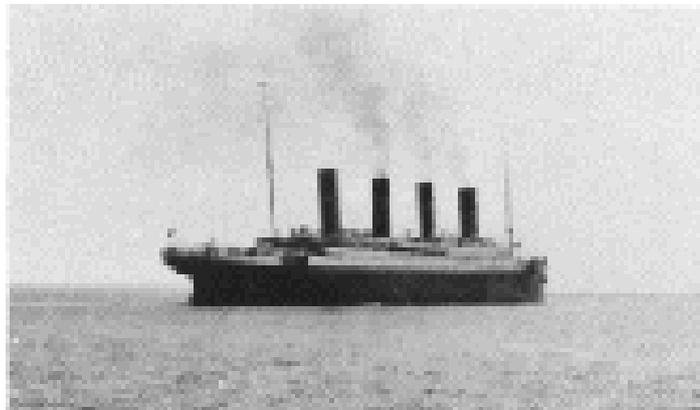


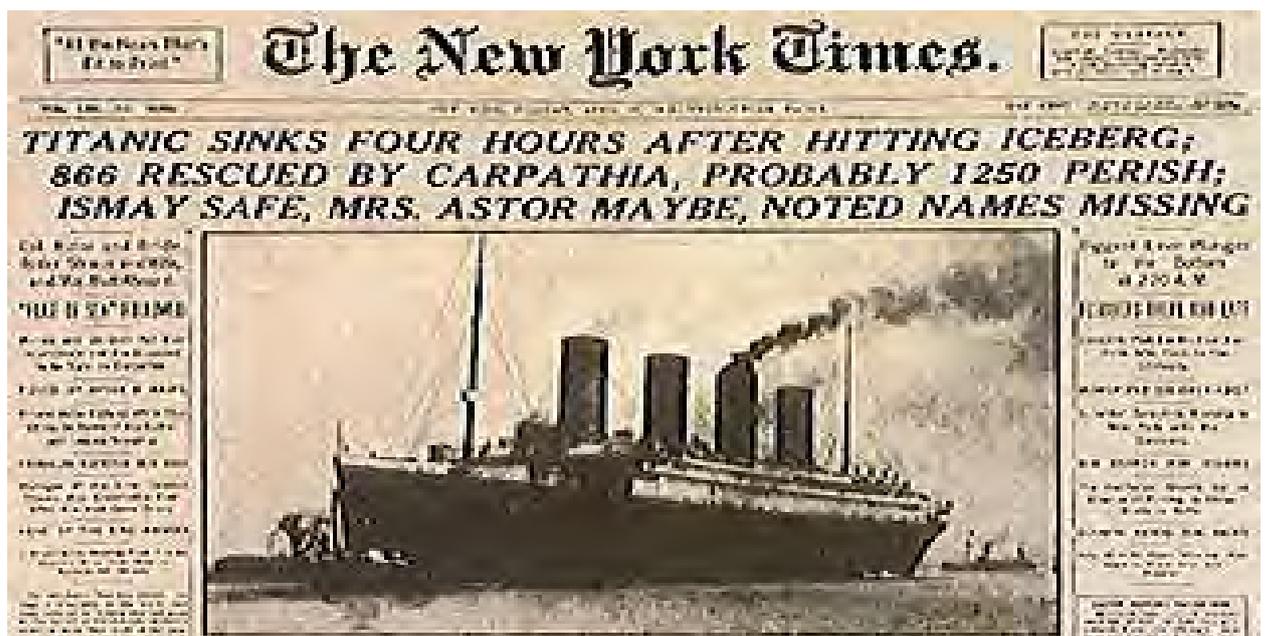
**OTROS
ASPECTOS
TÉCNICOS Y HUMANOS
DEL
RMS “TITANIC”**



Ing. Mec. Sergio Kuczynski

“Probable” última fotografía tomada al RMS “Titanic”, a la salida del puerto de Queenstown (Cobh, Irlanda), después de las 13:30 hs del día 11 de Abril de 1912, cuando el buque se dirigía hacia el Océano Atlántico. -

**OTROS
ASPECTOS
TÉCNICOS Y HUMANOS
DEL
RMS “TITANIC”**



**Ingeniero Mecánico UNLP
Sergio Kuczynski**

PRÓLOGO

A lo largo de toda la consecución de mi primer trabajo de investigación de nominado **“DEL DRAKKAR AL TITANIC Y DEL TIEMPO DE LA MADERA AL TIEMPO DEL ACERO –PEQUEÑA RESEÑA HISTÓRICA”**, me he hallado ante varias disyuntivas. Debo explicar este anterior concepto, ya que un buen entendimiento del mismo llevará (en mi humilde opinión....) a un mejor entender del material que se halla inserto en este segundo trabajo de investigación .

Al hallarme ante un acontecimiento, esto es, todo lo que tiene que ver con la “vida” del inmundible RMS “Titanic”, del que sólo sabía o tenía vagas nociones, esto sería, unos pocos comentarios, un par de series de ficción (generalmente de la TV americana) , alguna película no muy bien recordada, el desafío de impregnarme de una temática prácticamente desconocida para mí se me hacía no muy difícil de encarar, aunque quizás largo de efectuar . Pero, y evidentemente, lo anterior no fue exactamente así . Más bien, yo diría que fue algo casi totalmente diferente a lo que mi mente siquiera podía llegar a inferir.

Siguiendo con esta explicación, puedo decir que el término **“varias”** es sumamente exacto, ya que no fue una sola oportunidad en la que tuve que determinar exactamente qué material clasificar, elegir, recortar, ampliar, estudiar y, finalmente, insertar en el primer trabajo de investigación : humildemente, no menos de cincuenta, sesenta o más veces....

Respecto del término **“disyuntivas”** me planteé este asunto en cuanto a especificar (y no volverse atrás...) sobre qué temática, problemas, interrogantes, soluciones lógicas , etc., habría de estar en condiciones de (fundamentalmente...) prepararme a los fines de tener un buen conocimiento respecto de lo que podría llegar a suceder, tanto con un profesor universitario, un mecánico dental o un operario de la construcción, esto es, proceder a una explicación detallada y fácilmente comprensible del amplio temario que abarca mi primer trabajo de investigación .

Ahora bien, teniendo en cuenta lo antes expuesto, se cae de maduro que hubo mucho, pero realmente mucho material que hube de dejar en el camino, habiéndolo así ya haya advertido en la parte dedicada al “Epílogo” del primer trabajo de investigación .

No obstante el cansancio que implica escribir sobre un tema sobre el cuál, en base a una atenta búsqueda, se halla una impresionante cantidad de todo tipo de material, esto es, libros, periódicos, artículos, videos, películas, etc., justo es decir que he creído que se podía efectuar otro trabajo de investigación sobre otros temas que tienen que ver con aspectos marítimos, pero en esta oportunidad, solamente focalizados hacia el barco de los sueños, propiedad de la White Star Line, el tristemente famoso RMS “Titanic”. De todos modos, aunque repitiendo que el material es muchísimo y con el cuál se pueden escribir varios libros, me he decidido a compilar (esa sería la exacta definición de este segundo trabajo ...) varios aspectos, ya sea técnicos y/o humanos, que se producen en aquello que se refiere a lo que se puede calificar como la historia del RMS “Titanic”. Algunos de ellos, son (hasta si se quiere....) o parecen ser, raros .Pero la definición exacta sería la de “poco conocidos”.

Empezando por quién esto escribe, que se vió sumamente sorprendido por lo que halló en varias fuentes, mis expectativas sobre **otros** temas que tuvieran que ver con el inmundible se vieron totalmente cumplidas y así vuelco dicho temario en estas páginas de este segundo trabajo . De la misma manera, espero que los posibles lectores de este trabajo se vean gratamente sorprendidos (o por lo menos, complementados...) en cuanto se refiera a la adquisición de nuevos conocimientos sobre una temática de la cuál ya se ha escrito tanto, pero quizás con tintes extremadamente descriptivos, a veces sin profundizar en lo que significa el famoso “**entrelíneas**” .

No habré de realizar una profunda y adelantada explicación de aquello que los lectores habrán de encontrar en las líneas que siguen a continuación , ya que espero que la sorpresa sea justamente eso, una sorpresa de experimentación de lectura, que anhelo sea amena, detallada, vivaz y, por sobre todo, profesional .

Sin embargo, diré que la temática de este libro que lleva por título “**OTROS ASPECTOS TÉCNICOS Y HUMANOS DEL RMS TITANIC**”, esparce sus ramas sobre temas que no son tan usuales de hallar en cualquier libro al respecto . Una pequeña muestra del temario la constituye la siguiente enumeración : las Investigaciones Americana e Inglesa del naufragio, el tipo de maquinaria del RMS “Titanic” y del RMS

“Olympic”, pasajeros poco o nunca nombrados a bordo del barco de los sueños, el papel del barco “Mount Temple”, el personal del correo a bordo del inhundible, etc., y tantos otros temas que espero capten la atención del posible lector de estos Capítulos .

Debo hacer una consideración anexa a lo que ya llevo expuesto. Las fuentes de información con las que construí estas líneas fueron las de siempre: periódicos, revistas, diarios, Internet, etc. Pero justamente sobre este último aspecto, el rol de la Internet, es que debo detenerme .

La red de redes de la comunicación electrónica mundial no tiene, aún, reglamentación directa, especificaciones de uso y aplicación (salvo el que las propias compañías informáticas determinan y aplican) , sanciones , sistemas de premios y castigos, etc., que (valga la redundancia...) reglamenten el uso y aplicación de la infinidad de temas que se pueden hallar con un simple “click” del mouse de un equipo de computación , ya que Internet choca con una contradicción en sí misma: es internacional, pero propiedad de ningún país en especial . Con lo cuál la pregunta se cae de madura: ¿Qué país impone a otro sanciones por el buen y/o mal uso del material informático que trasunta la Web, o si se quiere, a los ciudadanos de dicho país a ser “castigado”? .Esto sería: “El que esté libre de pecado , que tire la primera piedra”. No obstante , debemos hacer la salvedad que las autoridades de algunos países imponen sanciones (incluso carcelarias) a quienes se dedican a transitar la Web en busca de pornografía de todo tipo, pedofilia, drogas, ingreso no autorizado a organismos de seguridad (tipo CIA; Pentágono, Casa Blanca USA, etc.) . Sumemos a lo anterior la existencia de “hackers”, piratas informáticos, etc.: una gran torta....

¿A qué voy con esto?. A lo siguiente :

1) En mi intensa búsqueda de material, que se constituyó en la tarea de hallar información sobre el barco de los sueños para este mi segundo trabajo de investigación, el principal medio de lograr información consistió en Internet. Así, se puede constatar que existen **millones** (sí, el término es exacto, millones....) de páginas dedicadas al tema del RMS “Titanic”, sus barcos gemelos, la época en la que se desarrollieron, el pasaje, etc., algo que cualquier persona puede constatar . Y, generalmente, no hay ningún tipo de impedimento para guardar en diskettes la información así reunida.

4

2) Como no es de mi interés ni la comercialización ni la copia de los archivos que pude reunir en Internet, en lo que tenga que ver con el RMS “Titanic”, creo (de acuerdo a mi conciencia...) que puedo hacer un correcto uso de los materiales allí hallados, ya que mi único deseo es hacer llegar a otros el resultado de mi esfuerzo, no la venta de un par de libros...Sin embargo, deseo hacer saber que para muchos de los testimonios descriptos en este segundo libro se utilizaron fotos, relatos, descripciones, etc., extraídos de la Web, de libre circulación a lo largo y ancho del mundo . Así también , reconozco el inmenso trabajo de investigación de aquellas personas que ingresaron dichas páginas en Internet: yo sólo usaré parte de ese inmenso trabajo para reforzar y anexar más información a los temas que forman parte de este segundo trabajo . Para terminar, deseo hacer saber que hube de tamizar el inmenso caudal informativo respecto del barco de los sueños, ya que del mismo, se están estudiando hasta los más ínfimos detalles, tanto intra como extraestructuralmente a él, pasando por todo el arco de las cosas conocidas y/o poco conocidas sobre el inmundible .

Finalmente, quiero agradecer a todos aquellos, que , una vez más, han colaborado con quién esto escribe : de todas las maneras y por haber . Consecuentemente , y esperando que este segundo trabajo de investigación que lleva por nombre **“OTROS ASPECTOS TÉCNICOS Y HUMANOS DEL RMS TITANIC”** , hecho con mis mejores intenciones y esfuerzos, pueda ver algún día la luz, deseo hacerles llegar mi profundo agradecimiento . Por ello, con otra gran esperanza en mi corazón, digo, una vez más, a todos

;;;MUCHAS GRACIAS POR CONFIAR EN MÍ;;;

**La Plata, Provincia de Buenos Aires
República Argentina
Enero 31 de 2004**

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 arrebatarle 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?.

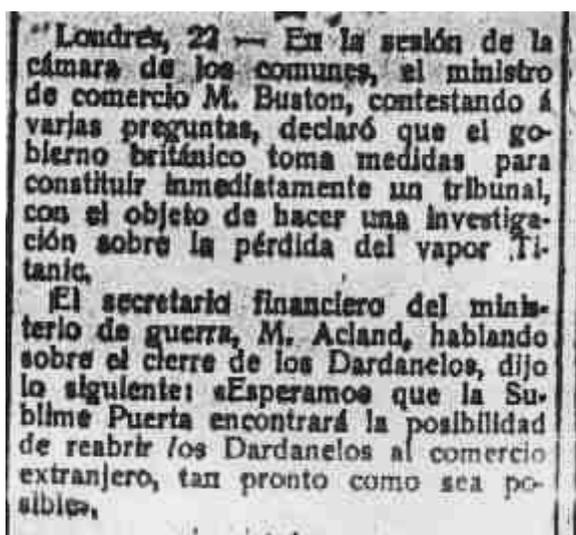


Foto N° 8 : En este recorte periodístico de los microfilms del diario “El Día” (Pcia. de Buenos Aires, Rca. Arg.) podemos observar que , ya para el 22 de Abril de 1912, esto es , una semana después del hundimiento del RMS “Titanic” , el gobierno británico ya se hallaba formando una comisión investigadora 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 revisión, 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.”

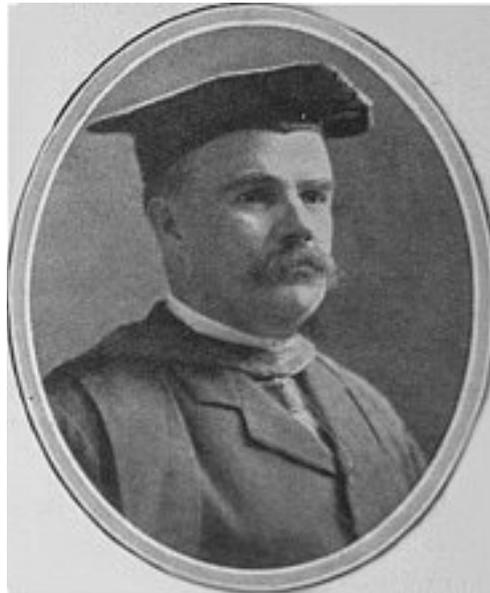


Foto N° 11: Fotografía del Profesor J. Harvard Biles, uno de los integrantes de la Wreck Commission , que tuvo a su cargo la búsqueda de respuestas sobre el hundimiento del RMS “Titanic”.-

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”

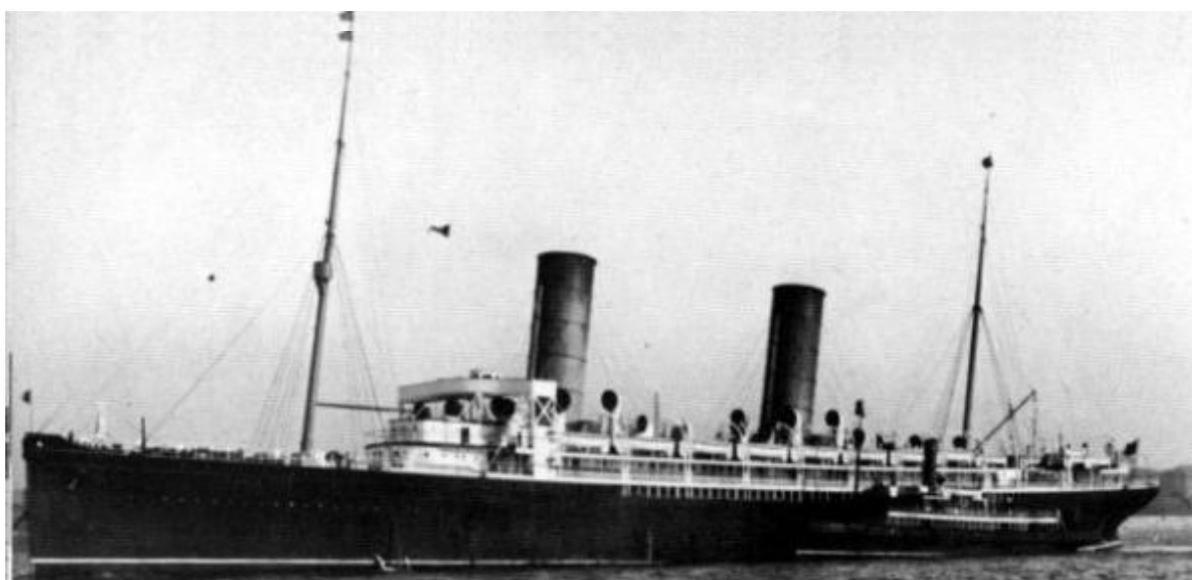


Foto N° 16 : Para el año 1894, el vapor más grande a flote, cuyo empleo estaba destinado al transporte de inmigrantes y pasajeros a través del Atlántico, era el que presenta esta fotografía, el “Lucania”, de 12960 toneladas, propiedad de la Cunard Line .-

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 construídos 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 as follows:—

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 & 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 & 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 860 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 hablany 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 tantoporque 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 rolo 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 trescientoso 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 da 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 yhasta 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 Mooreahora 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-RA) - 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. Solo 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 atrapada", 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 recordatoria en el puerto de Southampton, en donde la remaza pesada 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: 30 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 desdi-

trayéndose 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 tra-

gedia, 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 padiese naufragar.



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.

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 cuantasPor 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 .

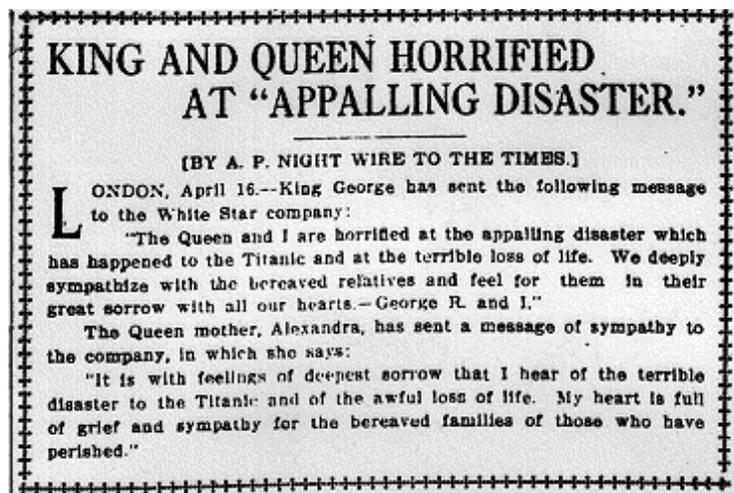


Foto N° 23 : En este recorte periodístico de la época se puede advertir la tristeza que el hundimiento provocó en la realeza británica .Como muestra de ello, es este mensaje de condolencias enviado por el Rey y la Reina británicos .-

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”.

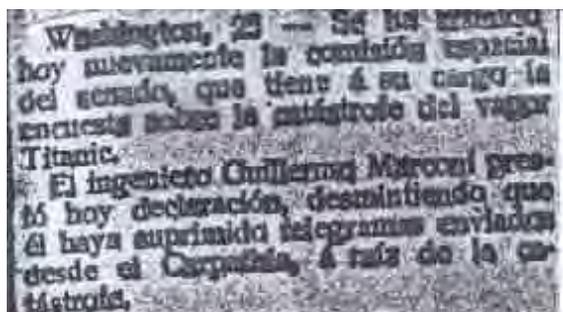


Foto N° 26 : En este recorte del diario “El Día” de fecha 27 de Abril de 1912, podemos advertir que la Investigación americana puso especial énfasis en algunos puntos, entre ellos, el tema de las comunicaciones inalámbricas entre los participantes del drama del RMS “Titanic” . A pesar de los defectos 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 dichaSoy 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 .-

CAPÍTULO II

LOS DESCONOCIDOS DE SIEMPRE

*“Niño, deja de joder con la pelota....
niño, que eso no se dice.....
que eso no se hace....”*

**“Esos locos bajitos”
Joan Manuel Serrat, cantautor catalán**

*“El racismo implica una negación de Dios,
porque no hay Dios si no es padre de todos .”*

**Rdo. Padre Yves Congar
Agosto/Septiembre de 1953**

*“...There must be some word today
from my girlfriend so far away.
Please Mister Postman, look and see
If there's a letter , a letter for me....”*

**“Debe haber alguna palabra hoy, de mi novia, tan lejos...
Por favor, Sr. Cartero, mire y vea,
Si hay alguna carta para mí ...”**

“Please, Mr. Postman” –The Beatles” (1963)

He considerado correcto , desde todo punto de vista, comenzar este segundo Capítulo de mi segundo trabajo de investigación referido al RMS “Titanic”, con el nombre de **“Los Desconocidos de Siempre”**, ya que en toda empresa, hecho, obra o trabajo en el cuál el género humano se involucre, siempre está presente una nómina de personas (o de “personalidades”) de las que se menciona, para la posteridad, su intervención, directa o no, en la planificación, diagramación, ejecución, mejora, puesta a punto y finalización de cualquiera de los ítems antes mencionados .Es que el humano tiene una innata necesidad de ser reconocido por sus semejantes , y aunque muchas veces alcanza los límites del egoísmo supremo (**“El Estado soy Yo”**, **Luis XV**), en las más el listado se conforma con personas a las que sólo les cabe una participación necesaria, decisiva y utilitaria, pero que es sólo eso : tomar parte en los distintos logros de la actividad humana .

Sin embargo, la lista de las personas que intervienen o intervinieron en cada hecho destacado de la Humanidad no es sumamente grande, o por lo menos, no alcanza grados extraordinarios en cuanto al número de dichas personas . **No**. Más bien, todo se reduce a un número limitado de humanos que, con sus decididas actitudes, fueron capaces de cambiar los destinos del mundo y de quiénes moran en él. Si para muestra basta un botón, allí tenemos a **Jesuscristo**, **Su Madre**, **Su Padre** en esta Tierra, y sus **Apóstoles** : en total, **quince (15)** personas; o también podría ser el caso de **Napoleón Bonaparte**, su esposa **Josefina** y algunos de sus generales más destacados: algo así como unas **diez (10)** personas. Y si le queremos agregar un dato más, la **Revolución Bolchevique** de la **Rusia** del **1917** comenzó a gestarse en los escritos de **Carlos Marx**, arraigando en **Trotsky**, **Lenin**, **Stalin** y otros, pero no muchos más: digamos que en total podrían llegar a conformar un grupo de unos **veinte (20)** “iniciados”, a los cuáles sí más tarde se les agregarían muchos más, a todos los cuáles las anónimas masas habrían de seguir .

Por supuesto, para bien o mal, e incluso, dependiendo de los que consideremos como el “bien” o el “mal”.

Pero la explicación del título se halla allí : en los anónimos apellidos de aquellos que formaron parte de aquellas masas humanas que habrían de escuchar los distintos mensajes que , a lo largo de las distintas eras de la

Humanidad, vinieron con su cambio a revolucionar la faz del planeta y las ideas y proyectos de millones de seres humanos a lo largo y ancho de la Tierra .

Pero, en función de lo expuesto anteriormente y de acuerdo a ingresar en otro recoveco de la historia del barco de los sueños, también hubieron seres anónimos, o casi anónimos, o si se quiere hasta desconocidos (los “desconocidos de siempre”.....) a los que les cupo una tarea o función para la cuál habían sido llamados o en la cuál se habían enrolado .Muchos de estos “**desconocidos de siempre**” también estuvieron presentes en la historia del RMS “Titanic”, pero no se les dió ninguna importancia en los primeros momentos del hundimiento (por parte de los periódicos de la época), ni siquiera en años posteriores, aunque sí recientemente (digamos , de unos pocos años a esta parte....) debido al impacto que la película de James Cameron (“Titanic”, 1996) provoca en casi todo el mundo .Lo que en realidad sucedió fue que la Prensa y los posteriores medios de comunicación que “invadieron” el planeta tomaron más en cuenta otras historias humanas en las cuáles focalizar su atención, entre ellas, las de “ricos y famosos” (ya que tanto Ud. como yo sabe que el resto de las personas no es “gente” o , por lo menos, no es “gente como uno”...¿vió?), las de parte de la tripulación y Oficiales, los heroicos gestos de tantos y de tan pocos, etc. Pero, y obviamente, con el correr de los años, al no perecer el recuerdo ni la magnitud de la tragedia, ni siquiera el más humilde de los archivos e historias familiares de **ALGUIEN** que hubiese viajado en el “Titanic” dejó de ser escudriñado, investigado, revisado y dado a conocer por afanosos cazadores de recuerdos, humanos en este caso .Es que en la anterior postura de dar a conocer datos sobre las vidas de aquellos que viajaron en el orgullo de la White Star se mezclaron cosas como la celebridad que implicaba haber viajado en este buque, haber sobrevivido (o no...) al naufragio, y por sobre todas las cosas, esa humana costumbre, antiquísima como el humano mismo, de querer saber **TODO**.....más si se trata de otros seres humanos .

En las páginas que siguen, y en función de ser fiel a la verdad, debo indicar que el material del cuál están compuestas fue, en su totalidad extraído de las páginas de Internet , entre ellas la más completa a la hora de contar con información sobre el RMS “Titanic”, a saber : la que publica

Encyclopedia Titanica. Pero debo repetir un concepto : al no poder lograr dicho material por las vías normales (libros, videos, relatos de sobrevivientes, etc.) he tenido que recurrir una vez más a este impresionante medio de comunicación que es la Web, ya que era prácticamente imposible poder llegar a tenerlo en mis manos. Pero quiero dejar aclarado que no es, en modo alguno, mi intención el apropiarme de dichas páginas o trabajos efectuados por esas otras personas u organizaciones, sino únicamente utilizarlos para llevar a otras personas el conocimiento de las vidas de, justamente, otros humanos que viajaron en el buque .Por los motivos antes citados, los mencionaré en la Bibliografía que compone este segundo trabajo de investigación, ya que, nobleza obliga, ellos son los que ,con sus afanes, lograron la realización de tales páginas, las que, sin afán de lucro, insertaré en este libro .

