de barro, manometros, esmeris, estanho, estopa, esguichos, escadas, chapas de cobre, latão

galvanizadas e pretas, hydrometros, arames farpado, liso, galv. e de cobre, niples, injectores, instrumentos diversos, cadinhos, correntes, cabos conductorer, cartolina, aços, agua-raz, arruellas, alargadores, enxadas, elevadores, escovas para tubos, etc, etc. Importação em geral e de toda a classe de material.

Constructores do grande Arsenal e Dique da Ilha das Cobras

AGENTES DEVICKERS LTD., PARA ARMAMENTOS



A MESTRA DA VIDA

A guerra foi sempre uma caixa de surpresas. Surgiu habitualmente com o pretexto platónico mascarando o verdadeiro *casus belli*; e a intelligencia humana, sob a compressão da necessidade e a superexcitação do idealismo, produziu, em todas as épocas, machinas infernaes do mais surpreendente engenho, esforços industriaes de inesperadas estatísticas. E o effeito moral do canhão tem desmentido solidas previsões logisticas... Isto não passa entretanto de um desvio no calculo das probabilidades estrategicas que não é de todo sem fundamento. Estes desvios, bastante frequentes na antiguidade, vão diminuindo a medida que nos approximamos do actual *typo de civilização industrial* em que a arte de matar, regulada por transcendentos processos mathematicos, vae buscar subsidios em todas as sciencias e em que os impulsos da bravura se chocam nas impossibilidades mecanicas. Tanto é assim que apoz a Jutlandia, o maior choque naval de todos os tempos, embora os allemães se considerassem moralmente vencedores, a Albion continuou com o dominio dos mares unicamente pela comparação estatística das duas esquadras. E os navios do Kaiser só sahiram das bases de Kiel para, em Scapa Flow, arriarem o pavilhão germanico, na hora da suprema amargura em que se suicidaram varios commandantes de submarinos, feridos no ponto mais doloroso do brio militar. Antes disso, quando a esquadra da França recebera ordens de barrar o Cannal da Mancha aos allemães, custasse qualquer preço, os officiaes francezes fizeram o seu testamento na consciencia do resultado fatal do encontro, e, teriam certamente submergido em massa, se no dia immediato a Inglaterra não entrasse na Grande Guerra com todo o respeito das suas fortalezas fluctuantes. Porque o resultado da pugna, na chocante desproporção das forças, seria o mesmo que foi mais tarde, o das batalhas de Coronel e Malvinas. Na primeira só escapou, como pavidia testemunha da lucta, travada com irreacuavel vontade e odio lethal, o H. M. S. Glasgow, seriamente avariado, que narrando a scena epica, trouxe ao mesmo scenario dos mares do Sul, uma outra batalha de vindicta em que, dos navios allemães, só ficaram destroços fluctuantes de mistura com corpos gelados. Porque, certamente, se a bravura é um elemento já bastante dependente nos prelios de terra, ainda mais se torna nas luctas navaes em face do formidavel coefficiente do material. Ainda «são os homens que combatem e não os navios», mas uma derrota da *Invencivel Armada*, uma victoria de *S. Vicente* são factos cada vez mais raros neste seculo em que o vapor já vae sahindo de moda, mas que a ousadia de curso do submarino e do avião ainda não absoletaram o navio de linha. A Guerra Hispano-Americana, com a mesma negligente imprevidencia de sempre, encerra em si uma grande e apprehensiva licção. A Hespanha talvez houvesse esperado o impossivel da bravura e do imprevisito. Em condições financeiras de ter uma esquadra mais forte, os seus politicos se esqueceram com-tudo da Marinha, se preocupando com assumptos, á sua curta visão mais necessarios, E o almirante Cervera, chefe da esquadra, em obediencia ás ordens superiores, partiu para Cuba, arrastando um grupo de navios velhos, alguns até desarmados, para manter pelas armas o dominio colonial que, concomitantemente, já ruia nas Philipinas. O resultado não podia ter sido outro. A batalha foi quase uma formalidade de obediencia militar. E quando regressaram a Hespanha, amargurados pela derrota sem culpa, os officiaes de marinha foram apedrejados com as pedras que só cabiam á grey ignorante de seus politicos sem descortinio.

O Navio Escola

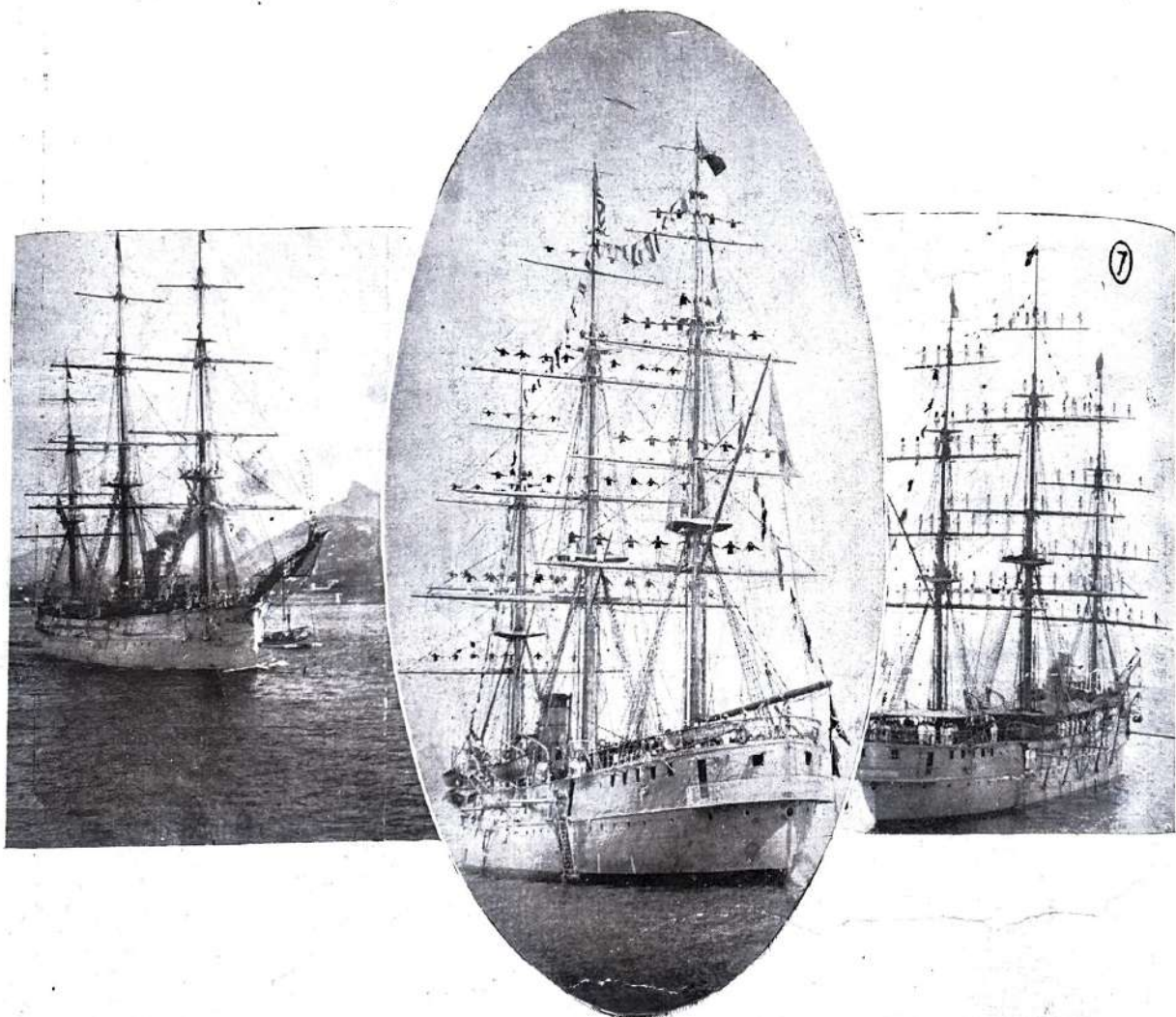
“Velha galera branca, encanecida
Pelas glorias maritimas de outr’ora,
Vejo-te no crepusculo da vida
Como uma cathedral que ainda é sonora”

DESCANÇA actualmente nas aguas serenas da Guanabara aquelle que, nos seus aureos tempos de movimento e de ubiquidade, foi o Navio-Escola Benjamin Constant.

Descança, não inanimado e inexpressivo, mas, segundo disse o poeta, “como uma cathedral que ainda é sonora” — tal continua a ser, mesmo

que lhes explicou a direcção das correntes, os mysteriosos caprichos dos meteoros e, sobretudo, a mullabilidade intermina dos ventos; foi elle quem, com mais experiencia e infallibilidade, lhes identificou, com palpitar nas alturas ou espalhados pelos caminhos, as estrellas, que são os pharóes do firmamento, e os pharóes, que são as estrellas da terra.

E como, durante os trinta annos que correram até 1925, foi elle quem mais effectivamente criou ou desenvolveu, entre nós, a alma salsa do marinheiro, não houve, nesse tempo, quem não quizesse, para merecer este nome, ser armado cavalleiro por tão prodigioso paronympho.



...a par da majestade, uns ares
mui tranquilllos de equilibrio e de graça...

assim, a majestade do seu vulto e o seu poder de evocação.

Innumeras gerações da nossa Armada com elle aprenderam a comprehender e amar o firmamento, os oceanos e os mares: foi elle o guia orientado que, durante mais de trinta annos, lhes apontou os caminhos inequivocos, os atalhos mais curtos e os abrigos seguros e remansosos; foi elle o paciente preceptor

A consciencia da sua superioridade e do seu destino de Mestre faziam-no bondoso e tolerante. Quando era da manobra, recebia com orgulho as vozes, se bem mandadas, e não se irritava com os erros e as falhas dos noveis manobristas; quando era dos calculos da Nautica, detinha-se longamente pelos mares, para que os seus discipulos se fossem familiarizando com os elementos de relação que hau-



riam nos céus, nos instrumentos e nas ephemerides. Se, muita vez, nos bordejos, desfazia de todo o caminho que andara, não era sinão para repetir aos discipulos as explicações que ia dando.

A proporção de suas formas e a irreprehensivel harmonia de suas dimensões communicaram-lhe, a par da majestade, uns ares mui tranquillios de equilibrio e de graça; e, em razão desse irradiar permanente, que era medida e era rythmo, elle dava a illusão de que, para se movimentar na bonança ou para resistir ás procellas, não necessitava de esforço.

O determinismo da Arte, em nome de cujas suggestões fôra concebida a sua estrutura, acabaram por lhe impor esse indefectivel feitio de artista e bohemio.

Assim, para obedecer a tão delicioso fadario, andou elle a vagar serenamente já pelos illimitados oceanos e pelos mares finitos, já pelos meandros dos rios; perlustrou as bahias, as enseadas e as angras mais raras, e embebeu-se da sua civilização e de seus costumes exóticos.

No seu mastro de honra, atopetaram-se os pavilhões traductores de todas as raças, costumes e credos deste orbe; e, como as credenciaes expressadas nas saudações das suas bocas de fogo resumiam invariavelmente a amizade e a concordia, cada vez mais se lhe dilatava o circulo das relações sociaes e da solidariedade humana.

Desse trato social continuado e eclectico e desse viajar incessante, veio a naturalidade das maneiras, o apropriado das attitudés e uma erudição salomónica, oriunda de mais de seis lustros de observação ininterrupta dos homens, das coisas e dos elementos.

Eis como vivia, durante a sua validez, o nosso Navio-Escola, atravez de todos os climas e de todas as regiões maritimas do globo: ora a rebater com

galhardia as chicotadasabolicas que lhe vibravam no arvorêdo e no velame os pirajás da costa bahiana — ora a engrossar a multidão cosmopolita de veleiros e paquetes que demandavam New-York e outros portos frequentadissimos do mundo; ora a atravessar, em parcelas diurnas, o Estreito de Magalhães, em direcção ao Grande Oceano — ora a salvar em uma ilha deserta do Japão uns naufragos perdidos; ora a soccorrer os pharoleiros das ilhas Rocas, desaparecidos, havia sémanas, de victualhas e recursos — ora a circumnavegar, de inverno, a Inglaterra, entre o frio e o nevoeiro; ora a descer, ao por do Sol, pela Noruega, nove horas passadas, o auri verde pendão da nossa terra — ora a receber a seu bordo, com carinho patricio, no Anhatomerim, o pescador simplorio. E, para synthetizar, em resumo triumphal, o seu exito infallivel, cingiu a terra toda num abraço de paz.

Um dia, nos proprios estaleiros onde nascera e se criara, mutilaram-lhe inesperadamente as gaveas altaneiras, orgulho e melindres seus. Foi como se lhe tivessem dissecado os tendões aos membros locomotores.

Voltou, Deus sabe como. O mesmo golpe que lhe ferira as gaveas impeccaveis, pungira-lhe o coração.

Durante algum tempo ainda, o bohemio dos mares ensatou vaguear; mas as suas excursões não passaram de tacteantes cruzeiros por S. Sebastião, Cabo Frio, Ilha Grande e Desterro.

Por fim, não poude mais: recolheu-se e ficou. Hoje descança nas aguas serenas da Guanabara.

Descança, não inanimado e inexpressivo, mas, segundo disse o poeta, "como uma cathedral que ainda é sonora" — tal continua a ser, mesmo assim, a majestade do seu vulto e o seu poder de evocação.

TENENTE

Alfaiate Civil e Militar

A. L. OLIVEIRA

Rua 7 de Setembro, 92 - 1º andar

(Entre Avenida Rio Branco e Rua Gonçalves Dias)

Telephone Central 6247

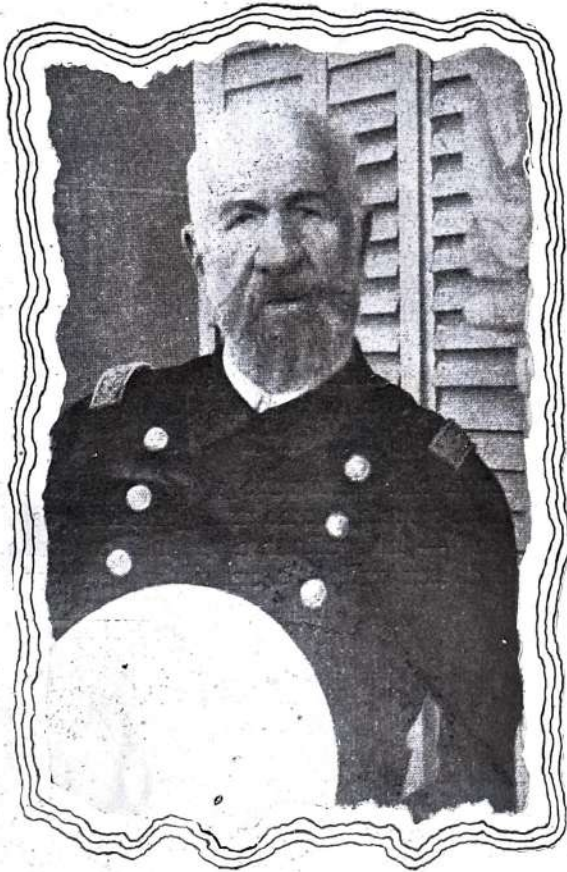
Rio de Janeiro

O decano da Armada Argentina

(Especial para a "A GALERA")

POR ocasião do ultimo anniversario da independencia argentina, um jornalista "porteño" entrevistou o almirante Martin Guerrico, o mais velho dos marujos da grande nação do Prata. Procurado no seu apartamento, que occupa o sexto andar do Centro Naval, o venerando entrevistado assim falou:

—Che, José: traga uns cigarros dos meus para offerecer ao reporter. Vae me dizer si são bons ou maus. Quando comecei?... Ah! sim. Como voluntario, em 1859. No mesmo anno ascendi



a guarda-marinha. Antes disso havia sido empregado da alfandega. O governo mandou-me á Hespanha aperfeioar meus estudos. Estive em Ferról, em companhia de Urtebey, intelligentissimo compatriota. Naveguei muito na minha mocidade. Em Havana atacou-me a colera...

—!...

—Mas não quiz deixar meus ossos na perla das Antilhas. De Vera Cruz saí para o Velho Mundo como piloto de um barco. Naufragámos: Que temporal!

—!...

—Naufragámos no canal da Mancha. Dias depois, cheguei ao porto de Falmouth, na Inglaterra.

Ao rebentar a guerra com o Paraguay, tornei a Buenos-Ayres. Nasci em San Isidro, a 41 de Novembro de 1838. No anno entrante completarei noventa primaveras.

—!...

—Embarquei n o "Guardia Nacional" como ajudante de ordens do coronel Murature, chefe da esquadra argentina, a seu lado permaneci até 1867. Tomei parte no combate contra as baterias da baranca de Cuevas. Nosso navio foi attingido por quarenta e oito balás paraguayas. Baixas consideraveis. Em Curupaity pedi permissão a Murature para participar do memoravel assalto. Tanto em Cuevas como em Curupaity, distingui-me pela minha calma. Assim o certificam Mitre e Murature. Em minha fé de officio ha copia desses certificados. Durante o bombardeio de Itapirú recebi ordem, no mais renhido da luta, para desembarcar com o 6º de linha e o batalhão San Nicolás. Que mais? Esta minha memoria!...

Fechou os olhos como si quizesse dar "machinas atraz" nos mares de suas remotas reminiscencias.

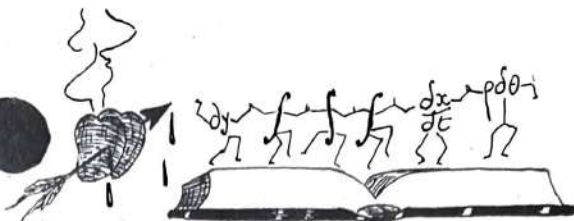
—Depois as guerras civis. Em 1870, commandando o "Pavón", tive ordem de bombardear as posições occupadas pelos rebeldes, que haviam sitiado a cidade do Paraná. Tenho uma carta do punho e letra do grande Sarmiento, em que me louva pelo feliz desempenho da minha missão de chefe das esquadilhas que effectuaram a vigilancia dos rios Paraná e Uruguay, durante as campanhas de Entre Rio. Que mais?... O presidente dos Estados Unidos, general Ulysses Grant, deu-me uma espada de honra por motivo do salvamento da barca americana "Mary E. Karker", nas costas patagónicas.

— Conserva suas condecorações?

— Tres medalhas de prata, duas cruces e um escudo. Em 1879, ao regressar da exploração do rio Neuquén, eu e minha escolta fomos surpreendidos pelos indios na paragem Ninho do Condor. Apenas nos salvámos, o que é hoje o contra-almirante Hipólito Oliva, o carpinteiro, eu e outro de que não me recordo. Em que apuros nos vimos!...

O almirante Guerrico, decano argentino, tem a mesma idade do mais velho dos almirantes brasileiros, o glorioso barão de Teffé; e na sua brilhante folha de serviços, os mais relevantes e patrióticos, podem ambos contar as mesmas aventuras. Deus lhes prolongue a vida.

Gastão Pevalon



CALCULO

"O amor é a integral sem limites de todos elogios" - (Postulado de Coriolis)

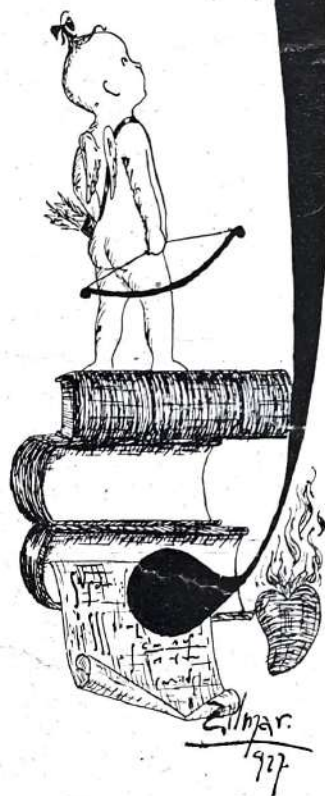
Tu varies de tempo na unidade
De desejo, de sonho e de afeição;
Tu és uma função da novidade
E eu, uma derivada da função.

Vales, porem, que toda a Humanidade
De vezes o quadrado de um milhão,
Porque és da curva da felicidade
A raiz da assynthotica equação.

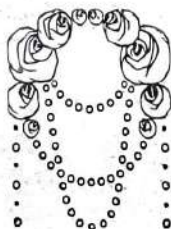
És um problema infinitesimal
E de otra não diria coisa igual,
Porque estes elogios que te fiz

Num só verbo integral-os te prometto,
Pois não disse de ti nem um dx
Nestes quatorze versos de um soneto.

PEDRO SIRI



Gilmar.
927



SALVE, RUSSIA!

DIZIA-SE que nos mares da Asia a grande esquadra havia soffrido um revéz. O povo caminhava com passo lento e phisionomia resignada para os logares onde contava obter noticias do desastre, que o não affligia mais. A incansavel hostilidade do destino habituara-o á angustia, e, já agora, a derrota das armas russas não tinha o poder de desentranhar gritos de desesperos das almas callejadas: rolavam-lhe na face, apenas, as lagrimas da dor silenciosa e morna.

Nos grupos fallava-se em voz baixa, e subli-



«Popa do Pobieda», afundado pelos japonezes

nhava-se a narração da desventura com movimentos de hombros: indifferentes, desalentados como se a sensibilidade commum estivesse entorpecida ou exausta.

Cada qual phantasiava a scena horrenda da batalha — um verdadeiro Mukden naval...

E, viam-se os grandes couraçados, partidos de Cronstadt com a esperanza da desforra içada nos mastros de vante, postos a pique, afundados, levando para o abysmo as suas guarnições espantadas; os cruzadores rapidos em fuga, perseguidos, baleados, sonhando com Vladivostock ao longe, pedindo ás suas machinas que inventassem azas; dentro de outros navios o japonéz victorioso descendo o pavilhão da aguia negra e alevantando, entre cantos de triumpho, a bandeira de arreboés; e, por fim, o mar tenebroso e murmurante, com a superficie crivada de cabeças de naufragos, igual a uma pavorosa erupção cutanea, cuspidno mortos nas praias e enviando á historia mais um protsto raivoso contra as infamias da guerra...

Pouco a pouco, extrahia-se a verdade inteira do bojo dos telegrammas cavilosos. Niebogatoff preso, Rodjestvensky preso, Falkersham morto, cerca de oito mil cadaveres boiando, a armada destruida, o poder naval do imperio aniquilado, a desforra do czar pulverisada na escuma das vagas coreanas, o Japão em festa, a sombra de Togo proreanando nas nuvens com amplificações colos-

saes, e, na orla da Mandchuria, apprehensivo e sombrio, o general Linievitch, sentindo a espada de Oyama arranhar-lhe o flanco desprotegido...

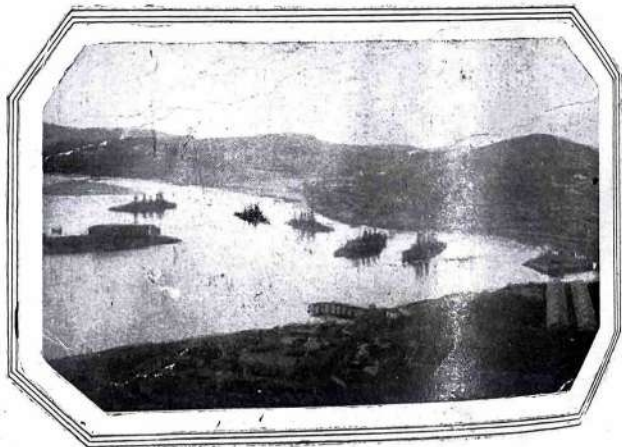
Em Vladivostock — despejos fluctuantes, tripulados por anciosos, sob o commando de descrescetes! Em toda a Russia uma declaração surda de renuncia ás magnificencias da victoria, sempre fugitivã, uma supplica fervorosa de paz, um desejo indomavel de repouso. Na Polonia, o immenso escarneo dos opprimidos, babando o insulto da alegria no vexame dos oppressores... No céo, Deus a escorever ás suas impentriveis sentenças... Em Tsarkoe-Selo, junto ao imperador, um coro de soluços, esvoaçando na atmosphaera lugubre do palacio...

— Que é isto? interroga Nicoláo II.

— Nada, senhor, respondeu o gran-duque. Viuvras que gemem, mães que estão chorando... Só!

*
* *

Que sorte crudelissima a que te desgraça a Russia! Aquella brilhante esquadra do Baltico, que andou varando os mares como uma ameaça formidavel ás audacias do inimigo, sumio-se engulida pelo escarcéo de um combate, em que teus marinheiros foram esmagados e teu orgulho ficou envergonhado de ter vivido... Nas terras da China, que invadiste e roubaste, as tuas hostes celebradas têm recuado, de sul a norte, acutiladas pelo asiatico impavido, que se vinga no fulgor inolvidavel das batalhas ganhas, de desdem injurioso com teus principes, teus ministros, teus generaes e teus fornecedores acolheram a nova surprehendente da loucura dos nippões, que ousavam desafiar o tremendo poderio da terra de Pedro, o Grande, e de



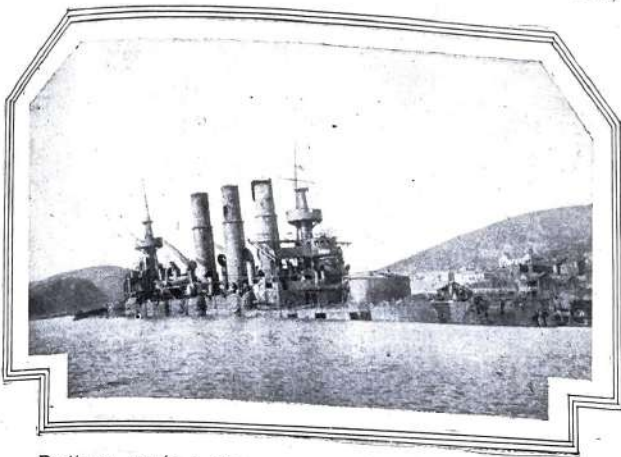
Quatro navios russes engarrafando em Porto Arthur

Catharina II, a escravisadora da Polonia... No fuldo de teu proprio seio, os odios implacaveis estrugem nos ribombos da dynamite, nas ferocidades dos assassinos, no grito rouco dos cossacos na furia das revindictas, no delirio das compressões



sombrosas em que teus grandes se obstinam, incitados pela vesania de provocar as coleras do infinito... No triste palacio do teu czar, vagando como um espectro de magestade, mordendo o labio exangue, torcendo as mãos impotentes, com a cabeça povoada de visões e o coração esgotado de ternuras, o imperador, vencido, humilhado, de braços cahidos e pernas bambas, a farda desaboada e as jugulares turgidas, arranca do peito um brado suicida e enche o espaço da lamentos, ensanguentados pelo estribilho de — **guerra, mais guerra...** E derrama, ainda, no matadouro do Oriente, batalhões de martyres, regimentos de sacrificados...

A tua autocracia estrebucha, Russia infeliz,



«Revizem» posto a pique no engarramento de Porto Arthur

mais pôr vontade de Deus que por vingança dos teus povos. Estes acostumaram-se á servidão, ao latego, ao apagamento civico.

Não creio que um povo que tolera o despotismo seja capaz de uma reacção patriótica. Não é digno de viver livre quem não sabe morrer por amor da liberdade; e a tua historia, Russia, resume-se nas façanhas de teus reis e nos esgares das tuas imperatrizes. Neste seculo XX, em que um sopro salutar de independencia fustiga todas as almas e mette a tesoura cortante no rabicho do chinês, tu te acorrentas ainda ás injunções do Santo Synodo e adormeces envenenada pelo opio do czarismo, que os barbaros do Occidente extinguiram ha milhares de annos, no ultimo rebento da raça dos Flavios... Tua riqueza esfuma-se no custeio de um exercito enorme, no qual a bravura dos teus filhos succumbe, amordaçada pela impericia dos generaes de salão, pupilos das princezas, favoritos dos gran-duques, creaturas dos fornecedores vorazes, que Tolstoi desenhou com as negras cores da indignação e do asco... Tuas esperanças submergem-se com os teus couraçados, em cujas baterias e casamatas pompeiam artilheiros de "boudoirs", profissionaes de ante-camara, batalhadores de "garden-party", retirados dos gozos da Petersburgo nevada para a crueza fatigante dos navios de combate, que as torpedeiras japonezas, como um enxame de abelhas, consagraram ao calçamento profundo do estreito da Coréa... Tudo se desmorona em ti e ao redor de ti, Russia

desditosa, porque Deus afinal, ouviu o gemido de teu povo e traçou, no programma de provações que te estavam reservadas, o surto terminal de uma nacionalidade livre dos escombros de uma patria escrava, e quer que se opere, no mundo das coisas reaes, o prodigio lendario da phoenix ceneraria.

Espera e confia, Russia. Dentro das amarguras do presente, está com certeza palpitando a propretorianos de hoje atiram a teu dorso, ha de crear propretorianos de hoje atiram a teu dorso, ha de crear nelle um vinco da cor da aurora, que nas suas grandes pujanças reveste o matiz do sangue, elemento vil do nosso corpo, como elle é o elemento vital da luz. O senho dos azares dissipa-se; a altivez dos poderosos esconde-se; mas o direito dos povos fulgura e a liberdade reponta na criação, como suprema dativa do céu. Tudo entõa o hymno encantador da liberdade, Russia, neste universo maravilhoso em que as aguias desferem o vôo nas alturas e affrontam o sol com o mesmo direito de vida em que o escaravelho se occulta no tronco corcomido e os vermes penetram na terra, seu abrigo.

Correm as aguas livremente; move-se o oceano livremente, e livremente espreguiçam-se no espaço as comas das arvores radicadas. No nosso espirito vacillante o calor da liberdade expande-se, como um fulcro dourado da existencia, com a sua sublimidade de perfeição moral e de arroubamento esthetico, forçando-nos a cabeça a uma extensão sadia e dirigindo-nos o olhar para um firmamento de estrelas, entre as quaes figuramos o throno de Deus de misericordia e de justiça, de amor e de sabedoria, pai de cada um de nós e pai dos povos; e seria uma blasphemia, Russia, imaginar que o eterno imperador dos mundos te houvesse condemnado a um soffrimento tamanho, se na sua mente generosa não estivesse guardado o designio de fazer-te resurgir em breve, alegres e engrandecida, entre os povos politicamente vivos...

Salve, Russia! Sinto a pena que me inspira santamente adoçada pela minha confiança em Deus!

3 de Junho de 1905.

FELICIO TERRA

N. R. — As photographias foram gentilmente offerecidas pelo Almirante Antonio de Oliveira Sampaio, nosso addido naval no Japão durante a Guerra Russo-Japoneza.



Limpeza de Amarellós

JA' ha algum tempo notava-se um certo mysterio no 3º anno que anciava por ver os sonhos do graide archeologo "Gonzaga Pémentel". Serem coroados de um exito inequalavel. Eis que um dia, esse sabio que devaneando nos seus pensares, sacrificando-se mesmo em favor da gloria, sacrificando-se sim! porque privar-se dos prazeres que a piscina offerece, não é para qualquer!!! só mesmo para o illustre **Pémentel** que tem força para muito mais!

Mas como dizia, certo dia o excelso sabio communicou a turma ter descoberto por deducções e conclusões a origem do Azeredo, o homem que abusa do direito de ser feio.

A tão grata nova, todos acudiram, e entre elles no primeiro plano, o Murillo avido de assumpto para te-sourar.

Feito o silencio o **Pémentel** orou: Data da idade da pedra, figura de prôa, talhada em cedro nodoso pelos ha-beis esculptores daquela época.

De então para cá, vem vivendo lá como póde, pas-sando pelas diversas phases, pterodactylo a dynosauro, hy-popotamo dromedario e simio. Chegado o diluvio, Noé tomou-o para quando nos momentos em que a bicharada se revoltava elle sem pancadas e sem plavras fazia-os aquietar "apenas" pela visão terrivel que tinham: a cara do Azeredo.

Atravessando épocas, zombando do tempo elle hoje vive entre nós; é talvez a sua ultima metamorphose. Vai vencendo, agrade ou não, tanto se lhe dá.

E', muito embora, uma esperanza da sciencia por se ter hoje dedicado de corpo e alma aos estudos e sobre-sahe-se porque sabe, como diz o illustre philologo **Hol-landa Barca**, ligar o util ao agradável: estuda e condensa como poucos.

+

—Esse que ahí vem é o **Bampré**, um bello typo, não achas?

—Concordo, mas segundo dizem é um perigosissimo D. Juan, é factó?

—E'... mas... Ha sempre um "mas" numa historia, o do **Baldequio** é a origem, o seu paiz natal, ainda que nada se note no vestir, na correcção, no porte etc., "mas" quan-do falla é que deixa transparecer o "sotaque" notavel que caracteriza os rudes homens d'alem mar...

De um character eminentemente romantico, a vida para elle é um longo capitulo de amor; guarda com extremo carinho reliquias desta ou aquella, de um baile, de uma lucta homérica contra 50 rivaes, dos perigos que experi-mentou para vel-a.

E, á noite, quand oisolado do mundo (o mundo para elle é o Rio e suas mulheres) adormece, sonha... Sonha quasi sempre a mesma cousa: amor; começa balbuciando

palavras doces, vae augmentando pouco e pouco, e dentro em breve, já não são mais supplicas, mas ameaças, gri-tos e hurros que amedrontam.

Certa vez, a noite já ia alta quando o Baldequio co-meça a sonhar; dahi a pouco o alojamento era um infer-no com a gritaria, acordamo-nos todos e elle proprio, não supportando o barulho que fazia, levantou-se e exclamou furibundo:

— Irra! e "durma-se com um varulho destes".

+

"Dem azas ao Brasil" é o pedido que se ouve constan-temente entre o calourame. Vim finalmente saber do que se tratava.

Era uma bella homenagem ao inequalavel Pinto, o "az dos azes", invicto nos "saques" á varejo e por ata-cado, que permanecerá no posto de honra emquanto viver.

Iniciavam-se as aulas, os calouros avidos de conhecer os pormenores da Escola, indagavam tudo ao Pinto, pro-movido a Gallo por aquella ninhada que lhe acompanhava.

— Isto aqui é o campo de athletismo onde praticamos alguma coisa.

— Ha bons athletas "seu" Pinto?

— Alguns, sem modéstia, ainda não encontrei quem me batesse em 100-200-400-800-1500-3000-5000 e 10.000 metros e muito menos em natação e saltos; tive até o prazer de re-presentar a Escola, o anno passado, no campeonato sul-americano de regatas a vela, fui escolhido para patroar um escaler que por ser tão veloz denominamolo "Abutre".

Entretanto, para passeio tenho um escaler proprio que me custou 4.000\$, no qual farei meus "raids". Convidei até dois auxiliares, o Fisher e o Boiteux, aos quaes darei algumas explicações sobre "o bem bordejar".

Vae mais longe a minha paixão pelo sport, pratico-o em todos os ramos.

No box, sou o campeão de todos os pesos, por signal na minha ultima lucta com o Luiz Souto que apesar dos seus 2ms.,70 de altura e seu "punsh" de gigante, elle não conseguiu jogar 2 rounds commigo, no fim do primeiro, li-nha-o posto "nock-down" oito vezes, e na nona não mais se levantou, ainda assim não gosto de gabar-me porque uma derrota na carreira deum boxeur abate muito, alem do que o Souto é um meu fervoroso admirador.

Esta é a nossa piscina, pequena é verdade, mas já dei um novo plano de construcção ao encarregado de sports, daqui a 3 semanas, tel-a-emos transformada. A actual não satisfaz as condições necessarias, pois, tem apenas 50 x 40 e de profundidade 280 metros, ora nos meus mergulhos estylo "Torpedo" vou alem de 400 metros... e aqui nem treinar posso!

Por ahí continuou o Pinto, sem nunca aterrar e con-segui assim bater o record de duração de vôo.



Já esfumou a casa derradeira.
Da alma maruja toda a anciedade
Lateja na febril intensidade
Dos fremitos convulsos da bandeira

Pelas ondas, que a prôa encachoeira,
Ha soluços humanos de saudade.
Branca abotôa pela immensidade
A floração de lagrimas da esteira.

A terra a cada instante mais se espuma.
Vaga no mar, azul e rumoroso,
A nostalgia lyrica da espuma.

E uma gaivota, quase rente aos ceus,
Parece no seu ruflo caprichoso
Um lenço branco a me dizer adeus!

Partindo...

A meu irmão

A. M. BUARQUE DE LIMA

Quase...

“Ora, não mais que simples fantasias,
Os amores que cantas em teus versos.
Impressões de momento, *flirts* dispersos
Que ramilhetas pelas nostalgias.

“A clausura marinha dos teus dias
De cruzeiro, entre mar e ceu diversos,
Do mesmo *spleen* em que ambos vês immersos
Repassa-te de leve as fantasias”.

Debalde eu ponderava-lhe ansioso:
“Na minha vida, só um grande amor
Floriu”... – Quem foi o santo milagroso?

(Ella indagava e ironica sorriã)
Para exemplificar o meu fervor,
Quase com o nome della eu respondia!



O Carvão Nacional

(Especial para "A Galera")

UMA das questões mais delicadas para uma eficiente defesa naval do Brasil é do abastecimento do combustível. A defesa naval não requer somente os navios de guerra, de combate; exige a colaboração da marinha mercante, cujos navios não têm defesa própria e precisam ser protegidos para a cabal execução dos serviços que devem executar.

Com a nossa enorme extensão territorial e insufficiencia de meios de transportes terrestres (estradas de ferro e de rodagem, e navegação fluvial) comprehendê-se a importancia que a marinha de guerra e a mercante terão de desempenhar no caso de uma guerra.

Supponhamos, agora, que a nossa marinha esteja completamente aparelhada para fazer uma guerra de aggressão; que o material tenha uma superioridade indiscutível sobre o do inimigo; que o pessoal esteja plenamente treinado para o desempenho da nobre missão e que uma guerra seja declarada em uma época semelhante a de novembro do anno passado. Esta época deve ser sempre lembrada por todos que mourejam no mar, desde o grumete até o almirante. Ella nos mostra os perigos a que pôde ficar exposta a Patria pela falta de combustível.

De facto, em novembro a marinha teve de suspender as manobras navaes que estava fazendo na Ilha Grande e a Estrada de Ferro Central do Brasil supprimiu diversos trêns de carga e passageiros, por falta de combustível!

Semelhante facto, verdadeiramente incrível, não deve ser repetido. Si nessa occasião surgisse uma guerra é de prevêr a gravidade da nossa situação.

Quando isto se deu, muitos pensaram no carvão nacional. Porque não utilizar esse combustível na marinha de guerra? Era a pergunta que se ouvia com frequencia.

As administrações navaes têm, de vez em quando, dedicado sua attenção ao problema do emprego do carvão nacional na Marinha, mas, até agora, com orientação inteiramente errada.

A explicação que encontramos para esse modo de proceder está na falta de uma opinião sincera sobre a eficiencia do emprego do carvão nacional na Marinha. Embora, a Marinha gaste oleo combustível, gasolina e carvão de pedra, é indubitavel que o carvão é o combustível de maior consumo. Precisamos, por isso, tê-lo em maior abundancia do que os outros. Mas para a Marinha esse combustível precisa ter alto poder calorifico, além de outras qualidades. Ora, o carvão nacional não

possue essa qualidade.

Quem já assistiu a queima do carvão nacional do typo correntemente vendido pelas companhias, deve ter apreciado o trabalho que elle dá ao foguista, quando queimado em grelhas communs. Neste caso é preciso retirar pela bocca da fornalha a maior parte do carvão queimado, pois na combustão a redução de volume é pequena e a maior parte do que chamam "cinza" não passa através das grelhas.

Mesmo applicando grelhas oscillantes os resultados não são de molde a aconselhar o emprego do carvão simplesmente lavado, porquanto as caldeiras da Marinha não podem ter a superficie de grelha que exige a bôa combustão do carvão nacional. Estas e outras considerações menos importantes nos levam á conclusão de que o carvão nacional, tal como é fornecido pelas companhias exploradoras, não deve absolutamente ser usado na Marinha de guerra.

A solução para o caso é o emprego das briquettes, combustível muito usado nas marinhas franceza e japoneza e outras antes do emprego do oleo combustível.

A briquette é fabricada com carvão lavado, reduzido a pequenos fragmentos, ao qual se addiciona um agglutinante.

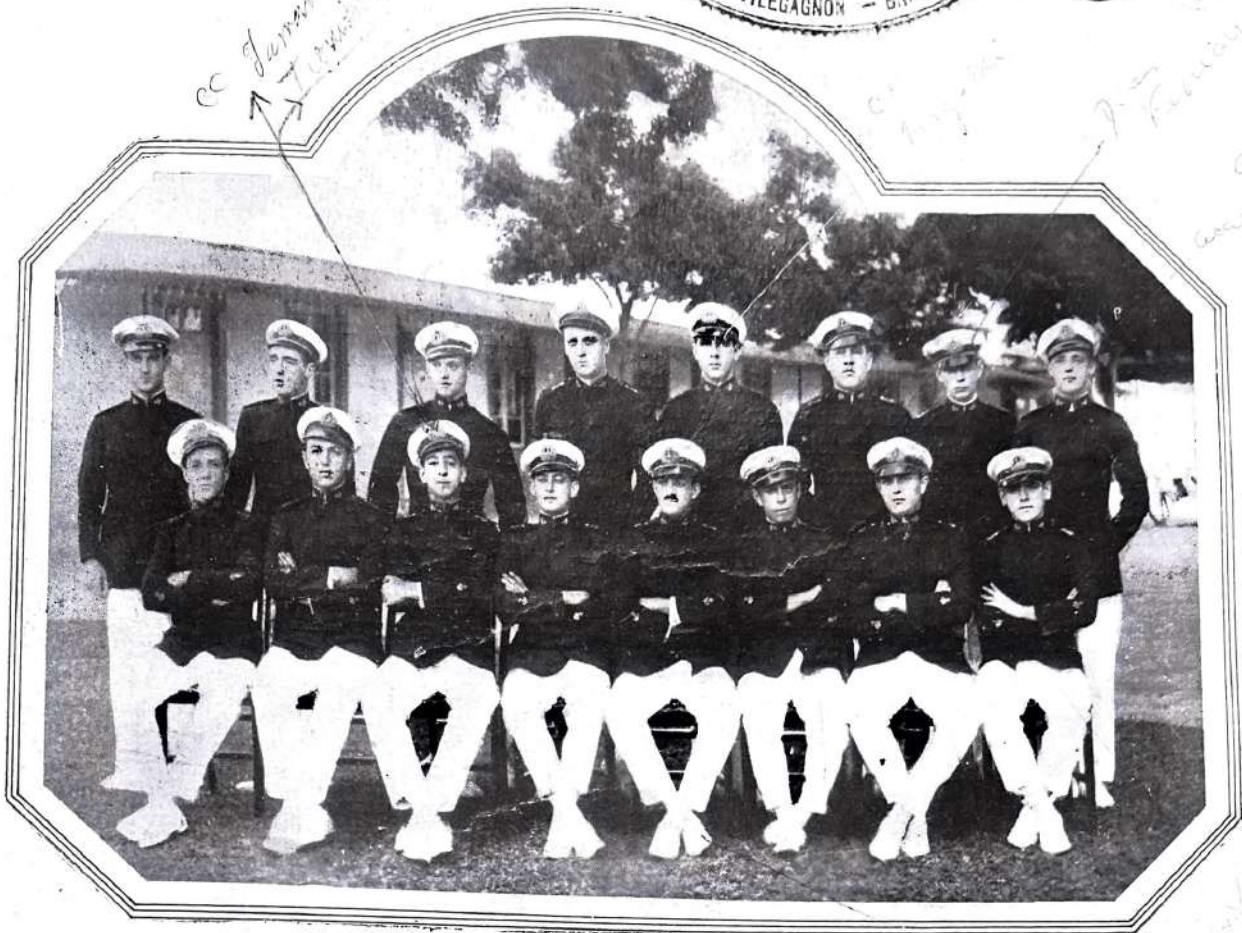
A questão do agglutinante é um dos factores mais importantes na fabricação das briquettes. Não deve reduzir o poder calorifico do carvão e sim augmental-o, por isso o agglutinante usado é o pixe, producto da distillação do carvão na fabricação do gaz de illuminação.

Entretanto, o pixe produz grande quantidade de fumaça, durante a combustão, e sabemos que os combustiveis fumogeneos devem ser evitados nas operações de guerra maritima, porquanto a fumaça serve de guia para os submarinos descobrirem as esquadras.

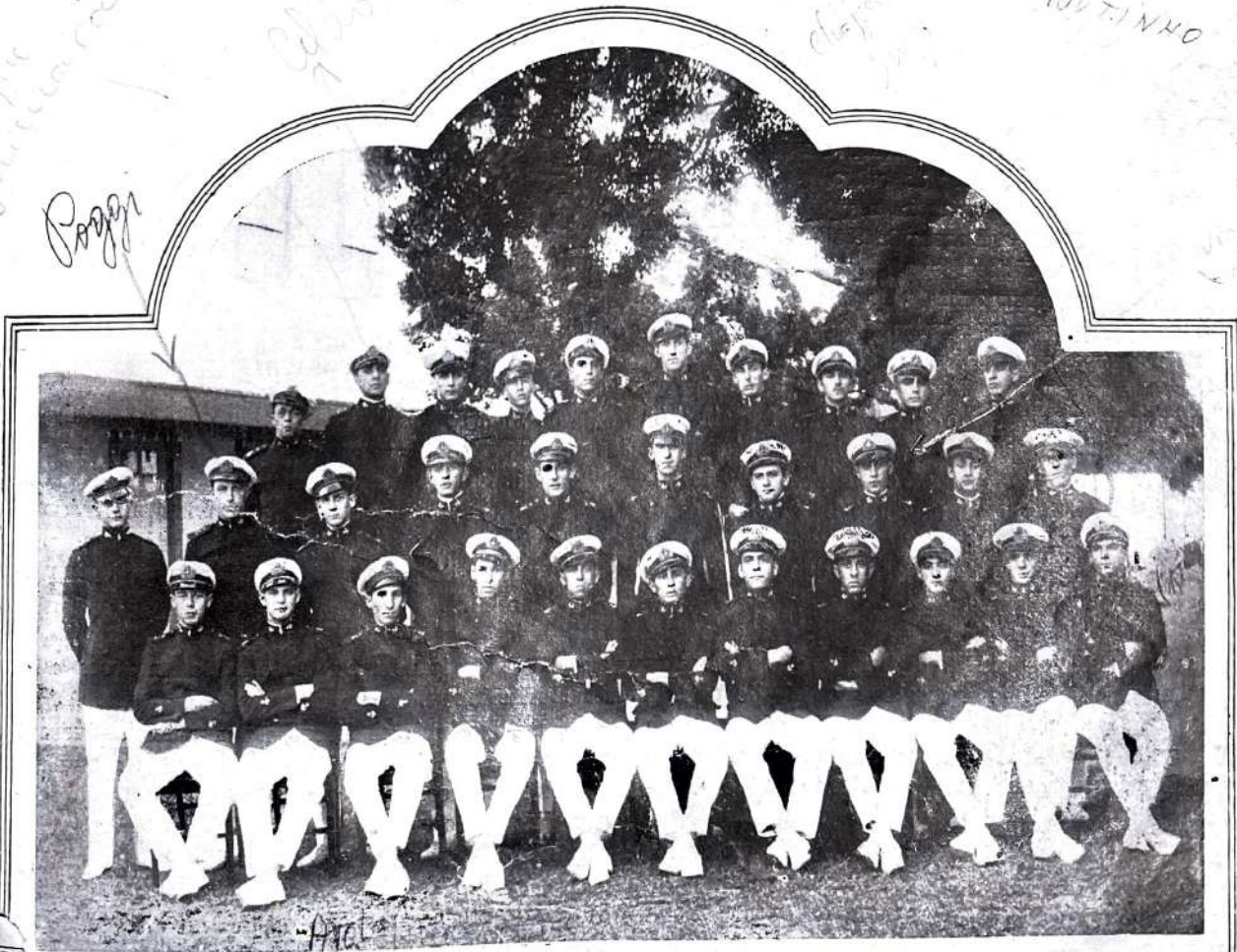
Além disso, o carvão nacional é do typo betuminoso, isto é, contém alta porcentagem de materia volatil, o que mais concorre para augmentar a fumaça cuja producção deve ser evitada.

Por isso, as marinhas estrangeiras durante a grande guerra empregaram o "semi-coke" nos seus navios de guerra; mas o semi-coke de carvão nacional não pode ser empregado para esse fim, por não ter a necessaria resistencia, de sorte que deve ser lavado e depois briquettado para poder ser usado.

E' uma solução que deve ser estudada com cuidado, mas que não pode ser adoptada agora. Somente as companhias de carvão que estão distillan-



Aspirantes do 4º Anno



cc Fernando
↑
↑

cc
↑
↑
cc
↑
↑

cc
↑
↑
cc
↑
↑

cc
↑
↑
cc
↑
↑

cc
↑
↑



Napoleão e Nelson

No dia 6 do Fructidor do anno VII, o vento do largo trouxe dois navios a uma enseada deserta a poucas milhas de Alexandria. Vinham vagarosamente, com grandes velas brancas abertas á viração, magestosos e lentos no crepúsculo dourado. Com o morrer do sol, foram perdendo os contornos, tornando-se a pouco e pouco indecisas e celadas manchas esbranquiçadas no regaço da noite, até que se enguliu a treva, que torna mais profundas as distancias...

No meio do vozeirão do mar, que rolava na praia, ouviu-se o ruído surdo dos ferros caindo nagua e logo após a risada estridente da amarra martelando o castello.

Eram duas fragatas venezianas armadas secretamente em Alexandria.

