

OCCIDENTE

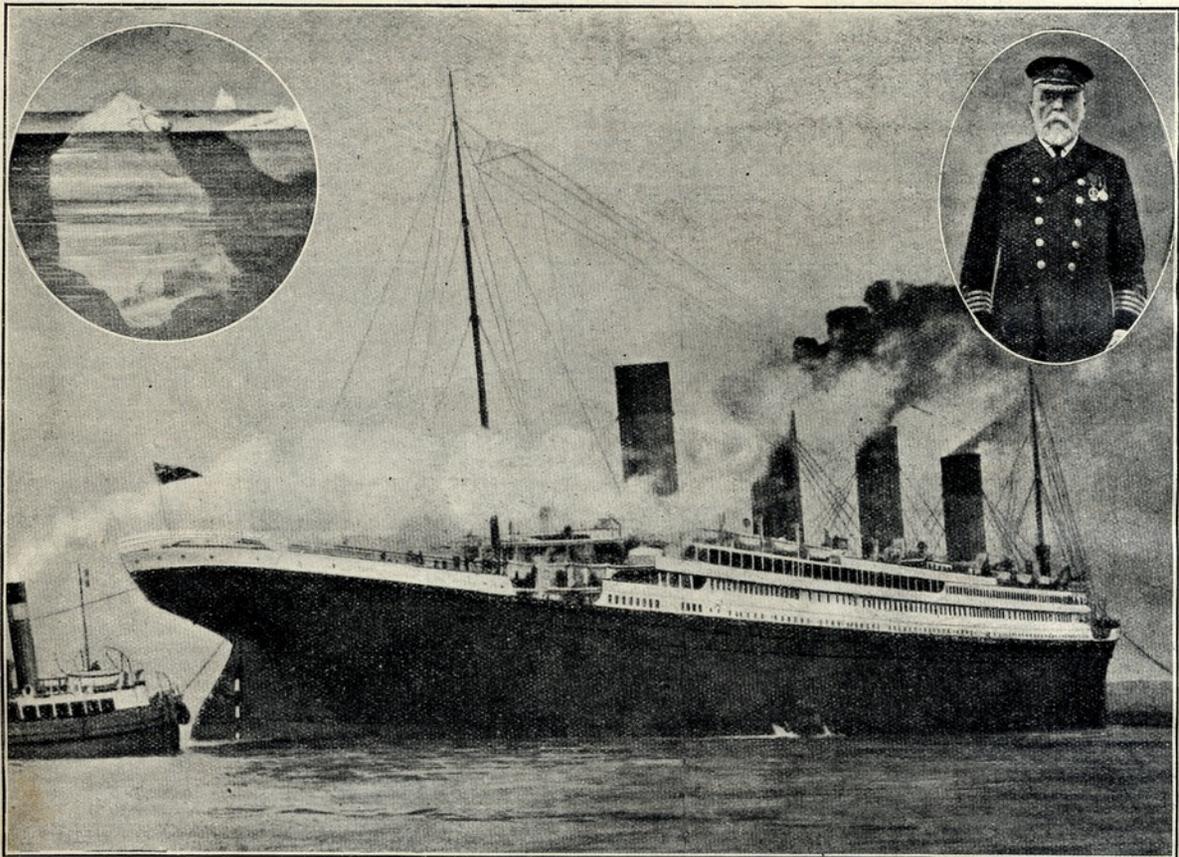
REVISTA ILLUSTRADA DE PORTUGAL E DO EXTRANGEIRO

Editor e Director-proprietario: CAETANO ALBERTO DA SILVA

Preços de assignatura	Anno 36 n.ºs	Semest. 18 n.ºs	Trim. o n.ºs	N.º à entrega	35.º Anno — XXXV Volume — N.º 1200	Redacção — Atelier de gravura — Administração Lisboa, L. do Poço Novo, entrada pela T. do Convento de Jesus, 4 Composto e impresso na Typ. do Annuario Commercial Praça dos Restauradores, 27
Portugal (franco de porte) m. forte...	3\$800	1\$000	\$050	\$120	30 de Abril de 1912	Todos os pedidos de assignaturas deverão ser acompanhados do seu importe e dirigidos á administração da Empresa do OCCIDENTE, sem o que não serão attendidos.
Possessões ultramarinas (idem)	4\$000	2\$000	—	—		
Extrangeiro e Índia.....	5\$000	2\$500	—	—		

