

# CAPÍTULO I

## LAS INVESTIGACIONES BRITÁNICA

Y

AMERICANA

SOBRE

EL

HUNDIMIENTO

DEL

RMS “TITANIC”

*“¿Fueron provistos binoculares y fueron usados por los vigías?.*

*¿Es el uso de ellos necesario o usual en tales circunstancias?.*

*¿Poseía el Titanic los medios como para lanzar luces de búsqueda alrededor de él?.*

*Si es así, ¿hizo el buque uso de ellas como para descubrir el hielo?.*

*¿Se han usado luces de búsqueda?*

**Pregunta Nro.11,**

**efectuada por el “ Board of Trade”, Mayo de 1912 .-**

*“El mundo no contiene otra cosa que aquella que tú eres capaz de percibir interiormente.”*

*Alfonso María de Lamartine  
(1790 – 1869)*

*Escritor, poeta y político francés, autor de “Grazietta”, “Historia de” los Girondinos” y “Viaje a Oriente”.-*

En el Prólogo de este segundo trabajo de investigación dejé indicado que, en ocasión del trabajo de redacción del primero de mis trabajos, debí y en alguna medida lo hice “ex profeso”, dejar de lado material que iría a brindar detalles respecto de las investigaciones que, a partir del hundimiento del RMS “Titanic”, los dos principales países interesados en descubrir las causas de semejante tragedia realizaron. Se trata, obviamente, de los Estados Unidos de América e Inglaterra. Pero la no inclusión de este material, como ya dije, se debió a cuestiones de no alargar más la cantidad de páginas que forman parte del primer trabajo.

Sin embargo, debo reconocer que , una vez leído minuciosamente el material del que dispongo (repito un concepto : utilizaré material proveniente de libros, apuntes, videos, páginas de Internet, etc. no para mi provecho personal sino para una mejor ilustración de los tópicos que aquí se traten ) me pareció que hice lo correcto, ya que las investigaciones que estos dos países emprendieron en aquellos días del ya lejano 1912 ameritaban un desarrollo previo y una elección de determinados puntos a tratar. No de todos, ya que las investigaciones duraron meses y se pueden consultar tanto en los archivos de la Corona británica y la Biblioteca del Senado USA, como así también en los Registros escritos de diarios, revistas de la época, e incluso, **vía Internet** en la página que la **Encyclopedia Titanica** publica en la Web. Pero en cierto modo es lógico un pequeño y previo desarrollo o si se quiere, introducción de este tema, ya que comentar preguntas y respuestas de dichos procesos, o sus conclusiones, habrían de ser poco entendibles a los efectos de un mejor conocimiento de lo que constituía la problemática que origina el hundimiento del barco de los sueños.

Es así que me pareció lo más correcto comenzar por aclarar algo que deslicé en el anterior trabajo de investigación, esto es, lo siguiente: indiqué que en mi criterio, el hundimiento del orgullo de la White Star Line, cambió la **Historia de la Humanidad** en aquellos principios del siglo XX. Quizás, y estoy plenamente consciente de ello, puede parecer fantástico, presuntuoso, imaginativo y hasta burlón para con la Historia y sus componentes, una expresión de semejante calibre. Además ...¿quién soy yo para efectuar semejante afirmación? . Nadie. Pero me gustaría explicar este concepto, reformulándolo , de manera que se me dispense un poco de

atención respecto de mis reflexiones sobre el porqué de mi anterior comentario , diciendo que estoy convencido que el hundimiento del barco de los sueños trajo aparejado un **aceleramiento** de ciertos hechos y factores que , en conjunto, se comportaron como una “**bisagra**” en el devenir y curso de la Historia humana de esos días.

Recordemos que, tanto Inglaterra como Alemania, las dos principales potencias europeas de aquellos días, potencias en cualquier faz que se mire, esto es, industrial, económica, social, cultural, militar, etc., se hallaban peleando amistosamente una **guerra no declarada**, la que correspondía al logro del predominio en el transporte de los inmigrantes que se dirigían a través del Atlántico , por la así llamada “**ruta del oro**”, a los diferentes países americanos, pero en especial, **USA** y **Canadá**. Es que los dos países poseían flotas bien nutridas y bien equipadas, tanto en tripulación como en medios, ambas naciones poseían colonias (en el caso de Inglaterra, un verdadero Imperio en donde no se ponía el Sol) y ambos estados influían, directa o indirectamente, sobre varias otras naciones del orbe. Pero lo anterior, aunque necesario a la hora de entender el porqué de las tremendas implicancias que tuvo el hundimiento del RMS “Titanic”, es sólo un dato, importante sí, pero que no completa la descripción del escenario histórico en el cuál se produce la pérdida del buque y de una gran cantidad del pasaje a bordo .

Para darnos una idea de qué pasaba en la Europa de aquellos días y entender el porqué de mi afirmación sobre que la tragedia del “Titanic” pone una “**bisagra**” en la Historia es necesario remitirnos, aunque someramente, a unos años antes, de modo de poseer un pequeño cuadro de situación respecto de ciertas “**tomas de posición**” de los países europeos en esos días.

Por ende, deberíamos tener presente que en el año **1870** se produjo la llamada **Guerra Franco – Prusiana** , que involucró a dos países eternamente enfrentados, esto es , **Alemania** (regida por el canciller **Otto Von Bismarck** y sus legiones prusianas) y a **Francia** (gobernada en ese entonces por **Napoleón III**) .Esta guerra tuvo causas bien definidas y provenientes de ambas naciones. Napoleón III, por parte francesa, no deseaba tener como vecino a un poderoso estado alemán, tratando en todo

8

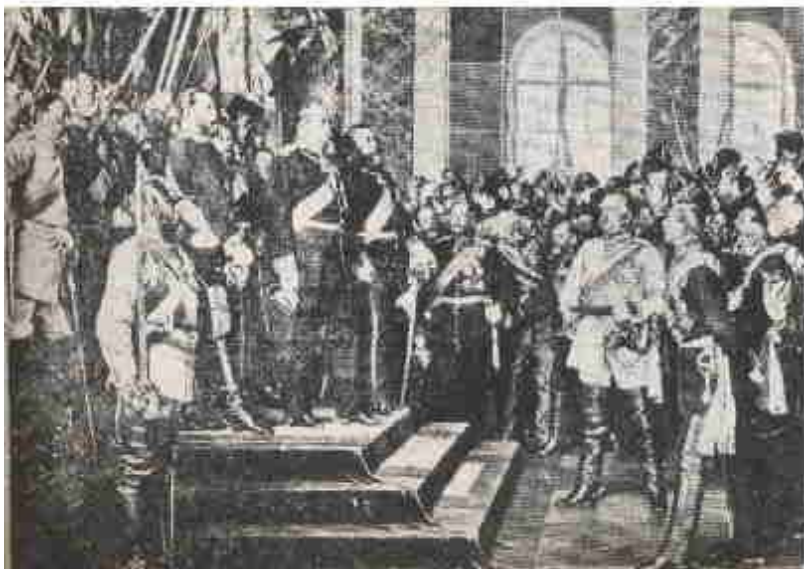
momento de impedir la unidad alemana, imperiosa búsqueda del pueblo de este país, más sobre todo después de la disolución de la Confederación Germana. Por la vereda alemana, **Bismarck** “captó” la “necesidad” de una guerra con Francia, a los efectos de encender el nacionalismo alemán y unir en una causa común a todos los estados germanos, incluyendo a los del Sur. El resultado : más batallas, más “victorias”, más “derrotas”, más muertes.....Los que llevaron la “mejor parte” fueron los alemanes, ya que sus ejércitos vencieron en todos los frentes a los franceses y después del desastre de las tropas de Napoleón III, hubo de firmarse el **Tratado de Francfort**, sumamente ventajoso para los germanos, ya que, por medio de él, obtenían la posesión de dos importantes provincias francesas , **Alsacia** y **Lorena**. De todos modos, Francia se sintió ultrajada por este hecho, siempre volvió una y otra vez a reclamar sus derechos sobre estos dos territorios y en ningún momento aceptó esta situación como definitiva: en pocas palabras, se quedaron con “la sangre en el ojo”.....



Foto N° 1 : En esta pintura, se puede apreciar un sangriento episodio de la Guerra Franco – Prusiana del año 1870 .Mientras los soldados de ambos países se matan con determinada y extrema ferocidad, en segundo plano se puede advertir los restos de una casa, parcialmente destruída por la artillería. Este grabado fue pintado por el artista francés Boutigny .-

E incluso la humillación francesa fue más allá: en el transcurso del año **1871**, para ser más exacto, el día **18** de **Enero** el emperador alemán **Gui---**

**Wilhelmo I** aceptó, en una entusiasta ceremonia , la corona imperial, siendo aclamado por los príncipes y militares presentes. Ahora bien, la ceremonia se efectuó no en **Berlín** o en **Hamburgo**, sino en el **Salón de los Espejos del Palacio de Versalles** (en las afueras de **París**).....



**Foto N° 2 : En este grabado, podemos apreciar la coronación de Guillermo I de Prusia como Emperador de Alemania. El día 1ro. de Enero del año 1871 se dio a conocer el anuncio oficial de la creación del Imperio Alemán .-**

Esto, por el lado de alemanes y franceses. Este panorama se agravó muchos años más tarde, cuando en el año **1904**, Francia trató de apoderarse del territorio de **Marruecos** (África del Norte) que se ubica al Este de Argelia. Los alemanes no habrían de quedarse quietos y, adelantándose, las tropas de este país ocuparon el puerto de **Tánger** , para (típica excusa oficial) “**proteger la independencia del amenazado país**” . Pero las cosas no quedaron ahí, ya que el conflicto se intensificó aún más cuando, en el año **1911** los franceses se apoderan de la ciudad de **Fez**, capital de Marruecos. Finalmente, Alemania aceptó la situación creada por los movimientos militares franceses a cambio de la cesión de territorios en África (unos 275000 Kms. cuadrados) .Sin embargo, esto no logró hacer ceder la tensión entre ambos países, ya que los franceses se sintieron sumamente molestos por la intervención alemana en cuestiones que Francia consideraba como propias y los alemanes muy defraudados,

debido a que no pudieron impedir la ocupación “manu militari” del territorio marroquí. Obviamente, y de acuerdo a los tiempos que se vivían, **a nadie le importó la opinión que los marroquíes poseían respecto a este tema.....**

Dejemos a los alemanes y franceses arreglando sus conflictos y vayamos, ahora sí, a la situación que los dos más grandes rivales europeos estaban viviendo , desde hacía varios años, en ese lejano **1912**. En definitiva, veamos las causas o si quiere, las raíces del enfrentamiento que ambos estados protagonizaban al momento del hundimiento del “Titanic”, aunque no todavía en su faz beligerante .

Podemos iniciar este “racconto” indicando que, a fines del siglo XIX, Inglaterra era la dueña del mayor imperio colonial que la Historia de la Humanidad haya conocido: más grande que el de Roma, mucho mayor que el de Alejandro el Grande, y enormemente mayor aún que el que civilizaciones como la árabe supieron conquistar . Sus posesiones se extendían por **TODOS** los continentes y abarcaban una superficie de (aproximadamente) treinta y cuatro (**34**) millones de kilómetros cuadrados, con una población que superaba los cuatrocientos treinta millones (**430**) de habitantes. De todos modos , esta realización política, económica, social, etc. se llevó a cabo gracias a la existencia de algunos factores, los principales de ellos los siguientes :

a) **La economía.**-

En la isla británica, los ingleses no poseían una gran variedad de productos naturales, aunque el subsuelo (como ya hemos visto) era rico en hierro y carbón , elementos sumamente valiosos al momento de producirse la Revolución Industrial. Este desarrollo industrial inglés se debe, en otra medida, a la inexistencia de las agitaciones sociales y políticas que recorrían de punta a punta el continente europeo, las cuáles se habían disparado súbitamente como consecuencia de la Revolución Francesa del año 1789 .Y esas convulsiones fueron, en Inglaterra, mucho menores, comparadas con las que se vivían en Europa, de tal modo que los estamentos gubernamentales británicos pusieron énfasis en la protección de los derechos individuales y en la eliminación de las trabas al comercio interior.

b) **La Revolución Industrial y el capitalismo** .-

El gigantesco imperio colonial brindó a Inglaterra una ilimitada fuente de materias primas que procedían de todos los puntos de la Tierra .Lo anterior, unido a la aplicación de la maquinaria industrial en su conjunto, impulsó la producción, y en muy poco tiempo, gracias a una agresiva política comercial, los productos ingleses se imponían en todos los mercados mundiales .Obviamente, las inmensas ganancias derivadas de este comercio transformaron a Inglaterra en el principal país capitalista, de tal modo que su ciudad capital, Londres, se convirtió en la sede del mundo financiero .

c) **El dominio del mar** .-

Como no cabía pensar que fuera de otro modo, la expansión industrial (es decir, el nacimiento de la Revolución Industrial) provocó la ya incipiente expansión territorial inglesa .Debido a la escasez de materias primas, necesarias para el mantenimiento de la pujante industria británica, Inglaterra se lanza decididamente a la “caza” de otros territorios .Y es así que los constructores navales ingleses armaron, en cuestión de pocos años, la flota más poderosa del mundo y fueron conquistando, por la fuerza (militarmente) y/o por la razón (diplomáticamente), los lugares estratégicos que controlaban las principales rutas marítimas. Podemos indicar que en la organización de los territorios así conquistados, los ingleses mantuvieron criterios variados: en algunos casos se impusieron “protectorados”, en otros una pseudo-autonomía y en otros una administración netamente colonial, con un Gobernador a cargo.

Pero, y siempre hay un pero, del otro lado del Canal de la Mancha, hacia el Este de Europa , los alemanes venían tallando fuerte. Para que se entienda bien : venían picando con el caballo en punta, por los palos y con la fusta bajo el brazo, en referencia a las naciones continentales europeas . Podemos así realizar un pequeño panorama que nos introduzca a las bases del desarrollo alemán, viendo los siguientes puntos:

a) **El desarrollo industrial y comercial** .-

La industria alemana adquirió, en las tres últimas décadas del siglo XIX, un desarrollo prodigioso, debido , en primer lugar, a los ricos yacimientos de hierro y carbón (cuenca del río Rhur) . En poco tiempo , y gracias a una

nacionalista política de impulso industrial, los germanos lograron un gran prestigio en la fabricación de instrumental científico, productos químicos, anilinas y piezas mecánicas. Esto hizo que los artículos alemanes desalojaran de su lugar de privilegio (o si se quiere, monopólico) a los productos de procedencia inglesa, hasta esos años, considerados como insuperables en calidad. Es así que la industria alemana contó con la colaboración y activa participación de gran número de técnicos, sabios e inventores, que, mediante sus trabajos, lograron dar a Alemania un importante papel en la presencia industrial a nivel mundial. Y como era lógico esperar, el desarrollo industrial vino de la mano de la expansión comercial, ya que el país germano necesitó mercados externos en los cuáles introducir sus productos (lo mismo que los británicos), para lo que se volcaron grandes capitales en el extranjero. Como muestra, digamos que en el año **1875** el comercio alemán alcanzaba la friolera de seis mil (6000) millones de francos (moneda francesa, como para tomar un parámetro), mientras que treinta años más tarde, esto es, en **1905**, superaba los veinte mil (20000) millones de dicha divisa.

#### b) El desarrollo marítimo.-

Para consolidar esta política, los alemanes comprendieron rápidamente la necesidad de contar con muy buenas comunicaciones. Es así que el **Kaiser Guillermo II** (sucesor del Emperador alemán Guillermo I) trató de crear una poderosa flota, misión que fue encargada al Secretario de Marina, el Sr. **Von Tirpitz**. Y, si vamos a tener en cuenta el carácter alemán y su demoledor desarrollo económico, no es de extrañar que en muy poco tiempo Alemania se convirtiera en la segunda potencia naval de ese entonces, como ya vimos, sólo superada por Inglaterra. Este equipamiento naval permitió a los germanos asegurar sus rutas marítimas y proteger así su naciente imperio colonial. De “tontos” no tenían nada.....

La marina mercante alemana tuvo así la oportunidad de contar con las dos empresas de navegación más grandes del mundo: la **Hamburg – American** y la **North German Lloyd**, las cuáles transportaban, anualmente, un inmenso contingente de personas y cargas, compitiendo ferozmente por las posibilidades y oportunidades de transporte de los ítems antes mencionados, a lo largo y ancho del Globo, con sus “amigos” ingleses. Además, y en cuanto al desarrollo náutico se refiera, los alemanes se cuidaron muy bien de ampliar sus puertos y asegurar la navegación en



sus ríos interiores, de modo de dar salida a su producción industrial lo más rápidamente posible hacia el mar.

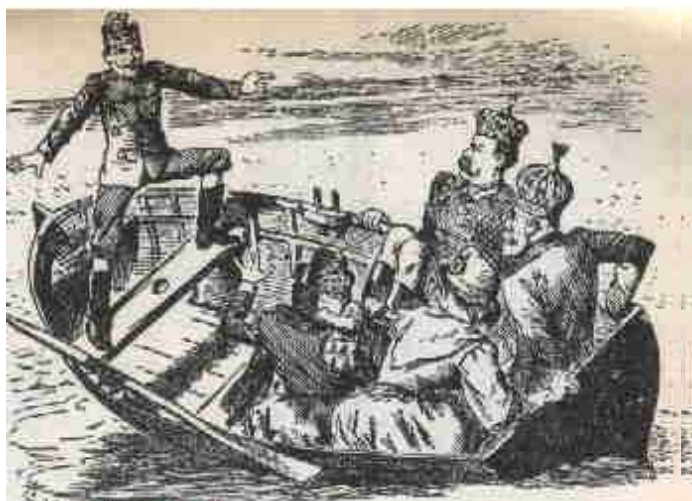
c) **El desarrollo poblacional** .-

Todo lo anterior habría de tener su correlato, al mismo tiempo que los desarrollos comercial y marítimo iban teniendo lugar, en el aumento de la población. Para el año **1870** la población alemana se calculaba en unos cuarenta (**40**) millones de habitantes, mientras que para **1910**, esa cifra se había incrementado hasta unos sesenta (**60**) millones de personas .Debido a esta abundancia de mano de obra, la producción industrial se incrementó notablemente, aunque al mismo tiempo, se originó un movimiento inmigratorio dirigido preferentemente hacia América y, en mucha menor medida, al África, donde existían varios territorios coloniales alemanes. Lo anterior se daba de la mano con la expansión territorial germana, que en el continente africano ocupaba el **Camerún** y **Togo** (sobre el Golfo de Guinea), el África Oriental y el Sudoeste del mencionado continente. Igualmente en Oceanía, los alemanes se habían establecido al Nordeste de isla de **Nueva Guinea** y en algunas islas circundantes .

Entonces ahora sí podemos darnos cuenta que todo lo anteriormente expuesto originó una profunda, visceral, feroz rivalidad y competencia con Inglaterra, que ya, para los comienzos del siglo XX, había sido desplazada de varios mercados y regiones comerciales del planeta, algo que comenzaba a perjudicar (y seriamente...) la situación de la economía británica.

Es por ello, que en base a las rivalidades netamente comerciales, continentales, coloniales, etc. se vá instaurando la existencia de una situación que sería conocida como la “**paz armada**”, caracterizada por la continua presencia de conflictos, recelos y diferendos internacionales, en los que Inglaterra y Alemania se veían continuamente envueltos. Esta situación internacional, presente desde **1870** a **1914**, se caracterizó asimismo por la impresionante preparación militar que la mayoría de los países europeos organizó para sí, lo que conllevó un brutal aumento de los gastos castrenses y la formación de enormes ejércitos, con armamento moderno (para esos días...) , en previsión de la aparición de una conflagración a gran escala. Pero, y en definitiva, esta situación derivó de

la intensa competencia por los mercados que los países europeos (en especial, los dos gigantes del momento) realizaban entre sí, destinada, para ser más claros, a la supervivencia de sus respectivos aparatos comerciales, industriales y financieros.



**Foto N° 3 : En esta caricatura publicada en el año 1890, se quiere simbolizar la gran tensión existente en Europa, provocada por la política de Guillermo II .En este pequeño bote navegan los principales monarcas europeos , mientras que el Emperador alemán trata de hacer naufragar la embarcación, la cuál representa la paz y el equilibrio entre las distintas potencias de esos tiempos .-**

Es en este marco en el cuál, aunque parezca traído de los pelos (pero si se observa bien, no es así...), que se produce el peor de los desastres de la navegación comercial de los primeros años del naciente siglo XX : el hundimiento del RMS “Titanic”. Por ello, y mirando en retrospectiva, se puede analizar , desde otro punto de vista, que la tragedia del barco de los sueños se produce en el medio de una situación terminal para el delicado equilibrio geopolítico mundial.

¿Y por qué, entonces, digo que el hundimiento del RMS “Titanic” coloca una **“bisagra”** en la Historia Mundial? . Por lo siguiente:

a) A pesar de los mensajes de condolencias por la impresionante pérdida de vidas humanas que se deviene del naufragio, realizados por el Kaiser Guillermo II y otras altas personalidades alemanas, en muchos astilleros y empresas comerciales germanas, muchos fueron los que se frotaron las manos, pensando que **“Ahora nos toca a nosotros demostrar que somos mejores...”**. No es mi intención fantasear, pero en vista de la situación imperante en las tierras y mares del mundo de aquellos días...¿es tan loco pensar que esos pensamientos no hubiesen estado presentes?.

b) Los británicos acusaron el golpe, como hemos visto en el primer trabajo de investigación y como veremos en la investigación llevada a cabo con motivo del naufragio, este hundimiento ponía en tela de juicio la excelencia marítima inglesa, de la cuál, en síntesis, dependía la pujanza, el dominio del Imperio y, fundamentalmente, la supervivencia de la nación . Con lo cuál pusieron al máximo todos sus esfuerzos concentrándose a subsanar los errores supuestamente cometidos, como así también, evitar la repetición de semejante tragedia.

c)Y como no se podía esperar de otro modo, los dos perros que estaban en el mismo jardín, habrían de seguir afilando sus colmillos merced ahora a una más y mejor competencia por la supervivencia de sus líneas marítimas comerciales. Uno sufrió (Inglaterra) en carne propia la pérdida de su más grande trasatlántico hasta ese entonces construído y el otro (Alemania) esperaba poder asestar un buen golpe (mediante rebajas en los pasajes, más velocidad en sus buques, mayor cantidad de puertos de destino para la masa de inmigrantes, etc. ) , para así poder arrebatarse el preciado cetro de “Reina de los Mares”, que los británicos lucían orgullosamente desde tantos años atrás.

Por lo tanto, la **“puerta”** de la Historia (**merced al hundimiento del “Titanic”**) se abrió por la acción de esta **“bisagra”** y dejó paso, **dos años y unos meses** después del trágico acontecimiento, a uno de los tristes sucesos que la Humanidad hubo de experimentar a lo largo de cuatro fatídicos años, en los que **“...en toda Europa las luces se estaban apagando, para no volver a encenderse jamás”**, al decir de un alto funcionario de Su Majestad Británica : la **Primera Guerra Mundial (1914 – 1918)** .



**Foto N° 4 : Esta histórica foto es la última que se tomó en vida del archiduque Francisco Fernando, heredero del trono austro – húngaro, acompañado de su esposa .En ella, se puede advertir que se dispone a subir al automóvil dentro del cuál será asesinado , pocos minutos después, por el estudiante bosnio Gavrilo Princip .-**



**Foto N° 5 : Disposición estratégica que presentaba Europa a comienzos del año 1914 .-**



Foto N° 6 : Con su secuela de muertos, inválidos, destrucción y miseria, la Primera Guerra Mundial (1914 – 1918) se origina en la feroz competencia que los principales países europeos mantienen desde hacía más de cuarenta años por el control de los mercados y naciones del orbe. Una de las causas de esta Guerra fue la rivalidad existente entre Inglaterra y Alemania por el dominio de los mares, en especial, de sus rutas marítimas .-

Y, situándose en tiempo y espacio, vemos que para **1912**, inmediatamente después del hundimiento del “Titanic” el panorama mundial se iba poniendo cada día que pasaba, más y más bravo, ya que los “perros” de todo pelaje y tamaño se iban mostrando los dientes, al mismo tiempo que sus gruñidos se iban haciendo más y más sonoros. Pero, y yendo al punto que nos interesa, lo fundamental de todos los análisis que hemos efectuado hasta estas líneas es el de dar una idea de cómo estaban las cosas por ese entonces y el saber entender el **porqué** (además de las cuestiones lógicas competentes con un suceso trágico como el que mencionamos) los británicos inician una exhaustiva investigación sobre el desastre .Es decir, es muy simple : los ingleses no se podían exponer, en modo alguno, a que un hundimiento de estas características se volviera a repetir, ya que, aunque parezca exagerado, la supervivencia de Inglaterra como nación estaba en juego.....y esto no era poca cosa, por lo menos para los ingleses.