A enseada do Marabú era deserta e abrigada de olhos curiosos. Naquelle tempo o livre sulcar dos mares era vedado aos navios que ostentavam na carangueija o pavilhão tricolor da Revolução. Um anno atraz, a 14 do Termidor, a esquadra franceza de Brueys, que Nelson perseguira encarniçadamente desde que se fizera de vela para a Alexandria, era completamente aniquilada deante de Abukir. Um mez antes o proprio Brueys ajudára o general Bonaparte a saltar para o bote que o devia levar á praia, onde se alinhavam as forças do exercito do Egypto, e, voltando-se para Ganteaume, dissera tristemente ao ver perder-se nas sombras aquelle que ainda cingiria a corôa de Carlos Magno:

— Creio que a sorte nos abandona...

Depois, quando a derrota viera surprehender o pavilhão tricolor na costa do Egypto, as náos inglesas imperaram em todos os mares.

O Mediterraneo vivia coalhado de cruzadores inimigos.

De um lado, Sidney Smith, fundeado deante de Abukir, era um perigo constante para os cruzeiros ao longo da costa, tanto mais que os seus navios fieis á doutrina do bloqueio fóra das vistas, aventuravam-se em longas varreduras pelo mar a dentro; de outro, qualquer tentativa de regresso á França, encontrava um obstaculo quasi insuperavel, entre Tunis e a costa da Sicilia, estreita faixa de mar dominada por Nelson, que fundeara em Syracusa e espalhava velozes cruzadores pelo Mediterraneo.

Alem das duas fragatas vieram pairar á distancia de signal dois pequenos xavécos.

Commandava a pequena força o contra-almirante Honoré Ganteaume, que içára o pavilhão na fragata "La Muiron".

Era um veleiro lento, incapaz de lutar com os rapidos navios de Smith e Nelson, mas não havia como escolher depois que a enseada de Abukir vira desaparecer sob o fogo inglês, as velas da esquadra que trouxera de Toulon o exercito do Egypto.

Por uma coincidência, fóra o proprio Bonaparte que, durante a campanha de Italia, baptizara o navio capitanea com o nome daquelle que cahira varado de balas a cobrir-lhe o corpo na jornada de Arcole. O resto da flotilha compunha-se da fragata "La Carrère", commandada por Dumanoir e dos xavécos "Revanche" e "Fortune".

Ganteaume, que fóra o chefe de estado-maior de Brueys a bordo do "Orient", era um marinheiro capaz de cumprir as ordens de um chefe, que tivesse por elle a audacia e a previsão, que lhe faltavam. Moldava-se,

como todos os chefes navaes da França do Directorio, como Brueys, Villeneuve, Decrès, e os outros, no typo subalterno do marinheiro ponderado, disciplinado e prudente, qualidades que nunca puderam existir como basicas na envergadura de um chefe. E tinham de combater Nelson, que sabia desobedecer, como na batalha de Copenhague e que expevia, depois do combate que ferira no golfo de Genova, sob as ordens do almirante Hothan, que, si fosse elle o commandante em chefe, "teria em breve obtido grandes victorias ou soffrido consideraveis revezes".

E é o proprio Bonaparte, que no seu exilio de Santa Helena faz o julgamento de Ganteaume e dos almirantes francezes:

"Mal propunha eu uma idéa nova e logo cahiam sobre mim Ganteaume e a secção naval: — "Sire, não se pode fazer isto."... "Mas, sob o meu reinado, nunca se pode encontrar na marinha um homem que se desviasse da rotina e que soubesse crear".

Bonaparte, que recebera do Directorio uma carta chamando-o á Europa, e que soubera, por um parlamentar enviado a Sidney Smith, a situação critica em que se achava a França, resolvera partir immediatamente. Confiado o projecto a Berthier, a Bourrienne e a Ganteaume, que teve ordem de apparellhar duas fragatas venezianas que se achavam no porta de Alexandria, o general entregou, com instrueções lacradas, o commando do exercito a Kleber, e partiu do Cairo para a accidentada viagem de regresso.

No dia 7 do Fructidor, ao cahir da noite, o escaler que o levava em companhia de Lavallette, seu ajudante de campo, de Berthier, Bourrienne, Monge e Bertholet, atracou ao costado da fragata capitanea.

Ganteaume estendeu-lhe a mão no patim do portalé.

Às 9 horas da noite a pequena flotilha levantava ferros e fazia-se de vela para o mar largo. O almirante dissera a Bonaparte:

— General, navegarei sob a vossa estrella.

E a partida se fez por uma brisa suave, que logo se extinguiu, para deixar os navios de velas pandas, balouçando arrastados pelas correntes, para os lados de Abukir, onde seriam presa facil para os cruzadores de Sidney Smith.

Ganteaume propoz voltar a Alexandria. Bonaparte mostrou-lhe o largo.

À meia-noite uma fresca viração encheu o panno e com o romper do dia os olhares buscaram em vão reconhecer a terra baixa do Nilo.

Estendia-se agora a perder de vista, em redor dos navios a vasta superficie irrequieta das aguas.

O perigo de encontro com uma força inglesa nem por isso diminuira.

Sabia-se que Smith preconisava o bloqueio a distancia e era portanto uma tentativa aventureosa a travessia do Mediterraneo.

Para diminuir os riscos, Bonaparte resolvera que navegassem junto á costa. Voltaram então a avistar as terras áridas e desertas do norte africano, por longos e longos dias de cruzeiros monotonos em pequenos bordellos que não os levavam mais ao mar alto.

As calmarias, si bem que raras, não deixaram de vir juntar o seu concurso aos obstaculos que se oppunham á aventureosa empreza. O proprio vento soprava do norte,



contrariando-os no seu intento. Si continuasse assim, iam ser obrigados a cruzar proximo a Tunis e nada se poderia comparar ao arriscado de tal situação, quando os navios de Nelson bordejavam permanentemente entre a costa africana e a Sicilia.

Finalmente, no dia 3 do Vendemiario o vento mudou e uma brisa quente, que atravessára os desertos, onde as caravanas se desenrolam por entre as enormes vagas do ardente oceano de areia, veio encher o panno da flotilha, que ao cahir da tarde se achava na altura de ilha Pantellaria.

A' noite tendo refrescado o vento, o almirante Ganteaume resolveu investir a perigosa passagem.

De fogos apagados, cosendo-se á terra, os navios rumaram ao nordeste.

A noite clara e socegada parecia querer apontal-os aos vigias ingleses, recortando em esbranquiçadas silhuetas fantasticas os vultos silenciosos dos navios.

Muito proximo, decalcado em negro sobre o fundo claro da noite, o massiço de Ras-Addar lançava-se para o mar como a garra gigantesca de um monstro que adormecera para alem, no deserto abrasador, que se adivinhava atraz do recorte caprichoso dos morros.

Do alto da gavela grande cahiu como uma maldição a grita do vigia annunciando um navio.

E logo após os commandos cantarolados do official de quarto chamando a guarnição aos postos de manobra.

Um grande peso opprimiu o peito daqueles homens que tentavam alcançar a França. Só Bonaparte, por fatalista ou por actor, aparentava uma enorme indiferença.

Ganteaume resolvera que a fragata "la Carrère" em ultimo caso acceitaria combate para dar tempo á "la Muiron" para fugir.

E do tombadilho seguia com angustia o pequeno ponto luminoso que ora lhe parecia affastar-se e ora aos seus olhos avolumava-se, como si fizesse empenho em alcançar-os.

No receio que tinham de ver a empreza compromettida, esqueciam que não deviam ter sido vistos, para só pensarem no que ia succeder, si os tivessem assignalado.

A sorte da França e do mundo ia depender do rumo

que dentro de alguns minutos tomaria aquelle ponto luminoso perdido no meio do oceano.

E como respondendo á confiança do general elle apagou-se na treva e na noite, ao passo que a flotilha do-brava o Ras-Addar e rumava ao norte para navegar ao longe das costas da Sardenha e da Corsega...

...Naquella noite, Napoleão e Nelson cruzaram os seus destinos. Aquella flotilha humilde ao dobrar o cabo Branco, deixára para traz um ponto luminoso, o fanal de um veleiro, onde o vencedor de Abukir, num dos seus interminaveis cruzeiros, voltava a Syracusa.

Bonaparte podia agora seguir a sua trajectoria formidavel de derrubador de thronos e creador de reis. Estaria a espreital-o em Waterloo a sombra immorredoura de Trafalgar.

Si os vigias de Nelson, naquella calma noite de Outomno tivessem visto o vulto daquelles navios que se cossiam com a costa, ás escuras, procurando forçar o bloqueio, nenhuma duvida que o impetuoso almirante inglês, fazendo força de velas, cahiria como um albatroz sobre a pequena força de Ganteaume, para destroçal-a num momento.

Mas a "la Muiron" passou, levando sob as suas velas brancas o destino do mundo.

Levava tambem a fatalidade de Trafalgar, e portanto a gloria e a morte do grande almirante.

Por' isso, si a velha esphinge que monta a guarda aos destinos, descerrasse um instante as nevoas do futuro, e apresentasse a Nelson a visão daquella jornada immortal, em que tingiu com o seu sangue o convez da "Victory", dizendo-lhe ao ouvido: — "Alli, junto da costa, aquelles veleiros brancos que se apagam na noite, levam o germen de Trafalgar..." não ha duvida que pela primeira vez o grande Nelson voltaria as costas ao inimigo. E acceitando o destino formidavel daquella epopéa que lhe custaria a morte, responderia a quem lhe forçava o bloqueio, repetindo o gesto famoso da batalha de Copenhague.

E colando ao olho cégo o seu oculo de alcance, diria calmamente:

— Não vejo nada...

O. C.



Representantes exclusivos
de
CARL ZEISS, JENA & COERZ-BERLIN



Microscopios - Binoculos - Theodolitos = Telescopios - Pharóes

Apparelhos de iluminação para todos os fins: para diques, navios, escriptorios, armazens, fortalezas, hospitaes, laboratorios, etc.

"BOSCO



UNITAS"

BROGAS ESPECIAES de aço rapido, de qualidade insuperavel

R. STERNBERG & CIA.

RIO DE JANEIRO
Rua S. Pedro, 36

SÃO PAULO
Rua 15 Novembro, 29



DESPRENDIMENTO

Noite negra de temporal.

O rebocador "Guarany" da Marinha de Guerra, com cincoenta homens de tripulação, sacudido impetuosamente pelas ondas revoltas, cumpria uma missão da esquadra.

O sino de bordo acabava de bater tres horas da manhã. A guarnição dormia, exhausta das pesadas fainas do dia. Só os homens de quarto, alagados, regelados, velavam attentos.

Repentinamente, dominando o fragor do mar, um choque violento se faz ouvir... Despertam todos attonitos: um vulto negro corre pello costado, raspando, dilacerando amarras, recurvando turcos, entre sons estridentes de ferros partidos.

Um uivo indizível, de monstro ferido de morte, atrôa, durante segundos, funebremente o espaço.

Depois o silencio... E as ondas fragorosas cobriram de novo, com o seu espocar ruidoso, todos os rumores.

O navio, abalroado em pleno travez, submergia em segundos.

De sua heroica guarnição, os que não mergulharam sombriamente naquelle tumulo de ferro, jaziam ao sabor das vagas. A situação era critica: abandonados no mar, sem soccorro, numa noite negra e tempestuosa, ladeados por cardumes de tubarões esfaimados, eram poucas as esderanças de salvamento. Mas nem a presença da morte afrouxou os laços da disciplina. Nenhum acto de desespero. Dos cincoenta tripulantes, vinte e sete perderam a vida, e todos corajosamente, sem um "ai", como verdadeiros marinheiros que eram.

Houve actos sublimes de desprendimento, a todos porem ultrapassou o de Alfredo Camarão, bravo guarda-marinha.

Havia já quasi uma hora que luctavam. Camarão munido de um salva-vidas, vencia aquelle grande "match" com a Morte quando alguém, reconhecendo-o por entre as trevas pediu soccorro. Camarão aproximou-se a largas braçadas, e arrancando de si a boia que lhe garantia a vida, passou-a, desprendidamente ao companheiro.

Mais alguns momentos e o accaso fel-o topar com uma taboa. Uma vez ainda, heroico, magnanimo de desprendimento, o bravo marinheiro despojou-se do elemento de salvação para soccorrer a outro camarada.

E sósinho luctou até chegar o socorro, ja quasi pela manhã.

Que admiravel exemplo para todos nós marinheiros, o desse homem perfeito que, no curto espaço de alguns quartos de hora, sacrifica duas vezes a vida para salvar a de dois companheiros que talvez nem soubesse quem eram.

Camarão morreu alguns annos depois, cumprindo um dever. A sua memoria deve ser imperecível para nós pelo exemplo que nos legou, de uma vida recta, util e cheia de

—: abnegação :—

VELHO LOBO



SOÑANDO SOÑAR

Así, tendida en la playa,
Cara al cielo, frente al mar,
Como granito de arena
Mirando a la inmensidad.

Yo me he vuelto colegiala
Para estudiar con afán
Una ciencia muy difícil,
Muy ardua: la de olvidar.

Enamorada del cielo,
Ante el hechizo del mar,
Sueño... que sueño que sueño
Que aun de soñar soy capaz.

Estas olas que me besan,
Y las que a mimarme van,
Y las que en la lejanía
Tararean su cantar.

Me dicen todas lo mismo:
"Delicioso es olvidar!"
Y me repiten en coro:
"Sueña y lo comprenderás"...

Ufano está el firmamento:
Ríe de felicidad
Al mirarse, todo hermoso,
En las pupilas del mar.

Las olas, pibas traviesas,
Jugando vienen y van
Y cantan su barcarola
Sin perder nunca el compás.

Yo estoy tendida en la playa,
Cara al cielo, frente al mar...
Soy un granito de arena
Sediento de inmensidad.

Tengo por fiel compañía
Mi amiga la soledad;
Gusto da leda dulzura
De esta inesperada paz.

Será que aprendí ya algo?...
Que empiezo al fin a imitar
a las ondas que, sumisas,
Sin fatigarse jamás,
Su ruta siguen y ejemplo
Brindan de conformidad?

Yo sólo sé que me atrae
De los cielos el imán;
Que me fascina y me embruja
El sortilegio del mar.

Yo sólo sé... de mi sueño:
Que fuese una eternidad
Este momento divino,
Este minuto fugaz
En que, tirada en la playa,
Estoy soñando soñar...

Montevideo.

María Athalia Anido M...

Seguime

milia o arduo dever de trinchar

o minl

... sobre as cabeças da
... cariosa do outro lado do te-
... mata" do chefão:
... ria não leve a má, mas eu despois
... ne é que maginei. Então eu vortei
... descurpa a vossuria de não tê feito a
... militá...

O. C.



— PEGO TELEPHONE —



STA vae por conta do Neves Ferreira, que foi talvez o auctor da pilheria e que hoje rumina o remorso cruel de ter perturbado a pacifica digestão do Sacramento. O Sacramento era chefe de machinas de um qualquer dos innumerables "buques" da "Invencivel Armada". E era um chefe ás direitas. Conhecia o navio como os dedos e era capaz de dizer qual o "burro" sanitario em funcionamento somente pela cara com que o immediato terminava a inspecção.

Demais a mais, nascera para manobrar. Era uma cousa que elle trazia do berço. Desde o tempo da chupeta e do camisolão, da fralda e consequentes situações equivocadas, que o Sacramento aprendera e acostumara-se a manobrar com tudo e todos. Chegara assim a capitão de corveta, com meia duzia de prisões, que lhe não arrefeceram a bossa de manobreiro. Os foguistas porém tratavam-no de "seu majó".

O major era uma boa pessoa, capaz de dar a um foguista licença para "fazer fogos" com o fardão do comandante, comtanto que ficasse provado que quem manobrava era elle. Dahi a natural exploração de que era alvo o sympathico chefe. Chegava-se a elle um Manoel Antonio qualquer da caldeira e batia uma continencia de primeira classe com "mariola" e pancada na coxa e era só dizer:

— "Seu majó, dá licença!..."

— Que é que péga? — inquiria o Sacramento imper-tigando-se todo e procurando assumir uma attitude capaz de infundir respeito a um cabrestante.

— E' que... vossa senhoria sabe... Eu tenho de me mudar de quarto e precisava sahi mais cedo...

— Não póde ser! As licenças são com o immediato.

O foguista girava nas mãos calosas o chapéo mescla que o tempo transformou numa escumadeira com a cumplicidade do atrazo do semestre e voltava á carga com um sorriso equivoco, escancarando uma linda fieira de dentes porque nesse tempo o Lopes ainda não viera ser dentista da Marinha:

— Mas si o "seu" majó quizesse... "seu" majó é o chefe, é quem "manobra" na machina...

Lançada assim a queima roupa, a palavra magica, era o "abre-te Sesamo" do portaló.

— Está bem! está bem! — acquiescia o chefão, imitando de orgulho — Póde ir... Você é uma praça de bom comportamento. Vá lá...

E a guarnição inteira concordava que o chefe "manobrava" muito bem.

A vida humana é porém cheia de maldade, e não ha medalha que não tenha reverso. Esses dois profundos pensamentos respigados na convicção inabalavel de todos os Accacios, que o mundo tem produzido, são talvez a justificativa da pilheria que fizeram com o velho Sacramento. Uma pilheria se justifica por outra cousa propria.

Ferreira, ou qualquer outro autor do delicto, Sacramento:

— Aqui é o Jesuino do Carmo, seu majó: o encarregado do sanitario de meia-não. Bas tardes, seu majó.

— Boa tarde, rapaz. Que é que está pegando? Alguma enrascada? Fala depressa porque estou com o jantar esfriando na mesa.

— Discurpe, seu majó. E' que Vossuria sabe o que são essas cousas...

— Vamos dahi, rapaz. Essas cousas o que?...

— Magine Vossuria que minha muié tá pra té uma creança. Vossuria sabe o que são essas cousas...

O velho Sacramento não sabia, mesmo porque seria muito engraçado que elle soubesse. E enquanto a sopa esfriava, vinha-lhe ás narinas o aroma de um frango assado que devia estar uma delicia. E aquelle idiota do Jesuino do Carmo a businar-lhe os ouvidos pelo telephone.

— Vamos, rapaz! desembucha que não tenho tempo a perder.

— Seu majó; eu tou enrascado porque ainda não tratei a parteira e então me alembrei de Vossuria...

— Hein!!!... Como?!

— Seu majó; é que eu ainda não tenho parteira e então me alembrei de Vossuria, que é quem manobra com o pessoal da machina...

— Mas você quer que eu vá arranjar a parteira! Com os diabos!

— Não sinhô, seu majó. Eu é que vou arranjá. Mas Vossuria sabe que não é facil. Depois eu preciso tá em casa pra ajudá... Vae dehai...

— Vae dahi...

— Eu me alembrei de Vossuria.

— Você está fazendo um embrulho dos peccados! que é que eu tenho com isso tudo?

— E' que Vossuria podia me dá licença de ficá em terra amenhã...

— Arre! porque não disse logo isto, seu Jesuino! Póde ficar, póde ficar!

— Muito obrigado, seu majó...

Desligaram-se os telephones. O Sacramento com um uff! de satisfação senta-se patriarchal á cabeceira de uma mesa, onde se alinham em columna de ataque a fumegante sopeira, a cheirosa terrina de feijão, o dourado frango perdido num deserto de farofa, onde brotam aqui e alli os oasis verdes das folhas de alface, o roast-beef com batatas louras como Ophelia e todo o numeroso cortejo dos bons jantares de familia, quando, em vez da taifa cosmopolita e varia, gira em torno da mesa, sollicita e genuinamente nacional, a beicuda Anastacia que tem um paladar de ouro e uma paciencia de anjo, tudo isto por quarenta "bagos", casa e comida...

O chefe pega o alvo guardanapo, tão diferente dos seus congeneres semi-permanentes das praças d'armas e passa-o com satisfação no collarinho; completa a caseira e infensiva sopa com a pimenta e o molho inglez, que lhe vêm estragando o estomago com a ajuda consciante do "cuca" de bordo e empunha venturoso a larga colher de metal...

— Drrrinn!... Drrrinn!...

— Zéquinha! vae ver o que é!

O Zéquinha pula rapido da mesa derrubando... + he acotovelando o irmão...



— Allô! Allô!...

—

— Tá sim sinhô. Fã favô disperá... Papae! Tão chamando no telephone!...

Ha os silenciosos instantes que precedem as cacetões. O velho Sacramento levanta-se com um gesto de enfado para attender ao infernal aparelho!

— Prompto!

— Seu majó!...

— E' você de novo, rapaz? Pois eu já não lhe dei licença?

— E' que, seu majó: vossuria não achava mió eu pedi licença ao seu immediato?...

O chefão quasi suffoca. Aquillo era um ataque directo á sua condição de chefe, de manobrista!

— Pedir licença ao immediato, qual carapuça! Quem manobra na machina sou eu, está ouvindo? E raspe-se que está me esfriando o jantar!

— Tá bom, seu majó, tá bom! me discurpe...

Phone no gancho e ultima forma.

Não enguliu ainda o nosso sympathico heroe nem uma colherada da sopa, que começa a esfriar, e novamente tine a campainha.

De novo o Jesuino em scena para acabar com a paciencia do homem:

— Com mil milhões de bombas de incendio! você não pode deixar-me jantar em socego?

— Mas, seu majó...

— Qual major nem coronel já não lhe disse que podia ficar em terra! Que mais que quer você?

— E' que...

— Eu acabo perdendo a paciencia! acabe de uma vez com isso, homem!

— Discurpe, seu majó Depois que vossuria me deu licença eu fiquei maginando, maginando... Não era mió eu i amenhã de menhã ao Arsená falá com seu immediato? é que elle é capaz de se aborrecê...

Si o Sacramento tivesse tomado mais uma colher de sopa, uma só, era um homem morto. Aquillo parecia até de proposito! Pois o diabo do animal, já tendo licença, em vez de se raspar, ainda vinha com aquelles escrupulos idiotas de prevenir o immediato? O chefe reuniu o que lhe restava de calma:

— Olhe, seu Jesuino: você tem licença minha, ouviu? tem licença do chefe! Não precisa de licença de mais ninguém. Não me venha mais falar nisso, que já estou cansado de amolações. Vá para o inferno e me deixe em paz...

E desligou. Voltou para a mesa carrancudo. Deitou um olhar torvo para a sopa fria, tornou a lançar um olhar ao telephone e desandou um trovão:

— Anastacia!...

A cosinheira rompeu como um tank em direcção á cabeceira, pondo em perigo premente um vaso de porcelana encarapitado numa columna e uma volumosa pilha de pratos que trazia nos braços luzidios:

— Prompto, patrão.

— Leva esta sopa daqui...

Um ambiente annunciador de grandes temporaes pairava agora no calmo salão de jantar. O Zéquinha não se atrevia mais a apanhar moscas, a atirar bolas de miolo de pão no Claudino, a puxar sorrateiro a saia da Anastacia, essas innocentes farras familiares que as visitas tanto apreciam.

Seguindo o "costume feudal" que dá ao chefe da familia o arduo dever de trinchar, a Anastacia trouxe o frango dourado para a frente do major.

E' uma das cousas em que é preciso uma calma espi-ritual absoluta o trinchar um frango. O Sacramento pas-sou a mão no garfo para espetal-o: o frango pulou. Nova tentativa coroada de successo de... farofa que espirrou para todos os lados. Depois foi a lucta fantastica do Sa-cramento contra a victima implume. (E' uma cousa sabida de Historia Natural que os frangos assados são ani-maes implumes).

O chefe esgrimia a faca, vibrava truculento a arma e o frango escapulia. Quiz arrancar-lhe uma aza e encani-çou-se sobre o pobre cadaver numa ancia de sadista. Não satisfeito em cortar, lacerar, furar, lascar com a afiada lamina, mettia as mãos para deslocar os ossos, puxar os membros, torcel-os num frenesi barbaro. A familia ater-rada retinha a respiração. O Sacramento a este tempo já estava de pé, suando, cerrando os dentes e arregalando os olhos num furor medonho.

Não ha nada para transformar a figura mais bur-gueza num feroz assassino como essa operação familiar de trinchar um frango.

A mesa apresentava já um aspecto desolador. E a Anastacia prudentemente se eclipsaria, sabendo por expe-riencia que ella seria no fim culpada do desastre. De fa-cto, quando o garfo, a faca, a mão e a paciencia do trin-chador não vem a cabo do trinchado, é porque o frango está duro. O Zéquinha era o heroe daquelle combate. Sem um lamento recebera em plana cara uma lambada de farofa e forcejava heroicamente por libertar os olhos da presença incommoda da farinha. Um copo já voara em cacos; uma aza do frango fôra cair na bocca do Plutão, que, com ser cachorro, se aproveitava das "cas-quinhas": era o typo do "profiteur" de guerras.

Depois era a victoria...

Os traços convulsos do Sacramento distendem-se, des-anuviavam-se, os seus dentes cerrados iam abrir-se num largo sorriso circular que abrangeria a mesa, para receber as congratulações da familia.

Foi quando succedeu o "espantoso", o "irreparavel", o "incrivel"!

A campainha do telephone tinou freneticamente.

O Sacramento suspendeu o ultimo golpe, como que ia separar em duas a carcassa lamentavel do frango. Pos-sesso, brandido na mão como um trophéo funebre os res-tos rebeldes da victima, lançou-se num impeto ao te-lephone.

— Prompto!...

— Seu majó...

— Para o inferno, seu idiota! Vá amolar sua avó! Si disser mais uma palavra, está preso!

— E' que...

— Arre! já estou cansado! Cale-se! nem mais uma palavra! Está querendo divertir-se á minha custa?

— Seu chefe...

— Já não lhe dei licença? Não está satisfeito? Agora stuma-se! vá para o diabol!...

— Seu majó dá licença de me explicá?...

O Sacramento fez uma pausa suffocado, os olhos fôra das orbitas, segurando convulsivamente o auscultador e o frango, que a cada gesto desencontrado do chefe amea-çava descrever uma parabola graciosa sobre as cabeças da familia aterrada. A voz lamuriosa do outro lado do te-lephone aproveitou a "fermata" do chefão:

— Seu majó, vossuria não leve a má, mas eu despois que larguei o telephone é que imaginei. Então eu vortei de novo para pedi descurpa a vossuria de não tê feito a minha continencia militá...

Ver navios

Ora, direis pasmado, ver navios,
Certo, é das situações mais engraçadas
E, eu já passei momentos bem vãos
Cá pelo caes da Ilha das Enxadas.

Quando, com os mais raivosos, arrepios
Encontro as conducções desatracadas
E fico a contemplar com os olhos frios
Barcas que passam e naus já fundeadas.

Agora perguntaes, leitor amigo,
Se tem espirito o que aqui vos digo
E qual o ponto que o sorrir desperta,

E eu vos direi: relêde este soneto,
A procura da graça que prometto.
Que a ver navios ficareis na certa.

Pedro Siri

PAU SAFO...

Meio-dia! de entrar de pau chegou a hora;
Aparece o "caveira" molemente
Para receber do *outro* um "Pau espora",
Conformado, da vida já descrente...

"Tudo safo": dissera-lhe o Tenente,
Passando-lhe o serviço e dando "o fóra",
Porem, uma "onça solta" de repente
Tabellas e Rotinas já devora!

E o "coitado" trabelha sem parar,
Daquelle "safa-safa" na canceira,
Procurando safar, safar, safar...

Tapeando e embromando, de maneira
Que depois a "banana" vá estourar
No serviço do proximo "caveira".

RUMOCOR

Livraria Carnier

Completo sortimento
de

Medicina - Artes
Sciencias - Litteraturas
Nacional
e Estrangeira

Diccionarios - Guias
e Vocabularios
Livros Escolares
Etc.

Albuns e Livros de
historias para a
juventude

25

Rua do Ouvidor, 109 Caixa do Correio, 618
Tel. 1068 Norte End. Telg.: Hermanos
RIO DE JANEIRO

Leitão, Irmãos & C.

Fornecedores do Governo



CASA LEITÃO

*Importação e Exportação de
Fazendas, Modas, Armarinho,
Perfumarias, Roupas Feitas,
Tapeçaria, Alfaiataria, etc.*

Largo de Santa Rita n. 2

Rua Visc. de Inhauma  Rua Municipal

Travessa Santa Rita

Telephone Norte 767 - RIO DE JANEIRO



OS RECORDS DE NATAÇÃO

Publicamos a photographia do campeão de natação francez Georges Michel, na qual ve-se o grande nadador logo depois da travessia da Mancha em Outubro de 1926, submettendo-se a uma rigorosa massagem e tomando uma reconfortante chicara de "Ovomaltine".

Não contente com o seu record de 11 horas e 5 minutos na travessia da Mancha. (emquanto a campeã americana Gertrude Ederle levou 14 h. 30 min. e o Allemão Vierkötter 12 h. 42 min.), o Sr. Michel vae tentar ainda este mez de Julho a travessia do Lago de Genebra, de Montreux a Genebra, numa distancia de 70 km. em linha recta. Considerando que esta prova se fará em agua doce, representará sem duvida o maior feito de natação até hoje conseguido no mundo inteiro.

Durante todo o periodo de treino para a travessia da Mancha e mesmo durante esse, o nadador Michel tomou como principal alimento a "Ovomaltine" conhecido producto dietelico suiso que provou-se o melhor para todos os treinos sportivos. Presentemente o Sr. Michel está treinando activamente, sempre com a "Ovomaltine" que será o unico alimento que elle tomará durante a grande travessia do Lago de Genebra.



ESPEADES E ESPEADIOS

NOTA: — Por motivos particulares deixou esta secção o seu fundador, para a qual convidámos um collega, que se occultará sob o pseudonymo de "Nick-Panter".

O nosso querido Azeredo é sem duvida alguma o aspirante que tem maior... "abundancia".

Ha tempos elle nos pediu a publicação de seu retrato.

— Pas possible, Osmar, dissemo-lhe.

— Por que?

— Nada. Falta de espaço.

A nossa situação era critica. Não lhe poderíamos expor que crianças também lêem nossa revista e que em absoluto devem ser amedrontadas....

Elle, porém, "queimou-se" com nossa obstinação e mandou publicar sua effigie anti-diluviana no "O Malho".

E no sabbado seguinte foi com admiração que lemos naquella revista abaixo de sua photo:

"O intelligente menino Osmar, o pianista mais feio do mundo, recentemente saído do Instituto Butantan".

E' que elle havia pedido franqueza de opinião áquella revista.

Bem feito.

×

O Souto fazia a ultima sabbatina de electricidade do 1º periodo.

"Escuridão" completa. Cinco minutos para terminar o tempo. Prova só com o cabeçario.

Murillo lança-lhe uma questço amarrotada numa bola de papel.

Elle, tremulo, abre a "cola". Copia á pressa a questão.

No fim, porém, leu o seguinte:

"Augmenta um pouco o resultado que está muito pequeno". Ora bolas.

E o Souto indignado escreveu sobre a questão, em letras garrafas:

"Sem effeito".

×

A aula de gymnastica corria animada. De repente o professor Abitta saca do bolso um "senhor" relógio (bota relógio nisso!!!) para ver se a aula já havia terminado.

O Baena não se conteve:

— "Professor, este relógio é o tal que dá o tiro das 9. Não?"

E o "Chapolla" encabulou.

Nem era para menos. Também aquelle relógio é dos taes que precisam de chave inglesa para se dar corda e que se se faz isso num theatro ou cinema o "blóco" olha todo p'ra trás.

Safa! Que relógio.

Qualquer dia elle me apparece aqui com uma talha no pescoco para tirar o "bruto" do bolso.

×

Dia da chegada do "Jahú".

Desde a manhã que já se sabia que elle chegaria ás 2 horas da tarde.

Acabava o 3º anno de entrar para a aula de Astronomia.

O commandante Palmeira explicava minuciosamente a contagem do tempo civil. De repente, virando-se para o Haroldo, que cochilava, perguntou-lhe:

— Que horas são?

O Haroldo olhou no relógio hydraulico do Paredes e disse:

— Faltam cinco para uma.

— O que isso indica? — continuou o lente.

— Que daqui a uma hora e cinco minutos chega o "Jahú".

A turma em peso caiu na gargalhada.

E o cathedratico também nos acompanhou...

×

O commandante Milanez discorria com entusiasmo sobre os instrumentos de observações astronomicas.

Em dado momento elle explicou:

Já os antigos cuidavam da contagem do tempo, para o que dispunham das clepsydras que nada mais eram do que reservatorios d'agua, cujo escoamento se fazia de modo a se obter quantidades eguaes em tempos eguaes.

Essas clepsydras eram collocadas nas praças publicas.

O Moutinho então o interpelou:

"Aqui no Rio ha uma clepsydra. Não, commandante?"

— Que eu saiba, não — respondeu-lhe o lente.

E o Moutinho confiante na sua vista e na sua memoria:

"E aquelle "Manéquinho" da praia de Botofogo?"

×

O maior "penetra" de festas que possuiu a Mariinha de Barroso para cá, foi o Kahl.

A penetração é uma arte, e como tal, tem os seus artistas.

Pois, senhores, o Kahl é o melhor astro da "Penetration Pictures Corporation.

Uma cousa só basta para provar o quanto elle é efficiente: quando alguém deseja dar uma festa, envia-lhe logo um convite, pois é muito mais commodo, que ter que recebê-lo mais tarde inopinadamente.

Uma de suas maiores proesas foi, sem duvida, a que aqui narrarei, passada em 1925.

Havia um baile no Hotel Suisso.

O Dunham e o Isaac possuíam convite. O Kahl, porém, desejava a todo transe ir ao baile, por causa de uma rapariga linda de... Madureira.

Aproveitou então um momento em que aquelles dois



estavam reunidos e lhes propôs levarem sua capa, boné e espadim escondido para a festa. A dupla ficou intrigada, mas enfim acceceu.

Lá pela volta de dez e meia o Kahl appareceu pela porta do hotel, tolo elegancia, perfume, colarinho "bujarrona" e gravata horizontal, sem boné e fingindo-se preocupado, passeiando de um lado para o outro da calçada incessantemente.

Finalmente o "Zézinho" bateu com o pé na calçada, fingiu tomar uma subita resolução e dirigindo-se ao porteiro, que, havia minuto, estava intrigado com a attitude do rapaz, lhe disse:

"Uns collegas meus marcaram um encontro commigo aqui ás dez horas. Já deram as onze e nada. Positivamente não vou continuar aqui perdendo as danças. Se elles chegarem vá chamar-me lá em cima por obsequio".

E embarafustou-se pela porta a dentro.

E o porteiro intimamente ainda lhe louvou a paciencia e abnegação para com os seus companheiros d'armas...

No dia seguinte o "Penetra Foot-ball Club" enviou-lhe o diploma de socio honorario.

×

Estavamos em principio do anno de 1925.

O Paredes havia terminado com enthusiasmo o curso do Collegio Militar, onde deixára fama como eximio corneteiro.

Estava radiante e compenetradissimo. Assim que leu a noticia da sua praça de aspirante, correu a uma typographia e encommodou dois milheiros de cartões assim redigidos para distribuir em profusão:

JONAS PAREDES

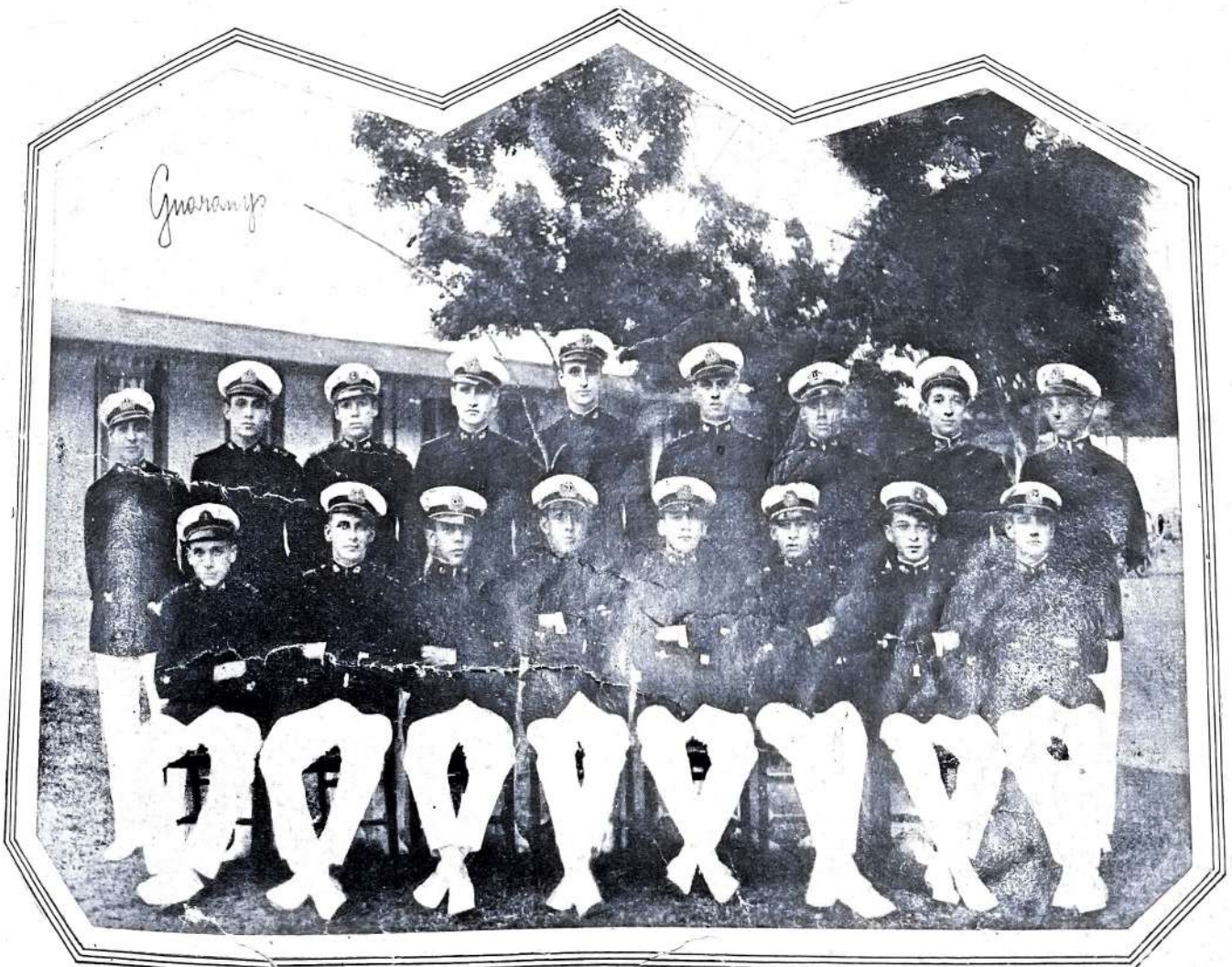
Ex-alumno corneteiro do Collegio Militar.
Ex-center-half do Corumbacense F. Club
Athleta. Musico. Poeta. Agrimensor. Pro-
fessor de Tupy-Guarany. Aspirante a
Almirante.

Escola Naval

Ilha das Inchadas

Em menos de uma semana todos os seus uniformes ficaram promptos e calhou que no dia da grande estréa fosse a um baile numa pensão do Flamengo. Um acontecimento mundano: o Paredes aspirante de marinha!

As guryas da festa deliravam. Chegavam á inconveniencia. Basta dizer que a disputa para com elle dansar



Aspirantes do 2º Anno

era tamanha que tiravam as pequenas par ou impar.
Os paisanos se moiam de raiva. Tudo inveja delle,
coitado!

A' hora do "buffet" travou relações com uma rapaz
magro, alto, sympathico, que se disse candidato civil á
Escola naquelle anno.

O Paredes exultou. Fanfarrão, loquaz, foi logo di-
zendo que se acátelasse porque os "trotes" na Escola
eram um facto. Mas que elle "manobrava" um pedaço
lá e que o protegeria. E envolveu o rapaz de um olhar
de protecção e pena. Terminou o saráu. Abriram-se as
aulas. Logo no primeiro dia o nosso heróe deixou a
"pose" no cães do Arsenal de Marinha e veio em "pinguim"
na lancha até a Escola.

Uma vez na ilha, levou logo quinze "caldos", trinta e
duas "jumencias", uma duzia de "intelligencias" e um re-
fresco de... oleo de ricino.

Quando, já meio morto, se vae esconder no trampolim
das perseguições dos veteranos — quem é que lá encon-
tra? — O rapaz magro, alto e sympathico, que outro não
era que o Pavão, 4º annista, o terror dos calouros.

O Paredes atirou-se do trampolim por conta pro-
pria...

E nunca mais se metteu a fogueteiro.

X

O "Pé de Gallinha" é o individuo mais "patesca" que
a Marinha possui. Basta logo observar o seu nome de
guerra... "Pé de Gallinha", do qual muito se ufana.

A actual turma do 3º anno havia embarcado a bordo
do encouraçado "Florian" para a sua viagem de ins-
trucção.

Logo no primeiro dia o tenente Moutinho, irmão do
nosso "Moilão empernado", formou os aspirantes á ré e
leu as ordens em vigor. Uma delas rezava que se deve-
ria economisar a agua de bordo, pois que a que havia era
pouca para as necessidades geraes.

O Poggi, Dunham, Figueiredo Lima, Camara, Silva
Oliveira e Vianna ficaram loucos de alegria.

O "Pé", porém não disse nada.

Em compensação foi ao Rio Grande do Sul, voltou ao
Rio de Janeiro e nunca appareceu no banheiro.

Um dia censuraram-no devido as manifestações hosti-
feras com ondas de 1.600 metros de comprimento. Elle
queimou-se e foi logo dizendo:

"Araruta, Araruta. Se vocês não sabem cumprir or-
dens eu felizmente sei."

E saiu da róda todo "crente" e... "couraçado"...

NICK-PANTER





A que enlouqueceu de amôr

— E' extraordinario — disse o meu velho amigo Dr. Ramón Ojeda, mudando subitamente de assumpto e lançando para o alto uma forte baforada do seu Havana perfumado — *Ella* não veio hoje... Com certeza está doente ou morreu, não sei bem...

— *Ella*, quem? — perguntei, assombrado.

— *Ella*, a minha velha compatriota, a que vem todos os annos a bordo dos navios de guerra brasileiros que nos visitam, a velha semi-demente, a *que enlouqueceu de amor*...

— Não comprehendo...

— Como, pois você não a conhece?...

— Não. Que velha é essa?

Você se esquece, meu caro Ojeda, que é a primeira vez que eu venho a Buenos Ayres...

— Mas você então não a conhece nem por informação dos seus collegas?... E' curioso. Não ha official de marinha brasileiro que tenha estado por aqui que a não conheça. Para todos elles, ella é a D. Flora Lopez, a velha semi-demente, a amiga do Brasil... E' verdade que aqui em Buenos Ayres poucas são as pessoas que a conhecem, e assim mesmo sob um cognome vago e pathetico: — a *que enlouqueceu de amor*... O senhor ri-se?...

Pois a explicação desse cognome estranho envolve toda uma historia tristissima do passado de uma mulher...

— Confesso a minha curiosidade, meu caro Ojeda...

E foi assim que a bordo de um pequeno cruzador da nossa marinha de guerra, atracado ao porto de Buenos Ayres, numa tarde fria e brumosa de Julho, sentados a um canto do convez quasi repleto de povo e vendo deslizar centenas de pares ao som da musica de bordo que, o meu velho amigo Dr. Ramón Ojeda, poeta, jornalista, bohemio e mundano porteño, me contou essa historia commovente e triste da velha semi-demente, da amiga do Brasil, da que enlouqueceu de amor...

Annualmente, por occasião da visita official de um navio de guerra brasileiro á Argentina, era invariavel a bordo a presença daquella mulher. Nas horas do dia reservadas á visita do publico, era sempre a primeira a chegar e a ultima a sahir.

E as suas visitas, com o correr do tempo, foram-se tornando quasi tradicionaes entre a maruja brasileira. Ha trinta annos que as fazia invariavelmente, arrostando todos os impecilhos e vencendo todas as difficuldades. Virado pela primeira vez o meu amigo Ojeda ha cinco annos atraz, a bordo de um dos nossos encouraçados quando de visita á Argentina. Foi então quando conheceu sua historia, por intermedio de uma velha amiga sua, D. Anna Parreda, contemporanea e condiscipula da velha semi-demente. Esta lá estava, naquella tarde, como sempre, vestida no seu eterno vestido de seda preta, isolada a um canto do navio, taciturna e triste, com certeza evocando o passado...

Tinha cincoenta e dois annos e parecia ter oitenta. O seu corpo secco, mirrado espremido — qual haste de palmeira secular ressequida e desfolhada pela acção devastadora do tempo — tinha a curvatura dolorosa e tre-

mula da velhice. A sua cabeça era quasi toda branca, e do rosto flacido, coalhado de rugas — sulcos dolorosos, talvez, de muitas lagrimas vertidas, só despertavam a attenção os olhos, ultimo vestigio de uma belleza extinta: uns olhos verdes, doces, cheios de ternura e de amôr, mas que o lagrimejamento continuo da decrepitude empanavam então.

— Parece-me que ainda a estou vendo — continuou o meu amigo — tal como a vi pela primeira vez. Estava sentada a um canto da tolda do encouraçado, numa tarde de festa, com as mãos no regaço, silenciosa e triste, vendo distrahidamente dansar os pares. De então para cá tenho-a visto invariavelmente todos os annos a bordo dos navios brasileiros que nos visitam. Vem sempre sosinha. Conversa correctamente alguns minutos com os officiaes, de preferencia com os mais jovens, e emquanto falla examina detidamente, registra minuciosamente, com uma insistencia molesta das suas pupillas glaucas, as feições de cada um delles, como se procurasse descobrir nos traços physionomicos, na voz, no olhar, nas maneiras desses officiaes alguma analogia longinqua, alguma semelhança remota que sejam com os traços, com a voz, com o olhar de alguém que é toda a historia secreta e dolorosa do seu passado... Isola-se depois, em um canto do navio, num mutismo melancolico; e para alli fica horas inteiras a contemplar, com o seu olhar fixo e assombrado de louca, o desfilar ruidoso e alegre dos pares ao som da musica ensurdecadora do *jazz-band* de bordo. E' nesses momentos, então, que parece entregar-se ao mundo das suas recordações. Tudo alli no navio brasileiro — a lingua fallada pela maruja, a alegria communicativa dos officiaes, a musica viva e alegre de bordo — todo esse ambiente puramente brasileiro parece ressuscitar-lhe n'alma antigas dores adormecidas.

Desfila pela sua memoria brumosa de demente todo um mundo de cousas doces e perdidas, todo um passado de ventura ephemera e de felicidade fugaz que nunca mais hão de voltar.

E' então nessas horas que eu a imagino reconstituindo toda a historia dolorosa da sua vida fracassada.

A sua imaginação, levada nas azas da saudade, transporta-a de um salto a trinta annos atraz.

Devia ser numa tarde como esta, tarde de alegria e de festa, a bordo de uma galera da antiga marinha a vela do Brasil, em uma das suas visitas diplomaticas á nossa capital.

Devia ser numa tarde como esta, ruidosa e alegre, de confraternidade argentino-brasileira. Pelo convez do navio, adornado, como está este, com bandeiras dos nossos paizes e quasi repleto de convidados, mulheres lindas, arrostando as longas caudas dos seus vestidos de seda, passeavam pelos braços dos officiaes brasileiros, sorrindo-lhes aos galanteios, corando a cada instante, muito perturbadas, muito confusas, muito lindas, atraz dos veus que lhes cobriam os rostos... As nossas avós eram assim: timidas e adoravejs! Ah, bons tempos, meu amigo!

Eu desejava viver nessa epoca; nasci certamente com cincoenta annos de atrazo... Sinto-me positivamente deslocado nesta nossa epoca brutal, grosseira e anti-espiri-

lualista dos dias de hoje. Naquelles tempos valia a pena amar-se a uma mulher: eram tão puras, tão castas, tão innocentes!...

Mas voltemos á nossa historia. Entre as centenas de pares que evoluíam pelo convez, um se destacava de todos os demais, pela formosura da dama e pela belleza galharda e viril do official que lhe dava o braço. A dama — você já o adivinhou — era a tal velha semi-demente de que lhe fallei, que naquelle tempo era uma das mulheres mais formosas de Buenos Ayres; quanto ao official, permittam-me que lh'o designe simplesmente X... pois nunca ninguém lhe soube o nome, não tendo a velha feito até hoje confissão alguma a esse respeito, nem mesmo á sua íntima amiga de infancia.

Você, meu amigo, certamente não ignora como se originaram as grandes paixões da historia: tudo obra de um momento, de um simples olhar, de um sorriso, de uma atracção.

Foi assim que o Tenente X. se apaixonou pela *señorita* Flora, e foi assim que a *señorita* Flora se apaixonou pelo Tenente X...

A sra. Pereda, minha confidente, condiscipula de nossa heroína e testemunha visual do começo deste romance de amor, viu-a naquella tarde de festa a bordo da galera brasileira. Trazia um rico vestido de seda que lhe modelava o talhe esbelto e harmonioso de deusa serena. Era linda — disse-me a minha amiga — encantadoramente linda, com uma belleza tranquilla e repousada de princeza sonhadora... Porém o que mais seduzia nella, então, eram os olhos, uns olhos verdes, quentes, apaixonados, por onde parecia errar a alma nostalgica de um sonho perdido...

Do official que lhe dava o braço, a minha amiga, que estava presente á festa, tem pouca recordação. Lembra-se sómente que era um rapaz moreno, alto, forte, muito sympathico, muito gentil, — dessas naturezas herculeas e timidas ao mesmo tempo, que parecem irradiar em torno de si um ambiente captivante de força cortex...

Viram-se os dois. Amaram-se. Disseram-se mutuamente essas mesmas cousas velhas, mas eternamente novas, eternamente emocionantes, que constituem os dialogos de amor... Como vê, meu amigo, o idyllio amoroso destes dois heróes começou por uma banalidade, como começam, aliás, todos os romances de amor.