O Naufragio do Transatlantico "Titanic"

(Veja cronica Occidental)



«Icebergs» (blocos de gelo) onde naufragou o «Titanic»
Vê-se que a parte debaixo d'agua é cinco vezes maior da que se vê á superficie

O capitão E. J. Smith
comandante do «Titanic»

O «TITANIC» SAHINDO DO PORTO DE SOUTHAMPTON PARA A SUA PRIMEIRA VIAGEM A NEW-YORK

CRONICA OCCIDENTAL

A cronica tem hoje que sahir dos limites deste recanto do Occidente, porque um acontecimento mundial reclama toda a atenção da solidariedade humana, no que ella tem de mais precioso: a Vida!

No espantoso naufragio do *Titanic*, que impressionou todo o mundo, pela grandeza da ca-

tastrofe, em que se perderam milhares de vidas e milhares de contos de réis, ha muito que meditar sobre a inanidade das coisas humanas!

O *Daily Mail*, de Londres, lembra um romance de Robertson, publicado ha quatorze anos sob o titulo *Futility*, cujo fim era fazer vér a audacia, senão a loucura, de construir estes gigantes da navegação.

Assim, no seu romance, imaginou o *Titan*, um enorme transatlantico de 45:000 toneladas, transportando 2:000 passageiros, e que se afunda, ao bater contra um *iciberg* (bloco de gelo). Este

transatlantico, construido por competentissimos engenheiros navaes, com toda a ciencia de engenharia, era considerado pelos tecnicos como in-submergivel a despeito de todos os accidentes causados pelo mar.

O romance de Robertson, que passou como outra qualquer fantasia de um romancista, mais parece agora uma profecia, pois que o naufragio do *Titanic* deu-se precisamente sob as mesmas condições do *Titan* imaginado por Robertson!

O *Titanic*, mandado construir pela White Star Line Company, era o maior navio do mundo até

hoje construído, deslocando 45.000 toneladas, medindo 268 metros de comprimento e 28 metros e 192 milímetros de largura, por 29 metros e 666 milímetros de altura do casco, além das chaminés, que somadas lhe davam a altura total de 53 metros. Tinha 10 *deks* servidos por elevadores.

A primeira classe, luxuosa, tinha acomodações para 750 passageiros, compreendendo 350 camarotes com todas as comodidades imagináveis, tendo na parte superior duas camaras suntuosas repartidas em quartos de dormir, salão, sala de fumo e *promenoir*, quartos de banho, etc., tudo independente, para famílias que não quizessem conviver com os demais passageiros da mesma classe, sendo-lhes ali servidas as refeições. O aluguer destes dois compartimentos custava 21:750 francos cada um. O aluguer para passagem em cabine independente era de 2.606 francos. Um lugar em cabine 650 francos. Isto com respeito à primeira classe.

Por aqui se pôde avaliar os preços da 2.ª e 3.ª classes, sendo as passagens nesta de 193 francos.

Esta pequena cidade flutuante apresentava ainda todas as diversões de desportos, como piscina para natação, ginásios, aparelhos para pedalar e para remar, jogos, cafés, salas de música e, até um jornal, impresso a bordo, publicando de manhã e à tarde todas as notícias transmitidas pela telegrafia sem fios, dando conta do que de importante se passava no mundo, secção literária e anúncios de comércio de luxo de casas de Londres e de New-York. Este jornal denominado *Daily Titanic* era redigido em inglês, francês e alemão, por tres jornalistas, e fornecido aos assinantes, que para isso pagavam um dollar durante a viagem. Só os anúncios cobriam a despesa do jornal.