Me referiré, en consecuencia, a algunas personas , cuyas vidas me parecieron interesantes, aunque no muy diferentes del resto de las vidas de cualquier otro ser humano, con sus buenas y malas .Una de estas no viajó en el barco de los sueños, pero su fotografía se habría de hacer inmortal, ya que quedó imborrable en la repercusión que el hundimiento provocó y que fue....un niño .Es así que podremos ver **tres** historias totalmente diferentes: la de un **niño** vendedor de periódicos, la del **único** pasajero de **raza negra** que abordó el “Titanic” y la del **grupo del Correo** a bordo del buque trágicamente hundido : aunque diferentes, todas tienen un punto de contacto y éste es el hundimiento del buque más grande construído hasta esos días, el orgullo naval británico, el Royal Mail Steamer “Titanic” .

Aunque ya hemos visto las implicancias que tuvo el desarrollo de la Revolución Industrial en el mundo del siglo XVIII y XIX, con sus secuelas positivas y negativas, no está de más referirnos una vez más a una de ellas, esto es, la aparición y presentación en sociedad del “trabajo infantil”, no porque no haya existido desde siempre en todos los rincones del planeta y en todas las sociedades , sino porque la mencionada Revolución **obliga** a los progenitores de miles y miles de niños a enviarlos a buscar el sustento diario en una infinidad de trabajos en los cuáles poder desempeñarse . Así fueron, también, las brutales tasas de mortandad infantil , principalmente, en el país mentor de la industrialización forzada y a gran escala que habría de cambiar la faz de la Tierra para siempre .

Es así que, entre tantas otras tareas, los niños supieron :remendar zapatos, coser botones, repartir mercaderías, y una de las principales, quizás debido a su bajo esfuerzo físico (aunque a un altísimo grado de exposición a múltiples factores) , la de ser vendedor de periódicos : aunque el corazón, en estos los días de la globalización, se haya endurecido en tantos cientos de miles de corazones, un niño vendedor de diarios todavía es visto, por algunos, con una gran simpatía, quizás por ese concepto nunca (gracias a Dios...) extirpado de nuestra sociedad : “mirá como se gana la vida y ayuda a sus padres...” .Sí, perfecto: linda manera de quemar su infancia al sol, al viento, durmiéndose pegado a un poste, viviendo como adulto cuando sólo tiene pocos años de caminar en este mundo

Y así y todo, una de las cosas más comunes de hallar todavía en el Londres de los primeros años del siglo XX, eran los niños vendedores de periódicos. Pero, en función de lo que significó el hundimiento del RMS “Titanic”, principalmente en Inglaterra, le cupo al periodismo (el medio de comunicación por excelencia de aquellos días) la ingrata tarea de hacer llegar a las gentes de aquél país, la infausta noticia. Los que fueron los intermediarios entre las empresas periodísticas y el “gran público” fueron , justamente, los vendedores de diarios .Y, obviamente, los niños que se encargaban de dicha tarea .

Es así que, una de las más evocativas imágenes del desastre del “Titanic” es aquella que muestra a un niño , en las puertas de las oficinas de la White Star Line, situadas en un complejo conocido como Oceanic House, sobre la calle Cockspur, del Sudoeste de Londres, sujetando un ejemplar del periódico británico de nombre “**Evening News**”, en cuya portada se puede leer : “**Titanic Disaster –Great Loss of Life -**”, lo que en idioma castellano se podría entender como “**Desastre del Titanic : Gran Pérdida de Vidas**” .Otra acepción sería : “**Desastre Titánico : Gran Pérdida de Vidas**” , aunque en las dos se entiende la magnitud de la tragedia .La cuestión es que el niño en la foto, foto que recorrió el mundo entero, se llamó en vida **Edward V. Parfett**, más conocido como **Ned Parfett** y su paso por este mundo fue más bien corto.

Respecto a la vida de este niño, se sabe que tenía dos hermanos, los cuáles se enlistaron en los ejércitos de su país, Inglaterra, para pelear en el transcurso de la Primera Guerra Mundial : uno de ellos prestó servicios en

el desastroso ataque a los Dardanelos del año 1915, para luego ser parte de las fuerzas de ocupación de la vencida Alemania imperial, mientras que el otro, habiendo peleado en la terrible batalla del Somme (año 1916), y más tarde herido y gaseado en la de Yprés (Bélgica), sobrevivió a tales tormentos .



Foto N° 34 : Ned Parfett, el niño vendedor de periódicos, que fuera inmortalizado en esta fotografía tomada en los días de Abril de 1912, cuando la tragedia del “Titanic” era dada a conocer por los diarios de Inglaterra y todo el mundo .-

Ahora bien, lo que se sabe de Ned, es que se enlistó en la Royal Artillery en el año 1916, sirviendo primero como mensajero y más tarde, asignado a tareas de reconocimiento .Fue mencionado en varios despachos y ganó la Medalla Militar de su país por su valerosa conducta durante una serie de misiones en el frente de batalla .

Ned murió el día **29 de Octubre** del año **1918**, menos de dos semanas antes de la finalización de tan terrible Guerra. E, ironías del destino mediante, su muerte se produjo en circunstancias en que un proyectil alemán dio de lleno contra el almacén en el que se hallaba Ned, quién estaba preparándose unas ropas para partir del frente .Luego de su muerte ,

fue recomendado para en reconocimiento especial. **Ned** murió en **Valenciennes** y está enterrado en el cementerio de guerra británico de Verchain-Maugre (Francia) .Así concluyó la breve existencia de **Ned Parfett**, el niño vendedor de periódicos londinense .

Deseo indicar que la página de la cuál tomé los datos referidos a la existencia de Ned Parfett fue confeccionada por el Sr. **Gavin Murphy**, a quién , aunque no tenga el agrado de conocer, le agradezco su trabajo que, traducción mediante, puede llegar a otras gentes .

Siguiendo con el itinerario planteado anteriormente, vayamos al segundo de los “desconocidos de siempre”.

A lo largo de la historia de la Humanidad la esclavitud no es, ni como mínimo, un tema nuevo o de reciente aparición: más bien, es una de las lacras que los “humanos” siempre impusieron a los demás “humanos”, aunque la consideración de los primeros hacia los segundos haya sido más bien la de “perros sarnosos” . Desde los esclavos que (teóricamente...) construyeron las Pirámides para que sus regentes, los Faraones, pudieran descansar y emprender el viaje que no tiene retorno, hasta los utilizados (fruto de la ocupación germana en tierras europeas, lo que permitió contar con abundante mano de obra barata y reemplazable....) por los empresarios alemanes en las fábricas del **Tercer Reich** hitleriano, incluyendo a los esclavos de raza negra en **USA** (lo que, también, teóricamente, fue el problema que desencadenó la sangrienta **Guerra de Secesión Americana 1861/1865**) hasta llegar al brutal y denigrante tema de la esclavitud infantil de países africanos y asiáticos, la Humanidad en su conjunto, ha pasado y sigue pasando, en algunos casos, por el aberrante problema de la esclavitud forzada .Obviamente : también hay una esclavitud auto- asumida y complaciente , en especial hacia los falsos ídolos (dinero, lujos, posiciones, etc.).....pero ese es otro cantar .

La cuestión es que la esclavitud forzada ha sido el motivo del sufrimiento de millones de seres humanos a lo largo de la Historia y del planeta . Y uno de los pueblos que más hijos se vió forzado a sacrificar en pos del bienestar y el progreso de otros pueblos hubo de ser el africano, en todos sus estamentos y organizaciones , ya que la caza de esclavos, los cuáles sin

consideraciones de ningún tipo, eran desarraigados por la fuerza bruta de sus hogares, tierras y familias y llevados a trabajar hasta morir en las plantaciones, fincas, comercios o lo que sea, en países muy alejados de aquellos en los que vivían: América en su conjunto posee una gran herencia africana, presente en los descendientes de los otrora esclavos que fueron utilizados también como mano de obra barata y descartable, y la presencia de la raza negra comprende desde los **Estados Unidos de América** hasta el **Uruguay** , pasando por otros países como **Colombia, Venezuela, Brasil**, etc.

Sin embargo, para los finales del siglo XIX, las diferentes corrientes libertarias que a lo largo de la centuria recorrieron los países americanos habían incorporado, en carácter de (justamente....) “libertos” al inmenso caudal de descendientes de aquellos primeros “inmigrantes a la fuerza” que hubieron de llegar a tierras americanas , a las actividades, organizaciones y estamentos de las sociedades de dichos estados. En algunos países (caso Brasil) se dio de manera más bien directa y simple, mientras que en otros (USA) la renuencia a aceptar a los “negros” fue decidida, lo que hizo que el coloso del Norte recién, a mediados de la década de los '60 del siglo XX, comenzara a cambiar su mentalidad y aceptar que el descendiente de esclavos de raza negra era parte integrante de la Nación, incorporándolo gradualmente a la vida civil y militar .Tal es así que , el ex **Secretario de Defensa** de la nación más poderosa del mundo, el Sr. **Colin Powell**, es un descendiente de aquellos esclavos africanos que fueron introducidos en las plantaciones de algodón del “South” yanqui.

En el caso que nos ocupa, aquél referido con el RMS “Titanic” deberemos, ante todo indicar un par de cosas. En las películas que se muestran sobre la tragedia del buque, no se menciona, en ningún momento la existencia de pasajeros de **raza negra**, o por lo menos, de **alguno**. Sí de europeos, americanos, africanos musulmanes, y hasta asiáticos, pero **jamás** , de ningún integrante de raza negra . Espero que coincidan conmigo : un par de películas que se puedan alquilar les dará la confirmación

Y sin embargo, **SÍ** hubo un pasajero de raza negra que abordó el barco de los sueños. No podría llegar a analizar los motivos por los cuáles este he---

/--cho pasó desapercibido para tantos directores y documentalistas que enfocaron la tragedia del “Titanic” , aunque suene totalmente lógico que la mayor atención se haya dispuesto hacia los pasajeros de raza blanca, los cuáles, en su mayoría , eran los que ocupaban las tres (3) clases a bordo.

La cosa es que el pasajero perteneciente a la raza negra que viajó en el orgullo de la Ingeniería naval británica, el RMS “Titanic” nació en la localidad de **Cape Haitien (Haití)** el día **26 de Mayo** del año **1886** y vino al mundo con el nombre de **Joseph Philippe Lemercier Laroche**. Evidentemente, y a pesar que tengo muy pocos datos sobre este hombre , por lo que se refiere a continuación, debe haber sido una persona con determinación en su vida, ya que, a una muy temprana edad, quince años, cuando tantos jóvenes se hallan interesados en otras cosas, el joven Joseph dejó su país natal y viajó a **Francia** donde tenía la esperanza de poder estudiar **Ingeniería** .

Mientras visitaba la localidad de **Villejuif**, Joseph se encontró, por esas cosas de la vida, con la señorita **Juliette Lafargue**.....el resto lo imaginarán : ella le dijo que sí . Pero el joven Joseph supo complementar el amor con el estudio, y en pos del objetivo que él mismo se había trazado, se graduó, obteniendo el ansiado título de **Ingeniero**. Una vez hecho esto, lo que tantas parejas : se casaron en el mes de **Marzo** del año **1908** .



Foto N° 35 : Fotografía del único pasajero de raza negra a bordo del “Titanic”, Joseph P. Laroche .-



Foto N° 36 :
Fotografía de la
Sra. esposa de
Laroche, Juliette
Lafargue .-

Es así que tuvieron una hija , de nombre **Simonne**, que nació el día 19 de Febrero de 1909 y más tarde otra , de nombre **Louise**, que nació prematuramente y hubo de padecer numerosos trastornos médicos, es decir, en su salud. Debido a que la discriminación racial venía pegando fuerte en Europa, a Joseph le fue prácticamente imposible el conseguir un trabajo mejor pagado, de modo de solventar los cuidados que la salud de la pequeña Louise le imponían al matrimonio. Por ese importantísimo motivo, decidió retornar a su país natal, Haití, en la esperanza de conseguir, en el ramo de la Ingeniería, un mejor sueldo y trabajo , planeando su viaje para el año de **1913**. Sin embargo, la Sra. Laroche descubrió (suele suceder....) que estaba nuevamente embarazada, por lo cuál Joseph decidió adelantar el viaje, antes que el estado de su esposa hiciera imposible el afrontar una empresa de dicho tipo.

Es aquí donde el destino comienza a tallar ...y **fuerte**. La madre de Joseph, que residía en Haití, les compró y obsequió los pasajes que habrían de transportar a toda la familia Laroche a bordo del vapor "**La France**", pero debido a la estricta política de la empresa naviera respecto a los niños, la familia decidió realizar el traspaso de los mismos pasajes, a la segunda clase del famoso buque de la WSL, el RMS "Titanic". Por ello, el día **10** de **Abril**, día de la zarpada del barco de los sueños desde el puerto inglés de Southampton, la familia Laroche tomó el tren que los llevaría desde París hasta Cherburgo, una de las dos paradas que el barco tenía previsto.

La crónica histórica indica que el pasajero de nombre **Joseph Philippe Laroche** murió en el naufragio, aunque su familia fue salvada del hundimiento, logrando abordar (según los datos más fidedignos) el bote salvavidas número **14**.

Deseo indicar que a los efectos de presentación y traducción de esta información, la misma fue (originalmente) colaboración de los Sres. **George Behe, Phillip Gowan y Olivier Mendez**, para la página de la **Encyclopedia Titanica**, dando a ellos mis agradecimientos.

Ingresemos ahora finalmente en la última de las historias de aquella gente desconocida, pero con tareas importantísimas, más si se trata de lo que se refiera a la comunicación con otras personas. Sin embargo, al estar hablando sobre una época tan lejana para los que vivimos estos días, no tendremos necesidad de referirnos a operadores de Internet, locutores de radio o presentadores de televisión, sino simplemente, a **encargados de Correo**, el medio habitual en esos días de transmisión de noticias, no sólo familiares y/o personales, sino también de todo tipo. Pero para ser lo más descriptivo posible, demos un pantallazo general.

A diferencia de estos días, en los que el Correo internacional se envía o transporta mediante el uso de los modernos aviones de pasajeros, en los días del primer decenio del siglo XX, este trabajo se hacía utilizando los barcos, ya sea por los mares de Europa, del resto del mundo, pero en el caso que nos interesa, para el cruce del Océano Atlántico. Pero el fenómeno de transporte de Correo venía ya desde hacía algunos años, ya que la época **Eduardiana** había marcado el más alto punto para el servicio internacional a través de los mares. No está de más afirmar que la gran mayoría de las compañías marítimas sacaban una gran parte de sus réditos económicos en base a los contratos efectuados entre los distintos organismos de distribución postal de las naciones europeas y americanas y ellas, destinadas al transporte de las inmensas cantidades de objetos postales, a ser entregados en todo el mundo. Claro, uno de los leves y sutiles problemas que, imposibilidad técnica mediante, se hubo de presentar una y otra vez era el hecho de las inmensas distancias a recorrer y el tiempo empleado en ello. Como una gran mayoría del pueblo argentino es descendiente de inmigrantes, no será raro (al contrario, sumamente frecuente.....) encontrar algún pariente bajado de los barcos

que le cuente que, habiendo llegado hacía un par de años a la Argentina y conseguido un trabajo, le escribió a la novia que había quedado en el pueblo de origen para que se viniera, cómo habían quedado al momento de la despedida.....Imagino, sólo imagino, la terrible ansiedad de ese hombre , ya que para que llegara su carta a Italia (por nombrar un país....) debía pasar no menos de un mes, un par de semanas para que arribe a su pueblo natal, otro par de semanas para que la carta de su amada pueda estar a bordo del buque que traería una respuesta del tipo “**Querido Giovanni : recibí tu carta y tomo el barco que sale**” y finalmente, otro mes de viaje por mar, hasta arribar a la Reina del Plata: en total, tres meses de incontenible angustia. Y sin embargo, no pocas veces las cartas no llegaban nunca, no por desidia en su distribución sino por un motivo hasta **trivial** si se quiere: el barco no llegaba nunca, porque se había hundido en el mar, en el medio de una furiosa tormenta.

Para los días que estamos viendo, el oficio de encargado postal era sumamente exigente, ya que las personas que tenían este trabajo debían estar cuidadosamente preparadas de modo de poder ordenar, organizar, distribuir y entregar el correo que se les había puesto a su disposición. Una de las particularidades de este trabajo consistía en que , entre todos los encargados postales, procesaban una **sesenta mil** (60000) cartas, cometiendo muy pocos errores (obviamente, infaltables en este tipo de tareas) en dicho proceso. Este meticuloso trabajo permitía que el correo fuera entregado (recordemos, a pesar de las distancias y el tiempo consumido en recorrerlas) en un buen rango de tiempo, es decir, dentro de los parámetros normales esperados. Y, generalmente en el caso de los grandes barcos de transporte de pasajeros (“**Lusitania**”, “**Olympic**”, “**Titanic**”, etc.) los encargados del correo provenían de diferentes naciones, aunque con la salvedad que en el caso de los trasatlánticos ingleses, los propietarios de las compañías navieras preferían hombres que vinieran de distintos países de habla inglesa (USA, misma Inglaterra, Irlanda, Escocia, Gales, etc.) , con alguna preparación en otros idiomas. Pero como todo tiene un final, es necesario indicar que los días de gloria del transporte de correo a través de los mares, por medio de los grandes mastodontes marinos, tuvo su ocaso para los días del final de la Primera Guerra Mundial (1918), ya que , una vez terminado el conflicto ,

los buques de transportes de mercaderías (que muchas veces, casi siempre...) que también llevaban a bordo a pasajeros, se convirtieron en los transportes más utilizados.



Foto N° 37: En esta fotografía se puede observar la carga de las sacas de correo, en el puerto de Queenstown (Cobh), Irlanda, destinadas a ser entregadas en países allende Europa. Esta foto fue extraída de las páginas de Internet, de la colección del Padre F..J. Browne, y se pueden hallar en la Biblioteca de la Fotografía Irlandesa (“The Irish Picture Library”) .-

Cabe acotar, dentro de los parámetros que estamos manejando, que la mayoría de los estadounidenses que trabajaron en la organización del Correo a bordo de los buques de transporte , ya sean estos de carga y/o de pasajeros, provenían de dos (2) principales organizaciones involucradas en este tipo de tareas; ellas eran el **Railway Mail Service** (en castellano : Servicio de Correo por Ferrocarril) y la **Foreign Mail Section** (Sección del Correo Extranjero). Pues bien, muchos de los americanos (esto es, nacidos en los USA) que sirvieron en dicha tarea de manejo postal provenían , justamente de estas dos organizaciones. Es así que podemos comentar que hubieron **cinco (5)** encargados de Correo a bordo del RMS “Titanic”, siendo ellos las siguientes personas: **John Starr March, Oscar Scott Woody, William Logan Gwinn** (americanos los tres), **James Bertrand Wiliamson** y **John Richard Jago Smith**, ambos británicos. No obstante la aureola que se pudiese sugerir de las líneas anteriores, o bien ya sea por el hecho que toda esta “belle époque” de los transportes está retratada mediante gran cantidad de documentales, fotos e incluso, pelícu--

/-- las, lo cierto, por debajo de todo lo precedente, es que las cargas postales eran tenidas como algo sumamente preciado, que debía ser cuidado con total dedicación y esmero : es lógico que así haya sido, puesto que el prestigio, confiabilidad y seguridad brindados por una compañía naviera, cualquiera haya sido ella, se ponía en tela de juicio al no poder entregarse en tiempo y forma las requeridas y anheladas piezas postales. No está de más decir que muchas veces se protegía la carga postal hasta el extremo de poner la vida en juego (esto , por parte de los encargados de Correo) .Para el caso que tratamos, deberíamos traer al recuerdo el hecho que el Mar del Norte, unos años antes del drama del RMS “Titanic”, se había cobrado una víctima , esto es, el vapor USA “**Elbe**”, que se hundió con toda su carga en el transcurso del año **1894**.



Foto N° 38 : Aquí se puede observar el área de clasificación de una de las salas del Correo, a bordo de los buques de esos tiempos . Nótense la gran cantidad de sacas que se pueden distinguir sobre las mesas .-



**Foto N° 39 :
Tripulación cargando las sacas del Correo, en un buque surto en el puerto de Queenstown (Cobh), Irlanda. Fotografía proveniente de The Irish Picture Library .-**

Ahora bien, el trabajo de distribución del correo no era, ni de lejos, una tarea sencilla y fácilmente ejecutable, sino más bien inmensa y delicada, en función de evitar confusiones y entregas equivocadas. Podemos traer a colación que el correo de los Estados Unidos, mediante su sección ultramarina (denominada **Sea Post Service**, esto es, Servicio de Correo Marino) manejaba cantidades del orden de los **ochenta millones** de piezas postales (sí, parece mentira en el año de 1912 : 80 millones de cartas, paquetes y un largo etcétera), siendo la entrada para los buques provenientes de Europa, África y América del Sur , el puerto de la ciudad de New York , a través de la **Quarantine Station (Estación de Cuarentena)** , ya que todos los buques que tenían como destino esta ciudad eran inspeccionados por razones sanitarias. En el caso del RMS “Titanic”, éste también hubiera sido el procedimiento habitual, haciendo una salvedad como comentario : el correo que el buque transportaba se iba clasificando en función de sus correspondientes destinos (en este caso, es de suponer ciudades, pueblos y localidades de USA), a medida que el viaje transcurría, como así también, que la carga, distribución y posterior entrega de las piezas postales comenzaba mucho antes de que hubiese descendido el último pasajero a bordo del barco de los sueños .

Hagamos una pequeña disquisición y veamos algunas semblanzas de los tres americanos USA que trabajaron como encargados de Correo a bordo del barco de la WSL, el malogrado RMS “Titanic” . Recordemos que ellos eran **John Starr March, Oscar Scott Woody y William Logan Gwinn**. Para el día **9 de Abril de 1912**, víspera de la partida hacia el viaje sin retorno del “Titanic”, estos hombre subieron al buque y se dedicaron a inspeccionar las instalaciones en las cuáles habrían de prestar servicios. Lo que encontraron , en las recorridas efectuadas junto a los encargados de correo ingleses, les agradó sobremanera, ya que la Sala de Correo en la que habrían de trabajar era, de lejos, superior a todos los lugares en los que ellos habían trabajado anteriormente, ya que, como detalle, observaron que a despecho de las salas de clasificación de correo de los buques de aquellos días, en los cuáles la mayoría de las sacas postales, generalmente apiñadas, eran relegadas a locales pobremente ventilados, en el caso del barco de los sueños, el compartimiento para el almacenaje de las mismas estaba ubicado directamente por debajo de la mencionada sala de distribución.

Cabe acotar que las cabinas destinadas al alojamiento de este personal de correos estaban localizadas entre las asignadas a los pasajeros de la tercera clase, aunque generalmente lograban tener alojamientos alternativos, como asimismo, permisos para poder realizar sus comidas en un área privada, según lo que se supo con el tiempo . Era lógico : la tarea era ardua, difícil y necesitaba toda la concentración posible, como para, más tarde, poder acceder a un buen rato de charla, buena comida, un cigarrillo y un whisky.....



Foto N° 40 :
En esta fotografía, podemos observar la descarga de las sacas de correo, en la Estación de Cuarentena del puerto de la ciudad de New York (USA) .-

Y antes de pasar a narrar algunos detalles (¡ como si la vida de una sola de las personas que habitan este nuestro mundo fuera únicamente una suma de detalles.....¡) de la vida de los tres encargados postales que hemos mencionado, permítaseme repetir un concepto : no creo en las **CASUALIDADES**, sino más bien, en las **CAUSALIDADES** , aunque muchas de éstas parezcan crueles, irónicas, dramáticas y hasta (nuestra inteligencia es limitada, no así nuestra estupidez....) incomprensibles. Los seres humanos somos muy de poco ver hacia atrás, de darnos cuenta que, en cierto modo nuestro camino ya recorrido ha sido trazado por nosotros mismos, o si se quiere, por **Alguien** que nos maneja como títeres, no de sus caprichos, sino de **Su Inefable Amor**, algo que nos cuesta comprender

pero más que todo, **aceptar** . Los adultos nos rebelamos continuamente contra la **Sabiduría** que nos hizo caminar en un sendero predestinado a nuestros pies, máxime cuando nos llevan como chicos para el colegio. Y sin embargo, a pesar de no poder entender con claridad el porqué hemos caminado los senderos de la vida en los cuáles hemos andado, el hecho cierto es que algunas cosas se corresponden con otras, aconteciendo éstas en tiempos presentes, con un ancla en el pasado y un objetivo a tiempos futuros.

Es así que pareciera que la tragedia del **RMS “Titanic”** estuviera (al tenor de lo que hubimos de ver en el desarrollo del primero de mis trabajos de investigación, esto es, en “**Del Drakkar al Titanic y del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero- Pequeña Reseña Histórica -**” cargada de verdaderas “**ironías del destino**”, ya sea, destinadas a ser soportadas por todo el arco de personas, cualquiera sea la clase social o su lugar dentro del personal de la tripulación a bordo. Y de lo anterior, los miembros encargados del servicio postal no hubieron de estar exentos. Fijémonos entonces, en función de lo anteriormente expresado, el caso de **Oscar Scott Woody**. Este hombre había nacido en la localidad de **Roxboro**, estado de **Carolina del Norte (USA)**, y había viajado, trabajando en la parte postal, a bordo de uno de los más grandes trasatlánticos de la época, alemán para más datos, el famoso “**Kaiser Wilhem der Grosse**”, que partió desde el puerto de **New York** el día **2 de Abril** de ese año **1912**. Una vez arribado al puerto inglés de Plymouth, se le ordenó “*retornar a New York como encargado en la Oficina del Correo a bordo del Titanic, que zarpa desde Southampton, el día 10 de Abril*”. Hagamos la siguiente acotación : el trabajo que Woody desempeñaba, como así los otros encargados del correo, era sumamente codiciado por muchas personas, ya que el salario anual de este tipo de trabajadores era de unos **1000 U\$S** anuales (para aquellos días, una pequeña fortuna....) , que era, prácticamente en su totalidad (si no se lo jugaban a las cartas....) , ahorrado, debido a que tenían muy pocos gastos: no pagaban pasaje, se les proporcionaba alojamiento y comida, como así también acceso a las bibliotecas y demás atracciones del buque, y en el colmo de la generosidad por parte de las empresas navieras, una asignación en dinero en el caso de hallarse en un puerto extranjero .Pero todo tiene una cara oscura en la vida de cualquier ser humano, o por lo menos, borrosa.