Se lh'o estou contando a você não é porque offereça talvez no desenrolamento posterior dos factos, algum interesse novo ou algum detalhe curioso. Nos romances de amor não existe nada novo. O que esta historia tem de interessante e ao mesmo tempo de bello e de irreal na sua realidade absoluta, é o sacrificio sublime de que é capaz um coração de mulher quando ama verdadeiramente um homem.

Os dois protagonistas deste drama viram-se naquella tarde; amaram-se; apaixonaram-se um pelo outro. E como sempre succede ás mulheres que amam os homens de vida errante e incerta, — logo no dia seguinte recebeu a nossa heroína um rude choque no coração, ao saber da subita partida do joven official para a Europa, pois o seu navio recebeu ordens urgentes para suspender immediatamente para a França. Como vê o amigo: a eterna historia banal da cruel separação de dois amantes em pleno apogeu da sua ventura amorosa. Mas, é a partir deste dia que começa propriamente o romance commovente e triste da vida desta mulher. Com o coração morto de saudades, com a imaginação trabalhada pela duvida, com a alma arre-

batada nessa exaltação doentia das naturezas sentimentaes, recebendo espaçadamente e muito incertamente uma ou outra carta do amante, — é facil imaginar o mundo de dores crueis e de torturas atrozes que assallaram o pobre espirito delicado da moça de então.

Um anno durou essa marcha penosa de um coração apaixonado pela via dolorosa da saudade e da duvida... Durante este espaço de tempo recebeu muito irregularmente umas dez cartas do ausente, umas da America, outras da Europa, outras da Asia. A ultima era datada do Rio e foi com certeza a mensageira da desgraça, porque nunca mais a pobre moça recebeu noticias delle. Sei somente que em sua ultima carta, este convidava-a, em termos muito doces, muito delicados, a esquecer para sempre o passado, a esquecer para sempre todos os juramentos e palavras trocadas naquella tarde de idyllio, fazendo-a ver que tudo aquillo nada mais fôra do que a "obra inconsciente do lindo sonho de um momento, do que a doce exaltação de um instante de embriaguez divina..."

(Como vê o meu amigo: a eterna labia do homem vulvel que hoje da mulher de quem fez o capricho divertido de umas horas de tedio...). A pobre moça chorou muito á leitura daquella carta, derramou muitas lagrimas, soffreu muito, mas não se lastimou, não se queixou nunca a ninguém. Isolou-se para sempre da sociedade; não foi mais a festas nem a recepções. E esta ausencia inexplicavel acabou por despertar a curiosidade das amigas que entraram a murmurar muitas cousas indignas a respeito della.

A minha velha que a visitou varias vezes por essa época, encontrava-a sempre taciturna e triste na sua casinha da rua Maipu' onde então habitava em companhia de uma irmã casada. Sentada no jardim, com um livro esquecido no regaço e ao lado uma caixinha de prata onde estavam certamente guardadas todas as cartas do ausente, para alli deixava-se ficar a maior parte do dia, solitaria e triste na sua desdita, vendo com o olhar doloroso e vago esvoaçar o bando alacre dos pardaes... Esta obstinação no isolamento e na dôr seria hoje patheticamente comica, meu amigo, direi mesmo inverosimil, se fosse simplesmente a obra passageira do desequilibrio momentaneo de uma natureza profundamente sentimental. Mas isto vem durando ha trinta annos, meu amigo! Ha trinta annos que esta mulher soffre!

Sacrificar uma mulher joven e formosa a parte mais cara da sua vida com todos os seus sonhos e todas as suas illusões em holocausto a uma paixão por um homem que a não mereceu; morreu para o mundo, para a felicidade e para o amor quando ella sente pulsar nas veias o sangue impetuoso e ardente de juventude; quando ella sente no coração a sublime orkestração da symphonia da Vida e em sua mente se eleva o alcandorado castello das suas phantásias e das suas mais caras illusões!...

Foi o que esta mulher admiravel fez. Sacrificou tudo: mocidade, sonho, illusões, ventura, amor, para ficar eternamente fiel a um homem que a esqueceu. Não o odiou, não o maldisse nunca, nem sequer guardou no intimo do seu coração amargurado uma sombra de resentimento pela sua infidelidade.

Pelo contrario, não o deixou nunca de amar, e esse amor foi crescendo, foi-se elevando com o correr dos annos até chegar á exaltação sublime de um culto profundo, de uma dedicação céga e fanatica pela imagem do idolo ausente, que havia de ficar eternamente gravado no intimo do seu coração. Foram passando os annos. Ella foi



envelhecendo. Foi perdendo, um a um, todos os encantos da sua belleza juvenil. Enrugou-se-lhe a pelle do rosto, outr'ora alva, pura, de uma transparecência de porcellana... Vieram-lhe os primeiros cabellos brancos — os seus cabellos! — outr'ora castanhos, de um castanho frisado, doirado e quente de que a luz do sol tirava reflexos de oiro...

Tudo n'ella foi-se apagando foi envelhecendo, foi morrendo... Só o seu amor pelo ausente não se apagou, não envelheceu, não morreu...

Hoje, aos cincoenta annos, parece uma octogenaria, tal como a vi na ultima vez. Era uma sombra errante. Estava totalmente decrepita. Tinha a cabeça toda branca, e um ligeiro tremor agitava-lhe as mãos descarnadas e esguias. Mas a semi-demencia de que lhe fallei data sómente de uns dez annos, atraz. Certamente que á força de amar, de adorar com todas as energias do coração o ente inesquecivel que foi toda a historia da sua juventude e se tornou depois a unica religião da sua existencia; á força de só n'elle pensar em todos os momentos da sua vida como que para gravar-lhe a imagem profundamente e para sempre na retina da imaginação, acabou por alterar fatalmente as suas proprias faculdades mentaes, declarando-se então esse estado crepuscular do cerebro em que a victima passa a viver num mundo mental completamente diverso do dos entes normaes, com todas as forças cerebraes concentradas numa idéa unica, nessa obsessão inconsciente, a que os medicos denominam *psychose maniaco-depressiva*... A mania da nossa velha é o Brasil, patria do seu antigo amante.

É uma *brasilomania*, se não o assusta a novidade do vocabulo. De ha dez annos para cá, desde que se lhe declarou essa semi-loucura, que não pensa, não falla senão no Brasil, nas cousas do Brasil e em tudo o que é brasileiro. No decorrer destes annos, em nenhum delles deixou de vir a bordo dos navios de guerra brasileiros que nos visitam, como se o ambiente puramente brasileiro que n'elles respira, a presença dos officiaes, a musica da lingua que ouve fallar, tudo alli lhe fizesse resuscitar nas brumas da sua memoria enferma aquella doce tarde de idyllio a bordo da galera brasileira, e a recordação do amante infiel, e os juramentos de amor eterno que alli trocaram...

Pobre mulher!... Meu amigo, nunca ninguem amou tanto assim na vida!... A historia desta paixão é a mais sublime que eu conheço porque me veio provar uma verdade de que eu sempre duvidei: a immortalidade do amor...

Calou-se o meu amigo. Ergueu-se, e estendendo-me a mão para se despedir:

— Aqui tem você, meu amigo, a historia da velha semi-demente *da que enlouqueceu de amor*... Como vê, uma historia absolutamente desinteressante e absurda se não fosse absolutamente real... Mas quando voltar ao Brasil não deixe de contal-a aos seus amigos, e elles assim ficarão sabendo que na Argentina ainda existe uma mulher, uma mulher sublime, que por amor de um brasileiro que a esqueceu, sacrificou todos os sonhos da sua vida — uma vida composta de uma tarde de amor e trinta annos de saudade!...

ADOLPHO HERSE

PRADO PEIXOTO & C.^{IA}

Estaleiros



Lancha typo C. M. Motor 36/40 H. P. Velocidade 13 milhas

Constructores navaes, Mechanicos e Electricistas

Rua Miguel Lemos 33 a 71 — Ponta da Areia-Nichteroy

Escriptorio Central: Rua General Camara, 58 — Tel. N. 2351 e 1261

Minas de Projecção

(Conferencia realizada E. Naval de Guerra em Novembro de 1925 pelo Cap. de Fregata José Felix da Cunha Menezes)



ESTA conferencia, não vem burilada com phrases finas, não tem o brilho, nem merece os fóros das que anteriormente foram proferidas nesta mesma casa. E' arida e simples como arido é o assumpto que a motivou. O meu intuito ao pronunciar-a não é outro senão o de externar-me sobre um invento de character puramente militar, apresentando á apreciação dos meus illustrados chefes e collegas os resultados das minhas fracas investigações. A ideia de um artefacto militar destinado como "Mina Terrestre" a impedir o desembarque ou a occupação de uma determinada zona de praia, servindo também na qualidade de "Defesa accessoria", quando installada nos pontos convenientes, em frente as obras dos campos entrincheirados, para obstar ou pelo menos retardar a acção das columnas de assalto nas posições fortificadas, obrigando por este modo o inimigo a se descobrir diante dos fogos da defesa.

*
* *

Antes porém de procurar entrar em considerações que naturalmente decorrem do invento em questão e de seus fins capitaes, tratando dos detalhes de construcção e modo de applicação, me seja licito fazer um ligeiro estudo sobre este artefacto de guerra, lembrando algumas phases de interesse historico de seu desenvolvimnto.

A origem da guerra subterranea, perde-se com os primeiros écos dos periodos prehistoricos. Tudo que nos tem chegado através de diversas épocas tem sido para firmar a convicção de que os primeiros trabalhos de perfuração e consequente preparação do sub-solo, tiveram origem nos planos postos em pratica por Darius no sitio de Chalcedonia.

Alexandre o Grande, com a sua extraordinaria argucia, teve a percepção clara da synthese dos problemas que dimanavam deste methodo de combate e reportando-se aos proveitos colhidos nos prelios de seus antecessores, estabeleceu a sua directriz raciocinada, fazendo a criação de corpos especiaes (Mineiros) e os adestrou neste genero de guerra da qual fez uso corrente nas suas campanhas, dando a mais larga applicação no sitio da cidade de Gaza.

Os Romanos por sua vez, não estavam longe de conhecer estes processos de ataque, e os praticaram em grande escala dando-lhes uma nova forma para o desenvolvimento e ampla applicação de novos methodos de guerra defensiva.

Assim surgiu e desenvolveu-se o principio de adaptacção deste systema as multiplas combinações dos elementos de defesa, servindo principalmente como meio efficiente de contrariar os trabalhos de sapa das tropas inimigas.

Mechanismos de formas as mais originaes e bizarros, foram creados para satisfazer os fins da defesa que se tinha em vista; entre elles citaremos: os aparelhos de inundação, bombas contendo pós substancias incendiarias. Materias que produziã gases asphyxiãntes que costumavam ter a denominação de "Calami Flatus", com auxilio dos quaes elles impediã a marcha e os trabalhos de sapa dos mineiros através das galerias subterraneas, servindo-

se para este fim de um instrumento de forma e construcção especial. O "DOLIUM". Especie de uma jarra de avultadas proporções, de collo, bastante alongado, sendo fechada do lado do inimigo por uma cobertura metallica vasada em crivos a qual affectava commumente a fórma de um bico de regador.

O "Dolium" era cheio de substancias que inflammas produziam gases toxicos que se espalhavam pelo interior das galerias.

Por ahi se depara facilmente que a applicação de gases asphyxiãntes cujos efeitos perniciosos tanto mal tem produzido dizimando os combatente da guerra hodierna, não representa uma nova creação, pois os primeiros gases toxicos, segundo nos resa a historia, fizeram a sua aparição e foram empregados no cerco de Ambracia no anno 449 antes da era christã; e o "Calami Flatus" sensivelmente modificado e desviado de sua origem, tomando-se os efeitos chimicos, pelas acções mecanicas de compressão, nos chega através das diversas épocas em franca confusão com as Contra-Minas, sob a denominação generica de Camoflatos, (ou Camouflet dos francezes); os quaes nas modernas operações de contra-minagem significa o estabelecimento de fornos especiaes destinados a agir no momento opportuno obstruindo por esmagamento as galerias dos mineiros das forças atacantes.

*
* *

Com a aparição da polvora no mundo militar, (o fogo detonante) e reconhecidas as suas propriedades rompedoras, as operações de minagem e contra-minagem tomaram um character muito mais accentuado e decisivo.

ONOSANDRA que attribue aos chinezes o preparo e emprego da polvora desde o seculo X, depois de perscrutar os factos historicos da evolução deste povo, chega a conclusões de que foram elles os primeiros a fazer uso de engenhos de guerra muito semelhantes as actuaes Fougassas; e que durante os annos decorrentes da dynastia de Han ou seja o anno 200 antes da era christã, um de seus generaes de nome Koung-Ming em grandes operações levadas a effeito contra os tartaros, fizera construir certos engenhos explosivos analogos as fougassas modernas, as quaes eram enterradas ou collocadas á flor do solo em pontos que constituïam passagem obrigatoria ao inimigo.

Estes aparelhos eram denominados TY-LEI ou "Trovão de terra" e consistia em globos de ferro ôcos contendo cada um cerca de um alqueire de polvora, disposta em camadas fortemente comprimidas, sendo interpostas a essas camadas um certo numero de pedaços de ferro a guisa de estilhaços.

As narrativas de AMIOT, vêm confirmar cabalmente esta asserção, nos contando que os globos assim preparados eram collocados a 2 pés de profundidade e inflamados por uma mecha sulphurada (vela mixta) encerrada em um tubo de bambú.

*
* *

Com os echos das guerras distantes, vieram também os seus ensinamentos e applicações da mina de polvora



nas guerras subterraneas vulgarisou-se grandemente, tendo acceitação franca consciante entre os principaes povos dominantes na Europa.

Admitte-se geralmente a possibilidade do uso de semelhante meio de acção no sitio de Belgrado, Croye e Constantinopla, executado pelas tropas regulares do exercito Turco; alguns historiadores conduzindo mais longe as suas investigações presumem que os resultados deste methodo de ataque tenha sido seguido no Occidente desde os fins do seculo XIII.

Segundo a opinião de BIRINGÜCCIO, a primazia do merito da invenção do sfornos carregados de minas explosivas, pertence ao Sianez FRANCESCO GIORGIO que se achava ao serviço do duque FREDERICO DE URBINO, o qual mais tarde guiara par e passo o ataque levado a effeito ao Castello de São Giorgio, na ilha de Cephalonia.

Este castello cuja defesa diz PAULO JOVE estava entregue a contingentes de tropas turcas, ficava assente sobre um rochedo inacessivel, tornando-se verdadeiramente invulneravel ao ataque dos sitiantes.

Os trabalhos de approximação foram iniciados e em seguida aberta uma galeria na rocha que servia de base a cidadella, os fornos foram então carregados, preparados e consequentemente inflammados, sendo as muralhas despedaçadas e abatidas com grande fragor pela força de projecção das grandes cargas de polvora "Cuniculos Tormentario Pulvere Repletis".

*
* *

Ulteriormente seguindo os sabios conselhos de seu engenheiro e confidente, PEDRO NAVARRA, ataca por processos identicos os fortes destacados de Napolis que constituíam os ultimos reductos das tropas do exercito de Luiz XII, batidas e dispersadas na batalha de Cerignola por Gustavo de Cordoue, as quaes após uma penosa jornada ahi se refugiaram em Abril de 1503.

Os trabalhos subterraneos foram executados, os fornos carregados e uma vez ultimadas as operações, a intimação aos francezes de evacuar a praça não se fez esperar; porém estes, convencidos da segurança que lhes offereciam as suas boas posições, desdenharam o inimigo, apesar da cavalheresca insistencia dos sitiantes. Em vista da recusa formal, foram inflammadas as minas, e os pannos de muralhas ruíram, abrindo largás brechas que deram franca passagem as columnas de assalto da infantaria Hespanhola.

Fortalecido com o successo da ultima operação, que lhe servira de incentivo, Pedro Navarra arroja-se a novos empreendimentos, lançando-se no ataque mais notavel daquella epocha, o qual farei menção, por ser caracterizado pela maior applicação que se tem feito destes engenhos de guerra, e cuja explosão memoravel teve immensa repercursão em todo continente Europeu.

O ataque e tomada do Castello dell'Uovo em Junho de 1503.

O Castello dell'Uovo, era por sua posição estrategica a mais difficil das praças forte de se reduzir a silencio.

Levantava-se sobre um rochedo abrupto numa ponta de terras altas, banhado quasi por todos os lados pelo mar, e flanqueado por um grande e profundo fosso que o separava do continente.

Para conseguir o seu intento, sobre uma investida que constituia uma operação, preparação iniciar assás difficil, Pedro Navarra organisou um serviço regular de cha-

lupas blindadas, que lhes serviram para fazer a approximação, e proteger os trabalhos dos corpos de mineiros.

Uma galeria foi aberta na rocha, e levado os seus ramaes até o centro do Castello, grandes fornos foram construidos e carregados com polvora, ligados entre si por uma mecha de combustão lenta.

Segundo as mesmas normas dos casos anteriores, os francezes foram intimados a abandonar as posições, mas tendo o governador da praça se recusado positivamente submeter as condições que lhes eram impostas, a explosão teve lugar.

O rochedo se fendeu de alto a baixo, e os blocos de pedra que se destacaram e foram projectados nas aguas do golfo arrastando em sua ruina os grandes pannos de muralhas com os seus defensores; igual sorte tambem tiveram não pequena parte dos sitiantes envolvidos pelo turbilhão.

E assim, veem as minas explosivas sob a acção successiva de correntes evolutivas, marcando diversas phases da historia militar até os tempos da Restauração, onde no sitio de Schweidnitz em 1762 Lefèbre caracterisou-se pela applicação do "Globo de Compressão" do celebre engenheiro Bélidor.

Dahi, sensivelmente modificadas pelas exigencias de novos principios de guerra, estes engenhos militares chega aos nossos dias caracterisados pelo emprego no sitio de Porto-Arthur, contra todas as obras de Fortificação Permanente, nas quaes fora necessario destruir e derrocar as Escarpas e Contra-Escarpas e Orgãos de Flanqueamento; travando-se por toda parte um verdadeiro jogo intelligente entre um systema de ataque e de defesa, ou Minas e Contra-Minas, particularisando-se em forma e organização, as diversas especies, que cresceram parallelamente com os progressos do meio militar, para constituir um dos elementos mais importantes da guerra hodierna.

Quero dizer: **Minas de sitio** (Sapas-Minas) **Contra-minas**, **Camoflatos**, **Contra-poços**, **Galerias**, **Escutas**, **Fougassas** e **Torpedos-seccos**.

*
* *

Terminadas as considerações que vimos de apresentar sobre o estudo que directa ou indirectamente se prendem a parte evolutiva destes engenhos de guerra, passarei a expor o novo typo de artefacto militar, por mim creado com o fim principal de satisfazer as exigencias dos novos methodos de guerra defensiva.

Meus Senhores,

Dentre as defesas accessorias empregadas na guerra moderna, salientam-se de um modo accentuado as Minas de Campanha (Fougassas e Torpedos Seccos cuja applicação cada vez se torna mais indispensavel com a volta da bayoneta e os assaltos em massas consideraveis as posições fortificadas.)

Estes engenhos de guerra, apesar de todos os aperfeiçoamentos introduzidos, satisfazem muito imperfeitamente os fins que se desejam, produzindo um rendimento util relativamente pequeno, sendo o seu effeito mais moral que mortifero, residindo a principal causa deste inconveniente, no facto de que, devido a sua organização e modo de installação, no momento da explosão, ellas arrebentam para cima projectando os seus fragmento em um cone muito cerrado, de modo que não é avullado o numero de combatentes attingidos pelos estilhaços.

Vejamos quaes as causas principaes e determinantes destes factos.

gazes oriundos da inflamação da carga, agindo em todos os sentidos com igual intensidade provocam uma cavidade espherica que toma o nome de **Eshpera de ruptura**, e é determinada pela linha de equilibrio e entre a potencia dos gazes e a resistencia do meio. A partir deste ponto limite, o meio não soffre mais compressão directa, mas devido ao movimento vibratorio das camadas anteriores, as terras se fendem e se desagregam formando uma nova esphera concentrica, a primeira que se denomina **Eshpera de Friabilidade**.

Ora se a explosão se dá num terreno em que uma das partes não offerece a mesma resistencia, (como soe acontecer as fougassas) a ruptura far-se-á fatalmente por este ponto com effeitos de projecção, e por onde passará a linha de menor resistencia da esphera de ruptura, portanto se a mina estiver collocada no ponto O. Sendo O a sua linha de menor resistencia, toda parte comprehendida entre AB limitada pelos raios de explosão E será projectada, formando-se uma fossa que toma o nome de funil ou cratera.

Dos estudos e observações deduzidos do campo de experiencia, verifica-se que parte das terras arremessadas pelo effeito da explosão voltam novamente a cahir dentro da cratera formando o que se chama Funil Apparente. O raio do funil, isto é, a distancia do centro ou eixo da cratera se determina pela formula seguinte, chamando G linha de menor resistencia, R o raio do funil, o indice do fornildo temos que $\frac{R}{G} = n$.

Para conhecermos o raio da explosão temos:

$$E = \sqrt{R^2 + G^2} = G \sqrt{1 + n^2}$$

O indice que vimos de falar não é uma quantidade constante, poi s varia com a relação $\frac{R}{G} = n$ assim si no mesmo terreno collocarmos cargas diferentes em uma profundidade constante, obteremos funis ou crateras de dimensões diversas, d'ahi concluímos quatro valores principaes para $\frac{R}{G} = n$ e teremos: 1.º $n = 1$; $R = G$, o raio do funil igual a linha de menor resistencia. 2.º $n > 1$; $R > G$ o raio do funil maior que a linha de menor resistencia, caso dos fornildos sobrecarregados ou de carga maxima. 3.º $R < G$; $n < 1$ o raio menor que a linha de menor resistencia caso dos fornildos de carga minima. 4.º $R = 0$ $n = 0$ caso do Camoflato quer dizer: o fornildo collocado a grande profundidade não havendo por consequente effeitos exteriores.

*
* *

Das illações tiradas das considerações expostas e do campo da experiencia verifica-se que no momento da explosão, de uma fougassa, os estilhaços projectados não abrangem inteiramente o cone de explosão (cujo exito é a linha de menor resistencia; e a abertura é medida pelo raio do funil) e raras vezes ultrapassa a metade do raio do funil, pois os demais "estilhaços" são absorvidos pela massa de terra que se levanta do centro para os rebordos da cratera e cuja resistencia vai sensivelmente augmentando com a distancia. E' portanto fóra de duvidas que o espaço morto para cada lado, equivale a metade do raio do funil, contado da periferia para o centro, o que significa que approximadamente metade do cone de explosão não tem effeito apreciavel.

Para obviar este inconveniente, suggerio-me a ideia

de crear uma nova especie de mina de campanha que denominei "Miña de Projecção", a qual segundo penso, vem preencher as lacunas ou falhas existentes nos diversos typos até hoje creados, satisfazendo as exigencias da defesa moderna.

Esta mina no momento de verificar a explosão não arrebenta no fornildo como as suas semilares, projectando os seus estilhaços para cima formando um cone invertido; mas si é arremessada para fóra da terra explodindo a uma certa altura desta, (a principiar de um metro como altura typica), projectando os seus fragmentos em todas direcções, batendo um terreno em circulo de cerca de 200 metros de diametro (para uma mina de 15 c/m de calibre). Esta mina affecta exteriormente a forma de um projectil de artilheria de grosso calibre, porém internamente differe de suas congeneres, dividindo-se em duas partes perfeitamente distinctas.

A primeira parte formada pelo "Calix de Projecção" ou "Morteiro", é constituida por um corpo cylindrico oco, inteiramente fabricado de **aço vanadio**, cujas paredes e base respectiva, variam de espessura com o calibre da mina; dentro do corpo cylindrico deste morteiro, é ingastada a mina propriamente dita, sendo ahi fixada por meio de tres parafusos de cobre doce, susceptiveis de serem arrancados pela parte projectavel da mina quando impellido pela acção da carga do morteiro; existindo na base deste uma camara onde é convenientemente collocada a carga de projecção, constituida por uma certa quantidade de polvora negra (RLG) a qual é deflagrada por meio de uma estopilha electrica de baixa tensão.

A segunda parte, constituida pela porção projectavel ou mina propriamente dita, é formada principalmente por uma especie de projectil encerrado temporariamente no corpo do morteiro, e organizado internamente de modo a obedecer sua construcção a um systema de dupla fragmentação systematica (fractura prestabilta), sendo os intervallos comprehendidos entre os aneis lisos ou segmentos e os nodosos preenchidos por balas esphericas de ferro adicionadas ao tugstenio, com o fim de augmentar a densidade de sua secção transversal, baseado no principio da conservação de velocidade, organização que aliás obedece o projectil brasileiro Schrapnel Granada.

A parte superior é organizada de modo a formar uma serie de fusos de fracturas pre-estabelecidas ou melhor de linhas de enfraquecimento augmentando por este modo o numero de estilhaços regulares.

O arrebantamento desta mina é produzido por uma forte carga do trotyl fundido, acondicionada na sua parte central e accionada por uma espoleta de organização toda especial.

Esta espoleta que constitue uma das partes mais importantes da mina, é formada por tubo de metal na parte superior do qual se acha alojado um concutor de forma cylindrica, retido apenas por duas projecções (em forma de orelha) do aparelho de escapamento; do lado opposto a este concutor, existe uma gaine terminada pela capsula de fulminato, cujo interior do tubo é completamente cheio de um mixto explosivo composto de azoteto de chumbo e tetryl (isto é Tetranitro-Methylamulina), que como sabemos é o reactor por excellencia para as cargas de Trotyl.

Esta gaine tem um movimento de avanço ou recuo, produzido por um parafuso movendo-se ao longo do tubo da espoleta, augmentando ou diminuindo a distancia entre a ponta do concutor e a capsula fulminante; regu-



lando por este modo por ocasião da projecção da mina, o ponto conveniente de explosão desta, acima do solo.

A espoleta é por sua vez contida dentro de um tubo metálico de paredes muito delgadas, no interior do qual se acha acondicionado o reforçador da carga de explosão, formado por uma certa quantidade de troyl pulverisado.

Um capacete metálico cobre a parte superior da espoleta protegendo-a convenientemente e impedindo a retirada do perno de segurança, que mantém fixo o conector; péroo este que só deve ser removido no momento da instalação da mina (vide modificação).

Esta mina póde ser inflammada automaticamente, ou controllada a distancia.

Póde ser empregada em baixo da terra, mas contra-escarpas das fortificações, e a flor do solo, em baixo de pilhas de lenha, podendo o seu eixo maior ser inclinado ou não em relação ao terreno; ou ainda installada em baixo dagua nas praias ou margens de rios, quando empregada com o fim de impedir o desembarque de forças; (devendo satisfazer a condição da columna dagua não exceder a 50 c/m pelo menos para os pequenos calibres).

Julgo que um apparelho assim constituido quando empregado em condições favoraveis, produza effeito surprehendentes, pois será facil de avaliar os resultados obtidos por um destes engenhos de guerra, surgindo no meio

de uma columna de assalto e dispersando seus estilhaços sobre as forças atacantes, envolvendo-as em uma verdadeira calote espherica de fragmentos num raio de cerca de 200 metros. Ou então, levantando-se entre as proas dos escaléres acostados a terra cobrindo com os seus estilhaços uma extensa zona, batendo o pessoal e destruindo o material inimigo (n'uma operação de desembarque).

*
* *

Eis, meus Senhores, o que tenho a dizer a cerca deste engenho de guerra, alimentando-me a esperanza de ver resolvido no campo da experiencia os resultados dos meus fracos esforços, pois em questões desta natureza só a pratica póde apresentar uma confirmação segura aos numerosos e serios problemas, na composição dos quaes entram elementos de possiveis determinação, e apparecem outros não menos complexos de desconhecidas e fortuitas resoluções.

Agradeço sobremodo penhorado, as atenções que me deram a honra de conceder, pedindo excusas das faltas commettidas, e um benevolo acolhimento para as minhas palavras.

CONFEITARIA PASCHOAL

O tradicional e mais distincto

- ponto de reunião carioca. -

158 - Rua do Ouvidor - 160

RIO DE JANEIRO

gazes oriundos da inflamação da carga, agindo em todos os sentidos com igual intensidade provocam uma cavidade espherica que toma o nome de **Esfhera de ruptura**, e é determinada pela linha de equilibrio e entre a potencia dos gazes e a resistencia do meio. A partir deste ponto limite, o meio não soffre mais compressão directa, mas devido ao movimento vibratorio das camadas anteriores, as terras se fendem e se desagregam formando uma nova esphera concentrica, a primeira que se denomina **Esfhera de Friabilidade**.

Ora se a explosão se dá num terreno em que uma das partes não offerece a mesma resistencia, (como soe acontecer as fougassas) a ruptura far-se-á fatalmente por este ponto com effeitos de projecção, e por onde passará a linha de menor resistencia da esphera de ruptura, portanto se a mina estiver collocada no ponto O. Sendo O a sua linha de menor resistencia, toda parte comprehendida entre AB limitada pelos raios de explosão E será projectada, formando-se uma fossa que toma o nome de funil ou cratera.

Dos estudos e observações deduzidos do campo de experiencia, verifica-se que parte das terras arremessadas pelo effeito da explosão voltam novamente a cahir dentro da cratera formando o que se chama Funil Apparente. O raio do funil, isto é, a distancia do centro ou eixo da cratera se determina pela formula seguinte, chamando G linha de menor resistencia, R o raio do funil, o indice do forninho temos que $\frac{R}{G} = n$.

Para conhecermos o raio da explosão temos:

$$E = \sqrt{R^2 + G^2} = G \sqrt{1 + n^2}$$

O indice que vimos de fallar não é uma quantidade constante, poi s varia com a relação $\frac{R}{G} = n$ assim si no mesmo terreno collocarmos cargas differentes em uma profundidade constante, obteremos funis ou crateras de dimensões diversas, d'ahi concluímos quatro valores principaes para $\frac{R}{G} = n$ e teremos: $\frac{R}{G} = 1; n = 1$, o raio do funil igual a linha de menor resistencia. $2^\circ n > 1; R > G$ o raio do funil maior que a linha de menor resistencia, caso dos forninhos sobrecarregados ou de carga maxima. $3^\circ R < G; n < 1$ o raio menor que a linha de menor resistencia caso dos forninhos de carga minima. $4^\circ R = 0; n = 0$ caso do Camoflato quer dizer: o forninho collocado a grande profundidade não havendo por conseguinte effeitos exteriores.

*
* *

Das illações tiradas das considerações expostas e do campo da experiencia verifica-se que no momento da explosão de uma fougassa, os estilhaços projectados não abrangem inteiramente o cone de explosão (cujo exito é a linha de menor resistencia; e a abertura é medida pelo raio do funil), e raras vezes ultrapassa a metade do raio do funil, pois os demais "estilhaços" são absorvidos pela massa de terra que se levanta do centro para os rebordos da cratera e cuja resistencia vai sensivelmente augmentando com a distancia. E' portanto fóra de duvidas que o espaço morto para cada lado, equivale a metade do raio do funil, contado da periferia para o centro, o que significa que approximadamente metade do cone de explosão não tem effeito apreciavel.

Para obviar este inconveniente, suggerio-me a ideia

de crear uma nova especie de mina de campanha que denominei "Miña de Projecção", a qual segundo penso, vem preencher as lacunas ou falhas existentes nos diversos typos até hoje creados, satisfazendo as exigencias da defesa moderna.

Esta mina no momento de verificar a explosão não arrebenta no forninho como as suas semilares, projectando os seus estilhaços para cima formando um cone invertido; mas si é arremessada para fóra da terra explodindo a uma certa altura desta, (a principiar de um metro como altura typica), projectando os seus fragmentos em todas direcções, batendo um terreno em circulo de cerca de 200 metros de diametro (para uma mina de 15 c/m de calibre).

Esta mina affecta exteriormente a forma de um projectil de artilheria de grosso calibre, porém internamente differe de suas congeneres, dividindo-se em duas partes perfeitamente distinctas.

A primeira parte formada pelo "Calix de Projecção" ou "Morteiro", é constituída por um corpo cylindrico oco, inteiramente fabricado de **aço vanadio**, cujas paredes e base respectiva, variam de espessura com o calibre da mina; dentro do corpo cylindrico deste morteiro, é ingastada a mina propriamente dita, sendo ahi fixada por meio de tres parafusos de cobre doce, susceptiveis de serem arrancados pela parte projectavel da mina quando impellido pela acção da carga do morteiro; existindo na base deste uma camara* onde é convenientemente collocada a carga de projecção, constituída por uma certa quantidade de polvora negra (R L G) a qual é deflagrada por meio de uma estopilha electrica de baixa tensão.

A segunda parte, constituída pela porção projectavel ou mina propriamente dita, é formada principalmente por uma especie de projectil encerrado temporariamente no corpo do morteiro, e organizado internamente de modo a obedecer sua construcção a um systema de dupla fragmentação systematica (fractura prestabilita), sendo os intervallos comprehendidos entre os aneis lisos ou segmentos e os nodosos preenchidos por balas esphericas de ferro adicionadas ao tugstenio, com o fim de augmentar a densidade de sua secção transversal, baseado no principio da conservação de velocidade, organização que aliás obedece o projectil brasileiro Schrapnel Granada.

A parte superior é organizada de modo a formar uma serie de fusos de fracturas pre-estabelecidas ou melhor de linhas de enfraquecimento augmentando por este modo o numero de estilhaços regulares.

O arrebantamento desta mina é produzido por uma forte carga do trotyl fundido, acondicionada na sua parte central e accionada por uma espoleta de organização toda especial.

Esta espoleta que constitue uma das partes mais importantes da mina, é formada por tubo de metal na parte superior do qual se acha alojado um concutor de forma cylindrica, retido apenas por duas projecções (em forma de orelha) do aparelho de escapamento; do lado opposto a este concutor, existe uma gaina terminada pela capsula de fulminato, cujo interior do tubo é completamente cheio de um mixto explosivo composto de azoteto de chumbo e tetryl (isto é Tetranitro-Methylamilina), que como sabemos é o reactor por excellencia para as cargas de Trotyl.

Esta gaina tem um movimento de avanço ou recuo, produzido por um parafuso movendo-se ao longo do tubo da espoleta, augmentando ou diminuindo a distancia entre a ponta do concutor e a capsula fulminante; regu-



lando por este modo por occasião da projecção da mina, o ponto conveniente de explosão desta, acima do solo.

A espoleta é por sua vez contida dentro de um tubo metalico de paredes muito delgadas, no interior do qual se acha acondicionado o reforçador da carga de explosão, formado por uma certa quantidade de trotyl pulverisado.

Um capacete metalico cobre a parte superior da espoleta protegendo-a convenientemente e impedindo a retirada do perno de segurança, que mantém fixo o contutor; perno este que só deve ser removido no momento da instalação da mina (vide modificação).

Esta mina póde ser inflammada automaticamente, ou controllada a distancia.

Póde ser empregada em baixo da terra, mas contra-escarpas das fortificações, e a flor do solo, em baixo de pilhas de lenha, podendo o seu eixo maior ser inclinado ou não em relação ao terreno; ou ainda installada em baixo d'agua nas praias ou margens de rios, quando empregada com o fim de impedir o desembarque de forças; (devendo satisfazer a condição da columna d'agua não exceder a 50 c/m pelo menos para os pequenos calibres).

Julgo que um apparelho assim constituido quando empregado em condições favoraveis, produza effeito surprehendedentes, pois será facil de avaliar os resultados obtidos por um destes engenhos de guerra, surgindo no meio

de uma columna de assalto e dispersando seus estilhaços sobre as forças atacantes, envolvendo-as em uma verdadeira calote espherica de fragmentos num raio de cerca de 200 metros. Ou então, levantando-se entre as proas dos escaléres acostados a terra cobrindo com os seus estilhaços uma extensa zona, batendo o pessoal e destruindo o material inimigo (n'uma operação de desembarque).

*
* *

Eis, meus Senhores, o que tenho a dizer a cerca deste engenho de guerra, alimentando-me a esperança de ver resolvido no campo da experiencia os resultados dos meus fracos esforços, pois em questões desta natureza só a pratica póde apresentar uma confirmação segura aos numerosos e serios problemas, na composição dos quaes entram elementos de possiveis determinação, e apparecem outros não menos complexos de desconhecidas e fortuitas resoluções.

Agradeço sobremodo penhorado, as atenções que me deram a honra de conceder, pedindo excusas das faltas commettidas, e um benevolo acolhimento para as minhas palavras.

CONFEITARIA PASCHOAL

O tradicional e mais distincto

- ponto de reunião carioca. -

158 - Rua do Ouvidor - 160

RIO DE JANEIRO

LIVRARIA FRANCISCO ALVES

PAULO DE AZEVEDO & C. LIVREIROS EDITORES
E IMPORTADORES
RIO DE JANEIRO End. Teleg: ALVESIA

Rua do Ouvidor, 166
Caixa Postal n. 658

Filiaes: RUA LIBERO BADARÓ, 129 - S. Paulo — RUA DA BAHIA, 1052 - Bello Horizonte

Desenho de Machinas. Exercícios de desenho à vista, de enho rigoroso, indicações praticas e proporções de diversos órgãos de machinas, tabellas, etc., por *Thomas Bordalo Pinheiro*, professor das Escolas Industriais. edição muito melhorada. 1 volume enc. em percalina, com 283 figuras no texto, 91 estampas de desenho com diversos exercicios. 11\$000

Nomenclatura de Caldeiras e de Machinas de Vapor. Diversos tipos de caldeiras e seus accessorios, aparelhos auxiliares, alimentadores, etc., etc., Nomenclatura de machinas. — Nomenclatura detalhada de machinas de vapor em geral — Machinas terrestres e machinas maritimas, por *João do Pinho* e *A. Lima Santos*, demonstrador de machinas da Escola Naval. 2 vols. enc. juntos, com 470 figuras explicativas e muitas estampas especiaes 7\$000

Problemas de Machinas. Problemas dos mais usuas para a avaliação das superficies e volumes, com applicações de principios de phisica e mechanica, problemas sobre caldeiras, machinas de vapor resistencias de materiaes, etc., por *Antonio J. Lima Santos* demonstrador de machinas da Escola Naval. 1 vol. enc. com 170 figuras para resoluções de problemas. 8\$000

Construção Naval. Noções geraes. Elementos de geometria descriptiva. Representação das formas do nav.o. Plano geometrico. Sala de risco, lançamento à casa. Regras de arqueação, etc. Provas dos materiaes de construção e modo de os trabalhar. processos de ligação, zircagem. estanhagem e n'ckelagem, fabrico de couraças. por *Eugen'o Es'auislau de Barros*, engenheiro constructor naval e *Ferreira de Freitas*, desenhador chefe do Arsenal de Marinha, 2 vols. enc. juntos. em precalina, com 138 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Madeira. Sua descrição, armamentos e accessorios do casco, protecção das carenas, carreiras de construção, meios de reparação dos navios; pelos mesmo autores. 1 vol. enc. em percalina, com 138 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Ferro. Descrição e nomenclatura da estrutura do casco propriamente dito. Disposição da couraça do

navio de combate. Conservação dos navios; pelos mesmos autores, 1 vol. enc. em percalina, com 188 figuras de texto. \$

Accessorios de Navios de Ferro. Apparelho de fundear e manobra dos rros; Leme; Embarcações; Paíões e alojamentos; Serviço de agua doce e salgada; Ventilação, aquecimento e refrigeração; Instalação do aparelho motor; Instalações relativas à artilharia. 1 vol. enc. em percalina com muitas figuras. 8\$000

Conductor de Machinas. Discripção dos diferentes tipos de machinas e caldeiras de vapor, seu funcionamento, regras geraes para a sua condução e conservação; turbinas, sua classificação e descripção, por *Carlos Pedro da Silva*, engenheiro machinista naval, edição muito melhorada. 1 vol. enc. em percalina, com 234 figuras, no texto e 19 estampas elucidativas. 8\$000

Manual do Navegante. Signaes maritimos, pharóes, boias e balizas. Telegraphia sem fio. — Reboques. — Incendios. — Encalhes. — Agua aberta e reparação de avarias. — Socorros a navios naufragados, s lvação. — Metereologia, perturbações atmosphericas, previsão do tempo, correntes, marés, etc., por *Guilherme Ivens Ferrez*, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem 1 vol. enc. em percalina, com 143 gravuras e 4 estampas a cores 7\$000.

Manual da Pilotagem. Navegação costeira. Navegação estimada e navegação orthodromica. etc. Cosmographia. Navegação astronómica. Regulação e compensação de instrumentos nauticos. Noções de hydrographia, etc. por *Guilherme Ivens Ferrez*, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem. 1 vol. em percalina, com 113 gravuras e 8 estampas sendo 4 a cores 8\$000

Motores de Explosão. Resumo historico. Ideia geral do funcionamento dos motores. Comparação entre as machinas de combustão interna e os de vapor. Combustiveis. Carburadores. Inflamação. Descrição de alguns tipos de motores de explosão. Machinas de combustão interna. Machinas Semi-Diesl. Condução e conservação dos motores. 1 vol. com 303 gravuras \$

CABOS DE AÇO+MANILHA+CAIRO+LINHO ALCATROADO+
LONAS+TINTAS+OLEOS+GRAXAS+VERNIZES+ESTOPAS
+GAXETAS+VERGALHÕES E ARTIGOS PARA NAVEGAÇÃO.



JUSCELINO BARBOSA & CO.
IMPORTADORES E EXPORTADORES
JUBAR

RUA 1º DE MARÇO 121.

TELEPHONE N. 4250 END. TELEG. "JUBAR" COD: RIBEIRO.
RIO DE JANEIRO

MOLHADOS E CÉREAES

CASA FUNDADA EM 1852

Teixeira, Borges & C.

Commissarios de Café e mais generos do Paiz

Caixa do Correio 294 — Endereço Teleg. ARIEXIET — Telephones Norte: 132 e 3904

110 — RUA DO ROSARIO — 112

RIO DE JANEIRO

Mayrink Veiga & Cia.

Engenheiros, Importadores e Exportadores

Rua Municipal, 15-21 ::: Travessa Santa Rita, 26

RIO DE JANEIRO

Endereço Telegraphico: MAYRINK
Telephone Norte 3849 — Armazem
" " 3840 — Escriptorio

Codigos usados:
A B C, 5.^a edição — Bentley — Marconi
— Ribeiro — Lieber's — General Telegraph

Depositos: Barão de S. Felix — Ilha do Saravathá

Representantes no Brasil de:

Grupos Kohler geradores de força e luz
KOHLER C. — NEW YORK

Estaleiros para construção e reparação de
navio de qualquer tonalagem
GEORGE BROWNC. — GREENOCK
ENGLAND

Material para photographias aereas, mappas,
serviço geodesico
FAIRCHILD AERIAL CAMERA CORPO-
RACION — NEW-YORK

Macacos para Estradas de Ferro
THE JOYCE CRIDLAND C. — NEW-YORK

Apparelhos de precisão, agulhas holophotes
para campos de aviação
THE SPERRY GYROSCOPE C.
— BROKLIN

Carros, wagons para Estradas de Ferro
CLAYTON MAHONTD — LINCOLN
ENGLAND

Motores electricos, transformadores, etc.
SAGHSENWERK — NIETERSEDLITZ -
ALLEMANHA

Aeroplanos
SICORSKY AERO ENGINEERING COR.
NEW-YORK

Depositarios do "COTOP", preparado para conservar "pneus".

Completo sortimento de materiaes para construcções navaes, machinismos para industria, bombas, metaes, ferro, aço, arligos de marinha, telegraphos, estradas de ferro, aparelhos escaphandro, espoletas electricas e comuns, estopins, dynamite, Gelignite, detonadores, tubos de aço para caldeira, material de Radio e electrico de alta e baixa tensão, transformadores, motores e geradores electricos de qualquer capacidade, cabos, fios, etc. — Motores a gazolina "Nanomag Lloyd".

ENCARREGAM-SE DE INSTALLAÇÕES ELECTRICAS,
HYDRAULICAS E MECHANICAS. :-: :-: :-: :-:
OFFICINA DE REPARAÇÕES DE MOTORES, GERADO-
RES E QUALQUER OUTRO APPARELHO ELECTRICO.



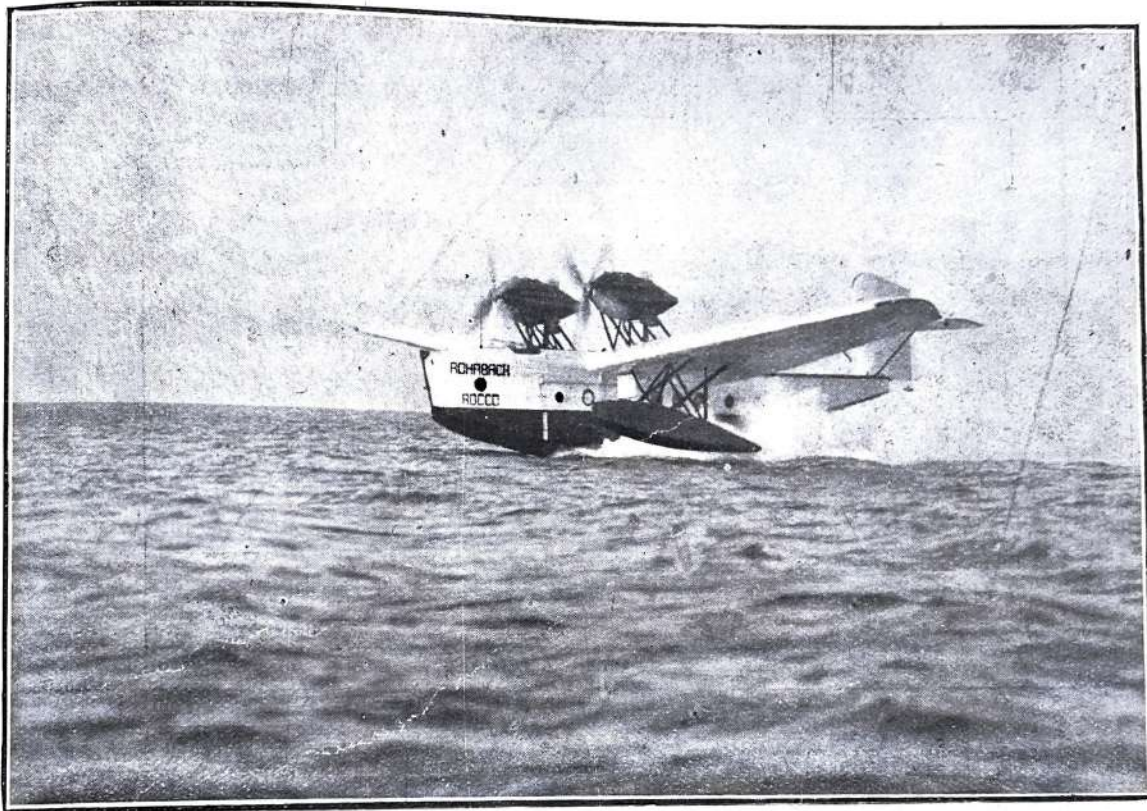
A GALERA

ROHRBACH

Botes volantes
e aviões de alumínio duro e aço para trafego aereo e guerra

A superioridade dos productos da ROHRBACH

sobre os de outras fabricas é comprovada pelos muitos records mundiaes que ella tem batido. — Ultimamente essa fabrica estabeleceu, em fins de Julho, com um avião de terra trimotor "Roland" nada menos de *nove* records mundiaes.



“ROCCO”

Bote volante para 10 passageiros para a Deutsche Lufthansa

O systema de construcção da ROHRBACH

offerece enormes vantagens em confronto com o de outras fabricas de aviões. — Elle é o unico no mundo que torna possivel a conservação perfeita do material, garantindo, assim, completa segurança no serviço. — Só este systema permite examinar rapida e perfeitamente todos os pontos de ligação nas azas e no corpo, tanto interna quanto externamente, de maneira que o piloto possa verificar, dentro de poucos minutos, o estado do avião antes de cada vôo. — No systema ROHRBACH todos os rebites podem ser examinados de ambos os lados.