Este era o grande transatlântico, construído com todas as comodidades e com toda a ciência, estando assegurada pelos construtores, a impossibilidade da sua insubmersão pois que o haviam dotado dos compartimentos estanques devidamente calculados para equilibrarem o navio mesmo que lhe entrasse a água.

O *Titanic*, pela potencia das suas máquinas, em que empregava 300 homens, devia fazer a viagem de Southampton a New York em quatro dias e meio, batendo assim o *record* da velocidade através do Oceano Atlantico.

Este era o grande triunfo que se aguardava!

Sob o comando do capitão Smith, um lobo do mar que o cruzava ha 38 anos, largou, no dia 10 à tarde, de Southampton, o *Titanic*, em direção a New-York. Foi um acontecimento que emocionou a população, e de grande numero de portos estrangeiros ali acudiram engenheiros, construtores navaes, officaes de marinha de guerra e mercante, armadores, o ministro do commercio, Mr. Sidney Buxton, ministro da marinha, Mr. Winston Churchill e mais duzentos membros da camara dos comuns, representantes da imprensa, etc.

O *Titanic* singrou resfolgando do vapor das suas caldeiras, lançando das chaminés das fornalhas, nuvens de fumo ao vento a desfazerem se na amplidão, como o seu formidavel vul-to se ia perdendo na distancia, á vista dos que o contemplavam na rapida marcha através o Oceano.

A seu bordo ia uma multidão, composta de 750 passageiros de 1.ª classe, 500 de 2.ª e 1:100 de 3.ª além da companhia de marinheiros, fogueiros, maquinistas, criados, etc.

Nos passageiros, especialmente da 1.ª classe iam crésus, arquimilionarios que tinham disputado a peso de ouro, os seus logares na primeira viagem do *Titanic*; iam damas cujas joias valiam milhares de libras, incluindo os colares de perolas de uma dama americana no valor de 120:000 libras. Transportava millões em dinheiro e uma grande parte de seus passageiros tinham a vida segura em quantias avultadissimas.

Era uma multidão de vidas e montes de riquezas que o *Titanic* levava a dentro das suas amuradas, e ele proprio representava sessenta milhões de francos, quanto custara e quanto valia o seu rico mobiliario, as suas baixelas, os seus cristaes e loiças, afóra a enorme provisáo de comestiveis para a viagem.

Mas o *Titanic* ia seguro da sua resistencia e o comandante era experimentado, sabedor, incontestavelmente competente para a empresa, para a responsabilidade que tomara. Não havia que recear.

O ultimo *record* da velocidade havia de se bater; todas as eventualidades estavam previstas, e para melhor aviso, o comandante do *La Touraine*, Mr. Caussin, que fazia a viagem de New York para Southampton, prevenira pela telegrafia sem fios ao capitão Smith de que na derrota que ia seguir — o caminho mais curto — encontrava trinta e cinco *icibergs* com os quaes era preciso todo o cuidado, navegando com prudencia para não chocar com algum deles.

Contudo o capitão Smith confiava absolutamente na resistencia do seu navio. Chegou ao ponto perigoso e moderou a marcha a 20 nós, entretanto os entendidos opinam que com esta velocidade seria impossivel livrar-se de um choque com um *iciberg* mesmo que o avistasse a uma grande distancia.

Mas a viagem tinha que bater o *record* de todas as viagens realizadas até ali, e nestes casos não se podia dispensar uma certa velocidade mesmo atravez dos perigos.

O *Titanic* navegava nestas condições quando ás 10 e 25 minutos da noite de 13 foi de encon-

tro a um bloco de gelo flutuante, na latitude de 40°.46' norte e 60°.46' oeste entre a ilha de Sable e Cape Race.

O choque sentido a bordo foi violentissimo, mas o susto passou depressa porque o navio continuava a navegar sem interrupção nas máquinas e na luz eléctrica. Mas não tardou que, á ordem do comandante, os marinheiros principiassem a arrear os escaleres e lanchas de salvação. O *Titanic* tinha sofrido um grande rombo na prôa por onde a água entrava, não passando contudo para dentro, devido aos compartimentos estanques.