Tan es así, que **Woody**, la noche del **14 de Abril** de ese ya lejano **1912**, la noche del choque del RMS “Titanic” contra el iceberg, se hallaba celebrando su próximo cumpleaños, el número **44**, que habría de tener lugar el día **15 de Abril** de **1912**, que, como sabemos, fue la fecha en la que el buque de la White Star Line habría de hundirse. Contradicciones e ironías del destino : **Woody muere el mismo día de su cumpleaños**



Foto N° 41 : Pintura del encargado de correos, Oscar Scott Woody, quién muriera trágicamente la madrugada del día 15 de Abril de 1912, al hundirse el “Titanic”, día de su cumpleaños número 44 .-



Foto N° 42 : Esta foto, aunque los caracteres casi no se distinguen, presenta las órdenes recibidas por Woody para prestar servicio en el RMS “Titanic”, en su viaje inaugural.-

Otro de los que hubo de sufrir grandemente esas tristes ironías del destino fue otro de los encargados de correo, de 48 años de edad, de nombre **John Starr March** , que a la sazón, era el mayor entre los demás trabajadores postales a bordo del barco de los sueños. El hombre , aparentemente, ya venía con un curso de mala suerte, ya que , durante sus dieciocho (18) años de carrera como encargado postal, los barcos en los que sirvió se vieron envueltos en ocho emergencias, por separado. March tenía dos hijas, ya adultas, las cuáles constantemente le imploraban que se consiguiera, dentro de la extensión del Servicio Postal, una ubicación más segura y menos expuesta a los riesgos que la profesión del padre, máxime teniendo en cuenta los viajes por mar, tenía aparejada. Y razones no les faltaban a estas desesperadas mujeres : habían quedado sin madre, es decir, la esposa de March, la cuál hubo de morir en el mes de **Junio** del año **1911**, mientras su esposo estaba en el mar. Pero March, evidentemente era de ese tipo de hombres a los cuáles el peligro no los arreda, sino más bien, constituye un elemento esencial en sus vidas: esta clase de hombres no estaba dispuesto a cambiar un gran viaje por mar por una menos “glamorosa” y confortable posición en el servicio postal..... Y así son los seres humanos....¿viste?.

La madrugada del 15 de Abril de 1912 las pesadillas, preocupaciones y malos presentimientos de las hijas de March se hicieron de manera triste y definitiva, una sombría realidad, al hundirse el buque en el cuál su padre trabajaba: pocos días más tarde se hubo de recuperar el cadáver de **John Starr March** y, entre sus efectos personales transferidos a sus hijas, estaba su reloj de oro .

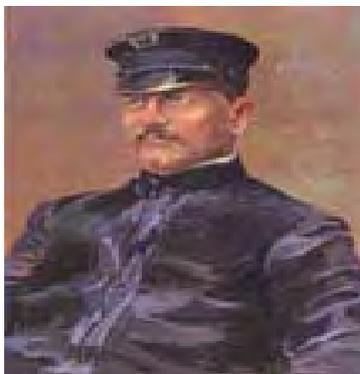


Foto N° 43 : El encargado de mayor edad entre los trabajadores postales a bordo del RMS “Titanic”, John Starr March, de 48 años al momento de su muerte en el transcurso del hundimiento del buque.-



Foto N° 44 : Fotografía del reloj de quién fuera en vida John Starr March, rescatado junto a su cuerpo.-

Una pequeña digresión con respecto al reloj propiedad de March . Si nos fijamos bien, la aguja horaria se halla detenida en el transcurso de la **01:00 hs.**, mientras que la minutería se encuentra parada en los **27 minutos** de dicha hora. Recordemos que el buque choca contra el iceberg a las **23:40 hs.** de la noche del 14 de Abril de 1912, y se hunde cuando son las **02:20 hs.** del 15 de abril del mismo año. Este sutil y pequeño detalle tomado desde la observación de la hora en la que se detiene el reloj, nos indicaría que los integrantes del cuerpo encargado del correo sobrevivieron al inmediato (después de la rotura del casco del barco de los sueños) e inicial ingreso de agua al compartimiento en el cuál se hallaban depositadas las sacas postales, mientras que, por otra parte, hace creíble las observaciones deslizadas por algunos testigos, las cuáles indican que los trabajadores postales se abocaron activamente al salvataje de las piezas postales, hasta el momento en que ya no hubo nada que hacer, es decir, al momento en que el buque se hubo de hundir en el Atlántico Norte .

Y como para seguir resaltando aquello tantas veces expresado sobre la **CAUSALIDAD** podemos traer a colación la vida del tercer encargado de correo americano, esto es, **William Logan Gwinn**. Digamos que la suerte

el destino, o lo que se quiera, no trató dulcemente a este hombre. Gwinn era un hombre que medía mucho más de la media normal, incluso para nuestros días : dos metros con ocho cms., es decir, bastante alto. Asimismo, “Will”, como le decían sus amigos, no estaba originalmente asignado al RMS “Titanic”, sino que había sido incorporado a la dotación de otro buque, que se hallaba surto en el puerto de Southampton , esto es, el “Philadelphia”. Pero llegó a conocimiento de Gwinn que su esposa, de nombre Florencia había caído mortalmente enferma, por lo cuál solicitó que se lo transfiriera desde el buque en el que originalmente debería de haber prestado servicio al gigante de la White Star Line, con la esperanza de llegar al lado de su mujer lo más pronto posible. Lo sorprendente de todo esto es que Florencia se recuperó, pero su familia decidió ocultarle la muerte de su esposo por varios meses.



Foto N° 45 : En esta fotografía observamos una de las típicas “llaves de cartero” de aquellos tiempos, que servían para tener bajo custodia determinados documentos y/o valores.-

Finalmente, digamos que otros dos hombres colaboraron con los anteriormente nombrados americanos, y en este caso, se trató de dos ingleses, asignados a prestar servicios en el RMS “Titanic”, de nombres **James Bertram Williamson** y **John Richard Jago Smith** .Aunque ambos no estaban casados, ello no implicaba que también tuvieran determinadas obligaciones familiares. Es así que **Williamson** mantenía a su madre de 60 años y **Smith** se ocupaba de la atención de su padre, un hombre de edad avanzada. Ambos encargados de correos colaboraban también económicamente con sus hermanos.

Aquí termina esta pequeña semblanza sobre algunas personas que no fueron tan célebres en todo lo que rodea a la tragedia del “Titanic”, siendo así que no fueron famosas ni en el vivir ni en el morir. Pero fueron otros seres humanos que tuvieron sus sueños, esperanzas, luchas, grandezas y miserias, pero que hubieron de terminar sus días en el medio del Atlántico Norte, una noche de Abril de 1912.

Aunque la extensión del siguiente texto no se adapte en su totalidad a las actividades de cada uno de los tipos elegidos (un niño diariero, un Ingeniero de raza negra, encargados de correos), algunas de las características descritas en él sí lo hacen perfectamente. Por ello, **este Ingeniero**, de nombre **Sergio Kuczynski**, quiere dedicarles a esos “**desconocidos de siempre**” que, de una u otra manera, estuvieron ligados al RMS “Titanic”, el siguiente texto literario, que dice así :

*Sus días comienzan de noche,
 Sus sueños comienzan antes.
 Se levanta más temprano que
 sus padres y sus hermanos.
 Su dormir se parece más a velar,
 su despertar, a un anochecer.
 Su puesto de trabajo es su refugio,
 su refugio es su lugar,
 su lugar es la calle,
 su calle es su mundo,
 su mundo es la ciudad.
 Sucumbe, habitualmente, a la tristeza de su alma.
 Sus ojos, miran más allá de su mirada,
 sumergiéndose cada madrugada en el
 socarrón voceo de los pájaros que, en
 sibilina andanada, le recuerdan cada día, el
 silenciosos andar de sus jornadas...
 ¡Muchacho! ¡El trabajo primero!....
 Más de una voz aguardentosa habrá oído,
 mientras devora su orgullo por no contestar.
 Maestro en el arte de la sonrisa,
 músico a la hora de pregonar,*

140

*mecenas de bolsillos flacos,
mimetiza su frío de amaneceres
mezclando su ruido y sus palabras.
A la distancia y en el tiempo,
aunque mi pequeño homenaje pueda parecer
ausente por no estar allí contigo....
acércame tu fuerza y tu voluntad,
alejando de mí mis pobres flaquezas,
ansiendo admirar, por siempre, tu diario sacrificio.*

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires
02 de Marzo de 2004**

CAPÍTULO III

EL

SISTEMA

DE PROPULSIÓN

DEL RMS “TITANIC”

“...nos llevaría demasiado lejos hablar ahora de cómo esta invención se presta a ser empleada en la extracción de las aguas de las minas, en el lanzamiento de granadas, y en la conducción de veleros en dirección contraria al viento...”

Palabras del prominente físico Dionisio Papin (1647 – 1721), dirigidas al conde Ludwig Von Sinzendorf, en el transcurso del año 1690, refiriéndose a las posibilidades técnicas del vapor en cuanto a su utilización como fuente de energía para la propulsión de navíos .-

“Todo lo que el hombre sembrare..... eso también cosechará” .

Apóstol San Pablo, también llamado el “Apóstol de los Gentiles” .-

Aunque me pareció bastante explicativo la descripción, enumeración y demás de los elementos que habrían de darle movimiento al tristemente famoso coloso de la White Star Line, el inolvidable RMS “Titanic”, me pareció de todos modos correcto el intentar detallar un poco más el **sistema de propulsión** que habría de dar vida al barco de los sueños, esto es su movimiento, que, como todos sabemos, se demuestra andando. Es que la temática del RMS “Titanic” puede llegar a ser interminable y apasionante, si su historia, leyenda, realidad o mentira, devenires históricos y un largo etcétera se apodera de un individuo cuya alma sea un fértil terreno para sacar a luz todo su potencial: por supuesto, no este mi caso, sino simplemente una observación al margen.

Pero así y todo debo reconocer que, revisando libros de estudio del tiempo en que cursaba las distintas asignaturas de **Ingeniería Mecánica** en la **Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata, Pcia. de Buenos Aires**, encuentro cosas sobre la turbina **Parsons**, ciclos de rendimiento del vapor y demás consideraciones técnico – constructivas de los elementos de generación de velocidad en buques y aviones, o en todo aquel equipamiento necesitado de la provisión del vapor de agua, destinado, justamente, a la producción de movimiento. Por ello, teniendo en mano un artículo escrito por el **Sr. Mark Chirnside**, publicado en la **Encyclopedia Titanica** (en su página Web), al cuál accedí el día **31 de Marzo** del año **2002**, decidí estudiar un “poquito” el tema en cuestión, pero no solamente desde el punto de vista de “**aquél sistema que habría de impulsar al barco de los sueños**”, sino (también...) teniendo en cuenta sus bases técnicas, fundamentos teóricos, algunas formulaciones matemáticas y unos pocos gráficos como para ubicar al posible lector de estas líneas en tiempo y espacio, pero fundamentalmente en lo que hace al aspecto casi desconocido de lo que significó el sistema de propulsión del barco más grande construido hasta ese entonces, en un lejano año de 1912, el “Titanic”.

Obviamente, no ingresaré en un estudio profundo y extenso sobre los tópicos antes descriptos, sino más bien, lograr, de modo sencillo, que un lector que no esté familiarizado con la Ingeniería Mecánica, Hidráulica y/o Naval pueda llegar a entender, aunque así más no sea, el **CONCEPTO TÉCNICO DEL SISTEMA IMPULSOR** de lo que llegó a ser el orgullo de la White Star Line.

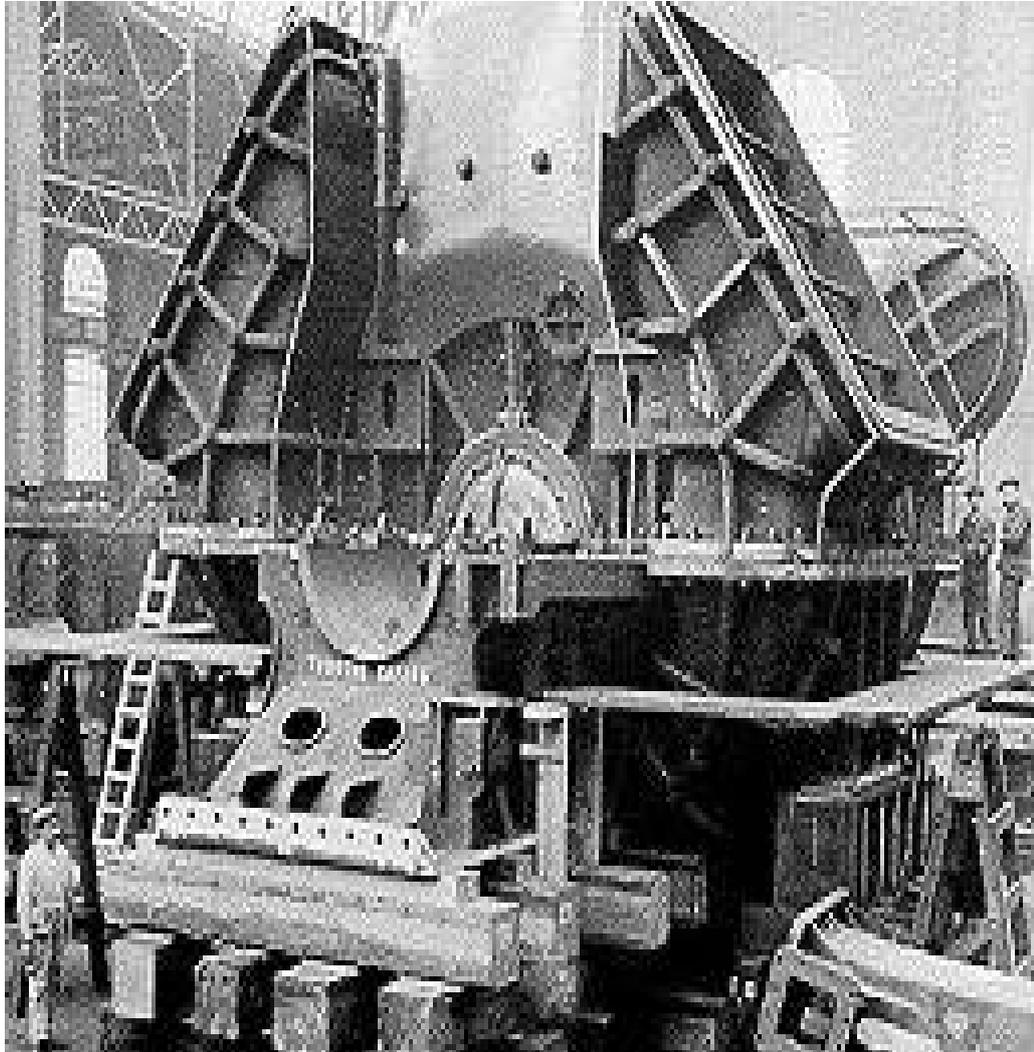


Foto N° 46: Una impresionante fotografía (desde el punto de vista histórico e ingenieril) en la que se puede observar el estator de la turbina Parsons (constituyente del RMS “Titanic”) al momento del montaje. Nótese la altura de dicho elemento mecánico comparado con el “potro” de apoyo, el alto de los hombres a sus costados y las ventanas del taller.-

Es por ello que recurriré a diversas fuentes, entre ellas libros de Ingeniería (en variados y diferentes temas: turbinas de vapor, metalurgia y fundición, etc.), ilustrado con gráficos y demás.

Ingresemos pues al tema que nos hemos planteado, esto es, el **sistema de propulsión del RMS “Titanic”**.

Comencemos diciendo que una **turbina de vapor** se puede definir como una **máquina térmica**, en la cuál la **energía calórica del vapor** se transforma en **energía cinética** en las toberas, transformándose a su vez esta mencionada energía cinética en **fuerza**, que desarrolla **trabajo**, al actuar el vapor sobre álabes o paletas montadas en un elemento rotatorio. La turbina común consta de cuatro (4) elementos fundamentales: el **rotor**, que porta los álabes; el **estator**, formado por un cilindro y una carcaza que a menudo están combinadas y en el interior de los cuales gira el rotor; las **toberas** o conductos por los que fluye el vapor, y que generalmente están fijadas en el interior del cilindro, y el **bastidor** o base para soportar al estator y al rotor, apoyándose éste último sobre cojinetes. El cilindro, la carcaza el bastidor se encuentra, frecuentemente, combinados, en especial en las pequeñas unidades, aquellas destinadas a la producción de vapor para industrias chicas y/o medianas, producción de vapor destinada a la generación de electricidad en grupos electrógenos de ciudades o conglomerados urbanos de bajas densidades poblacionales, etc. Los accesorios necesarios para el funcionamiento (comercial) continuo de la turbina (que, en cierto modo, aseguran el éxito del mismo) son los siguientes: el **sistema de regulación**, el cuál ajusta la energía que en forma de vapor debe recibir la turbina, de acuerdo a la carga que soporta, para mantener constante su velocidad; el **sistema de lubricación**, las **tuberías** para el vapor de alimentación y de escape, para finalmente, presentar (generalmente en sistemas de generación económica de grandes potencias) un **sistema de condensación**.

En Ingeniería se realiza una clasificación de las turbinas, dada del siguiente modo:

A): De acuerdo con la forma de los canales comprendidos entre las paletas (o álabes) por dónde circula el vapor en la turbina:

- a) De acción o impulso.
 - 1.-De una sola etapa.
 - 2.-Con salto de velocidad (conocida como Curtis).
 - 3.-Con salto de presión (conocida como Rateau).
 - 4.-Con saltos de velocidad y presión.

b) De reacción (conocida como Parsons).

c) De acción y reacción.

B): Con respecto al diseño interno y a la secuencia de flujo:

- a) De flujo simple.
- b) De doble flujo.
- c) Compuesta (“compound” en su acepción del idioma inglés), llamada también multicilíndrica, con dos o tres cilindros, cruzados o en “tándem”.
- c) De flujo dividido.

C): Con respecto a la dirección del flujo de vapor relativa al plano de rotación:

- a) De flujo axial.
- b) De flujo radial.
- c) De flujo tangencial.

D): Con respecto a la repetición del flujo de vapor a través de los álabes:

- a) De un solo paso.
- b) De flujo repetido.

E): Con respecto a la velocidad de rotación:

- a) Para generadores de 60 Hz.
- b) Para generadores de 50 Hz. (práctica europea).
- c) Para generadores de 25 Hz.

d) Para unidades de acoplamiento directo o con engranajes, o para el accionar de unidades eléctricas marinas sin exigencias especiales de velocidad.

F): Con respecto al movimiento relativo del rotor o de los rotores:

- a) De movimiento simple, monorotatoria.
- b) De movimiento doble, birotatoria.

G): Con respecto a las condiciones de empleo :

- a) De alta presión con condensación.
- b) De alta presión sin condensación.
- c) De contrapresión.
- d) De superposición.
- e) De dos presiones.
- f) Regenerativa.
- g) De extracción simple.
- h) De doble extracción.
- i) Con sobrecalentamiento o sin recalentamiento.
- j) De baja presión.

Al no ser mi intención el reescribir un libro sobre turbinas de vapor, objetivo para el cuál ya hay cientos y cientos de ellos escritos por autores mucho más versados que yo en la materia, de todos los países del mundo, me habré de limitar solamente al aspecto de la clasificación precedentemente presentada, en el ítem mencionado como (A), haciendo un sucinto desarrollo explicativo de las indicadas en dicho ítem, para luego entrar de lleno a la conocida como “**Parsons**”, base de la instalación que habría de dar movimiento al gigante de la White Star Line, el RMS “Titanic”. Es de hacer constar que no sólo el buque anteriormente mencionado llevó un sistema de propulsión sobre la base de este tipo de turbinas, sino que, inicialmente, lo hicieron (primero, es obvio...) su hermano gemelo , el **RMS “Olympic”** y luego el **HMHS “Britannic”**, con lo cuál el concepto de utilidad y rendimiento comprobados (prácticamente....) se aplicaron en los gigantes “Britannic” y “Titanic”, a pesar del hundimiento de éste último . A manera de ilustración,

emplearé simples gráficos técnicos, no abundando en complicados y exhaustivos detalles de construcción y ensamblado: tarea que deberá emprender aquél posible lector de estas pocas líneas, de modo de poder conocer un poco más sobre este tema. Eso sí: baste recordarle a semejante intrépido que las materias que estudian el tema de las turbinas a vapor son unas cuantas y llevan años enteros, por lo menos, de cursada.....

De todos modos, trataremos de llevar descripciones lo suficientemente simples como para que el neófito en la materia pueda tener un acercamiento a lo que constituye esta parte poco conocida del RMS “Titanic” .

Habíamos dicho que el término *turbina de acción o impulso* se refiere a un sistema en el cuál el vapor se expande totalmente en las toberas fijas, no produciéndose ninguna expansión en los álabes móviles. Así, en la Foto Nro. **47** aparece una **turbina de acción simple o de una etapa**, mientras que en la Fotografía Nro. **48 (Figura 5 – I)**, se muestran las variaciones (en diagramas) de **velocidad, presión y volumen del vapor**. En esta turbina, el vapor se expande desde su presión inicial hasta la final en una tobera (o juegos de toberas que trabajan todas a la misma presión), resultando así una corriente de vapor a elevada velocidad que penetra entre las paletas y ejerce una fuerza sobre ellas, debido al cambio que sufre su dirección, lo que hace girar el rotor. Toda la energía, de cualquier forma, que se encuentra en el vapor después que éste abandona a las paletas móviles, es energía perdida.

Una *turbina de acción con etapas de velocidad* consta de un juego de *toberas*, seguido de varias *coronas de paletas* , lo que se puede observar en la misma Foto N° **48** en las **Figuras 6-I y 7-I** .Al pasar por la primera corona de paletas, la velocidad del vapor disminuye en virtud del trabajo que realiza sobre ellas, pero a pesar de esto su velocidad es aún elevada. Luego el vapor pasa a través de una corona de paletas fijas llamadas *paletas directrices*, donde su dirección cambia hasta hacerse aproximadamente paralela a la dirección que poseía a la salida de la tobera, descargándose, entonces, en una segunda corona de paletas fijadas a la misma rueda.

Foto N° 47 : En este dibujo, se puede visualizar una turbina de acción simple o también llamada de “Laval” .-

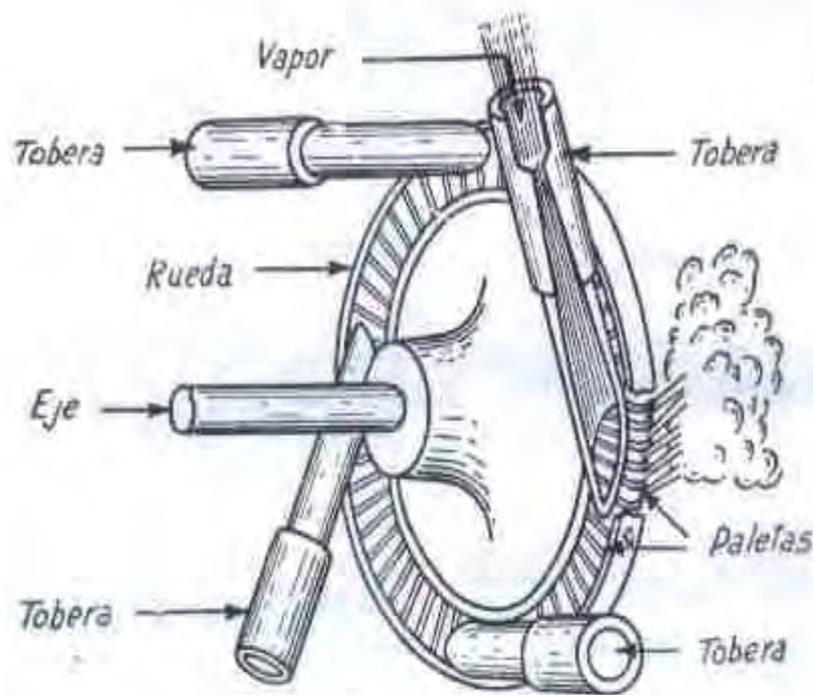


FIG. 11-I. — Turbina de acción simple. (De Laval).

En esta segunda corona, la velocidad del vapor disminuye otra vez en virtud del trabajo que allí realiza. Algunas veces se emplea un segundo juego de paletas directrices y una tercera corona de paletas móviles (fotografías Nros. 48 y 49), mientras que en la foto Nro. 49 (inferior) se observan más en detalle las toberas y las paletas directrices, abulonadas a la parte interior de la caja de vapor.

Foto N° 48 : Observamos en estos diagramas del libro de Church, distintos esquemas de turbinas y sus respectivos diagramas .-

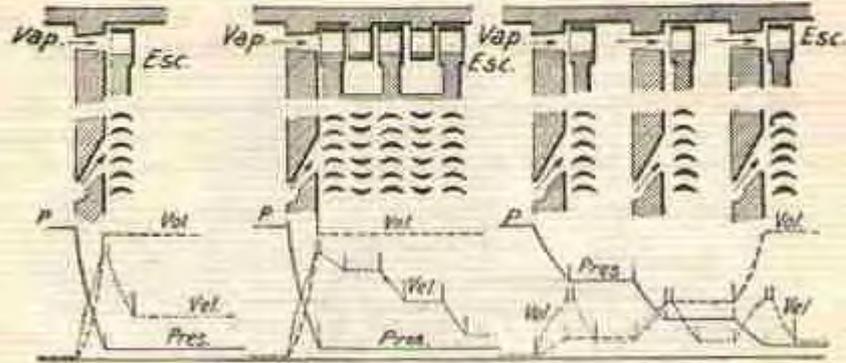


Fig. 5-I. — Turbina de acción simple. — Fig. 6-I. — Turbina de acción con etapa de velocidad. (Curtis). — Fig. 7-I. — Turbina de acción con etapas de presión. (Rateau).

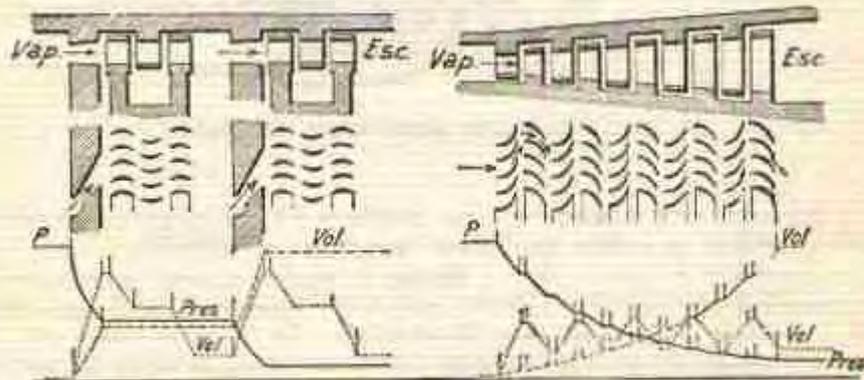


Fig. 8-I. — Turbina de acción con etapas de presión y velocidad (Curtis). — Fig. 9-I. — Turbina de reacción. (Parsons).

