

“Titanic”

II

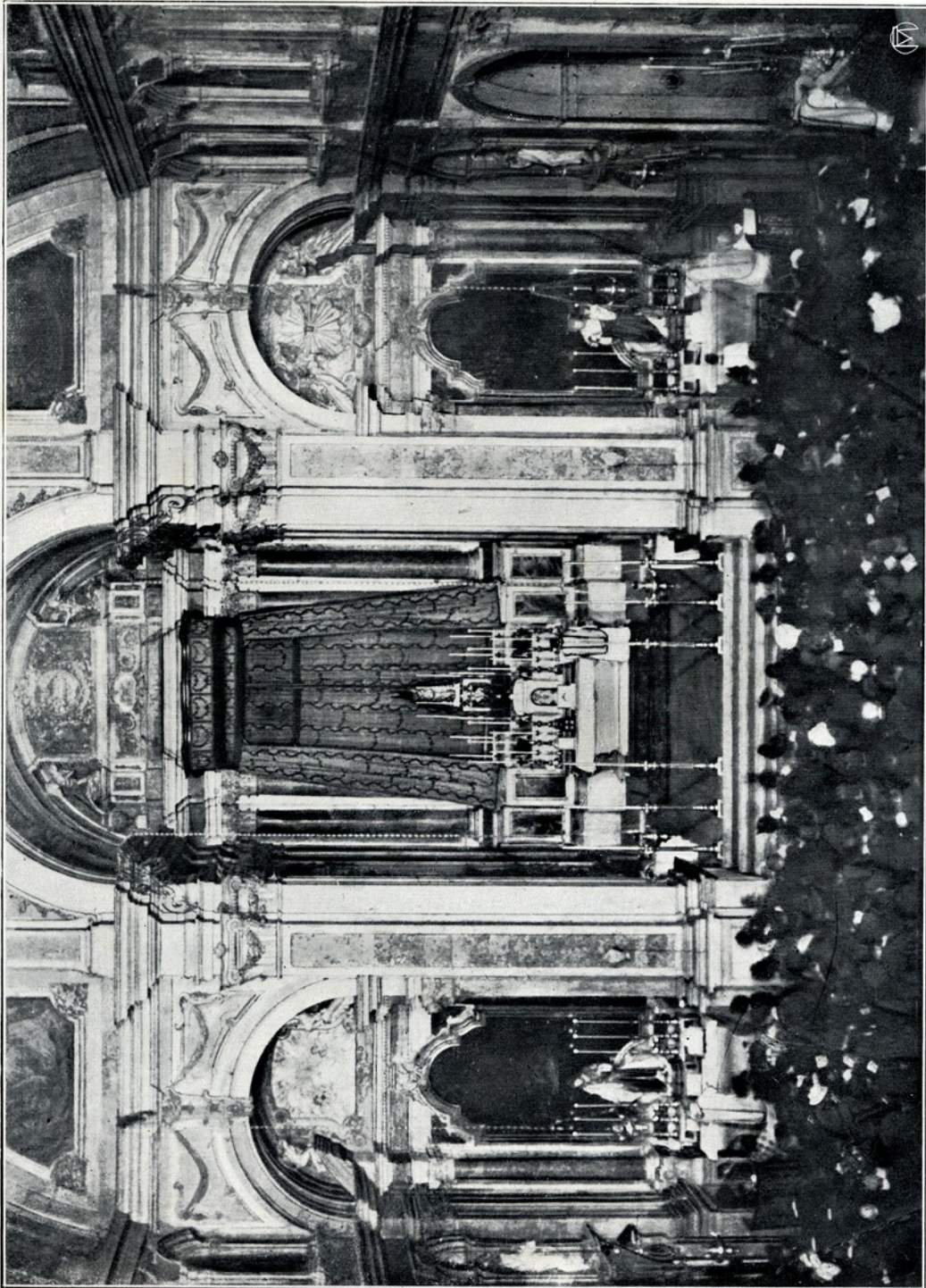
O mar é immenso e profundo: a sua superficie, duas vezes maior do que a da terra, mede 365.000.000^{km}²; a sua profundidade chega a atingir 10.000^m, tem ondas que amedrontam e que excedem 17^m d'altura, como succede no Cabo Horn e no Cabo da Boa Esperança.