Hechas las consideraciones anteriores y solicitando se me disculpe por lo extenso de la introducción histórica, podemos dirigirnos ya a lo que constituyó la **Investigación Británica** sobre las causas que produjeron el hundimiento del RMS “Titanic”.

Aunque, para no faltar al rigor histórico, la Investigación Americana fue la primera que se inició , una vez consumada la tragedia, y la Investigación Británica no habría de tardar mucho más tiempo: las castañas estaban calientes y había que sacarlas del fuego.....Es por ello, que, con fecha **23 de Abril de 1912**, día **Lunes**, el Sr. **Sydney Buxton**, presidente del “**Board of Trade**” (Consejo del Comercio) requirió del Lord Canciller la designación de un “**Wreck Commisisoner**” (Comisionado para Naufragios) a los efectos de proceder a realizar las requisitorias correspondientes al desastre del RMS “Titanic”. El Lord Canciller británico, en esos desafortunados momentos, era el Sr. **Robert Earl Loreburn**, el cuál pasó a designar al Sr. **Charles Bigham**, también conocido por **Lord Mersey** (de la localidad inglesa de Toxteth), a la sazón, Presidente del Tribunal del Almirantazgo de la “**High Court**” (Corte Suprema).



**Foto N° 7 :**  
**Fotografía de Charles**  
**Bigham (“Lord Mersey”),**  
**quién condujo la**  
**Investigación Británica**  
**respecto del hundimiento del**  
**RMS “Titanic” .-**

Lord Mersey se puso inmediatamente a cargo de la tarea encomendada y designó, para esos menesteres, a las siguientes personas : Contralmirante **Gough – Calthorpe** (retirado de la Royal Navy); Comandante **Lyon** (retirado de la Royal Navy); profesor **Harvard Biles** (cátedra de Arquitectura Naval en Glasgow, Escocia); Capitán **Clarke** (Tribunal del Almirantazgo) y al Ingeniero Asesor **Chaston**, todos ellos personas exper-



/--tas en los campos naval y marítimo, pero con un sutil y leve detalle, que consistía en poner énfasis en la construcción y arquitectura navales. Podemos indicar también que la Investigación ( o Requisitoria, si se quiere) tuvo lugar, inicialmente, en la **Wreck Commisioners Court** (Corte de los Comisionados de Naufragios), localizada en el Royal Scottish Drill Hall, Buckingham Gate, Westminster, pero que, por problemas de sonido debió ser rápidamente trasladada hasta el lugar conocido como **Scottish Hall, Buckingham Gate, Londres**. Asimismo, como correspondía a esas circunstancias y de acuerdo a la ley inglesa vigente en esos días, el “Board of Trade” , con fecha **30 de Abril de 1912** (esto es, quince días después del hundimiento) indicó (y obviamente, requirió) que una investigación formal fuera llevada a cabo con motivo de la pérdida del buque, acordando la Corte iniciar las sesiones el día **2 de Mayo** de dicho año.

Y como no cabía esperar de otra manera, debido a lo que estaba en juego más la pérdida en sí de vidas y hacienda, los británicos se pusieron inmediatamente a la meticulosa tarea de determinar **QUÉ** era lo que había pasado con el barco de los sueños. Un repaso de lo que se puede hallar (incluso por Internet) en el cúmulo de datos, informaciones y un largo etcétera que esta Investigación dejó, está dado por el hecho que se hubieron de realizar treinta y siete (**37**) audiencias públicas , con la participación de noventa y siete (**97**) testigos (entre ellos, varios sobrevivientes del naufragio), más un amplio caudal de documentos, cartas náuticas y planos. Es decir, los ingleses estaban decididos a encontrar la aguja en el pajar.....aunque el pajar estuviese en medio de la total oscuridad.

Quizás para la continuación de este segundo trabajo deba hacer una aclaración : estoy notando que esta tarea carece del entusiasmo demoledor del cansancio, el tedio , las frustraciones , etc. que el anterior primer trabajo llegaba, muchas veces, a presentar. Es como que estoy presentando hechos y testimonios estrictamente técnicos, y noto que a todo el caudal de información que puedo llegar a volcar le falta algo y ello es, por favor , no se rían, lo siguiente: **calor humano**. Y sí : es así. Pero creo que con el devenir de las jornadas, iré tratando de llegar un poquito más a la parte humana, que me interesa sobremanera .Hecha la correspondiente aclara----

/--ción, prosigamos.

Habíamos comentado la conformación de una Comisión Investigadora del Naufragio, conformada por varias eminentes personalidades de ese tiempo. Pues bien, como para ir al meollo de la cuestión, el “Board of Trade” efectúa un total de veintiséis (26) preguntas , con las cuales, por lo menos en aquellos días posteriores al hundimiento, se trató de realizar un análisis detallado de los hechos que culminaron con el hundimiento del orgullo de la White Star Line. Las preguntas, las 26 preguntas que hubieron de sufrir algunas modificaciones a los fines de presentar las inquietudes de las personas que investigaban las circunstancias del naufragio y de otras que acercaban sus propios cuestionamientos, y que intentaré traducir del idioma inglés con la mayor precisión posible a los fines de no producir errores en los cuestionamientos, fueron las siguientes :

- 1) : Cuando el “Titanic dejó Queenstown para el día 11 de Abril :**
  - a) ¿Cuál era el número total de personas empleadas a bordo, y cuáles eran sus respectivas clasificaciones?.**
  - b) ¿Cuál era el número total de pasajeros, distinguidos según sexo y clases, y discriminados en adultos y niños?.**
  
- 2): Antes de dejar Queenstown para el día 11 de Abril, ¿cumplía el “Titanic” con los requerimientos de las Merchant Shipping Acts (1894 – 1906) y las Reglas y Regulaciones hechas respecto de ellas en referencia a la seguridad y otras cuestiones sobre los “vapores de pasajeros” y los “barcos de emigrantes”?.**
  
- 3): Respecto al verdadero diseño y construcción del “Titanic”, ¿qué previsiones especiales fueron hechas teniendo en cuenta la seguridad del navío y de aquellos a bordo ante la eventualidad de colisiones y otros accidentes?.**
  
- 4): ¿Estaba el “Titanic” lo suficientemente y eficientemente servido y dotado?. ¿Las vigilancias de los Oficiales y de la tripulación eran normales y usuales?. ¿Estaba el “Titanic” equipado con cartas náuticas apropiadas?.**



5): ¿Cuál era el número de botes, de cualquier clase, a bordo del “Titanic”? Los arreglos y disposiciones del manejo y lanzamiento de los botes a bordo del “Titanic”, en caso de emergencia ¿eran apropiados y suficientes?. ¿Un bote salvavidas fue arrojado sobre cubierta?. Si es correcto ¿cuándo?. ¿Cuál era la capacidad de transporte de los respectivos botes?.

6): ¿Qué instalaciones de recepción y transmisión de mensajes por telegrafía sin hilos habían a bordo del “Titanic”? ¿Cuántos operadores estaban trabajando en dicha instalación?. ¿Estaban las instalaciones en disposición de trabajo correcto y efectivo, y era el número de operadores suficiente como para permitir que los mensajes sean recibidos y transmitidos continuamente día y noche?.

7): Antes o durante el viaje del “Titanic” ¿cuáles fueron, si las hubo, las instrucciones que se dieron respecto de la navegación o que fueran conocidas por el Master para aplicarse durante el viaje?.

8): ¿Cuál fue, de hecho, la ruta seguida por el “Titanic”, al cruzar el Océano Atlántico?. ¿Mantuvo el barco la ruta usualmente seguida por los vapores de línea en los viajes desde el Reino Unido hasta New York en el mes de Abril?. ¿Son esas rutas seguras en ese tiempo del año?. El Master ¿tuvo discrecionalidad respecto de la ruta que seguiría el buque?.

9): Luego de dejar Queenstown, el día 11 de Abril ¿llegó información al “Titanic” mediante mensajes inalámbricos, o de otro modo, señales sobre la existencia de hielo en aquellas latitudes?. Si es así ¿cuáles fueron dichos mensajes o señales y cuándo fueron recibidas, y en qué posición o posiciones se reportaba el hielo, y estaba el hielo que se había reportado en o cerca de la ruta seguida realmente por el “Titanic??. ¿Fue alterado el curso del buque como consecuencia de la recepción de dicha información, y si es así, de qué manera?. ¿Qué respuestas a tales mensajes o señales envió el “Titanic y en qué momentos?.

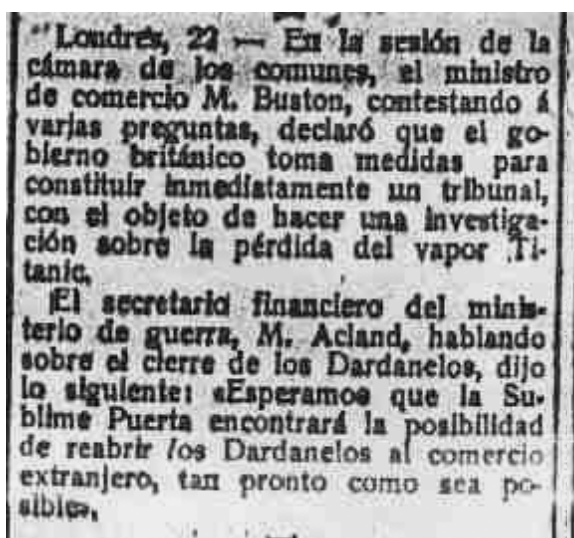


Foto N° 8 : En este recorte periodístico de los microfilms del diario “El Día” (Pcia. de Buenos Aires, Rca. Arg.) podemos observar que , ya para el 22 de Abril de 1912, esto es , una semana después del hundimiento del RMS “Titanic” , el gobierno británico ya se hallaba formando una comisión investigadora de la tragedia. Así lo hacía saber, en la Cámara de los Comunes, el Ministro de Comercio, Sr. Buxton .-

**10): Si en los tiempos referidos en la pregunta precedente, fue avisado o tuvo razón para suponer que hallaría hielo ¿en qué momento hubiera sido razonablemente esperable su encuentro?. La vigilancia a bordo, respecto del hielo ¿era apta y apropiada?. ¿Hubo algunos, y si es así, cuáles fueron los rumbos ordenados para variar la velocidad?. ¿Si es así, fueron llevados a cabo?.**

**11): ¿Fueron provistos binoculares y fueron usados por los vigías?. ¿Es el uso de ellos necesario o usual en tales circunstancias?. ¿Poseía el Titanic los medios como para lanzar luces de búsqueda alrededor de él?. Si es así, ¿hizo el buque uso de ellas como para descubrir el hielo?. ¿Se han usado luces de búsqueda?.**



**Foto N° 9 :** Este niño vendedor de periódicos, vestido como es de esperar a la usanza de la época, muestra una edición de los diarios de aquellos días, en la ciudad de Southampton (Inglaterra) , puerto de partida , en su trágico y único viaje, del “Titanic”. En su mano derecha se puede advertir un periódico con el titular “TITANIC SINKS” (El “Titanic se hunde”) , mientras que otra persona, por detrás del joven vendedor de diarios, acerca otro periódico, en el cuál se lee la leyenda se puede advertir que se hace alusión al número de personas perdidas en el naufragio y a que Mr. Astor se hallaba a salvo .

La ciudad de Southampton fue una de las que más sufrió a causa de la pérdida del buque, debido a la gran cantidad de personas y tripulación que se hallaban, en esos momentos , a bordo del barco: se decía, por ese entonces que “ cada calle de Southampton había perdido por lo menos una persona que iba en el buque” .-

**12):** ¿Qué otras precauciones fueron tomadas por el “Titanic”, anticipando su encuentro con el hielo?. ¿Eran éstas las usualmente adoptadas por los navíos que estaban navegando donde se podía esperar encuentros con el hielo?.

**13):** ¿Fue visto y reportado hielo por alguien a bordo del “Titanic” antes que ocurriera el accidente?. Si es así ¿qué medidas fueron tomadas por el Oficial de guardia para evitarlo?. ¿Eran medidas apropiadas y éstas fueron rápidamente tomadas?.

**14): ¿Cuál era la velocidad del “Titanic” inmediatamente antes de producirse el accidente?. ¿Era esta velocidad excesiva considerando las circunstancias?.**

**15): ¿Cuál fue la naturaleza del accidente que le sucedió al “Titanic” a las 23:45 hs. del 14 de Abril?. ¿En qué longitud y latitud ocurrió el accidente?.**

**16): ¿Qué pasos se llevaron a cabo inmediatamente después de ocurrido el accidente?. ¿Cuánto tiempo luego del accidente se comprendió su seriedad por aquellos a cargo del buque?. ¿Qué pasos se tomaron entonces?. ¿Qué intentos se hicieron para salvar las vidas de aquellos a bordo y prevenir el hundimiento del navío?.**

**17): La disciplina a bordo ¿fue apropiadamente mantenida luego de que ocurriera el accidente?.**

**18): ¿Qué mensajes, solicitando asistencia, fueron enviados por el “Titanic”, luego del accidente, y en qué ocasiones?. ¿Qué mensajes fueron recibidos en respuesta por el buque, y en qué ocasiones, respectivamente?. ¿Por cuáles barcos fueron recibidos los mensajes que fueran enviados desde el “Titanic”, y desde qué navíos el buque recibió respuestas?. ¿Qué otros barcos, aparte del “Titanic”, enviaron o recibieron inmediatamente antes o durante el accidente, en conexión con el mismo?. ¿Cuáles fueron los buques que enviaron o recibieron dichos mensajes?. ¿Fueron prevenidos algunos navíos de acudir en asistencia del “Titanic” o de sus botes, debido a los mensajes recibidos desde el “Titanic” o debido a algunos mensajes erróneos que estaban siendo enviados o recibidos?. Respecto de dichos mensajes erróneos ¿desde qué navíos fueron enviados, por qué barcos fueron recibidos y en qué ocasiones, respectivamente? .**

**19): Los aparatos de descenso de los botes del “Titanic” al momento del accidente ¿se hallaban en buena disposición de trabajo?. ¿Fueron los botes columpiados, cargados, bajados o, de otro modo, puestos sobre el agua bajo una apropiada supervisión? . ¿Fueron enviados los botes bajo condición marina y apropiadamente maniobrados, equi----**

**/--pados y provisionados?. Los botes que se hallaban bajo los pescantes o en cualquier otra ubicación ¿probaron ser eficientes y aptos para el servicio, de acuerdo al propósito del salvataje de vidas?.**

**20): ¿Cuál era el número de (a) pasajeros, (b) tripulación, transportados en cada bote, al momento de dejar el buque? . ¿Cómo estaba compuesto este número, teniendo en cuenta: (I) Sexo, (II) Clase y (3) Clasificación?**

**21): ¿Cuántos eran niños y cuántos adultos?. ¿Cada bote estaba completo, a plena capacidad?. Si no es así ¿por qué no?.**

**22): ¿Cuántas personas a bordo del “Titanic”, al momento del accidente, fue, finalmente rescatada y por qué medios?. ¿Cuántas perdieron sus vidas antes del arribo del S.S. “Carpathia” a New York?. ¿Cuál fue el número de pasajeros, diferenciados entre hombres y mujeres, adultos y niños, para las 1ra., 2da., y 3ra. Clases, respectivamente, que fueran salvados?. ¿Cuál fue el número de tripulantes, discriminados por sus clasificaciones y sexo, que se salvaron?. ¿Cuál es la proporción que lleva cada una de estas cifras en el número total correspondiente a los que estaban a bordo, inmediatamente antes del accidente?. ¿Qué razón hay para la desproporción, si la hay?.**

**23): ¿Qué le ocurrió al buque desde que el ocurre al accidente hasta que se hundió?.**

**24): ¿Dónde y en qué momento se hundió el “Titanic”?.**

**25): ¿Cuál fue la causa de la pérdida del “Titanic” y de las pérdidas de vidas, las cuáles, de dicho modo, se sucedieron u ocurrieron?. ¿Qué barcos tuvieron la oportunidad de prestar asistencia al “Titanic” y, si la hubo, cómo fue que dicha asistencia no llegó antes que arribara el S.S. “Carpathia”?.** La construcción del buque y sus arreglos ¿proporcionaron dificultades para cualquiera de las clases de pasajeros o alguna parte de la tripulación, de modo de no permitir sacar ventaja de cualquiera de las prevenciones existentes en cuánto a

la seguridad?.

**26): Cuando el “Titanic” dejó Queenstown para el 11 de Abril ¿estaba apropiadamente construido y adecuadamente equipado como vapor de pasajeros y barco de emigrantes, para el servicio a través del Atlántico?.**

Hasta aquí el cuestionario que, palabra más, palabra menos, efectúa el “Board of Trade”. Asimismo, como aclaración y anexo final, se hace una aclaración, importante desde el punto de vista sobre QUÉ se basa el mencionado organismo británico como para realizar dichas preguntas, y sobre lo que volveremos, en un sucinto panorama , en líneas posteriores a éstas. El comentario indicado es el siguiente :

*“ Se invita a la Corte a realizar el reporte bajo las Reglas y Regulaciones hechas bajo las Merchant Shipping Acts (Actas de la Marina Mercante), 1894- 1906 y la administración de aquellas Actas y de dichas Reglas y Regulaciones, tanto como la consideración que esto es materia de este accidente, y para hacer las recomendaciones o sugerencias que ella podría pensar en ajustar, teniendo en cuenta las circunstancias del accidente, con la visión de promover la seguridad de los navíos y personas en el mar.”*

Espero ahora que se me entienda cuando ( tomando en consideración las frases a partir de “.....hacer las recomendaciones o sugerencias que ella podría pensar en ajustar, teniendo en cuenta las circunstancias del accidente, con la visión de promover la seguridad de los navíos y personas en el mar” ) deslicé el comentario que indica que los ingleses comprendieron que la seguridad de su transporte, de pasajeros y cargas, la protección de las rutas marítimas y, por sobre todo, que de ello dependía la supervivencia de Inglaterra como potencia de aquellos días, estaba en juego, merced a la catástrofe acontecida con el orgullo de la White Star Line .

Analícemos un poquito, no muy extensamente ya que ello conllevaría una inmensa cantidad de páginas, las preguntas que el “Board of Trade” efectúa, en aquellos dramáticos días de 1912.

He notado que se dio una gran importancia a lo que tuviera que ver con los siguientes ítems : estado del buque al dejar Queenstown; instalaciones de transmisión de telegrafía sin hilos; preparación de la tripulación; equipamiento del buque (botes salvavidas, etc.); disposición de las instalaciones del barco en caso de accidente; muertes y sobrevivientes del pasaje y tripulación; órdenes dadas por el Master (Capitán) sobre rumbos y demás; mensajes recibidos por el barco, enviados por otros buques y mensajes erróneos; rutas usualmente seguidas por los vapores; posible y/o real existencia de hielo en la ruta que el buque traía, etc. Están bien y eran lógicamente, las preguntas que cualquier comisión investigadora (teniendo como siempre en cuenta las circunstancias en las que se desarrolló la tragedia) hubiera planteado. Pero **SÍ** yo (humildemente....) noto la **AUSENCIA** de otras preguntas igualmente significativas, **NO** sobre lo que, con el correr del tiempo fue saliendo a la luz, sino sobre hechos que ocurrieron en los instantes **ANTERIORES** e **INMEDIATAMENTE POSTERIORES** a la zarpada del RMS “Titanic” desde el puerto de Southampton, al mediodía del día 10 de Abril de 1912 .Y como Uds. así lo habrán de notar, si me permiten, **añadiré** las preguntas que más de uno se podrá hacer, pero que no figuraron entre las veintiséis (26) que el “Board of Trade” tuvo a bien confeccionar.

Ellas serían :

**a): ¿Estaban los organismos navales británicos de ese tiempo en conocimiento de la deficiente calidad del acero empleado en la construcción del buque, en especial, la referente a los remaches provenientes de la acería de Colvilles (Escocia), como así lo manifestara el Ingeniero Thomas Andrews, uno de los principales encargados de la construcción del barco?. Los directivos de la White Star Line ¿conocían el problema mecánico que los citados elementos presentaban?. Si es así ¿por qué decidieron continuar adelante con la construcción del “Titanic”?.**

**b): Al momento de realizarse las inspecciones gubernamentales en los buques de gran porte, por ejemplo, el RMS “Olympic” (también propiedad de la WSL) éstas llevaban varios días. ¿Por qué, en el caso del “Titanic”, dicha inspección se completó en el término de sólo UN**

**DÍA?**

c): Respecto a la situación de incendio declarado, aunque a duras penas controlado sin estar totalmente extinto, en uno de los depósitos de carbón del buque y de una de las calderas de éste (de la cuál tenía conocimiento Bruce Ismay) , que el barco presentaba y en base a la posible reparación de dicho inconveniente a lo largo del trayecto hasta New York ¿por qué se decidió, igualmente, que el navío se haga a la mar?. ¿Quiénes lo decidieron? . Por favor, con nombre y apellido.

d): El Capitán y los Oficiales a bordo del buque ¿estaban en conocimiento de que muchos de los integrantes de la tripulación no se hallaban todo lo preparados que debían estar o que se suponía que debían estarlo?.

e): El Director Ejecutivo de la WSL, a bordo del buque, Sr. Bruce Ismay ¿influyó en el comportamiento del Capitán Smith respecto de la velocidad del buque?. Éste último ¿estaba de acuerdo con Ismay respecto de la velocidad que alcanzaría el barco en sus últimas etapas?.

f): ¿Cuáles fueron las reales causas sobre la interrupción del sistema de mensajes inalámbricos, que hubo de dejar al barco sin comunicación con el exterior por varias horas?. ¿Se realizó alguna investigación a bordo del buque para determinar dichas causas?.

g): ¿Debido a qué motivos se suspendió el simulacro, en caso de accidente?. Y aunque no se realizó a la hora indicada ¿porqué no se reprogramó el mismo para un horario posterior?.

h): ¿Por qué Ismay guardó, en uno de sus bolsillos, uno de los mensajes que indicaban la presencia de hielo en la ruta que seguiría el buque?. ¿Cuál era su injerencia en lo atinente a la dirección del buque?. Si es así ¿esta injerencia en tareas, que no le correspondían ,



había sido preparada de antemano o producto de las circunstancias del viaje?.

i): ¿Por qué el Capitán Smith tardó más de lo regularmente habitual en realizar el giro hacia el Oeste, en el punto dado por las coordenadas 42° Norte y 47° Oeste?.

Estas nueve (9) preguntas de mi parte son sólo a los efectos de añadir algo más al cuestionario general, que, con el paso del tiempo, se realizó a todos los niveles de la sociedad inglesa (comenzando por los primeros niveles de conducción naval). No está de más, no porque yo haya hecho estas preguntas, sino (si han tenido la oportunidad de leer mi primer trabajo de investigación....) debido que para el año 1992 (esto es, ochenta años después del hundimiento) se volvió a reunir una Comisión Investigadora Naval Británica, en la que se volvió a estudiar, detalladamente, los hechos, razones, problemas y cuestiones que tuvieran que ver con la tragedia del RMS "Titanic".



**Foto N° 10 : Righthonourable Lord Mersey (Charles Bigham), vestido de acuerdo a la usanza inglesa para el ejercicio de sus funciones en la Comisión Investigadora del naufragio del RMS "Titanic" .-**

Ahora bien, según mi humilde criterio, se trató de hallar algún culpable del hundimiento, por lo menos, focalizados los intentos hacia aquellos que se hallaban ,como se dice vulgarmente, atrás de un escritorio. Es así, que durante el proceso de investigación acerca del hundimiento del RMS “Titanic”, se hicieron varios cargos contra el “Board of Trade”, durante el proceso interrogativo propiamente dicho, dirigidos en dos direcciones. Primero se mencionó que el “Board” había sido sumamente negligente, al fallar en su tarea de mantener actualizadas sus Reglas y Regulaciones, relativas generalmente a la provisión de aparatos salvavidas; segundo, se indicó que sus Oficiales fallaron en la instancia particular del RMS “Titanic” , debido a errores y fallas en la supervisión de los planos del navío y en la inspección del trabajo hecho sobre el buque.