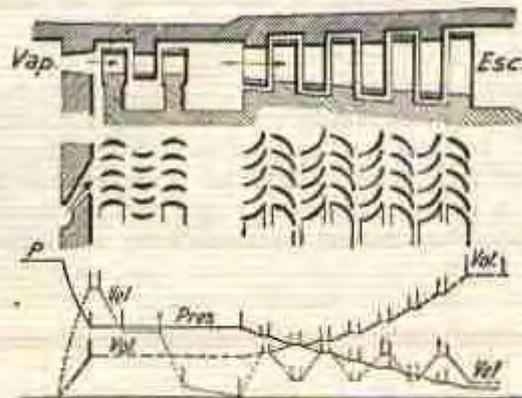


Fig. 10-I. — Combinación de etapas de velocidad y reacción.

Digamos pues que cada una de las series de cámaras constituídas por separaciones paralelas, en forma de discos llamados *diafragmas*, constituyen una turbina de acción simple, cuyas ruedas están aseguradas al mismo eje. Cada cámara recibe el vapor, a su turno, a través de un grupo de toberas instaladas en arco, descargando la última cámara al condensador. La caída total de presión se divide así, en tantas etapas como cámaras hay, designándose a cada una de ellas con el nombre de *etapa de presión*. La velocidad que así adquiere el vapor en cada etapa es relativamente pequeña, permitiendo de esta forma que las paletas móviles giren a velocidad razonable, evitándose excesivas pérdidas por fricción del vapor. El diagrama de la fotografía Nro. **48** (Figura **7-I**) indica que la presión del vapor disminuye en cada etapa, mientras que el volumen aumenta; eso sí, la velocidad del vapor es sumamente elevada a la salida de las toberas y bastante pequeña al abandonar las paletas móviles. Generalmente este tipo de disposición se denomina *turbina de Rateau* y (obviamente....) cada una de las mencionadas etapas, *etapas de Rateau*.

Otra gama en lo que a turbinas se refiera lo constituye el hecho que las mismas poseen combinaciones de etapas de presión y velocidad, que hacen que dichos ingenios mecánicos sean muy empleados, pudiéndose las observar en las fotos Nros. **49** y **50** (inferior), mientras que el respectivo diagrama de funcionamiento se muestra en las Figuras de la fotografía Nro. **48** (Figura **8 – I**). Resaltemos que en cada cámara existe una rueda que lleva dos coronas de paletas en vez de una. La turbina posee tantas etapas de presión como ruedas, y cada etapa de presión tiene tantas etapas de velocidades como coronas de paletas hay en la rueda de la etapa. De esta manera, con esta disposición se obtiene una turbina que resulta más pequeña, de menor longitud y más barata, pero haciendo un moderado sacrificio en lo que atañe al rendimiento, algo sumamente importante en todo lo que se refiera al tema turbinas. Así, las turbinas de este tipo reciben el nombre de *turbinas de Curtis* o simplemente *turbinas Curtis* (Foto N° **49**), llamándose *etapa de Curtis* a cada etapa de presión que puede constar de dos o más etapas de velocidad.

Ahora bien, y siguiendo con nuestro derrotero, comentemos que en las turbinas descritas anteriormente el vapor se expandía únicamente en las toberas fijas y fluía a través de los canales que forman las coronas de

paletas, entregando su energía cinética a esas paletas y originado así el movimiento rotatorio .

Foto N° 49 : En esta foto (extraída del libro de Church) observamos el rotor de una turbina Curtis con tres etapas de presión y en la parte inferior, una turbina de acción con una (1) etapa de velocidad, accionada a través de engranajes .-

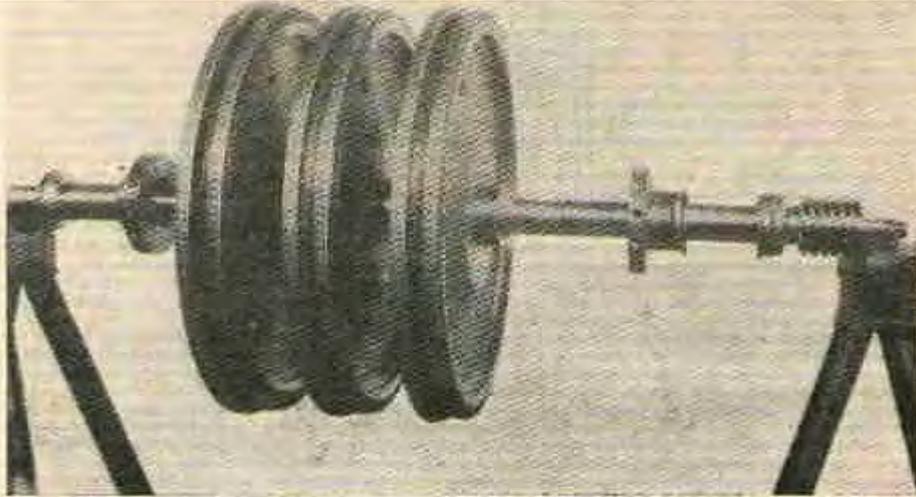


FIG. 16-L — Rotor de una turbina Curtis con tres etapas de presión.
(General Electric Company).

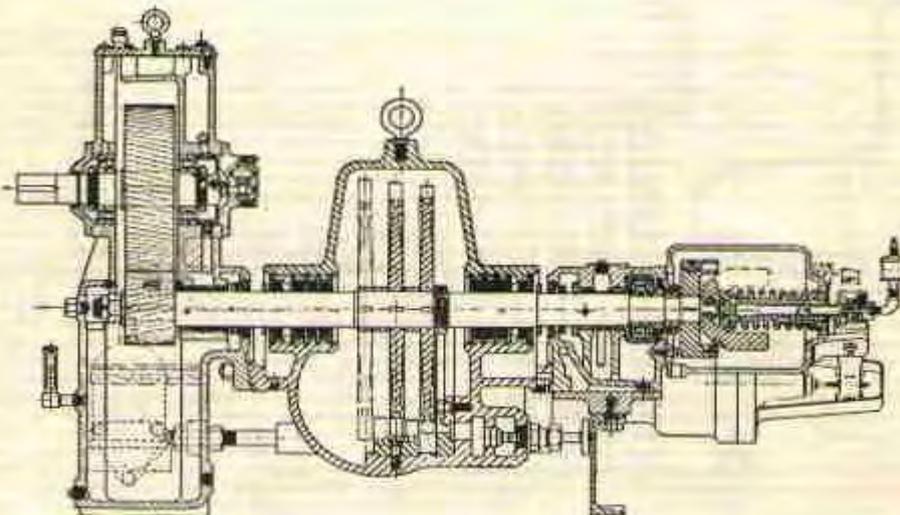


FIG. 17-L.—Turbina de acción con etapa de velocidad, con accionamiento a través de engranajes.

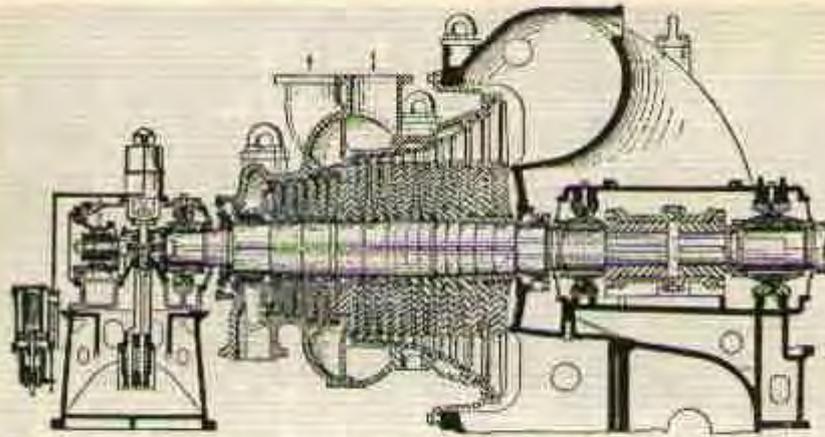


FIG. 33-I.—Turbina de acción con recalentamiento de 19 etapas que desarrolla 35.000 kW a 1.800 v/min.

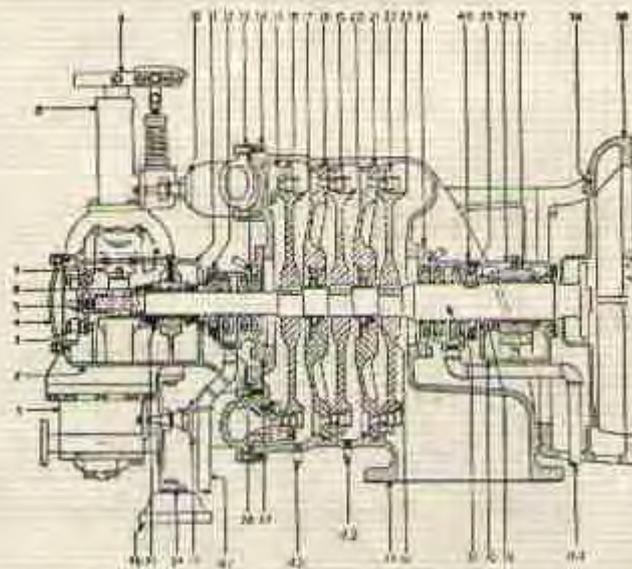


FIG. 34-I.—Turbina Curtis sin condensación, con tres etapas de presión, cada una de las cuales tiene dos etapas de velocidad.

Foto N° 50 : En la parte superior de esta fotografía, podemos observar una turbina de acción con recalentamiento de 19 etapas, mientras que en la parte inferior de la misma se despliega el corte de una turbina Curtis sin condensación, con tres (3) etapas de presión, cada una de ellas con dos etapas de velocidad .-

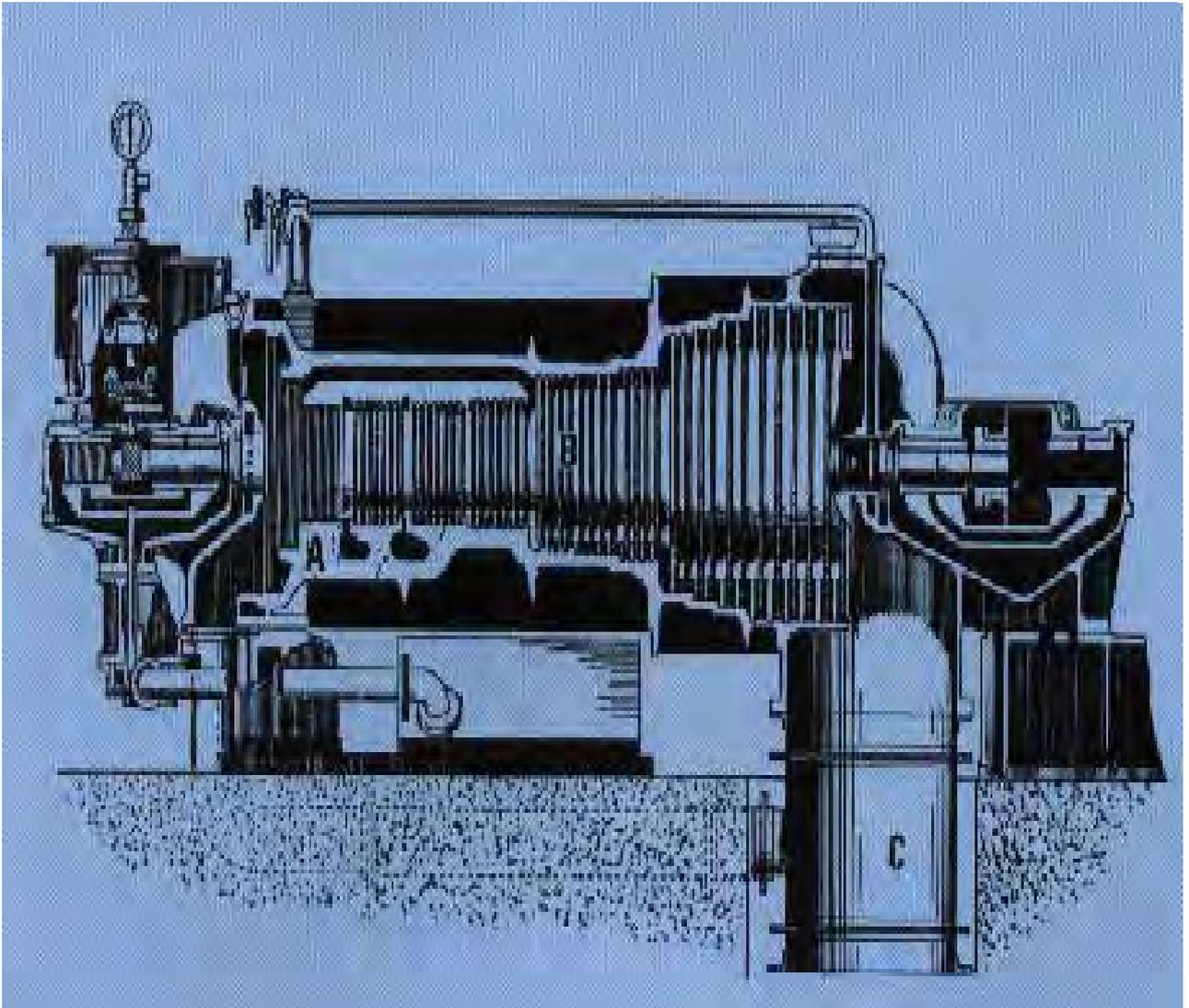


Foto N° 51 : Diagrama básico de lo que se conocería como la “turbina Parsons”, elemento que habría de cambiar la historia de la navegación mundial, ya que fue la primera aplicación que reunió bajo peso, bajo consumo, alta velocidad y performance respecto de la impulsión que los buques de finales del siglo XIX presentaban como característica común a todos ellos.-

En la *turbina de reacción o turbina de Parsons*, que fuera ampliamente utilizada en las postrimerías del siglo XIX y en los comienzos del siglo XX, muy especialmente en lo que a buques se refiriese, la presión del vapor disminuía a medida que se expandía por las paletas móviles, como así también, cuando atravesaba las toberas fijas.

En la actualidad se han estudiado las ventajas que ello reporta, obteniéndose de este modo una turbina de forma radicalmente distinta, como se muestra en las fotos nombradas como Fotos Nros. **48** y **52**.

Foto N° 51: Esquema de una turbina de reacción de potencia 30000 Kw, de velocidad 1800 revoluciones por minuto (r.p.m.), la cuál presenta regulación por derivación. Esta es lo que se conoce como una “típica” turbina Allis – Chalmer.-

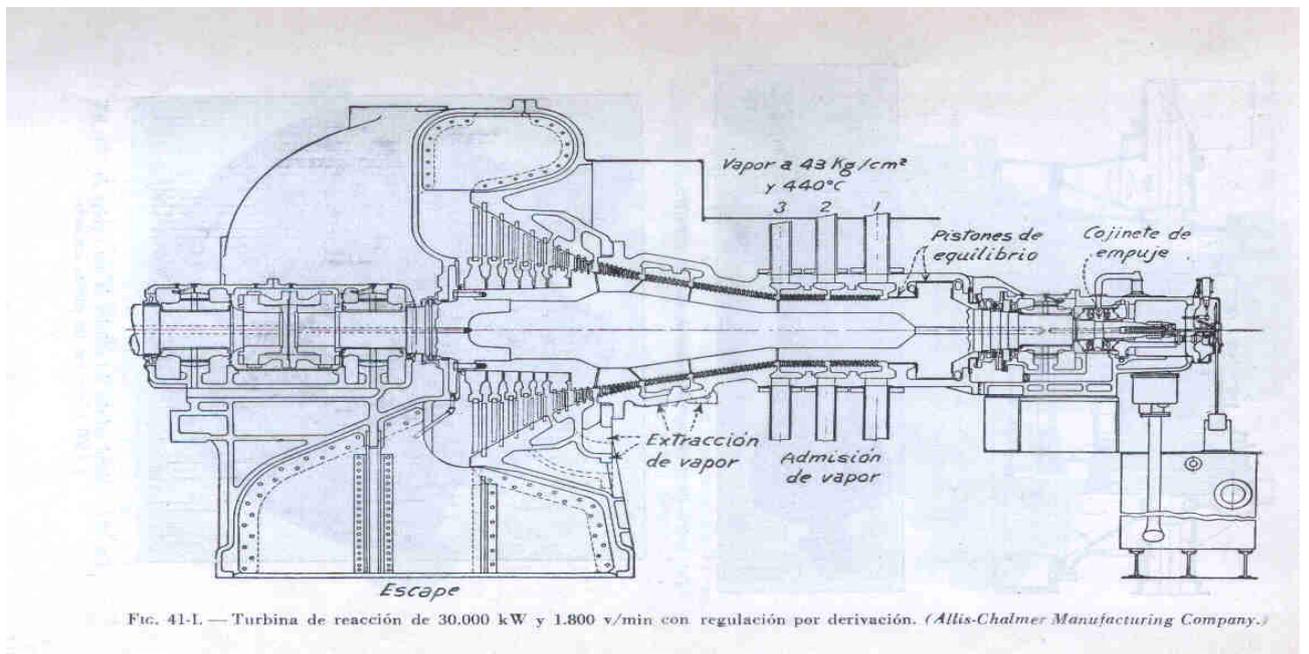


FIG. 41-I. — Turbina de reacción de 30.000 kW y 1.800 v/min con regulación por derivación. (Allis-Chalmer Manufacturing Company.)

En el caso de la Foto Nro. **52**, se debe hacer constar que las paletas están dispuestas en forma de coronas sobre la superficie de un rotor cónico, como así también, que no hay ruedas.

Como comentario adicional para este tipo de turbinas, digamos que a medida que el vapor fluye hacia la izquierda, a partir del lugar por donde ingresa a la turbina, se expande, y, en consecuencia, la altura de las paletas móviles, como la de las paletas fijas del estator o carcaza, debe ir aumentando.

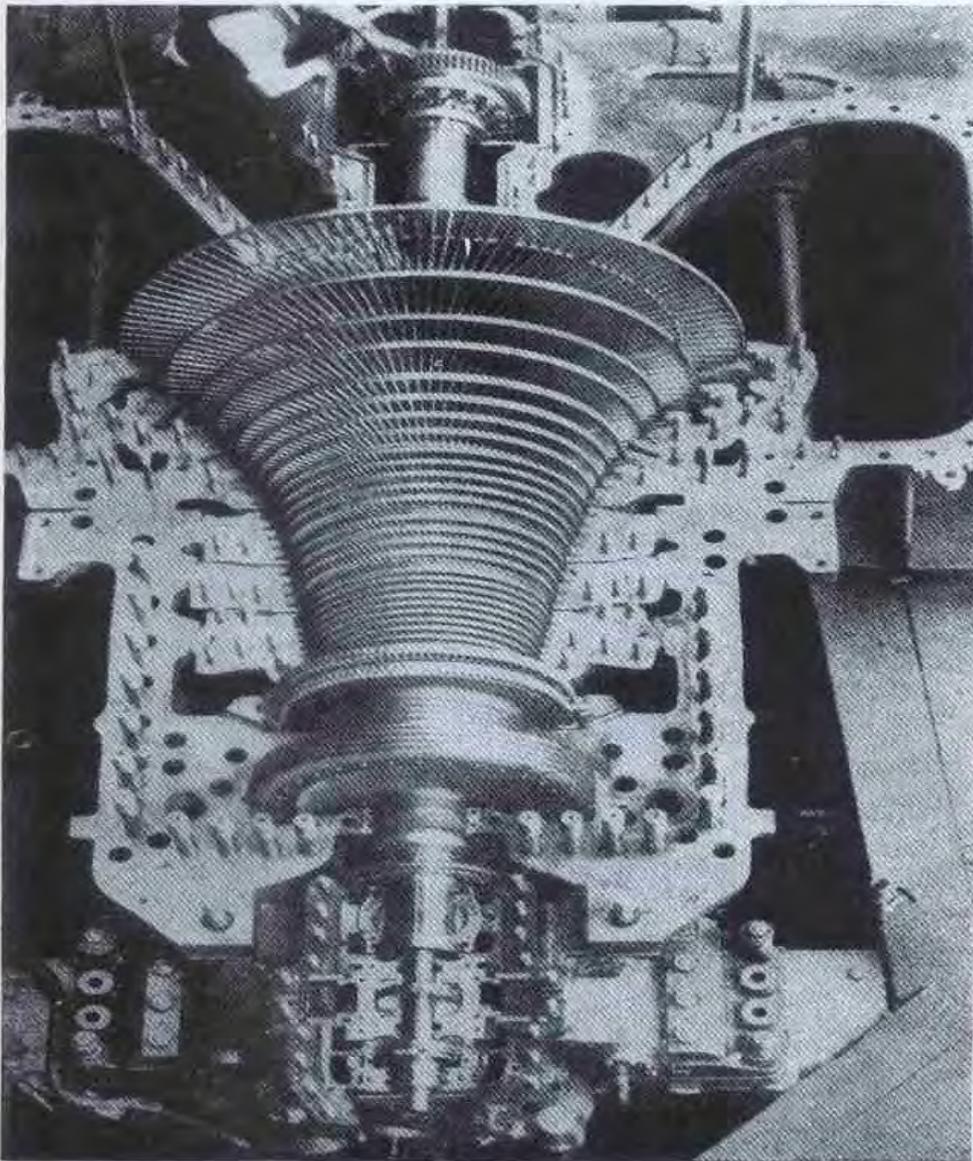


Fig. 47-I.—Turbina de rotor cilíndrico de 30.000 kW a 3.600 v/min que funciona con vapor de 58 kg/cm² y 480°C y con un vacío en el condensador de 723,5 mm Hg. (Westinghouse Electric Corporation).

Foto N° 52 : Turbina de rotor cilíndrico, de potencia 30000 Kw, velocidad 3600 r.p.m., accionada por vapor a presión 58 Kgs/cm², a temperatura 480° C, con vacío en su condensador equivalente a 723,5 mm de mercurio (Hg) .-

A ciertos intervalos, es necesario aumentar, también de manera análoga, el diámetro del tambor de la carcaza para disponer de la suficiente sección y permitir que fluya ese mayor volumen de vapor, ya que de otro modo las alturas de las paletas resultarían excesivamente grandes.

Ahora bien, y yendo al tema que nos ocupa, esto es, lo referido al RMS “Titanic”, y a sus dos “hermanos”, el RMS “Olympic” y el HMHS “Britannic”, podemos, en función de lo expresado técnicamente, observar que la decisión de incorporar una turbina de baja presión del tipo mencionado ya como “turbina de Parsons”, en los nuevos navíos de la clase “Olympic” - - esto es, los tres mastodontes antes indicados -- , marca un fundamental punto de partida en lo que respecta a la actitud de la línea naviera propietaria de los mismos, es decir, la White Star Line , en lo atinente al uso del sistema convencional de máquinas recíprocas basadas en el accionamiento de dos pistones, los que habrían de dirigir los movimientos de dos hélices. Este cambio se realizó (y todas las posteriores consideraciones técnicas así lo sugieren) siguiendo los resultados de una mejorada eficiencia y performance que se notan , a partir de la instalación de una turbina de baja presión que tomaba el vapor proveniente de los motores recíproco, en uno de los buques de la misma WSL, esto es, el denominado “**Laurentic**”, del año **1909** . Recordemos que el “Laurentic” fuera botado durante el año mencionado anteriormente, para luego de años de actividad como carguero, ser comisionado por orden del Almirantazgo Británico como crucero mercante armado, en **1914**. Sin embargo, aunque sobrevivió unos cuantos años a las peripecias de la 1ra. Guerra Mundial, en 1917 tuvo la mala fortuna de ingresar a un campo minado y posteriormente, hundirse frente a las costas de Lough Swilly, con el trágico saldo de 350 muertes. Cabe acotar que el “Laurentic”, en ese su último viaje rumbo a New York, transportaba una cifra varias veces millonaria en oro en el interior de sus bodegas, oro que más tarde fue rescatado.

Hay que hacer el comentario obligado que el sistema convencional había sido ya empleado en los buques de la clase “**Celtic**”, en servicio entre los años 1901 a 1907, produciendo el mismo una velocidad de servicio moderada y constante, de unos dieciséis (**16**) nudos, algo así como unos **29,7 kms.** en la hora, que, al mismo tiempo, se combinaba con una gran economía, debido a que cada barco quemaba no más de unas 280 tonela-//

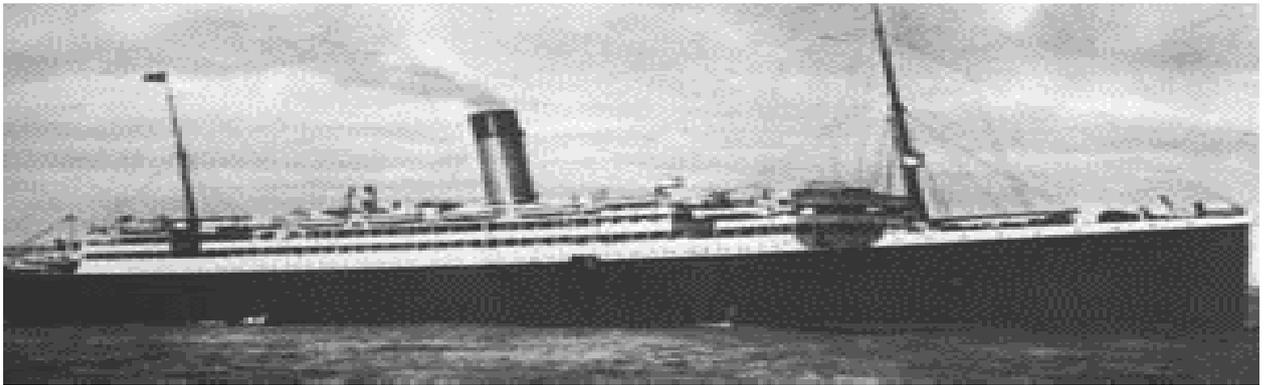


Foto N° 53: Fotografía del buque de la White Star Line , el “Laurentic”, que fuera botado en el año 1909 y hundido, debido a un choque contra una mina submarina en el año 1917 .-

/--das de carbón cada día, aunque sé perfectamente bien que la cifra puede parecer grande: no nos olvidemos que había más recursos que hoy y que hasta esos días, el combustible empleado por excelencia era, justamente, el carbón de piedra, no utilizándose todavía los combustibles líquidos.