O mar tem fluxos e refluxos, que constituem as marés, e cujas oscillações marcam em certas paragens diferenças de nivel que atingem 21^m; tem os macareos, tem os melstromes e as montuanas

a cuja impetuosidade se não resiste, tem finalmente as tempestades e a fuzilaria electrica, d'essa luz deslumbrante, que cega e mata.

A navegação, tanto á vela como a vapor, é cheia por tanto de perigos e eventualidades, porque ha sempre a receiar as perturbações da agulha, que é mysteriosa e suggestionavel como uma hysterica, porque ha sempre a attender a influencia das correntes que são inconstantes e caprichosas como as mulheres, porque ha o *golfstream* que percorre o globo com uma velocidade que chega a 5 milhas por hora, porque finalmente ha os escolhos, os abalroamentos, as contingencias do velame, da mastreação, do leme e mil outras circumstancias fortuitas, que é preciso sempre ter em vista, e que de momento podem collocar o navio na impossibilidade de se defender e dirigir, subtrahindo-o aos designios e á vontade do homem.

Exequias por alma de D. Maria Pia de Saboya na Igreja do Loreto



Aspecto do templo na occasião da cerimonia

(Phot. de ***)

Ha cetaceos como as baleias, que adormecidos e á tona d'agua servem d'estorvo e causam avarias ás embarcações de vela, ha

12 de abril de 1912, com destino a New York, tendo após dois dias e meio de derrota, abalroado ás 10^h,25 da noute do dia 14 do mesmo mez contra um iceberg, a 41,16 de Lat. N — 50,14 Long. O de Greenwich, afundando-se 3^h,40' depois, n'um fundo de 3:700 metros, aproximadamente.

O fim tragico d'esse famigerado barco da *White Star Line*, dá-nos a impressão d'um apophtegma do destino formulado em ballada, que traduzisse as ovações e os entusiasmos da turba envaidecida de *Southampton*, a alegria esturdia transitoria e futil d'essa curta travessia, e toda ella inspirada nas angustias e amarguras d'essas mil vidas debruçadas sobre o abysmo, fitando ao largo escaleres que se afastam e sentindo bem perto resfolgar a morte: esse mar que ascende e se approxima.

E' essa a impressão que resulta da historia d'este naufragio pathetico e lugubre, que tão alto fez vibrar o espirito, a consciencia e o coração das gentes. . .

O *Titanic* podia ser considerado, sem hyperbole, uma bella cidade fluctuante, um palacio encantado das lendas, onde se reunia tudo o que se pode imaginar de mais requintado, mais original e inédito em materia de accessorios e ornamentação, e tudo o que é possível conceber-se de mais solido, garantido e commodo, sob o ponto de vista pratico e das adaptações á vida.—Custára a fabulosa cifra de 45:000:000 de francos e transportava carga e valores avaliados em um milhão esterlino, ostentando salões esplendidos de luxo e de conforto, aposentos sumptuosos com o recato de ninhos, *Hammams* cataratas e piscinas de um esplendor de magica, *fumoirs* com dimensões de *Holls*, salas de gymnastica e de esgrima, *bars*, restaurantes e buffetes, varandas e galerias, tudo enfeitado de flôres as mais raras e de plantas as mais exóticas, tudo bafejado pela arte e acariciado pelo aceio, tudo deslumbrante de luz e de belleza, tudo poetisado por jorros



Exequias por alma de D. Maria Pia de Saboya—A' sahida da igreja — A sr.^a marquêza de Unhão, o sr. general Benjamin Pinto e mademoiselle Judith Benjamin Pinto.

peixes como o agulhão e o espadarte que na cegueira da sua corrida chocam e ferem as pequenas embarcações veleiras, ha por toda a parte os recifes e os nevoeiros, os tufões e as trombas maritimas que se erguem em persistentes motivos de preocupação e de alarme, e a accrescentar a tudo isso, ha nos mares que avesinham os polos, *derelicts*, *icefields* e *icebergs*, que vem ainda avolumar o numero de razões, que dão ao marinheiro um logar em destaque d'entre os que luctam e os que sofrem, á nautica titulos incontestaveis de uma arte difficil e arrojada, e á navegação as honras da temeridade por excellencia.