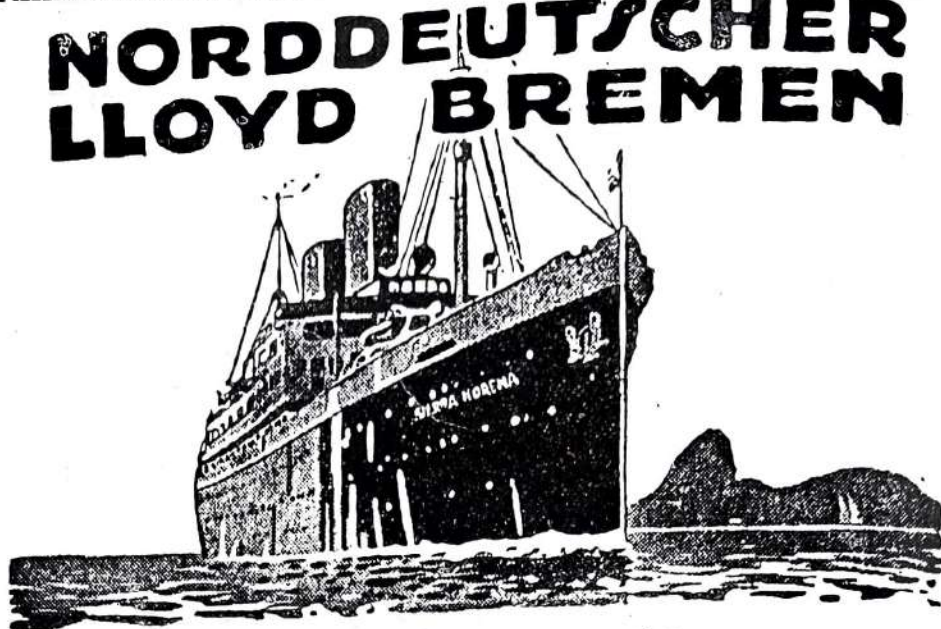
.....
REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

“COBRASIL”

COMPANHIA DE MINERAÇÃO E
METALLURGIA “BRASIL”

Av. Barão de Teffé, 7-1.º — Caixa Postal 7263
RIO DE JANEIRO

NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN



SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO
ENTRE
AMERICA DO SUL E EUROPA
POR LUXUOSOS E RAPIDOS PAQUETES

AGENCIA GERAL:
HERM. STOLTZ & Co.
RIO DE JANEIRO

Avenida Rio Branco, 66 - 76 Telephone Norte 612
AGENCIAS GERAES EM TODOS OS ESTADOS

Material Electrico

da afamada marca

SIEMENS

**Companhia
Brasileira de
Electricidade**

SIEMENS-SCHUCKERT

Rio de Janeiro, 1º. de Março, 88 - Caixa Postal 630
Recife, Bahia, B. Horizonte, S. Paulo, Porto Alegre

INSTALAÇÕES de

força, luz e tração electrica
Geradores - Motores
Ventiladores - Exhaustores
Bombas
Holophotes
Completas installações
electricas para
navios e estaleiros
Telephones
Relogios e sirenas electricas
Motores para aviões
material TELEFUNKEN
para
radio-telegraphia e
telephonia
estações transmissoras
broadcasting
material para amadores

BANCO PELOTENSE

MATRIZ EM PELOTAS
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Capital subscripto	Rs: 30.000:000\$000
Capital realizado	Rs: 15.000:000\$000
Fundo de reserva	Rs: 20.060:506\$510

FILIAL NO RIO DE JANEIRO
RUA BUENOS AIRES, 37

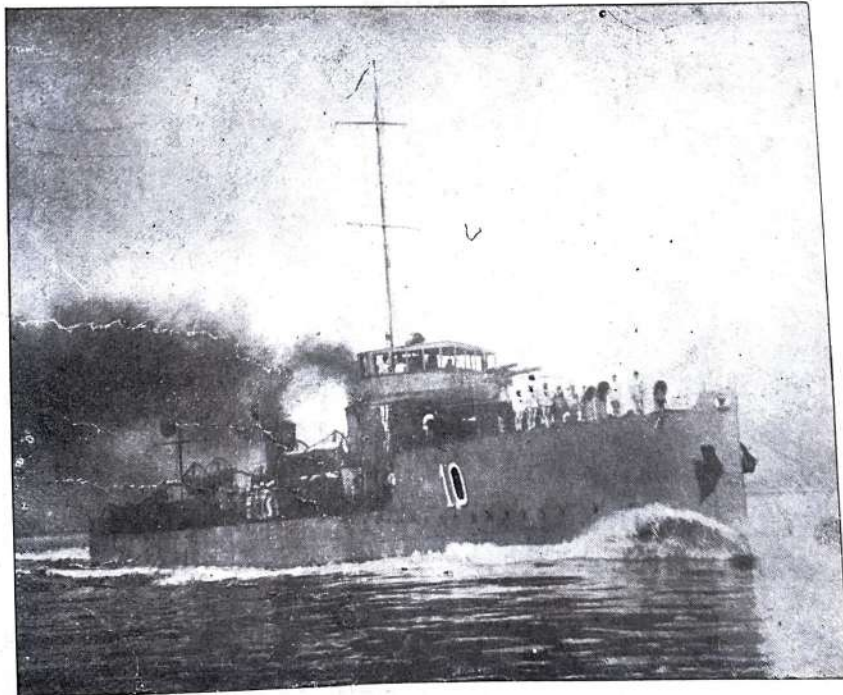
(ESQUINA DA RUA DA QUITANDA)
(EDIFÍCIO PRÓPRIO)

Possúe 74 Filiaes e Agencias nos Estados do RIO GRANDE DO SUL PARANÁ, MINAS GERAES e ESPIRITO SANTO, neste ultimo em "consortium" com o BANCO DO ESPIRITO SANTO.

Tem uma secção de DEPOSITOS LIMITADOS até Rs. 20:000\$000,
juros de 4 1/2% ao anno, fornecendo talão de cheques ao depositario

Recebe depositos a juros em CONTAS CORRENTES Á DISPOSIÇÃO, A PRAZO FIXO e COM RETIRADAS SUJEITAS A AVISO PRÉVIO DE 30, 60 e 90 dias. abonando as melhores taxas do mercado.

PRADO PEIXOTO & C.^{IA} ESTALEIROS



Destroyer Matto Grosso em experiencias, depois dos reparos geraes sofridos em nossos estaleiros
Constructores Navaes, Mechanicos e Electricistas

Rua Miguel Lemos 33 a 71 - Ponta da Areia-Nichteroy
Escritorio Central: **Rua General Camara, 58 - Tel. N. 2351 e 1261**

SIRGUEIRO

Salvador Sciammarella

ALFAIATE CIVIL E MILITAR

Especialidades em roupas e fardamentos sob medida

Artigos em deposito: Flanella kaki e brim kaki inglez, francez e nacional, garance e casemiras inglezas e francezas. Brins brancos — diversos fabricantes — estrangeiros e nacionaes. Mesclas, espadas, bandeiras, etc. etc

VENDAS POR ATACADO E A VAREJO

Importador de casemiras nacionaes e estrangeiras e artigos militares.

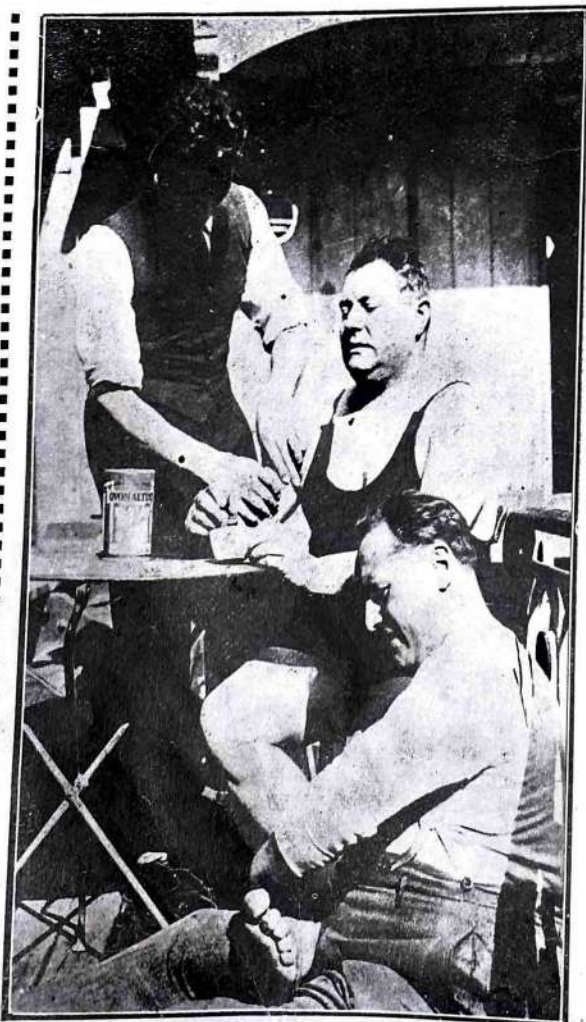


Fornecedores dos Ministerios da Guerra e da Marinha

Acceita-se encommendas de bandeiras de qualquer tamanho e para qualquer nação ou sociedade. ≡ Dispõe sempre de accessorios para completar fardamentos. ≡ Galões de ouro e prata, capotillos e fios para bordar, dragonas e platinas, claques, chapeus armados, kepis, espadas, fiadores, correames de todas as armas, arreios, etc.

RUA RODRIGO SILVA, 8

**TELEPHONE CENTRAL 1527
RIO DE JANEIRO**



OS RECORDS DE NATAÇÃO

Publicamos a photographia do campeão de natação francez Georges Michel, na qual ve-se o grande nadador logo depois da travessia da Mancha em Outubro de 1926, submettendo-se a uma rigorosa massagem e tomando uma reconfortante chicara de "Ovomaltine".

Não contente com o seu record de 11 horas e 5 minutos na travessia da Mancha, (emquanto a campeã americana Gertrude Ederle levou 14 h. 30 min. e o Allemão Vierkötter 12 h. 42 min.), o Sr. Michel vae tentar ainda este mez de Julho a travessia do Lago de Genebra, de Mantreux a Genebra, numa distancia de 70 km. em linha recta. Considerando que esta prova se fará em agua doce, representará sem duvida o maior feito de natação até hoje conseguido no mundo inteiro.

Durante todo o periodo de treino para a travessia da Mancha e mesmo durante esse, o nadador Michel tomou como principal alimento a "Ovomaltine" conhecido producto dietetico suiso que provou-se o melhor para todos os treinos sportivos. Presentemente o Sr. Michel está treinando activamente, sempre com a "Ovomaltine" que será o unico alimento que elle tomará durante a grande travessia do Lago de Genebra.



ORGAM
DOS ASPIRANTES DE
MARINHA

DIRECTOR
AUGUSTO DIAS FERNANDES

REDACTOR-CHEFE
CARLOS CHAGAS DINIZ

REDACTOR-SECRETARIO — J. OLIVEIRA PAREDES

REDACTOR-THESOUREIRO — GUILHERME F. PRESSER

REDACTOR-SPORTIVO — LUIZ SOUTO

ANNO III

SETEMBRO e OUTUBRO

N.ºs 21 e 22

SUMMARIO

Modelo exotico	<i>Carlos Chagas Diniz</i>
Ensino Naval	<i>Roberto de Barros</i>
Fé de Officio	<i>V. S.</i>
Mar á vela	<i>Al.^{te} Oliveira Sampaio</i>
A Rio Branco	<i>Monona del Pino Bustamante</i>
Aerodromos fluctuantes	<i>Carlos Chagas Diniz</i>
Visita a Victory	<i>Olavo Coutinho Marques</i>
Regras para evitar abalroamentos no mar	<i>Tenente</i>
O francez do Elesbão	<i>Gastão Penalva</i>
Gestos fidalgos...	<i>Velho Lobo</i>
Sacrificios heroicos	<i>Velho Lobo</i>
Desenvolvimento da Armada Italiana	<i>Donald Lowndes</i>
Limpeza de amarellas	<i>Tobias Merlin</i>
Artilharia	<i>Pedro Siri</i>
Écos que veem do mar...	<i>A. M. Buarque de Lima</i>
A nossa capa	<i>Redação</i>
Lago Azul	<i>Paulo Gama</i>
Bandeirantes da Industria	<i>A. d'Orsi</i>
Codigo do Aspirante	
Espadas e espadins	<i>Nick Panter</i>
Nada peor	<i>Rumocor</i>
Como o mar...	<i>A. M. Buarque de Lima</i>
Évocando as triremes	<i>Gastão Penalva</i>

Companhia Mechanica e Importadora DE S. PAULO

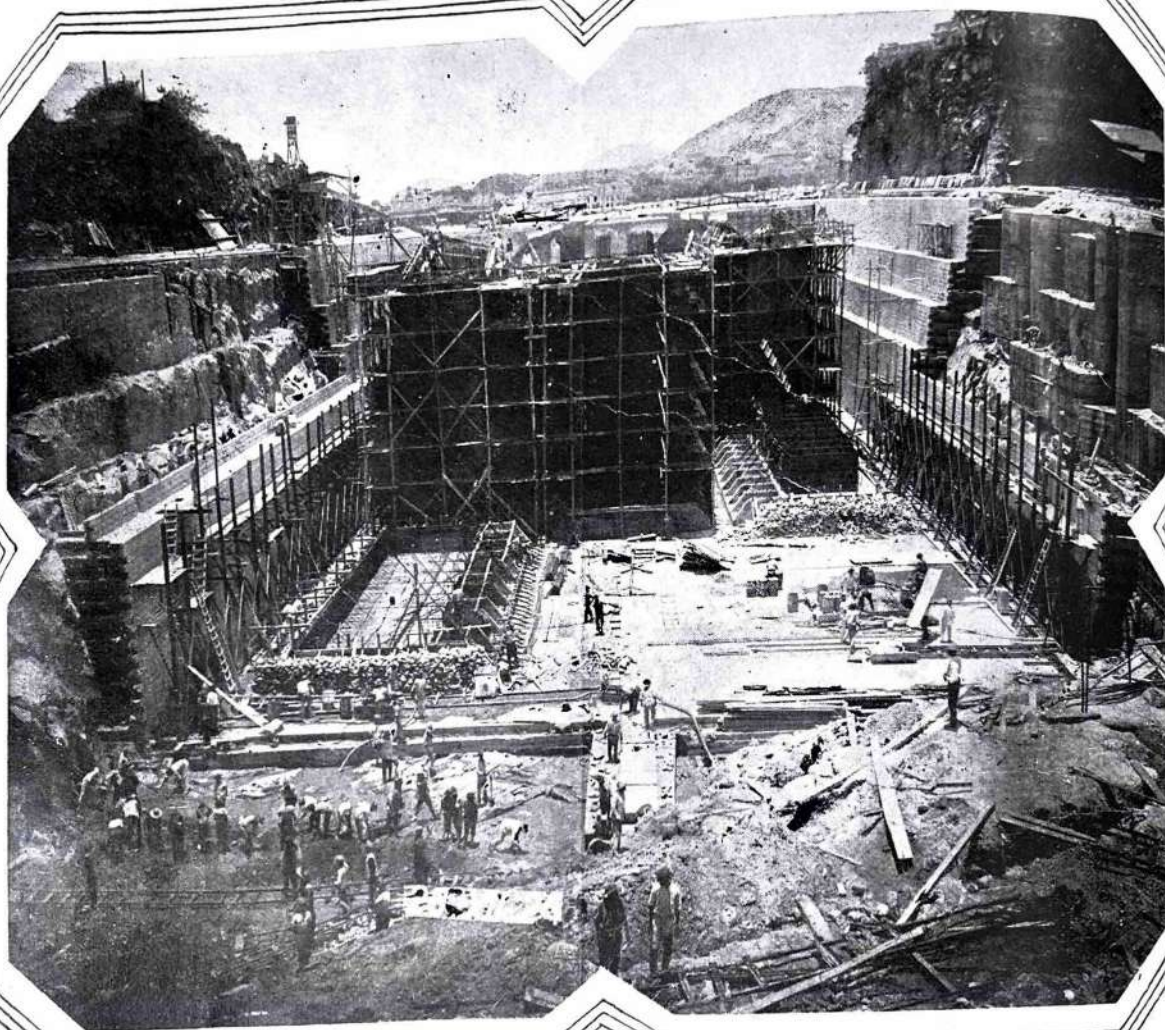
CAPITAL 20.000:000\$000 — FUNDO DE RESERVA 25.533:570\$724

SÃO PAULO
R. 15 de Novembro, 36
CAIXA POSTAL, 31
"MECHANICA"

SANTOS
R. Commercio, 108-110
CAIXA POSTAL, 129
"MECHANICA"

RIO DE JANEIRO
Av. Rio Branco, 63
CAIXA POSTAL, 1534
"JAVASCO"

LONDRES
Africa House
KINGSMAY W. C. 2
"BLADESMITH"



Cimento, creolina, correias, chumbos, chafarizes, oleos lubrificantes e medicinaes diversas, madeira, machinas para café, arroz e milho; moinhos, porcas, pas, parafusos, pregões, portões, papeis, machados, manilhas de barro, manometros, esmeris, estanho, estopa, esguichos, escadas, chapas de cobre, latão

galvanizadas e pretas, hydrometros, arames farpado, liso, galv. e de cobre, niples, injectores, instrumentos diversos, cadinhos, correntes, cabos conductorer, cartulina, aços, agua-raz, arruellas, alargadores, enxadas, elevadores, escovas para tubos, etc., etc. Importação em geral e de toda a classe de material.

Constructores do grande Arsenal e Dique da Ilha das Cobras

AGENTES DEVICKERS LTD., PARA ARMAMENTOS



MODELO EXOTICO

Aquelle
longinquo archipe-
lago vulcanico, com o
formigar activo de uma gente
esquesita, com toda a poesia de
chrysanthemos e flores de lotus, attrae
a nossa imaginação occidental como em
creança nos emb'aram os contos maravilhosos
de encantadoras inventivos. E a suggestão do desco-
nhcido cresce ainda pelo prestigio de potencia que é o
estoico e modesto Paiz do Sol Nascente. Grande potencia
mercê dos "bellos olhos que tem"? Pelo contrario. Contra o seu
grande sonho amarello, o seu irrecuavel designio historico, tem a par-
cimoniosa superficie das suas ilhas, a sobriedade dos seus recursos natu-
raes, as aggressões e epilepsios do seu proprio sólo que, em erupções e mare-
motos, põem á prova e á admiração do mundo, na lucta resignada, sem desespero
ou renuncia, a tempera metallica de uma raça eugenica. A' custa do maná do céu não
foi de certo que o Paiz do Sol effectuou em trinta annos a
mais radical, espantosa e fulgurante metamorphose que a
Historia conhece. Com o suor quente de um povo reoxyge-
nado pela vontade, com o impulso decidido de almas esterlinas,
elle subiu da atmosphaera de papoulas da China a se collocar entre
as tres potencias que disputam a supremacia do mundo. O modo como
trouxe para o seu archipelago e aclimatou nelle a planta exotica da civilização
industrial, traduz mais bravura, mais rigeza que o seu fanatismo nas batalhas e que
o desprendimento supremo do *kat-kari*. Quando o Japão ordenava a construcção de
navios nos estaleiros da Europa, para lá iam, como simplis obreiros, não só operarios de es-
colha, mas engenheiros, almirantes, nobres, (principes talvez!) a morejar a vida humilde e dura
dos arsenaes, fabricas e officinas. E' muito conhecida a justificavel surpresa de um almirante ameri-
cano que ao passar com sua esquadra em visita ao Japão, reconheceu na pes-oa de seu collega, chefe da
divisão japoneza, a physionomia mysteriosa e sorridente do seu *taifeto* na Marinha dos Estados Unidos. Dentro
do paiz não era mencia heroica a lucta. A casa da Inglaterra, que posteriormente fez ao Brasil uma proposta em
condições semelhantes, installou no Dai-Nippon, por alguns annos, uma filial dos seus formi-
daveis estaleiros onde um agrande porcentagem de nippões se instruiu e se educou até que
industrialmente independessem. E assim, a feição de cogumellos se levantaram no Paiz do
Sol, os grandes templos da industria e titanicos arsenens de construcção militar. E os
navios de guerra que, pela complexidade de aparelhamentos e detalhes, pelos requisitos
de solidez e de porte, occupam os vertices da engenharia moderna, passaram a nascer no
detalho fortificado das suas ilhas queridas, entre cerejeiras em flor, e templos de Buhda.
Mesmo as gigantes creações da raça branco, se aclimatam e se nipponizam ao perfume
intensas nte nacional das suas ilhas. Os encouraçados *Nogato* e *Motsu* por exemplo, com
todos os modernos aparelhamentos bellicos no sigillo de seu bojo, guardam entretanto no
retorcido de suas chaminés, alguma suggestão de phantasia oriental e a superestructura
do passadiço não destão no estylo da *su'-genesis* architectura dos pagodes... Porque o
mais surprehendente é que na assimitação dos fructos da civilização europeia e americana
não vieram os principios corrosivos ou desagregantes. O japonex não imporfou o *jazz-
band*, o *charleston* e outras cousas da civilização branca, pelo minimo inutilis. A sua alma,
nestes contactos longos e penosos, não delu nem se cosmopolitizou. Elle volta para o
seu paiz religioso até o fanatismo, crente na origem *sideral* do *mikado*, patriota e estoico
como o deixou. Assim se garante de todos os aparelhamentos do seculo vertiginoso,
da electricidade e do vapor — sem que se volatilize a essencia perfumada da sua alma
secular. Esta continua a ser cultivada, como sabem fazel-o, nos vasos, com as retorcidas
arvores anãs... Por isso que de nada serviriam as couraças e canhões, a solida base
economica e o invejavel preparo industrial si a alma do japonex estivesse gasta. Pois,

Carlos
Chagas
Diniz ✓

como disse Ruy Barbosa, com o espirito voltado para o Oriente, "a maior das verdades facticas é que os povos se defendem principalmente com o coração dos seus soldados". O Japão comprehendeu logo que para um paiz de vastas costas o caminho da gloria está no mar; e a sua marinha consome nada menos de um terço dos seus orçamentos; sacrificio ligado ás compensações por connexão indirecta mas perceptivel aos espiritos de alguma penetração. Só apoz Tsushima em que surprehendeu o mundo, abatendo o espantelho moscovita, o Japão veio occupar politica e commercialmente, o logar conquistado no concerto internacional, veio a ser ainda mais, uma escola de nações, e um modelo inatingido. Ninguém diria que a "marcha humana", que descreve Sakurai, fosse o mesmo japonex, molesto, abnegado, humilde, "que sabe morrer sorrindo, que sabe vencer chorando". Tsushima foi mais a coroação de um grande esforço na paz, de trabalho, sacrificio e paciencia, [de que, no incendio da guerra, a inegalavel, seductora e typica bravura japoneza.

ENSINO NAVAL



ACADEMIA Naval de França e a Academia Naval de Livorno, na Italia, acabam de passar, em 1927, por transformações profundas nos seus planos de ensino. Parece-nos interessante resumir, no presente artigo, aquillo que nos foi dado haurir em noticias de varias procedencias. Assim a directriz geral da reforma franceza foi a de restringir a parte theorica dos estudos em proveito da parte pratica e a de permittir um maior desenvolvimento na cultura geral dos futuros officiaes.

Apparecem como novidade, no curso, o estudo da historia e o da geographia.

São augmentados os conhecimentos geraes da historia maritima, da oceanographia, da geographia economica, da litteratura e das linguas estrangeiras (principalmente do inglez).

Houve notavel redução nos cursos de algebra e de analyse.

Grandes simplificações foram introduzidas no estudo da physica e a geometria descriptiva e a chimica foram supprimidas.

Toda a parte theorica de mecanica, de astronomia, de thermodynamica e de electricidade foi grandemente reduzida em proveito dos tempos de estudo das partes praticas de navegação, artilharia, torpedos e aeronautica.

Quanto ao ingresso na escola a noticia de que dispomos diz apenas que ella fica aberta aos que tenham "estudos fundamentaes". Esta ultima expressão, infelizmente, nada nos indica.

Relativamente á Academia de Livorno devemos notar que os seus programas tiveram que attender

á distribuição geral do pessoal da armada italiana. Com a fusão dos machinistas e engenheiros num "quadro unico", com a criação do corpo de "Armas Navaes", com a conservação do corpo chamado "Côrpo Geral", o ensino soffreu as modificações correlativas.

Os tres quadros acima ficaram tendo "um curso commum" para seguirem, posteriormente, "os cursos complementares especializados".

Quanto ao ingresso na escola, as escassas informações que possuímos dizem apenas que se exige, para elle, um "diploma de exame de madureza".

Qual a amplitude desse diploma, foi-nos impossivel averiguar.

A noticia da reforma das duas academias despertou, no nosso sub-consciente, velhas idéas que nelle confusamente dormitavam.

Porque não aproveitarmos, na (m+1) regulamentação da nossa Escola, a experiencia de veterenas potencias militares?

Não dispondo de um Departamento de Ensino Naval no qual se estudem as questões de pedagogia militar, no qual se systematisem, uniformisem, coordenem e applicuem racionalmente os seus preceitos, no qual se estalonem os seus problemas e pelo qual se controlem os resultados obtidos desde a mais modesta escola de aprendizes marinheiros até á escola de commando, não seria util dotar a Escola Naval, pelo menos, de uma documentação basica capaz de facilitar a tarefa dos seus proprios regulamentadores?

A directoria da nossa Escola tudo teria a lutar si a ella fossem presentes, por via diplomati-



O desfile da E. Naval no dia 7 de Setembro



ca, os regulamentos e leis do ensino naval vigentes nas grandes potencias europeas e americanas.

O estudo comparativo dessas leis e desses regulamentos, nos quaes ha farto cabedal de uma longa experiencia (inclusive a dolorosa experiencia da Grande Guerra), nos quaes entrou como factor a collaboração intellectual de uma "élite" especializada, só poderia ser proveitoso á directriz pedagogica do nosso ensino naval, desde que buscassemos adaptar, á nossa mentalidade, ás nossas leis, ás nossas tradições, o que nelles houvesse de bom ou de melhor.

A analyse meticulosa da documentação americana, allemã, argentina, chilena, franceza, hespanhola, ingleza, italiana, formaria um solido nucleo de idéas capaz de dar maior estabilidade ao nosso ensino naval.

Nella estudado o modo de ingressar na escola o nucleo de materias indispensaveis ao curso, a distribuição racional dessas materias, a amplitude dos programmas de ensino, a qualidade e a quantidade de provas exigidas, a maneira de julgal-as, ter-se-á seguramente — sem perder de vista o ponto de vista brasileiro — o material pedagogico necessario á confecção de um regulamento médio, impessoal e estavel.

Quando dizemos "médio" queremos significar que nelle não se inclua nem a theoria exagerada nem a pratica exclusiva; que no seu plano não fi-

gurem 6 ou 7 materias inteiramente desconhecidas na maior parte das escolas navaes mundiaes, como acontece no nosso.

Por "impessoal" entendémos um regulamento que não seja o producto das habilidades de um só individuo ou a resultante do "accôrdo" de um pequeno numero delles, mas a consequencia do estudos da experiencia e da opinião avisada de todos os docentes que pelo seu cumprimento sejam responsaveis.

Quanto á sua "estabilidade" basta-nos recordar que, em 20 annos de magisterio, já assistimos ao nascimento e á morte prematura de "oito" successivos regulamentos da Escola Naval.

De todas as escolas superiores da Republica parece que a nossa é a detentora do "record" de mortalidade dos seus proprios estatutos.

A causa de um effeito tão repetido não será por acaso o fructo de um trabalho incoordenado, sem uma base racional e logica?

Essa trepidação regulamentadora acaba, geralmente, desregulando a orientação do ensino naval, anarchisando os direitos e deveres dos docentes e discentes, creando camadas escolares inteiramente heterogeneas e produzindo uma baixa sensível no rendimento da escolaridade dos alumnos.

ROBERTO DE BARROS

(Lente da Escola Naval)

FE' DE OFFICIO

Aspirante — licenças, namoradas, escola, formaturas, sabbatina, prisões, recreio, natação, pancadas, enjão, dansas, muque, disciplina...

Tenente — versos, festas, jogatina, amantes, musica, invenções, paradas, viagens, bebedeira, Hemoglobina, mercurio, noiva, empréstimos, maçadas...

Commãdante — familia, lar, despeza, projectos, ambições, fumo, riqueza, politica, conforto, Urudonal...

Almirante — sessões, bordados, fama, discursos, pavilhão, remedios, cama, rheumatismo, jazigo e... funeral.



MAR A VELA

(Para "A Galera")

(Historia Antiga)



E recordar é viver, o título destas linhas dá margem a reviver recordações. E, pois que escrevo para uma "Revista" de Aspirantes, seja-me licito rememorar meu início na carreira que, em bôa hora, abracei.

Tinha eu 16 annos de idade, incompletos, quando obtive matricula na Escola de Marinha.

Naquella época a vida do mar, desde o começo, era feita em cima d'agua. A Escola de Marinha cujo nome, não sei porque, foi mudado para o de — Escola Naval — estava installada a bordo da fragata "Constituição", já desarmada, em mastros reaes.

Perto della tinha o seu fundeadouro o brigue "Capiberibe" em que todas as quintas-feiras suspendiamos, mesmo com brisa fraca, para bordejos dentro da bahia.

O "Capiberibe" tinha como guarnição um Mestre e dous marinheiros contractados, o que importa dizer que todo o serviço de gaveas era desempenhado por nós Aspirantes, nos bordejos.

Era ahi o laboratorio das licções praticas de Apparelho e Manobra, algumas vezes interrompidas pelas travessuras proprias da nossa idade.

O professor de Apparelho e Manobra era um official reformado, muito bôa pessoa, mas de energia insufficiente.

Recordo-me que, em um dia de brisa fresca, bordejavamos no Poço onde se encontrava fundeada a fragata franceza "Venus", que emprehendia uma viagem de instrucção de Guardas-Marinha.

Solicitámos ao professor fazer um "butakoff" na pôpa da "Venus", e elle gentilmente cedeu ao nosso desejo.

Ao desfecharmos a bordada para o "butakoff", um Aspirante devisou pela prôa o "cadaver" de um porquinho, que boiava. O Aspirante do leme era Antão Corrêa da Silva, de saudosa memoria.

"Governa em cima do porco, Antão", disse um de nossos companheiros.

Quando o porco passava junto á borda de sotavento, foi laçado com uma retenida e levado para a pôpa, a reboque.

Um Aspirante foi destacado para distrahir o professor, enquanto outros na pôpa substituiam, na carangueija a bandeira nacional pelo porquinho, que alli foi devidamente içado e atopetado.

Quando o brigue passava pela pôpa da "Venus", o professor, vaidoso do seu "butakoff", ordenou:

"Cumprimente com a bandeira".

Os Guardas-Marinha, e a guarnição, que se achavam debruçados na bórda de "Venus", acolheram com palmas a nossa passagem, mas tambem com boas risadas, que despertáram a attenção do professor.

Resultado. — Ao chegarmos á Escola, foram 5 para o bailéo; mas, se apuradas as causas, teriamos ido 20 em vez de 5.

Era do regulamento, apóz os exames do anno lectivo, sahirem os alumnos em viagem de instrucção. As nossas férias eram no mar á véla.

No mez de Dezembro embarcamos na corveta "Bahia", exclusivamente á véla, e só regressávamos ao Rio no mez de Março, pouco antes da abertura das aulas.

A bórda praticavamos em Apparelho, Córte de panno, trabalhos de marinho, Manobra, etc. O serviço do mastro da Gata, bem como o de homem de leme, era feito por nós sob a superintendencia e direcção de marilheiros. Uma vez dados por promptos, passavamos a ter responsabilidade propria.

Aconteceu que, um dia, quando no 3º anno a minha turma, demandava a "Bahiana" o fundeadouro da ilha de Fernando de Noronha á bolina coxada, com brisa fresca, e com o vento muito escasso, perdeu-se a bordada e não foi alcançado o fundeadouro.

Virou-se de bórda e o Commandante mandou substituir o Aspirante do leme para nova investida.

Nova bordada, novo fracasso. Manda, então o Commandante ainda uma vez substituir o Aspirante do leme e declara:

"Se desta vez não alcanço o fundeadouro, metto em cheio e vou para Santa Catharina."

Coube-me a designação. Surprehendido nesta contingencia, tratei de aproveitar o vento o mais que pode e, ou porque elle tivesse realmente alargado, ou porque o meu governo tivesse sido bom, o certo é que se conseguiu alcançar o fundeadouro.

Largada a "cachorra" no fundo, todo o mundo continuou a postos até terminada a faina de fundear, panno forrado e "cabos claros á manobra".

Nesse interim, desce do passadiço o Commandante e entra na Camara para apparecer á porta, logo depois, com uma garrafa de cognac em uma das mãos e um pequeno calice na outra.

"Aspirante do leme! "chamou.

"Prompto, Commandante."

"Tome lá este calice de cognac pelo seu bom governo."

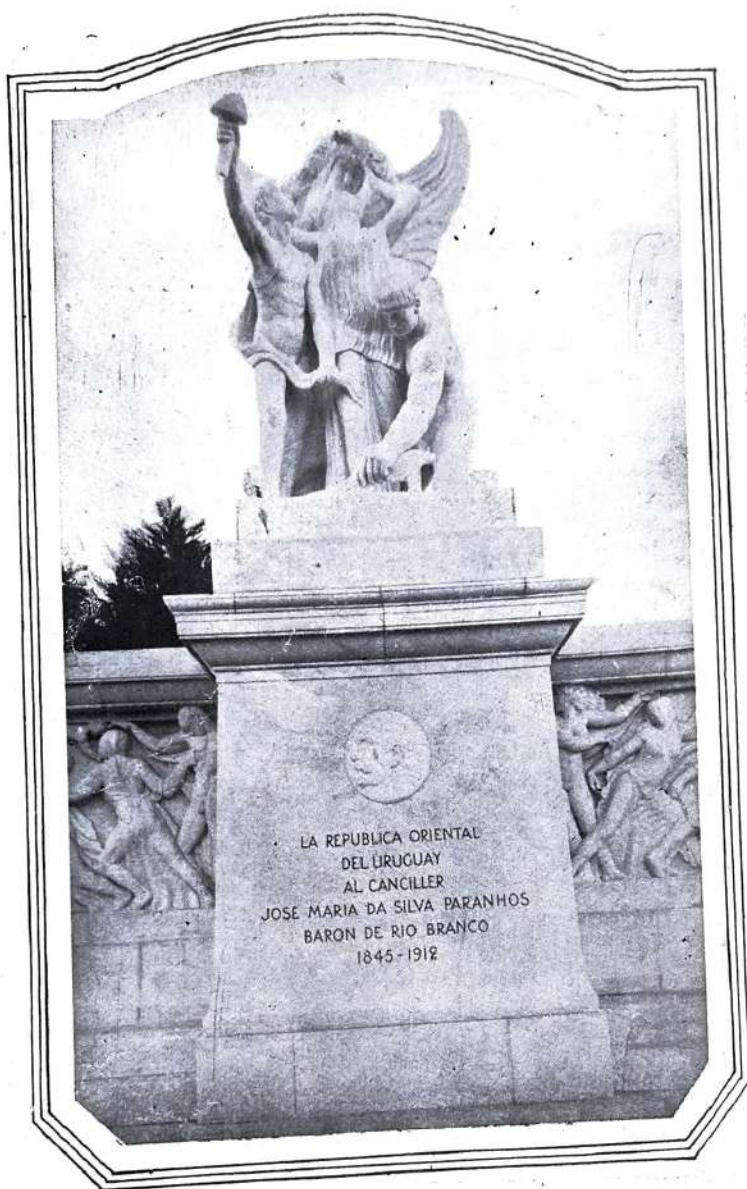
Até á data de hoje, e já lá vão passados cerca de 45 annos, nunca bebi cousa alguma que me sobresse tão bem como aquelle rachitico calice de cognac.

Ao "recordar" o prazer com que sorvi aquelle cognac, "vivo" os momentos em que o saboreei. "Recordar é viver".

Rio, 18-9-927.

OLIVEIRA SAMPAIO

Almirante



A RIO BRANCO

*Senti surgir del fondo de mi fuente
Con la ansiedad suprema de la vida,
Una idea feliz que era yacida
En el panteon sagrado de mi mente.*

*Fuente de inspiracion donde yacente,
En sus tranquilas aguas va dormida
Todo germen de vida, concebida,
Que aveces llega a iluminar la frente,*

*Nacio idea asi, como un meteoro
Para dejar escrito en letras de oro,
Sencillo si, pero sentido y franco,*

*Que en el Brasil fecundo y generoso,
Nacio el astro genial y luminoso
De la America toda, el gran Rio Branco!*

Monona del Pino Bustamante.

Montevideo, 10/8/1927.

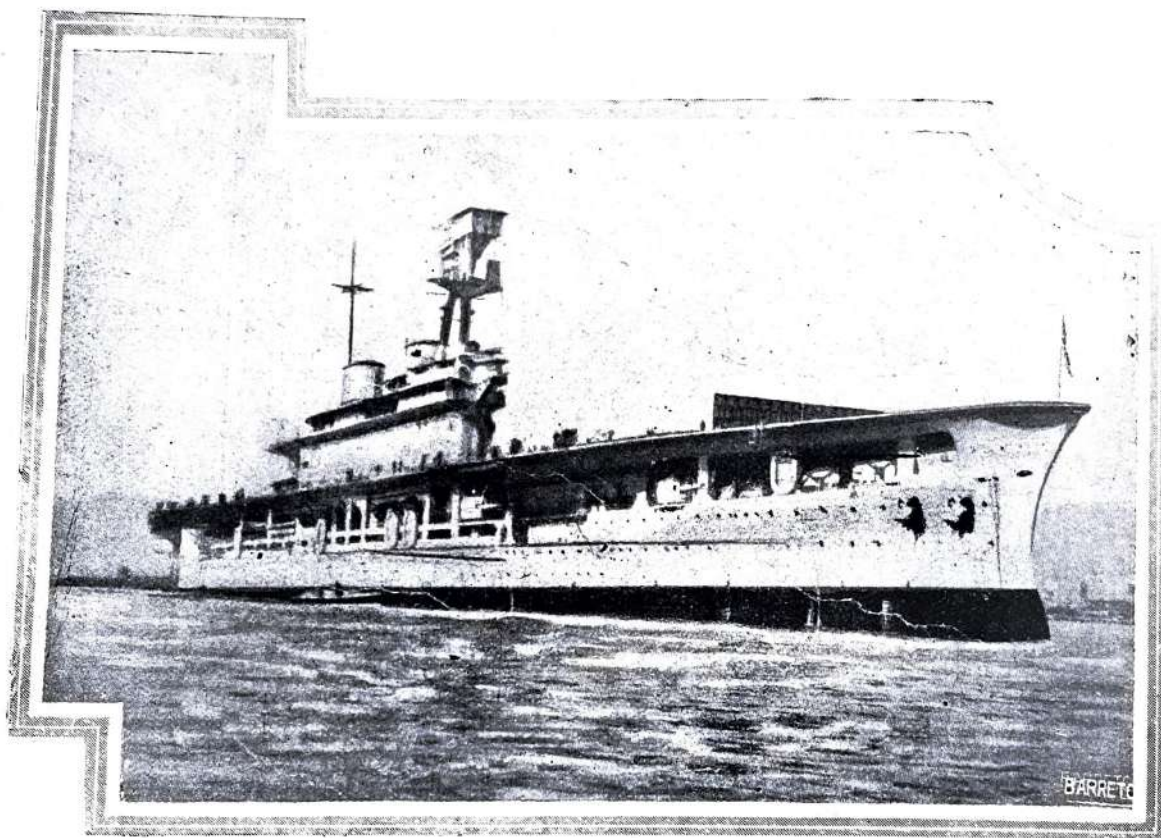
Aerodromos fluctuantes



UANDO o Almirante Percy Scott, com o prestigio que sua competencia conquistou na Marinha Britanica, tentou mostrar que a epocha do *dreadnought* estava findado, foi tão violenta e documentadamente contestado que elle proprio reconheceu o seu erro e penitenciou-se, desdizendo-so.

Ha poucos annos embora, mas o sensacional anathema foi bastante ousado. O submarino e o avião, perigosos ini-

Do "Gloire" e "Warrior" ao "Rodney" e "Nelson", primeiros e ultimos estados no cyclo evolutivo da marinha encouraçada, não vae um periodo muito dilatado, mas estes ultimos com todo o solido arcabouço dos "dreadnoughts", armados com 406 mjm, já estão bem affectados tendencias avançadas do seculo. Devido não só ás revelações da arma moderna, como ás restricções de tonelagem impostas pelo tratado de Washington, o "Rodney"

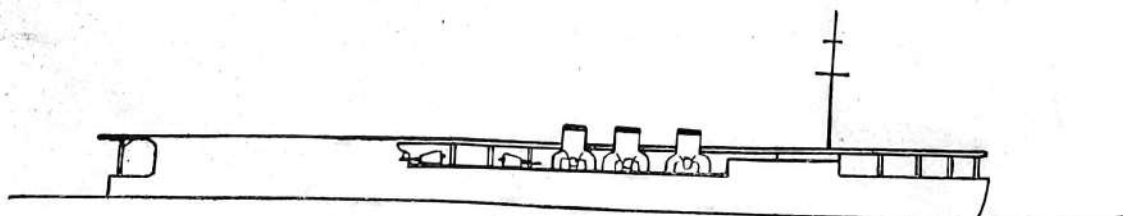


Porta-aviões H. S. M. Eagle

migos, não chegaram ainda ao fatal desenvolvimento que fará os funeraes do navio de linha. Esta epocha está sensivelmente chegando. Certamente o encouraçado terá a sua agonia, mais ou menos longa, mas tambem o remo e a vela não morreram num dia. O determinismo, porém, quando não uma facil previsão, nos diz que a epocha da couraça passará como passaram a do "corvo" e do "ariete". O que ninguém mais duvida é do immenso futuro, dos illimitados horizontes do aeroplano.

e "Nelson" são como que navios "mixtos" entre o typico navio de linha e o verdadeiro porta-avião.

Apezar de escutadores, antiaereos, protecção horizontal e todos os organs de defeza do mastodonte marinho a aeronave parece progredir com uma acceleração maior. Entre as razões apresentadas contra o avião em prol do navio de linha, um official hespanhol fez o calculo de que era preciso que sahisses pelo menos 100 aviões das suas bases para que houvesse uma probabilidade grande



O Kaga, porta-aviões japonéz

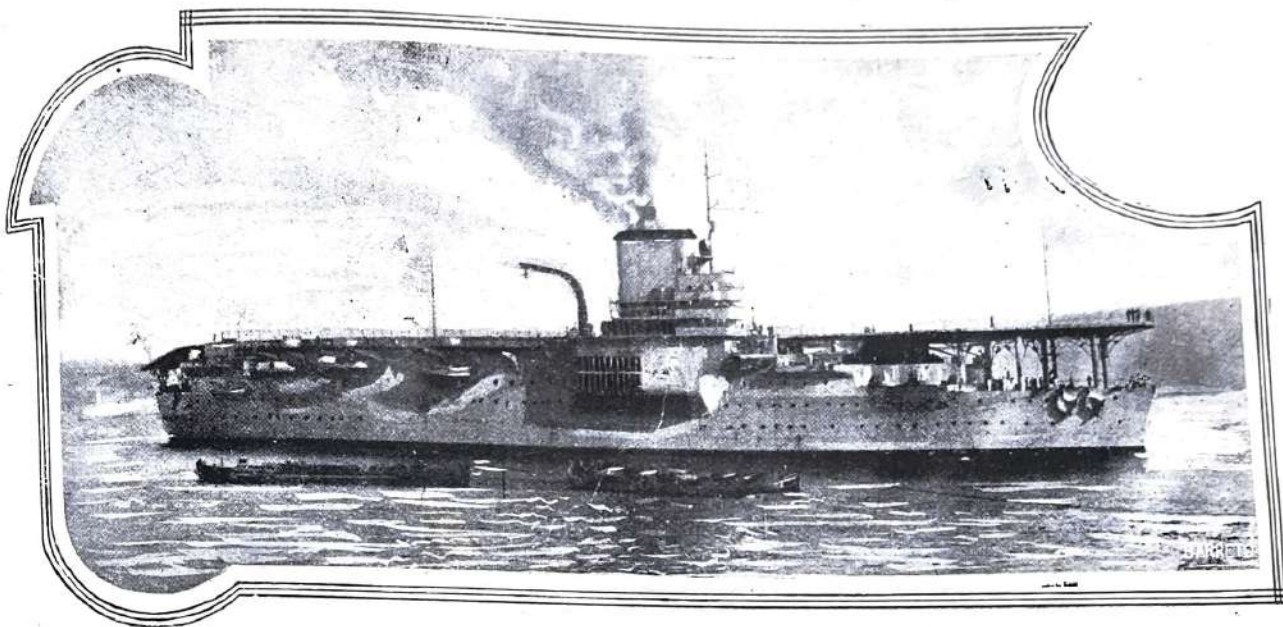
de uma bomba aerea attingir um encouraçado, ou melhor para que fosse moralmente certo um avião submergir um navio de batalha.

Contudo as estonteantes proporções que vão tomando as bases moveis em que o avião decola e aterra com o navio em plena marcha, já desfizeram esse calculo pessimista. Com toda a protecção e armamento de cruzador li-

Com a chaminé lateralmente collocada, offerece um excellent campo de atterragem de 182 metros e tres ascensores electricos permittem aos apparatus todos os movimentos dos dois grandes "hangars" interiores ao convez de decolagem.

A Hespanha possui o "Dedalo" que transporta 25 hydroaviões e 2 pequenos dirigiveis.

Entre as tres grandes potencias que caminham na



O porta-aviões francez Béaru

geiro, cerrada compartimentagem estanque, casco triplíce nas obras vivas e alem de tudo dotados de invejavel velocidade, elles lançarão o enchame dos seus aviões com bombas e torpedos, arbitrando talvez o resultado das batalhas.

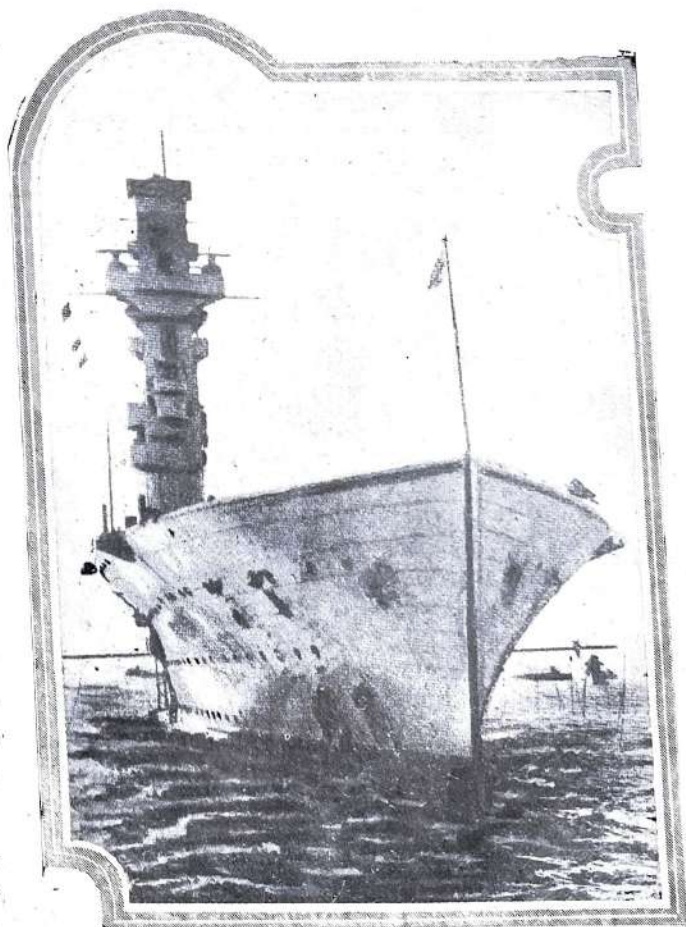
E ha no combate pelo ar um meio de desfazer umas das causas do pessimismo moderno de que falou o professor Rahja Gabaglia. — Não haverá somente "o soldado X da companhia Y do batalhão Z", e sim um "campeador, um "lidador". sob o disfarce metallico do seculo XX, com uma arma ousada onde a coragem individual impera e a bravura apparece.

Já estamos quase nesta epoca. Os progressos do aeroplano, a perfeição do seu motor, a capacidade de carga, o raio de acção e a excellencia das suas bases abrem as cortinas ao scenario do futuro.

Sendo poucos, embora, os paizes que possuem "porta-aviões", os resultados do seu emprego preconizam um largo desenvolvimento. O porta aviões é actualmente um typo de navio indispensavel á efficiencia de uma esquadra.

A Italia possui o Giuseppe Miraglia disposto para transportar 20 apparatus.

A França, mantenedora nominal de enorme força aerea, tem o porta-aviões Bearn, de 22000 tons. que, estando construindo como encouraçado, teve o seu fim divergido, ficando entretanto com cinta e convez protegidos de 24m/m.



Porta-aviões H. M. S. Hermes



vanguarda, o numero de porta-aviões já se vai tornando não só apreciavel como as suas proporções gigantescas. A quase totalidade d'elles é, entretanto, de navios adaptados de outros em virtude, principalmente, das restrições impostas pelo Tratado de Washington.

INGLATERRA

O porta aviões *Hermes* (de 11000 tons.) com super-structura assymmetricamente collocada, tem toda protecção de cruzador ligeiro e capacidade para 20 aviões. E' aliás o unico navio actual construido especialmente com este fim.

O "*Furious*" de 22000 tons. e uma potencia de 90000 C. V., desenvolve uma velocidade de 33 nós e pode transportar 36 aparelhos.

Tanto este como o "*Corajous*" e "*Glorious*" que estão em adaptação, iam sendo construidos como cruzadores, o tratado modificou o curso da sua construção.

tendo as chaminés lateraes que se podem rebater.

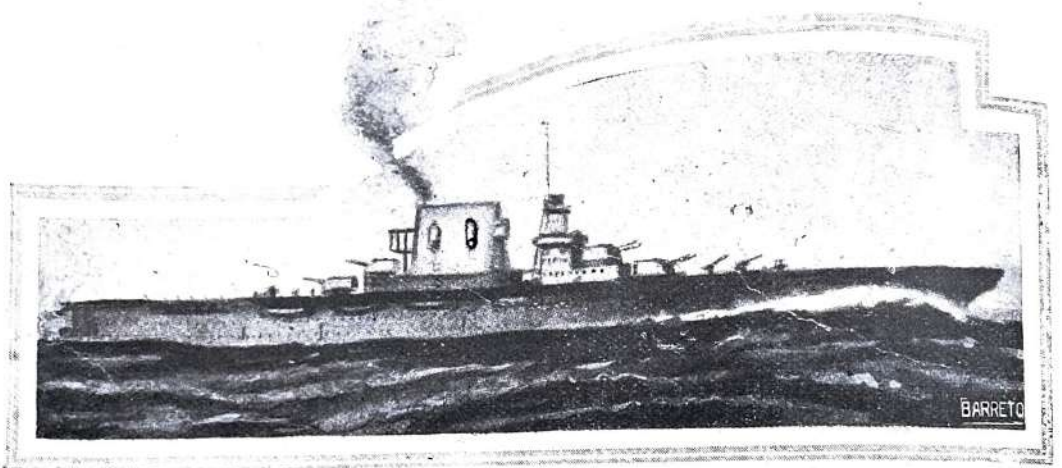
Devido ao sigilo em que vive, outra guerra que o Japão porventura tenha, trará certamente maiores surpresas que as inesperadas revelações da guerra russo-japoneza.

ESTADOS UNIDOS

Os Estados Unidos parecem collocar a aviação no verdadeiro papel que ella occupará. "*The Aviation*" de 15 de Agosto de 1927, traz a seguinte noticia, que patenteia a intensidade da preparação aerea:

"Aspirantes voam 30302 milhas.