Ahora bien, de acuerdo a los planes de construcción que se habían pergeñado, destinados a hacer del “**Baltic II**” (año 1904) el navío de mayor longitud del mundo (hasta aquellos ya lejanos días....) , se hubo de presentar un leve problema, el cuál consistía en mantener su esquema de diseño original con la misma potencia proyectada . Es así, que las maquinarias fueron subsecuentemente modificadas de acuerdo a obtener una potencia de salida mucho mayor. Si quisiera tratar de dar una idea al posible lector de este segundo trabajo de investigación, en cuanto al problema del diseño de motores en función de la obtención de una potencia dada o mayor que la estipulada, me tendría que aventurar a explicar, analizar y poner en consideración factores tales como tamaño de pistones y de cámaras, longitudes de bielas, tamaño de los muñones, rendimiento volumétrico, rendimiento en el eje de salida, potencia entregada, potencia a la salida, y un largo etcétera que lo único que haría es distraerlo del planteo de estas líneas: lo que nos tiene que importar es que los diseñadores se encuentran con una necesaria modificación de

ciertos parámetros de rendimiento, velocidad y potencia en las maquinarias a proveer en el buque en cuestión.

Aunque la elección de tales motores había producido excelentes resultados en los buques que se hubieron de mencionar, la **potencia** requerida para movilizar barcos del tamaño y dimensiones de los pertenecientes a la clase “**Olympic**” (entre los que figuraba el RMS “**Titanic**”), a una velocidad de unos **21** nudos en la hora (aproximadamente unos **39 kms./hr.**), y en cualquier clima, habría de ser, evidentemente, mucho mayor, con lo que, sin miedo a exagerar, hubiera llevado el sistema hasta sus límites, lo que no es de ningún modo, aconsejable en ninguna maquinaria y/o motor. Es por ello, que la performance mejorada del “Laurentic”, la cuál se manifiesta en función de la anexión de una turbina de baja presión convenció a las autoridades de la White Star Line de adoptar el método combinado de propulsión en los nuevos navíos que el astillero Harland & Wolff (Belfast, Irlanda) habría de construir en los primeros años del siglo XX.



Foto N° 54: En su lugar de hundimiento, podemos observar una típica hélice de propulsión de las utilizadas en los navíos de la clase “Olympic”, entre ellos, el RMS “Titanic” .-

Por ello, los que hayan visto la película “Titanic” (1996) de James Cameron podrán traer ahora, a sus memorias, el momento de la zarpada del buque de la WSL, del puerto de Southampton, el día 10 de Abril de 1912, al mediodía, en la que se muestra el instante en que se ponen a girar las hélices . Recordemos que el RMS “Titanic” estaba dotado de dos (2) hélices laterales y una (1) central . Siguiendo, digamos que los dos motores a vapor invertidos y recíprocos, de acción directa y triple expansión, que desarrollaban una potencia de diseño de unos **quince mil (15000)** caballos vapor (Horse Power, caballos vapor en idioma inglés, iniciales **HP**) a una velocidad de rotación de **setenta y cinco (75)** revoluciones por minuto (**r.p.m.**) , habrían de hacer girar los ejes laterales de propulsión , junto a los **veintitrés (23)** pies más las **seis (6)** pulgadas (unos **7,75 mts.**) de diámetro de ambas hélices, izquierda y derecha, mientras que la turbina de baja presión (obviamente, una turbina Parsons) alimentada por el vapor residual proveniente de los motores principales, habría de producir una potencia de **dieciséis mil (16000)** H.P., a unas **ciento sesenta y cinco (165)** r.p.m., la cuál se encargaría de mover la hélice central , cuyas dimensiones eran **dieciséis (16)** pies y cuatro (**4**) pulgadas (unos **5,40 mts.**). Lo que se dice “un barco de modestas dimensiones” La grandiosidad de estas hélices se puede observar, tomando nuevamente en consideración la película de Cameron, la escena en que un hombre, al momento en que la proa se pone casi vertical, salta o cae, desde la zona de popa, golpeando con su cuerpo contra una de ellas , pero no de lleno, sino casi contra su borde , magnificándose así el tamaño de las mismas . Y aunque pudiera parecer casi irreal que semejante “pedazo de barco” se haya movido, es de constancia histórica, que, durante las respectivas pruebas, los motores del RMS “Olympic” se desempeñaron (como suave...) de manera soberbia, y aunque (según la publicidad de su época) hubiesen sido diseñados para ofrecer una potencia usual de **cuarenta y seis mil (46000)** H.P., en realidad dichos ingenios mecánicos fueron preparados para dar **cincuenta mil (50000)** H.P. .¿ Te doy un poquito más?. Según el Ingeniero **Alexander Fleming**, el precursor del diseño y construcción de los buques de la clase “Olympic” , antes de Thomas Andrews, estas maquinarias podían llegar a ofrecer hasta **cincuenta y nueve mil (59000)** H.P. en el eje propulsor , trabajando a unas **ochenta y tres (83)** r.p.m. con la turbina a toda potencia: en definitiva, “poco, casi

nada...” .Pero, de todos modos y para hablar con más exactitud, digamos que las revoluciones totales por minuto eran **setenta y ocho (78)**.

Así y todo, lo anterior sería algo contradictorio con los dichos expresados por el Gerente sobreviviente del naufragio, Mr. **Bruce J. Ismay**, al momento de brindar su testimonio ante las Investigaciones que se efectuaron con motivo del hundimiento del coloso de la White Star Line, ya que, en sus propias palabras, los motores poseían una velocidad completa (normal y específica) de **78 r.p.m.**, pudiendo trabajar hasta un rango de **80 r.p.m.** Sin embargo, la opinión de Ismay se podría, sin ningún tipo de temor, poner en duda, ya que él era un Director de la empresa, y aunque toda la información pasaba también por sus manos, no era obligación el estar familiarizado con las aptitudes técnicas propiamente dichas del RMS “Titanic”, sino más bien con los aspectos organizativos de la construcción de los buques de la clase “Olympic”, de lo que se desprende que la opinión del **Ingeniero Jefe** (más familiarizado con este tipo de datos técnicos) merece un poco más de fiabilidad.

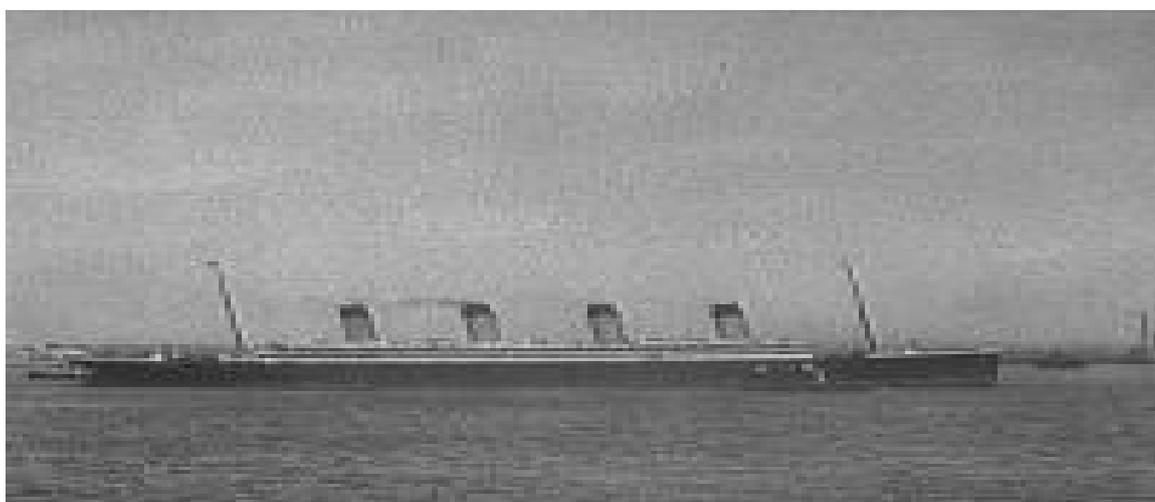


Foto N° 54 : Soberbia fotografía en la que se muestra una vista del RMS “Olympic”, en sus gloriosos días de navegación por los mares del mundo .-

Dejando de lado estas disquisiciones, con el paso del tiempo se advirtió la economía resultante de la combinación en la implementación de la maquinaria utilizada . Es así que, durante su viaje inaugural, el RMS “Olympic” consumió unas **620** toneladas de carbón por día, con no más del **90 %** de los hornos funcionando, comparadas con las **720** toneladas previstas de ser quemadas, lo que permitió llevar el barco a una velocidad de **21,7** nudos en la hora (unos **40, 3** kms./hr.) por el término de cuatro (4) días, incluso habiendo hallado en su recorrido clima adverso y fuerte viento , esto para el día del 17 de Junio de 1911, sin mencionar el hecho que se desplazaba a contra corriente . Al arribar al puerto de New York los pasajeros se manifestaron unánimes en destacar el orgullo que sentían por el buque en sí mismo, declarando (en la mayoría de los casos) que era un lujoso hotel, siendo difícil imaginar que semejante estructura naval estuviera a flote, con la mención adicional de que la vibración que se podía percibir era más bien escasa. Lo anterior era lógico, ya que los motores recíprocos giraban en direcciones opuestas y en definitiva, esto era lo que ayudaba a prevenir la vibración; sin embargo, es necesario indicar que la primera causa de la vibración se centra en los ejes, más que en los motores mismos.

No obstante, aunque el agregado de la turbina hubo de permitir que esa performance sea posible, dando un mayor y amplio incremento de poder, con el mismo consumo de combustible, también (como en tantas otras cosas....) habría de ser el paso del tiempo el que probaría que la turbina (aunque en un inicial estado de desarrollo, puesta a punto y mejoramiento, a pesar de su utilización , por esos días, cada vez más frecuente) fue dispuesta para un trabajo excesivo . Y lógicamente, no se pudo ver lo expresado anteriormente en el RMS “Titanic”, ya que el buque prácticamente no fue ni siquiera (en lo que se refiera al estudio de sus cualidades y performances técnicas) probado . Pero, por aquellos días, una de las cosas importantes en lo que al mejoramiento de los buques atañe, era que la nueva tecnología iba siendo incorporada a más y más navíos, con excelentes y prometedores resultados, desarrollándose la turbina junto con los barcos que la iban incorporando, a pesar de seguir (todavía...) testeándose los motores recíprocos. Y es por ello, que una vez acaecida la tragedia del “Titanic”, se procede a un reequipamiento del RMS “Olympic” , a finales del año **1912** y comienzos del año **1913**.

162

Tal es así, que al retornar al servicio activo, en el transcurso de dicho año 1913, el “British Board of Trade”, se percató que había que ejercer una discreta (pero eficaz...) vigilancia sobre la turbina, ubicándola en una especie de “Lista Confidencial”, de tal manera que, obligatoriamente, ciertas partes de la mencionada turbina fueran sometidas periódicamente a revisiones y chequeos : obviamente, las paletas y demás elementos constituyentes habrían de ser los que serían sometidos a estudios.

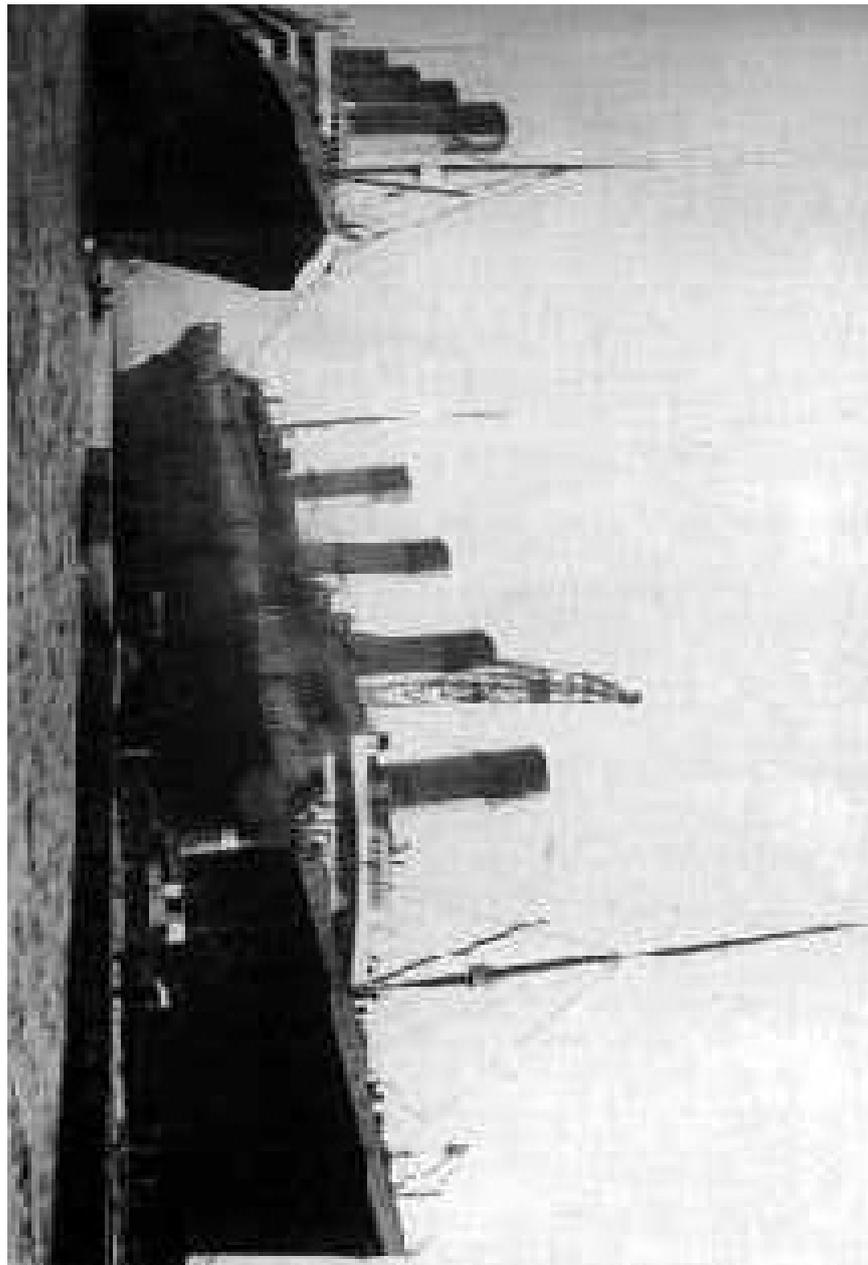


Foto N° 55 : En esta vista, vemos a los dos buques orgullo de la WSL, el RMS “Olympic” y el RMS “Titanic” .-

De todos modos, la performance del “Olympic” era todavía sumamente satisfactoria y antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial (1914) , este buque mantenía una velocidad de más de **24** nudos en la hora (**44, 4** kms./hr.) a lo largo de más de un día, generalmente en dirección Este, es decir, rumbo a América. Pero, una vez estallada la guerra, la turbina Parsons fue sometida a reparaciones, debido al deterioro que su utilización constante le produjo. Una vez que se concluyó con el reequipamiento posterior al conflicto bélico, realizados los trabajos correspondientes, el Supervisor que tuvo a su cargo las tareas de chequear el estado de las reparaciones indicó, con fecha del **11 de Junio** del año **1920**, que la turbina había sido *“abierta, inspeccionada y reparada para mi satisfacción”*.

Asimismo, cabría la posibilidad de que el material original hubiera sido afectado por un fenómeno conocido como **“creep”** (en inglés : arrastrarse, resbalarse, moverse hacia fuera), que hace que el material se deforme con el paso del tiempo , debido a que la temperatura de fusión del material (que tiene una directa relación con la temperatura de activación del indicado fenómeno de “creep”) puede haber sido bastante baja en la aleación como para que ocurra el “creep” .

Si quisiéramos ser más exactos, podemos indicar que las primera y segunda fajas de todas las paletas del rotor fueron reemplazadas con un nuevo compuesto de bronce, en el cuál las proporciones estaban en el orden de **70% Cobre (Cu)** y un **30% de Zinc (Zn)**, lo cuál significó un mejoramiento en la composición del originalmente llamado (y empleado) “bronce suave ordinario” (en inglés : ordinary soft brass) .

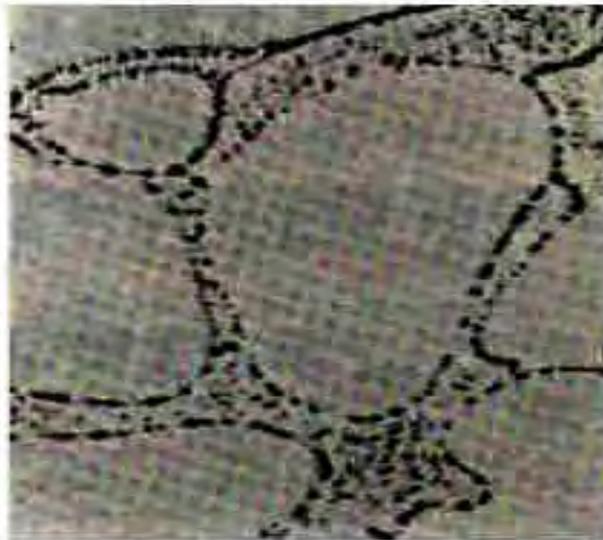
Veamos ahora este aspecto de las llamadas “aleaciones” empleadas en la fabricación de ciertas piezas que los buques utilizan, como ser, las **hélices** de un buque. Básicamente, una **“aleación”** es una sustancia con propiedades metálicas y que está compuesta por dos o más elementos químicos, de los cuáles por lo menos uno es un metal elemental. Asimismo, como se podrá suponer, la definición tiene varias acepciones, dentro de lo que se conocería como definición, en sí misma. Podemos así decir que una **aleación binaria** es aquella que contiene dos elementos componentes , como así también que una **aleación ternaria** es la que posee en su composición tres elementos componentes. Pero a decir verdad,

es raro (aunque no imposible, a esta altura del siglo XXI....) encontrar aleaciones que presenten dos, a lo sumo tres elementos constitutivos, sino más bien, las aleaciones utilizadas actualmente en cualquier aspecto de la industria poseen varios elementos químicos (metales y/o metaloides) que poseen (por sí solos y en conjunto) propiedades que sirven a un determinado futuro y posterior uso y/o aplicación .

Y uno de los metales más utilizados en el mundo, debido a sus excelentes cualidades , es el **Cobre (Cu)** .Existen diversos minerales que se utilizan para la **obtención** del cobre, pero los más importantes son la calcopirita ($S_2Cu - Fe$), el cobre sulfuroso (Scu_2) y el óxido rojo (Ocu_2) . Los métodos de obtención del Cu comprenden diversas etapas , de forma tal que por medios mecánicos y químicos se obtiene, en primera instancia, un cobre bruto porque está acompañado de diversas impurezas tales como hierro (Fe),plomo (Pb), Zn (cinc) y estaño (Sn) . Así, la etapa posterior es la **refinación** , en la cuál se eliminan en cierto grado las impurezas, obteniendo Cu con reducida cantidad de ellas , pudiéndose tener, de manera electrolítica, un cobre con pureza del 99,9 % .

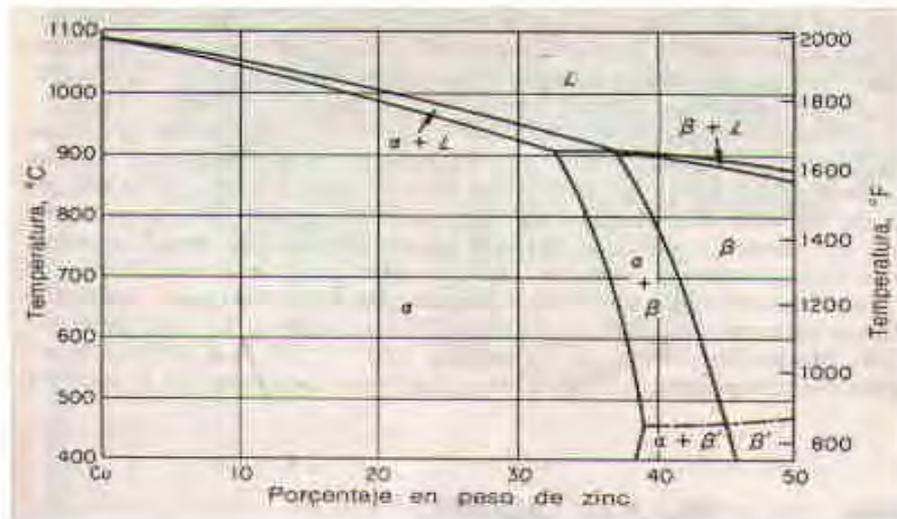
Entre las propiedades del cobre , podemos decir que es uno de los elementos denominados “pesados” y en estado puro tiene una densidad de **8,9 kg./dm.3**,aunque el cobre conocido como “comercial” posee una densidad algo inferior, aproximadamente de 8,5 kg./dm.3 .Asimismo, el cobre pertenece a los metales de alto punto de fusión, lo que dá lugar a que esté sujeto a la acción de los gases provenientes de la atmósfera de los hornos de fusión ,siendo el mencionado punto de fusión de **1083 °C** y el punto de ebullición es de **2325 °C**, mientras que el calor latente de fusión (calor de cambio de estado) es de **43,3 Kcal./Kg**. En estado fundido (sin tratamiento) el cobre posee una resistencia a la tracción de aproximadamente **15 a 17 Kg./mm.2** ,con un alargamiento de **40 al 50 %** y una dureza **Brinell** de **30 a 40** .La resistencia mecánica del cobre se incrementa por vía del trabajo mecánico sobre el material, de tal modo que trefilándolo o por cualquier otro procedimiento de trabajo mecánico se puede elevar la resistencia a la tracción hasta los **30 kg./mm2**.

Foto N° 56: Microfotografía en la que observamos el eutéctico cobre - óxido en cobre electrolítico fundido . La muestra ha sido atacada en forma química con dicromato de sodio, siendo el aumento visual de 50 unidades. La microfoto fue proporcionada por la compañía Revere Copper y Brass, extrayéndose la misma desde el libro de Sydney Avner “Introducción a la Metalurgia Física”, edición del año 1979 .-



Volviendo a lo que respecta de los elementos constitutivos de la turbina Parsons, parte de la maquinaria que componía los buques RMS “Olympic”, RMS “Titanic” y HMHS “Britannic” , podríamos decir que ,a la distancia y en el tiempo, es difícil establecer el momento en que ocurrió este fenómeno, pero también se podría inferir que éste sucedió realmente . Partimos de la base que indica que las aleaciones de bronce tienen una composición **Cu/Zn** que varía entre concentraciones que van desde un **90% Cu/10 % Zn** hasta un **55%Cu/45 % Zn** , mientras que el rango de temperaturas de activación del “creep” está en el orden de los **200 °C** hasta

Foto N° 57 : En este diagrama , observamos de porcentaje en peso de zinc (Zn) , respecto de temperaturas °C y °F. En realidad, también se podría definir como la porción rica en cobre (Cu) del diagrama de fase Cu/Zn . Este esquema ha sido extraída del libro “Metals Handbook”, edición 1948, de la American Society for Metals, presente en el mencionado libro de Avner .-



los **262 °C** .; sumado a lo anterior, tenemos que una turbina de las del tipo Parsons puede trabajar con presiones que toman valores de **nueve (9) libras por pulgada cuadrada** (esto sería, unos **0,63 kgs./cm2.**) a la entrada de la misma . Teniendo en cuenta estos parámetros indicados anteriormente, sí podemos inferir que la temperatura podría haber sido lo suficientemente alta como para activar el “creep”, especialmente si la aleación original presentaba una más alta concentración del cinc. Ahora bien, el nuevo material con el que se diseñan los elementos antes mencio--

/--nados, que son en definitiva partes componentes de la turbina, tenía mejoras en sus propiedades , merced a su distinta composición : el cobre (Cu) con su alto punto de fusión y resistencia a la corrosión, y el cinc (Zn), presumiblemente en una cantidad menor a la empleada en la antigua composición, con su capa de óxido que brinda resistencia a la corrosión, pero poseyendo un menor punto de fundición, eran comúnmente utilizados como una aleación, pero fue la composición mejorada del nuevo material el que predominó sobre la precedente .

Es correcto mencionar que todo el paleteado de la turbina fue examinado y testeado, luego de lo cuál las partes defectuosas fueron cortadas, separadas, al mismo tiempo que se instalaron nuevas . Tanto la cubierta interna como partes del motor fueron descascaradas, removidas, limpiadas y luego recubiertas con un compuesto denominado “A Pexior”, que es una pintura no corrosiva .A continuación se efectuaron pruebas sobre la turbina, las que tuvieron lugar en la bahía de Belfast (Irlanda), observándose que este elemento mecánico trabajó bajo todas las condiciones y que las mencionadas pruebas fueron totalmente satisfactorias , a pesar de algunos leves problemas en los engranajes.

Hubo también otra mejora introducida en la planta de propulsión del buque, y ésta fue la conversión de la alimentación de carbón a la de combustible líquido .Una vez concretada esta nueva “adquisición” . la performance del RMS “Olympic” fue alta, aunque no más alta que la conseguida antes de la Primera Guerra Mundial. En varias ocasiones, durante la década iniciada en el año 1920, numerosos viajes desde y hacia Inglaterra, se realizaron a una velocidad de **23 nudos por hora** (unos **42,7 kms./hr.**) e incluso después de veinte (20) años de servicio, igualó su récord de **24 nudos/hr. (44,5 kms./hr.)**, mientras que su velocidad promedio estaba en el orden de los **22,5 nudos por hora** (unos **41,8 kms./hr.**).

Además, sus motores recíprocos fueron sometidos a desarme y reparación durante su reequipamiento, efectuado éste nuevamente en 1932/33, pero sólo por necesidad se hubo de realizar luego de veintiún (21) años de carrera y un millón y cuarto de millas marinas recorridas (esto sería unos dos millones trescientos quince mil kilómetros) : lo anterior sumaría unas

doscientos cincuenta y cinco (**255**) millones de revoluciones, adoptando una velocidad de **22** nudos por hora (**40,8** kms./hr.) .