Cp. Smyth, commandante do *Titanic*, era um grande marinheiro, um habil nautico e um notavel navegador; nem podia deixar de o ser, sendo elle o escolhido e o preferido, na Inglaterra, para commandar o melhor e o maior dos navios do mundo.

E comtudo, a elle, o mais habil dos capitães inglezes, cabe principalmente a responsabilidade do naufragio, como foi reconhecido pela commissão de inquerito reunido em New York.

E, suprema irrisão da sorte! esse commandante que tão heroica e nobremente soube morrer, foi victima da gentileza e justificada distincção, com que as instancias dos amigos e dos admiradores, o levaram a fazer mais essa viagem, que o arrastou ao grande tumulo onde repousa e descansará eternamente.

O *Titanic* cuja quilha foi assente no estaleiro em 31 de março de 1909 e lançado ao mar em 31 de maio de 1911, iniciou a sua primeira viagem de *Southampton*, em

mais exóticas, tudo bafejado pela arte e acariciado pelo aceio, tudo deslumbrante de luz e de belleza, tudo poetisado por jorros



Exequias por alma de D. Maria Pia de Saboya—A' sahida da igreja — O sr. marquez-barão de Alvito e sua familia

(Phot. de ***)

de electricidade, phantastico como os sonhos, tudo estonteante de brilho, de riqueza e de gosto.

A importancia das relações entre o velho e novo mundo fazem com que esse mar immenso que os separa, seja singrado sempre e em todas as épocas do anno, por centenas de navios e vapores abarrotados de carga e passageiros.

Assim, além das companhias inglezas, allemãs, francezas e holandezas, que fazem carreiras regulares entre a Europa e a America, como a *Cunard Line*, *White Star Line*, *Transatlantique*, *Hamburg America Line*, *Norddeutscher Line*, etc., ha sempre innumerous vapores de carga que o atravessam em todos os sentidos no trafico d'esse commercio de permutação que constitue uma das características d'essa civilisação paradoxal offegante e pratica.

Assim, quando se deu a collisão, n'uma area de 300 milhas de raio, navegavam o *California*, o *Virginia*, o *Parisien*, o *Baltic*, o *Olympia* e o *Carpathia*, que foi como se sabe o primeiro que chegou ao local do desastre pelas 5 1/2 da manhã do dia 15, e portanto o unico que conseguiu salvar os desgraçados que restavam engelhados e moribundos nas jangadas e nos salvavidas, perdidos entre o *icefield*, como pyrilampas dispersos sobre o sudario fluctuante do monstro que submergira.

O *Titanic* media 268^m de comprido, 30^m de pontal e 28^m de

salvaram-se quasi todas, sendo os mais victimados os homens, principalmente os da guarnição, por isso que de 875 só alcançaram o *Carpathia* 190!

O navio dispunha de machinas poderosas com a força de 46:000 cavallos, funcionando com turbinas de baixa pressão, podendo dar uma velocidade maxima de 21 milhas, isto é, o andamento que levava na occasião do desastre, facto esse que constitue um motivo de extranheza e de censura, e que mais do que nenhum outro serve de accusação ao commandante.

Possuía 20 escaleres podendo comportar 1:000 pessoas, era dividido em dez compartimentos estanques, dispunha de 29 caldeiras aquecidas por 159 fornalhas, tinha uma installação electrica de 16:000 ampères e que servia a alimentar não só a sua illuminação exuberante mas os ventiladores e ventoinhas que eram profusas e distribuidas por toda a parte.

No inquerito americano promovido em New-York para averiguar das causas e responsabilidades do naufragio chegou-se ás seguintes conclusões:

1.º que ao commandante Smith cabe toda a responsabilidade do desastre, por não ter attendido ás indicações do *pilot-chart* e aos avisos do *Turenne*, por afrontar temerariamente á noite uma zona tão povoada de perigos com a velocidade maxima.