Con referencia al primero de estos cargos, éste fue reducido, en el curso del interrogatorio, a un cargo de negligencia relativo al hecho de mantener actualizada la provisión de botes salvavidas.

Presentaremos así las circunstancias, con lo que espero poder brindar un panorama sucinto sobre los antecedentes del problema mayúsculo que giró continuamente antes, durante y después del hundimiento del barco de los sueños, esto es, el tema de los **botes salvavidas**.

Comencemos diciendo que en el mes de **Marzo** de **1886**, el **Board** designó un **Comité Departamental** , compuesto por tres de sus mejores Oficiales, el cuál estaría habilitado para analizar en detalle la cuestión de las **balsas y aparatos salvavidas**, transportados por los buques mercantes marítimos. En su reporte, este Comité indicó , con respecto a los botes destinados a los vapores oceánicos, que llevaran un gran número de pasajeros, que los botes serían de **poco valor** en el caso de la necesidad de salvar vidas (aunque podrían prolongar su vida útil o si se quiere, su existencia, un tiempo más....) a menos que el socorro estuviese al alcance de la mano, esto es, desde otros buques, o que una costa amistosa estuviese próxima al buque accidentado .Ahora bien, haciendo especial referencia a los **navíos de vapor de pasajeros** que llevaron inmigrantes a través del Atlántico hacia los puertos de la costa Este de Norteamérica, estos Oficiales indicaron lo siguiente :

*“Considerando el número de navíos empleados, y el alto número de pasajeros que ellos transportan, y también tomando en consideración el carácter tormentoso del océano que ellos deben atravesar, y el clima neblinoso y denso que encuentran, pensamos que esta clase es la más importante de todas, y que no podemos pasar por alto que en los últimos años este tráfico ha sido efectuado con una remarcable inmunidad respecto de la pérdida de vidas. Los servicios de botes que estos navíos están forzados a llevar cuando navegan con emigrantes, están regulados por la escala del ‘Acta de Pasajeros (‘Passengers Act’) del año 1885, la cuál provee servicios de botes para 216 personas como un máximo, de modo que suponiendo que el buque zarpa con 1000 pasajeros y 200 tripulantes bajo los requerimientos del presente estatuto, entonces el barco sólo necesita llevar suficientes botes como para 216 personas sobre el total de toda esta gente. De tal modo, se verá que los botes llevados por esta clase de navíos son también totalmente inadecuados como un medio efectivo de salvar vidas, si le ocurriera un desastre a un buque con su carga completa de pasajeros a bordo. Estamos dichosos de poder decir que hay muchos dueños de buques cuidadosos, que hacen todo lo que está en su poder para proveer seguridad a sus pasajeros mediante el equipamiento en exceso de sus buques, con botes salvavidas que sobrepasan el alto número de emigrantes, que no hacen más que lo que se les requiere por ley.*

*Hemos ido hacia adentro de esta cuestión en referencia a esta clase de navíos que van muy llenos, y hemos visitado muchos de ellos, y pensamos que los botes requeridos por el Acta deberían incrementarse en un 100%. Además de esto, que los propietarios deben ser inducidos a llevar suficientes botes plegables y balsas apropiadas, de modo que cada buque tuviese suficientes aparejos salvavidas, previendo que, como se ha dicho, no haya bote que necesite llevar más servicios de botes para todos, a bordo, en cualquier momento.”*

En el año 1887, fue designado un **Comité Selectivo** de la **Cámara de Comunes**, del cuál **Lord Beresford** era su Presidente, a los efectos de realizar un informe sobre **“Salvamento de Vidas en el Mar”** y ellos explicitaron (los integrantes de este Comité) en su informe que:

*“...muchos barcos de pasajeros no podrían, sin gran inconveniente, llevar tantos botes ordinarios de madera como serían suficientes para transportar el total de los pasajeros y tripulación con seguridad, en un estado de mal tiempo. Bajo tales circunstancias, la tripulación no sería suficiente como para maniobrar tantos botes; ni tampoco podrían ser bajados al agua en tiempo suficiente ante la eventualidad de un muy rápido hundimiento. Sin embargo, respecto al hecho que los accidentes ocurren probablemente a menudo en un clima moderado como en un clima malo , y con respecto también a que la causa del accidente frecuentemente incapacita varios de los botes, y que el hecho posterior que se traduce en una insuficiente cantidad de botes tendería a causar pánico, somos de la opinión que todos los buques oceánicos de pasajeros deberían ser compelidos por ley a llevar dichos botes, y otros aparatos de salvataje de vidas, como sería dable agregar para la mejor provisión de la seguridad para todos a bordo, con clima moderado.”*

Siguiendo así con las disquisiciones históricas, digamos que, como resultado lógico de estos reportes, la **“Merchant Shipping (Life Saving Appliances) Act, 1888”** (Acta de la Marina Mercante, Aparatos para el Salvataje de Vidas) parece haber sido así promulgada, y , bajo la cual las Reglas fueron preparadas por el Board en diferentes momentos. Sin embargo, el **Acta de la Marina Mercante** (obvio, siempre refiriéndonos a Inglaterra) del año **1894** la deroga ( es decir, al Acta del año 1888) y efectúa la substitución de las secciones **427** a la **431** inclusive. Lo que sería, si se quiere, más importante de esta Acta del año 1894 (acta que editará el Board para el uso y conocimiento de los entes y personas ligadas con la actividad mercante británica), es que presentará una **Tabla** que indicará el **número mínimo de botes** que deberán ser localizados bajo los pescantes, y las **capacidades mínimas** en sus contenidos. Esta Tabla fue promulgada con fecha **Marzo 9** del año **1894**, entrando en vigor a partir del día **1ro. de Junio** de dicho año.

Es de destacar que esta Tabla se basaba en el tonelaje de los buques sobre los cuáles habrían de aplicarse dichos estamentos, y lo que quedó claro era que el **número de botes salvavidas** se habría de **incrementar** conforme **umentara** el tonelaje de los barcos que los transportaran. Pero, y acá viene el pero, un pero que habría de costar unos cuantos centenares de vidas humanas allá por Abril del 1912,

la norma se detiene (como ante una pared...) en el punto en que llega a los **“10000 toneladas o más...”**. Y para tales buques, sin importar el tamaño que puedan poseer, el mínimo número de botes salvavidas de los cuáles deberían de estar provistos fue fijado por la Tabla en **dieciséis (16)**, con una capacidad mínima total de **5500 pies cúbicos** (equivalente a unos **198 metros cúbicos**).

Pero respecto de los vapores de transporte de emigrantes, también hubo una regla que indicaba que, si los botes bajo pescantes requeridos por la Tabla no proporcionaban el suficiente alojamiento para todos los que estuvieran a bordo de los barcos, se habrían de proveer botes adicionales, cuyo diseño fuera, lógicamente, aprobado (estén o no bajo los pescantes: aquí deberíamos recordar a los botes del tipo “plegable” con los que iba equipado el “Titanic” que, en un número de cuatro, no se hallaban ubicados bajo los pescantes) o, del mismo modo, balsas salvavidas. Asimismo, estos botes o balsas deberían tener, al menos, una capacidad de transporte, que sumadas las capacidades de ambos tipos de embarcaciones, tendrían que proporcionar, en navíos de **5000 toneladas** y más, tres cuartas (3/4) partes más que el contenido mínimo requerido por la Tabla. Con lo que, en el caso de buques como el “Titanic”, los requerimientos determinados por las Reglas indicaban una provisión de **9625 pies cúbicos** (unos **346 metros cúbicos**), para el total de alojamiento provisto por la suma de botes y balsas.

Y como un cálculo somero, se puede decir que, en promedio, una persona ocupa unos **diez (10) pies cúbicos**, (equivalente en las unidades del sistema métrico decimal a unos **0,36 metros cúbicos**), haciendo una cuenta por regla de tres simple, podemos indicar que el número anterior nos daría un resultado de alojamiento para unas **962 personas**. Por lo cuál ¿se vá entendiendo el por qué del salvataje de solamente unas **700** personas, pasajeros y tripulantes, a bordo del barco de los sueños?. Y sin embargo, de hecho, el RMS “Titanic” llevaba botes como para alojar un total de 1178 personas, un número en exceso de acuerdo al a requerido por las Reglas. Pero no hay que hacer una “caza de brujas”, en mi opinión, respecto de los números que se han puesto a consideración, aunque sí habría que haber hecho una continua actualización, digamos que cada dos años, ya que los movimientos migratorios y el desarrollo naviero así lo

hubiese aconsejado. De todos modos, la Tabla (aunque arrollada por estos dos factores antes mencionados....) no estaba, en sí misma , tan equivocada si se quiere. Un simple dato a tener en cuenta sería el que indica que, para esos lejísimos días del año 1894, el más grande vapor de transporte de inmigrantes era el llamado “**Lucania**” , de unas **12960** toneladas .

Luego del año 1894, como ya hemos sucintamente detallado en el anterior primer trabajo de investigación, los buques comenzaron a ganar en la cantidad de tonelaje desplazado, sobrepasando ampliamente ese límite de diez mil toneladas, llegando a presentarse barcos como el “Mauretania”, el “Lusitania”, el “Olympic”, para tener una cúspide en el RMS “Titanic”, con unas **46328** toneladas. Lo que, lógicamente, llevando a cabo una actualización de los contenidos de las Reglas y Regulaciones ya indicadas, debería haber aumentado considerablemente la cantidad posible de alojamiento en los botes y balsas salvavidas.

Pues **no** : tanto las Reglas como la Tabla permanecieron estacionarias, os dicho de otra manera, no se adecuaron a la continúa expansión en el incremento del tonelaje desplazado por los mastodontes marinos, como los anteriormente citados.

Uno de los integrantes de la **British Titanic Society**, el Sr. **Brian Ticehurst**, publicó una interesante página en **Internet** (me parece que en conjunto con la **Encyclopedia Titanica**), en la cuál entrevista a **Sir Alfred Chalmers**, una persona que actuó como **Asesor Náutico** para el “Board of Trade”, en el transcurso de los años **1896** hasta **1911**. Ahora bien, Chalmers, que también hubo de ser uno de los testigos convocados por la Investigación Británica a los fines de dar su testimonio en la Corte sobre el hundimiento del orgullo de la White Star Line, dá una explicación para este prolongado “parate” en lo que respecta a la actualización de las Reglas y Regulaciones referentes a la cantidad de botes y balsas salvavidas que los buques de más de diez mil toneladas deberían de haber transportado a bordo.

Sir Alfred Chalmers, ante el Sr. Ticehurst, dá la siguiente explicación del mencionado retraso .Dice así :

*“He considerado, de tiempo en tiempo, este problema, de manera muy cercana. Primero de todo consideré el Registro del Trade, esto es, el registro de accidentes, y ví que cantidad de inmunidad había. Hallé que era el modo más seguro de viajar en el mundo, y pensé que no era el derecho ni el deber de un Departamento de Estado el imponer regulaciones sobre este modo de viajar, ya que el registro estaba completamente limpio. Segundo, encontré que, a medida que los barcos se volvían más y más grandes, habían mejoras hechas en sus construcciones, las que los hacían mejores y más fuertes buques, ya sea desde el punto de vista de los compartimientos estancos y desde el de la resistencia total, considerando así que ese sería el camino por el que habrían de andar los propietarios de barcos, y , por ende, no se debía interferir. Luego analicé el máximo que está definido en la Tabla –de 16 botes hacia arriba junto con los botes suplementarios- y consideré, de acuerdo a mi experiencia, que ese era el número máximo de botes que podrían haber sido enviados al agua y que podían ser seguramente alojados sin estorbar indebidamente las cubiertas de los navíos. En siguiente lugar, consideré que el tráfico era muy seguro en cuanto a las rutas, es decir, las rutas que habían sido especificadas por las diferentes compañías, las cuáles tendían a disminuir el nivel de las posibles colisiones, y a evitar el hielo y la niebla. Luego, nuevamente, había una cuestión y esta era la de la telegrafía sin hilos, la cuál ya había tomado fuerza en este tipo de buques de pasajeros. Me sorprendí por el hecho que, en Julio del año 1901, el vapor “Lucania” había sido equipado con telegrafía sin hilos y la Cunard Line hizo equipar a todos sus buques a lo largo de dicho año. La compañía Allan Line hizo lo mismo en 1902, pero no estoy seguro si para 1904 la imposición de la telegrafía sin hilos no se había vuelto general para todos los buques trasatlánticos. Esto, por supuesto, entró también en mis consideraciones. Más tarde, otro punto que debí tener en cuenta, era el tripulamiento del buque. Fue totalmente evidente para mí que si Ud. iba a llenar los buques con bote, Ud. habría requerido una tripulación que no estuviese, de otro modo, aplicada a la segura navegación del barco, o al apropiado mantenimiento del navío, pero Ud. estaba proveyendo una tripulación que sería llevada sin utilización a través del Océano, que nunca sería requerida para manejar los botes. Para terminar, el último punto, pero no el menor, era este: que*

*la acción voluntaria de los propietarios los estaba llevando más allá de los requerimientos de nuestra escala, y cuando la acción voluntaria por parte de los dueños está haciendo eso, pienso que cualquier Departamento de Estado debería tomar eso en sus manos antes que salte, de modo de tener una escala más ardua y rápida para esos tipos particulares de buques. Yo consideré que la escala se ajustaba a esta clase de buques que estaban entonces a flote, como tampoco consideré que era necesario ajustarla, por lo que ese fue mi consejo a Sir Walter Howell.”*

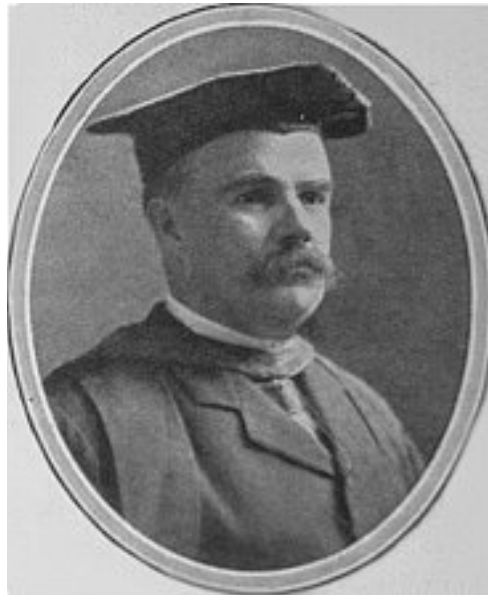
Hasta aquí la explicación que hizo Sir Alfred Chalmers, aunque de todo lo anterior se puede pensar que, así y todo, no había una precisa razón como para el retraso en la búsqueda de una escala adecuada para las necesidades, que en materia de provisión de botes y balsas salvavidas, los grandes buques de entonces (finales del siglo XIX y principios del XX) iban presentando. Es de constancia histórica que muchos y bien intencionados armadores de barcos y propietarios de líneas navieras inglesas reconocieron la insuficiencia de los requerimientos emanados desde el “Board of Trade”, y que, de manera absolutamente voluntaria, excedieron las obligaciones impuestas en cuanto a la provisión de las embarcaciones de salvamento, mediante la colocación de un más grande alojamiento en los botes, que aquellos que las Reglas y Regulaciones especificaban. Asimismo, una vez que Sir Chalmers dejó su puesto en el “Board of Trade”, este organismo británico hubo de prestar una directa atención a las enmiendas de aquellos puntos que tuvieran que ver con esta problemática, los que se hallaban, como ya vimos, comprendidos por las mencionadas Reglas y Regulaciones que del mismo Board se desprendían.

Como mención de que esta problemática no estaba, en modo alguno, resuelta, sino que “*sotto voce*” y por el contrario, presente, lo dá el hecho que indica que en el mes de **Noviembre** del año **1910**, hubo un cuestionamiento efectuado en la Cámara de los Comunes del Parlamento Británico, en la cuál se llamó la atención del Presidente del Board sobre el hecho que indicaba que el RMS “Olympic”, buque gemelo del “Titanic”, entonces todavía en construcción, estaba provisto con sólo catorce (14) botes salvavidas. La respuesta fue que el “Olympic” portaba catorce botes salvavidas y dos (2) botes comunes más, lo que, en función de las capaci-



/--dades que ya hemos visto, le hacían superar, y en exceso, los requerimientos efectuados por las Reglas. Ahora bien, para el día **15 de Febrero** del año **1911**, otra pregunta posterior se realizó con referencia a las fechas de promulgación de las últimas Regulaciones, y de este modo, posibilidad de proceder a hacer una revisación, por parte del Board, de las mencionadas Regulaciones. La respuesta del Presidente del Board fue la siguiente :

*“Estas Regulaciones fueron revisadas en el año 1894. La pregunta sobre una posterior revisión ha atraído la seria atención del “Board of Trade”, y he decidido referir el problema al Comité de Asesoramiento de la Marina Mercante, para su consideración y asesoramiento.”*



**Foto N° 11: Fotografía del Profesor J. Harvard Biles, uno de los integrantes de la Wreck Commission , que tuvo a su cargo la búsqueda de respuestas sobre el hundimiento del RMS “Titanic”.-**

De todos modos, tres (3) días después, **Febrero 18** del mismo año, una circular fue enviada por el “Board of Trade” a sus principales oficinas en la ciudad de **Liverpool** , **Londres** (Inglaterra) y **Glasgow** (Escocia), preguntando a cada uno de sus responsables la posibilidad de direccionar una extensión de la escala de botes existente , según ellos la consideraran Satisfactoria y razonable de acuerdo a las condiciones de los grandes va—

/-- pores de pasajeros. Las lógicas respuestas no se hicieron esperar y todas apuntaron a la imperiosa necesidad de una más amplia extensión de los requerimientos regulatorios. Así lo hicieron saber los Sres. **Harris, Young** y **Park**, encargados de las oficinas de Glasgow, Liverpool y Londres, respectivamente .



**Foto N° 12: Fotografía del  
Almirante S.A. Gough –  
Calthorpe,  
Otro de los integrantes de la  
Wreck Commission .-**



**Foto N° 13:  
Senior Engineer Edward  
Chaston, integrante de la  
Comisión antes indicada .-**



**Foto N° 14:**  
**Otro integrante de la Wreck**  
**Commission : el Capitán A. W.**  
**Clarke .-**



**Foto N° 15 :**  
**Comodor F.C.A. Lyon, uno más de**  
**los integrantes de la Comisión**  
**constituída a los efectos de**  
**analizar las causas del**  
**hundimiento del RMS “Titanic” .-**

Y como para seguir en tema, indiquemos que para el **28 de Febrero** del mismo año , **1911**, el Sr. **William Archer**, otro de los testigos llamados por la Corte que estudió el hundimiento del orgullo de la WSL, el principal Inspector de barcos del “Board of Trade”, diseñó una escala. Esta se constituyó en una escala más exacta que cualquiera de las de los otros tres Oficiales que el “Board” tenía entre su plantel de Inspectores. Por la escala Archer, un buque que presentara un tonelaje similar al que portaba el RMS “Titanic” debería llevar suficiente alojamiento en sus botes salvavidas equivalente a unos **24937 pies cúbicos**, esto es , un poco más de **896 metros cúbicos**, lo que, si vamos a tomar unos **10 pies cúbicos (0,36 m3)** por persona, nos va a dar una cifra de **2488** seres vivos, lo que, al día 15 de Abril de 1912, excedía bastante la cantidad aproximada de pasajeros que el buque transportaba y que se calculaba en unas **2201** personas. De todos modos, la escala Archer no lograba “poner a todos” en los botes, ya que hubiesen faltado lugares , debido a que la cantidad de pasajeros portable por el barco estaba en el orden de los **3547** humanos.

Digamos, en definitiva, que el punto de vista de Archer estaba dirigido a lograr que los propietarios de buques aumenten la flotabilidad de los buques que ellos hacían construir, tratando de aflojar un poco los requerimientos legales referentes a los botes salvavidas y poniendo todos sus esfuerzos en dicha dirección. Podríamos añadir que, para una persona como Archer, el desastre del “Titanic” hizo modificar algunos de sus puntos de vista, de tal modo de intentar hacer que una buena parte de las Reglas del Board cambiaran para bien.

Una vez obtenidos estos reportes, el Board, para el 4 de **Abril** de **1911**, remitió el problema a su Comité de Asesoramiento, y obtuvo un reporte sobre estas cuestiones, tres (3) meses después, para el **4** de **Julio** del mismo año. Podríamos hacer una pequeña lectura de la carta que envía el Board con fecha del 4 de Abril y de la respuesta del Comité de Asesoramiento de fecha 4 de Julio .E

Ellas serían las siguientes, comenzando por la del Board :

*Consejo del Comercio, Departamento de Marina  
7, Whitehall Gardens, London, S.W.  
Abril 4, 1911*

*“Señor*

*He sido encomendado por el Consejo del Comercio para agregar aquí, para información del Comité Asesor de la Marina Mercante, copia de una pregunta hecha en la Cámara de los Comunes el día 15 de Febrero y de la respuesta dada por el Presidente del Comercio del Comercio en referencia a las Reglas de los Aparatos de Salvataje de Vidas realizadas bajo la sección 427 del Acta de la Marina Mercante, de 1894.*

*El Consejo es de la opinión que la Tabla que se halla en el Apéndice a las Reglas debería ser extendido en la forma indicada en la escala anexa, de manera de proporcionarla a los barcos con tonelaje de 50000 toneladas o más.*

*El Consejo opina que el número de botes y la capacidad de cada bote no necesitan, imprescindiblemente, ser aumentadas en una proporción regular, de acuerdo al aumento en el tonelaje y que, a dicho respecto, se*

*debería ajustar a lo que sea razonable y practicable en vapores de pasajeros que excedan las 10000 toneladas.*

*Debo indicar que el Consejo estaría agradecido si el Comité de Asesoramiento de la Marina Mercante fuera tan gentil como para sugerir en qué manera la escala (ver la copia anexa) debería ser aproximada , teniendo en cuenta las consideraciones efectuadas más arriba.*

*Posteriormente debo indicar que el Consejo se alegraría de saber si el Comité Asesor sería de la opinión sobre que la Regla Nro. 12 fuera o no revisada, de tal manera de exceptuar de los requerimientos de botes o balsas a todos aquellos buques, en conjunto, que estén divididos en compartimientos estancos eficientes, para satisfacción del Consejo del Comercio.*

*Soy*

*El Secretario*

*Comité de Asesoramiento de la Marina Mercante  
Firmado : Walter J. Howell”*

La contestación fue:

*Comité Asesor de la Marina Mercante  
Julio 4 de 1911*

*“Señor*

*Tenemos el honor de indicarle que su carta de Abril 4, con referencia al mínimo número de botes salvavidas a ser llevados a bordo de navíos de 10000 toneladas o más, y su carta de Mayo 17, sobre el tema de la profundidad de lo mencionados botes, han sido cuidadosamente consideradas por el Comité de Asesoramiento de la Marina Mercante, y que fue, sin animosidad, decidido en un encuentro celebrado el 29 del mes próximo pasado, aceptar el reporte de un Subcomité que fuera especialmente designado para recabar sobre estas preguntas.*

*Se anexa una copia del reporte, indicándonos el Comité sugerir a la consideración del Consejo del Comercio, qué efecto se le debe dar a las recomendaciones contenidas en él.*

*Somos*

*Presidente*

*Firmado :Norman Hill*

*Firmado : R.W.Matthew, Secretario”*

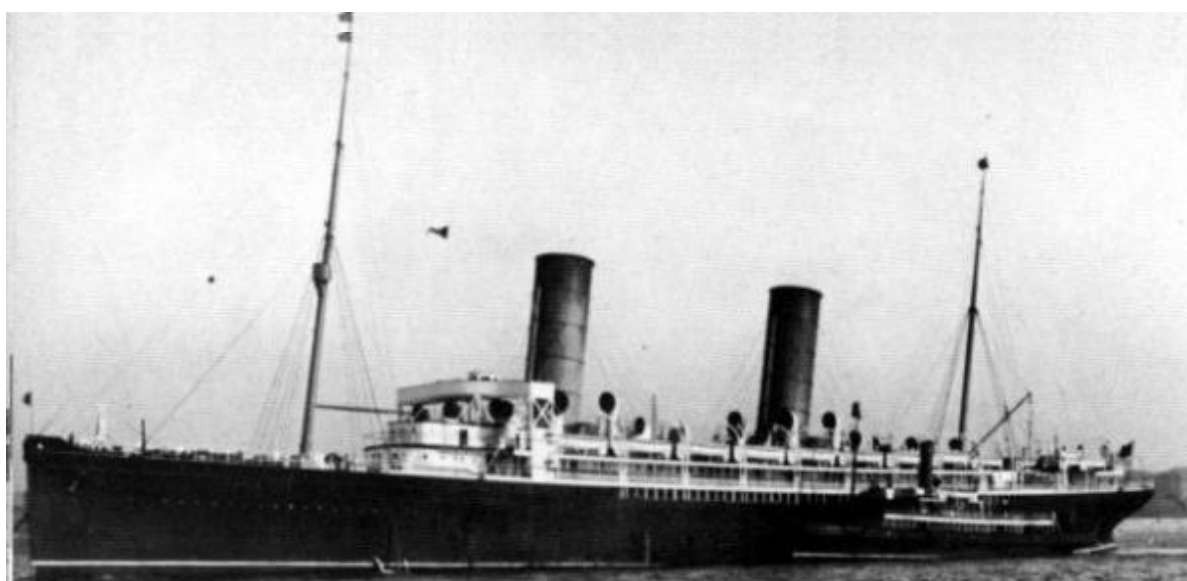


Foto N° 16 : Para el año 1894, el vapor más grande a flote, cuyo empleo estaba destinado al transporte de inmigrantes y pasajeros a través del Atlántico, era el que presenta esta fotografía, el “Lucania”, de 12960 toneladas, propiedad de la Cunard Line .-