A primeira metade dos 262 aspirantes do 4º anno da Escola Naval voou 30302 milhas este verão. A outra metade da classe está agora fazendo exercicios de voo. Cada aspirante tem 7 horas e meia de exercicio com vôos de cerca de 2 horas."



Porta-acronave U. S. S. Saratoga

O "*Eagle*" de 26000 tons. tem capacidade para 24 aviões. O "*Argus*" para 20 aviões, foi construido como o paquete italiano "*Conte Rosso*"; não tem chaminé, a descarga dos gazes se faz por ventilação, á ré, pouco acima da linha d'agua.

A Inglaterra possui ainda o "*Pegasus*" e o "*Ark-Royal*" e a Australia já pediu credito para construção de um.

JAPÃO

O terremoto de 1923 pôz a pique o porta-aviões "*Amagi*", vindo substituil-o o "*Kaga*", cuja construção para um encouraçado de 40600 tons., foi modificada, em consequencia do tratado, para um porta-aviões de 27000 tons. com 91000 C. V.

O "*Akagi*" de 26000 tons. e 130000 C. V. pode transportar 60 aviões e estava sendo construido para um cruzador de batalha de 42000 tons.

O "*Wakamiya*" transporta 10 aviões e o "*Hosho*" 30,

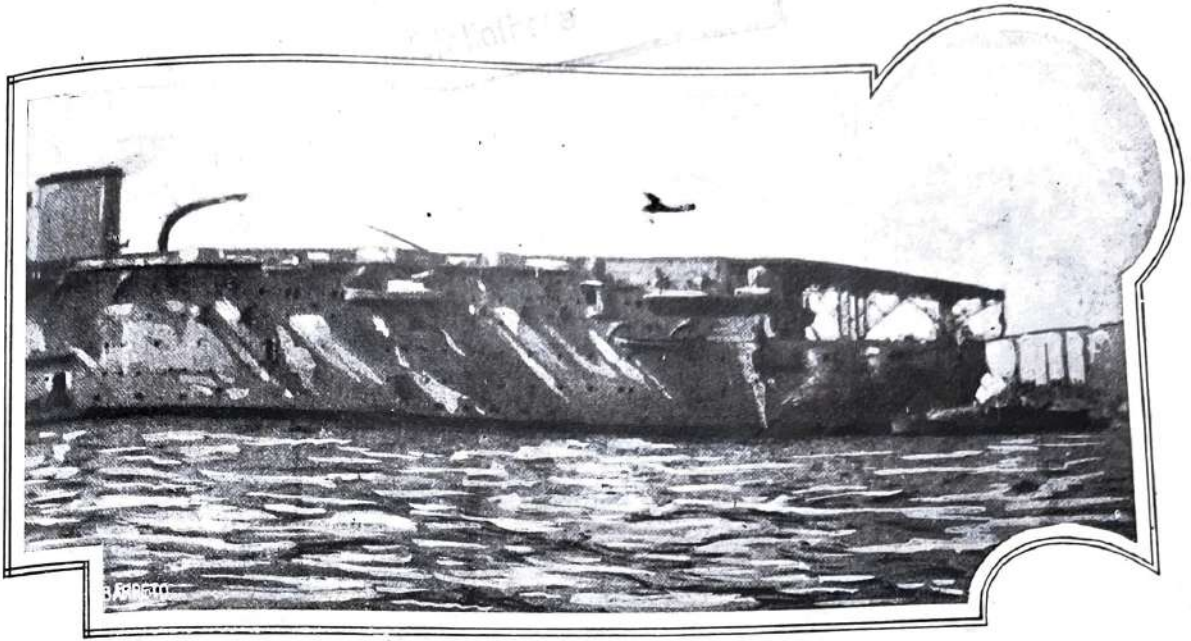
Estes exercicios feitos intensamente num curso generalizado de aspirantes de marinha, com o fim, não só de canalizar os seus pendores como de tornar qualquer official apto a voar como observador, forçosamente nos mostram uma orientada directriz.

As bases fluctuantes da sua força aerea são o que se creou no genero de mais admiravel e gigantesco.

O porta-aviões "*Langley*", ex-carvoeiro da esquadra, foi o 1º dos grandes navios americanos que recebeu propulsão electrica e cujos resultados preconisaram a emprego nos navios de linha. E' munido de 2 catapultas; uma cisterna pode conter 1130 tons. de essencia.

E' destinado a conduzir 36 aviões sendo 12 monoplanos de caça, 12 biplanos de observação, 6 aviões torpedeiros e 6 hydro aviões torpedeiros.

Os porta-aviões "*Lexington*" e "*Saratoga*" estavam sendo construidos antes do tratado de Washington para uma serie de 6 cruzadores de batalha de 43500 tons. ar-



A aterrissagem de um avião na extensa plataforma do Béarn

mados de 406m|m. Só a supressão da artilharia grossa aliviou-lhes de 8500 tons.

Com cinta encouraçada, casco triplice, armados com 8 canhões de 203m|m possuem todos os modernos aperfeiçoamentos, podendo transportar 72 avieões, dos quaes 36 de bombardeio!

A respeito do Lexington, não deixam de espantar as inesperadas comparações que fez uma revista americana, mostrando em quadros expressivos o espantoso equivalente industrial dos seus 180000 C. V. cujas machinas, empre-

gadas em outros fins, poderiam alimentar 140.000 estações radio telegraphicas, fornecer illuminação a 5600.000 casas ou dar força, luz e calor a uma grande cidade como Boston!

Quem vir, porem, um submarino como os ha na marinha americana, emergir rapidamente no deserto inquieto do mar e, de seu bojo de aço, um avião de azas rebativeis lançar-se pelo espaço, ha de concordar que já fomos alem das fantasticas previsões de Julio Verne.

CARLOS CHAGAS DINIZ.



Representantes exclusivos
de
CARL ZEISS, JENA & GOERZ-BERLIN



Microscopios - Binoculos - Theodolitos = Telescopicos - Pharões

Apparelhos de illuminação para todos os fins: para diques, navios, escriptorios, armazens, fortalezas, hospitaes, laboratorios, etc.

“BOSCO



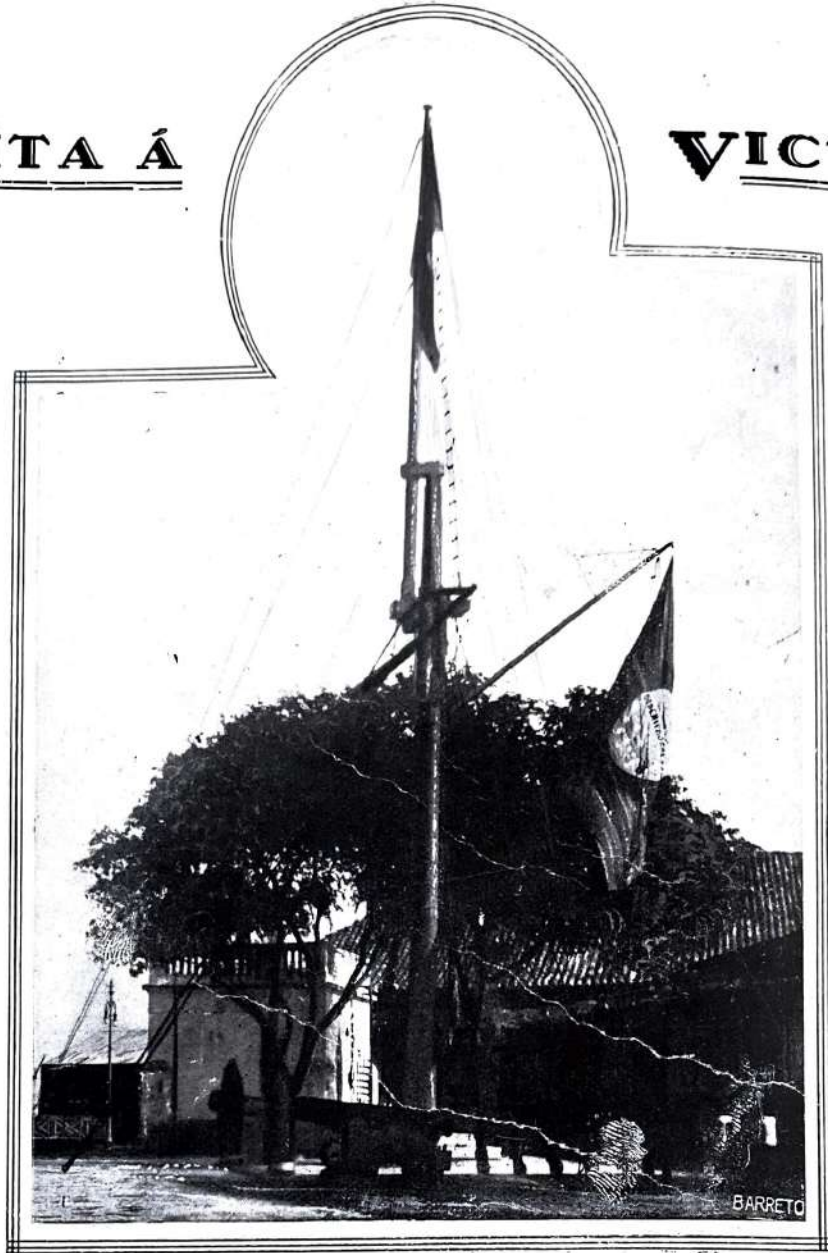
UNITAS”

B. STERNBERG & CIA.

BROCAS ESPECIAES de aço rapido, de qualidade insuperavel

RIO DE JANEIRO
Rua S. Pedro, 36

SÃO PAULO
Rua 15 Novembro, 29



...o mastro da heroica fragata entregue a guarda vigilante dos nossos aspirantes...



UANDO em 1913 a bordo do "N. E. Benjamin Constant" tivemos a oportunidade de passar pelo porto de Portsmouth, tivemos a curiosidade de visitar a "Victory", antigo navio da marinha de guerra britannica e ex-capitanea da esquadra que, ao mando de Nelson, batera os francezes alliados aos hespanhoes na celebre batalha naval de Trafalgar. Valendo-nos desta reminiscencia e aquiescendo ao insistente convite dos aspirante directores da "Galera" para continuarmos a colaborar na sua interessante revista, é que aqui consignamos esta singela narrativa.

Amanhécera o dia 5 de Setembro do anno a cima referido em Portsmouth, na Inglaterra, triste como são para nós brasileiros filhos da terra do sol, os sombrios dias; os inglezes entretanto o achavam alegre e era de facto para elles um bello dia. Deixavamos o nosso "Benjamin Constant" e em poucos minutos estavamos atracando ao portaló da "Victory" onde eramos recebido pelo seu immediato que amavelmente nos acolhera e mostrara toda aquella preciosidade, cuidadosamente conservada.

A Camara do Almirante Nelson, somente nos tinha sido vedada, por estar naquella occasião funcionando um conselho de guerra. Ao pisarmos o convés da velha reliquia de mais de seculo e meio de existencia, tivemos a impressão de uma verdadeira escola do culto do patriotismo. Ao percorrel-a, sentimos bem o quanto o povo inglez sabe amar a sua marinha de guerra. Viramos 6 an-

tigos canhões, dos que haviam tomado parte no memoravel prelio naval.

Uma pequena chapa de metal, de forma oval, marcava no convés o lugar em que o maior dos marinheiros cahira ferido de morte, ao lado do bravo commandante Hardy, por uma bala partida do mastro da mezena do "Redoutable"..

Proximo a referida chapa, na roda do leme lia-se: "England expects that every man do his duty", signal que o valente Almirante havia mandado içar dizendo para o signaleiro: deveis ser rapido porque tenho outro signal a fazer — Close action" — estas palavras estavam signalmente escriptas proximas ás do primeiro.

Mostraram-nos tambem na ultima coberta, o lugar onde expirara sereno o valoroso chefe, pronunciando as phrases: "Thank God, I have done my duty God and my country".

Com esta visita, ficamos pezarosos, por não posuirmos mais a nossa fragata "Amazonas" que como a "Victory" que em 1805 se havia celebrado, sahira tambem coberta de louros e sangue dos nossos bravos antepassados no Paraguay, em data muito mais recente; escripta e gravada com tanto heroismo na historia patria. Que ao menos o mastro da heroica fragata entregue a guarda vigilante dos nossos aspirantes inocule em suas almas de jovens, o espirito elevado de um patriotismo acrisolado, são os votos com que finalizamos estas linhas.



Regras para evitar abalroamentos no mar

O mar é grande, oh amigo,
E' grande como elle mesmo;
Tambem é grande o perigo
Que nelle se encontra a esmo.

Onde não ha nem penedo
Nem banco ou escólho, eu sei,
Qualquer navio faz mêdo,
Se é manobrado sem lei.

Por isso, para evitares
Abalroamentos no mar,
Convem-te, pois, decorares
As regras que passo a dar :

Se dois navios ahi vêm,
E ha risco de collisão,
Manobra aquelle que tem
Mais facil a sua acção.

Exemplo: uma caravela
Contra um navio a vapor:
O rumo pertence a ella,
Que elle é de si mais senhor.

Porem, se estes e aquelles
São pares em condição,
Manobra somente um delles,
Segundo esta convenção:

Manobra aquelle que, agindo
Na forma que te recordo,
Faz com que os dois vão seguindo
— Bombordo contra bombordo

Se, á prôa, uma não surgindo,
Os dois pharões te ha mostrado,
Guina a boreste, exhibindo
O teu pharol encarnado,

Esta regrinha concisa
Muita attenção de ti pede:
— Quem por boreste o outro visa,
A este o caminho cede —

Para cederes caminho,
Podes, ás vezes, parar;
Podes ir devagarinho,
Dar atraz, mesmo guinar.

De facto, bem me parece,
Só ha um caso encencado:
E' quando a boreste cresce
Algum pharol encarnado.

Segundo a regra — oh caveira —
Marca o pharol, e attenção,
P'ra veres se está certo
Ou varia a marcação.

Se muda, não ha receio
Da temida collisão;
Se não muda, o caso é feio
Manobra com promptidão.

Eu uma cousa aconselho
A quem no caso se achar:
Não marque o pharol vermelho
Mas trate de manobrar.

Se te surgir um apuro
Que te atrapalhe um instante,
Morreu de velho o seguro:
Chama logo o Commandante.

Espero que assim te eduques
E evites, e evites bem
Abalroamentos com os buques
E com o Commando tambem.

Tenente.

O francez do Elesbão



MARINHEIRO moderno, viajado, com longos estagios no estrangeiro, fala diversas linguas, ou, pelo menos, uma além da sua. Sem embargo, marinheiro antigo, de ordinario boçal e casca-grossa, muito mais homem no mar que o moderno, nunca se enraseava em porto estranho: comia, bebia, divertia-se, fazia compras, ia ao dentista, andava de bicycleta, e até conquistava, sem conhecer patavina do idioma do paiz de que era hospede.

Por occasião das construcções navaes, em Glasgow e New Castle, muito tempo teve a nossa gente para aprender, quando mais não fosse, a lingua ingleza, que é a lingua do mar por excellencia, tão propria delle e tão viajada que não morrerá de fome, percorrendo o mundo inteiro da Islanda á Terra do Fogo, quem só souber pedir pão em inglez. E' literalmente o idioma do oceano. Si os pei-

Contam que certa occasião, no Havre, estava o Elesbão parado deante de uma "vitrine" de joalheiro, contemplando embevecido o brilho offuscante daquelles ouros e daquelas pedrarias, quando chegou á porta uma francezinha "vendeuse" do estabelecimento, e lhe disse:

— Entrez, monsieur. Qu'est-ce que voulez-vous?

Ao que elle resmungou na sua lingua, meio enfiado:

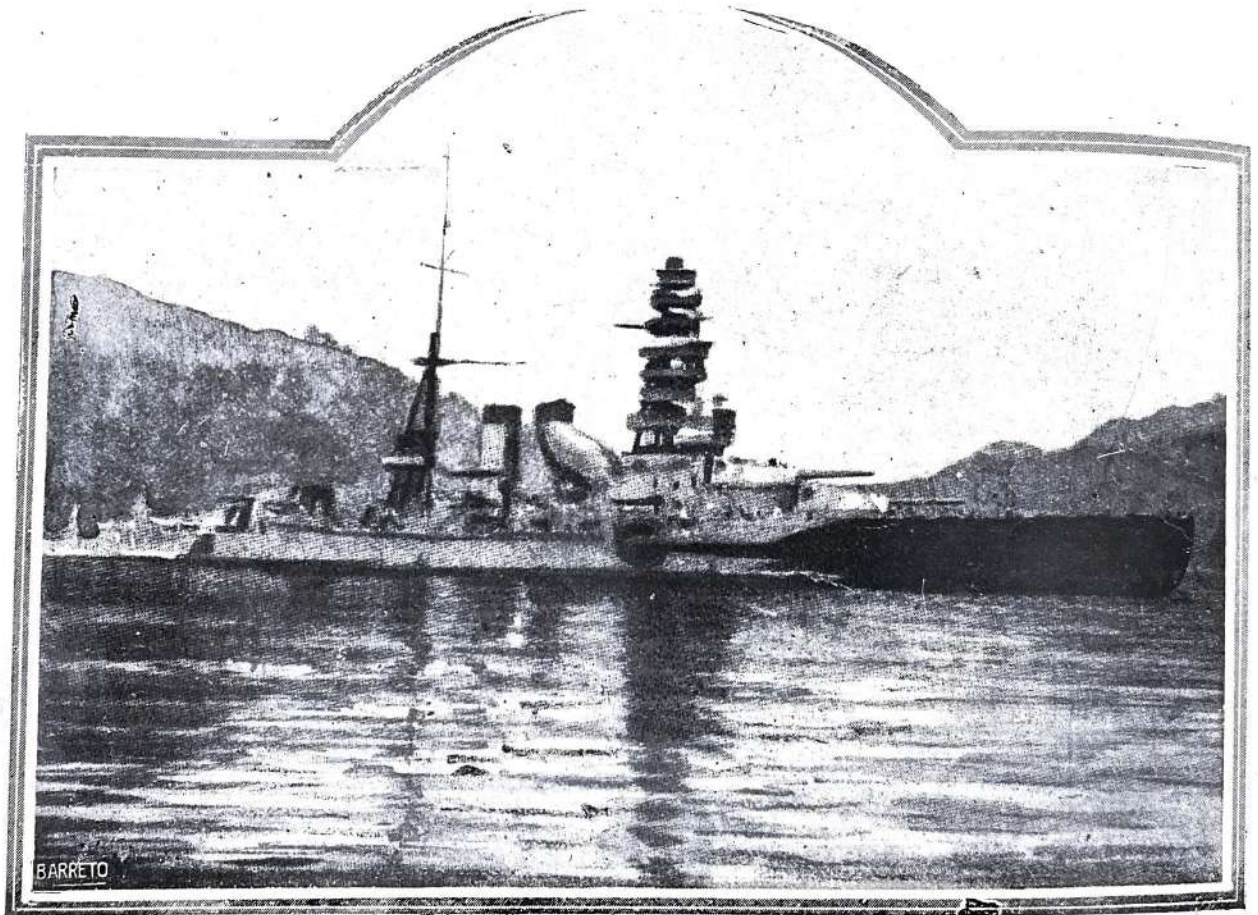
— "Madama", eu não quero nada. Estava aqui apreciando esta limpeza de amarellos.

E como a moça insistisse, concluiu:

— "Home", minha senhora, sabe o que mais? Eu não sei falar francez. O que eu quero é regarder.

E retirou-se a gingar, aborrecido.

Quem muito se deleitava com essa ogerysa linguistica do Elesbão era o Anacleto Bôa-Morte, auxiliar de escrevente, com pretensões a letrado, e collaborador da folha



O encouraçado japonéz Mutsu

xes falassem (esta observação escapou decerto a Buffon) haviam de falar sómente inglez.

Pois, mesmo assim, o Elesbão Heliodoro, marujo da velha guarda, sabia apenas, como ninguem, expressar-se pessimamente numa unica lingua: o portuguez. Mantinha tal horror pela linguagem de outras raças que fazia timbre em cada vez mais nacionalizar-se, desprezando tudo quanto lhe cheirava a estrangeiro, complicado e indigesto.

Entretanto, era um "cabra" navegado. Conhecia a palmo o Rio da Prata; esteve por duas vezes na Inglaterra, donde trouxera o "Piauh", e uma vez no Chile, na acidentada commissão Belfort.

literaria de sua terra, no sertão do Ceará. Era elle quem mais gostava de metter a ridiculo o companheiro, aproveitando quasi sempre por thema a phobia deste pelo idioma alheio.

Singrava o "São Paulo" o rumo de Antuerpia para buscar os reis da Belgica, e nelle iam embarcados o Anacleto, nas suas funcções de habil dactylographo, e o Elesbão como fachineiro.

Uma tarde após o rancho, cachimbavam ambos recostados a uma barbete de vante, quando o Anacleto, para descôncertar o outro, se lembrou de perguntar-lhe:

— Então, camarada, vamos mesmo buscar o rei?



GESTOS FIDALGOS...

SACRIFICIOS HEROICOS

L I de um rei que, numa regata á vela, abandonou a prova a meio para socorrer um homem que, do hiate que lhe antecedia, cahira ao mar. O telegrapho "gemeu" e aos quatro cantos do globo o gesto fidalgo de S. M. foi transmittido. E de toda parte as lóas se ergueram vehementes.

Natal! Os pequenos escoteiros do mar queriam que, em Inhauma, aquelle dia fosse de alegria para todos os lares. Organisaram uma linda festa para as creanças. E do programma constava uma regata á vela, para escoteiros, as canóas guarnecidas por um só tripulante.



Celeres, vélas enfunadas ao suéste rijo, as embarcações venciam distancia. Na pôpa, remo e escota firmes nas mãos, vinham os escoteiros. A canôa de Mario Arteiro levava a dianteira a todas as demais. Um rival, entretanto, seguio-a de perto...

Uma rajada mais forte, um ligeiro descuido, e a que vinha em segundo emborca.

Mario percebeu de prompto o accidente e numa rapida e habil manobra, num gesto de nobre cortezia, esquecendo as glorias e os premios da victoria, abandona a regata e volta para ajudar o companheiro a retomar o seu barco.

M UTIUS Scevola, jovem patricio romano, no intuito de salvar a patria, dominada pelo exercito de Prosená, tomou nas mãos uma braza ardente e se deixou, heroicamente, queimar, insensivel á dcr. Tanta coragem, impressionou profundamente o rei inimigo, que suspendeu o cerco e fez a paz com os romanos.

(Da Historia)

*
* *

Numa instrucção da Escola de Sargentos do Exercito, um Capitão, cujo nome fica por emquanto incognito, explicava o funcionamento das granadas de mão. Trabalhava com uma granada carregada e, no entusiasmo das explicações, arranca, sem sentir, o grampo de immobilisação, escorvando dest'arte o engenho destruidor.

Avaliou de relance o desastre que se ia dar e pelo qual era o responsavel.

Lançar longe o aparelho foi o seu primeiro impeto. Mas não era possivel: sob a unica janella aberta um grupo recebia instrucção; na porta ao lado, outra aula funcionava.

Em decimos de segundos, que foram annos pelo trabalho intenso realisado naquelle cerebro doptado de nobres sentimentos, a resolução se firmou...

Num movimento rapido, a sua mão forte, deuseu nervosamente para debaixo da mesa e emquanto os soldados olhavam surpresos da expressão do chefe, elle, numa energia serena, realisava o sacrificio que o redimia da imprudencia involuntaria.

Uma explosão violenta, uma expressão de dor disfarçada, nenhum gemido, e o sacrificio se consumara.

Ante o olhar ainda vestido de pavor dos subalternos, o Capitão suspendia a mão dilacerada e, pallido, desfallecido mas heroico, caminhava por seus proprios pés para a ambulancia...

VELHO LOBO

— Que duvidal respondeu o fachineiro. O rei e a rainha.

— Mas, diga-me uma cousa, amigo. Você já pensou no futuro?

— Que futuro, "home"? Já vem você com "bobage"...

— Sim, Elesbão. Você está de viagem para a Belgica onde se fala o francez. Não sabe uma palavra desta lingua. Amanhã chega o rei a bordo. Diz que elle é um homem muito democrata, muito amigo de conversar com os marinheiros. Imagine si elle se lembra de dar um passeio pelo navio, encontra você; pergunta-lhe qualquer cousa, e fica você com cara de idiota, sem saber o que responder.

— Ah! Si é isso, não ha novidade, exclamou jubiloso o fachineiro. Vocês fazem um bicho de sete cabeças de tudo quanto é estrangeiro. Olhe, eu cá não me enrasco. Si o homem me disser, por exemplo, lá nó francez delle:

— Bom dia, Elesbão. Como vaes passando? Eu respondo assim:

— Eu vou passando très bien merci, seu Reis.

Gastao Peralva

Desenvolvimento da Armada Italiana

TA', anteriormente a ascensão do Partido Fascista ao poder dirigente do governo de Italia, as necessidades da Grande Guerra fizeram resurgir as indústrias navaes italianas, ampliando-lhes os horizontes, para um amplo desenvolvimento de sua frota de guerra, capaz de uma colaboração efficaz com as esquadras ingleza e franceza no Mediterraneo e Adriatico.

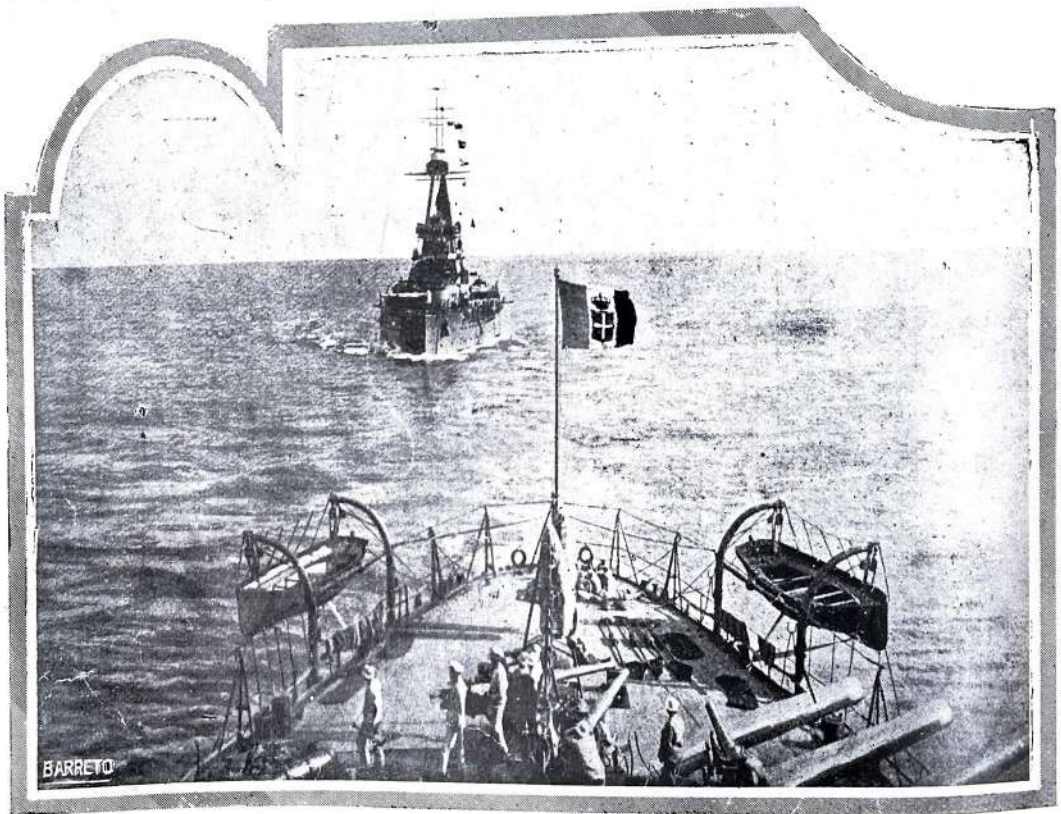
Cessada a guerra, com a victoriosa revolução pacifica do fascismo, collocando a frente do governo a figura de Mussolini, muito do seu engenho, muito do seu progresso naval, se tem conservado em sigillo, fóra do dominio publico. Assim é que, pela Diéta Real de 2 de Dezembro de 1922, o Ministro da Marinha Italiana está livre de toda e qualquer vigilancia, podendo ordenar a construcção de qualquer obra, com simples approvação do Conselho de Ministros sobre a qual não fez elle menção alguma em planos officiaes.

Não pretendemos nestas linhas trazer á baila nenhuma sensacional revelação; nosso intuito é somente o de apresentar, em traços geraes, um esboço do desenvolvimento da esquadra que os italianos ardentemente trabalham, para tornal-a tão numerosa e poderosa quão efficiente no adextramento de seu pessoal. O Ministro da Marinha da Italia é o proprio Mussolini, que assume as funcções de Ministro da Guerra, Marinha, Aeronautica e Relações Exteriores. Na pasta da Marinha, porém, é elle secundado por um Sub-Secretario de Estado e por um Chefe do Estado Maior da Armada. O actual Sub-Secretario é o Almirante Acton, bem conhecido pe-

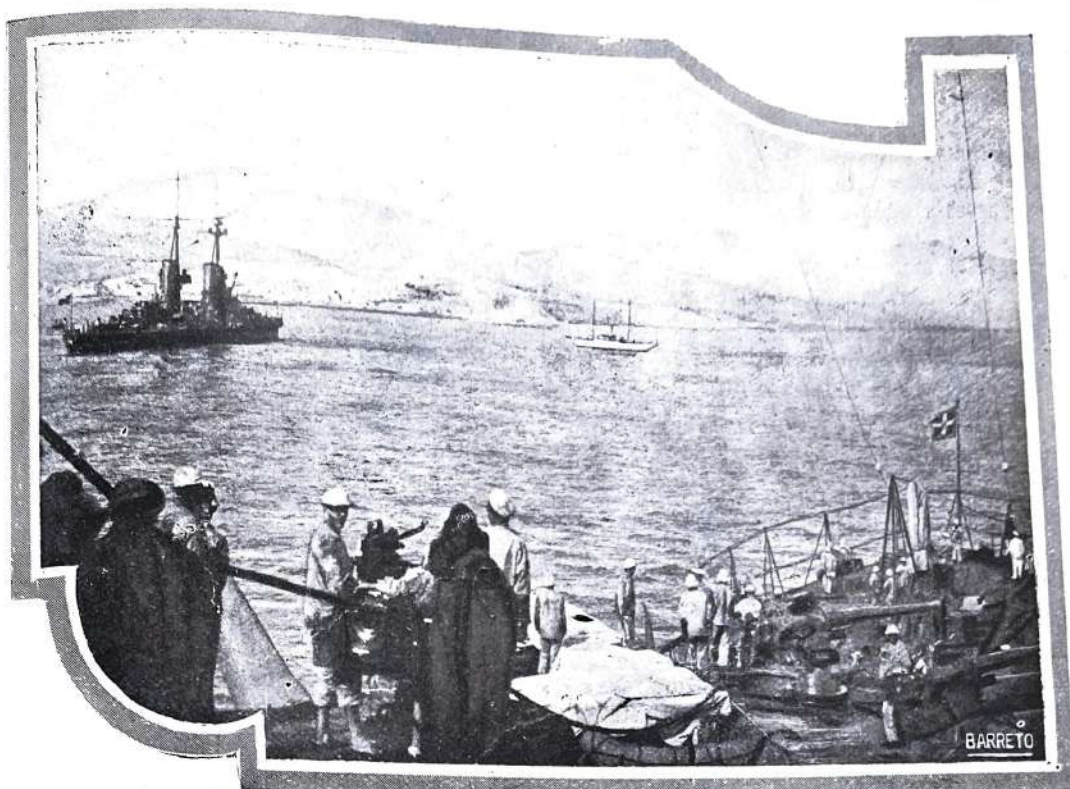
las forças alliadas que operaram no Adriatico, durante o ultimo periodo da grande guerra.

O nucleo principal da esquadra italiana consta dos seguintes couraçados, construidos anteriormente a 1924: "Dante Alighieri", "Conte Di Cavour", "Giulio Cesare", "Caio-Duilio" e "Andrea Doria"; o primeiro possui 20.500 tons. de deslocamento, velocidade 23 milhas e 12 canhões de 305 mm; os dois seguintes 22.500 tons. e os dois ultimos 22.700, levando cada um 13 canhões de 305 mms. Como a Italia sempre os inclue em suas estatisticas devemos citar os dois mais antigos couraçados "Roma" e "Napoli" de 12.500 tons., construidos em 1906, tendo cada um como artilharia grossa somente 4 canhões de 305 mms.. O "Leonardo da Vinci", outro couraçado, submergiu por effeito de uma explosão em 1916 e, embora posto novamente a fluctuar, se tem conservado fóra do serviço activo. Durante o ultimo periodo da grande guerra a Italia projectou a construcção de quatro couraçados, bem mais poderosos, do typo inglez "Queen Elizabeth", cuja construcção, porém, não foi levada a effeito.

A esquadra ligeira, orgulho da engenharia naval italiana, apparella-se nesta occasião de dois cruzadores do tratado, "Trento" e "Triste", dotados dos modernos aperfeiçoamentos, constituindo a ultima palavra em navios desse typo. A par disso, possui ainda 3 velhos cruzadores-couraçados, construidos em 1907, sujeitos a breve desaparecimento; cinco cruzadores ex-allemaes de 27 milhas de velocidade, com canhões de 150 mms. e desloca-



Encouraçados italianos em exercicio — ao fundo o Caio-Duilio



Manobras da esquadra italiana — em segundo plano o Giulio Cesare

mento entre 4000 toneladas; e finalmente quatro cruzadores ligeiros "Marsala", "Nino", "Bixio" e "Quarto", de cerca de 3500 toneladas, lançados em 1911, possuindo 27 milhas e levando somente canhões de 120 mms.

As flotilhas de destroyers foram consideravelmente augmentadas durante o periodo da ultima guerra. De 1914-1924, elles lançaram os tres leaders de flotilha "Leone", "Panthera" e "Tigre", de 2280 tons., 35 milhas, canhões de 120 mms., 6 tubos de lança torpedos, alem de 60 minas submarinas. Durante esse mesmo periodo foram construidos outros de 750 a 1500 tons. que constituem actualmente os nucleos solidos de suas flotilhas. O programma italiano refere-se ainda a construção de quatro destroyers em cada anno de 1923 a 1927 inclusive. Todos elles possuindo grande velocidade e armados com 4 canhões de 120 mms., 6 tubos de lança torpedos e um determinado numero de minas submarinas.

Quanto a sua frota submarina, as continuadas construcções a par da perfeição de aparelhagem attestam seu desenvolvimento. Entre os annos de 1914-1922, procederam o lançamento de quarenta submarinos, possuindo, na quasi totalidade, deslocamento inferior a 800 toneladas, que parece serem mais que sufficientes para o seu uso no Mediterraneo. Possuem elles actualmente em construcção tres séries de modernos submarinos, servindo como typo de cada uma dellas, o "Vettor Pisani", o "Masantello" e o "Ettore Fieramosca", todos de tonelagem superior a 900, armados com canhões de 102 ou 120 mms., 6 tubos de lança torpedos alem de uma determinada quantidade de minas. Do exposto se depreheende o cuidado que tiveram os italianos em tornar seus navios "porta-minas", convictos portanto no seu grande desempenho e neces-

saria utilidade nas guerras futuras, maximé em paizes de situação geographica como a sua. Alem desses navios mineirs accidentaes, dispõem ainda de uma numerosa serie de dez navios construidos entre 1925-1926, com deslocamento variavel entre 700 e 800 toneladas, capacitando cerca de 200 minas cada um.

Foram os italianos os primeiros que lançaram mão dos rapidos "scouts", de pequena tonelagem, que combateram efficaamente os submarinos allemaes que, sulcando os mares da Europa e Africa, tantos maleficios trouxeram aos alliados, chegando mesmo, um delles, a metter a pique o couraçado austriaco "Szent Isvam". Possuiram durante o periodo da guerra cerca de 200 desses navios.

A Italia se tem esforçado no aperfeçoamento d e seus arsenaes, doptando-os de todos os engenhos modernos, aparelhando-os de um pessoal efficiente prompto ás mais rapidas construcções: os de Spezia e Tarento são os unicos que elles actualmente possuem. Afóra esses arsenaes dispõem tambem de bases de abastecimento em Napoli, Mesina, Brindisi, Veneza, Maddalena e Pola.

A marinha italiana não negligenciou de desenvolver a aviação, formando bases em Ortebello, Napoli, Marsala, Ancona, Veneza e Cagliari, dispondo de um grande numero de aviões, construidos em suas proprias fabricas, para bombardeios e combates, e enviando uma infinidade de outros, para os quatro ventos do globo, em raids phantasticos onde se sobrasaem de todos, os realizados por DE PINEDO, num percurso total de 48.000 milhas, para o orgulho e engrandecimento da nobre nação de Italia.

(Do United States Naval Institute Proceedings)

DONALD LOWNDES

Limpeza de Amarelos



RDENS terminantes! Ninguém baixa á terra, sem a respectiva apresentação ao chefe de dia, punições severas para o transgressor. Ha muita gente afobada, entre elles o "Befred" que faltando 10 minutos para largar a conducção, sahe apressadamente do alojamento, dirige-se ao chefe de dia e gaguejando muitissimo pede: "Dááááá-mmee.... liiiiii-cecen.... çaaa paaaaa...raa.... baaaiixaaar.... á .. á... ..térrea? érra?" e quando terminou, a lanche atracava no Arsenal.

*

* *

Dizem os psicologos que as profundas mudanças operadas bruscamente no organismo humano, têm em geral como base as depressões nervosas.

Em particular, e espontaneamente, me insurjo contra tal affirmativa e pretendo caracterisar a minha opinião, com casos profundamente conhecidos por nós no effeito mas cuja causa a maioria ignora.

Assim é que o "Amor", um dos peores males que assolam a humanidade, deixa transparecer no individuo em que se reflecte, as mais divergentes transições.

Vejamos algumas dessas anormalidades.

O nosso "the fool of the family", hoje assim o é porque em 1907, quando desabrochava seus 20 annos, uma donairoza joven arrancu-lhe 3 rebites, quatro parafusos de sua já abalada cachóla. Pobre "naval fool"! por uns momentos de relativa felicidade trocaste a sanidade de teu cerebro.

Que sirvas de exemplo, áqueles que se deixam levar ás cégas pelo coração que é o orgam mais louco do organismo humano.

Um outro caso e hem interessante, é o do Fang da Silva, este após ter sido flechado por um Cupido chinéz, deu em ter de quando em vez, profundos movimentos seismicos que dão origem a apparecimento de vulcões nas bochechas de BB. e BE. isto na parte visivel, porquanto nas alhetas nada se póde affirmar.

Segundo opiniões abalisadas, este phenomeno não é somente obra do Cupido, mas tambem a nostalgia da patria, que como todos sabem é um pedaço lá do Extremo Oriente.

Convem notar que neste estylo, não é caso unico, semelhantemente temos F. Londres que "eternamente" deixa ver as características mencionadas no artigo:

"one or more red lights and of such a charater as to be visible all round the horizon at a distance of at least 10 miles".

Não são só estes, temos mais um, talvez o mais interessante, justamente porque nelle temos envolvido uma personalidade de sangue real, descendente da illustre familia ds condes da Barca e da não menos illustre familia d marquez d'Agua.

Unindo-se em 1837 as duas familias com o casamento de D. Trabço Osorio, conde da Barca, e P. Catraca Amaranante, marquez d'Agua. Cresceu; tomou viço e ancondezinho de Barca e Agua. Cresceu; tomou viço e ancom o nascimento de um lindo pimpolho que foi o vis-

condezinho de Barba e Agua. Cresceu; tomou viço e annos mais tarde era o conquistador experimentado e tuturante da ultra-elegante sociedade de Quixeramobim.

Mas tantas vezes vae a bilha á fonte... e um dia fugio-lhe ao peito o coração...

Desde então é aquella catastrophe; a superestructura modificou-se toda, os traços delicados metteram-se cobertas abaixo; o beque com uma pronunciada tendencia para a orça emquanto que o avantajado escovem, tende para a arribada.

Pobre Barca! si pégas tempo, é matróca na certa, nem mais tuas machinas te ajudam, infelicissimo Barca!!

*

* *

Quando Adão foi expulso do paraíso entre os castigos que Deus lhe mandou, contava-se o de ter para seus descendentes, um eximio "paulificador".

Observando tal divina ordem é que veio ao mundo o atleta Dunham a quem todos respeitam por força de comprehensão que o contrario seria inutil perda de energia e paciencia.

Especializando-se no ingrato sport de "perúadas infames" o nosso castigo seria mais suportavel si elle fallasse depressa, mas não o "maldito" quando o faz é só em "camara lenta".

Assim contou-me elle as 6 horas da manhã e comtudo o vagar esta infamerrima: "E' engraçado... lá fóra... a gente... faz força... p'ra conseguir nos cinemas... uma entrada permanente... aqui dentro... a gente... faz força... p'ra conseguir... uma sahida permanente".

*

* *

Como é sabido o nosso amigo Duque Estrada é um tanto apoucado de vista.

Vae d'ahi que tendo que regressar ao lar, o nosso amigo postou-se junto ao meio-fio á espera de um bond que o conduzisse. Depois de algum tempo, apparece muito longe o bond, Duque acompanha a sua approximação, mas já nervoso por não conseguir ler-lhe o nome, dirige-se a um preto velho, cujas intenções certamente seriam as mesmas que as delle.

— O senhor saberá dizer-me que bond é aquelle?

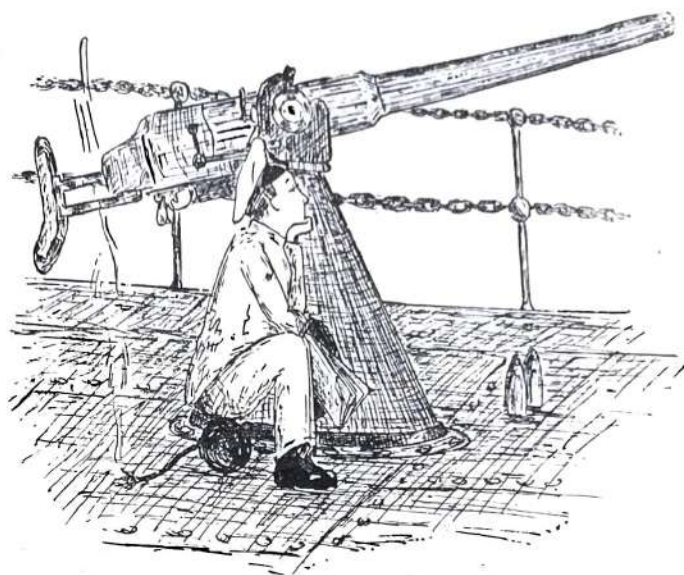
E o preto velho num sorriso que exprimia a dor de sua ignorancia:

— Ah meu sinhô, támen nun sei lê!

*

* *

Como é para bem de todos... e principalmente de alguns ameaçados de entrar nas sóbras, que a mim vieram queixar-se, resolvo num assomo de heroismo dizer abertamente a todos que não aproveito de manto nenhum para encobrir-me, e tomem nota senhores!!! si não me assignei por extenso, faço-o agora sem receio de quem quer que seja.



ARTILHARIA

Ao confirmado sentimento arti-
lheiro do benjamin da turma.

O canhão! Mesmo antigo e não certo,
Mas dicto assim á guisa de explosão,
Inflamma no paiol do coração
O sentimento instavel do artilheiro.

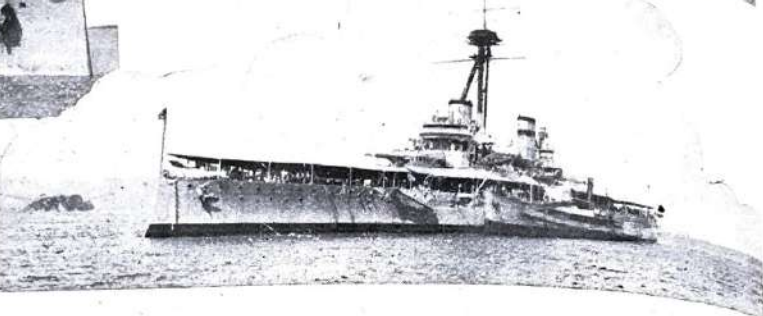
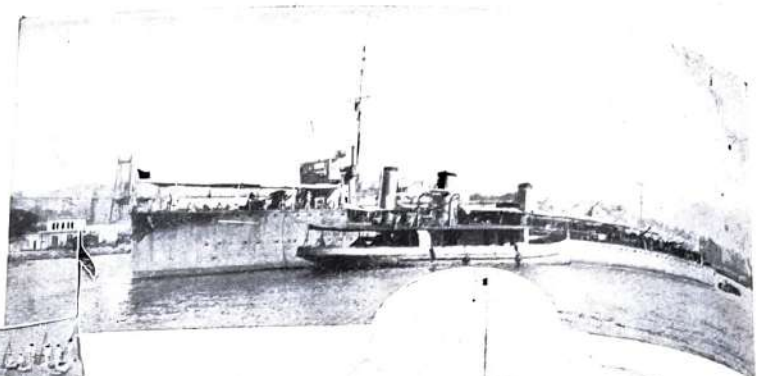
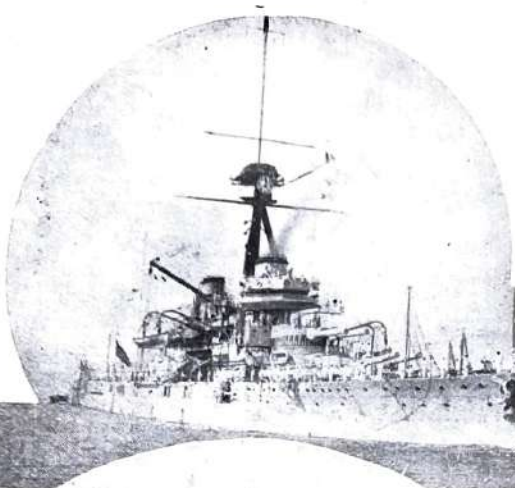
E a alma sentimental de marinheiro
Cria umas raias como as do canhão,
Ouvindo a vehemente descripção
De tudo que de polvora tem cheiro ;

Traçadores, shrapnels, granadas,
Projectis de combate e de exercicio
Que tem ogivas falsas e coifadas.

E terminado um contundente estudo,
P'ra mostrar sentimento pelo officio
Deixa-se a bomba p'ro final de tudo.

PEDRO SIRI

E'cos que veem do mar - - -



E o povo assistir uma vez ao suspender da sua esquadra — mesmo ao de um unico navio — creio que não mais lhe seria indifferente a despedida daquellas naves, os rapidos instantes em que ellas desfazem as amarrações e aprôam á barra, com toda a imponencia guerreira das suas torres, dos seus mastros embadeirados.

Das varias impressões que o haveriam de saltar, uma lhe calaria fundo na alma, deixando nella, com o grande poder evocativo do som, a reminiscencia do que presenciava: o toque de "postos suspender". O toqu e é prolongado, nostalgico, toda uma variação de "adeus", onde predomina fortemente a nota romantica da nossa alma — muito de esperança num todo de saudade — e ao mesmo tempo atravessado de acentos de audacia, porque no peito do "mifumby" que tocou, turmutúa ainda, por uma lei atavica, o espirito mystico e aventureiro que navegou nas caravelas. E tambem lhe ficaria, como num espectaculo inédito aos seus olhos, a faixa branca ou azul, com que circumda as bellonaves a moldura humana dos seus marujos, perfilados para a partida.

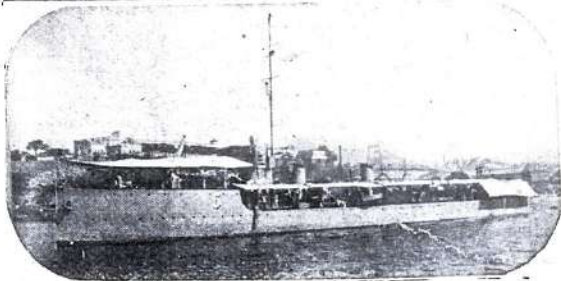
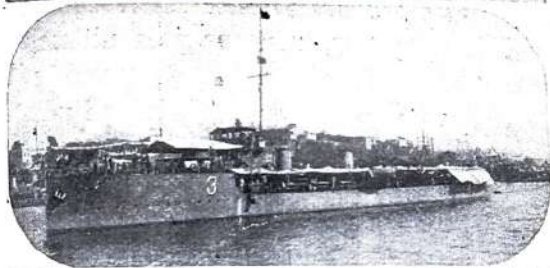
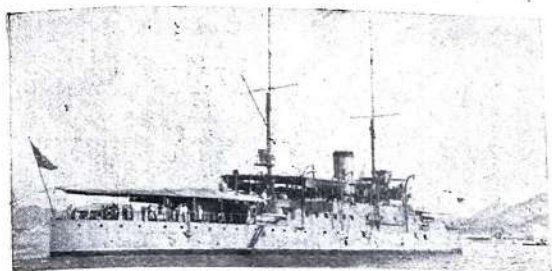
A's vezes a natureza dá os ultimos toques de beleza á majestade desses momentos. Empresta-lhes, por exemplo, o encantamento de um dos seus occasos — um occaso na Guanabara. Por cima da Penha o sol sangra, varado pelas agulhas incandescentes das suas torres. Pelo céo, estrias de fogo sublinham a cupola anilada, onde as nuvens reproduzem com tanta fidelidade o contorno anguloso das collinas, que parecem sacudidas para o alto. A casaria, que pontilha os morros, embuça-se na meia luz crepuscular, que cada vez mais se adensa descendo para a cidade e para a bahia. Nesse ambiente, as massas moveidas dos navios nodoam a transparencia luminosa da tarde.