O capitão Smith calculou que a resistencia do *iciberg* não seria superior á resistencia do navio, e assim com um maior esforço das maquinas o bloco cederia e o *Titanic* passaria adeante. As maquinas desenvolveram então toda a força, mas o bloco resistia e o navio todo se abalava. A pressão da água contra as paredes dos compartimentos estanques era poderosa, até que estas cederam e a água entrou invadindo o navio que começou a mergulhar a prôa.

Estava tudo perdido.

As lanchas de salvação mal chegavam para a terça parte das pessoas que iam a bordo, mas o salvamento dos passageiros fez-se em ordem até onde elas chegaram.

O comandante Smith, com toda a presença de espirito, mandou que, primeiro embarcassem nas lanchas os passageiros fracos, indefesos, as mulheres e as crianças, e assim se fez.

De toda aquela multidão de homens que ficaram a bordo do navio prestes a afundar-se, só tres italianos se não conformaram querendo saltar para as lanchas, mas estes foram mortos a tiro.

Cenas dilacerantes se deram entre mulheres e maridos não querendo aquelas abandonal os; ficaram a bordo para morrerem com eles, apesar de haver ainda logar nas lanchas para as receber. Haviam noivos que iam fazer a sua primeira viagem de nupcias.

O milionario Astor, embarcando a sua esposa, uma senhora de pouca saude, perguntou ao comandante se a podia acompanhar.

— Não embarca nenhum homem sem estarem salvas todas as mulheres, lhe respondeu.

E Astor ajudou a salvar mulheres e creanças.

No ultimo escaler que se occupou, ainda restavam alguns logares, e o comandante disse a Astor para embarcar nele, mas este recusou.

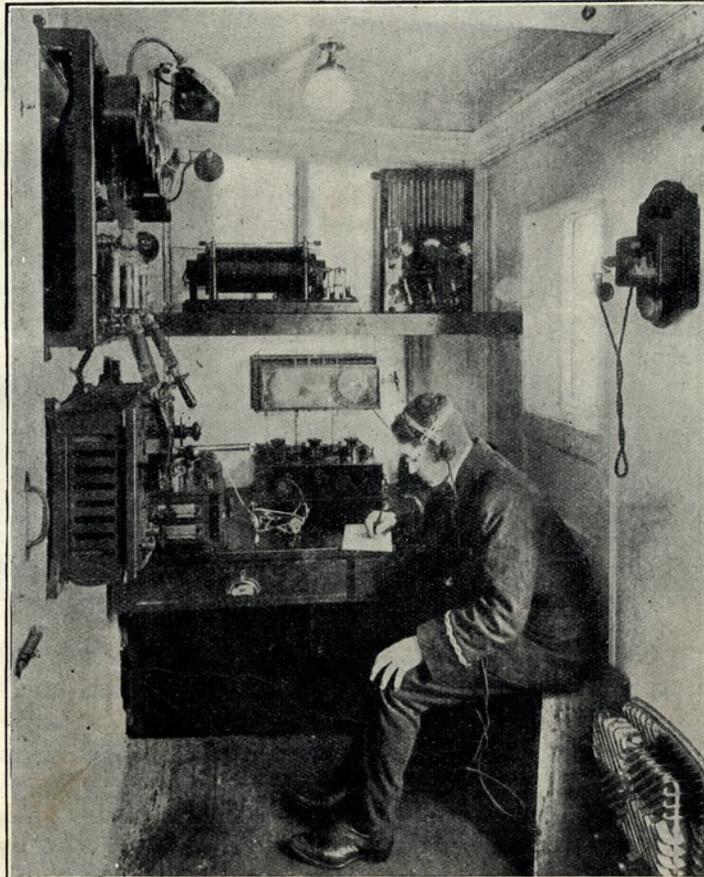
E' admiravel o procedimento heroico de toda a officialidade e marinheiros pela coragem com que encararam o perigo e a abnegação de morrerem firmes no seu posto, como lhes impunha o cumprimento da disciplina.