A continuación, podemos mencionar, según las recomendaciones del Comité Asesor de la Marina Mercante británica, los postulados que, del estudio hecho al respecto, deberían ser aplicados. Tendría por nombre **“Draft Amendment of General Rules”** (“Enmienda a la Redacción de las Reglas Generales”) y están expresadas de la siguiente manera:

“

*(1) Botes – Todos los botes deben ser contruídos y apropiadamente equipados como está previsto en estas Reglas, y deben de ser de tal forma y proporciones que posean suficiente borda libre, y amplia estabilidad en*



**Foto N° 17 : Aunque un poco borrosa, esta fotografía corresponde a uno de los botes salvavidas izado a bordo de la cubierta del RMS “Carpathia”, el buque de rescate. Nótese los travesaños que servían como asientos .-**

*el mar, al ser cargados con el total de personas y equipamiento .*

*Todos los bancos de remeros y asientos deben ser colocados en el bote, tan bajo como sea practicable, y las bordas inferiores deben ser puestas de tal manera que los bancos de remeros no estén a más de 2 pies 9 pulgadas (89 cms.) por sobre ellos.*

*Todos los botes y aparatos salvavidas deben estar listos para su uso, de manera de satisfacer al Consejo del Comercio. Todos los aparatos de mantenimiento a flote deben ser construídos de madera, o de cobre o metal amarillo de no menos de 18 onzas , hasta el pie superficial, o de otro material durable.*

*Sección (A) . Un bote, en esta Sección, debe ser un bote salvavidas de forma “bote ballenero”, apropiadamente construído en madera o metal, teniendo , por cada 10 pies cúbicos de su capacidad, computada según la Regla Nro. 2, como mínimo 1 pie cúbico de un compartimiento, fuerte y apto para el servicio, estanco al aire, construído en tal modo que el agua no pueda introducirse en ellos. En el caso de botes de metal, será efectuado un agregado a la capacidad cúbica de los compartimientos estancos al aire, de manera de darle igual capacidad de flotación que la que poseen los botes de madera.*

*Sección (B) . Un bote, en esta Sección, deberá ser salvavidas, de forma de bote ballenero, apropiadamente construído de madera o metal,*

*poseyendo, por dentro y fuera , aparatos de flotación todos iguales en eficiencia, a los aparatos de flotación indicados para el bote de la Sección (A). Como mínimo, una mitad de los aparatos de flotación deben ser agregados sobre el exterior del bote.*

*Sección (C) .Un bote, en esta Sección, debe ser salvavidas, apropiadamente construído de madera o metal, poseer algunos aparatos de flotación agregados al interior y / o el exterior del bote, iguales en eficiencia a la mitad de los aparatos de flotación provistos para el bote de las Secciones (A) o (B) .*

*Sección (D) . Un bote, en esta Sección, será apropiadamente construído en madera o metal .*

*Sección (E) . Un bote, en esta Sección, será un bote de material, forma y construcción aprobada, y debe ser plegable.*

*(2) Capacidad Cúbica – La capacidad cúbica de un bote abierto, y de un bote de cubierta de la Sección (D) o de la Sección (E) debe ser determinada mediante la multiplicación del producto del largo, ancho y profundidad por seis (6) , sujeta, sin embargo, a las siguientes previsiones :*

*El largo debe ser medido desde el lado anterior del tajamar hasta el lado posterior del tajamar sobre el puesto de popa, y el ancho debe ser medido desde el lado externo del tablado hasta el lado externo de los tablones a mitad del bote. La profundidad real debe ser medida desde el tope de la borda hasta el tope del tablado inmediato a la quilla, pero la profundidad utilizada para el cálculo de la capacidad cúbica no debe, en ningún caso, exceder los 3,6 pies, y si la profundidad real es igual a o menor a 3,6 pies, la profundidad usada para dicho cálculo de la capacidad cúbica no excederá el 45 por ciento del ancho medido en la forma indicada arriba. Si los remos están insertos en sus lugares, el fondo del lugar de asiento del remo será considerado como la borda a los efectos de la medición de la profundidad del bote.*

*Si apareciera alguna pregunta que requiriera absoluta exactitud, la capacidad cúbica de un bote será determinada por la Regla de Stirling, sujeta a las previsiones corrientes en cuanto a la profundidad.*



**(3) Número de Pasajeros por Bote-**

**(A): Sujeto a las previsiones de los párrafos (b), (c) y (d) de esta cláusula el número de personas con el cuál un bote abierto de la Sección (A) debe ser estimado como para poder ser completado, será el número de pies cúbicos determinado según la Regla (2) dividido por 10, y el número de personas para un bote abierto de la Sección (B) o de la Sección (C), o un bote abierto o de cubierta de la Sección (D) o la Sección (E), deben ser estimados como para poder ser completados, será determinado según la Regla (2) dividido por 8. El espacio en el bote será suficiente para que las personas que lleva se sienten, y para el propio uso de los remeros.**

**(B): Un bote abierto de las Secciones (A), (B), (C), (D) o (E), no será estimado de ser completado como para llevar el número de personas determinado en el párrafo (a) de esta cláusula, a menos que el bote así construído posea un cortante inferior de un mínimo de una pulgada por cada pie de su longitud, y que la mitad de la periferia al medio del buque, medida por fuera del tablado de la borda es como mínimo igual a nueve partes en diez de la suma de la profundidad interior del bote y a la mitad de su ancho al medio del mencionado buque, y que el inferior de la mitad de la periferia medida en la misma manera sobre dos puntos, a un cuarto de la longitud del bote desde la proa hasta popa respectivamente, es como mínimo igual a ocho partes en diez de la suma de la profundidad interior y la mitad del máximo ancho a mitad del buque.**

**(C): Un bote descrito en las Secciones (D) o (E) no se estimará como para ser completado para llevar el número de personas calculado en el párrafo (a) de esta cláusula, a menos que el tope de la cubierta a mitad del buque esté a una altura sobre el agua aprobada por el Consejo del Comercio, cuando el bote sea cargado.**

**(D): Si el Inspector se halla en duda sobre el número de personas que cualquier bote abierto o de cubierta pudiera ser completado como para llevar, puede requerir que el bote sea testeado a flote con el presunto número de personas a bordo.**

*(E): Las Reglas Nros. 1, 2 y 3 , como están ahora enmendadas, no son retrospectivas, y son aplicables solamente a los botes construídos con posterioridad.*

*Se verá que le he dado prioridad en importancia a la forma de los botes del buque más bien que a su número basado en el principio que unos pocos botes confiables son de más grande valor que un amplio número de botes sin diferencia; pero en la primera condición deseable se pueden obtener mediante las alteraciones propuestas en nuestras Reglas, como ser, medidas, etc. , estando más libres de acercar la cuestión de añadirlos al número de botes provistos en las tablas existentes.*

*En cuanto a la cuestión del radio D/B tratada con el Comité Asesor el año pasado, y con respecto a la cuestión del aumento del bote y el incremento de la capacidad cúbica discutida con ellos en la misma ocasión, quizás el Consejo pueda informar al Comité que no se hallan satisfechos en una leve recomendación diferente que se pudiese haber hecho, habida cuenta que el problema será posteriormente considerado en el tiempo.*

*Respecto a la Tabla de capacidades computada por ellos , particularmente sería de ayuda si el Consejo ponen en consideración la Tabla, la cuál añado aquí y envío, mostrando un más razonable incremento en la capacidad que la que aparece a lo lejos, en my opinión, en los otros documentos que hemos tenido ante nosotros. Se verá en esta declaración que el número de botes recomendado por el Comité Asesor se conserva, prácticamente, pero la unidad de aumento en capacidad se coloca en el orden de los 300 pies cúbicos.*

*Quizás deba indicar aquí que ocurrió al fijar este valor sobre la tasa de incremento. Me dí cuenta que, con toda probabilidad, que sería lo más práctico proveer botes bajo pescantes a estos grandes vapores, los cuáles contendrían la cantidad completa requerida por las Reglas L.S.A., que es la cantidad requerida por la Regla bajo pescantes más la adición de 3/4 partes , y me sucedió que si, tomando un valor de 5500 pies cúbicos, el aumento de capacidad fuera uniforme y moderado , ello hubiera resultado en un total de 1 3/4 ,el cuál incidiría el ajustarlo con la escala*

*de botes ya recomendada como requisito en el reporte del Comité Asesor, asumiendo que los botes son de 500 pies cúbicos. Ejemplo: tomemos un navío de entre 30 y 35 toneladas. De acuerdo a la Tabla que yo envió, se requeriría tener, por la regla del 1 3/4 , una capacidad total de botes de 12250 pies cúbicos , la cuál, a unos 500 pies cúbicos por cada bote equivaldría a unos 24 botes. No habría dificultad en que los grandes buques transportaran esta cantidad bajo los pescantes, por ejemplo, 18 de ellos bajo pescantes y los otros 6 a bordo.*

*Por favor, ver la Tabla anexa.*

*A.H.Y*

*Asesor Profesional al Consejo del Comercio  
Agosto 13 , 1912”*

Bueno, hasta acá un leve pantallazo en el cuál hemos visto ciertas cosas que quizás el común de la gente no conocía, y esto, dicho con todo el respeto para quién pudiera leer esto: hasta que yo no dí con el material que Uds. están leyendo, haberlo estudiado y analizado en profundidad, elegido lo que me parecía de sumo interés como para desarrollar e incluido según una configuración adecuada como para seguir un determinado ritmo, tampoco tenía la más pálida idea de lo que **SE VEÍA VENIR**, por parte de las autoridades navales británicas de aquellos días, en cuanto a la seguridad de los buques que cubrían la ruta naviera del Atlántico.

De todos modos, dejo las conclusiones sobre las medidas sugeridas por el Consejo del Trabajo Inglés y su Comité Asesor, con respecto a los botes salvavidas, sus consideraciones técnicas y humanas, etc. a la consideración de todos Uds. tomando en cuenta lo que sucedió con los botes pertenecientes al “Titanic”, sus capacidades, cantidad de personas que alcanzó a llenarlos, el porqué de la misteriosa desaparición de los mismos una vez recuperados y puestos en New York (parece que sólo dos fueron , literalmente, “despedazados” por los coleccionistas de recuerdos, mientras que el resto....desapareció sin que se sepa ni cómo ni por qué), la rebelión de los marineros del RMS “Olympic” , que se negaron a abordar el buque mientras no tuviera éste la cantidad de botes y balsas necesarias como para una navegación segura, etc. relacionando estos anteriores tópicos con las transcripciones de las cartas y documentos que figuran en páginas pretéri--

Cabe acotar que la Investigación Británica no se redujo únicamente a analizar el tema de los botes salvavidas, sino que hubo toda una serie de principales puntos sobre los que se desarrolló el interrogatorio, a lo largo de tantos días, haciendo sentar sobre el banquillo a muchas personas y personalidades. Podríamos hacer una sucinta síntesis de cuáles fueron los principales temas sobre los que giró la Investigación llevada a cabo por la Corte inglesa.

Ellos serían:

### **1): DESCRIPCIÓN DEL BUQUE.-**

**La Compañía White Star**

**El RMS “Titanic”**

**Descripciones detalladas**

**Compartimientos estancos**

**Cubiertas y Alojamientos**

**Estructura**

**Aparatos de Salvataje**

**Arreglos de Bombeo**

**Instalación Eléctrica**

**Maquinaria**

**Generalidades**

**Tripulación y Pasajeros**

### **2): CRÓNICA DEL VIAJE DEL RMS “TITANIC” .-**

**Las Órdenes de Navegación**

**La Ruta Desarrollada**

**Mensajes Recibidos acerca de la presencia de Hielo**

**Velocidad del Buque**

**Condiciones del Clima**

**Acciones que se deberían haber Tomado**

**La Colisión**

**3): DESCRIPCIÓN DEL DAÑO AL BUQUE Y DE SU EFECTOS GRADUAL Y FINAL, CON LAS OBSERVACIONES CORRESPONDIENTES .-**

**Extensión del Daño**

**Tiempo en que se produjo el Daño**

**La Flotación en los primeros diez Minutos**

**Efecto gradual del Daño**

**Efecto final del Daño**

**Observaciones**

**Efecto de la Subdivisión adicional sobre la Flotación**

**4): Consideraciones sobre el Salvataje y Rescate de aquellos que Sobrevivieron .-**

**Los Botes**

**La Conducta de Sir Cosmo Duff Gordon y de Mr. Ismay**

**Los Pasajeros de Tercera Clase**

**Medios utilizados para procurar Asistencia**

**El Rescate por parte del RMS “Carpathia”**

**Estadística de los Sobrevivientes**

**5) : LAS CIRCUNSTANCIAS EN CONEXIÓN CON EL S.S.”CALIFORNIAN” .-**

**6): RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES .-**

Como podemos observar, la Investigación británica cubrió un amplio espectro de temas, entre ellos, los más importantes a nivel de navegación del buque y del rescate de los sobrevivientes, junto a otros puntos de interés, tanto humanos como técnicos. Y para esta tarea, se hubo de citar a una gran cantidad de testigos, teniendo en cuenta que utilizamos la palabra “testigo” para indicar a quiénes, de una manera u otra, algo tuvieron que ver con la creación, desarrollo, puesta a punto, viaje y final del RMS “Titanic”. Este amplio listado incluyó desde sobrevivientes del hundimiento, entre ellos , varios integrantes de la tripulación, pasando por personalidades de la Marina inglesa, como así también personas que hu----

50

/--- bieron de poseer una amplia experiencia en lo que tenga que ver con Ingeniería Naval, comunicaciones, etc.

Es así que podríamos dar un simple listado, de aquellos que fueron llamados a testimoniar a lo largo del tiempo en el cuál transcurrió la investigación llevada a cabo con motivo del hundimiento del barco de los sueños. El listado correspondiente sería el que sigue :

## A

### **ADAMS, STANLEY**

Operador del aparato Marconi  
Buque SS “Mesaba”  
Preguntas 22022 a 22088

### **AFFELD, GERHARD CHRISTOPHER**

Superintendente de Marina  
Red Star Line  
Preguntas 25575 a 25617

### **ARCHER, ERNEST**

Marinero  
RMS “Titanic”  
Preguntas 18112 a 18128

### **ARCHER, WILLIAM DAVID**

Inspector Principal de Buques/ Consejo del Trabajo  
Preguntas 24226 a 24515

## B

### **BARR, JAMES CLAYTON**

Capitán  
S. S. “Caronia”  
Preguntas 12305 a 12318

**Barret, Frederick**

Fogonero Jefe  
RMS "Titanic"  
Preguntas 1834 a 2361

**Bartlett, Charles Alfred**

Superintendente de Marina  
White Star Line  
Preguntas 21531 a 21792

**Beauchamp, George**

Fogonero  
RMS "Titanic"  
Preguntas 652 a 892

**Boxhall, Joseph Grove**

4to.Oficial  
RMS "Titanic"  
Preguntas 15305 a 15766 y 16907 a 17017

**Boyle, Alexander**

Ingeniero Inspector Jefe  
Consejo del Comercio  
Preguntas 24516 a 24532

**Braes, Andrew**

Master de Marina (Retirado)  
Preguntas 24283 a 25290

**Bride, Harold Sidney**

Operador del aparato Marconi  
RMS "Titanic"  
Preguntas 16285 a 16286 y 16323 a 16801

**Brown, Edward**

Mayordomo/ RMS "Titanic"  
Preguntas 10498 a 10672

**TITANIC DISASTER**

---

**SUNK AFTER COLLISION WITH  
AN ICEBERG.**

---

**LOSS OF LIFE.**

---

**WIRELESS CALLS FOR AID.**

The White Star liner *Titanic* (46,322 tons), which left Southampton on Wednesday on her maiden voyage to New York, came into collision with an iceberg at a point about 41.46 North and 50.14 West off the North American coast at 10.25 p.m. on Sunday night (American time). The vessel was badly damaged and wireless messages were sent out for help. A number of other liners in the neighbourhood hastened to her assistance, but she sank yesterday morning as will be seen from the following message received as we are going to press:—

NEW YORK, APRIL 15, 8.45 P.M.

The following despatch has been received here from Cape Race:—

"The steamer *Olympic* reports that the steamer *Carpathia* reached the *Titanic's* position at daybreak, but found boats and wreckage only. She reported that the *Titanic* foundered about 2.20 a.m. in lat. 41deg. 16min., long. 50deg. 14min."

The message adds:—"All the *Titanic's* boats are accounted for. About 675 souls have been saved of the crew and passengers. The latter are nearly all women and children. The Leyland liner *California* is remaining and searching the vicinity of the disaster. The *Carpathia* is returning to New York with the survivors.—*Reuter.*

NEW YORK, APRIL 15, 8.20 P.M.

The following statement has been given out by the White Star officials:—"Captain Haddock, of the *Olympic*, sends a wireless message that the *Titanic* sank at 2.20 a.m. on Monday after all the passengers and crew had been lowered into lifeboats and transferred to the *Virginian*. The steamer *Carpathia*, with several hundred passengers from the *Titanic*, is now on her way to New York."—*Reuter.*

The White Star officials now admit that many lives have been lost.—*Reuter.*

The number of passengers on board the *Titanic* when she left Queenstown on her maiden voyage including the crew is estimated at 2,200.

Foto N° 18 : En este recorte periodístico del diario "The Times", editado en la ciudad de Londres (Inglaterra), con fecha del 16 de Abril de 1912, podemos advertir la magnitud de la catástrofe .-



**Buley, Edward John**

Marinero

RMS "Titanic"

Preguntas 18903 a 18111

**C****Cannons, Edwin Galton**

Capitán

Atlantic Transport Line

Preguntas 23714 a 23850

**Carlisle, Alexander Montgomery**

Arquitecto Naval

Harland &amp; Wolff

Preguntas 21255 a 21529

**Carruthers, Francis**

Inspector de Buques

Consejo del Trabajo( Belfast)

Preguntas 23851 a 24030

**Cavell, G.**

Ajustador

RMS "Titanic"

Preguntas 4182 a 4501

**Chalmers, Alfred J.G.**

Oficial Profesional del Consejo de Trabajo (Retirado)

Preguntas 22843 a 23138

**Chantler, William Henry**

Inspector de Buques

Consejo del Trabajo (Belfast)

Preguntas 24031 a 24070

54

**Clarke, Maurice Harvey**

Oficial Asistente de Inmigración

Consejo del Trabajo

Preguntas 24084 a 24225

**Collins , Samuel**

Fogonero

RMS "Titanic"

Preguntas 12971 a 13053

**Cottam, Harold Thomas**

Operador del aparato Marconi

Preguntas 17053 a 17215

**Crawford, Alfred**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 17829 a 18092

**D**

**Dillon, Thomas Patrick**

Ajustador

RMS "Titanic"

Preguntas 3708 a 3980

**Duff-Gordon, Lucille de**

Pasajero de 1ra. Clase

RMS "Titanic"

Preguntas 12869 a 12970

**Duff-Gordon, Cosmo**

Pasajero de 1ra. Clase

RMS "Titanic"

Preguntas 12448 a 12868

**Durrant, John**

Oficial a cargo del aparato Marconi  
S.S. "Mount Temple"  
Preguntas 9416 a 9596

**E****Evans, Cyril**

3er. Oficial  
RMS "Californian"  
Preguntas 8924 a 9218

**F****Fairfull, John Alexander**

Master de Marina (Retirado)  
Preguntas 25269 a 25282

**Fleet, Frederick**

Vigía  
RMS "Titanic"  
Preguntas 17216 a 17480

**French, Riversdale Sampson**

Cirujano  
S.S. "Oceanic"  
Preguntas 25152 a 25167

**G****Gibson, James**

Aprendiz  
RMS "Californian"  
Preguntas 7412 a 7802

56

**Gill, Ernest**

Encargado General de Bombas

RMS "Californian"

Preguntas 18129 a 18223

**Groves, Charles V.**

2do. Oficial

RMS "Californian"

**H**

**Hart, John Edward**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 9833 a 10325

**Harvey, Joseph Massey**

Examinador Principal de Masters y Pilotos

Consejo del Trabajo

Preguntas 24544 a 24563

**Hayes, Bertram Fox**

Master

S.S. "Oceanic"

**Hemming, Samuel**

Ajustador de Lámparas

RMS "Titanic"

Preguntas 17702 a 17784

**Hendrickson, C.**

Fogonero Jefe

RMS "Titanic"

Preguntas 4831 a 5274 y 11072 a 11302

**Hichens, Robert**

Contramaestre  
RMS "Titanic"  
Preguntas 893 a 1385

**Hill, Norman**

Presidente de Junta/Comité Asesor de la Marina Mercante  
Preguntas 24564 a 25849

**Hogg, George Alfred**

Vigía  
RMS "Titanic"  
Preguntas 17481 a 17572

**Horswell, Albert Edward Jones**

Marinero  
RMS "Titanic"  
Preguntas 12319 a 12447

**Howell, Walter J.**

Jefe del Departamento de Marina  
Consejo del Trabajo  
Preguntas 22089 a 22842

**I****Ismay, Joseph Bruce**

Director Ejecutivo  
International Mercantile Marine  
Pasajero de 1ra. Clase  
Preguntas 18224 a 19073

**J****Jewell, Archie J.**

Vigía/ RMS "Titanic"  
Preguntas 1 a 331

58

**Johnson, James**

Mayordomo de Salón

RMS "Titanic"

Preguntas 3340 a 3707

**Jones, Richard Owen**

Master

S.S. "Canada"

Preguntas 23590 a 23713

**Joughin, Charles**

Panadero Jefe

RMS "Titanic"

Preguntas 5907 a 6366

**L**

**Leather, Elizabeth**

Camarera

RMS "Titanic"

Preguntas 13156 a 13185

**Lee, Reginald Robinson**

Vigía

RMS "Titanic"

Preguntas 2362 a 2761

**Lightoller, Charles Herbert**

2do. Oficial

RMS "Titanic"

Preguntas 13408 a 14910 y 16802 a 16906

**Lord, Stanley**

Capitán

RMS "Californian"

Preguntas 6670 a 7411

**Lowe, Harold Godfrey**

5to. Oficial

RMS "Titanic"

Preguntas 15767 a 16019 y 17041 a 17052

**Lucas, William**

Marinero

RMS "Titanic"

Preguntas 1386 a 1834

**M****Mackay, Charles**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 10673 a 10867

**Marconi, Guglielmo**

Presidente

Compañía Internacional de Telegrafía sin hilos "Marconi"

Preguntas 24850 a 24956

**Mauge, Paul**

Secretario de Jefe

RMS "Titanic"

Preguntas : 20074 a 20187

**Miller, Francis**

Hidrógrafo Asistente

Almirantazgo Británico

Preguntas 21906 a 21942

**Moore, James Henry**

Capitán

S.S. "Mount Temple"

Preguntas 9219 a 9415

60

**Morris, Frank Herbert**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 5275 a 5505

## **P**

**Passow, Frederick**

Master

S.S. "St. Paul"

Preguntas 21852 a 21905

**Peacock, Alfred**

Inspector de Buques

Consejo del Comercio

Preguntas 24071 a 24083

**Pearcey, Albert**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 10326 a 10497

**Peskett, Leonard**

Arquitecto Naval

Cunard Line

Preguntas 21039 a 21254 y 21530

**Pitman, Herbert John**

3er.Oficial

RMS "Titanic"