Quasi sempre, já na barra, uma vela branca de "saveiro" — timida, pequenina, esmagada pelo contraste — lista rapidamente o fundo cinzento com a pincelada andeja de seu panno enfunado. E o pescador descobre-se desejando "bôa viagem"!

Dahi em diante, começam a ser desenvolvidos os temas tacticos. Os navios formam e evoluem para uma varredura de minas. Depois passam a navegar, rumo ao largo, numa formatura de cruzeiro, ditada pela natureza do inimigo a temer. Ora é uma cobertura anti-submarinos, ora anti-torpedeiros. As adriças do capitanea içam e arriam varios signaes. De repente, um galhardete, azul e branco, esvoaça num lais de verga do navio chefe: é o "signal para a bandeira", que um toque repete em todos os navios. Então a guarnição e a offi-

cialidade formam, á espera do arriar do pequenino signal, que marca o instante do pôr apparente do sol. Tres toques rapidos e espaçados o precedem, e toda a guarnição, já volvida para ré, assiste em continencia, num silencio só interrompido pelo resfolegar das machinas, á cerimonia tocante.

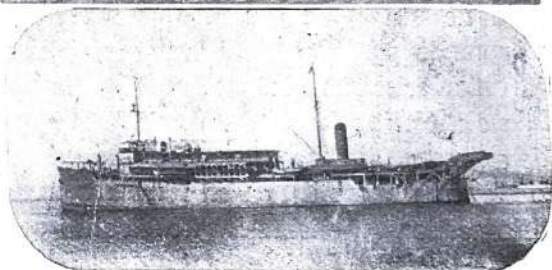
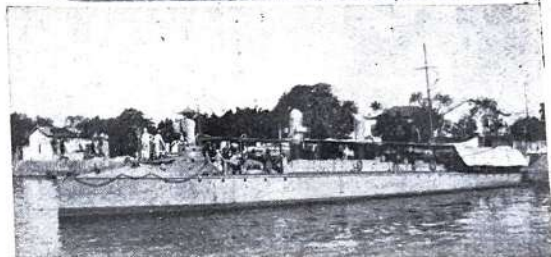
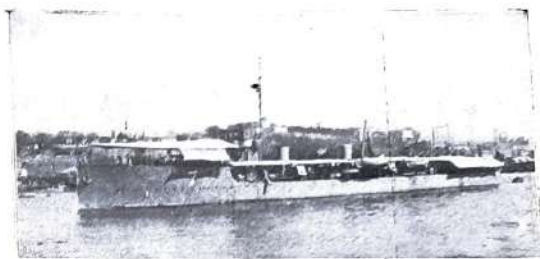
Uma vez alguém me referia a emoção que o arriar da bandeira lhe causava na Escola Naval — uma emoção intensa, inapagavel, quasi mystica. Aqui, em pleno mar, ella assume a intensidade emotiva de um officio religioso. Não ha nenhum indifferente aos adejos do pavilhão estrellado, baixando para as mãos do marujo que o arria — mãos calosas, em que elle repousa e repousará nos momentos supremos, ao fragor das batalhas, como agora ás notas vibrantes do hymno. E



por elle se vae o ultimo adeus de saudade maruja — porque a brisa reinante é a viração, que o faz pannejar para a terra.

Alguns momentos mais, e manobra-se para tomar posição na nova formatura — a formatura da noite.

Suspendemos da Ilha Grande para Santa Catharina. Ao transpormos a barra oeste, encontramos o mar picado. Nos cruzadores e encouraçados, a marujada diver-te como o jogo dos destroyers e do



“Floriano”, que pinoteiam nas vagas. O “Minas Geraes” e o “São Paulo” arfam fortemente; pelas suas prôas, que mergulham e emergem, ha um continuo cascatear de cachões dagua revolta. Indifferentes, signaleiros de todos os navios, as pernas abertas em angulo agudo, agitam nas mãos as semaphora, que, com rapidez incrível, transmittem mensagens. Outros, com o oculo, leem nas adriças do capitanea as ordens successivas. Toda a guarnição em “Postos de combate”, o navio safo, os canhões conteirando continuamente. Está o marinheiro em plena faina, na finalidade maxima da sua missão. Ahi é que o devia surprehender o povo nessa flagrante de dedicação e de trabalho, de crença e de resignação. Quanto sacrificio ignorado, anonymo no seu desinteresse, abrigam as nossas bellonaves — desde o pessoal do fogo, a quem cada “quarto” naquella atmosphaera irrespiravel e escal



dante extenúa e aniquila — até o “micuimby”, agil e esperto, conformado e bom, para quem a suprema aspiração na vida é a performance la seu navio. E no entanto, quem sabe o que elle soffre, trabalha e sonha!?

*
* *

A alma do marinheiro! Alma ingenua de criança, em quem a infantilidade é o reflexo exterior da cordura. Ella está em toda plenitude da sua belleza interior na simplicidade dos divertimentos com que enche as horas longas de cruzeiro.

A' noite, no castello de prôa, cantadores eximios dos quartos de folga alternam ao violão cantilenas tristes, em que ha sempre uma Maria, uma Engracia, um desses nomes classicos de ingrata — com o rythmo buliçoso das ultimas modinhas. E então pares se improvisam, e saracoteiam, e sambam — samba, saracoteio e improviso que são o indice da jovialidade sadia do marinheiro.

*
* *

A effectividade do marinheiro! Elle vive para o seu navio, amando-o nas menores coisas. Requinta de cuidado na limpeza de um amarello, na elegancia de um toldo forrado, em tudo que de qualquer modo possa contribuir para a belleza do aspecto exterior do seu buque. Mas onde melhor se revela o espirito affectivo é no carinho com que trata os animaes, as mascottes de bordo. Baptisa-os logo com um nome de sabor genuinamente marujo. Domestica-os, ensina-lhes os toques de bordo — por processos confidenciaes — dá-lhes todas as regalias, e disputa-lhes em retribuição, distin-

ções especiaes, como a de honrar de vez em quando a sua maca. São assim a “Miquelina” do “São Paulo”, que fórma om a guarnição nos desembarques, o “Gaucho”, o convencido Gaucho do “Barroso”, sempre em opposição ao “Onça”, um philospho angorá uruguayo.

*
* *

A saudade maruja! Quando fundeamos no Rio, um signaleiro apontava a outro um vulto branco, que manchava, que se destacava o verde intenso da Ilha do Vianna. Olhei na direcção apontada, e divisei no canal, com os mastaréos acachapados, o perfil inconfundivel, o vulto amado do “Benjamins onstant”, que, na phrase feliz do Loti brasileiro, “levou a sua prôa de galera a todos os mares do universo”. Então eu soube do que se passara no velho navio escola. Tendo recebido baixa, foi rebocado para o fundeadouro onde eu o via, e a sua guarnição espalhada por toda a esquadra. Mas no momento de o abandonarem, todos os gageiros olhavam para as gaveas, todos os artilheiros olhavam para os canhões, todos os grumetes olhavam para as enxarcias, com o olhar ennevoado de saudade. E, ao ter que transpor pela ultima vez o portaló já hoje lendario, todos choraram, e entre elles, com mais lagrimas, o bom mestre Fialho, que ainda vi manobrar nas minhas duas primeiras viagens de instrucção. E' gente desse feitio moral que garante os nossos navios, velhos e absoletos. Mas conforta-nos a palavra de Mahan: “Antes gente bôa em navios ruins que gente ruim em navios bons”.

A. M. Buarque de Lima

A NOSSA CAPA

Alcebiades de Miranda é ainda o autor da capa d' “A Galera”



SALÃO da XXXIV Exposição Nacional de Bellas Artes conta, entre seus magnificos trabalhos de arte, varios quadros deste pintor que ora nos dá provas desinteressadas de amizade e entusiasmo.

Entre as suas télas expostas, chama os nossos olhos o “Han d'Island”, quadro cheio de uma viva e dynamisada expressão que concretiza com felicidade a obra genial de Victor Hugo.

O pintor Miranda, que occupa um lugar inconfundivel na nossa geração de artistas terá certamente o seu papel no destino da arte nacional, não

só pela primasia e pelos triumphos com que fez o curso da E. N. de Bellas Artes (inaugurando mesmo um premio de viagem) como principalmente porque é uma alma sonhadora e combatente que ainda não se metallizou sob a acção galvanica destes tempos de utilitarismo e interesse.

A nossa capa é um symbolismo da poesia penetrante da Marinha. Sob os encantos do nosso céo de plenilunio e das nossas praias caracterizadas pela graça tropical de palmeiras, um “dreadnought”, apesar da physionomia carrancuda que lhe empresta a couraça e os canhões, ostenta a mesma alma romantica dos navios de todos os tempos.



Lago azul

Lago azul... lago azul da mocidade
 por que dormes assim?
 que motivo de angústia ou de ansiedade
 te faz, igual a mim,
 sonhar, absôrto, um sonho de saudade?

Faz-me bem teu silencio... a tua calma
 é tão triste... tão bella!...
 Sinto, não sei porque,
 uma indolencia amollecere minh'alma
 quando, em gottas de leve derramadas
 numa chuva amarella,
 cãe dos galhos do ipê
 todo um pranto de pétalas cansadas...

Minha resignação é igual á tua;
 tua descrença, amigo, é igual á minha;
 queres saber porque?
 — cãe sobre mim tambem, á luz da lua,
 a chuva de oiro que definha
 a esplendorosa floração do ipê...

E como o ipê se mira em teu regaço,
 espelhando o seu vulto á flôr das águas,
 escondo tambem eu no peito lasso
 uma imagem do ipê de minhas maguas!

Ambos nós, na inclemencia do destino,
 morremos de uma morte requintada:
 porque cada um de nós, grande e divino,
 fez-se, pelas miserias, o assassino
 de uma immensa belleza inanimada!...

Lago azul... lago azul da mocidade...
 por que dormes assim?...
 que motivo de angústia, ou de ansiedade,
 te faz, igual a mim,
 sonhar, absôrto, um sonho de saudade
 que eu mesmo inda não sei se ha de fim?...

Paulo Gama

ESCOLA NAVHA
 Biblioteca

BANDEIRANTES da INDÚSTRIA

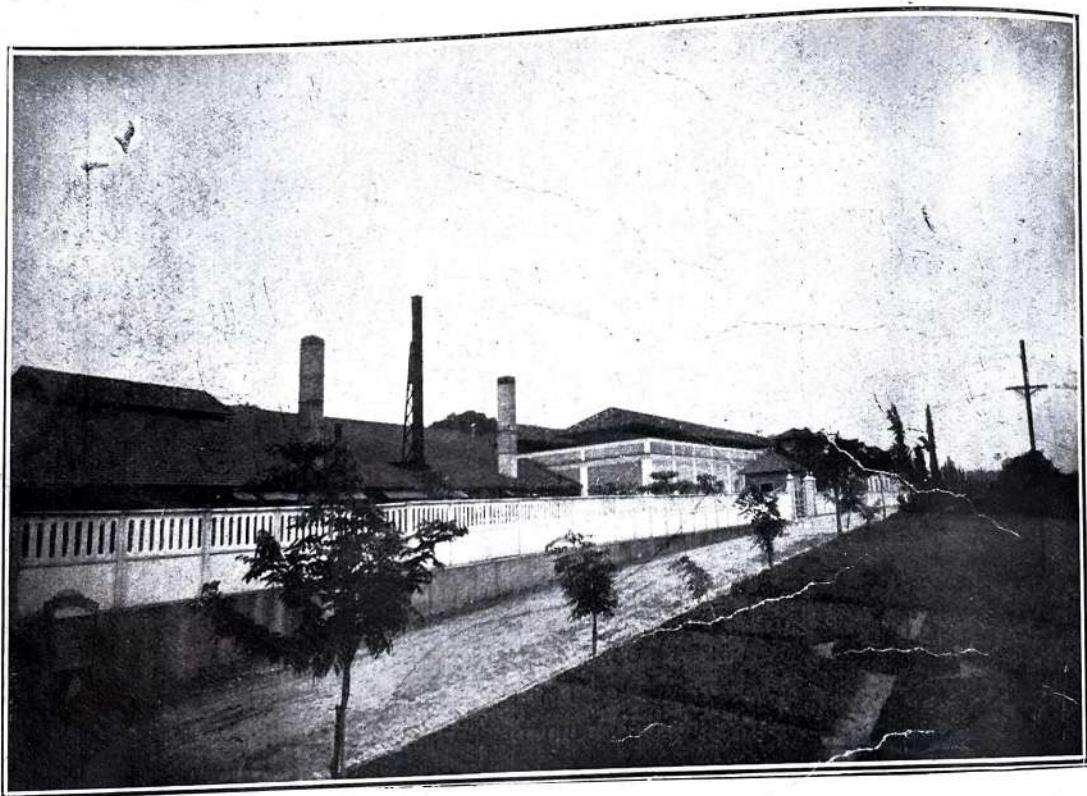


ÃO comentaremos a primazia que nos veio dar na America do Sul no ramo de industria em que se ocupa a Sociedade Anonima General Electric, porque somos dos que crêm nas possibilidades sem limites desse Gigante... de côcoras, com os seus oito e meio milhões de todas as riquezas, porque acreditamos suficiente para nos tornar primeiros da America e quiçá primeiros no mundo, a vinda desse Messias — e este infelizmente talvez seja o unico não brasileiro — desse impulsionador que é um Mussolini, desse Mussolini que é Patriotismo.

O nosso comentario visará mais, com um conselho de quem teve experiencia propria, propor-

ter belas horas de revigorador entusiasmo, porque a fabrica de lampadas não impressiona só ao que pretende obter ensinamentos de ordem material, mas desperta sobremaneira uma admiração propria, o orgulho de dispôrmos, como homens que somos, de eguaes recursos daqueles que realizaram tão surpreendentes creações.

A turma da Escola que visitou essa fabrica em todos os seus detalhes de estupendo engenho conhecia já o torpedo automovel, e ainda assim, não houve um só que pudesse reprimir a justa exclamação que o possuiu, ao vêr tanto genio inventivo, tanto assombroso esforço no homem que se colóca enfim no seu exato papel de condutor da



VISTA DA FABRICA

cionar ocasião a muitos--celulas mortas que como o colosso se encontram de côcoras — á vergastada que os desperte, que os levante com o entusiasmo digno pelas coisas brasileiras.

Serviu-nos assim uma visita á fabrica Mazda da General Electric, assim nos propomos fazer por que sirva a muitos como nós.

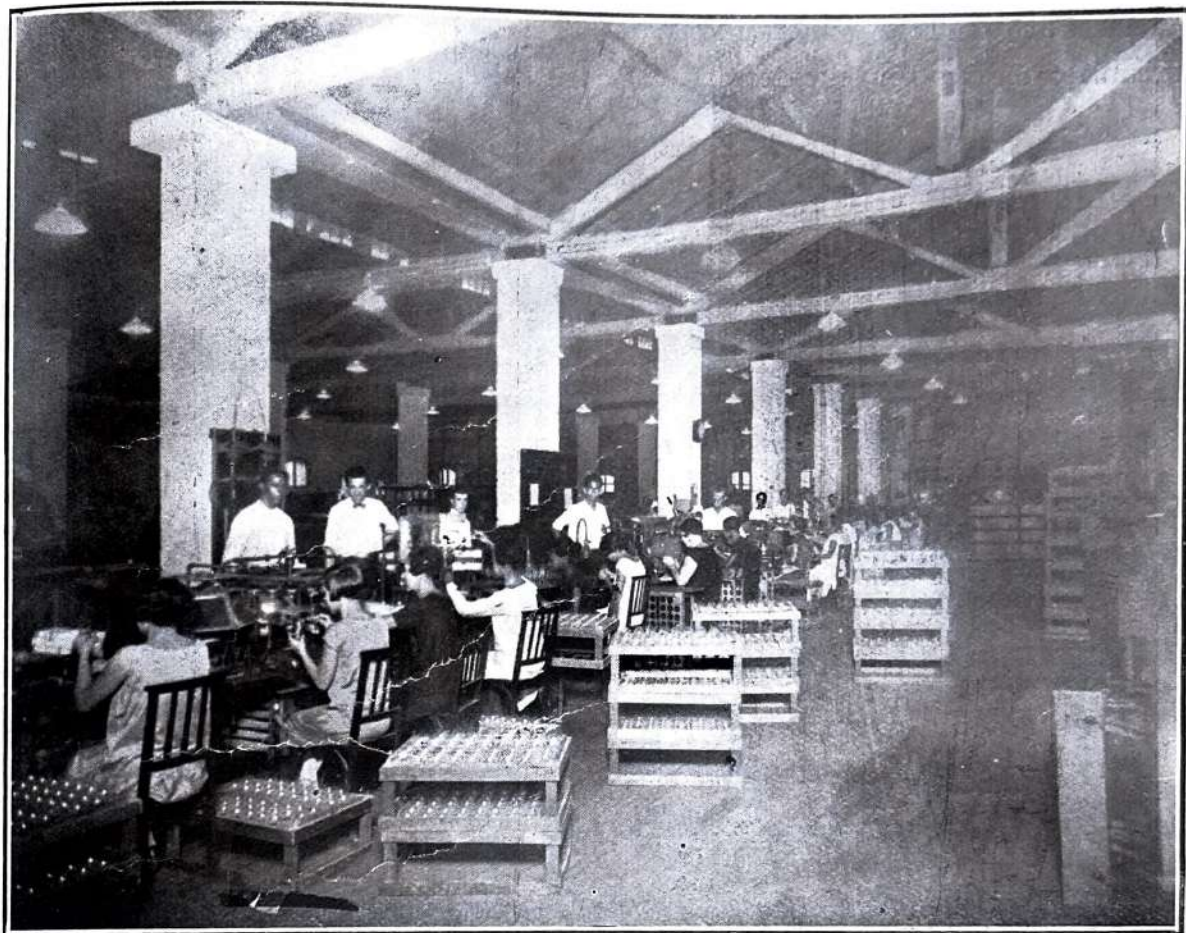
Não só ao tecnico interessa essa visita, mas a todos brasileiros que quiserem ter um argumento poderosissimo a esbarrar-lhe as convicções pessimistas sobre a grandesa brasileira. Não só ao tecnico, mas a todos que se arvoram no direito de criticar as coisas brasileiras, a todos que quiserem

maquina, obrigando-a, com o cérebro, a substituí-lo em tudo que houver de materialismo. Somos dos que crêm que a victoria de Ford é devida em grande parte ao fisico raquitico que dispunha e que o animou desde cedo na construcção da maquina de transporte.

Pois bem; no Brasil, nesta terra onde a maioria desconhece o "res non verba" e desperdiça horas preciosissimas na critica sistemática, envez de dar o seu esforço ao trabalho que corrija os erros que aponta, existe uma casa onde o trabalho é a lei, existe um centro de industria sem si-mile na America Iatina.

Conhecemos perfeitamente as objecções que já fizemos reponar; a elas responderemos sem dificuldade: A General Electric já ensinou aos brasileiros a fabricar lampadas, já nos ensinou a conquistar todos os mercados da America do Sul, já nos ensinou a ir buscar dentro do nosso paiz, a

E' justissimo, portanto, que não regateemos aplausos á iniciativa estrangeira que nos mostra os nossos recursos, que se serve da nossa gente como operarios e auxiliares, ensinando-os, que torna a nossa materia bruta em manufatura importada por toda a America do Sul.



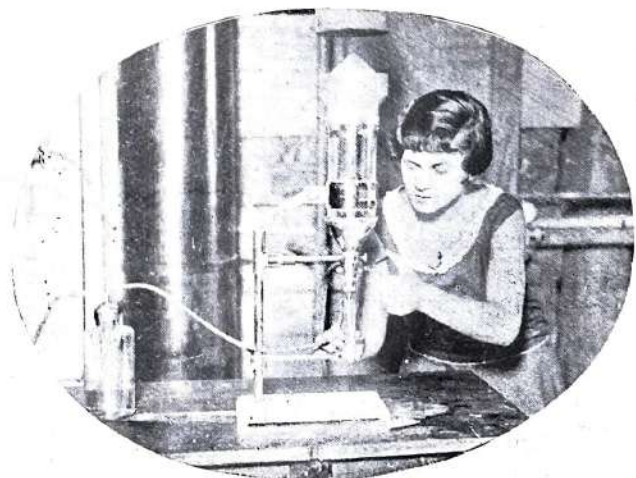
VISTA DE DIVERSAS UNIDADES EM FUNCIONAMENTO

materia prima com a qual se faz tudo na fabrica. E isto bastará por garantir que o Brasil terá sempre, quer seja o diretôr dessa fabrica um americano ou não, a facilidade, enorme sob todos os pontos de vista, de realizar o primor que é a General Electric, desde que já foram desbravados todos os caminhos.

Houvesse o Governo consentido na vinda da casa Vickers para o Brasil e hoje talvez já pudessemos dizer o mesmo quanto a nossa construcção naval.

Não negamos a capacidade de desbravador ao brasileiro, mas não acreditamos no seu desenvolvimento conveniente e não podemos estar de accordo em começarmos pelo fim. De todos é sabido o exemplo japonez que aprendeu na Europa e hoje faz talvez melhor do que a Europa. Se não nos é dada a perseverança, a tenacidade japoneza, sem duvida levamos consideravel vantagem no poder de assimilação.

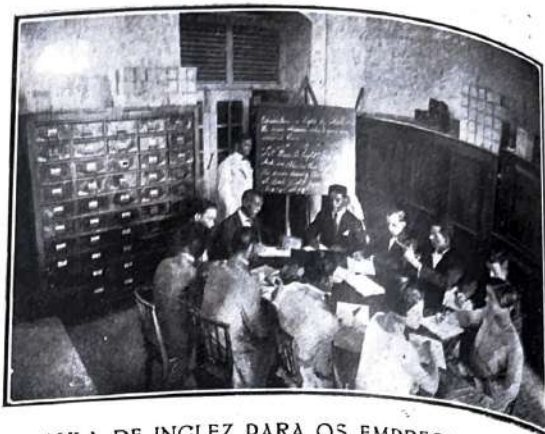
Não ha objecção cabivel contra os horizontes novos que sentimos nascer á vista de um empreendimento tão magnifico, tão animador.



EXAME DO FILAMENTO

A Marinha que tem provado sobejamente o interesse com que se dedica ao resurgimento de nossa Patria, que dispõe de tantos e valiosos elementos no Club dos Bandeirantes, não póde deixar de voltar as suas vistas para essa via facil de novas conquistas, no incentivo de belos movimentos como esse, victoriando os bravos bandeirantes da industria.

A. d'ORSI



AULA DE INGLEZ PARA OS EMPREGADOS

CODIGO DO ASPIRANTE

- 1º - O Aspirante tem o culto da verdade. A sua palavra é uma só.
- 2º - O Aspirante é simples e leal em todas as relações com seus superiores, collegas e subordinados.
- 3º - O Aspirante é cortez com seus superiores e justo, bondoso e energico com seus subordinados
- 4º - O Aspirante executa com pontualidade, perseverança e entusiasmo os seus deveres habituaes e os trabalhos que lhe forem determinados.
- 5º - O Aspirante é são de corpo e alma, evita as más companhias e a sua linguagem é sempre elevada.
- 6º - O Aspirante procede com nobreza e dignidade nos menores acto de sua vida e tem a preocupação constante do seu aperfeiçoamento phisico, moral e intellectual.
- 7º - O Aspirante é disciplinado, encarando a obediencia consciente como uma das mais alta manifestações do seu character.
- 8º - O Aspirante procura, pela sua attitude correcta, elevar cada vez mais o nome da Escola, sentindo bem que isso reflectirá sobre toda a Marinha, na qual passará o resto da sua vida.
- 9º - O Aspirante assume em qualquer circumstancia a responsabilidade de seus actos.
- 10º - O Aspirante tem sempre presente ao espirito que se prepara para ser CHEFE - e que o CHEFE é um modelo.



ESPERANÇAS E DESDIVULGOS



assumpto mais empolgante do mês de Setembro, na Escola Naval, foi o processo que desejavam mover contra "A Galera". Foi um acontecimento. Só se falava nisso.

Já por causa duma "piada" do numero anterior o Tenente Gomes Ferraz, ameaçou toda a redacção de um forte correctivo, de modo que ficamos na expectativa de como agiria o pessoal da revista para se safar do "brinquedo".

O Fernandes andava aprehensivo. Chegou até a telegraphar para um chefe politico de Pernambuco pedindo garantias.

O Chagas não acertou mais nenhuma voz de commando. Sua insomnia augmentou consideravelmente. Entretanto vivia animando o Fernandes com a phrase: Augusto conte commigo!

O Souto e o Paredes, dois "promptos" conhecidos compraram de "vaquinha" um revolver em terceira mão.

Finalmente o Fischer contratou o Clovis para seu guarda-costas.

O "cutter" do Paredes estava prompto para facilitar uma fuga, caso se tornasse necessaria.

Os cinco membros da revista só andavam juntos, pois a união faz a força... e corria que além do processo haveria pancadaria grossa...

O facto é que ás 4 horas da manhã os cinco já se achavam de pé treinando "box" com o Souto, recente vencedor do Pinto, desclassificado no 4º round por "saques" para a assistencia.

O coronel, com as economias da revista, encomendou uma metralhadora marca "Porphyro" para defesa da sala da mesma.

Tudo felizmente terminou bem.

Os "queimados" annunciaram um banho dedicado á redacção. Houve troca de brindes. O "choro" Lima, o banjo decrepito e do Fabião, o fluatista do Azeredo, composto pelo Saba, o clarinete teimoso, louco, abrilhantou a festa.

O Murillo offereceu aos banhistas uma caixa dos afamados sabonetes "Suceninha" de sua fabricação.

O Bé-Bumba fez um discurso imitando um ga-go... E terminou a cerimonia... baixando os banhistas á enfermaria pela falta de habito... com o insosso elemento.

E' nisso que dá a lei sclerada.

A actual turma do 3º anno era "caloura", o blóco estava "churro" mesmo. E os veteranos quase a es-

lourar dentro de seu orgulho de já não serem... "calouros".

Chega-se o Lowndes a um grupo de "calouros" e escolhe uma victima — o "Pé".

Olha-o. Mede-o da cabeça aos pés e em tom de superioridade, torcendo o seu vastissimo projecto de bigodes, diz: "Menino — você é muito fraco. Mas não desista.

Eu quando entrei aqui para a Escola tambem era assim. Era o que se póde chamar um "espirro de homem. E arrematou orgulhoso: E entretanto hoje... você está me vendo...

O "calouro" jurou nunca mais "cavar" muque.

Estava a Escola na manhã de 7 de Setembro na Quinta da Boa-Vista esperando a hora do desfile.

De quando em vez, sobre fogoso corcel, passeava o commandante em chefe das forças de Marinha.

Numa das vezes que por nós passou, repentinamente resolveu voltar para dar alguma ordem.

O cavallo, porém, assim não pensou e não houve meio de satisfazer o cavalleiro.

Ao fim de cinco minutos de infructiferas tentativas elle desistiu, e o Paredes que vinha attento acompanhando a scena, explicou todo "patesca":

"Esses cavallos da Policia são infames. São incapazes de "virar por d'avante"...

La vae a ultima do Poggi!

Um grupo de aspirantes palestrava no "figaro". A discussão era sobre maximas.

O "Céguinho", com ares de erudito, citou como fonte a Danton:

"Só se destróe o que se substitue."

E' — confirmou o Poggi — mas isso não passa de um plagio.

Um plagio? — exclamaram todos a uma voz.

Plagio, sim — reaffirmou. Então vocês não conheciam já isso de Lavoisier:

"Nada se perde, nada se crêa; tudo se transforma"?

E' a mesma cousa... Ora, "seu" Poggi!!!

Com a participação da Escola Naval no Campeonato Academico os aspirantes ficaram satisfeitos por lhes ser dada uma occasião para mostrar ao publico esportivo do Rio que aqui é onde se pratica o esporte em maior variedade.

As equipes, apesar do pouco tempo disponivel, começaram seus treinos.



O ajudante da Escola dispensou os atletas de gymnastica e remo para nessas horas treinarem.

A alimentação foi reforçada e melhorada. Um bello dia correu o boato que cada athleta passaria a perceber quatro ovos diários.

Foi quando o Vasconcellos appareceu na ajudancia para vencer a sua parte.

Prompto, sr. Ajudante — disse elle em correcta continencia — venho receber o vale para os ovos — e pedir dispensa da gymnastica.

— O sr. vae representar a Escola no Academico? interpelou o official.

— Sim — senhor.

E o Vasconcellos conseguiu o que desejava.

No dia seguinte o Ajudante correndo a especialidade de cada athleta ficou pasmo ao dar com o seguinte: Affonso Vasconcellos — Representante da Escola Naval no Campeonato de Xadrez...

E mandou suspender os ovos...

O Azeredo, congnominado muito justamente o "primus inter pares" dos pianistas feios da zona torrida, em officio ao Directorio Academico pediu a instituição da prova de arte musical no campeonato Academico, lembrando assim as Olympiadas Gregas onde se homenageava a força e tambem o espirito.

Infelizmente lhe foi negada a satisfação de sua genial idéa.

E dizemos infelizmente porque o Osmar ia apresentar-se afiado ao torneio com um lindo repertorio de valsas lentas para cinemas de suburbios e bailes "furrécas", segundo informações prestadas por elle ao nosso redactor literario, commandante Tobias Merlin.

Que pena...

A turma do 4º anno estava a bordo do "scout" "Bahia" no porto de S. Francisco.

A' noite do dia anterior á partida a sociedade local ia homenagear a Marinha Brasileira, nas pessoas daquelles aspirantes, com um grandioso baile.

O Duque Estrada ficou na "onça" pois "todos" os seus uniformes brancos... estavam sujos.

Ora, o uniforme era obrigatorio, donde só lhe restava um recurso, pedir um emprestado. E foi o Saba quem o servio. O Duque poz 4 camisas, 2 camisetas, calção de athletismo e toalhas de rosto no peito, mas acabou enchendo o intervallo existente entre seu corpo e a farda..

Não importa. O essencial era ir á festa e elle foi. A' meia-noite o baile corria animado. O "pequename" não era do melhor... era até bem "rambles", mas o Baena, Clovis, Burla, Magaldi e d'Orsi não paravam... por falta de cousa melhor.

O Duque então nem se fala. Já havia corrido a roda toda... e de "saque" em "saque" de dama para dama conseguiu ir augmentando o seu posto e a uma hora d'amanhã já era "mar e guerra" graduado.

No meio de todas aquellas guryas "troglodytas" havia uma de excelsa belleza. E era por essa que o Saba estava louco.

Um facto, porém, o atemorizava: a menina entrou na festa com um vestido vermelho e já estava cõr de rosa de tanto desbotar nos uniformes brancos. Já havia feito quatro victimas...

O coitado do Saba não sabia o que fizesse. Estava com mais vontade de dançar do que Noé de ser piloto de sua arca.

Mas qual — e seu uniforme branco, de purissimo linho?

Estava elle nessa conjectura quando animadissimo passa o Duque num endiabrado "black-lector" abraçado á "Titularia Modelo".

O Saba ficou furioso e quando o Duque, ainda batendo palmas para o "bis", largou a pequena, alirou-se como um furacão entre os dois, abraçou-se com a jovem e saiu dançando, e ante a estupefacção da mesma só lhe disse isso:

Desgraça pouca é bobagem...

No ultimo chá da Escola tocaram dois "jazz": um esplendido... o outro infame — desafinado, barulhento, ensurdecedor.

E por cumulo do azar foi para o salão do 3º anno, que tem uma acustica... melhor que a do Lyrico.

Ninguém conseguia conversar dançando, tal o barulho do "jazz".

Depois da inauguração do retrato de Caxias, no mesmo salão, recomeçaram as danças.

Todos reclamavam, todos estavam atordoados. Foi quando eu olhando para o retrato inaugurado fiquei pasmo:

Caxias, com o semblante contrahido, estava com as duas mãos tapando os ouvidos...

NICK PANTER

NOTA

Tanto neste artigo *Espadas e espadins* como no *Limpeza de Amarellos* não nos responsabilizamos pela veracidade das affirmações nem pela legitimidades dos conceitos que emittimos, muitas vezes sem authenticos documentos nem positivos dados historicos que nos defendam contra os inquerito de crime de calumnia.

Fazemos este aviso para que os leitores não levem muito a serio os srs. João Nick Panter da Silva e o commandante Tobias Merlin.



Nada peior

Supportar um mau tempo, um nevoeiro
Tirar da "capa" o barco em grosso mar,
Sentir garrando o ferro sorrateiro
Sem haver mais fillame p'ra largar,

Em estreitas bibócas navegar
Perdendo o leme, em meio de aguaceiro,
Não ter forças a machina p'ra aguentar
Serras d'agua, rajadas de Pampeiro,

Incendio, veio d'agua, collisão,
Encalhar onde o mar cresce e esborracha,
Falta d'agua, de oleo, de carvão...

Oh! peso desta vida que m'escacha.
Nada porem peior na commissão
Que a descarga na Pedra da Bolacha.

RUMOCOR

Como o mar...

Hoje, ó mar, inquieto me apareces.
Arfam no teu regaço enormes vagas,
E como um côro de vozes presagas,
Marulham dentro dellas muitas preces.

A espuma, quando arquejas e estremeces,
Enxameia-te o dorso de mil chagas.
Mas desilludido a ancia louca afagas
Na illusão de cantar, em que adormeces.

Afinal já te vejo conformado.
Sonhaste tanto para te illudir
Com a pobreza do canto surdinado.

Sinto tambem a inquietação de amar,
Esse mesmo desejo de subir,
Essa mesma vontade de cantar.

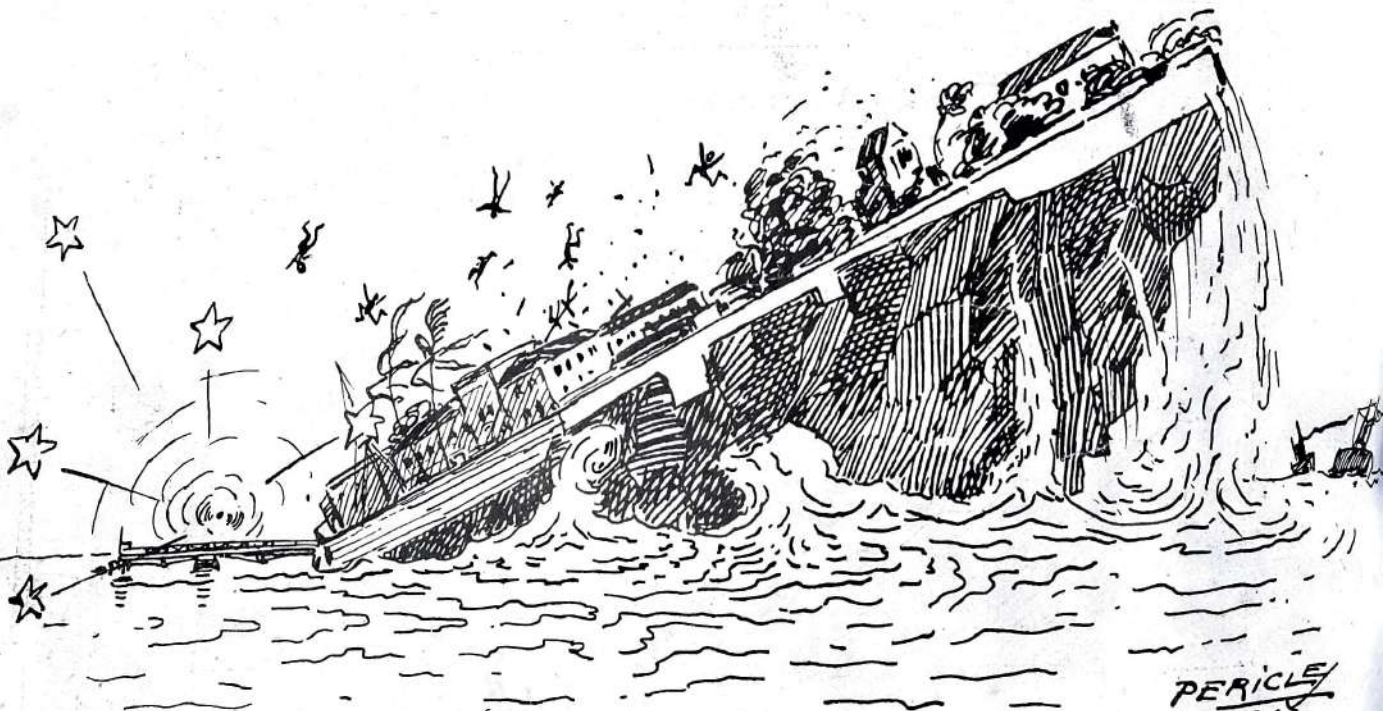
A. M. Buarque de Lima

O INVENTO MYSTERIOSO

Experiências na Ilha das Enxadas



O aparelho imóvel...



Mas só para os leigos...

O seu inventor acha que elle está funcionando assim...

Evocando as triremes

TOCA a culminancia de um arrojo desmedido esse film "Ben-Hur" que ora se exhibe como o magno esforço cinematographico. Realmente, não se póde exigir mais na construção de um episodio biblico que assombra pela rigorosa en- scenação dos seus tramites, que impressiona pelo orbitante da sua concepção, que chega a intimidar pelo colosso daquellas moles humanas que nelle se desenvolvem e se mesclam — todas as raças numa raça unica — desfilando deante do grande publico como o desencadeamento das mais remotas paginas da historia.

menta como parasita em tronco seivoso e erecto. Bem haja a sublimada descoberta dos irmãos Lumière, que, illuminando as ribaltas da sciencia, provaram aos vindouros não ter luz só em nome.

Como antigo habitante das visinhanças do mar, quando não sobre elle, em estiradas travessias por essas plagas de Deus, o que em "Ben-Hur" mais me feriu a vista e a emotividade profissional foi a batalha naval, onde as triremes romanas se degladiam corpo a corpo como os baluartes das rudes guerras de então. E essas náos de primeva estrutura ressaltam do scenario como pujantes



O encouraçado Minas Geraes, sahindo da Guanabara, para as manobras

Louvavel por cem vezes a genial empreitada. Ha na terra dos nossos dias uma familia laboriosa e infantigavel que se empenha de corpo e alma em desvendar aos olhos extasiados da civilização uma compacta successão de gente e cousas que ou se arrancam ás sombras do passado, ou se deslocam do presente como comparsas da vida real. E' a familia do cinema. E' o immenso patriarchado da scena mimica que tem séde principal na Norte America, entre os laranjaes perfumados da California. E' um aglomerado de individuos que não sabem mais o que inventar, que vivem numa nevrose de ineditismo e na ancia infrene de dar cada vez mais novidade á velhice monotonica do mundo.

Nunca houve industria de maior successo, porque é a que de mais perto segue os passos da arte, e della se ali-

illustrações do grande livro do mar.

Lembrei-me do "Argos", a bireme lendaria, "nave de voz humana", que fallava pelo gemido dos taboados, com a saudade arquejante que os navios de madeira parece que sentem, no oceano sem fim, pela floresta onde nasceram. "Argos" fallava grego. Mas a trireme, que lhe succedeu, era tão romana como a loba de Romulo e Remo. Virgilio, comtudo, no livro V da "Eneida", dá-lhe origem muito mais afastada.

Typo perfeito da legitima trireme era a "liburnia", representada no film pela náo — capitanea da esquadra de Quintus Arrius — com o mesmo aparelhamento, e o mesmo systema de distribuir e disciplinar as guarnições — tristes rebanhos de forçados ao duro jugo de um despota. Só mesmo a essas tão cruel missão. Porque no

ponderado dizer do capitão da "Santa Lucia" em sua "Armata Navale", publicada em 1614, fica patente que seria inútil tentar persuadir a homens livres de manejar um remo daquelle vulto, e sujeitar-se-os á servidão de uma coberta de galera, com os seus grilhões, o seu pão negro e as suas bastonadas.

Quem ao certo quizer conhecer o sabor dos dias de um condemnado a galés perpetuas leia "La vie aux galés" de Albert Savine, onde ha passagens de arrepiar. Nessa era, as esquadras do Duque de La Force assemelhavam espectros para o culpado de delicto sem perdão. Avalie-se apenas que por mercê da porca insalubridade dos porões, onde habitavam os sentenciados, surgia toda a casta de males de contagio, que assoberbavam as tripulações como pragas. Andavam elles, pois, leprosos, pustulentos, chagados, e obrigados a um labor incessante que ainda mais lhes aggravava as doenças. A' noite fazia frio. Seminús, os remadores buscavam agasalho, uns contra os outros, numa mescla asquerosa de carnes em decomposição. E no outro dia amanheciam de feridas grudadas, numa xyphopagia dolorosa, urrando de soffrimento para de novo se descolarem.

Cada seculo tem a sua consciencia. E a consciencia daquelle seculo era um conjunto de fatalidades que dependiam de vontade suprema. E esse capricho, quasi sempre impregnado de maldade, jungia aos bancos das galés não só os prisioneiros como os voluntarios, os abnegados "buonevoglie" de Pantero Pantera, os descritos da vida que se aventuravam ao supplicio das triremes na penitencia de imaginarios peccados. E todos elles, livres e captivos, ficavam dependentes dos "coltellatori", encarregados do castigo dos murros; dos "smargiassi", matadores de gente, e outros funcionarios de torva catadura. Os negros, escravos nubios e abyssinios, eram em regra detestados, porque em mór parte, amolentados de nostalgia, deixavam-se morrer de melancolica obstinação. Tinham mais franca cotação os turcos, por fortes, honestos e resistentes, comquanto exigissem maior salario. Certo, é das galeras de Luiz XIV, guarnecidas de filhos do Crescente, que provém a expressão "forte como um turco".

Rigorosamente instruida, a gente de uma trireme tinha muito de automato na sua competiçãõ de braços sem cabeça-força ao mando de determinação alheia, pobres machinas humanas impulsionadas por uma voz rebelde e autoritaria; voz sem replica na derrota e na victoria. Codigos de regimento interno regulavam a vida dessas subjugadas legiões; e um ritual de manobra tinha de ser observado á risca, sob pena de morte.

Rendendo o quarto de serviço, a guarnição baixava ás cobertas, cabisbaixas como rezas ao cutello, e haviam de attender á cantilena da pragmatica. Rezava a ordenação: primeiro tempo — todo o mundo de pé; segundo — tira o gorro e o capote; terceiro — despe a camisa; quarto — assenta-se ás bancadas; quinto — pé direito sobre o finca-pé; sexto — empunha os remos; setimo — remos nagua; oitavo — ergue os remos para remada; nono — todo o mundo de pé; decimo — retoma a camisa; decimo primeiro — sacode-a para livral-a dos piolhos; decimo segundo — reveste-a; decimo terceiro — toma o capote; decimo quarto — sacode-o; decimo quinto — veste-o; decimo sexto — toma o boné; decimo setimo — sacode-o; decimo oitavo — põe-no á cabeça.

Caso entrassé a bordo qualquer personalidade de importância, os galerianos tinham de saudal-o com tres: "Houl houl houl!" Assim fizeram quando D. Quixote e o

seu fiel escudario Achate subiram á galera do Conde de Elda. Devem estar lembrados da cilada que o Conde nessa hora preparava ao fidalgo manchego. Mas o aviado Sancho Pança, que ficara de alcatáa junto ao voga da banda direita, percebendo o embuste, e depois de evilar os golpes preconcebidos, roja ao Sr. de Elda esta tirada logica: "E' esta, senhor Conde, a etiqueta habitual, quando recebeis em vossa galera personagens de marca? Seria bem contente de o saber, porque não tenho a intenção de me prestar a semelhante usança; e por Deus, si algum dos vossos se atrevesse a lançar-me a mão, logo se obrigaria a restituir a alma, com a minha espada atravessada no ventre".

Mas o que no soberbo "Ben Hur" deve de antemão sensibilisar o espirito dos entendidos é o rigor architectonico das triremes, irreprehensivel nos seus infimos detalhes. Descriminam-se facilmente os logares dos remadores. Lá estão, por ordem os "thranitas", que occupam a popa, os "thalamitas", galerianos de proa, e os "sigy-las", á meia-nau. Os mastros armam-se do adequado velame, que numa galera ordinaria, dita então "senzilla", media de superficie total 518 metros quadrados. A vela grande era chamada "o grande marabou"; a segunda "maraboutin", e em seguida o "mejana", que é hoje a mezena gata ou vela-ré. Para mau tempo e para a capa, havia mais uma suplementar, e ainda outra de emergencia, dita "polacron" — a polaca dos luzos navegantes. Casco liso, direito nas suas linhas de resbordo, curvas da percha, contrapercha e quebramar rematando no castello da popa, peça de requintado luxo porque indicava a morada do chefe; e á proa a classica cabeça de carneiro donde nasceu a denominação de ariete (de "aries") para o esporão de combate que os romanos tambem chamavam "rostrum".

Bancos enfileirados separam-se uns dos outros pelo "catastroma"; e espiando das portinholas dos bordos, os "feritori", morteiros de mais feia carranca que potencia.

O nobre, o agigantado, o heroico dessa época residia na luta corpo a corpo que succedia á abordagem. Luta de homens, viril, leal e decisiva. Sanguinario duelo de raças fortes que se enfrentam peito aberto para o rubro desfecho das contendas.

Pagina de honra da nossa historia naval é o momento da batalha de Riachuelo em que Barroso, num assomo de louco, investe de ariete contra a nau paraguaya, dá-se empós a abordagem e o encontro dos adversario, tomando cada qual como sua a causa patria, olhos nos olhos, escudados na fé das gloriosas arremettidas.

Assim a brava gente romana ao mando Quintus Arrius, pseudonymo talvez de um André Doria, dirigindo com tanta galhardia as manobras guerreiras do cinema como este as naves de Carlos V.

Não se pode, em verdade, desejar mais do grande invento universal. Bem haja Ramon Novarro na pelle de Ben Hur, interprete fiel de olvidadas façanhas, dando á frivolidade contemporanea treguas de illustração numa tira de celluloides que vale tanto como os "papyrus" dos escribas.

Bem haja o cinema-escola!
Morté ao cinema-corrupção!

Gastao Revilla

BANCO DO BRASIL

(Fundado em 1808)

Capital e reservas:.....	Rs.	236.331:234	\$476
Emprestimos:.....	Rs.	1.195.776:911	\$512
Depositos:.....	Rs.	1.110.886:492	\$828
Caixa:.....	Rs.	276.465:110	\$909

Paga aos seus depositantes as seguintes taxas:

2%	para os depositos c/ retiradas livres (sem lim. p/o dep.);
3%	" " " " (lim. de dep. de 10 a 20 contos de réis);
4%	" " " a prazo de 6 mezes;
5%	" " " " " 9 "
6%	" " " " " 12 "

Abona ainda aos depositantes juros de 4% ao anno sobre os depositos com aviso prévio:

de 8 dias para retiradas até 10 contos				
" 15 " " " " 20 "				
" 20 " " " " 30 "				
" 30 " " " " 40 "				e acima.

Para os pequenos depositos dispõe mais o Banco de cofres, vendidos por preços modicos, que facilitam a economia popular. Sobre as importancias retiradas dos cofres para depositar, o Banco abona os juros de 4% ao anno.

O Banco do Brasil (a modicas taxas) desconta promissorias, letras de cambio, duplicatas, e acceta com prazer, para estudo, as propostas que lhe forem feitas directamente.

Dispondo o Banco da mais completa rede de Filiaes e Correspondentes, no Brasil e no Extranjeiro, pôde attender nas melhores condições do mercado a todas as transferencias de fundos por cheques, cartas, telegrammas, etc.

Emitte cartas de credito sobre todas as praças do Brasil e do Exterior.

Alfaiate Civil e Militar

.....
A. L. OLIVEIRA
.....

Rua 7 de Setembro, 92 - 1.º andar

(Entre Avenida Rio Branco e Rua Gonçalves Dias)

Tel. Central 6247

Rio de Janeiro

LIVRARIA FRANCISCO ALVES

PAULO DE AZEVEDO & C. LIVREIROS EDITORES E IMPORTADORES Rua do Ouvidor, 166
RIO DE JANEIRO End. Electr.: ALVESIA Caixa Postal n. 658

Filias: RUA LIBERO BADARÓ, 129 - S. Paulo — RUA DA BAHIA, 1052 - Bello Horizonte

Desenho de Machinas. Exercícios de desenho à vista, de enho rigoroso, indicações praticas e proporções de diversos órgãos de machinas, tabellas, etc., por *Thomas Bardalo Pinheiro*, professor das Escolas Industriais, edição muito melhorada 1 volume enc. em percalina, com 283 figuras no texto, 91 estampas de desenho com diversos exercicios. 11\$000

Nomenclatura de Caldeiras e de Machinas de Vapor. Diversos tipos de caldeiras e seus accessorios,apparelhos auxiliares, alimentadores, etc., etc., Nomenclatura de machinas. — Nomenclatura detalhada de machinas de vapor em geral — Machinas terrestres e machinas maritimas, por *João do Pinho e A. Lima Santos*, demonstrador de machinas da Escola Naval. 2 vols. enc. juntos, com 470 figuras explicativas e muitas estampas especiaes 7\$000

Problemas de Machinas. Problemas dos mais usuas para a avaliação das superficies e volumes, com applicações de principios de phisica e mechanica, problemas sobre caldeiras, machinas de vapor resistencias de materiaes, etc., por *Antonio J. Lima Santos* demonstrador de machinas da Escola Naval. 1 vol. enc. com 170 figuras para resoluções de problemas. 8\$000

Construção Naval. Noções geraes. Elementos de geometria descriptiva. Representação das formas do navio. Plano geometrico. Sala de risco, lançamento a casa. Regras de arqueação, etc. Provas dos materiaes de construção e modo de os trabalhar. processos de ligação, zincagem, estanhazem e nickelagem, fabrico de couraçoes. por *Eugenio I'anslau de Barros*, engenheiro constructor naval e *Ferreira de Freitas*, desenhador chefe do Arsenal de Marinha, 2 vols. enc. juntos, em percalina, com 133 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Madeira. Sua descripção, armamentos e accessorios do casco, protecção das carenas, carreiras de construção, meios de reparação dos navios; pelos mesmos autores. 1 vol. enc. em percalina, com 188 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Ferro. Descripção e nomenclatura da estrutura do casco propriamente dito. Disposição da couraça do

navio de combate. Conservação dos navios; pelos mesmos autores, 1 vol. enc. em percalina, com 188 figuras de texto. \$

Accessorios de Navios de Ferro. Apparelho de fundear e manobra dos ferros; Leme; Embarcações; Paíões e alojamentos; Serviço de agua doce e salgada; Ventilação, aquecimento e refrigeração; Instalação do apparelho motor; Instalações relativas à artilharia. 1 vol. enc. em percalina com muitas figuras. 8\$000

Conductor de Machinas. Descripção dos diferentes tipos de machinas e caldeiras de vapor, seu funcionamento, regras geraes para a sua condução e conservação; turbinas, sua classificação e descripção, por *Carlos Pedro da Silva*, engenheiro machinista naval, edição muito melhorada. 1 vol. enc. em percalina, com 281 figuras, no t-xto e 19 estampas elucidativas. 8\$000

Manual do Navegante. Sinaes maritimos, pharões, boias e balizas. Telegraphia sem fio. — Reboques. — Incendios. — Encalhes. — Agua abarta e reparação de avarias. — Socorros a navios naufragados, s lvação. — Meteorologia, perturbações atmosfericas, previsão do tempo, correntes, marés, etc., por *Guilherme Ivens Ferraz*, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem 1 vol. enc. em percalina, com 143 gravuras e 4 estampas a cores 7\$000.