2.º que o commandante do *California* foi cúmplice da mortalidade havida, por ter despresado os signaes, sendo por isso altamente censuravel o seu procedimento.

3.º que os compartimentos estanques e todos os meios de segurança e de defeza do *Titanic*, correspondiam ás disposições legaes e funcionavam devidamente.

4.º que com os escaleres existentes poderiam ter-se salvo, nas



Exequias por alma de D. Maria Pia de Saboya

O sr. conselheiro Araujo

antigo administrador da casa da sr.ª D. Maria Pia

boca, deslocando 46:320 toneladas liquidas e 60:000 toneladas brutas.

Esse descommunal navio, tinha accomodações para 3:150 pessoas, trazendo a bordo na occasião do desastre 2:206 habitantes entre passageiros e tripulantes que se salvaram, e na seguinte proporção:

Passageiros de 1.ª classe		Salvos	
Homens	173	58	
Mulheres	144	139	
Creanças	5	5	
Passageiros de 2.ª classe			
Homens	160	13	
Mulheres	93	78	
Creanças	24	24	
Passageiros de 3.ª classe			
Homens	454	55	
Mulheres	179	98	
Creanças	76	23	
Tripulação			
Homens	875	189	
Mulheres	23	21	
	<u>2:206</u>	<u>703</u>	

Como se vê de 2:206 pessoas que constituía a sua população, só se salvaram 703, na grande maioria mulheres e creanças, tendo succumbido na catastrophe 1503 pessoas além de outras que morreram de frio, de cansaço e de pavor, a bordo dos salva-vidas e mesmo no *Carpathia*.

Como se reconhece d'essa lista, as mulheres e as creanças



Exequias por alma de D. Maria Pia de Saboya

O velho Cifka, particular da sr.ª D. Maria Pia

(Phot. de ***)

condições do tempo em que se deu a catastrophe, mais 300 pessoas do que aquellas que effectivamente se salvaram.

Do inquerito inglez realizado em Londres e ainda não concluido, deduz-se que o desastre foi principalmente devido á velocidade, e dos estudos feitos em Inglaterra, França e Allemanha, baseados nas informações colhidas n'esses inqueritos e visando a providenciar casos identicos no futuro, indica-se como indispensavel: 1.º fazer-se compartimentos estanques não só no sentido vertical mas tambem no sentido horizontal dos navios; 2.º tomar-se providencias para a facil construcção de jangadas em caso de naufragio; 3.º serem todos esses grandes barcos onde quasi tudo é movido a machina, tripulados ainda assim, por marinheiros habilitados, sabendo remar e dirigir os salva-vidas, por isso que dos

depoimentos se conclue que a bordo do *Titanic* escasseou muito esse pessoal idoneo.

A maneira como se aprecia os acontecimentos, depende do temperamento, da intellectualidade e dos pontos de vista de quem os observa e commenta, e por isso, este desastre que enlutou o mundo, servindo de pretexto e thema ás mais descontraídas controversias, é considerado por uns como um motivo de saudades e consternações, por outros, como a revelação da omnipotencia divina contrastando com a fraqueza e impotencia do homem, para alguns mesmo, com um verdadeiro cheque dado á sciencia pela natureza, por outros finalmente, como nós, apenas como um grande exemplo e uma grande lição, em que se comprova á evidencia: que a dôr é a fonte mais fecunda da belleza, que a abnegação é o atributo mais *sympathico* da heroicidade... que a noção do dever é um fermento específico, capaz de levar o homem ás proporções de um Deus.

O espirito humano não recua, e por isso transpõe sem hesitação os limites que deteem as investigações positivas nas fronteiras que separaram o demonstravel... do concebivel.