Preguntas 14911 a 15304 y 17018 a 17040

**Poingdestre, J.**

Marinero

RMS "Titanic"

Preguntas 2762 a 3339



**Pritchard, John**

Capitán

S.S. "Mauretania" (Retirado)

Preguntas 25168 a 25219

**Pusey, Robert**

Fogonero

RMS "Titanic"

Preguntas 13093 a 13155

**R****Ranger, T.**

Engrasador

RMS "Titanic"

Preguntas 3981 a 4181

**Ranson, Joseph Barlow**

Capitán

S.S. "Baltic"

Preguntas 24957 a 25013

**Robinson, Anna**

Camarera

RMS "Titanic"

Preguntas 13272 a 13314

**Rostron , Arthur Henry**

Capitán

RMS "Carpathia"

Preguntas 25353 a 25574

**Rowe, George Thomas**

Cabo/ RMS "Titanic"

Preguntas 17573 a 17701

62

**Rule, Samuel**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 6367 a 6669 y 9597 a 9832

**S**

**Sanderson, Harold Arthur**

Vicepresidente

International Mercantile Marine

Preguntas 19074 a 19788

**Scarrott, Joseph**

Marinero

RMS "Titanic"

Preguntas 332 a 651

**Scott, Frederick**

Engrasador

RMS "Titanic"

Preguntas 5506 a 5906

**Seward, Wilfred**

Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 17785 a 17828

**Shackleton, Ernest**

Explorador

Preguntas 25014 a 25151

**Sharpe, Eber**

Inspector de Comercio (Queenstown, Irlanda)

Preguntas 24533 a 24543

**Sheath, Frederick**

Ajustador

RMS "Titanic"

Preguntas 13054 a 13092

**Shiers, Alfred**

Fogonero

RMS "Titanic"

Preguntas 4502 a 4830

**Steele, Benjamin**

Superintendente de Marina

White Star Line (Southampton)

Preguntas 21493 a 22021

**Stewart, George Frederick**

Oficial Jefe

RMS "Californian"

Preguntas 8565 a 8918

**Stewart, William**

Capitán

S.S. "Empress of Britain"

Preguntas 25254 a 25268

**Stone, Herbert**

1er. Oficial

RMS "Californian"

Preguntas 7803 a 8110

**Symons, George**

Vigía

RMS "Titanic"

Preguntas 11303 a 12007

**T****Taylor, James**

Fogonero

RMS "Titanic"

Preguntas 12008 a 12304

**Turnbull, George Elliot**

Administrador Diputado

Compañía Internacional de Comunicaciones Marconi

Preguntas 16020 a 16284 , 16287 a 16322 y 25623 a 25631

**W****Wheat, Joseph Thomas**Mayordomo

RMS "Titanic"

Preguntas 10868 a 11071 y 13186 a 13271

**Wilding, Edward**

Arquitecto Naval, Harland &amp; Wolff

Preguntas 19789 a 20073, 20188 a 21038 y 25291 a 25352

**Wynn, Walter**

Contramaestre

RMS "Titanic"

Preguntas 13315 a 13407

**Y****Young, Alfred**

Miembro Profesional del Consejo del Comercio

Preguntas 23139 a 23587

**Young, Hugh**

Capitán de Marina (Retirado)

Preguntas 25220 a 25253

**UNA GRAN CATASTROFE MARITIMA**  
**NAUFRAGIO DEL "TITANIC"**  
**EL VAPOR MAS GRANDE DEL MUNDO**  
**COLISION CON UN TEMPANO DE HIELO**  
**LA SUERTE DE MAS DE DOS MIL SERES HUMANOS**  
**INFORMACIONES CONTRADICTORIAS**  
**RUMORES ALARMANTES -- ¿SOLO 675 SALVADOS?**  
**DETALLES DE LA CATÁSTROFE**  
**PERSONAJES CONOCIDOS A BORDO**  
**OTRAS INFORMACIONES**

**LONDRES, Abril 16**—Causó honda impresión en esta capital el anuncio de que el "Titanic", el vapor más grande del mundo, que efectuaba su primer viaje de Southampton a Nueva York, tuvo ayer una colisión con un enorme témpano de nieve y está a punto de irse a pique.

La noticia se propagó con gran velocidad por todo el país y provocó verdadera consternación.

**LONDRES, Abril 16**—Se confirma plenamente la noticia del accidente ocurrido al "Titanic". Un telegrama recibido de Montreal (Canadá), anuncia que el vapor "Virginian" comunicó la noticia a esa ciudad, por medio del telégrafo sin hilos, agregando que se dirigía al lugar del desastre para socorrer a los naufragos.

**NUEVA YORK, Abril 16**—Un tele-

**NUEVA YORK, Abril 16**—En los círculos comerciales de esta ciudad se asegura que la agencia de la White Star Line tenía desde las primeras horas de la mañana conocimiento de la pérdida completa del "Titanic", pero ocultaba la noticia, porque esperaba aumentar el importe del seguro. Es que el vapor está asegurado sólo en cinco millones de dólares, mientras que los diamantes y los títulos que había a bordo representaban por sí sólo un valor de cinco millones. El valor del vapor se calcula en diez millones de dólares.

**LONDRES, Abril 16**—Según las últimas informaciones recogidas en las oficinas de la White Star Line, había a bordo del "Titanic" 359 pasajeros de primera clase, 205 de segunda y 360 de tercera, además de 902 tripulantes.

Foto N° 19 : Por estos lados, también la prensa escrita se hacía eco del hundimiento del barco de los sueños. Aquí lo podemos corroborar en este recorte del diario "La Prensa", de la ciudad de Buenos Aires, Argentina, editado con fecha 16 de Abril de 1912 .-

Evidentemente, una gran cantidad de testigos de todas las clases y profesiones que habrían de dar sus testimonios; en ellos podemos así advertir los más destacados y los más ignotos, con lo que se inferiría de esto que la investigación británica fue sumamente pluralista en cuanto a obtener las informaciones, comentarios y testimonios más fidedignos con los cuales reconstruir el antes, durante y después del orgullo de la White Star. Quisiera, antes de proseguir, que se tengan en cuenta algunos

parámetros, en lo que se refiere a este trabajo de investigación. Serían los siguientes:

1): Es prácticamente imposible, tanto material como temporalmente, poder poner por escrito **TODOS** los testimonios y declaraciones que los llamados a declarar indicaron. Como Uds. podrán advertir, si se acercan hasta las páginas de la **Encyclopedia – Titanica** (páginas en la Web) allí podrán hallar las informaciones que alguno pueda necesitar para llenar su búsqueda de información, como así mismo, una variada gama de ítems enlazada con la historia del “Titanic”. Es más, creo que si se rebusca bien (en nuestro país no creo....) se podría llegar a encontrar alguna recopilación de las actuaciones llevadas a cabo en esos días de Mayo de 1912 por la Corte Británica, y allí, despejar un montón de dudas sobre los interrogatorios.

2): Mi intención es, debido a esta impresionante cantidad de material, hallar algunos puntos que se puedan entender como de “interés” para el posible lector de este pequeño trabajo de investigación .Por ello es que me focalizado en uno de los más importantes a mi entender (sin pretender que los demás no tienen importancia....), esto es, el de los **botes salvavidas**, ya que, en definitiva, de estas embarcaciones (por supuesto, también de la ayuda de Dios.....cualquiera sea la idea que se tenga de **Él**.....)dependió que se salvaran los sobrevivientes, y una cosa que parece obvia, pero que es **real**: si los botes no hubieran, mal o bien, resquebrajados o enteros, cumplido con su misión.....¿quién hubiera sabido tantos pormenores de la tragedia del RMS “Titanic”? . Que yo sepa, todavía los perros no hablan ....y creo que es mejor, por lo menos para nosotros los humanos, que se mantengan así, sin hablar.....

3): Mis constantes investigaciones con respecto al barco de los sueños tienen, como fundamento, ciertas cosas que ya deslicé en mi anterior trabajo de investigación, el primero de mi vida .Y , a pesar de todo, me sigue dando mucho que pensar el hundimiento del “Titanic”, a pesar de los años transcurridos .La pregunta sería qué me mueve a seguir escarbando. Y creo que la respuesta es muy simple : los porqué de haber mandado un navío al mar, sabiendo sus preparadores técnicos, sponsors, propietarios, etc., que no estaba totalmente preparado como para afrontar cualquier

contingencia que se le pudiera presentar, me siguen dando “mala espina” . Y aunque en las conclusiones , o si se quiere , mi toma de posición con respecto al barco de los sueños, indico que la colisión con el iceberg fue totalmente accidental, pero sabiendo los que lo gobernaban que había **ALTAS, MUY ALTAS** probabilidades que ocurriera un desafortunado accidente , **algo de lo que no me retracto**, sigo pensando que hay **ALGO MÁS** . Es raro....no alcanzo a darme cuenta qué es, pero una idea me está dando vuelta en la cabeza desde que escribí la parte referida a su hundimiento. Veremos....trataré de expresarla, aunque para ello deberé moverme mucho.....Y eso me incita a seguir buscando, molestando gente, escudriñando bibliotecas, en fin , todo eso que Uds. ya saben. Si **Dios** me dá **Vida**.....ya veremos.

4): Mi interés en “seccionar” ciertos temas obedece además al hecho de aquellos temas **NO DEL TODO ACLARADOS** en las distintas Investigaciones . Muchas veces se tiende un amplio manto de piedad sobre ciertos comportamientos humanos..... y está bien que así sea, siempre y cuando no haya habido deseos deliberados de provocar tragedias que hubiesen destruído la vida de otros seres humanos. Uds. podrán pensar: ¿Para qué hacerse problemas por algo que ocurrió tanto tiempo atrás, en la mitad del océano , sobre un barco que ni siquiera era argentino y que afectó a otros países y no al nuestro?.

La respuesta es muy simple : por lo que está desarrollado en función de las primeras páginas de este Capítulo. El **poder entender la tragedia del RMS “Titanic”, la bisagra que este suceso provoca en la Historia Mundial**, y su concatenación con la Primera Guerra Mundial, ésta a su vez con el advenimiento de la “paz” (la revancha de los países involucrados en dicho conflicto), la “joda” de posguerra, la Depresión del '29, el advenimiento de Hitler y su nido de serpientes, la 2da. Guerra Mundial, el advenimiento de dos superpotencias (USA y la ex URSS) , la Guerra Fría y todo lo que tuvo la Humanidad que sufrir por esto, los primeros satélites, la televisión, los grabadores, los vuelos espaciales, la TV color, los diferentes conflictos de baja intensidad (LIC, sus siglas en inglés), el derroche de los '80, la “caída” de la Unión Soviética, la aparición de China como gran competidor de Occidente, la ya famosa “globalización” y la guerra contra el terrorismo, nos haría entender , por lo menos, de dónde

viene lo que estamos pasando : Obviamente ( y lo acepto...) el desarrollo del barco de los sueños tiene que ver con acontecimientos anteriores a dicho proceso . Pero me situó en el RMS “Titanic” un poco por “cercanía” a los días en que vivimos y otro tanto .....porque existen archivos filmados del buque, algo que lo coloca , en función de otras tantas miles de informaciones acerca de él, en un lugar especial. Y éste es el de ser uno de los pocos sucesos de la Humanidad más dotados de bibliografía, documentación original, informaciones originales, testimonios de los sobrevivientes, etc.

Y por sobre todo: la idea de que algo que **NO VÁ** en todo esto de la **Historia Oficial** alrededor del buque, es lo que me hace seguir “molestando” .

Es por ello que decidí ir a uno de los testimonios más **ACALLADOS**, más obstinadamente poco **DISCUTIDOS**, y más resueltamente tratados de hacer **OLVIDAR**, obtenidos de las páginas de la **Encyclopedia Titanica**. Dejo a Uds. las ideas sobre a quién o a quiénes me refiero con lo anterior. . Quisiera referirme al testimonio brindado por el Capitán del barco **S. S. “Mount Temple”**, el Sr. **James Henry Moore** , en el interrogatorio que se le tomó ante la **Wreck’s Commissioners Court**. Cabe mencionar, si no han leído mi primer trabajo de investigación, que el “**Mount Temple**” (es decir, su capitán y tripulación) tuvieron conocimiento de que algo le había ocurrido al barco de los sueños: algo “**grosso**”. Traduciré las preguntas de la Corte y las respuestas de Moore, y después de ello, trataré de hacer un pequeño análisis .Pero volvamos el tiempo atrás (**por favor, dile al tiempo que vuelva....**), sentémonos en las amplias instalaciones del Scottish Hall, veamos a la gente y sus preparativos, y comencemos a escuchar (entendiendo el idioma Inglés) el interrogatorio al Capitán Moore.

El mismo se compone de un total de ciento noventa y seis (**196**) preguntas, desde la número **9219** hasta la número **9415**.

Escuchemos .

Interroga, en primer lugar, el Sr. **Butler Aspinall**.



**Pregunta 9219 :***Aspinall : ¿ Ud. posee un Certificado de Capitán?**Moore : Sí.*

A partir de aquí, debido a que el interrogatorio es sumamente extenso y a los fines de no aburrir, colocaré directamente el número de la pregunta, la letra “**A**” indicando con ella al Sr. **Aspinall** y la letra “**M**” refiriéndome a **Moore**. Obviamente, que en las preguntas sobre tiempo y espacio, el interrogatorio se refiere al mes de Abril de 1912 y en las aguas del Océano Atlántico .

Sigo .

**9220***A: ¿Ud. era Capitán del “Mount Temple”, al día 14 de Abril?**M: Sí.***9221***A: ¿Es ese barco parte de la Canadian Pacific Railway?**M: Sí.***9222***A: ¿Qué tamaño posee?**M: Un registro de 6661 toneladas.***9223***A: ¿Hacia dónde se hallaba viajando el barco?**M: Hacia el Oeste.***9224***A: ¿Qué viaje?. ¿Adónde iba yendo?.**M: Hacia el Oeste, en nuestro viaje sesenta y dos.***9225***A: ¿El barco estaba equipado con una instalación “Marconi”?.**M: Sí.*

70

9226

*A: ¿ Al día 12 de Abril Ud. recibió un mensaje desde el “Corinthian” informándole de que había hielo?.*

*M: El 13 de Abril .*

9227

*A: ¿Dónde estaba el hielo?*

*M: A los 42 ° 15’ Norte y a los 49° 48 ° Oeste; a los 41° 25’ Oeste Norte, 50° 20’ Oeste .*

9228

*A: A consecuencia de esta información....¿Ud . alteró su curso?.*

*M: Así lo hice.*

9229

*A: Cuando Ud. tuvo esa información....¿qué curso tomó?.*

*M: Cerca del curso Sur 65° Oeste .*

9230

*A: Y a consecuencia de dicha información....¿hacia dónde alteró Ud. su curso?.*

*M: Sólo un poco hacia el Sur del curso anterior, debido a que iba derecho abajo hacia los 50° Oeste; a pesar de estar bajando a los 52° 47’ Oeste, bajé hacia los 50° Oeste y los 41° 20’ Norte.*

9231

*¿Por qué Ud. hizo esta alteración en su curso?.*

*A cuenta del hielo que estaba allí .*

9232

*A: ¿Ud. pensó que hacerlo así era más seguro?.*

*M: Más seguro hacerlo .Sí.*

9233

*A: Ahora, quiero que lleve su pensamiento a la tarde del Domingo o más bien, a la mañana del Lunes del 15 de Abril . Por la mañana del 15 de Abril , temprano, ¿Ud. obtuvo información de su operador del aparato*

*Marconi en conexión con el “Titanic”?*

*M: Sí.*

**9234**

*A: ¿Cuál fue la información que él le dio?*

*M: Que el “Titanic” estaba enviando señales C.Q.D., diciendo que estaba ante un desastre, que había chocado contra un iceberg y que necesitaba asistencia.*

**9235**

*A: ¿Creo haberlo escuchado a Ud. decir que la posición del “Titanic” era la de 41° 46’ y 50° 14’ Oeste?*

*M: La primera posición que tuve fue la dada por 41° 46’ Norte y 50° 24’ Oeste . Posteriormente fue corregida a los 41° 44’ Norte y 50° 14’ Oeste.*

**9236**

*A: ¿A consecuencia de esa información ¿Ud. procedió hacia dicha posición?*

*M: Inmediatamente hice que el buque diera una vuelta y me dirigí hacia el Este .*

**9237**

*A: ¿En ese momento su buque estaba en el hielo o no?*

*M: No. No había visto absolutamente ningún hielo hasta ese momento.*

**9238**

*A: Más tarde, creo que alrededor de las 03:25 hs .¿halló Ud. hielo?*

*M: Sí. Hallé hielo esparcido antes de ese tiempo, pero ése fue el momento en que me encontré con el hielo más pesado .*

**9239**

*A: A partir de ese momento en adelante ¿Ud. continuó hallándose con hielo pesado?*

*M: Sí.*

72

**9240**

*A: Y cerca del amanecer ¿Ud. apareció en esa posición?.*

*M: En las cercanías de esa posición .*

**9241**

*A: ¿En las cercanías de la posición que se le había dado?.*

*M: En las cercanías de esa posición .*

**9242**

*A: ¿Vió Ud. alguna señal del desastre?.*

*M: Ninguna .*

**9243**

*A: ¿Y estaba Ud. procediendo hacia allí , habiendo escuchado mensajes de varios vapores con respecto a este desastre?.*

*M: Sí .*

**9244**

*A: ¿Y aproximadamente antes de las 8 de la mañana Ud. llegó a la vista del “Carpathia” y del “Californian”?.*

*M: Sí .*

**9245**

*A: Ahora quiero preguntarle a Ud. sobre dos problemas que creo que Ud. mencionó en su evidencia dada en América . Mientras Ud. estaba en su ruta hacia la posición que se le había dado como la del desastre del “Titanic” ¿tuvo ante su vista una pequeña goleta?.*

*M: Bueno, no podría decir si se trataba de una goleta grande o pequeña . Simplemente ví la luz verde de un navío marineró .*

**9246**

*A: Quiero que me diga un poco más acerca de esto. ¿A qué hora fue eso?.*

*M: Inmediatamente después de las 3 de la tarde .*

9247

*A: ¿Qué lejos piensa Ud. que estaba del lugar donde el “Titanic” se hundió?.*

*M: ¿En ese momento?.*

9248

*A: Sí.*

*M: Pensaría que a unas 15 o 16 millas .*

9249

*A: ¿Estaba Ud. en el puente en ese momento?.*

*M: Todo el tiempo .*

9250

*A: ¿Ud. vió una luz verde?.*

*M: Sí, de un navío marinero .*

9251

*A: ¿Vió Ud. a ese barco?.*

*M: Absolutamente no; estaba oscuro .*

9252

*A: ¿Ud. sólo pudo ver la luz verde, y yo supongo además que Ud. no supo nada más sobre la goleta?.*

*M: No .*

9253

*A: Más tarde ¿vió Ud. una luz o luces de cualquier otro navío?.*

*M: Ví las luces de un navío procedente por la misma ruta, pero dirigiéndose un poco más en dirección Sur que el mío. Pude ver la luz de popa .*

9254

*A: ¿En qué momento fue eso?.*

*M: Inmediatamente que dimos la vuelta.*

74

**9255**

*A: Aquello es más temprano que esto. ¿A qué hora fue?.*

*M: A eso de las una o una y media .*

**9256**

*A: ¿Ud. sólo vió una luz de popa?.*

*M: Sí, ví una luz de popa, y luego las luces de la punta del mástil a medida que ese barco iba cruzando nuestra proa hacia el Sur .*

**9257**

*A: ¿Más allá que Ud .no sepa nada del mismo?.*

*M: Nosotros lo vimos después a la mañana, cuando era de día .Era un navío extranjero, es decir, al menos lo tomé por un navío extranjero. Tenía una chimenea negra con una banda blanca y algún diseño sobre ella, pero no distinguí su nombre .*

**9258**

*A: ¿Cómo es Ud. capaz de decir que el buque que le estaba mostrando a Ud. su luz de popa era el navío que Ud. vió cuando era de día?.*

*M: Lo vimos todo el tiempo .*

**9259**

*A: ¿Mantuvo Ud. a ese barco bajo su observación?.*

*M: Sí .*

**9260**

*A: ¿Ese buque estaba yendo hacia el Oeste?.*

*M: Iba hacia el Este .*

A continuación el Capitán Moore es entrevistado por el Sr. Scanlan. Las preguntas y respuestas que se sucedieron entre este hombre y el Capitán fueron las siguientes :

**9261**

*S: ¿Tiene Ud. instrucciones de su compañía sobre cómo proceder cuando Ud. encuentra hielo?.*

*M: No debemos entrar al campo de hielo bajo ninguna condición .-*

9262

*S: Sólo díganos qué instrucciones son esas.*

*M: Yo no las tengo aquí ; no parecen estar en las órdenes de navegación aunque yo las poseo. Estas instrucciones que nosotros usualmente tenemos son las de no entrar al campo de hielo, no importando qué delgado pueda parecer .*

9263

*S: ¿Ni siquiera a la luz del día?.*

*M: En cualquier momento. No debemos entrar a los campos de hielo, sin importar qué delgado pueda parecer .*

9264

*S: Cuando Ud. es avisado de la presencia de hielo delante suyo ¿qué precauciones adoptó?.*

*M: Simplemente bajé el curso. Posteriormente me dirigí en dirección Sur.*

9265

*S: ¿Redujo Ud. su velocidad?.*

*M: Absolutamente, no; era de día .*

9266

*S: ¿Cuál es su máxima velocidad?.*

*M: Cerca de 11 nudos .*

9267

*S: ¿Hizo Ud. algún cambio en la vigilancia?.*

*M: Si esperamos ver hielo, doblamos la vigilancia.*

9268

*S: En esta ocasión, de día, cuando le avisaron que había hielo hacia delante ¿dobló Ud. la vigilancia?.*

*M: No, debido a que estaba seguro que podría pasar el hielo.*



**Foto N° 20 :**  
**Fotografía del**  
**Capitán James**  
**Moore, a cargo del**  
**buque “Mount**  
**Temple”, el cuál**  
**también acudió a las**  
**llamadas de auxilio**  
**provenientes del**  
**RMS “Titanic” .-**



**Foto N° 21 : Fotografía del buque “Mount Temple” .-**

**9269**

***S: De noche, incluso yendo a 11 nudos ¿dobla Ud. la vigilancia?.***

***M: No, a menos que esperemos ver hielo.***



9270

*S: Si Ud. espera hallar hielo ¿dobla Ud. la vigilancia?.*

*M: Sí.*

9271

*S: Cuando Ud. dobla la vigilancia ¿podría explicarle a Su Señoría qué es lo que hace?.*

*M: Pongo en el tope del castillo de proa a alguien que dé una mano, a la lado del vigía del “nido de cuervos” .*

9272

*S: En circunstancias normales Ud. tiene dos hombres allí....*

*M: Sólo uno.*

9273

*S: ¿Y uno en el tope del castillo de proa?.*

*M: Sí, sobre el puente delantero. Tenemos un vigía en el puente delantero.*

*El Comisionado : “No en circunstancias ordinarias”.*

9274

*S: No .*

*( Dirigiéndose al testigo ) : En circunstancias normales ¿tiene Ud. algún hombre estacionado en el tope del castillo de proa?.*

*M: No.*

9275

*S: Suponiendo que hay hielo por delante suyo ¿doblaría Ud. la vigilancia?.*

*M: Ciertamente .*

*El Comisionado : “Pienso que Ud. deberá desistir de esa evidencia”.*

*Scandal : Creo que Su Señoría observará que lo quiero hacer resaltar en este punto, es que en cualquier circunstancia de peligro debe haber un vigía sobre el tope del castillo de proa y también otro en el “nido de cuervos” .*

78

*El Comisionado : Entiendo el punto .*

**9276**

*S: (Dirigiéndose al testigo)*

*Suponiendo que haya niebla adelante ¿pondría Ud. un hombre de vigilancia en el tope del castillo de proa?.*

*M: Sí.*

**9277**

*S: ¿Disminuiría Ud. su velocidad si hubiera niebla adelante?.*

*M: No si es tan delgada como para que podamos ver a una distancia segura hacia delante .*