Manual da Pilotagem. Navegação costeira. Navegação estimada e navegação orthodromica etc. Cosmographia. Navegação astronomica. Regulação e compensação de instrumentos nauticos. Noções de hydrographia, etc. por *Guilherme Ivens Ferraz*, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem. 1 vol. em percalina, com 113 gravuras e 8 estampas sendo 4 a cores 8\$000

Motores de Explosão. Resumô historico. Ideia geral do funcionamento dos motores. Comparação entre as machinas de combustão interna e os de vapor. Combustiveis. Carburadores. Inflamação. Descripção de alguns tipos de motores de explosão. Machinas de combustão interna. Machinas Semi-Diesel. Condução e conservação dos motores. 1 vol. com 303 gravuras \$

CASA VIERA NUNES

Artigos para homens

FORNECEDORA DO
MUNDO SPORTIVO

Avenida Rio Branco, 142

Leitão, Irmãos & C.

Fornecedores do Governo



CASA LEITÃO

Importação e Exportação de
Fazendas, Modas, Armarinho,
Perfumarias, Roupas Feitas,
Tapeçaria, Alfaiataria, etc.

Largo de Santa Rita n. 2

Rua Visc. de Inhauma — Rua Municipal

Travessa Santa Rita

Telephone Norte 767 — RIO DE JANEIRO

THE GREAT WAR



ROHRBACH

Botes volantes
e aviões de alumínio duro e aço para trafego aereo e guerra

A superioridade dos productos da ROHRBACH

sobre os de outras fabricas é comprovada pelos muitos records mundiaes que ella tem batido. — Ultimamente essa fabrica estabeleceu, em fins de Julho, com um avião de terra trimotor "Roland" nada menos de *nove* records mundiaes.

"ROCCO"

Bote volante com 10 passageiros para a Deutsche Lufthansa

O systema de construcção da ROHRBACH

offerece enormes vantagens em confronto com o de outras fabricas de aviões. — Elle é o unico no mundo que torna possivel a conservaçoão perfeita do material, garantindo assim, completa segurança no serviço. — Só este systema permite examinar rapida e perfeitamente todos os pontos de ligaçoão nas azas e no corpo, tanto interna quanto externamente, de maneira que o piloto possa verificar, dentro de poucos minutos, o estado do avião antes de cada vôo. — No systema ROHRBACH todos os rebites podem ser examinados de ambos os lados.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

"COBRASIL"

Companhia de Mineraçoão e Metallurgia
"BRASIL"

Av. Barão de Teffé, 7-1º — Caixa Postal 7263

RIO DE JANEIRO

Material Electrico

da afamada marca

SIEMENS

**Companhia
Brasileira de
Electricidade**

SIEMENS-SCHUCKERT

Rio de Janeiro, 1º. de Março, 88 - Caixa Postal 630
Recife, Bahia, B. Horizonte, S. Paulo, Porto Alegre

INSTALAÇÕES
de
força, luz e tração electrica
Geradores - Motores
Ventiladores - Exhaustores
Bombas
Holophotes
Completas installações
electricas para
navios e estaleiros
Telephones
Relogios e sirenas electricas
Motores para aviões
material TELEFUNKEN
para
radio-telegraphia e
telephonia
estações transmissoras
broadcasting
material para amadores

SIRGUEIRO

Salvador Sciammarella

ALFAIATE CIVIL E MILITAR

Especialidades em roupas e fardamentos sob medida

Artigos em deposito: Flanella kaki e brim kaki inglez, francez e nacional, garance e casemiras inglezas e francezas. Brins brancos - diversos fabricantes - estrangeiros e nacionaes. Mesclas, espadas, bandeiras, etc. etc

VENDAS POR ATACADO E A VAREJO

Importador de casemiras nacionaes
e estrangeiras e artigos militares.



Fornecedores dos Ministerios da
Guerra e da Marinha ≈ ≈ ≈

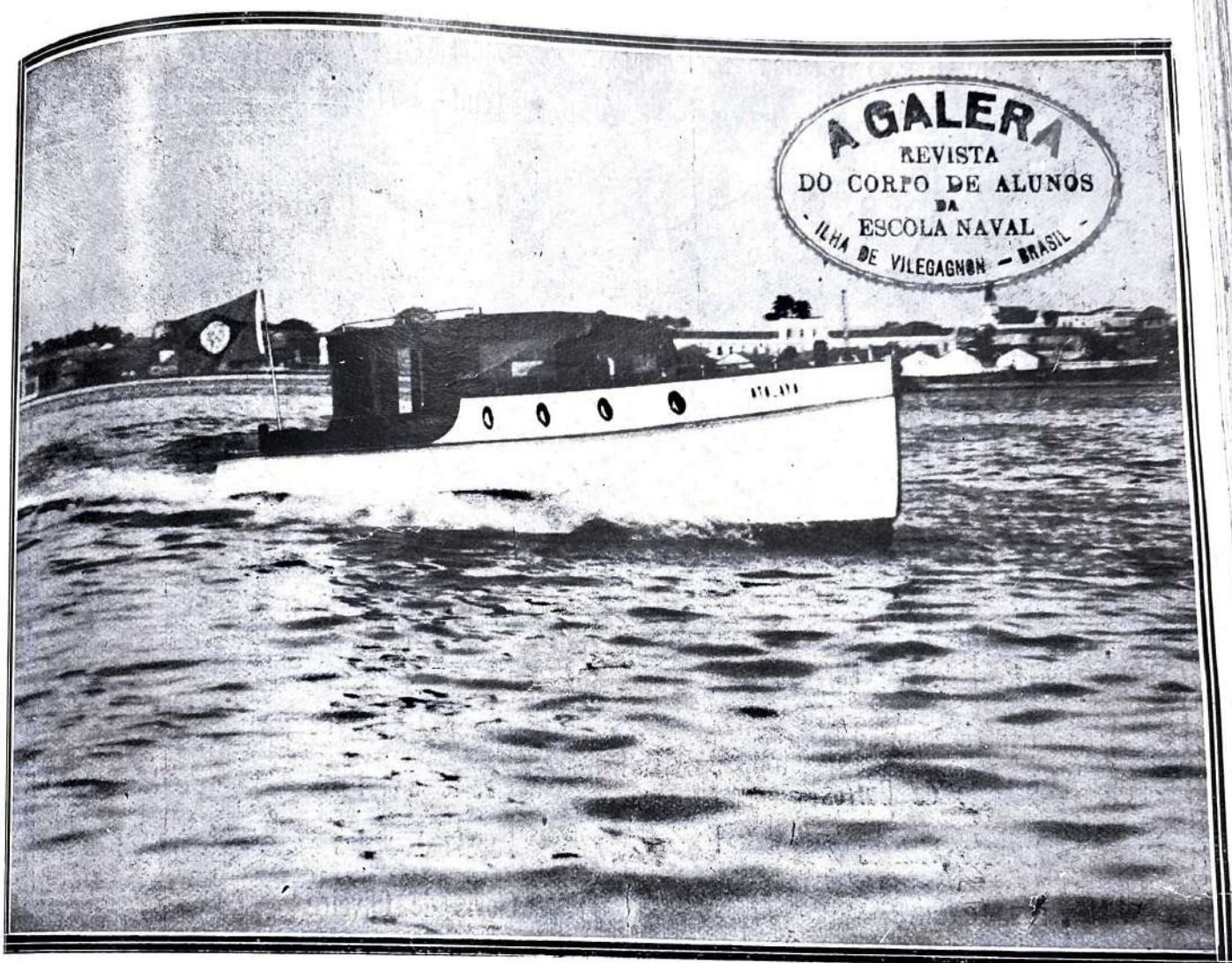
Acceita-se encomendas de bandeiras de qualquer tamanho e para qualquer nação ou sociedade. ≈ Dispõe sempre de accessorios para completar fardamentos. ≈ Galões de ouro e prata, capotilhos e fios para bordar, dragonas e platinas, claques, chapéus armados, kepis, espadas, fiadores, correames de todas as armas, arreios, etc.

RUA RODRIGO SILVA, 8

**TELEPHONE CENTRAL 1527
RIO DE JANEIRO**

PRADO PEIXOTO & C.^{IA}

CONSTRUCTORES NAVAES



Lancha confortavel e propria para transportes e serviços permanentes, podendo transportar de 8 à 15 passageiros

Escritorio Central
Rua General Camara, 58
Tels. Norte 1261 e 2351



Projectam e executam
qualquer trabalho de construc-
ções e reparações navaes

RUA MIGUEL LEMOS 33 A 71

PONTA DA AREIA

—:—

NICTHEROY

Aos nossos colaboradores :

Sta. Monona del Pino Bustamante

Sta. Maria Athalia Murias

Alte. Verissimo Costa

Alte. Oliveira Sampaio

Dr. Helio Lobo

Carlos Dias Fernandes

Luiz Carlos

Gastão Penalva

Ignacio do Amaral

Velho Lobo

Mendes Fradique

Alcebiades de Miranda

Honorio Armond

Roberto de Barros

Augusto Vinhaes

Lima e Silva

Coriolano Martins

Antonio Bardy

Coutinho Marques

A. M. Buarque de Lima

Euzebio Paulo de Oliveira

J. F. Cunha Menezes

Octacilio Cunha

Paulo Gama

Velho Sobrinho

Atila Barros

Ary Rongel

J. Domingos Barbosa

Heitor Martins

Zilmar A. Macedo

Alberto d'Orsi

Donald Lowndes

Clovis de Oliveira

Miguel Magaldi

os agradecimentos da

“A Galera”



HOMENAGEM



Almirante Francisco de Mattos

Decano da Marinha Nacional e Director de nossa Escola



No dia em que houver
melhores films que os da

"PARAMOUNT"

será ainda a ~ ~ ~ ~

"PARAMOUNT",

~ ~ quem os produzirá.





ORGAM
DOS ASPIRANTES DE
MARINHA

DIRECTOR
AUGUSTO DIAS FERNANDES

REDACTOR-CHEFE
CARLOS CHAGAS DINIZ

REDACTOR-SECRETARIO — J. OLIVEIRA PAREDES

REDACTOR-THESOURTIRO — GUILHERME F. PRESSER

REDACTOR-SPORTIVO — LUIZ SOUTO

ANNO III

NOVEMBRO e DEZEMBRO

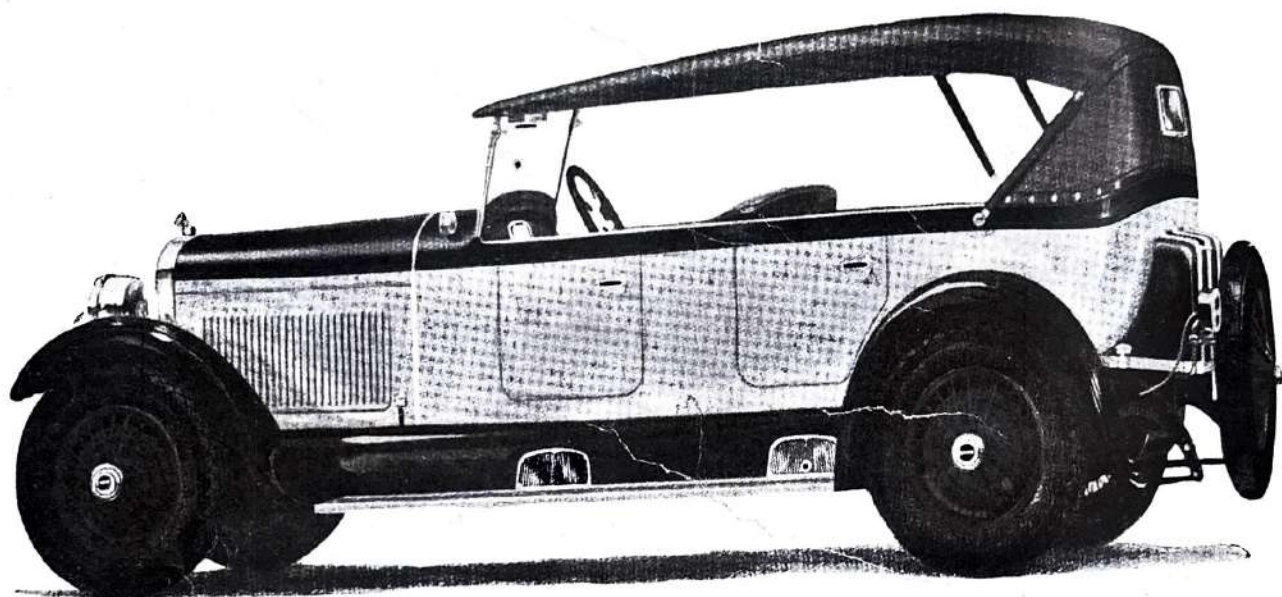
N.ºs 23 e 24

SUMMARIO

Abaixo do horizonte	<i>Carlos Chagas Diniz</i>
Togo	<i>Felício Terra</i>
Exame de sangue	<i>Mendes Fradique</i>
. . . .	<i>A. M. Buarque de Lima</i>
Trilogia	<i>Manona del Pino Bustamante</i>
Desarmamento	<i>M. G.</i>
Tecedeira de Nhandute	<i>Carlos Chagas Diniz</i>
Heroismo humilde	<i>Velho Lobo</i>
Decepção	<i>U. S.</i>
Despedida	<i>Eugenio Possolo</i>
Amor . . . e Libras	<i>Eugenio Possolo</i>
Fructo da experiencia	<i>Augusto Vinhaes</i>
Um veterano	<i>O. C.</i>
Machinas	<i>Pedro Siri</i>
Sport	
Si . . .	<i>Rudyard Kigling</i>
Discurso	<i>Gastão Penalva</i>
Espadas e espadins	<i>Nick Panter</i>

Procure V. S. conhecer os novos automoveis

“NASH”



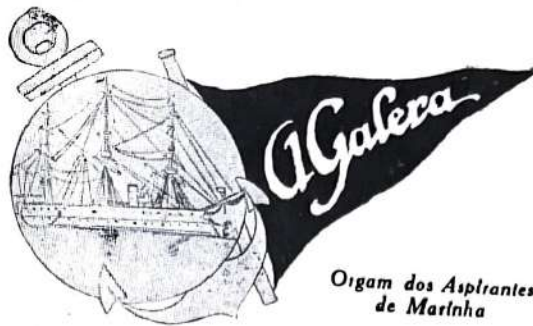
Visitando a exposição d'estes bellos carros

NA

Companhia Commercial e Marítima

“AUTO GERAL”

==== RUA BENEDITINOS, 1 Á 7 ====



Orgam dos Aspirantes
de Marinha

Assignatura..... 16\$000

Numero avulso..... 3\$000

ANNO III

NOVEMBRO e DEZEMBRO

N.ºs 23 e 24

ABAIXO DO HORIZONTE

Quem
lançar o cora-
ção entre as vagas
e synchronisar com ellas
a sua pulsação, sentirá que
esta carreira do mar é, além de
alguma cousa que fascina, um dever e
um esporte, um amor e uma religião. Assim
a vive, em suas multiplas attitudes o marinheiro
de todos os tempos. Ora com o lado infantil, do
seu temperamento, a levar despreoccupada e esportiva-
mente a vida rude e sadia do oceano. Ora, sacrifi-
cando sua saude na atmospheria viciada dum
submarino ou a dormir, como um cão de
guarda, jundo á culatra de sua peça,
diariamente guarneçada. Ora,
ainda, recostado pensativa-
mente na balaustrada, em

uma attitude religiosa e mystica, diante do gigantesco e do incomprehensivel, a fixar o horizonte do mar, sempre com uma promessa e uma indefinição. Atraz dessa limbria ondulante e movediça quanto encanto advinhado! A sua retina embebida que photographará as paysagens mais coloridas e esquisitas. E, em noites de mar alto, o resonador da alma que reflectirá o canto magico das mythologicas serejas. E atraz deste horizonte está tambem o desconforto e o sacrificio, soffridos de coração pela patria. Porque, além desta curvatura e tá o imprevisto e a surpresa. Não o mysterio do mar tenebroso que faz a civilização se deter por algum tempo. E cada vez que um nauta mais ousado atravessa as Columnas de Hercules, o cabo das Tormentas, o estreito de Magalhães, era para deparar com uma planicie mais profunda e mais azul. E a medida que as velas panejavam e tremiam em aguas desconhecidas, o mundo se multiplicava, e era mais vasto o campo de luctas. E esta planicie passou a

ser percorrida em todos os rumos pelas bandeiras de todos os paizes, desfraldadas em nome da civilização e do commercio. Mas a surpresa e o mysterio ficaram sob a forma potencial de um deferminismo historico: as grandes civilizações se firmaram sobre uma base fluctuante e, na estabilidade do apoio, residiu a solidez do monumento. Carthago viveu até a desmantelação de sua esquadra. O florescimento das republicas de Genova e Veneza, findou, quando Vasco da Gama, desvendando uma nova rota, reduziu a impor-

tancia marítima do Mediterraneo. E Portugal só teve a supremacia, emprestada pela imponencia civilisadora de suas caravellas. E hoje que este campo ainda augmentou no sentido de uma terceira dimensão, a sua arbitragem é mais despótica, suas sentenças irrevogaveis. Assim é que a Inglaterra, Estados Unidos e Japão têm, na solidez metallica de esquadras gigantescas, o fulcro de um formidavel equilibrio politico. Os povos intelligentes enxergam sempre além da curvatura do horizonte, e, tanto não vêm o ceu limpo, que se preparam com uma parte de sua energia. E esse preparo e previsão vão ao ponto de um povo, como o Japonez, ter, em tempos de paz, campos permanentes de minas de observação. "As raças nascidas a beira do mar, disse Ruy Barbosa, não têm licença de ser myopes", porque esta grande superficie azul foi sempre, e será cada vez mais, o taboleiro em que se joga com o destino das nações, principalmente d'aquellas que guardam, dentro de uma extensa e tentadora fronteira marítima, o assombro palpitante de riquezas adormecidas, a fonte maravilhosa de possibilidades infinitas...

Carlos Chagas Diniz



T O G O

NENHUMA das tentativas de obstrucção de Porto-Arthur produzira o exito buscado. O gargalo de 300 metros, que communicava a bahia interna com o Mar Amarello, offerecia ainda passagem franca aos couraçados russos, e a esquadra de Togo era forçada a perserverar no bloqueio. O plano japonex parecia singelo: — immobilizar os navios inimigos dentro do porto; destacar baterias fluctuantes para as aguas de Vladivostock, em reforço da frota de Kamimura, e destruir ali os restos da armada do czar.

Annulado o poder naval da Russia nos mares asiaticos, metade da guerra estaria feita triumphalmente. A lucta na Manchuria prolongar-se-ia, sem duvida; mas, de um lado, a Coréa achava-se de facto submettida ao protectorado japonex, imposto pela astucia, antes de que proposto pelas conveniencias reciprocas, e, de outro lado, a neutralidade da China era assegurada pela promessa formal de reversão do territorio governado por Alexeieff, antigo tenente, arvorado inopinadamente em almirante e vice-rei, pelo poderio de Bezobrazoff, o Cesar dos bastidores imperiaes. No mais, o solido preparo dos officiaes do mikado, instruidos na arte da guerra e alimentados com a seiva do patriotismo e com as maximas da religião da esperança, — augurava dias amargos ás hostes europeas, que tinham ido acordar, imprudentemente, na alma dos mongóes, o desejo de vingança e o ideal da força.

A guerra de 95 entregara ao Japão o dominio de Porto-Arthur; mas a acção conjunta da Russia, da Alemanha, da França e da Inglaterra compellio-o a abrir mão de um direito, reconhecido pelo tratado de Simonoseki. A razão allegada pelas quatro potencias para arrancarem aos japonezes o que tinham elles conquistado com o seu sangue foi a necessidade de obstar a desintegração da China. Entretanto, em 1898, os russos entravam na posse de Porto-Arthur, sem que a razão alludida prevalescesse.

Durante nove annos o Japão abafou o justo desafogo da queixa, e os soldados ouviam nas escolas a historia do ludibrio da sua patria. A injustiça não precisa de fecun-

dação para gerar-se; nasce com a desforra no proprio ventre. Tarda ás vezes, o castigo do crime; mas quando o homem pratica a injustiça, Deus escreve immediatamente á margem dos autos esta palavra — não, e abre, aos olhos esgazeados do povo, o abecedario da equidade.

Em fevereiro de 1904 o Japão formulou o seu protesto pela voz solemne dos canhões. E tem o mundo assistido a um desfilar de victorias, umas após outras, ininterrompidamente, como se a espada do anjo Gabriel estivesse traçando no horizonte os designios da Providencia.

Surgira radioso o dia 3 de maio. Postados em duas filas, — junto á amurada de boréste do navio-chefe, oito officiaes e 160 marinheiros japonezes, todos moços, com os olhos scintillantes de bravura, esperavam ordens.

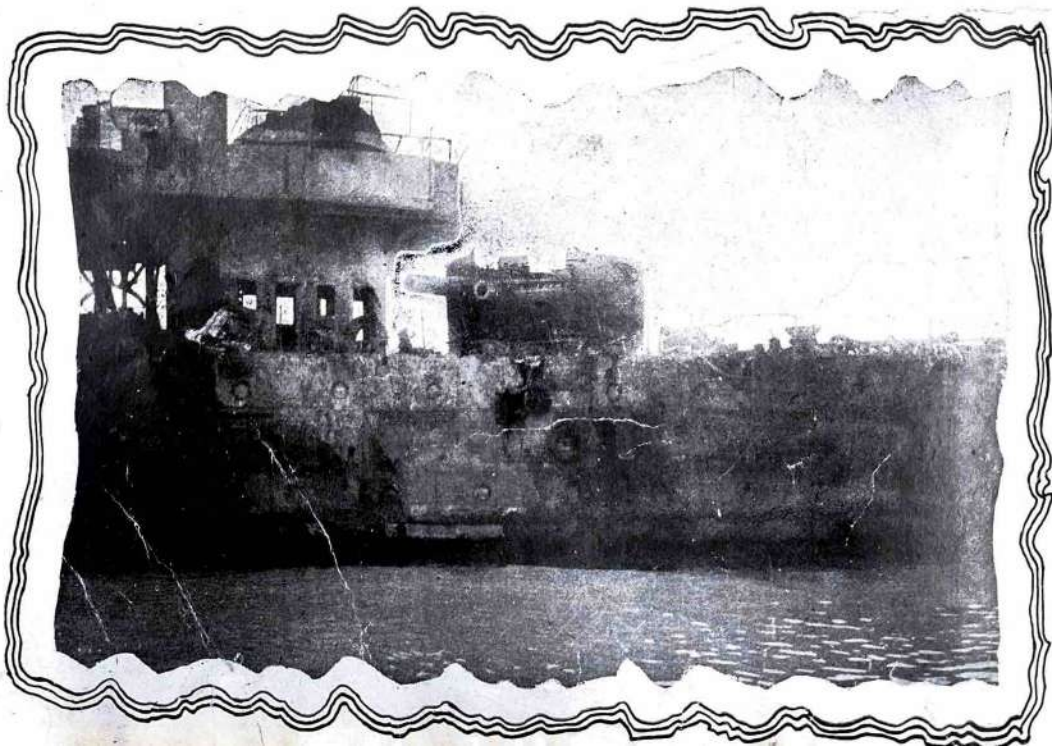
Esplendido scenario. Fóra, a guarnição dos escalares sustinha os remos erguidos, em continencia, e, oito vapores, com a bandeira dos nippões, emettiam no espaço rolos de fumaça escura. A esquadra do bloqueio estava enfeitada de galhardetes, e as musicas tocavam, distribuindo festas no ar. Batendo no aço dos canhões e nos amarellos reluzentes dos couraçados, a luz hypertrophia-va-se com innumerous reflexos metalicos, semelhantes a um fogo de artificio

No navio-chefe, um signal commandou o silencio.

Com seu uniforme de gala e de boné na mão o almirante Togo apresentou-se, risonho. Seguio-o um marinheiro, trazendo numa bandeja de charão um copo de agua limpida

Nas duas filas todos se descobriram.

“Meus filhos, — disse o almirante. — Trato-os assim ouvindo a linguagem carinhosa do coração! — Sabeis que não tenho filhos. Se os tivesse, oh! elles estariam comvosco, e se não podessem estar, vos ficariam invejando, porque sois os predilectos da gloria, os voluntarios da honra de morrer pelo Japão. Salve!





TRILOGÍA

Para "A Galera"

LA TIERRA

Por billones del átomo lijero,
A sumas fabulosas agregadas,
Errante en el espacio, en llamaradas,
Vagando el Mundo, se encontró primero.

Y en su raudó girar y prisionero
De la atracción y fuerzas condensadas,
De inmutable poder y reguladas
Por nuestro Sol, brilló como un lucero.

Condensando despues su masa hirviente
De materias igníferas y estrañas,
In - eterno rodó sobre el Oriente,

Y al profundo dolor de sus entrañas
Brotó en su faz magnífica y ardiente,
La gigante erupción de sus montañas!

EL OCEANO

Y llegó un día que el espeso velo
De nubes infinitas que cubría
La corteza terraquea, se rompía,
Y a torrentes cayó la lluvia al suelo;

Y el mar, el Rio, el Lago, el Arroyuelo,
Por su creciente inundación había
Cubierto el Mundo todo, y parecía
Una perla rodando por el Cielo!...

Despues rugió la Tempestad, y al grito,
Convulso se agitó el Mar en vano;
Su eco se perdió en el Infinito!

Surjió Tritón desde el profundo Arcano,
Calmó las iras su potente Mito,
Y se durmió en su lecho el Oceano.

EL MARINO

Sonriendo como un Dios sobre su leño,
Miró la Tempestad y el Mar hirviente
Y alzando airado la bronceada frente,
Te venceré! gritó en su audaz empeño.

Y las olas balieron aquel leño
Con gigante poder irreverente,
Hasta agotar sus fuerzas impotente
Ante el Dios de las aguas y el ensueño.

Pero el genio de Fulton, peregrino,
De um sublime chispazo soberano,
Lanzó al Mar el vapor a su Destino.

Y allá vá el nuevo Dios del Oceano,
El Neptuno genial, culto y humano,
Encarnada en la forma del marino!





DESARMAMENTO

DESDE muitos annos, a paz tem sido o sonho doirado de estadistas de renome, ansiada por todas as nações; na ultima grande guerra estas ganharam experiencia, e, "de visu", ou indirectamente, padeceram ou vieram a padecer os seus horrores, e soffrer as suas dolorosas consequencias.

Wilson, o grande propugnador desse formidavel ideal pacifista, já durante o desenrolar do grande cataclisma que avassalou os campos da Europa e destruiu as suas cidades seculares, os seus monumentos historicos, as suas fabricas, as suas igrejas, as suas obras de arte, attentando até mesmo contra a propria honra e dignidade humanas, Wilson, não raras vezes exteriorizou que no seu intimo se debatia esta magna questão da paz, até o dia em que afinal vingou o seu ideal permanente, o ponto fixo do seu pensamento — a Sociedade das Nações, incumbida de zelar pela paz.

Logo apoz a guerra, em cumprimento a uma das clausulas do armisticio, tunçara-se a Sociedade nas nações, cujo fim visava a confraternização dos povos, tornando uma como que familia, e sob cujos auspicios a paz tornaria-se uma realidade imperecivel.

Entretanto, já decorreram alguns annos apoz a criação de tão magnanima aggremação, e a verdade está em que, si a paz existe, ella se acha constantemente ameaçada de fracasso pelas potencias cujos interesses não se coadunam absolutamente com os principios transcriptos no Tratado de Locarno.

Forçoso é reconhecer, como disse Wilson no seu discurso de Manchester que "o interesse não é capaz de unir a vontade dos homens; mais depressa elle os desune".

Desde que a minima duvida surge nas combinações de interesse, a inveja apparece e reina em mestra. Uma só coisa pôde unir os homens entre si: a devoção aos grandes principios de Direito. Desde a aurora da historia da liberdade os homens começaram a falar nos seus direitos. Foram-lhes, porém, necessaris muitos seculos para que percebessem que o elemento principal do direito é o dever. Não é senão á condição de cumprir integralmente o seu dever, que um homem pode reivindicar o seu direito.

Macedo Soares, no seu precioso estudo sobre "O Brasil e a Sociedade das Nações", de donde extrahimos esta passagem do discurso de Manchester, evidencia como o trecho acima admiravelmente resume o ponto de vista americano.

A Sociedade das Nações tem tido a sua acção, sinão de um proveito integral, pelo menos de larga efficiencia. Entretanto, vemos succederem-se, umas apoz outras, as conferencias internacionaes pró desarmamento, principalmente entre as tres grandes potencias, Inglaterra, Estados Unidos e Japão; e os telegrammas e jornaes trazem-nos as noticias e as desillusões dos seus fracassos...

Ainda ha poucos dias (telegramma de 30 de Novembro) reuniu-se em Genebra uma nova conferencia pró desarmamento, na qual, a proposta do representante dos So-

viets, Sr. Litvinoff, se resumia na completa abolição de todas as forças de terra e mar.

A proposta partiu de uma das grandes potencias armamentistas; entretanto, parece-nos que ella é demasiado optimista...

Ainda é muito cedo para que se possa conseguir que os povos se governem e se dirijam sob a vista de uma direcção unica, e se conformem com as deliberações que um conselho composto de representantes das varias nações resolver.

Basta citar que, quando foi da criação da Sociedade das Nações, e que estas procuraram em Genebra dar cumprimento ao Tratado de Locarno, logo surgiram as difficuldades, por parte de alguns paizes que entendiam que a criação de um lugar permanente para a Alemanha lhes abria um antecedente altamente auspicioso e eminentemente proveitoso...

Ainda mais, outro facto, quando a 20 e 21 de Março de 1919 se reuniu a Commissão da Sociedade das Nações em que se achavam representados 13 Estados neutros: Argentina, Chile, Colombia, Dinamarca, Hollanda, Espanha, Paraguay, Persia, Salvador, Noruega, Suecia, Suissa e Venezuela, sir Robert Cecil, que na ausencia do Presidente Wilson iria presidir a sessão, ao abril-a declarava que a reunião não tinha nenhum character official, mas que os Alliados desejavam crear uma sociedade das nações e não uma sociedade de Alliados, e que, portanto, a commissão tinha necessidade do concurso dos neutros", logo apoz insistia em que "as linhas geraes do Pacto já estavam fixadas, e que as discussões de principios deveriam ser evitadas, só se devendo discutir as emendas precisas", e assim negava, por duas vezes seguidas, a palavra ao representante da Grecia, Venizelos, que desejara, primeiro apresentar uma suggestão, e depois fazer apenas uma observação...

Sorriram as partes, ali reunidas não para opinar, mas apenas para "ouvir" e "aprovar" as materias postas em discussão...

Estes factos que acabámos de citar nos dão uma ideia precisa dos interesses e da prepotencia de algumas das nações que formam a Liga, as quaes se acham apoiadas pelo seu alto prestigio militar.

Pode-se concluir, portanto, e é coisa velha, que a pretensão do desarmamento é puramente ficticia, e que, talvez, sómente daqui a algumas dezenas de gerações, quando a mentalidade dos povos estiver mais elevada, e houver uma combinação de interesses perfeitamente organizada sobre solidas bases, se possa usufruir de uma paz duradoura, uma paz que traga o progresso e a felicidade a todas as nações, e não uma paz armada, como acontece actualmente, com a politica armamentista, hoje em dia seguida pela maioria das nações. Não se infira dahi que devemos ser pessimistas a tal ponto de não acreditar que uma realidade e que a realização wilsoniana da Sociedade um dia, para o futuro, a concepção americana da paz seja

das Nações, órgão internacional capaz e a quem incumbe assegurar a paz n futuro, seja um facto; e, embora nos recordemos de que a Sociedade das nações não vize a supressão radical das guerras, e sim evital-as, quanto possível, podemos citar algumas de suas realizações praticas, que felizmente vêm se contrapor aos vaticínios e agouros do fracasso da tão insigne concepção wilsoniana. E' que, pelo contrario, não só não se confirmaram essas ideias pessimistas, como tambem, dia a dia, a Sociedade das Nações, apoiada na sólida base do Direito e da Moral aliada á razão, firma, cada vez mais, o seu prestigio mundial.

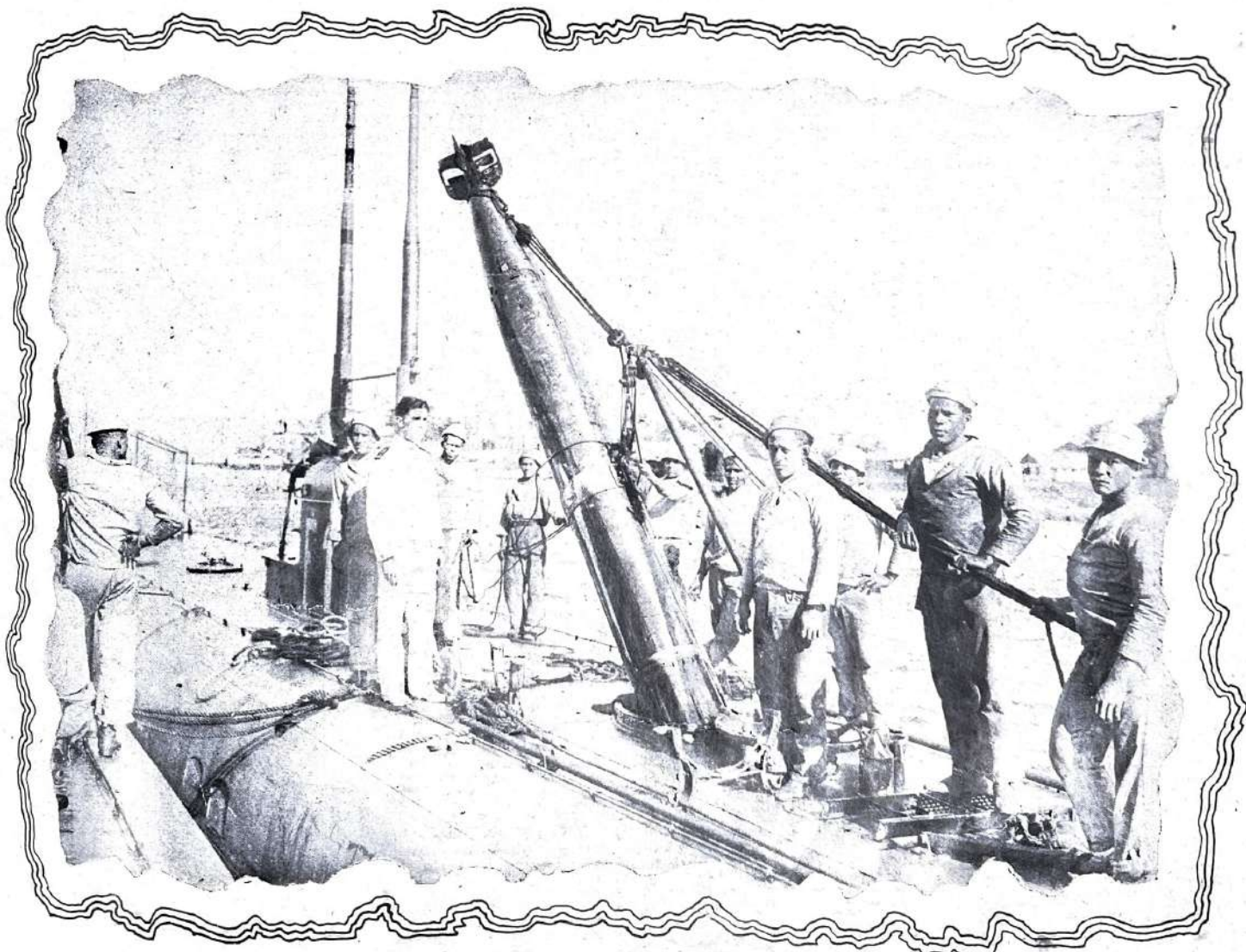
Assim, foram resolvidas, da maneira mais correcta e pacifica, varias pendencias, entre as quaes, em 1920, o conflicto das Ilhas Aland, o conflicto Polaco-Lithuano, quando foi da occupação de Vilna; em 1923, o conflicto

da Alta Silesia; em 1923, o conflicto Greco-Turco; em 1924, a Questão de Memel; em 1925, o conflicto Greco-Bulgaro; e outras mais, que não citamos dada a falta de lazeira.

E' pois de se acreditar que em futuro não muito remoto, as pendencias entre s paizes sejam submittidas ao tribunal da Paz, e assim se escasseiem as guerras, até que um dia a mentalidade dos povos esteja apta a perceber que os beneficios decorrentes de uma guerra jamais compensam os males que della advém.

Mas, quanto ao desarmamento, a questão é mais difficil de resolver; porque, ainda hoje, como hontem, a politica seguida pelas nações, o conceito de paz, se resume no antigo e conhecido rifão: "Si vis pacem, para bellum".

M. G.



Um torpedo sendo recebido á bordo do submersível

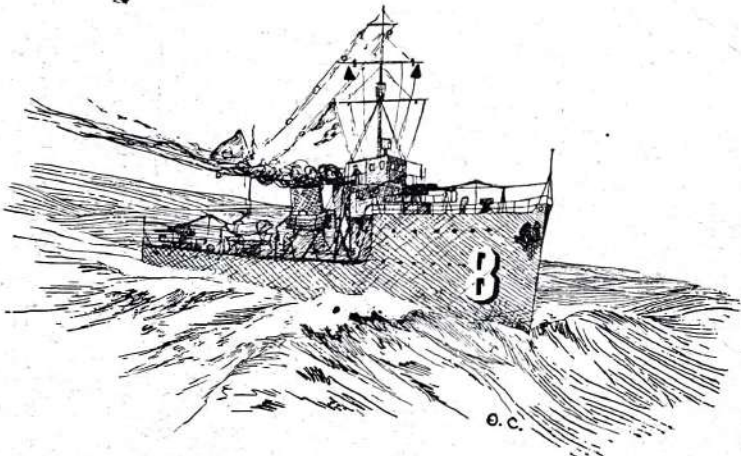
HEROISMO HUMILDE

DURANTE a grande guerra que por quatro annos, longos e penosos, espalhou sobre a terra o sangue e a dôr, o Brasil mandou á zona de operações uma divisão naval constituída por dois cruzadores e cinco "destroyers" afóra alguns transportes e avisos.

Dentre estes é de destacar o rebocador "Laurindo Pitta" que, sob o commando de um official que muito honrou a Marinha — Heitor Perdigão, desempenhou os mais penosos serviços, n'uma resistencia incomparável do seu Commandante e guarnição.

Na longa travessia para Europa, cercada de mil perigos, vencendo os mais inesperados tropeços, a divisão aportou a Dakar afim de carvão.

No desempenho de uma ordem do Chefe o "Laurindo Pitta" atracara a um dos contra-torpedeiros para transbordar umas minas de profundidade contra submarinos.



O serviço corria normal não obstante o mar grosso que, mesmo dentro do porto, fazia sentir os seus effeitos. A maruja, tostada pelo sol da longa travessia desabrigada, enrijada por aquella vigilia continua, apresentava um ar de viril indiferença ao lidar com aquelles engenhos mortíferos.

Mas... ao passar, de mão em mão, a um tranco mais forte das vagas, uma mina foi ao mar...

Todos ficaram suspensos.

Era a destruição dos navios e dos que nelles se achavam.

Só Deus poderá salvá-os.
Bruscamente, n'uma decisão prompta, sob o pasmo geral, um homem despe rapidamente a blusa, e atira-se ao mar atraz das borbulhas que, como um rasilho de morte a mina deixara ao mergulhar. Que iria fazer aquelle louco?!
N'uma rapida visão todos o comprehenderam — ia salvá-os.

Correram segundos de afflicta anciedade. Os olhos daquelle punhado de homens, habituados já a desprezar a morte tantas vezes sentida de perto naquella dura travessia, convergiam no porto onde as aguas se haviam fechado sobre o corpo do camarada.

Por todos os espiritos a mesma duvida pairava: — "Chegará a tempo! Não será o primeiro a ser estraçalhado pela explosão?"

Afinal eil-o que surge! E' uma sombra vaga ainda, que vem subindo, subindo, cada vez mais nitida, até aflorar nas ondas.

Apertada de encontro ao largo peito o heroe trazia a mina.

"Salvos!", correu em murmurio pelos labios daquelles homens anciosos.

"Salvos!"

Um hurrah vibrante coroou o feito heroico do companheiro só então reconhecido:

Era o marinheiro de primeira classe José de Souza Oliveira.

Fatigado, offegante, sahiu d'agua, sobraçando sempre a mina destruidora.

Fora apanhal-a quasi ao arrebentar.

Oliveira, modestamente procurou furtar-se a todas as demonstrações e continuou, ignorado e humilde a servir nas fileiras até terminar o seu tempo de serviço. Como premio apenas uma citação elo-giosa em ordem do dia — e nada mais.

VELHO LOBO

NOTA: Todos os casos aqui referidos por V. Lobo são verdadeiros. Os do ultimo numero sob o titulo "Gestos Fidalgos e Sacrificios Heroicos", foram encarados, por alguns leitores, como uma phantasia, quando não o são. Elles foram testemunhados por innumeradas pessoas e se passaram com um es-coteiro do mar e um capitão do nosso Exercito.

DECEPÇÃO

*Colhedor de illusões, andei na vida,
Para os fructos colher, erguendo o braço.
Chego ao fim do caminho e do cansaço
Exhausto da ventura inattingida.*

*D'esses fructos de pôlpa intumescida
Nada mais encontrei do que o bagaço.
Por mais que procurasse, passo a passo,
Onde a seiva tão doce e promettida ?*

*Onde a seiva encontrar que dessedente
Esta febre de todos os sentidos,
Que é desejo, é anceio é tentação ?..*

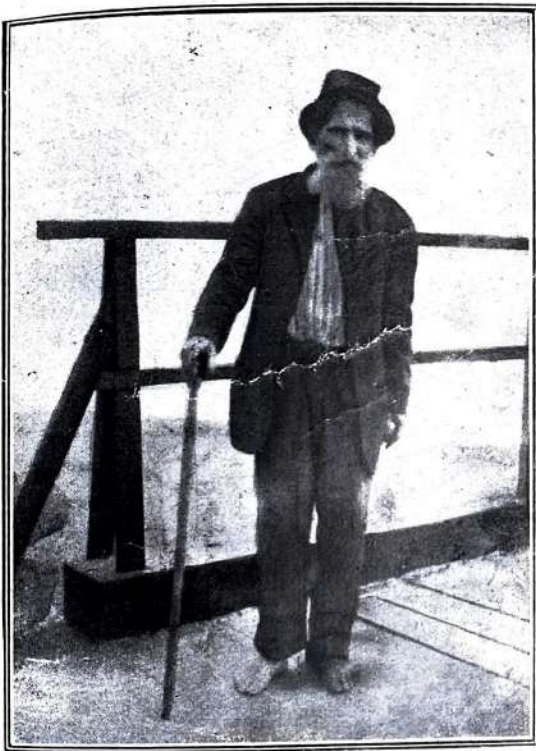
*Quanto esforço perdido inutilmente
No appetite dos fructos prohibidos,
Deixando, os que apodrecem, pelo chão !*

V. S.

Um veterano

UM DIA, debaixo da ekuvinha irritante que entristecia a praia de Villa-Bella da Princeza, um velho maltrapilho, apoiando-se a uma rustica bengala cortada de um galho de arvore silvestre, aproximou-se do nssso grupo e mirou com curiosidade o instrumento que acabavamos de instalar.

Tinha a physionomia franca e serena dos que já não soffrem mais os abalos das paixões do mundo e uma larga barba branca emmoldurava-lse o rosto. Descalço, os seus pés amassavam a areia molhada da praia, onde as aguas do canal vinham rolar as conchas. Um velho chapéo desabado, surrado pelo impiedoso passar das honras, cobria da chuva a cabeça onde os cabellos brancos desguedealhados e incultos medravam em mechass selvagens e rebeldes.



Cobria-lhe o peito uma pobre camisa de zephir listado, desbotada pelo tempo, e um largo cinto de couro afivelava-lhe á cintura as calças sovadas, que lhe doara algum ricoço da terra por piedade e para desfazer-se de um terno já imprestavel, tão certo é que na esmola ha muitas vezes utilidade para quem a faz e não poucas inutilidades para quem a recebe.

Durante algum tempo olhou-nos em silencio, considerou largamente o velho "Benjamim Constant" que, em viagem de instrucção de guardias-marinha viera fundear nas aguas do canal, e abriu um sorriso bom na sua face rude:

— "Seu" tenente — disse-me levando a mão tremula ao chapéo sovado — vossa senhoria me desculpe, mas eu não posso ver um navio de guerra sem perguntar como vae a vida de marinha.

Olhamol-o com curiosidade, principalmente porque um guarda-marinha sempre gosta que lhe chamem "tenente".

— O senhor sabe — continuou elle — quem já foi marinheiro nunca mais deixa de ser pelo menos no coração, mesmo muito depois de despir a golla azul.

— Mas você já foi marinheiro?

— Fui sim, meu tenente, mas não conheci nenhum dos navios de hoje. No meu tempo, a marinha não estava tão adeantada. Dizem que agora o marinheiro come de garfo e faca. E' verdade?

Sorrimos, acquiescendo.

— Pois vossa senhoria pode crer que é um grande progresso. Quando eu era marinheiro a "boia" era um feijão tão duro que ficava um dia inteiro de molho e, no fim, quando sahia do fogo, (com licença da palavra) si a gente puzesse o "bruto" numa peça de artilharia elle ainda fazia o papel de metralha.

— Mas ainda assim a vida não era má e a gente fazia o que podia. Depois, como era tempo de guerra...

— Tempo de guerra? Mas quando é que você foi marinheiro?

— Vossa Senhoria me desculpe, mas eu fiz toda a campanha do Paraguay...

Uma subita desconfiança assaltou-nos. Era impossivel que um "veterano" vivesse como indigente, abandonado de todos, num recanto humilde da vasta costa brasileira. Parecia-nos improvavel que a nação inteira ignorasse assim a existencia de um homem que concorreu talvez com o seu sangue e a felicidade de seu lar para que o Brasil fosse respeitado.

Elle sorriu adivinhando a nossa desconfiança. E calmo, fitando-nos com os olhos serenos, continuou:

— Vossa Senhoria pode crer. Eu era chefe de peça do rodizio de pópa, a boreste da fragata "Amazonas"...

— Então você esteve com Barroso na batalha do Riachuelo? — inquirimos entre incredulos e ironicos.

— Estive sim senhor; até por signal que na vespera da batalha o commandante Brito da "Amazonas" me mandou dar vinte e cinco chibatadas porque eu fui lavar roupa em terra e perdi o escaler de volta. No dia da batalha ali por volta das nove horas, quando a baldeação estava acabada, eu tinha ido tirar uma cachimbada no castello, quando a "Mearim" içou o signal de "Inimigo á vista". Eu fui pra minha peça e nem vi mais nada até o fim a não ser fogo e fumo e não senti outro cheiro a não ser o de polvora. Do meu lado cahiu muita gente, seu tenente, e eu mesmo acabei cahindo, com um "balaço" que me desmontou o queixo.

E levantando a larga barba o velho mostrou-nos um horrivel ferimento que lhe arrancara um pedaço da face.

Um grande sentimento de respeito invadia-nos, substituindo a incredulidade de ha pouco.

Ao mesmo tempo admiravamos aquelle velho maltrapilho, que, com palavras simples falava dos heróes e com gestos humildes descobria cicatrizes, que o deviam marcar com um semi-deus aos olhos da Patria.

— Só vim a saber que vencemos no dia seguinte — continuou elle — quando voltei a mim, e o almirante Barroso, na enfermaria cheia, passava em revista os feridos depois de ter prestado as ultimas honras aos mortos. Quando o almirante chegou junto a mim, eu quiz fazer-lhe a continencia mas não tive forças. Elle sorriu-me e disse: "Trate de ficar bom, que o Brasil precisa de homens como você". O commandante Brito, que o acompa-

nhava, o mesmo que me mandara dar aquellas vinte e cinco chibatadas da vespera, apertou-me a mão sem dizer nada. Era um homem justo!...

Uma grande commoção fazia-nos agora ouvir attentamente as palavras do veterano. Parecia-nos que entravamos em contacto directo com todos os vultos heroicos, cuja memoria é o grande patrimonio da posteridade. O velho andrajoso e rude condensava para nós todo um passado glorioso, que resuscitava de repente para os olhos extaticos da geração presente. E aquelle homem que inconscientemente nos dava uma alta lição de patriotismo e que não sabia distinguir na justiça de seu commandante as vinte e cinco chibatadas de um dia, do commovido aperto de mão do outro, cresceia aos nossos olhos como uma figura de lenda, que se evoca nas horas sagradas em que o espirito da Patria nos toca.