Outro admiravel procedimento é o do telegrafista Jack Philips que se conservou no seu posto, até submergir-se, transmitindo pela telegrafia sem fios tudo quanto se ia passando a bordo, sendo o seu ultimo telegrama já confuso, cortado, dando bem a conhecer as criticas circunstancias em que era expedito.

Cabe notar que devido a este homem é que se puderam salvar os 868 naufragos embarcados nas lanchas; a este homem e á grande invenção de Marconi do telegrafo sem fios, que assim marcou mais um triunfo.

Sem a telegrafia sem fios não se saberia da catastrophe a tempo de socorrer os naufragos.

O *Titanic* desapareceu da superficie do mar ás 3 horas da madrugada. Então ouviram-se gritos angustiosos de milhares de vozes que juntos ao es-



O TELEGRAFISTA JACK PHILIPS DO «TITANIC» QUE TRANSMITIU ATÉ FINAL AS NOTÍCIAS PELA TELEGRAFIA SEM FIOS E MORREU NO SEU POSTO

trondo das máquinas que se despedaçavam, fazia medonho pavor. Deste tenebroso espectáculo foram testemunhas os naufragos embarcados nas lanchas, onde zazeram por cinco horas até que chegasse o socorro do *Carpathia* que os recebeu transidos de frio, estonteados, outros feridos e mortos, quem sabe se de pavôr! Assim os conduziu para New York.

Esta enorme catastrophe servirá para prevenir este louco caminhar para a morte, na ambição de ganhar tempo e gastar a vida?

Virá demonstrar os inconvenientes de construir tão monstruosos navios, que parecem incompatíveis com a pratica da navegação?

Fará reconhecer o grande risco que correm as vidas e os capitães, que podem comprometer?

São perguntas a que só o futuro poderá responder, pois neste momento se está construindo o *Imperator*, da linha de Hamburgo que baterá ainda o *record* da velocidade e do luxo, e nos estaleiros de Glasgow o *Aquitania*, da companhia Cunard, que já está cognominado a *lebre do mar*, pelos engenheiros navaes.

O *Titanic* e os valores que levava a bordo, seguros em diferentes companhias inglesas, francesas, alemãs, americanas e japonesas, além da parte segura pela propria companhia proprietaria, causou a estas, perdas consideraveis, acreditadas ainda do pagamento de seguros de vida de uma grande parte dos passageiros que pereceram.

Logo que se soube da perda do *Titanic*, as ações da Whit Star Line desceram imediatamente 5 pontos e mais descerão ainda.

Em Londres, logo se abriram subscrições nacionaes para socorrer as familias das victimas que ficaram em miseria. O rei Jorge, rainhas Maria e Alexandra subscreveram respetivamente com 500, 250 e 200 guineus. O *Daily Mail* subscreeu com 500 libras e dirigiu um apelo ás damas inglesas em favor dos desgraçados.

Os empresarios de espectaculos organisam recitas em beneficio.

Os lords-maiores de Liverpool e de Southampton abriram tambem subscrições. Emfim envolve-se um grande movimento de caridade, que poderá minorar os prejuizos materiaes, mas não restituirá as vidas perdidas nem consolará tantos corações que sofrem.

CAETANO ALBERTO.

Terra de Sol

Versos de José Coelho da Cunha

Em uma linda brochura, nitidamente impressa em papel de linho, foi-me oferecido este livro de versos, com uma amavel dedicatória do seu autor, dedicatória que não sei como agradecer.

A razão é simples.

E' meu dever não só agradecer, mas ainda apreciar a lembrança, que tão gentilmente me é oferecida, e nisto é que encontro dificuldade, para que a minha apreciação não vá á conta da simpatia que tenho pelo autor, filho do meu presado amigo e primoroso poeta, director do *Diario de Noticias* e meu antigo colega na imprensa, o sr. dr. Alfredo da Cunha, e neto de outro amigo, saudoso, porque ha muito é falecido, Eduardo Coelho, que conheci e com quem travei apertada amizade por 1862 ou 63 na botica do Durão, no Chiado, defronte dos Martires, onde, naquele tempo, se reuniam alguns politicos, jornalistas e artistas, discutindo o que se passava na politica, no jornalismo, na literatura, nos theatros, etc., discussões em que tomavam parte Rodrigues Sampaio, Fradesso da Silveira, Nogueira da Silva, Vieira da Silva e quantos mais, não faltando Eduardo Coelho que por ali ia colher assunto, para as suas cronicas e noticias, na *Revolução de Setembro*, de cuja redacção fazia parte a esse tempo.