**9278**

*S: ¿ De cuántos botes está provisto su barco?.*

*M: Teníamos 20 botes cuando dejamos Londres.*

**9279**

*S: ¿Y cuántos pasajeros?.*

*M: 1466 . Creo que está cerca de ese número .*

**9280**

*S: ¿Y cuánta tripulación llevaba?.*

*M: .....*

**9281**

*El Comisionado : “¿Cuánto era el total de la gente que Ud. tenía a bordo?”*

*M: Cerca de 1609; eso es la suma de la tripulación y pasajeros.*

*El Comisionado : “No lo escuché decir cuántos pasajeros y cuánta tripulación”.*

**9282**

*S: Dijo 1466 pasajeros, Su Señoría .*

*S: (Dirigiéndose al testigo) ¿Y cuál es el total de la tripulación?*

*M: De la tripulación eran 143; esto hace un total de 1609 .*

**9283**

*S: Ahora, ¿cuál es la capacidad de cada uno de sus botes salvavidas?.*

*M: En promedio, unas 49 personas.*

**9284**

*S: ¿Hay un alojamiento en botes como para 1000 personas?.*

*M: Sí.*

**9285**

*S: ¿Y ése es el máximo?.*

*M: Ese es el máximo .*

**9286**

*S: ¿No ha aumentado Ud. el alojamiento en botes salvavidas?.*

*M: Lo estamos incrementando ahora .*

**9287**

*S: ¿Qué clase de botes Ud. puede abastecer?.*

*M: Los botes salvavidas comunes .*

**9288**

*El Comisionado : “¿Dónde está Ud. registrado?”.*

*M: En Liverpool.*

**9289**

*El Comisionado : “Entonces supongo que Ud. cumple con las Regulaciones del Consejo del Comercio?”.*

*M: Sí, Su Señoría .*

**9290**

*S: ¿Ud. está introduciendo botes salvavidas adicionales?.*

*M: Sí.*

**9291**

*S: ¿Esto lo hace con la idea de proporcionar alojamiento en los botes para todos los que estén a bordo?.*

*M: Sí .*

80

9292

*S: Explique qué clase de botes Ud. está suministrando .*

*M: Los botes comunes de madera, y también los botes del tipo “Berthon”....como mínimo, si no los botes “Berthon” sí los botes semi – plegables .*

9293

*S: ¿No los Englehardt?:*

*M: Creo que deben ser los botes Chambers...un gran número de ellos deben de ser los botes Chambers, y más tarde pondremos dos o tres botes Berthon .*

9294

*S: Los botes ¿son lo suficiente fuertes en su construcción como para resistir un mar movido?.*

*M: Sí; fueron aprobados por el Consejo del Comercio .*

9295

*El Comisionado : “Eso podría ser una cosa diferente . En su opinión ¿esos botes salvavidas son de uso en un mar bravo?.*

*M: Si, Su Señoría .*

9296

*S: ¿Debido a que se nos ha dicho que los botes salvavidas del Titanic no eran de importancia en un mar difícil?.*

*M: Creo que mis botes han sido bien construídos, y que son muy flotantes; y que son capaces de resistir casi todo, Su Señoría.*

9297

*S: No es mucha resistencia ; se los baja desde la cubierta hasta el agua con el navío rolando o cabeceando, o como sea. ¿Es algo práctico bajar estos botes salvavidas desde la cubierta hasta el mar con un buque que está a 90 pies por sobre el agua?.*

*M: Debo decir que es una operación muy peligrosa, ya que si hay rolido del buque y el bote se viene hacia el lado del barco, me temo que no se bajaría ninguno, no a esa gran altura .*

**9298**

*S: Incluso con un rolido embravecido y totalmente pesado ¿no podría Ud. bajar sus botes desde la cubierta del “Mount Temple”?*

*M: Podríamos bajarlos, pero si el buque está rolando muy pesadamente, Ud. entenderá, si el barco está oscilando, los botes se moverían, con un fuerte balanceo, hacia el lado del buque.*

**9299**

*S: En cuanto a resistencia y durabilidad ¿cómo compara Ud. sus botes salvavidas con los de los guardacostas?*

*M: No podría decirlo; nunca examiné ninguno .*

**9300**

*S: ¿Pero Ud. está al tanto que, en grandes tormentas, estos botes salen al rescate?.*

*M: Sí .*

**9301**

*S: ¿Ud. no sabe nada sobre la construcción de dichos botes?.*

*M: No.*

**9302**

*S: ¿O de cómo se podrían comparar sus botes con ellos?.*

*M: No.*

**9303**

*S: De acuerdo a que los botes sean de utilidad en un mar movido ¿tiene Ud. alguna sugerencia para ofrecer, como ser, cualquier método de bajarlos con seguridad o de cargar pasajeros desde una cubierta inferior a la cubierta de botes?.*

*M: El mejor plan sería que, si no hay movimiento del buque, bajarlos desde la cubierta inferior, debido a que si Ud. pone mucha gente en los botes , esto conduciría a partir el bote.*

**9304**

*S: ¿Se partiría la parte trasera del bote?.*

*M: Con un fuerte peso, se rompería el centro . El bote está suspendido*

82

*por sus dos extremos .*

**9305**

*S: ¿Desde que cubierta inferior se podría cargar a la gente?.*

*M: En un buque como el Titanic, creo que tiene puertas.....los pasajeros podrían ser cargados desde allí .*

**9306**

*S: Sí, posee puertas en la cubierta de tercera clase. Pero ¿cómo podrían ser bajados los pasajeros desde esas puertas hasta los botes?.*

*M: Si las puertas estuvieran alineadas con los botes, podrían pasar fácilmente desde las puertas hasta los botes .*

**9307**

*S: ¿Piensa Ud. que es una sugerencia práctica bajar los botes desde la cubierta de botes, prácticamente vacíos, tener a los pasajeros en la cubierta de tercera clase y hacerlos bajar a los mismos desde la cubierta de tercera?.*

*M: Si el clima lo permite y si es practicable .*

**9308**

*S: ¿Se podría hacer eso con mar movido?.*

*M: No lo creo.*

**9309**

*S: Entonces en la presencia de clima desfavorable ¿Ud. no sugiere qué se puede hacer para salvar pasajeros ¿.*

*M: No.*

A continuación , el Capitán James Moore es entrevistado (examinado....) por el Sr. Harbinson .Las preguntas y respuestas son las que a continuación se detallan :

**9310**

*H: El hielo ¿dá alguna otra indicación de su proximidad más allá de un enfriamiento en la atmósfera?.*

*M: En ciertos casos, la atmósfera aparece luminosa en el horizonte.*

**9311**

*H: ¿Es un hecho que la niebla habitualmente envuelve un campo de hielo?.*

*M: No habitualmente .*

**9312**

*H: ¿Ud. dijo que le escuchó hablar a su operador del Marconi, en la mañana del 15, sobre la señales del Titanic?.*

*M: Sí.*

**9313**

*H: ¿A qué hora lo escuchó?.*

*M: Por mi reloj, a las 12: 30 hs.*

**9314**

*H: ¿Cuántos operadores tiene Ud. a bordo?.*

*M: Uno.*

**9315**

*H: ¿No estaba retirado en ese momento?.*

*M: Se había retirado, pero en ese momento tenía puestos sus auriculares.*

**9316**

*H: No se había separado de ellos.....Ahora ¿considera Ud. que sea seguro, en la proximidad de un campo de hielo, teniendo Ud. la potencia necesaria, navegar a una velocidad de 21 nudos por hora?.*

*M: Ir a esa velocidad, de noche, sería lo más insensato .*

Otro examinador , el Sr. Holmes, se acerca y le realiza, a continuación, un cuestionario. Las preguntas y respuestas de esa inquisitoria, hace casi noventa (90) años atrás, son las siguientes :

**9317**

*H: Aparte de los 143 de su tripulación ¿cuántos eran Oficiales?.*

*M: Teníamos cuatro Oficiales.*

84

**9318**

*H: ¿Cuatro Oficiales bajo su mando?.*

*M: Sí.*

**9319**

*H: ¿Y qué guardias mantenían?.*

*M: Guardias dobles en la cercanía de tierra o ante vestigios de hielo.*

**9320**

*H: ¿A cuánto tiempo se refiere?.*

*M: Cuatro horas de guardia y cuatro horas libres.*

**9321**

*H: ¿Durante todo el día?.*

*M: Sí, esto es, cuando estamos en la cercanía de hielo o de tierra .*

**9322**

*H: ¿Y en la mitad del océano?.*

*M: Allí mantenemos guardias simples.*

**9323**

*H: ¿Cuatro horas de guardia y ocho horas libres?.*

*M: Sí.*

**9324**

*H: Se le ha preguntado a Ud. sobre la fortaleza de estos botes como para resistir en el mar. ¿Sabía Ud. que, recientemente, cuando la tripulación del “Chesapeake” debió subir a sus botes, estuvieron siete días en la mitad del Atlántico arriba de sus botes salvavidas?.*

*M: No escuché nada de eso.*

**9325**

*H: ¿Podríamos decir que Ud. está aumentando el alojamiento en los botes salvavidas más allá de las Regulaciones del Consejo del Comercio debido a que Ud. considera que esas Regulaciones son inadecuadas?.*

*M: Estamos colocando suficiente alojamiento en los botes para todos los pasajeros que pudiéramos llevar .*



**9326**

**H:** *¿Esto es debido a que Ud. considera que las presentes Regulaciones del Consejo del Trabajo son inadecuadas?.*

**M:** *Correcto.*

Otro examinador toma la posta (y van.....) , presentándole a Moore una serie de preguntas. Este hombre se trata del Sr. Clement Edwards y la batería de cuestiones con sus consiguientes respuestas es la siguiente :

**9327**

**E:** *De acuerdo a su punto de vista ¿cuál es el número adecuado de hombres necesario para manejar un bote salvavidas con capacidad del contener setenta personas?.*

**M:** *Ud. debe contar , como mínimo, con cuatro marineros en el bote .*

**9328**

**E:** *Cuando Ud. dice cuatro marineros ¿se refiere a cuatro hombres habilitados para embarcar?.*

**M:** *No, marineros. Podríamos colocar fogoneros en el bote .Pero muy pocos fogoneros podrían manejar en bote tan bien como lo haría un marinero .*

**9329**

**E:** *Ud. dice cuatro marineros. ¿Qué cantidad de manos adicionales Ud. necesitaría;.*

**M:** *Ellos son suficientes para los remos, junto con un Oficial; alguien que se haga cargo del bote, algún Oficial subalterno o un Oficial certificado, en cualquier bote que sea.*

**9330**

**E:** *¿Un Oficial calificado y cuatro marineros que sean capaces?.*

**M:** *No digo un Oficial calificado. Quiero decir un Oficial subalterno: puede ser un Oficial certificado o un Oficial subalterno .*

El sexto examinador resulta ser el Sr. Cotter, el cuál realiza las preguntas que Moore contesta de la siguiente manera :

86

**9331**

*C: Cuando Ud. deja Londres en su último viaje ¿realizó algún ejercicio antes de partir?.*

*M: No antes de partir.*

**9332**

*C: ¿No hizo ningún ejercicio?*

*M: No, no antes de partir .*

Nota del Autor : en las dos (2) anteriores preguntas, el Sr. Cotter se refiere al ejercicio que se hacía antes de la partida en previsión de la ocurrencia de algún siniestro a bordo del buque , que implicara la evacuación , mediante los botes salvavidas, del navío .

**9333**

*C: ¿Hubo allí algún Inspector del Consejo del Comercio?.*

*M: El buque fue aprobado el 27 de Marzo; el Consejo del Comercio lo aprobó en esa fecha, el 27 de Marzo de 1912.*

**9334**

*C: El Inspector del Consejo del Comercio examinó totalmente los botes?.*

*M: Sí .*

**9335**

*C: El Inspector ¿vió algún bote oscilar y ser bajado?.*

*M: No le pudo decir : yo no estaba a bordo , ya que estaba lejos de casa. Vivo en Liverpool.*

**9336**

*C: ¿Ud. está hablando de un bote que carga 49 personas?.*

*M: Sí.*

**9337**

*C: Y Ud. dice que cuatro hombres serían suficientes para eso. ¿Cuántos hombres se requerirían para un bote que llevara 68 personas?.*

*El Comisionado : “Pensé que ya había contestado eso”.*

9338

*C: (Al Comisionado)*

*¿Creo que estaba hablando de un bote con cuatro remeros?*

*M: Sí.*

*El Comisionado : “Él (Moore) respondió la pregunta respecto de un bote que llevara 70 personas” .*

9339

*C: ¿Ud, estaba hablando de un bote que transportara 70 personas?.*

*M: No, 49 .*

*El Comisionado : Entonces yo me equivoqué acerca de la pregunta que Ud. realiza, Señor Edwards .¿Ud. pregunta sobre un bote que llevara 70 personas?.”*

*Edwards : “Sí, evidentemente no realicé mi pregunta de manera clara.”*

*El Comisionado : “Para mí, fue perfectamente clara.”*

9340

*C: Un bote que llevara 68 personas ¿necesitaría un número mayor de marineros?.*

*M: Sí. Yo colocaría seis hombres en un bote como ése .*

9341

*El Comisionado : “Quiero entender esto . Suponiendo que el mar estuviese totalmente calmo y la pregunta fuera sobre el salvar a los pasajeros, supongo que la máxima tripulación que colocaría en el bote sería menor que los pasajeros que Ud. pondría allí?.*

*Moore : Es verdad .*

9342

*El Comisionado : “Si el mar estuviese perfectamente calmo, Ud., de acuerdo a salvar más pasajeros ¿pondría una tripulación menor?”.*

*Moore : Ciertamente, Su Señoría .*

**9343**

*C: ¿Es cierto que un bote que cargara 68 personas requeriría nueve?.*

*M: Ud. puede tener seis hombres en los remos y un Oficial a cargo .*

**9344**

*C: ¿Hay cuatro asientos en los botes del Titanic?.*

*M: Ud. desea salvar pasajeros .Si Ud. está en un vapor de carga y Ud. se encuentra salvando sólo a su tripulación, entonces tendrá muchos hombres distribuídos en esos botes. Así tendrá varios fogoneros, varios marineros , varios mayordomos y varios ingenieros .*

**9345**

*C: ¿No es el hecho que Ud. tiene lo mismo en los buques de pasajeros de primera clase si Ud. ha tenido una ejercitación apropiada?.*

*M: Eso es totalmente cierto .*

**9346**

*C: ¿Tiene Ud. ejercicios respecto de los mamparos herméticos?.*

*M: No tenemos puertas en nuestros mamparos .No tenemos puertas en ellos excepto en la Sala de Máquinas de los túneles .Allí hay dos puertas estancas .*

**9347**

*C: ¿Solamente por debajo de los túneles?.*

*M: Sí .*

**9348**

*C: ¿Y cuántos pasajeros lleva el buque?.*

*M: He tenido 1800 personas en él .*

**9349**

*C: ¿Mil ochocientas personas?.*

*M: Sí, pasajeros .*

9350

*El Comisionado : “¿Antes no eran 1600?”*

*Moore : He transportado más de 1800 pasajeros .*

9351

*C: ¿Cuál es la cubierta en la que Ud. tiene puertas de mamparos?.*

*M: La cubierta principal .*

9352

*C: ¿Están a lo largo de la cubierta principal?.*

*M: No, absolutamente no tenemos puertas de mamparos. Son sólidas. Tenemos mamparos asomándose a la cubierta principal .*

9353

*C: ¿Pero Ud. tiene entradas a través de ellos?.*

*M: No, no las tenemos .*

9354

*C: ¿Cómo pasa la gente a lo largo de la cubierta?.*

*M: La gente no puede ir a través de la cubierta .Tiene que subir .*

9355

*El Comisionado : “¿Tiene que escalar sobre el tope del mamparo?”.*

*Moore : Allí tenemos escaleras .Cuando allí tenemos pasajeros de 3ra., ellos tienen que subir hasta la cubierta principal .No tenemos puertas a través de los mamparos.*

9356

*C: Tienen que subir derecho hasta el tope .De hecho ¿deben subir escaleras arriba para así poder bajar?.*

*M: Ellos deben estar abajo ¿y qué necesidad tienen de subir y luego bajar de nuevo?.*

9357

*C: Tome la cubierta principal. ¿Presenta el buque otras cubiertas al lado de la cubierta principal?.*

*M: Sí .*

90

**9358**

*C: ¿Pero yendo a lo largo de la cubierta principal? .*

*M: Tenemos una cubierta protegida .Sólo tenemos tres cubiertas, no nueve, y esas tres son las únicas que tienen mamparo, y esos mamparos no tienen puertas , excepto abajo , en la sala de máquinas, en lo túneles .*

Ahora llega el turno de examinar al capitán James Moore, por parte del Sr. **Lewis** . El ya consuetudinario “peloteo” al que se lo somete a Moore presenta las siguientes preguntas, con sus obvias contestaciones :

**9359**

*L: ¿Considera Ud. que es un buen diseño...un mamparo de esa descripción?.*

*M: Lo considero .*

**9360**

*L: ¿Tiene conocimiento acerca de que se revisan los ojos del vigía?.*

*M: Sí .*

**9361**

*L :¿Por quién?.*

*M: Por el Doctor .*

**9362**

*L: ¿Se hace así en cada viaje?.*

*M: Sí .*

**9363**

*L: ¿Sabe Ud. si se trata de una regulación del Comercio del Trabajo?:*

*M: No tengo conocimiento de ello .*

**9364**

*L: ¿Es simplemente por su propia satisfacción?.*

*M: Sí .*

**9365**

*L: No estoy seguro, si respecto de su botes ..... ¿hacen ejercicio con sus botes?.*

*M: Tenemos ejercicios con botes en cada viaje, una vez en cada viaje .*

**9366**

*L: Tengo entendido que Ud . sostiene que un Oficial y cuatro marineros son suficientes como para manejar un bote salvavidas del tamaño de los suyos?.*

*M: Es así si Ud. quiere salvar algunos pasajeros .*

**9367**

*L: ¿Cuántos hombres diría Ud. que se requerirían para tener listos y bajados los botes?.*

*M: Eso depende de cómo estén dispuestos .Con algunos botes todo lo que Ud. tiene que hacer es arrojar algún tipo de defensa hacia abajo cuando los desniveles están ajustados y los botes son empujados directamente. Ello no tomará más de dos o cuatro hombres. Dos hombres podrían bajarlos .*

**9368**

*L: ¿Cuántos marinos tiene Ud. en su barco?.*

*M: Tenemos 25 sobre cubierta .*

**9369**

*L: En caso de emergencia ¿cuánto piensa Ud. que demandaría bajar sus veinte botes?.*

*M: En el momento de volver hacia el “Titanic” , nos tomó cerca de una hora sacarlos a todos .Esto es, los botes que estaban bajo los pescantes .*

**9370**

*L: No he entendido su respuesta .....*

*M: Volvimos para asistir al “Titanic” .Sacamos todos los botes, con excepción de dos .Estaban listos para hacerlos bajar en menos de una hora, según puedo juzgar .*

92

9371

*L: ¿Todos listos para bajarlos?:*

*M: Sí.*

9372

*L: Pero quedaría la pregunta de su bajada ....*

*M: Ello no es algo muy dificultoso.*

9373

*L :¿Cuánto opina Ud. que tomaría tener sus botes absolutamente listos y bajados hasta el agua, esto es , el total de veinte , recordando, por supuesto, que Ud. pierde hombres al colocarlos en ellos?.*

*M: Ud. tiene que colocar a los hombres en los botes .Si es el caso, Ud. puede llamar a sus marineros....puede llamar a sus fogoneros.*

9374

*L: En caso de emergencia ¿Ud. llamaría a sus fogoneros para que lo asistan si estuviese escaso de gente?.*

*M: Ciertamente .*

9375

*L: ¿Tiene Ud. el número regulado de marinos, tal como lo requiere el Consejo del Comercio?.*

*M: Sí.*

9376

*L: ¿Ninguno de más?.*

*M: Ninguno de más...al menos así me parece .*

9377

*L: ¿Piensa incorporar más hombres en este momento?.*

*M: No losé.....tenemos dieciséis marinos .*

Y el interrogatorio siguió, estando esta vez a cargo del Sr. **Laing**, el cuál le preguntó a Moore de la siguiente manera :



9379

*L: ¿Ha tenido Ud. una larga experiencia en la ruta del Atlántico Norte?.*

*M: Veintisiete años .*

9380

*L: ¿Y viaja Ud. a Montreal en el verano y a St. John en el invierno?.*

*M: Sí .*

9381

*L: ¿Lo ha intentado alguna vez utilizando binoculares para su vigía?.*

*M. No.*

9382

*L: ¿Es esta una nueva idea para Ud.?.*

*M: Sí, lo es .*

9383

*L: Respecto a Ud. ¿en este viaje Ud. tuvo una novedad a través del aparato Marconi sobre la cercanía de hielo?.*

*M: Sí.*

9384

*L: ¿Era el clima bien despejado?.*

*M: Sí.*

9385

*L: ¿Mantuvo Ud. su velocidad?.*

*M: Así lo hice.*

9386

*L: Supongo que lo hizo al momento de divisar el hielo...*

*M: No ví hielo hasta que volví para dar asistencia al "Titanic".*

9387

*L: Ud.....¿no vió nada hasta que giró para dirigirse al Sur?.*

*M: Hasta que giré para ir al Norte y al Este .*

94

**9388**

*L: ¿Estaba el hielo más lejos, más hacia el Sur de lo que Ud. conocía?:*

*M: Nunca antes supe que estuviera tan lejos, tan hacia el Sur. Ni siquiera en la experiencia de mis veintisiete años tuve conocimiento que el hielo estuviera tan hacia el Sur.*

**9389**

*L: ¿Ud. estuvo yendo y viniendo por veintisiete años?:*

*M: Por veintisiete años.*

**9390**

*L: Respecto de su barco ...¿cuántos pasajeros puede llevar estando completo en su capacidad?.¿ Cuántos tiene Ud. permitido transportar?:*

*M: No lo sé .No hay un límite impuesto .Hemos transportado 2200 pasajeros desde Antwerp (Amberes, Bélgica) en el último viaje .*

**9391**

*El Comisionado : “¿Pasajeros?:*

*Moore : Sí, Su Señoría .*

**9392**

*El Comisionado : “¿quiere decir que se contemplaba que Ud. pudiera transportar, entre pasajeros y tripulación un total de dos mil trescientos ....o algo así?*

*Moore : Pasajeros solamente, Su Señoría .*

**9393**

*El Comisionado : “¿Y de tripulación?:*

*Moore : Llevamos, supongo, cerca de unos mil seiscientos.*

**9394**

*El Comisionado : “¿Eso serían unos dos mil quinientos?:*

*Moore : Sí .*

**9395**

*El Comisionado : ¿Incrementando el alojamiento en los botes?:*

*Moore : No .*

**9396**

*L: Respecto al vigía ¿coloca Ud. un hombre en la vigilancia del tope del castillo de proa si el clima se presenta con neblina?*

*M: Sí.*

**9397**

*L: ¿Y con clima brumoso?*

*M: Sí.*

**9398**

*L: Ese sería el clima en el que “Ud. sopla su susurro”....¿es eso lo que quiere decir?*

*M: Incluso cuando no .Cuando es necesario “soplar el susurro” siempre colocamos un hombre en el “nido de cuervos”, y cuando hallamos hielo ponemos un hombre más adelante del vigía del tope del castillo de proa.*

**9399**

*L: Esto...¿en clima brumoso?*

*M: Sí.*

**9400**

*L: ¿Lleva usualmente un hombre en el “nido de cuervos”?*

*M: De noche. No en clima despejado, a la luz del día.*

**9401**

*L: De todos modos, de día...¿Ud. no tiene un vigía?*

*M: Tenemos un Oficial en el puente .*

**9402**

*L: Pero ¿Ud. no tiene un hombre en el “nido de cuervos” o uno en el castillo de proa?*

*M: No.*

**9403**

*L: Pero de noche, como regla ¿Ud. tiene un hombre en el “nido”?*

*M: Sí.*

96

**9404**

*L: Pero, si hay clima con niebla ¿también un hombre en la proa?.*

*M: Sí.*

**9405**

*L: Pareciera ser que sus instrucciones son las de no entra en un campo de hielo.....*

*M: No entrar bajo ningún motivo.*

**9406**

*L: ¿Halló Ud. hielo, constantemente, en su viaje hacia Montreal?.*

*M: Sí, pero lo rodeamos .*

**9407**

*L: Y cuando Ud. dice que no es prudente ir a 21 nudos y medio a través de un campo de hielo....creo que su expresión fue “en las cercanías del hielo” ¿quiere decir “a través de un campo de hielo”?.*

*M: Campo de hielo.*

**9408**

*El Comisionado: “ ¿Y Ud. nunca fue a través de un campo de hielo, excepto cuando se dirigió a la posición donde se hundió el Titanic?”.*

*Moore : No, nunca pasé a través del hielo.*

**9409**

*El Comisionado : “ En su vida ¿nunca ha estado Ud. en un campo de hielo?”.*

*Moore : Sí, he estado en un campo de hielo cuando estaba trabajando en otras compañías . Si el hielo era muy pesado, no intentábamos cruzarlo .*

**9410**

*El Comisionado: “¿Ud. considera que era peligroso estar en las otras Compañías?”.*

*Moore: Por supuesto, tomábamos todas las precauciones .Si el hielo era muy pesado, no intentábamos ir a través de él .*

**9411**

*El Comisionado : “Pero.....¿Ud. realmente fue a través del hielo?”*

*Moore : Sí, efectivamente fuimos a través del hielo, pero , así y todo, no lo hubiésemos intentado si era pesado. Podíamos ir a través del hielo disperso y liviano , sin ningún problema .*

**9412**

*El Comisionado : “Pero incluso en su Compañía actual ¿lo habría hecho?”.*

*Moore : Nosotros tenemos instrucciones de no ingresar al hielo , sin importar que liviano pudiera parecer . En mi viaje anterior a este último, tuve que ir 30 millas al Sur para estar libre del hielo. Ví algo de hielo y bajé 30 millas hacia el Sur, escribiéndole a mi Superintendente de Marina, diciéndole lo que había hecho, a lo que él me contestó que lo que había realizado estaba correctamente bien hecho, Su Señoría .*

Hay un viejo dicho popular, que, a la comprobación científica, es sumamente inexacto: “Un rayo no cae dos veces en un mismo lugar” . Y si no, que lo diga el viejo James Moore, capitán del “Mount Temple”. ¿Quién lo pudo haber interrogado nuevamente?. El Sr. Butler Aspinnall .  
Las preguntas y respuestas son las siguientes :

**9413**

*A: ¿Hacia qué lugar estaba Ud. dirigido?.*

*M: Saint John , New Brunswick.*

**9414**

*A: Al momento de recibir Ud, la información de parte del operador Marconi, de que el Titanic estaba enviando mensajes sobre el desastre: ¿cuál era su latitud y longitud?.*

*M: 41° 25' Norte , 51° 14' Oeste.*

**9415**

*A: Si es así, ¿Ud. estaba al Sur de la posición desde la cuál el Titanic estaba enviando mensajes?.*

*M: Sí, me dirigí a los 65° Noreste, desde mi posición a la posición que el Titanic me dió .*

Realmente, me llevó bastante tiempo transcribir el testimonio de los interrogatorios realizados al Capitán **James Moore**, por parte de los distintos inquisidores. En realidad, fue una tarea tediosa, ya que la repetición de algunas preguntas o, si se quiere, la constante insistencia en determinados puntos, volvía una y otra vez a presentarse, haciendo que me pregunte si realmente los que interrogaban a Moore fueron personas que: escuchaban bien (es decir, sus órganos auditivos cumplían su cometido de manera medianamente aceptable), comprendían bien (sus cerebros realizaban sus funciones de forma correcta) y evaluaban bien (o sea, sus conclusiones habían obedecido al proceso normal del razonamiento humano). Debo ser realista e indicar que cada vez que volvía de mi trabajo, miraba la computadora y me decía para mí mismo que no quedaba remedio, que había que seguir transcribiendo debido a que....nadie lo habría de hacer por mí.