— Fiz toda a campanha do Paraguay — continuou elle — e fui condecorado varias vezes...

E abrindo o largo peito mostrou-nos as marcas indeleveis de innumerables cicatrizes, que se cruzavam, ramificavam, repetiam, numa gloriosa tatuagem rosada.

— Isso aqui é quasi um mappa, seu tenente, — ajuntou com uma pontinha de orgulho — olhe: aqui, esta grande, é Humaytá; essas outras aqui são de Curupaity; si a gente procurar bem encontra quasi todo o caminho

feito pela Esquadra Brasileira...

Era o seu grande orgulho ter sido ferido, marcado para sempre naquellas imorredouras paginas da Historia. Podia ufanar-se das "condecorações" ganhas ao lado de Barroso e Inhauma, enquanto em outros navios, outros muito ignorados como elle e como elle humildes, cahiam tambem feridos ou mortos pela gloria do Brasil.

O que não nos explicavam era o esquecimento em que vivia um legitimo representante daquella grande semelheira de heróes:

— E a nação não lhe deu uma pensão? — inquirimos.

— Não senhor, seu tenente. Uma vez me arranjaram um lugar num asylo de invalidos da patria, mase eu não quiz, não, senhor.

Olhamol-o admirados, e elle continuou:

— Eu fui até o Rio de Janeiro, que o prefeito daqui arranhou passagem, mas quando cheguei no tal asylo quiseram vestir-me de kaki. Eu disse que era marinheiro e farda só vestia a da marinha. Elles foram e disseram que era do Regulamento. Eu então disse que não abandonava a minha gola azul e voltei para cá. Aqui tenho um sítiosinho lá no morro, com uma casinha de sapê. Todo o mundo gosta de mim, que, graças a Deus! nunca fiz mal a ninguem, e aquelles que matei no Paraguay sabem muito bem que eu não lhes tinha odio e que a culpa



Flotilha de submersíveis



não era nossa, si nos encontravamos pela primeira vez cada um atraz do seu canhão...

— Então está satisfento?

— Lá isto estou, seu tenente. Tenho saudades da marinha, quando vejo passar um navio de guerra como o seu, mas hoje está tudo muito adiantado e eu não podia mais ser marinheiro...

Derepente parou com uma duvida no olhar. Approximou-se mais de nós e muito baixo, como a temer que suas palavras se perdessem, nos perguntou:

— Vossa senhoria me desculpe a pergunta, mas si houvesse novamente o "Riachuelo" o senhor pensa que o Brasil ganhava de novo?

Sorrimos com a idéa:

— Cremos que quando o Brasil precisar, cada um desses marujos que andam por ahi a folgar sem pensar siquer na possibilidade de uma guerra, ha de fazer o seu dever, como você o fez sempre, heroicamente, simplesmente, sem hesitações.

— Então sim... — concordou elle com a sinceridade rude dos humildes, que não emprestam ás palavras tanto valor quanto lhe dá o dicionario.

Depois, com o largo chapéu surrado na mão, pediu-nas licença para ir embora, almoçar.

A chuva passara.

Fizemos questão de tirar-lhe o retrato e conhecer-lhe o nome. Accedeu. O retrato ahi vae para que fique nas paginas da "Galera" o vulto bom de um homem simples, que derramou o generoso sangue pela Patria varias vezes. O nome rabisquei-o eu nas costas de uma caderneta de topographia, guardei-o algum tempo, e depois perdi-o irremediavelmente... Não importa. Elle será assim o "nosso marinheiro desconhecido".

Antes do "Benjamin Constant" partir, arranjamos-lhe um "semestre" completo e uma subscrição entre os guardas-marinha deu-lhe algum dinheiro, que elle aceitou sem corar porque sabia que nos entristeceria si recusasse.

Ficou lá na velha ponte tosca a nos dizer adeus com o chapéu surrado, emquanto a galera deslisava calmamente pelo canal, rumo ao mar largo, cujas brisas fortes elle não sentiria mais roçar-lhe a larga barba branca. Era a ultima vez que o veriamos talvez e nunca mais contemplariamos aquelle vulto simples de heroe, que acompanhára Barroso...

*
* *

Cinco annos depois de tel-o encontrado, por uma manhã chuvosa, numa praia silenciosa e triste, já deve ter desaparecido do meio dos vivos e dorme o somno socegado dos justos num recanto ermo daquelle cemiterio de Villa-Bella, lançado encosta acima sob o sereno olhar de uma igreja, em frente ao mar, que se estende sem limites para alem dos Alcatrazes...

Na minha recordação elle vive porém. Não dessa vida ephemera das figuras que nos falam dos sentidos nos espectaculos multifommes das viagens, mas com a força e a nitidez de um symbolo.

Symbolo desse heroismo obscuro, que fez a grandeza do Brasil, e do qual a patria espera sempre alguma cousa e que em troca nada exige da patria.

Esqueci-lhe o nome rabiscado ás pressas nas costas de uma caderneta de topographia. Do anonymato em que o deixei, o seu vulto surge porém muito mais nitido, muito mais consideravel.

Parece-me que nelle se condensam todos esses anonymos servidores da patria, que amargaram na indigencia o heroismo sublime de se deixarem esquecer do Brasil. Da legião de mutilados, que a guerra deshumana atirou para ahi aos tropeços da sorte, incapazes na sua maioria de reatar a vida calma, a que os vier roubar a fatalidade, nenhum protesto, nenhum gemido veio acordar o indifferentismo dos homens. Menos felizes que os companheiros que encontraram na morte em pleno fragor da batalha a apothose digna de seu valor, esses semeadores de glorias nos terrenos que fertilizaram com o proprio sangue, estes creadores de epopéas nas ondas que tingiram de rubro, tiveram de continuar a ser heroicos, muito mais heroicos talvez deante do esquecimento da patria, do que deante das boccas de fogo, por onde o inimigo escarrava a sanguinaria metralha dos combates...

Tinha mais credenciaes que qualquer outro para vir exigir o seu direito de ser acolhido á mesa, que o coração da patria preparou para seus filhos dilectos. Não precisava de advogado. Bastava-lhe abrir a humilde camisa de zephir para offuscar o mais indifferente aeropago sob o fulgor das cicatrizes que lhe retalhavam o peito Nada disso fez. E quando lhe quizeram dar um asylo, onde desaparecem sem incommodar mais as administrações os obscuros heroes de nossa historia, preferiu continuar a viver na sua miseria luminosa, mas não aceitou a esmola da patria, porque lhe impedia de continuar a usar a golla azul de marinheiro, que elle manchára de sangue, de bom sangue brasileiro, ao lado de Barroso!

Viveu esquecido como heroe e como heroe deve de da naquelle recanto da vasta costa brasileira! E, quando em contacto com a geração que passa, olhando o "Benjamin Constant", que pousara o seu vôo incerto no remanso do canal, não tinha nos labios queoxas amargas para o esquecimento dos homens. Entusiasmava-se ainda com aquella marinha que fôra a sua, que ainda era e que sempre seria a sua, porque a marinha do Brasil é muito menos constituida por navios e guarnições do que pelas tradições de suas glorias, pelo vulto de seus heroes.

Deante de nós, humilhava-nos com a sua attitude respeitosa, de chapéu na mão, tratando-nos com a mesma differencia e carinho, que devia usar para com os officiaes que o conduziram á victoria.

Viveu assim muitos annos e quem sabe si viverá aindemendigando o pão de cada dia!

Infelizmente não podemos dizer como quizeramos: os heroes são tantos no Brasil, que alguns vivem da caridade publica...

O. C.

MACHINAS

O coração é a machina propul-
sora dos destinos humanos.

Do seu poema succinto "Combu-fões e Frigorias"
(Diogenes Simplitius, o
nevropatha).



Eu não passo, na vida, de um motor,
Ou de machina uma installação,
Que se move do affecto com o vapor
Ou com a simples fumaça da illusão.

O centro do conjucto é o coração
Onde trabalha o embolo do amor
Que ao eixo do destino rotação
Dá, do ideal, pelo connector.

E nas horas que falta combustivel
P'ra mover a pequena alternativa,
Que é o meu coração incorregivel,

Eu não deixo perder velocidade,
Pois conservo a divina força viva
Pelo eterno volante da saudade.

~ ~ PEDRO SIRI ~ ~



UMA das circunstancias do voo do commandante Byrd que mais surpreendeu o publico, foi a impossibilidade em que se acharam os aviadores, depois da soberba travessia do Atlantico, de reconhecer não só o campo de aterrissagem mas ainda a posição de Paris, não obstante haver a bordo um *apparelho radiotelegraphico* com o qual podiam pedir indicações ás numerosas estações francezas.

Byrd se perdeu na nevoa como, com muito menos graves consequencias, occorreu tambem a Chamberlain e Levine quasi ao terminar o voo Nova York-Berlim. E exemplos eguaes a esses encontramos a cada passo.

Até bem pouco tempo os navios se achavam em condições analogas. Envolvidos pela cerração, elles caminhavam ás apalpadelas pelo oceano, sempre porem muito melhor do que os aviões

Hoje o problema para os navios já foi resolvido por intermedio da radiogoniometria, ramo de radiotelegraphia cujo objectivo é determinar a direcção de uma estação rediotransmissora.

Apezar de relativamente recente, esta nova applicação da radio alcançou um notavel gráo de perfeição, de tal forma a permittir uma approximação de mais ou menos um gráo no calculo da direcção da estação transmissora. O *apparelho* de Byrd, por exemplo, foi radiogoniometrado do transatlantico "Paris" em pleno oceano. O *dres* que possuem um *apparelho receptor* e utilizam um principio da radiogoniometria é simples. Todos os *amaquadores*, sabem que o quadro não recebe com a mesma intensidade em todas as direcções. Basta gyrrar o quadro que possuem um *apparelho receptor* e utilizam um *recebida* com uma intensidade maxima ou minima, para se conhecer a direcção daquella estação. Pois bem, o radiogoniometro não é mais do que um quadro aperfeçoado.

Um transatlantico que se encontre na Mancha, por exemplo, obtendo signaes das estações de Quessand, na Bretanha, e de Land's End, na Cornovalha, terá determinada a sua posição com a intersecção das duas direcções transportadas com precisão para a carta.

Para facilitar aos navios o uso de radiogoniometros em terra. O avião pedirá a essas estações fundadas na França, na Inglaterra e nos Estados Unidos, em lugares proprios para attender á navegação, estações transmissoras automaticas que funcionam quando a neblina é densa.

Entretanto, ainda não foi possivel a instalação de radiogoniometros nos aviões.

Se Byrd pudesse determinar a sua posição com os signaes que recebia das estações de Le Bourget e Villacoublay, com grande facilidade elle iria aterrar num desses campos.

Mas para os aviões o problema não é tão simples como para os navios. A bordo dos aviões a radio, especialmente a radiogoniometria, encontrou um perigoso inimigo que até hoje não foi vencido: as scentelhas dos motores. Cada scentelha produz ondas tão fortes que chegam mesmo a impedir a recepção, pela interferencia. Até hoje os estudiosos do assumpto não conseguiram dar uma solução

Esta explicação satisfará a curiosidade do publico que não comprehendia como se havia perdido o "America" mesmo tendo a bordo um *apparelho radiotelegraphico*, quando quasi haviam chegado ao céu de Paris.

Pensa-se agora em resolver a difficuldade da scentelha produzida pelas velas dos motores, instalando radiogoniometros em terra. O avião pedirá a essas estações radiogoniometras e mtterra. O avião pedirá a essas estações radiogoniometras simplesmente para transmittir ás principaes estações de radio, os dados que obtiver e dessas ultimas seriam facil enviar ao avião a sua posição. Já existe na Inglaterra uma rede desse genero e que presta excellentes serviços aos *apparelhos* da linha Paris-Londres.

Assim, em dois minutos apenas e na mais densa cerração, o avião póde saber a sua posição.

YOLE

(De uma revista italiana gentilmente mandada pelo Commandante Graça Aranha).



Representantes exclusivos

de

CARL ZEISS, JENA & GOERZ-BERLIN



Microscopios - Binoculos - Theodolitos - Telescopios - Pharóes

Apparelhos de illuminação para todos os fins: para diques, navios, escriptorios, armazens, fortalezas, hospitaes, laboratorios, etc.

"BOSCO



UNITAS"

BROCAS ESPECIAES de aço rapido, de qualidade insuperavel

RIO DE JANEIRO
Rua S. Pedro, 36

SÃO PAULO
Rua 15 Novembro, 29

B. STERNBERG & CIA.



A ANNO esportivo em 1927 foi de um raro brilhantismo para as côres da Escola Naval. E se o foi pela nosa bella figura nos Campeonatos Academicos, onde nos classificamos em primeiro logar em natção, water-polo e em 3.º em volleyball, basket-ball, atletismo e remo, não o foi menos pelo facto significativo de nelles tomarmos parte, o que já se não verificava havia muito, embora contra o desejo dos aspirantes.

Não é somente devido ao nosso comparecimento a esses certamens que o anno esportivo foi brilhante. As competições internas, entre annos, foram disputadas com ardor e foram sem duvida, um bom alicerce para a nossa representação academica.

Vejamos ordenadamente o que foram esses campeonatos:

VOLLEY-BALL

Foi a primeira vez que se disputou esse campeonato na Escola Naval. Teve como vencedor a representação do 1.º anno.

A victoria foi merecida, devido a grande assiduidade nos treinos e maior ardor no decorrer da prova final e a pouca disciplina do 3.º anno (sua mais forte competidora durante o jogo).

O 4.º anno que pôderia fazer boa figura nesse campeonato, não o fez tão somente pelo desprezo de seu preparo physico.

A actuação do 3.º anno foi muito boa, cabendo-lhe o 2.º logar.

Jogadores:

4.º anno: Americo dos Reis — Duque Estrada — D'Orsy — Augusto Fernandes — Burlamaqui — Salva.

3.º anno: Isaac Cunha — Murillo Silva — Dario Azambuja — Carlos Guidão — Luiz Souto — Kahl Filho — Quintanilha dos Santos — Oliveira Junior.

2.º anno: Silveira Lobo — Moraes Filho — Jurandyr Chagas — Lauro Ereitas — Francisco da Silva — Guarany e Arrochelas.

1.º anno — Jayme Guimarães — Amarillo Teixeira — Carlos Souto — Shall Serpa — Moura Diniz — Hardman e Silva Gomes.

JOGOS E RESULTADOS

Em 22 de Setembro: 1.º e 3.º

Sets	
1.º — 1.º anno	15 e 6
2.º — 3.º anno	15 x 12
3.º — 3.º anno	15 x 12

Em 23 de Setembro: 2.º x 4.º

Sets	
1.º — 2.º anno	15 x 6
2.º — 2.º anno	15 x 9

Em 26 de Setembro: 1.º x 4.º

Sets	
1.º — 1.º anno	15 x 7
2.º — 1.º anno	15 x 3

Em 28 de Setembro: 2.º x 3.º

Sets	
1.º — 3.º anno	15 x 7
2.º — 3.º anno	15 x 7

Em 29 de Setembro: 1.º x 2.º

Sets	
1.º — 1.º anno	15 x 11
2.º — 1.º anno	15 x 13

Em 30 de Setembro: 3.º x 4.º

Sets	
1.º — 3.º anno	15 x 2
2.º — 4.º anno	15 x 8
3.º — 3.º anno	15 x 7

Classificação final

1.º logar: 1.º anno	6 pontos
2.º logar: 3.º anno	4 pontos
3.º logar: 2.º anno	2 pontos
4.º logar: 4.º anno	0 pontos

REMO

(Em 25 de Setembro). Taça Alarico P. de Castro — Escaleres a 12, typo Marinha. — 2.000 metros — Enseada de Botafogo.

Coube ao 1.º anno a victoria. Era favorito o 3.º anno, possuidor de uma guarnição constituída de veteranos no remo.

A guarnição do 1.º anno se apresentou muito mais treinado que a do 3.º, pois se não fosse o cansaço que se apoderou da guarnição veterana nos ultimos 500 metros ella pôderia ter tirado a differença que se verificou na sahida.

Aos "calouros" os nossos parabens.

Resultado:

1.º logar: — 1.º anno.
2.º logar — 3.º anno.
3.º logar — 2.º anno.
Medalhas de prata e bronze.

ATHLETISMO

Pela 3.ª vez consecutivamente a turma do 3.º anno levantou o campeonato de atletismo, adquirindo desse modo definitivamente o bronze "Tenente Americano Freire", que se achava em seu poder havia dois annos.

O 2.º anno, dispondo somente de 17 elementos, contra 33 do 1.º e 31 do 3.º conseguiu um brilhante 2.º logar, resultado de seus esforços nos treinos.

Provas finais:

1.º — 110m. barreiras:
1.º Haroldo Costa (3.º anno).
2.º Americo dos Reis (4.º anno)
3.º Agenor Santos. (2.º anno).



Si

- "Si és capaz de conservar a serenidade e o sangue frio quando todos em redor de ti, perdem a cabeça e te accusam de perda tua: (perder a tua).
 - Si podes conservar a confiança em ti mesmo quando todos duvidam de ti, - e ao mesmo tempo tomar em consideração essa desconfiança;
 - Si tens a força de esperar longamente sem te cansares de esperar;
 - Si sendo atacado com mentiras, não te defendes com mentiras;
 - Si sendo odiado, não odeias os teus inimigos; e si assim procedendo não fazes praça de muita virtude ou de muita sabedoria;
 - Si tu podes sonhar e não permittes que o sonho te domine;
 - Si tu podes pensar e não te contentas de fazer o pensamento o fim da tua vida;
 - Si encontrando o Triumpho e a Desgraça és capaz de encarar com o mesmo animo esses dois impostores;
 - Si tens alma para ouvir a verdade que proferiste falseada por malandro que com ella procuram enredar os tolos;
 - Si tens coragem para ver despedaçarem-se as cousas que mais - amas, e ainda para juntar os destroços e reconstruir, com instrumentos imperfeitos o que dellas restar;
 - Si és capaz de amontoar os teus bens todos, - jogar-os num - lance de "cunha ou corôa" - perdel-os e, depois recommear a tua vida - sem jamais dizer palavra sobre a perda;
 - Si és capaz de obrigar teu coração, teus nervos, teus muscylos a te obderem, ainda quando estiverem completamente exhaustos, - e de perseverar na tarefa iniciada quando já nada mais em ti existir senão a tua vontade que manda proseguir!
 - Si tu podes estar entre as multidões sem perder a tua personalidade e caminhar de par com Reis sem perder a noção da humanidade - commum;
 - Si todos os homens confiam e esperam em ti, embora não confiem cegamente;
 - Si nenhum inimigo, nenhum carinhoso amigo te pôde causar damno;
 - Si és capaz de encher cada inexoravel minuto com sessenta segundos de trabalho acabado;
- então a Terra será tua, com tudo o que ella encerra, e o que é mais, serás um Homem, tu, meu filho!"

Rudyard Kipling

DISCURSO

Pronunciado na festa que os aspirantes ofereceram aos cadetes

Meus distinctos camaradas:

Não podia mesmo deixar de ser eu quem vos enviasse neste instante as boas vindas e os saudaes. Tudo por causa de uma velha praxe que ora imito da vida militar: confiar-se ao mais moderno missão difficil e arriscada, que em geral ninguem quer. Mas no caso presente, substituindo os valores, faço aquelle — mais moderno igual a — mais humilde, para poder resolver a equação.

De outro lado, ninguem como eu se sentiria mais honrado de tão alçada tarefa, nem outro que não eu se investiria com mais propriedade no papel de traço de ligação entre o Exercito e a Marinha. Simplesmente por que o meu berço de armas foi uma de vossas casas — o Collegio Militar, onde, no tempo do severo Costallat, typo perfeito de homem, de soldado e de mentor, emplumei asas para um vôo que, mercê de Deus, não se elevou muito alto.

Estaes vendo, pois, que já vesti a vossa farda, já usei com vaidade o vosso emblema, já servi sob as ordens de vossos chefes, já accorri lesto e confiante a chamada das vossas bandas marciaes. Dessa era, ainda conservo, num preito de infinita saudade, a minha indumentaria de soldado, implume: guardo no meu armario, a sete chaves, bem juntinhas, confundindo-se no mesmo abraço fraternal e sincero, a minha primeira farda de aspirante e a minha ultima farda de cadete.

Cadete, suba! — de Major do Collegio Militar, com todos aquelles galões dourados que depois se trocaram por uma estrella de prata, brilhante e firme no fundo escuro de uma manga de dolman. Foi um rebaixamento e uma promoção.

Pois, lá estão ellas, crede. E quanta recordação me trazem dos meus dezaseis annos de embryonaria responsabilidade! Hoje evito abrir aquelle armario onde as minhas fardetas se conservam no silencio e na resignação. Porque sempre que as vejo — não vos espante o exagero no meu sentimentalismo — sempre que as contemplo, hão de-me cair dos olhos aquellas mesmas lagrimas de que já en-ferrujavam a lamina da espada do velho dom Martinho de Aguiar, no poema excelso de Thomás Ribeiro.

Lá estão ellas. Naturalmente tanto tempo juntas na sombra e na tranquillidade, hão de conservar, hão de trocar idéas, cimentaram talvez uma amizade indissolúvel, á força de acordar e adormecer todo o dia no mesmo guarda-roupa como prisioneiros no mesmo carcer. E por certo, terão se divertido á larga nesse intercambio de impressões, porque ambas, senhoras e senhores, aqui vos digo muito a puridade, tomaram parte em muita falcatrua cuja lembrança ainda enrubece as faces do seu proprietario. Mas é provavel que nesse desfiar de confidencias, ambas se perdõem, ambas se absolvam, levando em conta os verdes annos que ellas encobriam e a inconsciencia do coração que ellas guardavam. O aspirante e o major daquelle tempo não merecem condemnação, tanto dahi por diante, se aggravaram os peccados do velho capitão-tenente...

Mas, tornemos ao que para nós representaes, filhos do glorioso Exercito Brasileiro, e ao estreito amplexo que sempre nos uniu no alongado decurso da historia.

Sabeis tão bem como eu, ou talvez melhor, graças ao freseor da vossa memoria que, ramos do mesmo tronco sempre agitámos sobre nossa terra os ventos sadios do patriotismo, toda a vez que ella, mãe amantissima, nos con-gregou no seu regaço em momentos de duvida e afflicção. Mesmo antes da maior guerra que tivemos, para não re-portal a nossa acção conjunta aos prelios da Independencia, começareis por ver dois dos vossos — Bellegarde e Villagran Cabrita, e dois dos nossos — Soares Pinto e Caminada, organizando, instruindo, preparando o Exercito e a Marinha do mesmo povo que dez annos depois — ironia da sorte — armado e aguerrido, se voltava contra nós.

Em seguida, a cruenta peleja de cinco annos que tarja de luto e dôr as paginas da nossa historia militar e naval. Por que as mesmas lagrimas que choravam Porto Carrero lamentaram Balduino de Aguiar, logo no inicio das hostilidades, ao mesmo dia em que o abnegado Antonio João escreveu com a tinta rubra das suas arterias o grandioso portico da guerra: "Sei que morro, mas o meu sangue e o de meus companheiros servirá de protesto solemne contra a invasão do solo de minha patria."

Os mesmos olhos afflictos na jornada cruel de Riachuelo, pratearam Greenhalgh e Pedro Affonso; e os mesmos louros de victoria que coroaram a frente de Barroso e Tamandaré ornaram a memoria de Osorio e Caxias.

A Riachuelo responde Tuyuty reclamando para os seus heróes as mesmas bençãos e as mesmas litánias. E se contaes, entre familias illustres na heraldica de vossas armas, os Fonseca e os Menna Barreto, nós contamos entre outros os Barros, donde saíram Inhauma e seu filho o heroico Maris e Barros, o denodado Leão de Paysandu'.

Isso foi na guerra. Em plena paz, toda a vida cultuámos de commum accordo, ás mesmas divindades. Uma vez ou outra se nos toldaram os horizontes de ciuadas e desconfianças. Culpa nossa? Jámais. Culpa de paixões partidarias que sempre offuscaram o fulgor das nossas fardas e maçularam o esplendor das nossas insignias; mas, felizmente sem desdouro para nós. E' o que acontece em toda parte do mundo e nunca passa de ephemera contenda entre irmãos. Demonstra, apenas, muito brio e muita fé patriótica, prova á fartura que debaixo de cada uniforme pulsa com força um coração de homem e que ainda perdura no nosso meio, apesar dos pesares, esse vistoso "panache" de fidalguia e impotencia que chegava a tornar ridiculos de tanta arrogancia militar os impetuosos.

...cadets de Gascogne
du Carbon de Castel Jaloux.

Cadetes e mariscos sempre se deram muito bem, através de apparente rivalidade collectiva. Essencialmente collectiva, como o reflexo de um phenomeno que jámais se deverá apagar do dominio das armas: o velho, o rijo, o impenetravel espirito de classe. Velemos por elle, vestaes



do fogo sagrado que ainda não se extinguiu dos nossos peitos. Sem elle ruirá por terra qualquer tentativa de architectura patria. Velemos igualmente pelo desvanecido prestigio da farda — aquelle intangivel prestigio dos boques dourados que, ao surgir numa festa uma legião de cadetes e mariscos, o pobre paisano era exilado do convivio das moças para um soturno vão de janella, e só dansava por honra da firma, ou quando sobrava um par, um dessas mocinhas muito sympathicas muito boasinhas mas verdadeiras negações para a dansa. E quereis mais retumbante prestigio do que esse que se conquista por suffragio feminino? Nem nas artes, nem nas sciencias, nem na diplomacia, nem na guerra.

Mythologicamente, já que enveredamos pelo assumpto, Marte, Venus e Neptuno sempre andaram de mãos dadas, quando não se empenharam ás turras. Força das circumstancias, havia occasiões em que Venus preferia Neptuno, com saudade talvez da concha em que nasceu; mas em muitas outras é notorio que a deusa da belleza antes quisesse a Marte. Causa principal e fortissima das formidaveis discordias de então.

Hoje o prestigio da farda serenou. E aquelles deuses homericos que outrora presidiram os destinos dos homens, parece que hoje foram muito commodamente substituidos por um Cupido de calças largas, filho de pai rico e possuidor de uma baratinha veloz e convidativa.

Destarte, a velha escola da Praia Vermelha, o invicto baluarte da Republica, equivalia á Escola Naval de Saldaña da Gama.

Em todo caso, é tão viril e tão solida a construcção do templo que os nossos maiores fundaram para mansão do nosso culto, que ainda nos tempos que correm pertencer ao Exercito e a Marinha é carta de recommendação timbrada de um brazão de nobreza.

Isso que hoje estaes fazendo, cadetes e mariscos — essa amistosa celebração cujo character de singelo festival mal lhe encobre o cunho de fraternal cordialidade — é o que deveis fazer de quando em quando, nos intervallos dos vossos affazeres como irmãos que ao cabo de uma jornada de labor e fadiga vão repousar no agape paterno consolidando virtudes e compensando fraquezas pela força da união.

Existiu ha tres seculos um prelado, Frei Vicente do Salvador, o primeiro que no nosso Brasil cuidou de his-

toria que, referindo-se aos marujos de nascença, arranhadores do litoral, apodava-os de caranguejos, mais amigos das praias do mar que os desvãos sertanejos onde ha muito que explorar. Preferia o sabio frade que elles fossem latús, e guardando a sua toca, vigiassem as fronteiras.

Ora ahí está, sem querer o erudito avô da nossa Chronica a indicar o papel que nos compete. Seremos nós do mar os caranguejos, entretidos com as cousas maritimas, de olhos postos no horizonte longinquo, de onde póde surgir a esphinge dos sobresaltos nacionaes. Quanto á vós, meus amaveis e operosos latús, conservai a missão de velar pela terra, amada de Santa Cruz, que é por si tão grandiosa e fecunda. Da harmonia das nossas ambições irromperá por fim o almejado nirvana do progresso. E á sombra delle, poderemos confiar tranquillamente, preparando a guerra, se quizermos a paz.

Ancoras e castellos deverão sempre se entrelaçar como élos da cadeia magica que contorna o edificio da nação. No turbilhão dos ultimos acontecimentos, resta um symbolo que é todo amor, arrojo e luz.

Contaes dentre os vossos aviadores alguns que estrearam os seus conhecimentos ao tirocinio da aviação naval. De aves marinhas que á foram, cedo se transformaram em condores para poder subir, galgar as nuvens e de lá contemplar o vulto immenso do Gigante que dorme, mas que um dia despertará quando as nossas duas vozes vibrarem em unisono no mesmo — alerta! de redempção.

Somos, portanto, sentinelas da patria. Fortaleçamos por amor della. E uma vez mais nos encontraremos unidos e fortes — e sempre irmãos, numa alliança imperrecivel, sob o mesmo céu, sob o mesmo ideal, sob a mesma bandeira, repartindo pela nossa salvaguarda como pastores celestiaes, as cinco ovelhas do Cruzeiro. E quem se emprega na defesa de uma constellação, meus amigos e irmãos, nasce embora na terra, tem seu destino esculpido no céu. De outro modo não se explica o amor brasileiro pelas asas — asas do engenho latino que se aventuram ás atrevidas escaladas do Além.

Eu vos saúdo, bravos camaradas.

Deixai, portanto, que, muito mais antigo que vós outros, vos envie afinal, arrancada do peito, a minha voz de commando:

— Em continencia — apresentar corações!
Escola Naval, 2 de Outubro de 1927.



Aspirantes em exercicios de escoleres

ESSE ADORES E ESSE ADIOS

O nosso particular amigo Pinto tem a mania, aliás louvável, de ser socio de todos os clubs do Rio. Realmente elle é socio do "Bisonho de Laranjeiras", do "Recreio dos Navegantes Fluviaes", do "Sport Club Sapopemba" por onde disputa... ping-pong, etc. Além desses, porém na sua sede interminavel, elle "saca" que ainda é socio de outros, como o fez no ultimo chá-dançante da Escola.

Conversava elle com uma melindrosa e até o momento em que paramos a seu lado elle já era socio athleta do "Fluminense", "Flamengo" e "Icarahy".

Não havia club que a pequena citasse que elle não respondesse impertubavel na sua guarda de "sacador" eficiente:

— Também sou socio d'elle. Socio athleta.

Foi então que a joven, maliciosa, citou logo em seguida de dois dos quaes elle também era athleta:

— Não sympathisa com o Dog-Club?

E elle esborrachando-se:

— Muíto. Estou até com proposta...

E emphatico arrematou:

— Para socio athleta.

* * *

Estavamos a 15 de Novembro em plena Avenida, num grupo de aspirantes, assistindo os festejos commemorativos á proclamação da Republica.

O blóco compunha-se do Walfrido, Altamiro, Lauro, Souto, Camara e Burlamaqui.

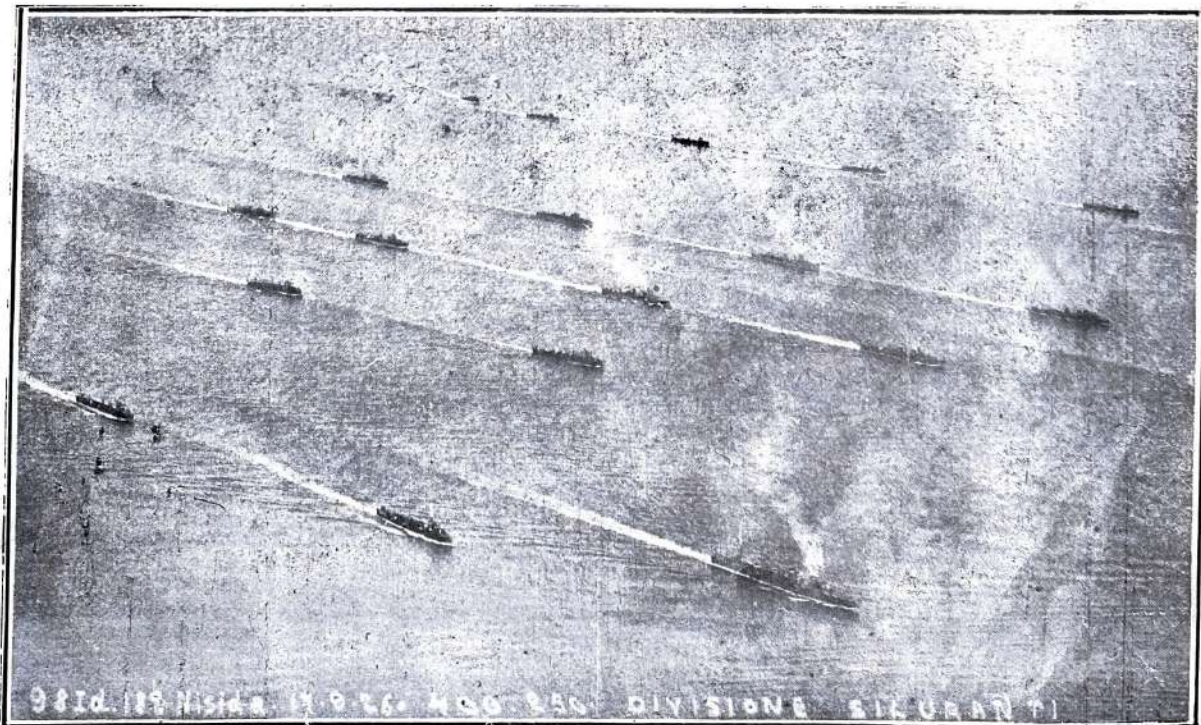
Achavamo-nos pensativos num recolhimento profundo, numa duvida cruel sobre o futuro dessa Republica, quando se agrega ao grupo um major de engenharia, amigo e collega do Camara desde o Collegio Militar.

A conversa continuou sobre o futuro do Brasil e foi então que o official, sem guardar conveniencias sobre os segredo alheios, se externou lastimoso, abraçand o Camara;

— Amigo, confessa, não era esta a Republica que sonhámos em nossa mocidade!...

O "amigo" desfalleceu de raiva.

* * *





O nosso ajudante é um dos mais assíduos frequentadores da piscina da Escola. Acompanham-no sempre os seus filhinhos.

A primeira vez que ellas lá foram o ajudante atirou-se nagua, no que foi seguido por 2 do grupo.

Ao fim de 15 minutos de natação foi com pasmo que elle verificou que um de seus filhos, o "Benja", continuava firme sem cair nagua.

"Benja" venha nada, menino.

Qual o que. O gury continuava "plantado" na borda, visivelmente inquieto.

A novo convite do pae o menino tremulo, apontando para um corpo que se movia dentro da agua, exclamou:

— Não! Um bôto! Um bôto!

Todos olhavam para o lugar indicado. Qual bôto, qual nada. Era o Azeredo que com uma casquete preta treinava para o Campeonato Academico.

*
* *

"Tout passe, tout casse, tout lasse... et tout se remplace".

Sabedoria popular e verdadeira..

Ha certos habitos, usos e modas que depois de termos achado impertinentes, ridiculos até, acabamos sendo seus fervorosos adeptos.

Assim é que póde ser que ainda eu venha a usar costeletas, bigode ou guarda-chuvas, antes da decrepitude, mas positivamente acho muito difficil.

O nosso Isaac Cunha ainda ha poucos dias foi victima da ironia de duas interessantes creaturas em plena Avenida.

Estava o rapaz com o semblante triste por alguma causa intima, costeletas ao vento, pleno 15 de Novembro apreciando o entusiasmo popular.

Sua physinomia era uma nota destoante da alegria geral reinante.

Foi quando passaram as duas jovens por elle e com uma irreverencia calculada encararam-no esboçando um sorriso de goso pela desgraça alheia. E dialogaram:

— Elle é conservador.

— Como sabes?

E uma explicou á outra:

— Hoje é o dia da Republica. Elle está visivelmente contrariado... Tem habitos antigos....

E com o olhar nas costeletas do rapaz arrematou maliciosamente:

— Positivamente — elle é monarchista!

E sahiram gozando o Isaac, fulo de raiva.

*

* *

O Paredes comprou um branco num belchior da rua Larga, que é uma das preciosidades da Marinha. E' impermeavel, incombustivel, incomburente, etc., etc.

Ha dias elle ia com elle em pleno uso quando alguém commentou:

— Lá vae o Gonos com o branco que amarrota mas não quebra.

— E' mesmo — affirmou um segundo — aquelle branco é como a Verdade.

— ????

— Sim, amigo, PADECE MAS NAO PERECE.

*
* *

Todos nós, sabemos que o Tender Ceará é onde ficam os submarinos. Vivem juntos. Até parece mãe e filhos.

Pois na ultima festa da Escola surge na Ilha uma respeitavel matrona, respeitavel pela idade, pela feiura e pela "tonelagem".

Acompanhando-a vinham tres interessantes creaturas, typo crocodilo do Ganges.

Foi um acontecimento. O Dunham abateu-se para uma, o Azeredo conquistou a 2ª e o Lobo a terceira.

Num dos intervallos das danças ellas se reuniram á "respeitavel" arvore que as fructificou.

Foi então que o Lauro virando-se para o Souto, disse:

— Olha ali aquella senhora.

— Conheces? — perguntou elle.

— E' o tender "Ceará".

E antes que elle falasse:

— E os seus tres submarinos...

Nisso surgiu o Moutinho e lhes disse:

— Ainda falta a mais moça. Ficou em casa.

O Lauro então completou:

— Ah! Então é a Sta. Humaytá!

O jazz tocou um black-bottom e os 3 submarinos entraram em manobras.

O Zé Lima pleteia o commando do 4.º...

*
* *

Recebemos e agradecemos a gentileza dos collegas que nos têm enviado collaborações e dadivas. Aquellas não foram publicadas por falta de tempo e estas serão guardadas carinhosamente.

Eis algumas dellas (livros):

"Como se tornar forte". — Luiz Pimental.

"A cura da fealdade" — Mello Baptista.

"Creanças carecas" — Kahl Filho.

"A aret de agradar pelo sorriso" — Waldiyr Hollanda.

"Crescedor racional" — Chagas Diniz.

"Perfil Grego" — Luiz Souto.

"Nariz de Cleopatra" — Donald Lowndes (poesia).

"Bigode — Symbolo augusto" — Silva Oliveira (poesia)

"General Cabeçadas" — Sylvio Moutinho

"A navalha de Cesar" — Alfredo Moraes Filho.

Dadivas:

Uma camisa Fly-Tox e um lenço Trigo-roxo, do Poggi.

Um sweater com de arrependimento, do Moutinho.

Um collarinho, typo almirantado, do Vampré.

NICK-PANTER

COFEITARIA

PASCHOAL

O TRADICIONAL E MAIS DISTINGTO

- PONTO DE REUNIÃO CARIOCA -

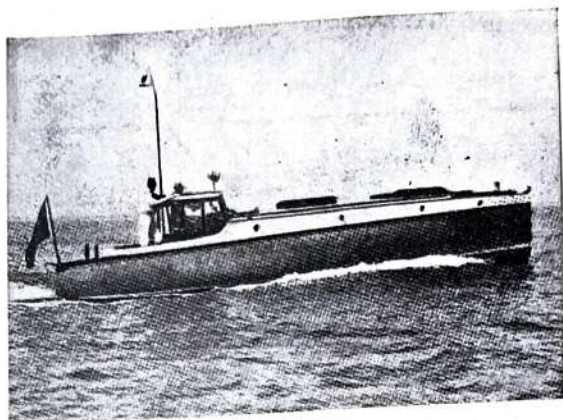
158 - Rua do Ouvidor - 160

RIO DE JANEIRO

THORNYCROFT

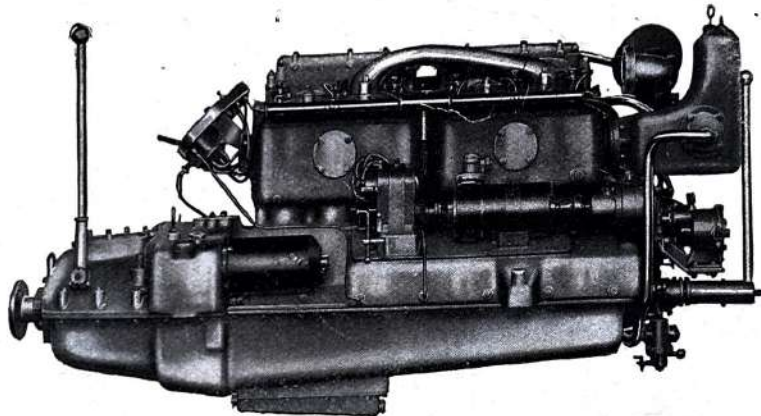
Do BRASIL, S. A.

Lanchas de
alta velocidade,
até 50 nós, pro-
prias para alto
mar



Lanchas para
pequenas pro-
fundidades, cal-
lando desde 20
cms. com carga.

Lancha automovel de 35 pés Velocidade 18 nós



Motor Marítimo Typo RB/6 110 /140 - HP.

O mais recente modelo de motor marítimo THORNYCROFT de grande eficiência e do qual já existem varios exemplares a serviço da Armada Brasileira.

JOHN I. THORNYCROFT & CO. LTD.

Constructores de vasos de guerra de grande velocidade e de caldeiras e outros machinismos para os mesmos. Fornecedores das marinhas de guerra da Grã Bretanha, Brasil, França, Hespanha, Portugal, Argentina, Chile, Estados Unidos, Japão, Sião, Hollanda, etc.

UNICOS AGENTES

THORNYCROFT DO BRASIL, S. A.

Officinas

Filial
11, R. 24 de Maio, S. Paulo
— PHONE: CIDADE 6282 —

102, R. Marquez de Abrantes
— PHONES: B. M. 1730 3277 —

Escritorio

19, Av. Rio Branco - Rio
— PHONE: NORTE 7806 —

MOLHADOS E CEREAE

CASA FUNDADA EM 1852

TEIXEIRA, BORGES & C.

COMMISSARIOS DE CAFÉ E MAIS GENEROS DO PAIZ

Caixa do Correio 294

Endereço Telegraphico: ARIEXIET

Telephones Norte 132 e 3904

110, Rua do Rosario, 112

RIO DE JANEIRO

BANCO PELOTENSE

MATRIZ EM PELOTAS

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Capital subscripto	Rs: 30.000.000\$000
Capital realizado	Rs: 15.000.000\$000
Fundo de reserva	Rs: 20.060.508\$510

FILIAL NO RIO DE JANEIRO
RUA BUENOS AIRES, 37

(ESQUINA DA RUA DA QUITANDA)
(EDIFICIO PROPRIO)

Possúe 74 Filiaes e Agencias nos Estados do RIO GRANDE DO SUL, PARANÁ, MINAS GERAES e ESPIRITO SANTO, neste ultimo em "consortium" com o BANCO DO ESPIRITO SANTO.

Tem uma secção de DEPOSITOS LIMITADOS até Rs. 20.000\$000,
juros de 4 1/2% ao anno, fornecendo talão de cheques ao depositario

Recebe depósitos a juro em CONTAS CORRENTES Á DISPOSIÇÃO, A PRAZO FIXO e COM RETIRADAS SUJEITAS A AVISO PRÉV.O DE 30, 60 e 90 dias. abonando as melhores taxas do mercado.

LIVRARIA FRANCISCO ALVES

PAULO DE AZEVEDO & C. LIVREIROS EDITORES E IMPORTADORES Rua do Ouvidor, 166
RIO DE JANEIRO End. Electr: ALVESIA Caixa Postal n. 658

Filiaes: RUA LIBERO BADARÓ, 129 - S. Paulo — RUA DA BAHIA, 1052 - Bello Horizonte

Desenho de Machinas. Exercícios de desenho á vista, de enho rigoroso, indicações praticas e proporções de diversos órgãos de machinas, tabellas, etc., por Thomaz Bordalo Pinheiro, professor das Escolas Industriais. edição muito melhorada 1 volume enc. em percalina, com 233 figuras no texto, 91 estampas de desenho com diversos exercicios. 11\$000

Nomenclatura de Caldeiras e de Machinas de Vapor. Diversos typos de caldeiras e seus accessorios,apparelhos auxiliares, alimentadores, etc., etc., Nomenclatura de machinas. — Nomenclatura detalhada de machinas de vapor em geral — Machinas terrestres e machinas maritimas, por João do Pinho e A. Lima Santos, demonstrador de machinas da Escola Naval. 2 vols. enc. juntos, com 470 figuras explicativas e muitas estampas especiaes 7\$000

Problemas de Machinas. Problemas dos mais usuaes para a avaliação das superficies e volumes, com applicações de principios de phisica e mechanica, problemas sobre caldeiras, machinas de vapor resistencias de materiaes, etc., por Antonio J. Lima Santos demonstrador de machinas da Escola Naval. 1 vol. enc. com 170 figuras para resoluções de problemas. 8\$000

Construção Naval. Noções geraes. Elementos de geometria descriptiva. Representação das formas do navio. Plano geometrico. Sala de risco, lançamento á casa. Regras de arqueação, etc. Provas dos materiaes de construção e modo de os trabalhar. processos de ligação, zincagem, estanhagem e nickellagem, fabrico de couraças, por Eugenio Estanislau de Barros, engenheiro constructor naval e Ferreira de Freitas, desenhador chefe do Arsenal de Marinha, 2 vols. enc. juntos, em precalina, com 138 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Madeira. Sua descripção, armamentos e accessorios do casco, protecção das carenas, carreiras de construção, meios de reparação dos navios; pelos mesmos autores. 1 vol. enc. em percalina, com 138 fig. no texto e estampas \$

Construção de Navios de Ferro. Descripção e nomenclatura da estrutura do casco propriamente dito. Disposição da couraça do

navio de combate. Conservação dos ravis; pelos mesmos autores 1 vol. enc. em percalina, com 188 figuras de texto. \$

Accessorios de Navios de Ferro. Apparelho de fundear e manobra dos ferrros; Leme; Embarcações; Paioes e alojamentos; Serviço de agua doce e salgada; Ventilação, aquecimento e refrigeração; Instalação do apparelho motor; Instalações relativas á artilharia. 1 vol. enc. em percalina com muitas figuras. 6\$000

Conductor de Machinas. Descripção dos diferentes typos de machinas e caldeiras de vapor, seu funcionamento, regras geraes para a sua condução e conservação; turbinas, sua classificação e descripção, por Carlos Pedrosa Silva, engenheiro machinista naval, edição muito melhorada. 1 vol. enc. em percalina, com 284 figuras, no texto e 19 estampas elucidativas. 6\$000

Manual do Navegante. Signaes maritimos, pharóes, boias e balizas. Telegraphia sem fio. — Reboques. — Incendios. — Encalhes. — Agua aberta e reparação de avarias. — Socorros a navios naufragados, s lvação. — Meteorologia, perturbações atmosfericas, previsão do tempo, correntes, marés, etc., por Guilherme Ivens Ferraz, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem 1 vol. enc. em percalina, com 143 gravuras e 4 estampas a cores 7\$000.

Manual da Pilotagem. Navegação costeira. Navegação estimada e navegação orthodromica. etc. Cosmographia. Navegação astronomica. Regulação e compensação de instrumentos nauticos. Noções de hydrographia, etc. por Guilherme Ivens Ferraz, official da armada e antigo professor do curso de pilotagem. 1 vol. em percalina, com 113 gravuras e 8 estampas sendo 4 a cores 8\$000

Motores de Explosão. Resumo historico. Ideia geral do funcionamento dos motores. Comparação entre as machinas de combustão interna e os de vapor. Combustiveis. Carburadores. Inflamação. Descripção de alguns typos de motores de explosão. Machinas de combustão interna. Machinas Semi-Diesel. Condução e conservação dos motores. 1 vol. com 308 gravuras \$

Mayrink Veiga & Cia.

Engenheiros, Importadores e Exportadores

Rua Municipal, 15-21 ::: Travessa Santa Rita, 26

RIO DE JANEIRO

Endereço Telegraphico: **MAYRINK**
Telephone Norte 3849 — Armazem
" " 3840 — Escriptorio

Codigos usados:
A B C, 5.^a edição — Bentley — Marconi
— Ribeiro — Lieber's — General Telegraph

Depositos: Barão de S. Felix — Ilha do Saravathá

Representantes no Brasil de:

Grupos Kohler geradores de força e luz
KOHLER C. — NEW YORK

Estaleiros para construção e reparação de navio de qualquer tonalagem
GEORGE BROWNC. — GREENOCK ENGLAND

Material para photographias aereas, mappas, serviço geodesico
FAIRCHILD AERIAL CAMERA CORPORATION — NEW-YORK

Macacos para Estradas de Ferro
THE JOYCE CRIDLAND C. — NEW-YORK

Apparelhos de precisão, agulhas holophotes para campos de aviação
THE SPERRY GYROSCOPE C. — BROKLIN

Carros, wagons para Estradas de Ferro
CLAYTON MAHONTD — LINCOLN ENGLAND

Motores electricos, transformadores, etc.
SAGHSENWERK — NIETERSEDLITZ - ALLEMANHA

Aeroplanos
SICORSKY AERO ENGINEERING COR. NEW-YORK

Depositarios do "COTOP", preparado para conservar "pneus".

Completo sortimento de materiaes para construções navaes, machinismos para industria, bombas, metaes, ferro, aço, artigos de marinha, telegraphos, estradas de ferro, aparelhos escaphandro, espoletas electricas e communs, estopins, dynamite, Gelignite, detonadores, tubos de aço para caldeira, material de Radio e electrico de alta e baixa tensão, transformadores, motores e geradores electricos de qualquer capacidade, cabos, fios, etc. —

Motores a gazolina "Nanomag Lloyd".

ENCARREGAM-SE DE INSTALAÇÕES ELECTRICAS,
HYDRAULICAS E MECHANICAS. :-: :-: :-: :-:
OFFICINA DE REPARAÇÕES DE MOTORES, GERADORES
E QUALQUER OUTRO APARELHO ELECTRICO.