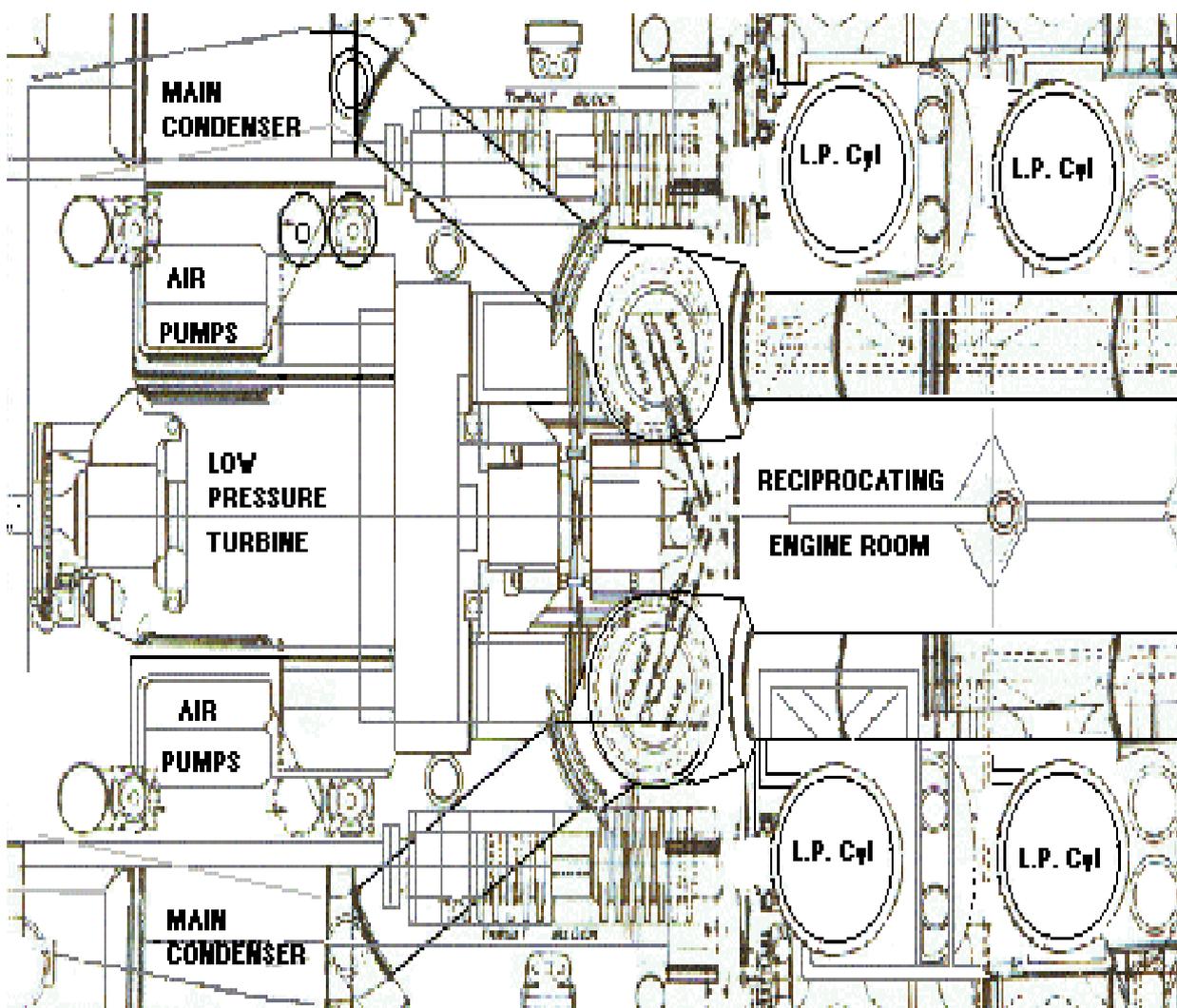


Foto N° 58 : Un esquema de la maquinaria presente en el interior del RMS "Titanic" .
Bastante completa, por cierto

En definitiva, su performance nos dá una idea de su calidad como buque. Más allá del año 1933, el RMS "Olympic" se comportó muy bien, y a pesar del efecto de "picado", las completas y cuidadosas inspecciones de sus motores y sus partes principales (asientos, bielas, etc.) a lo largo de los dos (2) años siguientes, demostraron que no había problemas . A mediados del mismo año 1933, los motores fueron probados a **76 r.p.m.**, permitiéndole al navío lograr una velocidad promedio de **21,5** nudos/hr. (**40** kms./hr.) a pesar del hecho de que el clima sobre el Atlántico no se

presentaba tan bien como se había esperado; este inconveniente hizo que el viaje tardara un lapso de cinco (5) días y quince (15) horas. El “Board of Trade” británico se vió favorablemente impresionado con esta mejora e incluso en su último viaje, en Octubre de 1935, con destino al desguace, su Ingeniero Jefe mencionó que los motores estaban más firmes que cuando fueron instalados en el año 1911.

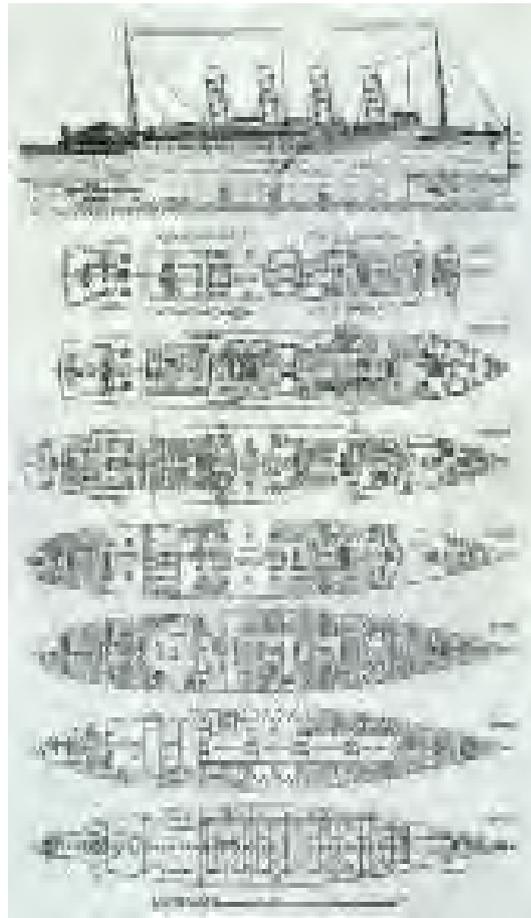


Foto N° 59 : Esquema de los planos de uno de los buques más grandes construídos, que fuera hundido en el transcurso del año 1915, por un submarino alemán : el “Lusitania”, barco perteneciente a la compañía Cunard Line .-

Como corolario, digamos que la experiencia y habilidad del personal de los astilleros Harland & Wolff, de sus diseñadores como así también del alto nivel de manufactura y fabricación, aseguraron un sistema firme y sólido de proporción, que logró casi la misma economía en el uso del combustible por H.P. por hora que la conseguida por los navíos de la clase del “Lusitania”, pertenecientes a la Cunard Line, la competidora de la White Star Line . Aunque los motores desarrollaban un máximo de **59000 H.P.** en el eje de propulsión , comparado con los **75000 H.P.** del “Lusitania”, los costos operativos fueron algo menores. Mientras el “Mauretania” consumió cerca de **850** toneladas de carbón por día, el “Olympic” hubo de utilizar bastante menos, unas **620** toneladas, especialmente algo a tener en cuenta ya que había que considerar su desplazamiento más grande y la superficie de su casco.

A pesar de todas las críticas que se generaron una vez que se fueron reemplazando las combinaciones motores /turbinas por equipamientos sólo constituídos por turbinas, no se puede negar que el sistema de propulsión con el que se equipó el RMS “Titanic”, enteramente diseñados para este tipo de buques de dimensiones gigantescas, fue una soberbia pieza de Ingeniería y que, en un navío como hubo de ser el RMS “Olympic”, un exitoso barco de línea, cumplió cabalmente el cometido para el que fuera fabricado .

Con las anteriores consideraciones planteadas, que espero hayan dado un somero panorama de detalles no habituales para aquellos que desconocen estos temas técnicos, nos quedaría hacer una pequeña descripción de la **operatoria de la maquinaria del RMS “Titanic”** . Intentaré, como anteriormente, efectuar las explicaciones de la manera más accesible para todos, aunque en algunos casos la nomenclatura técnica no podrá ser soslayada. Como es evidente, para que este tipo de máquinas a vapor funcionara , se necesitaba una alta producción del elemento **vapor**. Asimismo, a bordo del RMS “Titanic”, el **carbón** era el combustible utilizado, el cuál era introducido por los fogoneros mediante palas dentro de los **hornos** de las respectivas **calderas**: para quién quiera recordar la forma de una caldera, se puede remitir a mi primer trabajo de investigación

y/o a cualquier libro de los existentes en bibliotecas, etc. Pero básicamente, hasta la podríamos definir como una “caja de acero” que poseía **dos (2) puertas** sobre el sector inferior de la parte frontal: la **superior** es la que daba acceso directamente al fuego, mientras que la **inferior** es la que acceso a las cenizas de la combustión . Ambas puertas daban acceso a un espacio (o “tubo”) largo y de amplias dimensiones, el cuál poseía en su mitad una parrilla de hierro, sobre la cuál ardía el carbón, con la consecuente producción de calor por medio del fuego .Esta parrilla no era tan larga como ese “tubo”, sino que era más corta y terminaba en una pantalla de acero, de modo de prevenir que el carbón en llamas cayera dentro de la sección en la cuál se recogían las cenizas de este espacio, también llamado “tubo de llamas”, “**tubo de fuegos**” o “**caja de fuegos**” . Por el lado opuesto de esta caja de fuegos ingresaba aire fresco, merced a una pequeña abertura situada en dicho lugar, denominado “**aire secundario**”, mientras que el “**aire primario**” entraba aire a través de una portilla (o par de portillas) cercanas a la puerta de las cenizas localizada en la parte frontal .Ambas entradas de aire podían ser ajustadas manualmente. Una vez que se iba quemando el carbón, éste producía **humo** (que obviamente iba acompañado de aire caliente), el cuál se dirigía hacia otra parte de la caldera, en la cuál se hallaban los **tubos de humo**, que resultaban ser tubos cilíndricos , los que a menudo estaban agrupados y fijados a soportes en las paredes de la misma caldera. Muchas veces también se añadía (a la cámara de combustión) una **unidad de sobrecalentamiento** .Una vez que el humo había pasado por esta sección, se dirigían hacia lo que se conocía como la “**caja de humos**” o en su defecto, hacia otra cámara de combustión .

En las calderas de tres etapas, la cámara de combustión adicional hacía cambiar de dirección nuevamente al humo y al aire caliente, usando otros tubos, introduciéndolos de vuelta dentro de la caja de humos. Las calderas de dos pasos no poseían este aditamento, lo que hacía que en la caja de humos, por arriba del canal de extracción, fuera colocado un tubo de chimenea o “chimenea” . También , muy comúnmente, se hallaba aquí la entrada de los tubos de sobrecalentamiento, del mismo modo que se podía localizar una **unidad de precalentamiento de agua** .Este añadido es muy

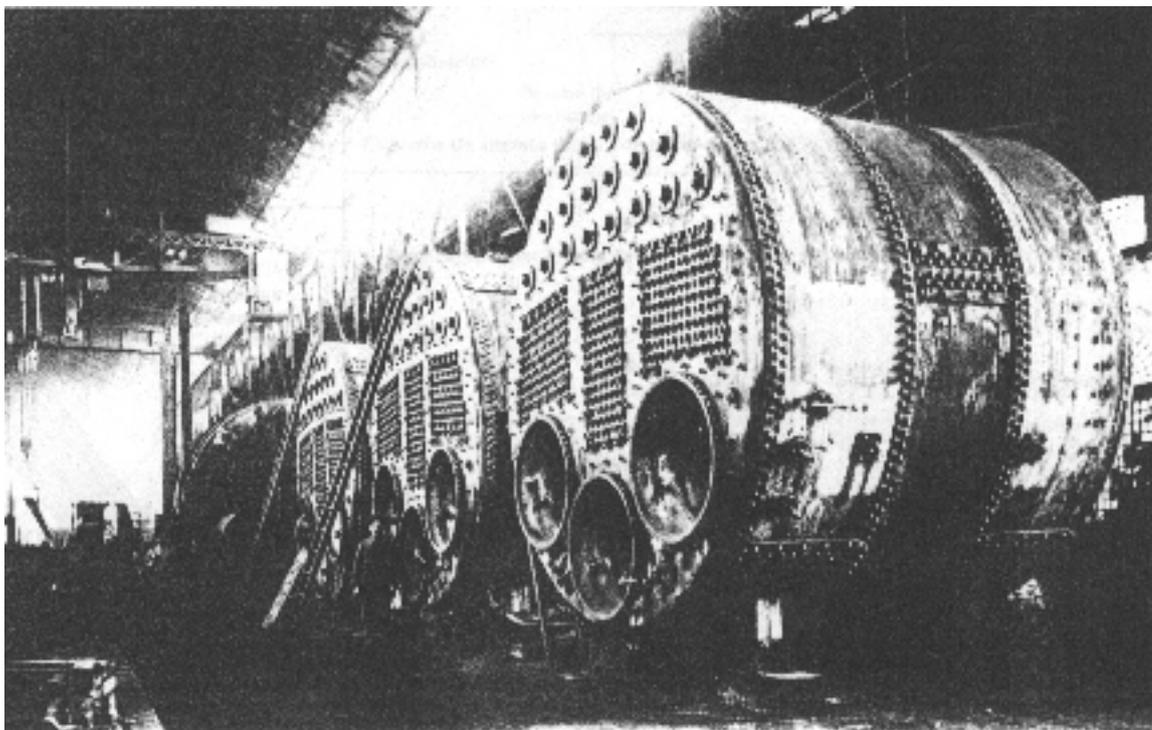


Foto N° 60: Una fotografía de las viejas calderas “Ansaldo”, comúnmente utilizadas en navíos de gran porte, que requiriesen una gran producción de vapor, para el logro de una aceptable potencia .-

importante en los sistemas de calderas, ya que el precalentamiento de agua no se hace porque sí, sino que tiene sus motivos : a causa que el agua fría puede llegar a ocasionar problemas metálicos en los constituyentes de las calderas, se descubrió que el precalentamiento del agua hace que el rendimiento de caldera sea más efectivo , a la vez que se logra una significativa economía en el consumo del carbón .

Vamos así llegando a la parte sustancial . Hemos visto que la caldera (mejor dicho, las calderas) era alimentada manualmente con combustible carbón, y que el humo caliente que vá a través de los tubos calienta el agua circundante , de manera que ésta llegue a hervir, convirtiéndose en vapor . A causa de que las calderas estaban cerradas en sus partes superiores, esto hacía que la presión en las partes superiores de las mismas, impidiendo así que una cantidad adicional de agua se convirtiera en vapor, lo que a su vez hacía que la temperatura de dicho líquido se incrementara, liberara más vapor y que, finalmente, la presión comenzara a aumentar dentro de la misma caldera . Así , podríamos hallar que , en base a una medición de

dieciséis (16) kilogramos por centímetro cuadrado (16 Kgs/cm²), la temperatura del agua se encontrara cerca de los doscientos (200) grados Centígrados . Si se abría en ese momento la válvula, la presión decrecería rápidamente. Ahora bien, en función de prevenir los riesgos de explosión en las calderas, esto es, debido a una sobrepresión, estos instrumentos de calentamiento poseen **válvulas de seguridad** instaladas, las cuáles se abren automáticamente si la presión llega a valores que se consideren sumamente elevados, descargando el vapor al aire libre o por la chimenea . Estas válvulas de seguridad se accionaban mediante resortes, de manera de abrirse automáticamente una vez que la presión en la caldera estuviera cerca del rango máximo permitido o calculado .

Así, el vapor de la caldera es, en este estado, una sustancia neblinosa, aunque difícilmente utilizable en estas condiciones, ya que posee, en disolución, pequeñas gotas de agua, las que se adhieren a las paredes internas de cada tubo, lo que hace que el vapor, bajo estas circunstancias, no sea apto como para ser usado en las maquinarias . De tal modo, este vapor proveniente de la caldera era hecho pasar a través de una **válvula principal** ,conduciéndose éste más tarde hacia otros pequeños tubos, los cuáles, a su vez, se rodeaban nuevamente con humo y aire (ambos calientes) , de tal modo de “sobrecalentar” el vapor que se hallaba dentro de los mencionados tubos. Como incluso para un “aficionado “ a estos temas, se podrá ver que este aspecto de la Ingeniería se ha estudiado y profundizado en detalle, ya que el descubrimiento de la caldera, con sus correspondientes aplicaciones, ha cambiado por completo la vida de los seres humanos.....desde hace mucho tiempo ya. Para una muestra más doméstica de lo que hablamos, se pueden traer a colación un (1) ejemplo sobradamente explicativo de la generación de vapor. Éste sería la vieja, querida y nunca tan bien ponderada “cacerola” que está presente, desde el casi inicio de los tiempo, en la mayoría de los hogares de todas las culturas y pueblos del mundo. Cuando se pone agua, hasta un límite de su altura, a hervir, con una (digamos...) pedazo de carne u legumbre en su interior, lo que se hace es aplicar la cocción en húmedo de los alimentos. Ahora bien, veamos un fenómeno interesante, muy similar (aunque con sus lógicas diferencias...en tamaño y ubicación) que ocurre al momento de “romper el hervor”. Si el ama de casa (o el “amo de casa”...las cosas han cambiado

tanto que ya no se sabe quién es quién...) deja hervir el conjunto agua/alimento a un fuego “máximo”, con su correspondiente tapa **sin colocar**, éste seguirá incrementando la cantidad de vapor hasta elevar el nivel del agua, hasta hacerla rebalsar. Entonces ¿qué es lo que hace la persona que está cocinando?. Algo sumamente simple : “baja” el nivel de fuego, es decir, permite una menor salida de gas por el mechero (o “quemador”), con lo que (y quizás sin saberlo, también...) equilibrará la cantidad de vapor que se unirá al aire circundante con la producción de vapor dentro del recipiente y todo esto, debido a una menor provisión de **calor** . Ahora bien, si decidiera seguir calentando la mezcla a un valor de fuego “máximo”, pero con la tapa **colocada**, se llegará a un momento en que la misma no soportará la presión del vapor bajo su superficie, y pasarán dos cosas: si la tapa es de simple apoyo, se levantará y rebalsará el nivel de líquido; si es del tipo de ajuste, bueno.....sabrás luego que se evapore el total de agua lo que se experimenta al instante de que una caldera haga explosión o como decimos en Argentina”vuele”, a menos que posea una válvula de seguridad, la cuál dejará escapar el gas llegado un determinado valor de presión .

Siguiendo con la explicación, digamos que “**vapor sobrecalentado**” es la transformación del agua totalmente en **gas** . Bien se puede decir, a este estadio que el vapor se encuentra a la presión adecuada, y, proveniente de todas las calderas, ingresa a un **tubo colector** , de manera de llevar el mismo hasta la maquinaria .En este punto, se solían colocar otras válvulas secundarias (por lo menos una **válvula secundaria principal**) , de tal modo de cerrar el acceso de la maquinaria hacia las calderas, como así también se podían hallar “by- passes” (desvíos) destinados a ser activados en caso de trabajos de mantenimiento. Una vez, en este punto, el vapor ingresaba en el motor recíproco, haciendo mención que la manera de trabajar del vapor es completamente diferente del modo en que lo haría un motor que trabajara bajo la alimentación de combustibles tales como gasoil, fueloil u cualquiera otro .

Recordemos que un motor a vapor constaba (generalmente) de un par de cilindros por barco, con aberturas de entrada y descarga .El primero de ellos, generalmente más largo, pero con un cilindro más delgado, era el llamado **cilindro con válvula de pistón**, donde ingresaba directamente el

vapor proveniente de las calderas . Un par de válvulas, generalmente válvula de pistón , permitían entrar al vapor dentro del **pistón de vapor**, únicamente en una ocasión, desde su parte superior o inferior, mientras la otra válvula , al mismo tiempo, permitía que el vapor saliera desde el pistón de vapor con destino a la descarga o el tubo “compound” .

Las máquinas de vapor eran generalmente de **doble acción** (ver el primer trabajo de investigación, **Capítulo III**, la parte dedicada a “**La Revolución del Vapor y Su Aplicación**”). Hagamos la salvedad que, en los motores que trabajan con alimentación líquida, la combustión del combustible utilizado “empuja” hacia la parte inferior del cilindro al pistón, ya que la brusca e instantánea liberación de energía por parte de los gases de dicho proceso, ejerce una formidable presión sobre la cabeza del émbolo, lo que hace que éste se desplace hacia el lugar que pueda direccionarse, esto es, hacia abajo. En cambio, en los motores a vapor, si se hacía ingresar vapor por la parte superior del cilindro y , luego que el pistón en su recorrida hubiese alcanzado su punto inferior (mejor dicho sería : punto medio inferior) , al hacer ingresar nuevamente vapor por la parte baja del mismo cilindro, sobre el fondo del pistón (que estaba adecuadamente preparado para soportar presiones de empuje) se volvía a ejercer una determinada fuerza, que obligaba al pistón a subir hasta su posición original, repitiéndose el proceso millones de veces .

Por ello, las válvulas de accionadas por el mecanismo de engranajes del control de válvulas , determinaban **cuándo** y **cuánto** vapor debía ingresar, ya sea por la parte superior del cilindro como por la parte inferior . En este caso que estamos viendo, el pistón está encima, con lo que la válvula superior abre inmediatamente la válvula de ingreso, mientras que la válvula inferior conecta el espacio existente entre el pistón y la descarga, y desde aquí al tubo “compound”. De tal modo, el vapor ingresa y empuja al pistón hacia abajo, mientras que el eje principal es girado por el vástago del pistón, conectado éste al cigüeñal. El giro del eje mueve ahora los vástagos del engranaje, comenzando a cerrar la válvula superior, cerrando la otra válvula (inferior) y conectando la superior con el tubo “compound” (o de descarga) . De este modo, la presión existente en las calderas se irá propagando a través de los tubos, empujando el pistón hacia abajo, pero con poca efectividad y consumiendo vapor . Es mucho mejor cerrar la válvula de entrada en aquél punto cuando , en su carrera , el pistón ha

realizado dos tercios ($2/3$) de su recorrido hacia abajo y permite expandir el vapor, mediante su poder calorífico, empujando el émbolo hacia abajo. Hay que indicar que el vapor, a pesar de estar bajo una determinada presión, tiende a tratar de adquirir la presión atmosférica. Recordemos también que el vapor bajo **mayor** presión necesita menos espacio, que bajo una **menor** presión; de lo que se desprende, que de tal modo se puede colocar vapor a una presión de dieciséis (**16**) bar (esto es, una presión de **16,32** Kgs/cm²) dentro de un espacio de una (**1**) pulgada cuadrada, esto sería, un recinto de **6,45** cm², más que si el vapor estuviera a una presión de diez (**10**) bar (**10,2** Kgs/cm²) u otra menor presión. De tal modo, en estos recintos, como podría ser el interior del cilindro, donde todas las paredes son fijas, la única pared móvil es la que ocupa el área del pistón. Obviamente y en función de lo que estuvimos detallando, ésta es una pared en movimiento, que puede ser empujada libremente.

Ahora bien, si pudiéramos mover cerca de un tercio ($1/3$) de su camino en dirección hacia abajo, este espacio será llenado con vapor fresco a una presión cercana a la que sale el mencionado elemento desde la caldera. Hagamos la aclaración que no será **exactamente** igual al valor de la presión de salida del vapor de la caldera, ya que se producirán pérdidas de presión: por convección, radiación y/o pérdidas localizadas (válvulas, codos, etc.). Si ahora la válvula se cierra, el vapor comenzará a perder presión, y este proceso, llamado “**expansión**” necesitará (como su propio nombre así lo implica....) espacio, ya que el vapor a menor presión necesitará más espacio, de tal modo que el vapor empujará al pistón a lo largo de todo el resto del camino hacia la parte inferior.

Sin embargo, no pasará lo mismo en el movimiento hacia arriba. Un fundamento técnico de Ingeniería indicaría que, en este punto del proceso, la maquinaria está funcionando a un nivel de capacidad del 30 % o si se quiere, que los mecanismos se hallan trabajando a un 30% de su aptitud. Si aumenta este porcentaje, más amplio podrá ser el espacio que podrá llenar el vapor luego de su ingreso al cilindro del vapor, aminorará la expansión. Si disminuye el porcentaje, se necesitará más expansión.

Corolario: bajo un porcentaje indicado, por ejemplo, un 20 %, la maquinaria no se moverá adecuadamente, debido a que produce menor potencia como para hacer trabajar el sistema (o si se quiere, hacer “girar” los ejes); en cambio, si el porcentaje es mayor, más vapor será “absorbido”

por la maquinaria, con lo que las calderas consumirán más carbón, aunque los motores correrán a la máxima salida de potencia .

Con lo que, personal especializado como podría ser un **Ingeniero Naval**, “arrancaría” con una rueda gigante, colocando los mecanismos en la dirección apropiada, lo que en este caso se traduciría no sólo en una acción sobre estos mecanismos sino también sobre la dirección . De tal modo, permitiendo que el vapor vaya hacia arriba una vez, y hacia abajo en otra ocasión, el motor comenzará a girar hacia la izquierda o hacia la derecha , esto es, dependiendo del modo en que los operarios manejan la rueda de control . Una vez en movimiento, el personal a cargo de la atención del sistema, tratará de ubicar el mecanismo a bajos porcentajes al momento en que el motor haya efectuado completamente unas cuantas vueltas y, si así lo desea, el mismo personal podía cambiar el giro, desde giro hacia la derecha en giro total hacia la izquierda en una par de segundos, mediante el sólo giro de la rueda hacia el extremo opuesto . Esto realizará un trabajo de conmutación sobre las válvulas .

Analícemos lo anterior en función del ejemplo que hemos traído a colación: la válvula superior estaba abierta, el vapor ingresa, el pistón es empujado hacia abajo, el eje gira, la válvula inferior permite que el vapor que proviene desde abajo del pistón fluya dentro del tubo “compound” (o de descarga). Si no conmutamos el mecanismo, conmutaremos la válvula : la válvula superior se conectará súbitamente a la descarga, de tal modo que el vapor fresco dentro del pistón detendrá el empuje hacia abajo sobre el pistón inmediatamente, y se dirigirá a través de la válvula superior hacia el interior del mismo tubo de descarga . Al mismo tiempo, la válvula inferior, conectada al tubo de descarga, se cierra y abre el paso de entrada al vapor fresco, de tal manera que este mismo vapor fresco ingresa al espacio que se halla por debajo del pistón, y trata de mover al pistón hacia arriba, mientras que éste se halla todavía, en movimiento hacia abajo. Justo sería indicar que este procedimiento expone a todo el equipamiento a un tremendo esfuerzo , ya que la fuera sobre el área de empuje del cilindro es sumamente alta en su valor, y tanto los vástagos como los cigüeñales se hallan así bajo esfuerzos mecánicos de torsión, deteniendo el movimiento ascendente mediante un nuevo empuje , de tal manera que hace cambiar la

dirección de giro de los ejes de derecha a izquierda en la dirección contraria, esto es, izquierda a derecha .