Y no lo digo solamente porque el tedio me invadía a medida que iba realizando la transcripción, sino que me leyendo y releendo detalladamente las preguntas y respuestas de Moore, varias reflexiones fueron sucediéndose una tras otra, obviamente, viéndolo todo con la necesaria distancia que la lejanía física y temporal impone. De todos modos, creo que mi elección del testimonio del Capitán Moore no fue desafortunada; al contrario, me dá la impresión que en base a las respuestas del Capitán del “Mount Temple”, ya podremos sacar varias conclusiones, fundamentalmente en lo que respecta a la **real posición en la que se hundió el RMS “Titanic”** (ver la parte correspondiente a la real posición del buque en “**Del Drakkar al Titanic y del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero**”) como así también una serie de **actitudes**, manifiestas y soterradas **intenciones** y un continuo intentar **desviar** la atención sobre ciertos puntos principales, sobre los que se debería haber puesto un énfasis total.

Pero antes de analizar, parte por parte, individual o colectivamente las preguntas y respuestas efectuadas a Moore por parte de los diferentes inquisidores de la Investigación Británica, quisiera traer a colación un comentario que realicé, en mi primer trabajo de investigación, que se puede hallar en la parte dedicada a la exacta posición del RMS “Titanic” al momento de su hundimiento, y que nos servirá para poder observar ya no

con un barniz “oficial” las preguntas y contestaciones del interrogatorio a Moore, sino también sacar algunas conclusiones no precisamente “oficiales”. El extracto del primer trabajo dice así :

*“ Por ello, siguiendo con las premisas que hemos determinado al momento de los análisis de otros artículos, comencemos por decir que hubo una voz disidente con estos relatos, y ella fue la del Capitán James Moore, del buque ‘Mount Temple’, quién sabía (por la experiencia de navegación, algo que los subsecuentes hallazgos que las décadas posteriores confirmaron.....) que la posición radiada por el RMS ‘Titanic’ no era la correcta .Sin embargo, la opinión de Moore fue descartada, de plano.”*

- 0- 0-0-0-0-

*“Las Investigaciones Americana e Inglesa fueron (para decirlo de una manera leve, muy leve) cuando menos, puntillosas .*

*Pregunto : ¿Por qué se descartó el testimonio sobre la posición equivocada del RMS ‘Titanic’, que el Capitán Moore brindó?*

*¿Para OCULTAR qué?.”*

Bueno, lo anterior nos permitirá analizar desde otra perspectiva lo acontecido con el barco de los sueños, ya que de este estudio que realizaremos sobre el testimonio de Moore podremos (quizás....) llegar a algunas conclusiones . Debemos también ubicarnos en tiempo y espacio, esto es, recordar que no existían implementos que hoy, noventa años después del hundimiento del barco de los sueños, son comunes y ....hasta casi imprescindibles : fotografía satelital, lasers, navegación por radar, satélite, computadoras inteligentes, radio, teléfonos, scanners, televisores, Internet, sistemas digitales, etc. .Si hacemos una pequeña mirada retrospectiva, la navegación, así y todo, era sumamente rudimentaria para esos primeros años del naciente siglo XX. También asumamos como “correcta” ( a los fines de poder calcular distancias) la posición emitida desde el RMS “Titanic” al momento del envío de señales, la dada por **41° 46’ N y 50° 14’O** . Asimismo, tengamos en cuenta que a los efectos de

cálculo de distancias (no un cálculo del tipo triangular esférico, que si quisiéramos ser realmente exactos deberíamos llevar a cabo) tomaremos, debido a que a escala planetaria son distancias “cortas”, el valor que indica que **un (1) grado** equivale a **111 kilómetros con 111 metros** .

Comencemos diciendo que Moore es interrogado por ocho (8) inquisidores, los Sres. **Aspinall, Scanlan, Harbinson, Holmes, Edwards, Cotter, Lewis y Laing**, mientras que, en varias ocasiones, es el propio **Comisionado** quién pregunta .Le preguntaron de todo, pero focalizaron en un par de direcciones, las que veremos a lo largo de esas ciento noventa y seis (196) preguntas del interrogatorio .Desde el vamos, **Aspinall** no anda con vueltas e interroga a Moore sobre una recepción de mensajes que le indicaban al “Mount Temple” sobre la proximidad de hielo, en las cercanías de su derrotero (preg.**9226**), por parte del buque “Corinthian”, a lo que el capitán le responde la posición en la que se hallaban los icebergs (**9227**), que en realidad son dos (2) posiciones : la primera , **42° 15’N. y 49° 48’ O.** y la segunda, **41° 25’ N. y 50° 20’ O.** Esto fue el día **13 de Abril de 1912**.La primera de las dos posiciones se podría ubicar a unos **755 kms.** al **Este** de la Isla **Sable**, con una ligera inclinación hacia el Norte, y la segunda, a unos **1110 kms.** de **Cape Race**, Terranova. Por suma de cuadrados y haciendo la raíz cuadrada, esto nos dará unos **60 kms.** de distancia hacia el RMS “Titanic” (es decir , para la posición oficialmente dada) desde la primera masa de hielo y unos **40,5 kms.** desde la segunda .

Hechas estas aclaraciones, vemos que, una vez descripta la posición en la que estaba situado el “Mount Temple” por parte de Moore, el Sr. Aspinall le **¿pregunta?** (yo diría más bien, que le sugiere a Moore **que diga.....**) si le escuchó decir que la posición que tenía el “Titanic” era : **41° 46’ Norte y 50° 14’ Oeste** .Evidentemente, si uno analiza (y sin demasiada profundidad...) se dará cuenta que en ningún momento Moore dice nada acerca de la posición del barco de los sueños, ya que no se trató este tema en ninguna de las anteriores preguntas, esto es, las que van desde la número **9219** hasta la **9234** inclusive .Entonces, tenemos ante nosotros dos interrogantes :el primero, diría si Aspinall tenía una capacidad acorde con la tarea para la cuál había sido designado y la segunda, nos indicaría que el interrogador estaba tratando que Moore caiga en una pequeña “trampita”.



Esta trampita consistiría, en función de lo que se puede analizar de los conocimientos que la Investigación Británica arroja, que Butler Aspinall habría pretendido que Moore le afirme que la posición del hundimiento del “Titanic” era la **correcta**. Y sin embargo, el viejo lobo de mar no le dió el gusto, ya que (misma **9235**) le indica que la posición que recibió su operador de Marconi fue **41° 46’ Norte y 50° 24’ Oeste** (ver “El Hundimiento...” y los mensajes enviados por los radio operadores Bride y Philips, de mi primer trabajo de investigación) , y luego, sobre llovido mojado, se corrigió la posición del orgullo de la White Star a **41° 44’ Norte y 50° 14’ Oeste**. Y Aspinall, por alguna razón que desconozco, evitó **cuidadosamente** volver a insistir en este tema .

Uno de los aspectos importantes de esta parte del testimonio de Moore lo dá el hecho de responder a las preguntas (9245 hasta la 9260) sobre la aparición en escena de un buque, el cuál se dirigía hacia el Este (9260), habiendo sido observado por Moore a eso de la hora tres de la madrugada del 15 de Abril (9246). Moore indica que la distancia desde la que él se hallaba , hasta el sitio del hundimiento del “Titanic”, era de unas 15 o 16 millas (esto es, unos 28 kms.) (9248) .Si es correcto lo que dijo Moore, y el navío “fantasma” se dirigía hacia el Este, a una velocidad que podemos suponer en unos 12 nudos por hora, término medio (es decir, unos 22 kms./hora) tendríamos que el misterioso barco pasó cerca, muy cerca de la posición en que se hundió el “Titanic”, entre las **01:30 hs.** y las **01:45 hs.** , de la madrugada del día 15 .Yo pregunto: ¿será este el navío cuyas luces parecían venir desde el Oeste directamente hacia el buque herido de muerte y que tanta gente en los botes asegura haber divisado?. ¿Este barco “fantasma” sería aquél al cuál Oficiales del “Titanic” ordenaron a la tripulación a que se dirigieran?. Si ese buque hubiera acudido al desastre que se planteaba ante su proa, seguramente mucha más gente se hubiese salvado de la muerte .En fin, preguntas sin respuestas. Pero el testimonio de Moore deja abierto este interrogante .

Cuando digo que, a mi humilde entender, hubo toda una serie de soterradas intenciones y actitudes, y un continuo intento de desviar algunos “descubrimientos” hacia algún punto sin retorno, no creo equivocarme.

Casi podríamos indicar que Aspinall deja el tema de la correcta posición del “Titanic” en suspenso , como así también , aunque no lo parezca, una leve “sugerencia” destinada a Moore y que se podría resumir en esta pregunta : Capitán ¿por qué no se comunicó Ud. por medio del aparato Marconi con este buque “fantasma”, para así poder ir en ayuda de los náufragos del “Titanic”? . Pero Aspinall sólo se limitó a reunir la información que sobre este punto Moore le alcanzó .

En cuanto al interrogatorio efectuado al capitán Moore por parte del Sr. **Scanlan** , noto algunas características para resaltar. Pero ante todo, me vá surgiendo (y espero que coincidan conmigo....) una sutil , leve, casi imperceptible sensación de tres cosas: o las personas que efectuaron los interrogatorios desconocían por completo muchos (muchísimos ...) aspectos de ciertas disposiciones y condiciones de trabajo de los buques de aquella época, o las preguntas eran realizadas de manera sumamente ridículas, o eran preparadas de acuerdo a “culpar” al “interrogado” de los defectos que se hubieran podido hallar en el RMS “Titanic” . ¿Qué queréis que os diga?...Así me parece a mí. Obvio : puedo equivocarme .

Scanlan interroga a Moore sobre algunos particulares : las órdenes que éste posee respecto de hallar hielo en el camino que un buque a su mando debía acatar (9261 a 9263) , disposiciones en torno de la colocación , de día o de noche, de vigías, sea o no en la presencia de hielo y niebla (9264 a 9277), botes salvavidas y disposiciones de bajada en el caso de hallarse ante una emergencia en el mar (9278 a 9302) y relaciones entre la construcción interna del buque con la salida de los pasajeros (9303 a 9309). Pero repito : no lo veo a Scanlan como **SABIENDO** de lo que habla, sino más bien , como intentando que Moore explique algunos aspectos para que el Jurado tenga un poco más de idea sobre las disposiciones de los buques de esa era . Sigue, a continuación, el Sr. **Harbinson** , quién le pregunta al capitán del “Mount Temple” sobre un aspecto del papel de este buque, que es el momento en el cuál James Moore toma conocimiento sobre el envío de llamadas de auxilio desde el “Titanic” : alrededor de las **00:30** hs. del día **15** de **Abril** de **1912**. Podemos recordar que, cuando eran las **23:45** hs. del **14** de Abril del mismo año, desde el “Mount Temple” se escuchan las señales que parten

desde el barco de los sueños y se le contesta, pero aparentemente no son oídas en el “Titanic”. En el libro de guardia del barco comandado por Moore está anotado lo siguiente: “ *Aviso a mi capitán su posición 41.46N, 50,24”* , que como vimos, después fuera corregida a los **41.44N, 50.14°**, conteniendo la emanada desde el orgullo de la WSL un error de dos minutos en Latitud Norte, esto es, algo así como dos millas, unos **3,7 kms.**, a lo que habría que agregar el otro error, el cometido en cuanto a la Longitud Oeste, que ya es más grueso todavía, del orden de los diez (10) minutos, algo así como **18, 5 kms.** Y lo que Harbinson no pregunta es que actitud toma Moore: simplemente, se limita al hecho de dirigir el interrogatorio hacia la actitud seguida por el radio operador .

Sigo repitiendo un concepto que deslicé anteriormente, y que, a medida que se van repasando las declaraciones de interrogadores e interrogado, parece haber un total desconocimiento, por parte de los primeros, de un montón de actitudes marinas, bien definidas en lo substantivo .Además, parece haber una falta total de perspectiva en lo que fue el real papel del capitán James Moore y el buque a su cargo, ya que, si se lo observa detenidamente, hubo de ser en “espectador de lujo”, por lo menos a través del primitivo telégrafo sin hilos de aquellos días .Y hasta pareciera que los interrogadores, en vez de aprovechar este papel a los efectos de lograr un esclarecimiento de algunos hechos del hundimiento, en varios casos, lo hubieran elegido a Moore como chivo expiatorio .

No haré un paneo por todos los interrogadores, es decir, uno por uno, de los que, luego de Harbinson, sometieron a distintas preguntas a Moore. Sin embargo, digamos que tanto **Holmes, Edwards, Cotter, Lewis y Laing** se dedican a realizar sobre el capitán del “Mount Temple” un sinfín de cuestiones, que repasadas, van desde la pregunta número **9317** hasta la número **9412** .Pues bien, a lo largo de dichas cuestiones podemos hallar un cuestionario sobre los siguientes aspectos : cantidad de tripulantes y Oficiales a bordo, guardias de navegación y sus horarios de cobertura, cantidad de hombres necesarios para manejar un bote salvavidas, calidad de los mismos, cantidad de pasajeros transportados habitualmente y no habitualmente, disposiciones constructivas internas de los buques de transportes de pasajeros de aquellos días y su relación con dichos pasajeros según clase , vigías en el puente y lugares anexos, presencia de hielo en el

trayecto del buque y las actitudes tomadas a esos efectos, etc. Por más que se me quiera hacer pensar que hubiese sido lógico efectuar tantas y tantas preguntas de modo de clarificar cuestiones en cuanto al hundimiento del “Titanic”, me sigue pareciendo que muchos de los interrogadores no tuvieron ni idea de los avatares de la navegación de ese tiempo.....

Pero una vez concluído el interrogatorio del Sr. **Laing**, se presenta otra vez el Sr. **Aspinall** y vuelve a la carga con tres (3) preguntas, las nombradas con **9413**, **9414** y **9415**, de las cuáles, la más importante, es la **9414**, en la que pregunta a **Moore** sobre la posición en la que se hallaba el buque a su comando .Moore ratifica lo ya expuesto : **41° 25’ Norte** y **51° 14’ Oeste**. Otra vez me dá la sensación que Aspinall le quiso hacer pisar el palito al bueno de Moore ....ahora yo pregunto :

¿Por qué tanta insistencia por parte de Aspinall en la posición del “Mount Temple” y en la del “Titanic”? .

Resulta llamativa ...¿verdad? .

La respuesta, a mi humilde entender, es que **ELLOS** (los **INTERROGADORES**) sabían que el RMS “Titanic” no se hallaba en el lugar que la transmisión de mensajes de socorro indicaban como **41° 46’ Norte** y **50° 14’ Oeste**, la que luego se popularizara tanto. Sino más bien, más que bien, ya sabrían que ésa no era la exacta posición. Aunque teniendo en cuenta que todavía no habían interrogado a **Harold Bride**, operador del aparato inalámbrico del buque, por algún canal, ya tenían esa información . Ahora bien, no hubiesen podido indicar que los Oficiales de un buque como el RMS “Titanic”, orgullo de la Ingeniería Británica, había realizado equivocaciones en sus cálculos sobre la posición, ya que la excelencia marítima inglesa estaba en juego .....¿me entienden?. Y no los culpo por ello, pero quizás no hubiese sido un correcto proceder .....

**Muy bien. Pero la pregunta sigue subyacente, aunque intenté responderla a lo largo de algunas partes de mi primer trabajo de investigación sobre el barco de los sueños, esto es :**

La Plata, martes 16 de abril de 2002 **EXTERIOR** **EL PLATA / 19**

**Se cumplen 90 años del hundimiento del famoso transatlántico**

## La noche que el "Titanic" fue leyenda

LONDRES (AFP-NA). Hace 90 años, en una noche glacial, el "Titanic", el barco más espléndido de su época, se posaba en el fondo del Atlántico Norte, luego de chocar con un iceberg durante su viaje inaugural.

Desde hace una semana se realizan ceremonias en Gran Bretaña para recordar los noventa años del naufragio del buque que partió del puerto de Southampton, al Sur de Inglaterra, en un viaje inconcluso al nuevo mundo.

El naufragio fue una de las catástrofes más importantes que la historia marítima haya conocido, y continúa suscitando una mezcla de fascinación y horror. Más de 1.500 personas murieron en la tragedia del buque en medio del océano. Sus constructores, muy seguros de la superioridad del barco, creyeron que no era necesario equiparlo con suficientes botes salvavidas. Sólo 705 personas sobrevivieron.

### Homenajes

"Era el fin de la edad de oro, algo que nadie podía prever. El espíritu que este naufragio provocó sólo puede compararse con la muerte de la princesa Diana (en 1997). La gente quedó amudada", declaró a la AFP Peter Boyd-Smith, de la sociedad Titanic. "Dos años más tarde comenzó la Primera Guerra Mundial, que hizo olvidar la catástrofe", agregó.

Millvina Dean, de 90 años, una de las sobrevivientes del "Titanic", y quien no tiene ningún recuerdo del acontecimiento histórico del que fue protagonista puesto que era entonces un bebé de pocos meses, inauguró ayer una placa conmemorativa en el puerto de Southampton, en donde la semana pasada auspició la apertura de una exposición sobre el "Titanic".

Manifestaciones de conmemoración, en especial un gran baile con vestimenta de época, tuvieron lugar en Belfast, donde fue construido el barco. "Nada era lo suficientemente bello para el "Titanic", el barco más grande de sus tiempos, rápido y elegante, con un lujo que

dejaba boquiabiertos a los pasajeros, y dotado con la tecnología más avanzada.

### La tragedia

El 10 de abril de 1912 zarpó del puerto de Southampton, para hacer escala en Cherbourg (Francia) y luego en Queenstown (hoy Cobh, en Irlanda), antes de poner las máquinas a todo vapor y dirigirse a Nueva York atravesando el Atlántico.

Tarde en la noche del 15 de abril, el puesto del vigía percibe un iceberg en la trayectoria del barco. Los oficiales maniobran para evitar el obstáculo, pero es muy tarde. El iceberg, en parte sumergido, desgarró el casco tan delicadamente que la mayoría de los pasajeros no se despertaron por el ruido, casi imperceptible.

El "Titanic" se mantuvo a flote durante dos horas y 40 minutos. Pero pocos pasajeros pudieron sobrevivir, principalmente a causa de los pocos botes salvavidas: 20 para un total de 2.200 pasajeros y miembros de la tripulación. Pero aún, algunos de los botes no fueron utilizados aprovechando toda su capacidad porque varios pasajeros no querían creer que el navío naufragaba realmente.

### Actos heroicos

Los sobrevivientes informaron sobre numerosos actos de heroísmo: la mayoría de los hombres dejó que las mujeres y los niños se subieran primero a los botes salvavidas, mientras que los músicos de la orquesta seguían tocando. Finalmente, el enorme navío se inclinó y desapareció en lo más profundo del océano.

Ruth Becker, que tenía 12 años, relató en un libro publicado en 1977 que había escuchado cuando estaba sobre un bote salvavidas no muy lejos del naufragio, "el ruido más horrendo que un ser humano haya oído jamás: el grito desesperado de centenares de personas deshi-



La tragedia del "Titanic" inspiró a muchos films y a la superproducción de James Cameron, que se convirtió en el film más taquillero de la historia.

brándose en agua helada, pidiendo ayuda, a los gritos, sin saber que no encontrarían respuesta".

Uno de los botes salvavidas volvió para ayudar a los naufragos. Cuatro fueron rescatados vivos del agua helada. Pero los otros botes no volvieron temiendo que el peso los hundiera. La investigación oficial estimó que la velocidad fue en especial la causa de la tragedia, los constructores y los oficiales querían que la travesía fuera la más rápida de la historia y no tomaron en cuenta seriamente la presencia de los icebergs.

La vanidad humana parece ser la causa de la catástrofe: confiados en el avance técnico que representaba el barco, los constructores no imaginaron siquiera que pudiese naufragar.

**Foto N° 22 : Como se puede apreciar en este recorte periodístico del diario "El Plata", de fecha martes 16 de Abril de 2002, que se edita en la ciudad de La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Argentina , el recuerdo de una de las más impresionantes tragedias que afectaron a la Humanidad sigue vivo y en el recuerdo . En el recorte se puede leer la participación de la sobreviviente Millvina Dean, que en la fecha del hundimiento era una bebé de pocos meses .**

**Cortesía Sr. Víctor Uribe Cuadra .-**

**¿Cuál fue la exacta posición del RMS "Titanic" al momento de su hundimiento? .**

Tengamos en cuenta dos (2) cosas :

1ro.) : El capitán del "Mount Temple", James Moore, informa en el Interrogatorio, que (pregunta Nro. 9235) **"...más tarde, la posición fue corregida a 41° 44' Norte y 50° 14' Oeste"** .

2do.): Las exploraciones del Dr. Ballard y su equipo determinaron, para el momento del descubrimiento del "Titanic", las siguientes localizaciones para los componentes que a continuación se detallan :

**Proa : 41° 43' 57" Norte y 49° 56' 49" Oeste .**

**Popa : 41° 43' 35" Norte y 49° 56' 54" Oeste .**

**Calderas : 41° 43' 32" Norte y 49° 56' 49" Oeste .**

Obvio, mediante tecnología de punta ....