Ha que anos isso vae! Como estou velho!

Tive então meio de conhecer e apreciar as qualidades de Eduardo Coelho, que sempre o acompanharam na sua vida de trabalho e luta. Os dotes do seu caracter honrado e trabalhador infatigavel, mediam-se pelos do seu talento, revelado

nas produções literarias que o teatro lhe deveu, nos romances e na poesia, que embora a cultivasse em menor escala, — porque as musas não dão de comer e ele tinha uma numerosa familia a sustentar — nem por isso deixava de ser um poeta de alma e coração afetivo.



JOSÉ COELHO DA CUNHA

E' esta qualidade que eu vejo revelada no livro de José Coelho da Cunha, *Terra de Sol*, e que vem confirmar, mais uma vez, as leis do atavismo, ou como se diz na pitoresca linguagem do povo: «Filho de peixe sabe nadar».

Poeta afetivo disse, e que outra cousa havia de ser com tão bela ascendencia, um poeta de 19 anos, que vem revelar ao publico as primicias do seu sentir, como diz ao abrir o livro:

«O' Terra minha mãe,
O' minha linda Terra!
Quanto este livro encerra,
O nada que contém.

E que é a voz de alguém
Cantando o vale e a serra,
Cantando a luz, a terra,
O trabalho e o bem,

Oferta to, em penhor
Do seu sagrado amor
Virgem de desenganos,

A minha primavera
Plena da fé sincera
Dos desanove anos.»

A simplicidade dos seus versos é encantadora em todo o livro, como, por exemplo, *Os Moinhos*:

«Nos ermos solitarios os moinhos
— Azas brancas do vento —
Longe do reboliço dos caminhos
Gemem o seu lamento,

Que ecôa vagamente pelo ar,
Juntando se ao das fontes,
E, em côro, com as aves a cantar
Conversam com os montes.»

Nesta simplicidade o poeta revela a sua arte e tambem a sua filosofia já latente em muitas das composições, como se encontra nos *Sinos*:

«Em canticos de amor e de alegria
O sino os casamentos anuncia.

Ha grande festa na aldeia
Que engrinalhada foi toda
E o pai da noiva franqueia,
Por ser o dia da boda,
Almoço, jantar e ceia.

Dizem ao mundo alegres quem nasceu,
Choram tristes no mundo quem morreu,

Solta seu grito de dôr
O sino da freguezia
E tudo é negro em redor.
Morreu quem inda outro dia
Baptisava com amor.»

No *Inverno*, o coração do poeta confrange-se neste contraste:

«Por uma longa estrada, lamacenta,
Caminha uma creança sem a mãe;
Rôta e descalça, treme friorenta.

Junto dela passava de corrida,
Outra creança em luxuoso trem...
Dolorosos contrastes desta vida!»

E quanto haveria a fazer sobressair das trinta e tantas composições deste encantador livro, se houvera espaço para alongar esta singela apreciação.

Revelou-se o poeta, sem preocupações de escolas nem pretensões de novas fórmulas ou processos. E' simples, mas já conceituoso, nos seus poucos anos. A bondade do seu coração transparece em todo o livro, que amoravelmente dedica a seus paes, como tambem seu amor se afirma á terra em que nasceu, a *Terra de Sol*, á qual dedica a ultima poesia, *Portugal*, principiando:

Portugal, terra bemdita,
Paiz de rios e serras,
Ha no mundo muitas terras
Mas nenhuma tão bonita.

Portugal, meu Portugal,
Onde nasceu minha mãe,
Tu, que fazes tanto bem,
Só tens quem te queira mal!

Quanto amor patriótico se exprime nestes simples versos.