Cabría preguntarse qué es lo que le ocurre al vapor de descarga, esto sería, el que proviene del cilindro . En los motores de cilindro único, est vapor se dirige hacia el condensador, o se ventea por la chimenea, o como era el caso del RMS “**Titanic**”, el mencionado vapor ingresaba a otra tubería, debido a que en el barco de los sueños este elemento gaseoso era utilizado tres veces en tres diferentes cilindros, est es, de tamaños distintos . A causa que el gas (en este caso, el vapor) pierde **presión** en el primer cilindro, teniendo la misma **fuerza** sobre el pistón del segundo cilindro, se deberá aumentar la superficie del mismo , en función de soportar el mismo esfuerzo .De tal modo que se efectuará una traslación desde el tubo de descarga del primer cilindro, llamado de **alta presión**, hacia el segundo, llamado también de **presión intermedia** (adonde el vapor habrá de ingresar) y la descarga de éste irá a desembocar en un tubo de descarga hacia el tercer cilindro, denominado **cilindro de baja presión** .Todos los cilindros trabajaban de la misma manera teniendo diferentes cigüeñales , de modo de efectuar la transmisión de la fuerza ejercida sobre los cilindros hacia cada eje de cigüeñal , de manera pareja y manejable .

Si ocurriera que el segundo cilindro fuera más grande que el primero, el tercero debería ser más grande que el segundo . En cierto modo, esto era lo que sucedía en la disposición de los cilindros del “Titanic”, ya que se necesitaba una superficie más grande de pistón, para lo que los constructores de la maquinaria debieron dividir el tercer cilindro en dos cilindros, de tal modo que se tenía un esquema constituido por un cilindro de alta presión, uno de presión intermedia y dos de baja presión: en total, cuatro (4) cilindros de triple expansión . ¿Y por qué de **triple expansión**? . Muy simple : el vapor se utilizaba tres (3) veces, o lo que, observando lo comentado, se expandía tres veces en los diferentes cilindros .

Y sin embargo, el proceso no terminaría aquí . En el caso del vapor, a éste se le podría haber aplicado el mote de “limón gaseoso” : se le exprime hasta sacarle la última gota....En la maquinaria del buque, el vapor se habría de expandir a un valor de presión **bajo**, esto es, a su ingreso a la **turbina** . Aquí ocurrirá un fenómeno especial : el vapor se expandirá más,

ya que, estando a una temperatura todavía más alta, necesitará más espacio del que necesita comúnmente, por lo cuál cae levemente por debajo de la presión de cero (0) bar, esto es, 0 Kgs/cm², lo que se llama “**contrapresión**”. Lo que a su vez, producirá otro efecto adicional : el vapor aspira otro vapor, como ocurre en el caso del pistón que hemos visto: la alta presión por encima del pistón empuja hacia abajo (mediante su expansión), mientras que la presión opuesta ejercida por el vapor tira ese mismo pistón hacia arriba .

De todos modos, en el caso del accionamiento de una turbina, se debe hacer la salvedad que este equipo se mueve de una manera diferente : el vapor ingresará a la turbina, al tiempo que una tobera enfoca al vapor en dirección hacia las hélices de la misma, las que poseen un número suficientemente alto de pequeñas aletas . Es por ello que el vapor fluye alrededor de estas aletas, de modo que las arrastra y empuja hacia un costado, lo mismo que acontece con un molino de viento, con lo que se hace girar el eje de la misma.

Por lo cuál, animado de una muy baja velocidad y temperatura, y una presión que se podría establecer dentro del rango de (- 0,5) a (- 1) bar (es decir, en un rango que oscilaría dentro de los (- 0,51) a (-1,02) Kgs/cm², el vapor ingresa al condensador . Recordemos muy simplemente que la **condensaciones** un fenómeno de visualización continua en todos los ámbitos y que consiste en la transformación en líquido por parte de un gas, hallándose éste último a mucha más temperatura que la superficie que toca .Este condensador es un recipiente que posee una gran cantidad de tubos en su interior, semejante a una caldera, pero sin humo, sino con agua marina fluyendo, de manera que el vapor se convierta, una vez bajada su temperatura, en agua , que merced a la acción de una bomba, alimentará las calderas . Generalmente este tipo de bombas era alimentada (esto es, su giro) por medio del eje principal del motor, con lo que generalmente trabajaban si el motor estaba en funcionamiento, lo que era un procedimiento acertado, ya que si así no fuera, se dañarían el condensador mismo y sus sellos herméticos .

Como no todo el vapor puede ser condensado, debido a que una determinada cantidad de vapor escapará hacia el aire externo a través de los sellos, ajustes y cojinetes, y en ocasiones por las válvulas, se debió insertar (o si se quiere , bombear) agua fresca dentro del interior de la

180

caldera ; en este caso, se montó una bomba de alimentación de agua especial, la cuál trasladaba agua a través de las unidades de precalentamiento de agua hacia el interior de las calderas, generalmente pasando previamente por un sistema de tratamiento (de agua) de manera de remover el limo y las sales que a menudo se hallan presentes en el agua fresca (esto es, carbonato ácido de calcio y de sodio). De manera que se podían hallar dos (2) bombas básicas en el “Titanic” : la primera era la llamada **bomba de marcha principal**, conducida por el eje del cigüeñal, perteneciente éste a los motores recíprocos y la segunda, la **bomba de alimentación de agua fresca** .

Obviamente, los distintos fenómenos intervinientes, fases térmicas, etc., son mucho más complicados y se encontrarían dentro de la parte estrictamente ingenieril. Pero así y todo espero les haya quedado un panorama un poco más claro sobre la composición del sistema de propulsión del malogrado barco de los sueños y de su funcionamiento .

A continuación, veamos otro aspecto técnico/humano referente al RMS “Titanic” .

La Plata, Pcia. de Buenos Aires
10 de Abril de 2004.-

CAPÍTULO IV

UN PEQUEÑO ANÁLISIS SOBRE LA PELÍCULA “TITANIC” (1996), DE JAMES CAMERON

*“Yo pinto las cosas no como las veo
sino como las pienso” .*

**Pablo Picasso, pintor español .
(1881 - 1973)**

*“No sé que opina el mundo de mí,
pero yo me siento como un niño
que juega en la orilla del mar
y se divierte descubriendo,
de vez en cuando,
un hermoso guijarro
o un extraño caracol,
mientras el gran océano de la verdad
se extiende allí delante,
todo él por descubrir.”*

**Isaac Newton, físico y matemático inglés
(1642 – 1727)**

No soy crítico de cine, ni mucho menos cronista de cine, o crítico de cualquier actividad humana, no porque no tenga mis puntos de crítica sobre determinadas disciplinas, sino porque estoy convencido que para poder ejercer semejante tarea se debe poseer un acabado conocimiento de varios temas y/o asignaturas, las cuáles exigen una gran preparación y estudio, y en el caso del cine, es algo que yo no poseo. Sin embargo, en el caso de la película que lleva por título este Capítulo, me parece ya no un ejercicio o una distracción, sino un **deber** realizar un somero, si se quiere un simple análisis de distintos puntos que presenta el film de James Cameron, del año 1996, más por el hecho que relataré a continuación y que es, en definitiva, lo que traté de (humildemente y con mis obvias limitaciones....) de concretar un (casi así lo llamaría yo) pequeño estudio sobre ciertos eventos desarrollados a lo largo de la película y sus paralelos y/o perpendiculares con la historia real referente al barco de los sueños, el RMS "Titanic", una de las joyas más preciadas que la White Star Line supo poseer entre sus pertenencias .

Aunque hace poco se cumplió un (1) año de la terminación de mi primer libro (esto es, el día **25** de **Diciembre** de **2001**), el cuál trata de la historia de los barcos y que enfoca el tema del "Titanic", no he podido conseguir que el mismo se edite, esto es, que se publique : no porque yo no lo haya intentado en repetidas ocasiones sino porque un libro de estas características es un reto para muchos editores..... y de los que he contactado, no están dispuestos a correr el riesgo . Sin embargo, no pierdo las esperanzas. Quizás, si Dios quiere, algún díaDios dirá .Y si han leído el pequeño prólogo de este segundo trabajo, verán que éste se ha hecho un poco a los saltos, ya sea en tiempo y en obra : los motivos son muchos y variados, entre ellos, el de no poder disponer del scanner (fallas) , problemas con la impresora, una repentina y duradera falta de línea telefónica y por consiguiente, la carencia de la biblioteca mundial, es decir, Internet . No obstante, no he dejado de tener en mente la continuación de este segundo trabajo .

Y lo anterior viene de la mano con que, en la semana que transcurre desde el día 15 de Diciembre del 2002 hasta el 22 del mismo mes y año (qué memoria...) , tuve dos (2) oportunidades en las que volví a ver nuevamente la película de Cameron, por la televisión, en un canal de cable . Sigo repitiendo un concepto que , ya a estas alturas, parecerá bastante tonto , pero no menos real : no deja de emocionarme ni de hacerme pensar ni de continuar buscando en la historia del gran buque . Es así, que ya he visto dicho film, en su total extensión, treinta y cuatro (34) veces, de manera completa .

Tal es así, que algo explotó en mí, muy parecido a ciertas pasadas ocasiones, en las que algo dentro mío también se resistía . Y como "eso" tenía que salir hacia fuera, de alguna manera, fui tratando de abrir mi mente y todos mis sentidos para saber de qué se trataba exactamente.

Como ciertas respuestas aparecen por sí solas, sin pedir las y sin buscarlas, me fijé, casi por casualidad, dos días después del Domingo 22, en un libro que se hallaba semioculto en uno de los estantes de mi biblioteca y que lleva por nombre “**LA ÚLTIMA NOCHE DEL TITANIC**”. En realidad, el nombre del libro es, en idioma inglés, “**A NIGHT TO REMEMBER**”, lo que traducido sería “**UNA NOCHE PARA RECORDAR**”: en definitiva, un libro escrito por el Sr. **Walter Lord**, y que fuera uno de los elementos que más utilicé al momento del estudio sobre el hundimiento del barco de los sueños. Eso, tomarlo y leerlo nuevamente, fue todo uno . Tardé un par de horas, repartidas entre dos noches . Y aunque se me pasó por la cabeza abandonar su lectura por ya conocido , visto y leído, no hubo caso : no lo dejé en su sitio hasta que lo terminé, bien releído .

A partir de ello, entendí lo que tenía que hacer, aunque ya haya estado en mi mente y en mis propósitos, pero que no podía llegar a entender exactamente el **CÓMO** : muchas veces uno tiene idea de cómo proceder de acuerdo a lograr dar una visión de ciertos temas, pero no acierta a elegir el modo . Y basta una pequeña guía para largarse a realizar semejante tarea: así estamos y bueno, ...¡¡¡piú avanti!!!.



Foto N° 63 : James Cameron, director de “Titanic” (1996) , galardonada con once premios Oscar, de la Academia de Hollywood .-

Cameron es un director de cine polifacético y de excelente nivel en cuanto a sus producciones fílmicas, algo en lo que coinciden muchos críticos de cine. Ahora bien, uno de los errores en que se cae muchas veces al hablar de la película “Titanic” es la de fecharla como de **realización** en el año **1997**. Eso es incorrecto . Recordemos las palabras iniciales del relato que la “abuela” Rose De Witt Bukater , una vez que le preguntan si está lista para volver al “Titanic”, en las que dice : “*It’s been eighty four years and I can still smell the fresh paint ...*”, lo que traducido desde el idioma inglés significa: “*Han sido ochenta y cuatro años y todavía puedo oler la pintura fresca...*”. Recordemos que el buque se hunde entre las noches del **14 de Abril de**

1912 y la madrugada del día siguiente (**15 de Abril**), con lo que, sumando , tenemos : **1912** más **84** se tiene **1996**. Además, un detalle más prosaico : me dá que pensar que Cameron se haya equivocado en el año de realización: lo que puede ser es que sea **1997** el año de **edición**. En fin, la película fue realizada durante el año **1996** y **estrenada** a lo largo del año **1997**, en muchos países del planeta, siendo sus actores principales Leonardo Di Caprio (“Jack Dawson”), Kate Winslet (“Rose De Witt Bukater”), Gloria Stuart (“La vieja Rose”), Billy Zane (“Caledonian Hockley”), Kate Bates (“Molly Brown”), David Warner (“Mr. Lovejoy”), etc y otros tantos actores que podríamos catalogar (mal catalogados) como “**secundarios**”, pero que son valiosos, muy valiosos, casi insustituibles, capaces, poseedores de reales cualidades actorales , ubicados en el papel justo que debían cumplir .

Como cualquiera podrá advertirlo, sin ser un gran cinéfilo, la producción del film fue, para calificarlo de una manera “suave”, monumental : desde la cantidad de equipos involucrados en la filmación de las profundidades en las que reposa el orgulloso casco del RMS “Titanic”(los mini-submarinos rusos “Mir”, las cámaras de filmación bajo superficie, el personal técnico necesario como para realizar semejante tarea, los robots empleados en distintas secuencias, el buque de investigación oceánica “Admiral Keldish”, etc) pasando por la construcción de un buque de características casi similares (esto es, en dimensiones) al hundido, que fuera utilizado en distintos estadios de la filmación junto a otro buque construido a escala , junto a la reconstrucción de época (carruajes, vestidos, mobiliarios, utensilios, peinados, etc.) hasta la música ejecutada en aquellos días, , que comprende piezas del repertorio clásico como ser valeses, música de sobremesa, etc. y piezas populares bailables (aunque muchos, erróneamente, indiquen que se utilizaron variaciones de un mismo tema, esto es, el tema cantado por Celine Dion, “My Heart Go On”, en español “MI Corazón Seguirá”) todo lo anterior acompañado de un excelente manejo, en conjunto, de imágenes y música de fondo, algunas veces instrumental y otras, cantada al uso coral.

Lo anterior está directamente ligado (en definitiva, todo está entrelazado) al desarrollo de la historia principal del film, que presenta exactitudes como así



Foto N° 64



Foto N° 65



Foto N° 66

Fotos N° 64 , 65 y 66 : En estas fotografías, se puede apreciar el buque de similares características (tamaño) que fuera construido a propósito de la realización de la película “Titanic” de 1996 .-

también inexactitudes (siempre respecto de la mayor aproximación verídica sobre sucesos relacionados con el “Titanic”, las que trataremos de ir descubriendo a lo largo de este pequeño análisis. Muchas personas me han hecho el comentario de ser esta película “muy larga, de mucha duración”: lo que realmente es sorprendente que haya durado tan poco, en función de una cantidad de hechos históricos sobre los cuáles Cameron no se explaya, o por lo menos no detalla .Es más : creo que, en función de los hechos y situaciones que se describen a lo largo del film, a sus desarrollos le faltaron algunos minutos....pero así y todo el resultado es bueno, muy bueno, a mi humilde criterio .Ya sé que se me podrá objetar que una película que dura tres (3) horas y veinte (20) minutos no es, precisamente, un “corto – metraje”

Entonces ...¿por dónde comenzaríamos este pequeño análisis? . ¿Por lo que le falta al film, por lo que tiene o por lo que le sobra?. Obviamente, todo lo anterior visto desde el punto de vista de un neófito en la materia, pero no tan ignorante como pudiera suponerse.....Me parecería un buen criterio ir recorriendo la película, intercalando comentarios anexos, descubrir lo que Cameron no relató y ver en qué (posiblemente...) se haya excedido .

La imagen con la que abre el film, es decir, la primera de las imágenes es sumamente gráfica, no sólo por la parte visual, sino por lo que la misma imagen deja trascender e implicar : la superficie del mar en oscilaciones, lo

que, sabiendo la historia del buque, dice todo por sí misma . Y en el caso que no la supiera, teniendo una determinada edad, los conocimientos y voces ancestrales que retumban, de una manera más o menos fuerte (dependiendo de las personas....) : lo ignoto, lo desconocido, lo peligroso, lo eterno: esto es, el **MAR**.-

Unido a este cuadro, la inigualable voz de **Enya** , expresión vocal manifiesta de la imagen y de una rara hermosura vocal, que en más de una ocasión, habiendo visto yo la película en numerosas oportunidades, ha hecho que la piel y los pelos de quién esto escribe, se levanten sin poder dominarlos a ambos. Es que a mi entender, Cameron “**trabaja**” continuamente combinando efectos musicales e imágenes, buscando dar un mensaje no sólo de carácter visual/auditivo, sino también accionar sobre el sentido de vida de los seres humanos, tomando en base la movilidad de las emociones desatadas a partir de la tragedia en sí misma, potenciándolas mediante el uso de tales instrumentos .

Y una vez terminado este cuadro, a continuación, imágenes construídas en recuerdo a la partida del buque, con las personas en cubierta saludando a los seres que hubieron de concurrir a despedirlas, del día 10 de Abril de 1912, en el puerto inglés de Southampton, con un fotógrafo filmando el histórico evento, accionando su máquina filmadora a manivela, mientras se observa una imagen del barco y de los grupos de personas : aquellas que se quedan y aquellas que se van....

Pero Cameron realiza esta parte del film en un color amarronado, llamado “**sepia**” Y Ud. pensará : ¿qué tiene que ver este color?.

O bien: ¿qué habrá querido decir el director de esta película? .

Hagamos el comentario que la sepia es una materia colorante de tonalidad parda – rojiza- oscura, que se obtiene (u obtenía ...) del molusco del mismo nombre, de la clase de los cefalópodos, que se utiliza en los tipos de pintura a la aguada .

Ahora bien, aunque la técnica moderna referente a las impresiones fotográficas hace rato que las dejó de utilizar, en ese lejano año de 1912 , muchas de las fotos e incluso films , eran retocados con este tipo de tintura, de modo de resaltar ciertos detalles; pero asimismo, con el correr del tiempo, las mismas fotos o films (en base a una todavía falta de mejoras en lo que concierne a calidad de los materiales, tinturas, efectos, etc.) se **decoloraban**, tomando, justamente, esta coloración. Con lo que Cameron nos indica : el paso del tiempo en la vida y en las obras de los humanos, como así también, una clara referencia a la época .



Foto N° 67 :
En esta
fotografía,
extraída de la
película de
Cameron,
vemos a Rose y
a su madre,
observando el
inmenso
“Titanic” .-

Creo necesario indicar, en el caso de alguien que no se encuentre muy al tanto del film, o por lo menos , que lo observó sin mayor interés, que James Cameron pensó **TODOS LOS DETALLES** y **EN TODOS LOS DETALLES** : además, no le quedaba otra alternativa . ¿Por qué no le quedaba **OTRA ALTERNATIVA?** . Respuesta: porque el director invirtió una extraordinaria suma de dinero (casi podríamos decir sus ahorros....) , porque a medida que el film iba tomando cuerpo se dio cuenta que no estaba haciendo una película más y también, porque el tema lo ameritaba . Recordemos que la película costó unos cien (100) millones de dólares americanos, y si no me equivoco, hasta ese momento era el film más caro de la historia del cine . Con lo anteriormente expuesto, sé positivamente bien que mi pequeño análisis podrá ser detallista y hasta tediosopero ¿cómo podría hacerlo de otra manera, tomando en cuenta que la misma realización de este hombre es detallista al extremo? .

Sigamos . Cameron, continuando, nos brinda una pequeña lección de parafernalia tecnológica moderna, con sus usos y aplicaciones, obvia y especialmente, en lo que toca al aspecto de las investigaciones submarinas, en este caso, direccionadas al descubrimiento y exploración del sitio del hundimiento y del barco en sí mismo . Para ello, utiliza los artefactos provistos por los rusos, los mini-submarinos “Mir” y el buque de exploración oceanográfica “Admiral Keldish”, de los más moderno y provisto en lo que a este aspecto se refiere. No es que los filmó cuando éstos estaban en alguna investigación submarina , sino que las escenas en las que intervienen estos diseños son parte del film (o si se quiere, parte de la inversión monetaria realizada en función de la película) , tanto en la toma de imágenes del sitio y del buque de la WSL : como para corroborar este detalle, al momento del fin de la obra de Cameron, cuando se pasan los integrantes de los distintos staffs , se puede observar todo un extenso párrafo destinado a las tripulaciones y equipos provistos por parte rusa, en el cuál se puede notar los nombres del barco “Keldish” y de los mini submarinos “Mir” .

De todos modos, las imágenes son sugerentes y emotivas al mismo tiempo. No podría, a mi criterio, ser de otra manera, teniendo en cuenta la sucesión de comparaciones entre lo “moderno” y lo “antiguo”, indicadas en varias imágenes de los primeros tramos de la investigación (en el film) submarina: el equipamiento compuesto por los mini-submarinos, las filmadoras y cámaras fotográficas de alta profundidad, las que son capaces de resistir increíbles presiones, el mini – robot que se utiliza para ingresar al interior mismo del barco de los sueños y su contraste con los restos del naufragio, los que (teniendo una mínima sensibilidad) más allá de dar una idea del desastre y sus consecuencias en las vidas humanas, reflejan el transcurrir de aquellos que los mismos humanos no podemos detener: el tiempo y su paso.



Foto N° 68 : Observamos al mini-submarino “Mir” durante una exploración al RMS “Titanic” .-



Foto N° 69 : En esta fotografía, se puede apreciar el momento en que el “Mir” es bajado al agua, para dirigirse al sitio del hundimiento .-

Asimismo, la música “espectral” consistente en unos toques al piano, al momento en que la cámara panea el piano, una melodía de “búsqueda de objetos” muy semejante al “tic – tac” de un reloj, el pez que se desliza indiferente a todo lo que lo rodea (“estos intrusos humanos en mi casita de metal...”), los anteojos, botines y la cara de la muñeca semi enterrada en el fondo del océano, al mismo tiempo que Lovett y su ayudante van emprendiendo la búsqueda de “algo” que los guíe hacia su objetivo (el collar con la piedra que perteneciera a Luis XVI), se complementan y contradicen continuamente, en una danza atemporal (pero de sonidos actuales.....) en la que el barco de los sueños es, al mismo tiempo, el

invitado de lujo y el paria destruido por la acción del Océano Atlántico, después y a lo largo de tantos años .

Una palabra respecto de las presiones que se soportan “allí abajo”. Pareciera mentira que el agua ejerce tanta presión, o si se quiere fuerza, sobre un cuerpo. Sin embargo, físicamente, es así . Una simple comprobación nos lo dá la fórmula :

$$P = \gamma \cdot h$$

donde son :

P : presión del agua (en Kgs/m²)

γ : densidad del agua (en Kgs/m³)

h : altura, o mejor expresado, profundidad (en mts)

Si tomamos en cuenta que la profundidad **h** a la que están sumergidos los restos del “Titanic” se calcula en unos **4800** mts. desde la superficie del mar y que la densidad del mar ronda los **1000** Kgs por m³. (debe ser un poco mayor, ya que tiene sales en disolución, pero como dato se puede tomar el anterior) , por una simple cuenta tenemos que los equipos que se sumergen a dicha profundidad soportan la friolera de

$$P = 4800000 \text{ Kgs/m}^2$$

Si quisiéramos ver esto en función del cm², tenemos que es :

$$P = 480 \text{ Kgs/cm}^2$$

Lo que significa que sobre cada cuadrado de un (1) cm de lado la presión ejercida es de casi media tonelada, es decir, casi 500 Kgs. ¿Mucho, no? . Pero no es mentira : es una realidad física. En base a este problema que tiene en cuenta la presión, se debieron calcular los equipos submarinos que se internarían a tanta profundidad: por ello se utilizó un metal especial denominado **titanio**. Por ello, el que vea (o vuelva a ver....) la película de Cameron, que no se sorprenda tanto (o se ría, vaya a saber uno...) cuando escuche de boca de Lovett la frase que dice : *“Estas vidrios tienen un espesor de veintitrés centímetros: si se llegaran a romper sería “sayonara” en dos micro segundos.....”*. En definitiva, los humanos que estuvieran a bordo de uno de estos mini submarinos y se encontraran en una situación de rotura de alguno de estos elementos vítreos, ni se darían cuenta de haber muerto Es interesante tener en cuenta, o por lo menos darme una oportunidad en que mi visión de ciertas cosas sea compatible con otras maneras de pensar: por el sólo hecho de que me interesa este tema .

De acuerdo a lo anterior, voy interpretando que la película de James Cameron es una obra en la que los **claro/oscuros** están constantemente presentes, actuantes y resultantes, ya sea aquellos que tienen que ver con las partes humanas y materiales: trataremos de que no se nos pasen y dar así un concepto de lo que son dichos claro/oscuros y hacia dónde apuntan .

Otra de las continuas contradicciones entre lo caduco y lo perenne está dado en el hecho escénico del ascenso (y su posterior apertura) de la caja fuerte, el objeto más anhelado en ese tramo de la “investigación del interior del buque”. Aquí visualizamos la durabilidad de la caja de acero contra los restos de barros rojos que se van desprendiendo de su interior . Pero un objeto, el **menos esperado**, es el que acaparará la total atención de una buena parte de los especialistas en restauraciones a bordo del “Admiral Keldish”: el viejo cuaderno en el cuál se halla el retrato (el “dibujo”) de una joven Rose De Witt Bukater; es así que Cameron también brinda un merecido homenaje a aquellos especialistas, hombres y mujeres, que con sus esforzados trabajos permiten que buena parte de las obras de otras personas vuelvan a la luz . Y este objeto es el que, televisión mediante, concitará la atención de la centenaria Rose, objeto que la retrotraerá a su pasado, con lo que podemos ver una continúa ida y vuelta desde el pasado hacia el presente y viceversa, cosa que es totalmente lógica : Cameron debe fundamentar el guión del libro, esto es, la historia que quiere narrar y así es la manera de hacerlo.

Una de las cosas que mucha gente no percibe, es una pregunta que flota continua e imperceptiblemente en el aire, pero que justamente esa gente no alcanza a formular, ya sea porque están viendo el film, siguiendo su desarrollo pero no evaluando lo que la película quiere significar, pregunta que siempre fue muy simple y que consiste en : “*¿Realmente ocurrió esto del Titanic?*” . Y bueno, como todos nosotros no podemos (teóricamente, todavía.....) viajar en el tiempo, es necesario recurrir a las fuentes de la época . Eso fue, exactamente, lo que Cameron hizo: entrevistó a varios sobrevivientes de la tragedia (todavía vivos en el año 1996), leyó mucho, se interesó por los detalles, etc.

Volvamos al film . Una vez transcurrido el viaje de la anciana Rose hasta el buque “Keldish”, recibida por Lovett y demás miembros de la tripulación, descargados sus baúles y sus otras cosas, la mujer realiza algo que, al momento del inicio de la obra no pareciera tener ninguna importancia, pero que, en virtud de otra escena, al final de la misma tomará todo su sentido : coloca fotografías sobre el estante de una parador de su dormitorio. La anciana colocará varias fotos, aunque un paneo general mostrará **sólo** en detalle aquellas en las que se halla acompañada, aunque se adivinanotras.

Los detalles de la vuelta al pasado de un alma atormentada (aunque su tormento de amor haya sido ocultado por décadas....) toman cuerpo cuando la emoción se transluce en sus expresiones faciales, sus ojos miran más allá del tiempo y la distancia, sus temblorosas manos toman entre sus cansados dedos los pequeños grandes objetos que aunque banales, son parte de la esencia de cualquier ser humano : un prendedor, una trabajada hebilla con una piedra verde en su formato metálico, un espejo de mano en el cuál la imagen reflejada ha cambiado “ *a bit...* ” , “ *un poquito...* ”.