O pensamento não admite barreiras, e como a sciencia e a religião, apesar de bem distinctas e inconfundiveis, resumem e abrangem o que ha de verdade e de poesia na vida, como a sciencia estuda e demonstra o util, o evidente e mutavel das cousas e das fórmãs, e a religião acaricia e interpreta o que ha de sublime, irradiante e bello nos sentimentos e nas concepções, a religião e a sciencia não pôdem ser antagonistas nem incompativeis, como muita gente pretende, por isso que ambas encontram a sua razão de ser na natureza e aspirações da propria vida, porque ambas são necessarias e indispensaveis á felicidade sobre a terra.

O coração é tão profundo como a consciencia e tão vasto como o espirito, e assim como a consciencia visa á verdade e o espirito á certeza, o coração vive da illusão e do amor, e portanto a illusão e o amor são tão necessarios ao homem para viver como a verdade e a certeza lhe são indispensaveis para a progredir e dignificar-se.

A propria sciencia precisa do ideal e da fé, como esteio que a ampare e guie, que a encaminhe, porque a sciencia é essencialmente progressiva e creadora, e todo o creador precisa da inspiração e da crença.

Christo como Budha, Linéo como Darwing, Platão como Buchner, Pasteur como Bastien, foram idealistas. — Todos aquellos que se entregam a apaziguar as multidões, a minorar as suas miserias, a suavisar as suas desgraças, a dulcificar a sua indole, destruindo o preconceito e a mentira e exaltando a justiça e a verdade, pelo seu esforço, pela sua acção ou pela sua propaganda, são, nem podem deixar de ser considerados idealistas, porque idealisar não é mais do que procurar novos pontos de vista, formas novas de certeza e estímulos novos ás aspirações, e só assim se consegue ter confiança no presente, fé no futuro e crença inabalavel na victoria dos principios que julgamos preferiveis e redemptores para a humanidade.

Nunca ha rixas, duellos ou conflagrações entre a sciencia e a religião donde resultem provas de supremacias e destrezas ou estímulos de desprestígio e inferioridades. Essas contendas supostas, são meras conjecturas da ignorancia, do fanatismo ou da estupidez.

No naufragio do *Titanic*, a pericia dos technicos baqueou pe-

rante a machinação do imprevisito conjugado com mysterioso enlace das circunstancias, mas a sciencia afirmou-se como sempre, admiravel e providencial, não só pela voz da telegraphia sem fios, mas pelas mil fórmãs como as suas conquistas e ensinamentos conseguiram encaminhar, arrastar e indicar o logar do sinistro, servindo assim a minorar o sofrimento e a corrigir as proporções do desastre.

NOTAS DE "SPORT"

Concurso hippico no Porto



Um trecho da assistencia

.....
Todos sabiam que «as scintillações do diamante existem *in posse* nas negruras da anthracite» mas ninguem imaginava de certo que a alma humana fosse capaz de acoutar a grandeza de tanta abnegação e o esplendor de tanta heroicidade, como a revelada por esses humildes, musicos e marinheiros, no naufragio do *Titanic*. — Ninguem. — !

Pois bem, hoje todos o sabem, todos o reconhecem e toda a humanidade se orgulha de o comprehender. — É por isso, essa catastrophe apesar de todos os seus horrores, não chega a medir-se com essa afirmativa, apesar de todas as suas consternações.

Bemditas pois, sejam as victimas.

JOÃO AUGUSTO MARTINS.

.....
Todo o nosso sêr é *sociavel*: a vida não conhece nem classificações nem as divisões absolutas dos lógicos e dos metafísicos: ella não poderia sêr completamente *egoista*, ainda quando o quizesse. Estamos abertos de todos os lados, sômos por todos os lados invasôres e invadidos. Isto resulta da lei fundamental que a biologia nos forneceu: *a vida só se pode manter com a condição de se difundir*. Não sômos bastantes para nós mesmos; temos



Concurso hippico no Porto — Antonio de Sá Guimarães, vencedor do Grande Premio do Porto

(Phot. de C. P. Cardoso — Fez do Douro)

mais lágrimas do que as necessárias para os nossos sofrimentos, mais alegrias de reserva do que as que justificam a nossa felicidade. E'-nos indispensavel tender para outrem, multiplicar-nos pela comunicação dos pensamentos e dos sentimentos.

GUYAU.