E aqui está a impressão que nos fez a leitura do livro *Terra de Sol*, impressão que todo o leitor sentirá percorrendo-o, e reconhecerá a justiça da minha apreciação, independente da simpatia que tenho pelo seu autor.

C. A.



Questões d'arte

Um artista esquecido, Johann-Rudolph Zumsteeg

(1760-1802)

IV

A existencia de Zumsteeg depois do seu casamento, ainda que bastante limitada, foi uma vida nobre e intelligente, e sobre tudo tranquilla, apesar das enormes difficuldades de dinheiro com que elle lutou sempre, falta de saude dos seus, de si proprio e ainda mais, a morte de tres filhos.

Luiza Zumsteeg em uma das suas cartas disse que soffriam constantemente uma *cadeia de dôres*, mas o compositor como tivesse uma grande elevação de caracter, e um prestigio moral extraordinario soube illuminar o seu lar, com todas as luzes da paz, de uma harmonia sublime!

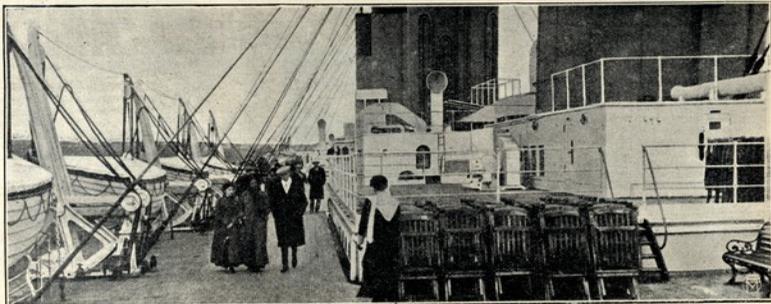
Para Zumsteeg a figura de sua mulher era o seu constante pensamento, era a synthese da existencia, a maior e a unica origem inspiradora das suas composições. Zumsteeg não concebia um plano, uma obra, um projecto, uma ideia que lhe não revellasse; felizmente encontrou em Luiza uma alma bôa, propensa para o Bello, e aquellas duas almas comprehendiam-se tão intimamente que formaram um *ser* pensando e agindo da mesma fórmula! Em um pequeno album, hoje pertencente a uma pessoa de familia do compositor, encontramos uma enorme quantidade de peças copiadas pela mão de Zumsteeg e datadas por sua mulher. Estas pequeninas obras, que somente apoz a sua morte algumas vieram á luz da publicidade, revelam para nós muito mais que quaesquer outras, a intimidade do seu coração, a bondade da sua alma, toda a expansão do seu porte moral.

Nenhum musico, com um grau maior de modestia, revelou mais probidade nas suas obras! No final da composição de qualquer das suas peças, revelava sempre um receio extraordinario que o publico achasse pouco valor. Sua mulher dizia: «Raras vezes fica contente com o que escreveu na vespera.»

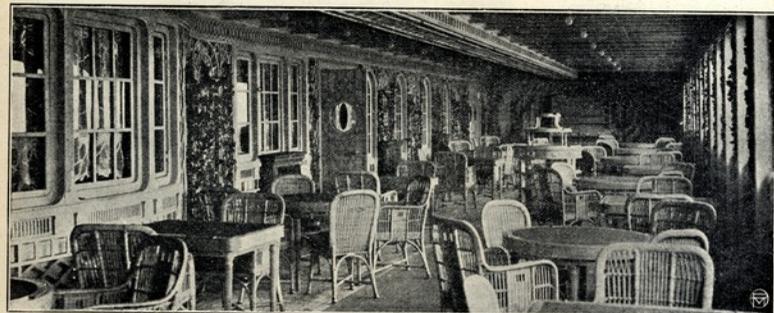
Antes de mandar gravar as suas obras pensava dias e dias se mereceria a pena! Mas como homem intelligente, recebia a critica com o maximo interesse; quando lia alguma critica mais dura, não a despresava, mas sim procurava n'ella o que possuia de bom para o seu aproveitamento artistico. Com vista a alguns artistas actuaes que pensam exactamente o contrario de Zumsteeg, sem possuirem a quarta parte do seu valôr!