Pero el hecho es simple : las ubicaciones de estos objetos están mucho, pero mucho más cerca de la latitud y longitud indicada por Moore, que la oficialmente reconocida como última posición del barco de los sueños.

¿Y entonces?.

Entonces creo que, a pesar de los primitivos, si se quiere, medios de ubicación geográfica que los buques poseían en ese entonces, la posición más correcta del hundimiento del RMS "Titanic" sería, a mi humilde criterio y a la ubicación proporcionada por Moore, confirmada por Ballard, la de :

**41° 44' Norte y 50° 14' Oeste**

Bueno, no quiero abrumar más al posible lector de este trabajo con más disquisiciones, pero me cabría hacer una pregunta muy simple : si buscando y buscando se pueden hallar respuestas del tipo de la anterior, y en virtud de los errores que evidentemente se cometieron en la Investigación británica ¿qué otras respuestas se podrían obtener respecto de otros temas inherentes al hundimiento del navío de la White Star Line? . Yo creo que unas cuantas ....Por ejemplo, y con esto ni pretendo acotar el listado :la preparación de Oficialidad y tripulación, la ruta seguida, las actitudes de Smith e Ismay, el choque contra el iceberg, el abandono del barco, los buques presentes en las cercanías del "Titanic", etc. Y sobre esto último, traigamos a colación una expresión vertida por Lord Mersey como corolario de la Investigación británica, de modo de concluir esta parte de las investigaciones relacionadas con el hundimiento . Lord Mersey se expresó así, como para darle una respuesta adecuada y hallar un chivo expiatorio, una práctica tan humana.....:

*“Estas circunstancias me convencen que el barco visto desde el Californian era el Titanic....Cuando divisó los cohetes , el Californian pudo haber atravesado el hielo hacia mar abierto sin ningún riesgo serio y así llegar en ayuda del Titanic”.*

Aquellos que hayan leído el estudio que hice sobre la posición del “Californian”, su impedimento de avanzar a través del hielo, el tema de los cohetes y bengalas lanzados desde el RMS “Titanic”, habrán comprendido que el problema no se presentó, ni por lejos, como tan fácil. Pero había que dar una respuesta a todos los que inquirían sobre el hundimiento...y Mersey pensó en ésta : sólo que condenó al capitán de dicho buque, Stanley Lord a un calvario de por vida, del cuál se libró muchos años después de su muerte .

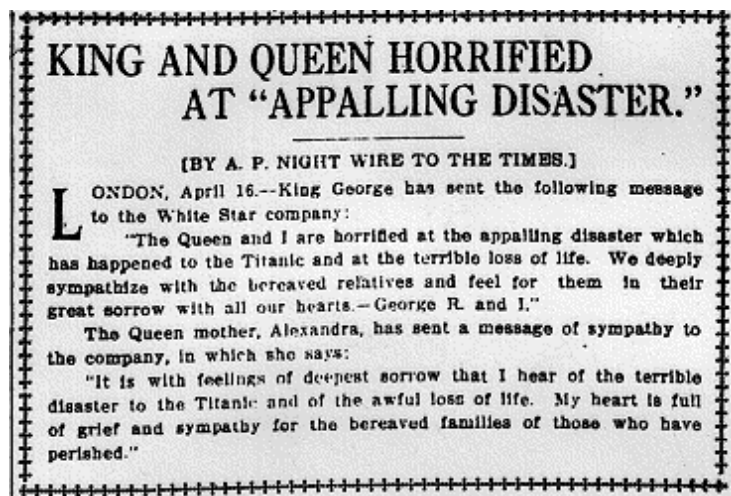


Foto N° 23 : En este recorte periodístico de la época se puede advertir la tristeza que el hundimiento provocó en la realeza británica .Como muestra de ello, es este mensaje de condolencias enviado por el Rey y la Reina británicos .-

Una vez terminado este aspecto de las Investigaciones, en este caso, la británica, pasemos a la que se efectuó al otro lado del Atlántico, esto es, la Americana . Debo indicar algo antes : el contenido de la investigación británica es sumamente denso, largo y detallado , y quién quiera profundizar en ello debería dirigirse a los archivos que se hallan en Internet, en especial, los de la Encyclopedia Titanica, que son ampliamente detallados y completos. Mi intención al referirme a esta investigación fue la de, simplemente, dar un pequeño pantallazo en el cuál se hubo de ver un par de aspectos, esto es, los referidos a la problemática de los botes salvavidas de los buques de ese entonces (para lo cuál hube de transcribir los diferentes pareceres y testimonios del Consejo del Trabajo) y el con---

/--cerniente a la experiencia del capitán James Moore, al mando del buque “Mount Temple” .

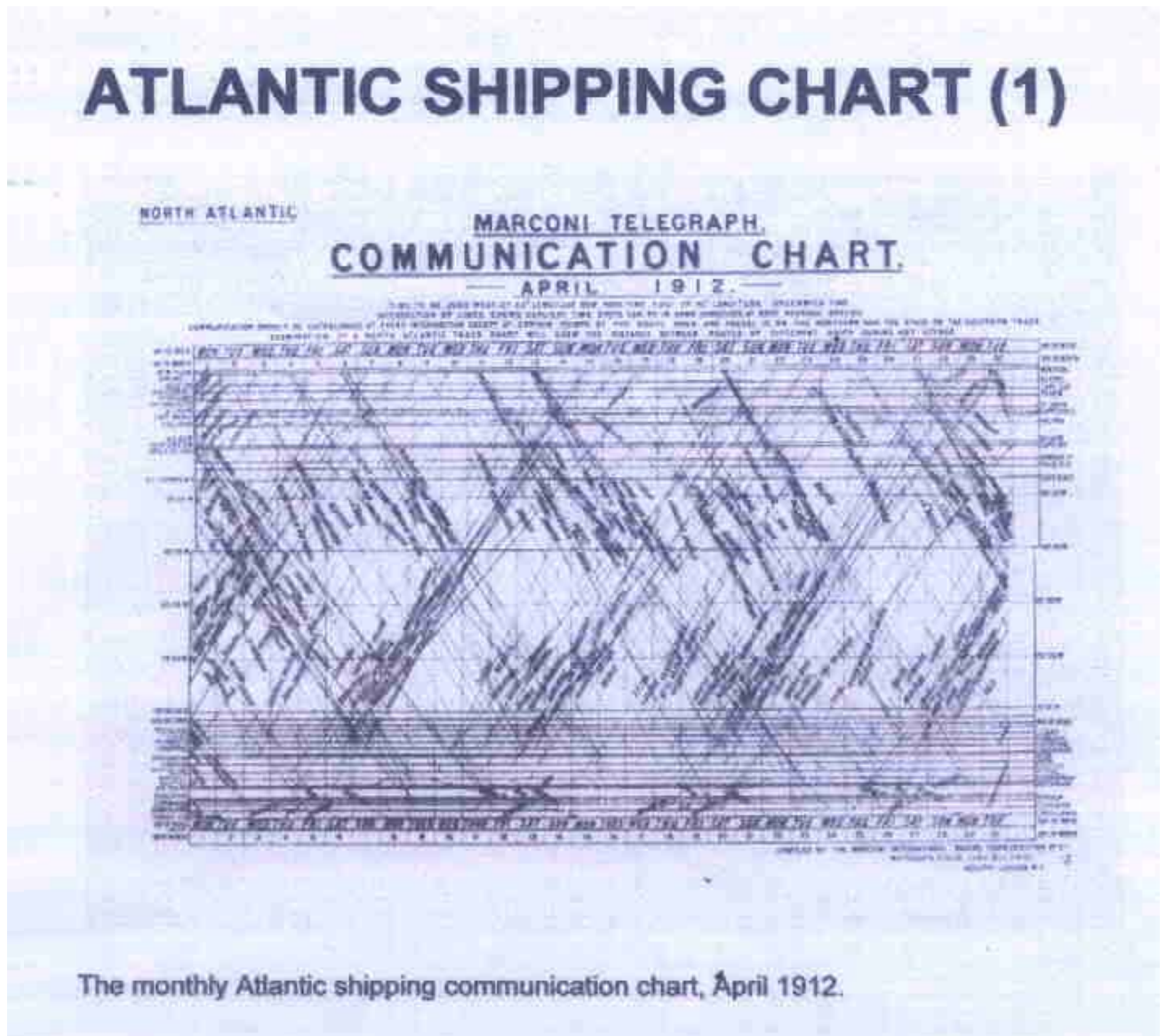
Hecha esta digresión , pasemos ahora a ver algunos aspectos de la **Investigación Americana**, realizada con motivo del hundimiento del RMS “Titanic” .

¿Por qué los americanos instituyeron una Investigación referente al barco de los sueños? .No fue solo porque viajaban muchos ciudadanos de los States a bordo del inmundible, sino por otras razones menos prosaicas. Entre ellas, una muy simple : el dueño de la International Maritime Merchant (IMM) , dueña de la White Star Line, por ende propietaria del RMS “Titanic” era un ciudadano americano, de nombre **John Pierpoint Morgan**....¿recuerdan?. Este hombre, a último momento, argumentando una súbita enfermedad, canceló sus pasajes en el barco de los sueños, el que lo habría de conducir a América, junto a su señora esposa, como (obviamente...) integrante de la “crème de la crème” de los pasajeros de la primera Clase .

Comencemos diciendo que la conducción , o por lo menos quién habría de asumir la titularidad de la **Comisión Investigadora**, hubo de ser el Senador (por el Estado de Michigan ) **William Alden Smith** , quién habría de estar acompañado por los siguientes Senadores : **Jonathan Bourne** (por Óregon), **Theodore Burton** (por Ohio), **Duncan Fletcher** (por Florida), **Francis Newslands** (por Nevada), **George Perkins** (por California) y **Furnifold Simmons** (por Carolina del Norte) . Es interesante destacar que el Senador Smith, hubo de navegar junto con el Capitán Edward Smith en el año 1906, y al así haber tenido una oportunidad de encontrarse con este hombre, pudiendo entablar conversación con él, se mostró deseoso de poder llegar a saber cuál había sido el motivo del hundimiento del RMS “Titanic” .Es así que se puso en comunicación con el Sr. **Charles Hilles**, el Secretario de Presidente de los Estados Unidos por esos días, el Sr. **Taft** , para averiguar que estaba por hacer el primer mandatario del país del Norte a este respecto .La respuesta fue que el Presidente no iba a hacer nada . Sí, aunque parezca mentira esa fue la contestación . Pero Smith no se conformó y en la mañana del día Martes 16 de Abril de 1912 comenzó a



redactar un proyecto a los fines de poder investigar la tragedia del orgullo de la White Star Line .



**Foto N° 24 :** En este gráfico, extraído de la página que la compañía Marconi posee en Internet, se puede advertir el cruce de mensajes a través de los aparatos inalámbricos con los cuáles los buques que surcaban el Atlántico estaban dotados. Este gráfico, como se puede apreciar, está conformado con líneas rectas que indican desde dónde y hacia dónde partieron dichas comunicaciones aéreas .En sí, no es muy claro, ya que habría que hacer un agrandamiento de la imagen y así poder advertir en detalle los mensajes que surcaron el aire en ese fatídico mes de Abril de 1912 . Ahora bien, invito a quién tenga la capacidad de acceder con más detalle a la información que está contenida en esta página de Internet, a visualizar los mensajes que partieron desde el RMS “Titanic” y hacia él, antes de su hundimiento en el Atlántico .-

A la mañana del día siguiente, Miércoles 17, ya se había recibido en New York y en Washington, el mensaje que indicaba que no había más sobrevivientes de la tragedia, aparte de aquellos que estaban a bordo del “Carpathia” , conociéndose así la verdadera magnitud de la tragedia . De tal modo, que la pelota, automáticamente, cayó en el campo del Senador Smith, quién solicitó la aprobación de su solicitud para que la Cámara de Comercio investigara el desastre .La resolución determinó la llamada a interrogatorios en los cuáles se pudiera emplazar a los testigos del desastre para que pudieran ofrecer información respecto del mismo .Aunque tuvo una ligera oposición, la resolución fue aceptada y así el Senador William Smith fue designado por el Presidente de la Cámara de Comercio, el Sr. **Knute Nelson**, como **Presidente del Comité** que habría de investigar el desastre acaecido al “Titanic” .

Y comenzando a girar las ruedas, todo empezó a rodar .Durante dieciocho (18) días de interrogatorios y escuchas, en los cuáles fueron llamados ochenta y seis (86) testigos y llenadas más de mil (1000) páginas de testimonios, este Comité del Senado presentó su reporte al Senado de los Estados Unidos de América en su conjunto. Este reporte se hubo de presentar, a los efectos de ser impreso, el día 28 de Mayo de un muy lejano ya 1912 .

Foto N° 25 : Este recorte periodístico, extraído de los microfilms de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, nos indica la comparecencia de Ismay y los cuatro Oficiales sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic” ante el Comité presidido por el Senador Smith (USA) .

Los contenidos del Reporte elevado a la consideración del Senado USA fueron los siguientes, y aunque no se diferencian mucho de los de la Inves-

/--tificación británica, hay algunos detalles que los americanos tomaron en cuenta al presentar el temario correspondiente. Hecha la aclaración, el temario consistió en lo siguiente :

### **Testigos examinados**

*Propiedad del vapor “Titanic”*

*International Mercantile Marine Co.*

**EL “TITANIC”**

*Particularidades generales del vapor “Titanic”*

*Tests de pruebas del vapor “Titanic”*

*Sólo dos botes descargados*

*Certificado del Consejo Británico del Comercio*

*Pescantes de los botes y botes salvavidas del vapor “Titanic”*

*Partida del vapor “Titanic”*

*Lista de pasajeros y de sobrevivientes del vapor “Titanic”*

*Sumario de los pasajeros y sobrevivientes*

**EL VIAJE**

*Condiciones del clima durante el viaje*

*Advertencias sobre el hielo*

*Hielo hacia el Norte y hacia el Sur de la ruta del vapor “Titanic”*

*Velocidad*

**LA COLISIÓN**

*Primer daño reportado*

*Seriedad de la naturaleza del daño recibido*

*Inundación del navío*

*Compartimientos estancos*

*Llamadas de auxilio enviadas*

**SOLICITUDES DE AYUDA**

*Llamadas de desastre oídas*

*Primer reporte de prensa*

*Navíos en las cercanías del vapor “Titanic”*

*Luces de navío vistas desde el vapor “Titanic”*

*Responsabilidad del buque “Californian”*

## Señales internacionales de desastre en el mar

### ***ABANDONO DEL BARCO***

*Botes salvavidas despejados del vapor “Titanic”*

*Capacidad de los botes salvavidas no utilizados*

*Recursos de los botes salvavidas*

*Conflicto en los reportes sobre los botes salvavidas*

*No distinción entre pasajeros*

*Conducta en los botes salvavidas*

*Hundimiento del buque*

*Sin succión*

### ***EL RESCATE***

*El Capitán Rostron*

*En la escena del rescate*

*Cuerpos no visibles*

### ***EL REPORTE DEL DESASTRE***

*Servicio de Comunicación inalámbrico*

*Información pública*

*Información retenida*

### ***RECOMENDACIONES***

Así hemos desplegado el temario sobre el que se trabajó en la Investigación americana , una amplia serie de cuestiones que, aunque no se separan mucho en cuanto a lo que los británicos tocan en su propia investigación, tiene una “impronta” propia .Ahora bien, repito un concepto: sería sumamente tedioso, carente de objetivos, en definitiva, exento de un interés conexo a este trabajo, el exponer todas las declaraciones de los testigos invitados a declarar en la Investigación, y para quién esté interesado en ello, es realmente fácil conseguir la información requerida. Quién así lo desee puede recurrir a las páginas de la Web, en especial, dos de ellas , en las que hallará un sinnúmero de datos, fichas personales, declaraciones y un largo etcétera : la que pertenece a la Encyclopedia Titanica y la que se denomina “Titanic Inquiry”.



Foto N° 26 : En este recorte del diario “El Día” de fecha 27 de Abril de 1912, podemos advertir que la Investigación americana puso especial énfasis en algunos puntos, entre ellos, el tema de las comunicaciones inalámbricas entre los participantes del drama del RMS “Titanic” . A pesar de los defectos que cualquier sociedad presenta, los americanos se caracterizan por algo : son sumamente prácticos .Y es por ello que fueron directamente a quién hubo de ser el inventor del aparato usado en aquellos días a bordo de los barcos y en las estaciones costeras : el Ingeniero Guillermo Marconi .-

Por lo anteriormente expresado y en virtud de poder dejar un panorama que se complemente con lo descrito y comentado acerca de la Investigación Británica, en vez de analizar testimonios y declaraciones, me abocaré a insertar algunas de las conclusiones que expresa la Investigación emprendida por los americanos .

Comencemos por algunos puntos un tanto “oscuritos...” .

### **“RESPONSABILIDAD DEL BUQUE CALIFORNIAN”**

*El Comité se vé forzado a la conclusión que el Californian, controlado por la misma compañía, estaba mucho más cerca que las 19 millas reportadas por e Capitán, y que sus Oficiales y tripulación vieron las señales de desastre del Titanic y que fallaron en responder a ellas, de acuerdo a los dictados de humanidad, uso internacional, y requerimientos de ley .La única respuesta a las señales de desastre fue una señal en forma de una gran luz blanca que fue encendida, por cerca*

*de dos horas , en el mástil de Californian. En nuestra opinión esa conducta, debida a la indiferencia o a una total falta de atención, es la más reprobable , y asigna al comandante del Californian una grave responsabilidad . El operador del aparato inalámbrico del Californian no se había levantado sino hasta las 03:30 hs. , tiempo de New York, en la mañana del 15 de Abril, luego que una considerable conversación entre los Oficiales y miembros de la tripulación hubiera tenido lugar a bordo del buque, respecto de estas señales de desastre o cohetes, de que un barco había estado lanzando cohetes durante la noche (página 736) . La indagación al respecto inmediatamente descubrió el hecho que el Titanic se había hundido .Si se hubiera brindado prontamente la ayuda, o si el operador del aparato inalámbrico del Californian hubiese permanecido por unos pocos minutos en su puesto, en la noche del Domingo, este buque habría tenido la orgullosa distinción de rescatar las vidas de los pasajeros y tripulación del Titanic.”*

Sencillamente demoledor para el capitán del “Californian”, Stanley Lord, quién debió pelear toda su vida contra los cargos que se le atribuyeron. Además, hay algo que no se nombra y es los concordantes testimonios de la presencia de un campo de hielo alrededor del buque “Californian” que no le permitían avanzar, so riesgo de poner en peligro la propia integridad del barco como así también la de su pasaje y tripulación .....

### **“Navíos en las cercanías del vapor Titanic”**

En este punto, el Comité piensa que es aconsejable prestar atención a las posiciones reportadas por los navíos que se hallaban en las cercanías del Titanic cuando sus llamadas de desastre fueron enviadas .

*El Californian , de la Leyland Line, en el linde Oeste, estaba en la latitud 42° 05’ Norte, longitud 50° 07’ Oeste, y se hallaba distante en dirección norte a unas 19 millas y media , de acuerdo a las estimaciones de su Capitán (pág.717) .*

*El Mount Temple, de la Canadian Pacific Railroad, en el linde Oeste, estaba en la latitud 41° 25’ Norte, longitud 51° 14’ Oeste, y se hallaba distante a unas 49 millas al oeste del Titanic (págs. 759 y 760) y en su*

*retorno a la posición del Titanic se cruzó con una goleta desconocida .*

*El Carpathia, de la Cunard Line, en el linde Este, se hallaba distante unas 58 millas, y emprendió un curso de 52° noroeste para alcanzar al Titanic (pág. 20) .*

*El Birma, un buque ruso, se hallaba 70 millas a las 00:25 horas del Lunes, el 15 de Abril (págs. 780 y 929) .*

*El Frankfurt, de la North German Lloyd Line, en el linde Este, se hallaba en latitud 39° 47' Norte , longitud 52° 10' Oeste, 153 millas al Sudoeste (pág. 772) .*

*El Virginian , a la medianoche, se hallaba a unas 170 millas de distancia del Titanic (pág. 175) .*

*El Baltic, de la White Star Line, en el linde Este, se hallaba a unas 243 millas al Sudeste de la posición del Titanic, a eso de las 23 horas de la noche del Domingo, tiempo de New York (pág. 1056) .*

*El Olympic, de la White Star Line, en el linde Este, a las 00:14 hs., tiempo de New York, se hallaba a unas 512 millas al Oeste, en latitud 40° 22' Norte, longitud 61° 18' Oeste (pág. 771) .*

Comentarios a lo anterior : en el Reporte elevado por el Comité, se hallan las llamadas de desastre oídas, es decir, un informe respecto de ellas. Ahora bien, lo que me extraña es que no aparezcan en su totalidad y **EXPRESADAS TAL COMO FUERON, DEL “TITANIC” A CADA BARCO Y DESDE CAPE RACE AL “TITANIC”** .Perfecto , lo anterior se puede achacar al hecho de que “ las papas estaban calientes...” y había que hacerlas enfriar, o a una falta de dichos testimonios .

En fin, el listado de los temas que se trataron, respecto del hundimiento del orgullo de la White Star Line, es amplio y como mencioné, hay sitios en la Internet donde fácilmente pueden ser hallados .Ahora bien, para terminar este primer Capítulo de este mi segundo trabajo de investigación, me gustaría citar las palabras del Senador William Alden Smith, quién, como



hemos visto, fue quién dirigió la tarea de ese Subcomité creado especialmente al efecto de la investigación del hundimiento del RMS “Titanic” , por parte americana . Y estas fueron palabras que, a través de generaciones, siguieron alimentando la idea que **OTRO BUQUE** se hallaba en las proximidades del barco de los sueños .Smith se dirigió así al Senado de los Estados Unidos de América :

*“No es una tarea agradable, por omisión de otras, pero la plena verdad debe ser dicha ....Soy bien consciente , a partir del testimonio del capitán del Californian, que él se engañó a sí mismo con la idea de que había un buque entre el Titanic y el Californian , pero no hubo barco que se visualizara al amanecer y no hubo cohetes lanzados que se hallan visto desde el Titanic....No se hubiera observado allí un buque si el mismo hubiese estado en el linde Este, y éste no habría podido ir al Oeste sin pasar al Californian por el Norte o al Titanic por el Sur .Se divisó una gran masa de hielo flotante pero sólo dos barcos, el Titanic y el Californian”*



Foto N° 27



Foto N° 28



Foto N° 29

Las fotografías N° 27, 28 y 29 se corresponden con tres de los siete integrantes del Subcomité del Senado USA que investigó el desastre del RMS “Titanic” .Ellos son, de izquierda a derecha : William A. Smith, senador por Michigan; Jonathan Bourne , por el estado de Óregon y Theodore Burton , senador por Florida .-

Vamos entonces terminando con este Capítulo, en el cuál mi intención fue mostrar algunos detalles de las investigaciones que, respecto del hundimiento del orgullo de la ingeniería naval británica de aquellos tiempos, el inmundible RMS “Titanic”, se llevaron a cabo en tierras inglesas y americanas .Soy perfectamente consciente que no se pueden ha-



/- cer muchas disquisiciones con verosimilitud científica, sin caer en fantasías y alucinaciones propias o ajenas, respecto de ciertos hechos que se produjeron antes, durante y después de la tragedia marítima de Abril de 1912 .



Foto N° 30



Foto N° 31



Foto N° 32



Foto N° 33

**Las fotografías Nos. 30, 31, 32 y 33 se corresponden con el resto de los senadores que tuvieron a su cargo la investigación americana .Ellos son, de izquierda a derecha : Burton Duncan, senador por Florida; Francis Newslands, por el estado de Nevada; George Perkins, por California y Furnifold Simmons, por el estado de Carolina del Norte .-**

Por lo tanto, invito a quiénes tengan ganas (y muchas...) de profundizar en estos temas, que se introduzcan en la parafernalia de Internet, en bibliotecas, en sociedades creadas respecto al hundimiento del “Titanic, etc., es decir , en aquellos lugares en los que se pueda conseguir información .Será una buena praxis....estoy seguro .

En las páginas siguientes , trataré de abordar otros tópicos referidos al barco de los sueños, y aunque espero se lea lo que escribiré, me gustaría indicarles que se focalizarán aspectos poco, muy poco conocidos de la historia del barco de los sueños .Así y todo, perdonándome los errores que pudiera cometer, les agradezco la paciencia que me han dispensado hasta el presente .

**La Plata, 12 de Febrero de 2004 .-**