O Naufragio do Transatlantico "TITANIC"

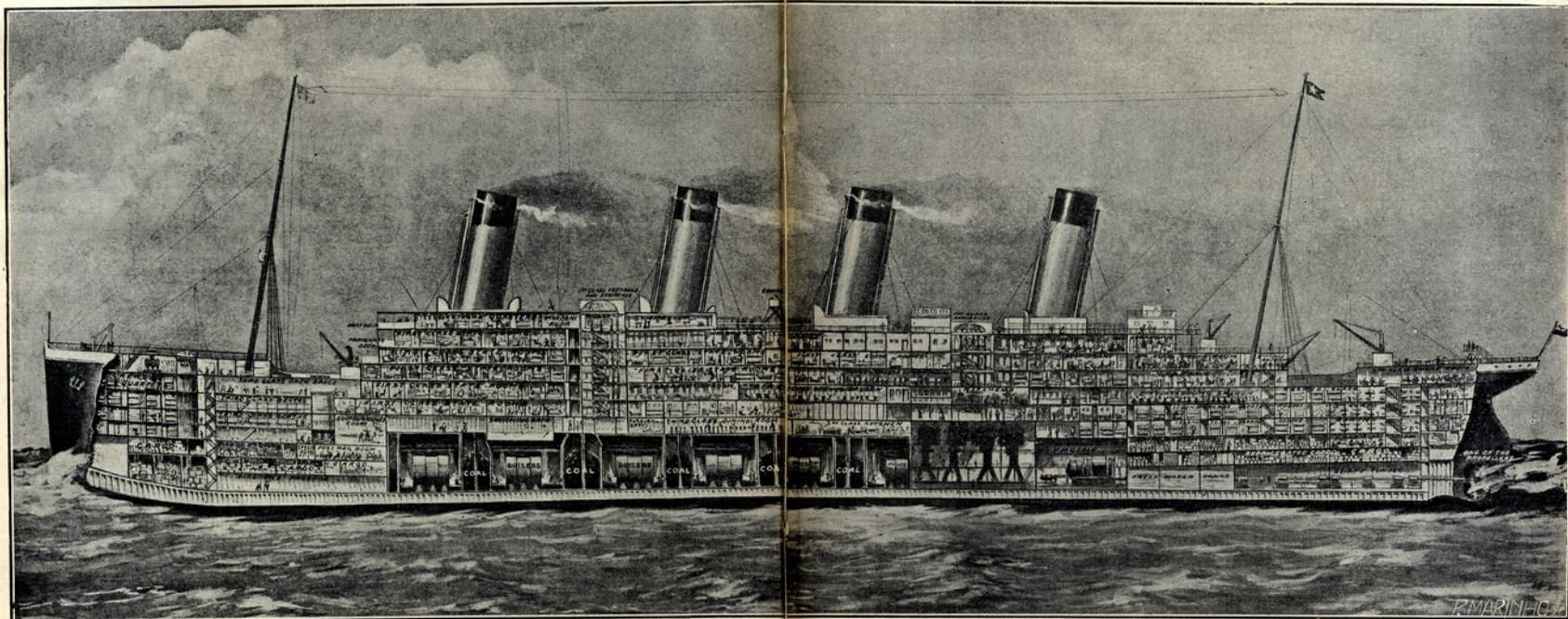
(Veja Cronica Occidental)



LANCHAS DE SALVAÇÃO VISTAS Á ESQUERDA NA COBERTA RESERVADA, PARA OS PASSAGEIROS DA PRIMEIRA CLASSE NO "TITANIC"



O Suntuoso Café Parisiense, decorado de plantas trepadeiras a bordo do "TITANIC"



O GRANDE TRANSATLANTICO "TITANIC" NAUFRAGADO ENTRE AS ILHAS DE SABLE E DE RACE, MOSTRANDO OS SEUS DEZ DIFERENTES «DECKS» E COMPARTIMENTOS INTERIORES