Foto N° 70 : La anciana Rose, tocando nuevamente sus queridos objetos .-

Una vez que comienza, ya en la sala de video del buque de investigación, a



Foto N° 71 : Gloria Stuart, en el papel de la anciana Rose De Witt Bukater , para el film “Titanic”, de James Cameron .-

relatar sus experiencias a bordo del RMS “Titanic”, podemos advertir algo : que el relato de Rose no concita una excesiva atención, salvo en el caso de aquellos directamente interesados, como ser su nieta Lizzy, Lovett y sus ayudantes y algún otro miembro de la tripulación .

Es de constancia histórica, y así lo atestiguan las fotos y primitivas filmaciones que se tomaron ese día miércoles 10 de Abril de 1912, al mediodía, hora de la partida del “Titanic” hacia su viaje inaugural sin retor-

/--no, que una gran cantidad de personas se habían reunido en los muelles del puerto de Southampton (Inglaterra) para despedir a los que se hallaban a bordo del mismo. Pues bien, Cameron hace contrastar todo el bullicio de la partida del buque con una “tensa calma” dentro de un bar de las inmediaciones del puerto . Pero, al mismo tiempo que filma desde el interior del mismo, dirigiendo la cámara hacia la ventana, es decir, casi desde la posición que ocupa el protagonista masculino, Jack Dawson, se ven dos hombres caminando hacia la izquierda y derecha de la pantalla, con el barco de los sueños de fondo y de fondo, el sonar de una sirena de barco. Pues bien, Uds se preguntarán : “¿ *Qué tendrá esto de interesante?*”. Lo siguiente : cuando yo expreso que Cameron estudió y se preparó para este su gran trabajo, no exagero ni miento, ya que la imagen de los dos hombres que caminan por fuera de la taberna en la que se halla Jack, debe estar (con muy altas posibilidades.....esa es mi opinión....) tomada de un pequeño film documental que muestra al “Titanic” desde el lado de babor (izquierda del buque) por la zona de proa, unos días antes del día de la partida del barco de los sueños, cuando se había estacionado en la rada del puerto perteneciente a la White Star Line . Interesante : con sutiles cuadros Cameron vá amalgamando ayer y hoy, en la reconstrucción de un hecho histórico

Una vez ganada la partida que le permite la obtención de los pasajes para él y para su compañero Fabrizio, los que les permitirán abordar el barco que los llevará hacia América, ambos emprenderán una alocada carrera hacia el navío, ya que sólo le quedan cinco minutos para subir al mismo, mientras una “endiablada” danza irlandesa corona este frenético movimiento de los dos amigos en su desplazamiento por el muelle .



Foto N° 72 : Jack Dawson, jugándose su destino en una partida de póker .-

Luego de saltar (mediante el permiso del Oficial **Moody**) el extremo de la escala que los separa de la puerta de acceso al buque (un detalle: comparemos la entrada de las personas de 1ra clase, las cuáles ingresaban al buque en lo que se podría decir “en altura”, con la entrada de las personas de la 3ra clase, que lo hacían “por debajo”) entran corriendo al barco pasando al lado de un marinero de aspecto rudo, que ladea su cabeza para

para observarlos : Pues bien, este Cabo, marinero de la White Star Line, de nombre **George Thomas Rowe** habría de tener también su propio papel protagónico, pero a bordo del buque mismo y a lo largo de la noche del hundimiento .

En el caso del film, Cameron lo coloca en otras dos situaciones, una de ellas ficticia y otra totalmente real, mientras que omite una tercera, también verídica, a saber :

1) Rowe es el integrante de la tripulación que corre, junto a otros miembros de la tripulación, hacia el sector de popa, al momento de escuchar los desesperados gritos de la joven Rose, al momento de



Foto N° 73 :
Dramático momento del film de Cameron, en el cuál la joven Rose está a punto de saltar del buque, ante la mirada de Jack Dawson .-

resbalar por los raíles de la baranda de popa, ayudada a elevarse por Jack .Al llegar, Rowe observa una escena más parecida a un intento de violación que a un afortunado salvataje : la larga pollera de Rose por encima de sus rodillas, las medias que cubren sus hermosas piernas al descubierto y un sorprendido Jack que mira atónito al marinero sin esperar ser comprendido, ambos jóvenes tirados sobre la cubiertaRowe, sin ponerse a averiguar qué era lo que en realidad había sucedido, le dice a Jack, en voz firme que no admite discusiones : “*¡ Stay where you are and don’t move an inch ¡*” . (“*¡ Quédate donde estás y no te muevas una pulgada ¡*”) .



Foto N° 74 : Momento en el que Jack es detenido, luego de haberle salvado la vida a Rose .-

(2) Una de las **reales** situaciones en las que Rowe es llamado a intervenir, es aquél momento en que, cumpliendo órdenes, comienza a lanzar los cohetes y bengalas de pedido de auxilio, ante la segura muerte del gigante de la WSL.

(3) La tercera situación **real** en la que también tuvo participación este hombre, es aquella en la que le indica al capitán Edward Smith que la luz que se avistaba desde la cubierta del RMS “Titanic” era un barco que los podía socorrer, mientras que éste niega que así sea, indicándole a Rowe que lo que estaban observando era ni más ni menos que un planeta (para más datos, remitirse al primer trabajo de investigación) . Hay algunos otros hechos que iremos viendo, los que Cameron no relata, hechos y situaciones de verificable realidad histórica .

Ahora bien, debo reconocer que me he adelantado un poco, así que volvamos atrás .Una vez que Jack y Fabrizio se ubican en su camarote de 3ra clase, ante la sorprendida mirada de los compañeros de los otros dos suecos (que perdieron la partida de póker en la taberna) , vamos a presenciar la escena de la partida del barco, vibrante por cierto, con una imagen que me ha hecho decir varias veces al presenciarla : “**¡¡¡Vamos la turbina!!!**”: la que corresponde al inicio del giro de las tres hélices, gigantes dormidos que esperaban el movimiento que les diera vida. Toado por los remolcadores, el gigante de la WSL se vá deslizando majestuosamente, sin prisa ni pausa, hacia la desembocadura del río.

Pues bien: Cameron no incluye una escena de constancia histórica : el casi choque contra el crucero americano “New York”, hecho que casi hace terminar el viaje allí mismo (Ver “Primer, único y último viaje del RMS Titanic”, del primer trabajo de investigación) y que fuera evitado por poco, muy poco .



Foto N° 75 : Instante histórico en el que se puede apreciar el momento en que casi se produce la colisión entre el RMS “Titanic” y el crucero americano “New York”, minutos después de la partida del primero en su viaje inaugural .-

En el film, al pasar al lado de un velero con dos tripulantes, el oleaje que genera el “Titanic” hace oscilar levemente al mismo, haciendo el comentario que se trató en realidad de un pequeño barco pesquero francés desde el cuál se saludó el paso del gigante, respondiendo éste último con un sonar de sirenas. Pero la imagen de la película es contrastante por sí misma, en lo que se refiere a tamaños y deslizamientos involucrados: un gigante y un enano (si de navíos hablamos), un surcar de las aguas suave e impetuoso al mismo tiempo (“Titanic”) unido a un mecerse por la acción de ese deslizamiento (el otro barco) .

En su próxima parada, esto es, el puerto francés de Cherburgo, sobre el Canal de la Mancha, el RMS “Titanic”, iluminado a “giorno” habría de realizar una pequeña parada (pequeña en función del tiempo) a los fines de cargar pasajeros y correspondencia: en la película se hace alusión a ello, indicando que allí sube Margaret Brown (“Molly Brown”) , descrita por la madre de la joven Rose como “new money” (“dinero nuevo”) , para una vez levadas anclas, el buque emprendería el camino hacia el puerto irlandés de Queenstown (hoy Cobh) , en el que también habría de cargar y descargar pasajeros como así también correspondencia .Es lógico que Cameron sólo cite, a través del relato de la anciana Rose, esos acontecimientos históricos y no despliegue todo su set de filmación como para recrearlos, ya que, en sí mismos importantes en lo que atañe a la historicidad del viaje del barco, no habrían de proporcionar más que simples alusiones y no cuadros fílmicos relevantes. Así se entiende que el director haya querido mantener ese estado de cosas en las que la travesía de buque parecía ser un viaje de placer más para la primera clase, mientras que para la 2da y 3ra, un pasaje a una vida con más oportunidades . Puesto que se hubiera querido poner un poco más de suspenso y dramatismo, también debería haber incluido la (de constancia histórica) recreación del abandono del barco por parte de uno de los integrantes de la tripulación, un marinero, asaltado éste por un violento y desagradable presagio respecto de la suerte del navío de la White Star .

Aunque la tragedia del RMS “Titanic” se produce pasados ya unos años desde el inicio del siglo XX, ciertos parámetros de la mentalidad de las clases pudientes y no pudientes de la segunda mitad del siglo XIX todavía no se habían, ni por asomo, modificado. Pero además, tengamos en cuenta que una gran cantidad de personas, desde esa segunda mitad del siglo XIX, formaba parte integrante de lo que se conocería como la “burguesía” : lo que sería un equivalente aproximado de las clases medias que se desarrollarían en muchos países de Europa (y sus correlatos con las de América) . Esta clase, la tan despectivamente llamada “burguesía” por parte de ciertos regímenes de tipo autoritario , era, en cierto modo, el motor de las economías de cada país, como así también, la formadora de opinión de aquellos días, la que diseñaba la ropa, los hábitos sociales, la poseedora de la cultura y de las otras diferentes expresiones de la naturaleza humana

(pintura, escultura, arquitectura, música, etc.) ; en definitiva, su fortaleza como clase y como parámetro comparativo de una increíble cantidad de seres humanos era, como mínimo, extraordinaria . Cameron, a través de ciertos detalles en el film, nos vá dando pinceladas de la 1ra clase, de su mentalidad y comportamiento : nosotros hagamos la observación que muchos de los multimillonarios que abordaron el barco de los sueños en el transcurso de esos días del infortunado mes de Abril de 1912, también provenían de acomodadas familias integrantes de cada burguesía nacional, que, merced a muy buenos negocios e inversiones, habían llegado a formar parte del “clan” de los que tenían en sus manos una importante masa de los mercados y riquezas , ya sea a nivel de cada país como en el orden mundial. Pero también ellos arrastraban consigo una serie de pruritos e imposiciones ligadas a sus propios códigos de clase, algo que en varios diálogos y situaciones del film , Cameron afirma de manera continua .

Ya anteriormente a esos días, una serie de escritores y filósofos había comenzado a hacer mella en esas codificaciones de clase, como manera de oponerse a las sanciones que las distintas comunidades burguesas solían realizar contra aquellos que osaran intentar cambiar, aunque sólo sea un ápice, el estricto orden y conjunto de reglas estrictamente establecido . El caso más generalmente citado es el del Dr. **Sigmund Freud (1856 – 1939)** (autor de obras como “**Introducción al Sicoanálisis**”, “**Sicología colectiva y Análisis del otro Yo**”, “**La Explicación de los Sueños**”), el cuál, a través de sus varias obras dedicadas al estudio del siquismo y sexualidad humanas, había comenzado a levantar el impenetrable velo de las conductas de los seres vivos, como así también sus motivaciones y consecuencias, algo que no agradaba en lo más mínimo a ciertos grupos muy interesados en que este material no estuviera al alcance de los sectores ligados directamente a la producción industrial : en esos días, no se le concedía a la mujer días “pre-parto” , o el ya tradicional “día femenino” o las tan (ahora....) ansiadas “vacaciones” . Hubo, pues, de recorrerse un largo, muy largo camino, hasta llegar a estas cosas que hoy nos parece tan normales. Pero hubo también otras personas que con sus escritos trataban de demostrar lo que, en varias situaciones, ellos denominaban como “el hipócrita comportamiento de la burguesía”. Uno de ellos fue el escritor noruego **Henrik Ibsen (1828 - 1906)**, el cuál, a través de sus libros (“**Casa de Muñecas**”, “**Peer Gynt**”, “**Los Espectros**” y en especial uno, que lo haría muy famoso y renombrado : “**Un Enemigo Público**”) planteaba distintas situaciones en las que tomaban parte activa y/o pasiva (por ejemplo, “**Casa de Muñecas**”) diferentes exponentes, masculinos y femeninos, de la así llamada burguesía .Lo que Ibsen trataba de reflejar en sus obras era la contradicción permanente que existía entre los llamados “pilares” sobre los que se asentaban los fundamentos de la burguesía y los comportamientos humanos que daban al piso con dichos pilares : bien se puede decir que Ibsen hacía un profundo hincapié (o en otras palabras, hundía el cuchillo hasta el hueso....) sobre la lucha permanente e

inclaudicable entre dos diferentes e irreconciliables enemigos, estos son , el ser humano con su libertad y la burguesía, como muro de contención y de destrucción de las más nobles aspiraciones de cualquier persona que no aceptara los límites precisos, impiadosos y perfectamente bien delimitados que en cuanto a pensamiento, comportamiento y actitudes, dicho ser humano debería propender... para así llevar una existencia más o menos tranquila .Con estas pocas palabras,



Foto N° 76 :
Rose, al salir abruptamente del almuerzo, se dirige hacia la cubierta de popa de 1ra clase. Y allí permanece, apoyada en su baranda .-

podremos tener ante nosotros un panorama un poquito más claro como para interpretar con algo más de amplitud el esquema socio/económico de determinados integrantes de las clases a bordo del buque , algo que Cameron transluce a través de distintas situaciones y diálogos. En base a lo anteriormente expuesto, y respecto de los cuadros humanos del film, podemos ver que, desde el vamos, se insinúa una clara y contundente rebeldía en la joven Rose, orientada a enfrentarse contra algunas de las imposiciones de tal orden perfectamente bien establecido , el cuál la consideraba casi como un botín de guerra y/o prenda de cambio para la continuación de una holgada situación económica por parte de Ruth, su madre, algo que hacia la mitad de la película tendrá una más acabada explicación, pero que, a través del relato de la anciana se irá descubriendo. Esto se puede observar en la escena en que, junto a su prometido Caledonian Hockley y su madre, al subir al buque, comenta : ***“Para los demás, era el barco de los sueños. Pero no para mí, que volvía a América encadenada....”***. Idéntica actitud adopta Rose en la mesa en que están reunidos para el almuerzo, ella , Andrews, Brown, Ismay, su madre y Hockley: tanto al prender un cigarrillo como al esparcirle el humo por la cara a su madre (no estaba muy bien visto en aquellos que las jóvenes fumaran.....por lo menos delante de otras personas) como así también al momento de preguntarle a Bruce Ismay si conocía alguna de las teorías del Dr. Freud sobre el tamaño del miembro masculino: se podría decir que lo que hace la joven Rose es desplegar una típica actitud contestataria , quizás algo “naif” o “snob”, pero muestra de que algo no se hallaba del todo bien (o seguro....) dentro de su alma y mente . Y cuando terminada esta escena,

se levanta y se dirige hasta la baranda de la cubierta de popa de 1ra clase, comienza a observar a los que están por debajo de ella (tanto en posición socio/económica como en ubicación física) nota la presencia del joven Jack Dawson : y bueno, el leve descubrimiento mutuo..... Lo que sí, hasta ese momento, no parece tener ningún viso de cambio es la aceptación de ese orden establecido y coherente con las aspiraciones y privilegios de parte de aquellos que viajaban en dicha primera clase: obviamente, quién está bien (en todo orden de la vida...) no quiere, por ningún motivo , sea éste válido o no, bajar su nivel de vida ni siquiera un milímetro, tanto ayer como hoy .Pero el transcurrir de los días haría que buena parte de ese criterio de “raza elegida” tuviera que cambiar, por lo menos, en la superficie .

Cameron, como ya hemos manifestado, hace muchas alusiones a este orden establecido, de modo que se pueda , en cierto modo, entender a posteriori, el drama de los pasajeros de la 3ra clase, al momento del hundimiento del barco de los sueños : los perros (pertenecientes a pasajeros de primera) paseando por la zona de cubierta de popa de 3ra, Hockley mirando a través de la ventana de su cubierta privada mientras se sirve una copa de champagne al mismo tiempo que un mayordomo le pregunta si requiere algo más, el despliegue escénico del lujo imperante en el camarote que habrían de ocupar Rose y su madre junto a la ubicación de pinturas de neto sesgo impresionista (“...*a este cuarto le falta color...*”), la mirada de sirvientes ayudando a la descarga de objetos y demás de los mencionados personajes , etc.

Y cuando menciono contínuos claro/oscuros, me voy dando cuenta que son casi, casi, la estructura sobre la cuál Cameron dá formato a la historia : esto es, la sucesión de contrastes de todo tipo. Por ello, el director resalta el aspecto de la libertad y de las simples satisfacciones de los seres humanos: mientras una joven Rose se halla atareada ordenando sus cuadros (“...*hay color pero no lógica...parece un sueño*”) hoy de valores varias veces millonarios, el séquito de ayudas de cámara ubicando las pertenencias de sus patrones a los largo y ancho de la habitación de 1ra clase, mientras un Cal Hockley saborea una copa de excelente champagne, los personajes de Jack y Fabrizio, a despecho de las rígidas actitudes hacia los “steerages” (así , despectivamente, se conocía a los pasajeros de 3ra clase) , las cuáles indicaban que ese lugar no estaba permitido para ellos (evidentemente Cameron se vuelve a permitir otra licencia, más teniendo en cuenta lo estricto que eran los ingleses en el ordenamiento interno impuesto en sus buques), corren por la cubierta de proa hasta alcanzar su extremo, para sentir el viento y el mar, pudiendo observar el entusiasta juego de los delfines, que guían a su “hermano mayor” (ciertas teorías actuales de los investigadores marinos sugieren que la actitud de los delfines, esto es, de acompañar a un barco durante un cierto tiempo de la travesía, por delante y los costados del mismo, se debe a que los consideran un delfín más, pero un poco más grande....al cuál se le hace, por parte de estos mamíferos, la deferencia de guiarlo....) : el buque .



Foto N° 77: Jack y Fabrizio, admirando el juego de los delfines desde el extremo de cubierta de proa del RMS "Titanic", en la película de Cameron .-

Y para poner de manifiesto la juventud, esperanza y alegría de los jóvenes, el protagonista masculino, Jack se sube más arriba de la baranda, en su último raíl, extiende sus brazos y grita, a voz en cuello : **"¡¡¡Soy el Rey del Mundo!!!"**, aunque sea en ese momento, un "rey pobre y un pobre rey", algo así como un paralelo de **"Príncipe y Mendigo"** (obra del genial autor yankee **Mark Twain**), al mismo tiempo que es observado por un capitán **Edward Smith**, el cuál les mira con una "paternal" mirada: no nos olvidemos que Smith también fue padre, que desde muy joven sintió atracción hacia el mar y yo sin saberlo, supongo que alguna vez, cuando sus ocupaciones lo permitían, se debe haber subido a las barandas de algún barco, como tantos otros jóvenes**para sentir el viento y el mar** .



Foto N° 78 : En ciertas ocasiones, las emociones que nos despiertan ciertos estímulos pueden más que todos los condicionamientos adquiridos e impuestos : Jack y Fabrizio expresan su alegría con sonoros gritos de júbilo y esperanza, en este inolvidable momento de la película de Cameron .-

Una simple disquisición sobre el gesto de “Jack Dawson” sobre la proa del buque:

1) Jack no abre sus brazos de cualquier modo, sino que, a la manera de un **Jesucristo** de comienzos del siglo XX, sin saberlo él, ya presagia y anuncia cuál será su final : dar su vida por la salvación de otra persona, algo que todavía en ese estadio de la película, si no se ha visto antes, no se puede intuir .

2) La comparación con “**Príncipe y Mendigo**” , de **Mark Twain**, sería correcta sólo en los términos que aceptaríamos que Jack, el joven pobre, de limitados recursos, hubiese logrado, de un modo u otro, introducirse en el “palacio”, esto es, el palacio flotante que el RMS “Titanic” constituía .

No obstante, Cameron no desdeña indicar mediante un pequeño detalle, la calidad técnica del buque construido, detalle que quizás habrá pasado desapercibido para la mayoría de los espectadores de esta película, pero que después de haberla visto varias veces, **yo hube de notar** .

Paso a comentar .

En esos tiempos, aunque mucho mejorados en calidad y tamaño (respecto de los del siglo XIX) los barcos de transporte de carga y pasajeros presentaban un problema que habría de llevar años solucionar, pero que en el RMS “Titanic” prácticamente no se hallaba presente, o por lo menos se había logrado minimizar: el de las **vibraciones mecánicas** producidas por el movimiento de motores, turbinas y demás sistemas de orden mecánico : Es por ello que (y siempre de acuerdo a mi humilde criterio....) el director hace que el Oficial Lowe sirva al Capitán Smith una taza de té, sin que la misma ni siquiera se mueva, tomando el capitán esta infusión sin que se le derrame una gota : excelente detalle fílmico, sugerente y de justificada explicación técnica. A lo anterior, se le suma una excelente melodía (que si no me equivoco, se denomina “**Oda Al Mar**”, interpretada vocalmente por la cantante **Enya** , junto a una adecuada participación orquestal que , en conjunto hace que las escenas del paneo aéreo del buque, desde proa hasta popa, su airoso surcar por el mar rumbo a América y su orgullosa estampa brinden una clara demostración de variadas emociones y sentimientos mezclados al unísono : grandeza, pequeñez humana, esperanza, alegría, confianza en el porvenir, fé en el futuro, ímpetu ante el mar, trabajo humano ytantas otras cosas.

Otra de las cosas que hacen que el film de Cameron debiera ser observado más allá de dejarse prender por las imágenes, situaciones y diálogos, es un excelente, aceitado y bien construido “**cierre del círculo**” , que también será entendido al final de la película, ya que, al comienzo y durante buena parte del mismo, el director vá dando detalles que condicionarán otros eventos, pero que harán que el círculo, indefectiblemente, se cierre . Por

ejemplo, tomemos el siguiente : una Rose anciana vá detallando su vida hasta ese momento, indicando que ésta era una sucesión de paseos, cenas, fiestas, excursiones en yacht, y “mindless chats” (lo que se podría traducir al castellano como “charlas sin sentido” , es decir, palabras huecas). Pero dentro suyo algo se quiebra y sale corriendo del Salón Comedor de 1ra clase, llorando y desesperada: cuesta creer que nadie, en el primer momento, haya salido tras de sus pasos o por lo menos, percatado de su ausencia prolongada en el lugar . Pues bien, un insomne Jack se encuentra acostado en un banco de la cubierta de popa, fumando un cigarrillo y contemplando la hermosura de un estrellado cielo sobre el Atlántico Norte, lejos del mundanal ruido y de los lujos de primera clase, siendo éstos únicamente los ya mencionados, de poder fumar y contemplar el firmamento, libre, sin ataduras de ninguna clase, ni sociales ni económicas .

Una vez que siente los apresurados pasos de Rose sobre su derecha, dirigiéndose hacia la popa, para intentar suicidarse, Jack se pone en movimiento, tratando de hablar con ella y persuadirla de que cambie de opinión, a lo que, en un primer momento, la joven se rehúsa : lógico, mujer que no cambiaba fácilmente de actitudes . Sin embargo, hay algo que hace que la muchacha tome en consideración las palabras del joven Jack : el **“frío”**. Y es allí , sobre popa, que una vez rescatada Rose, previa escena de su casi caída al mar y su ascenso al buque con la ayuda de Jack, se inicia el **“círculo”** : a pesar de haberse visto por primera vez para el momento del almuerzo, todavía no se habían hablado ni visto de cerca, algo que toma cuerpo a lo largo de dicha situación . Y no quiero hilar más fino, pero un sociólogo podría hasta insinuar una lectura de otro tipo, sobre esta escena del film de Cameron, la que consistiría en expresar que las clases **altas** (o privilegiadas, si se quiere....) son salvadas, ocasionalmente o siempre, de una manera u otra, por las clases **bajas** (o desposeídas, si se quiere también....) .

Ahora bien, hay un diálogo entre la muchacha y el joven, que se escucha (por la mayor parte de la gente con la que he conversado...) más casi como una anécdota o , si se admite el calificativo, de “soporte” informativo a una situación de que todo el mundo hablaría después, una vez conocida en toda su magnitud la tragedia que se abatió sobre el barco y sus ocupantes : esto es, el brutal frío que el agua posee para esa época del año, en el Atlántico Norte (ver el apartado sobre la hipotermia del primer trabajo de investigación). Este diálogo se basa en el comentario que hace Jack sobre una experiencia de su niñez, cuando yendo a realizar “ice fishing” (“pesca helada” o “ pesca en el hielo”) , relata que cayó a través de un hueco del hielo y de lo que sintió una vez dentro del agua helada . aunque Cameron le “hace” contar esa experiencia a Jack, quién lo expresó fue ,en realidad, otro de los protagonistas del drama de esa noche de Abril de 1912, el 2do.

Oficial **Charles Lightoller**, en su libro **“Titanic and Other Ships”** ---“**El Titanic y Otros Barcos**” –

Veamos . Lo que dice Jack Dawson, dirigiéndose a Rose De Witt Bukater, en la película, es lo siguiente :

“ Anyway, I went through some thin ice and I’m telling ya, water that cold...like that right down there ... it hits you like a thousand knives all over your body . You can’t breath, you can’t think... least not about anything but the pain.”

“De alguna manera, caí a través del hielo delgado y le digo...el agua era tan fríacasi como la que está allí abajo ... le golpea como cien cuchillos, sobre todo su cuerpo. Usted no puede respirar, no puede pensar ... al menos en nada que no sea su sufrimiento.”

Contrastemos ahora lo que indica, en la página número **298**, el 2do. Oficial Lightoller, con lo que comenta Jack Dawson. El Oficial escribe así :

“It came home to me very clearly how fatal it would be to get amongst those hundreds and hundreds of people who would shortly be struggling for their lives in that deadly cold water . There was only one thing to do it over, so, turning to the fore part of the bridge, I took a header . Striking the water, was like a thousand knives being driven into one’s body and, for a few moments, I completely lost grip of myself, and no wonder for I was perspiring freely, whilst the temperature of the water was 28°, or 4° below freezing.”

“Me sensibilizó muy claramente que fatal sería estar entre aquellos cientos y cientos de personas que estarían brevemente peleando por sus vidas en esa fría agua mortal . Había una sola cosa para hacer por evitarlo, así que, volviendo a la parte anterior del puente, me zambullí de cabeza . Golpear el agua era como si cien cuchillos se introdujeran en el propio cuerpo y, por unos pocos momentos perdí el control de mí mismo – y no es extraño que estuviera transpirando espontáneamente, mientras que la temperatura del agua estaba en los 28°, o 4° por debajo del congelamiento.”

Acá tenemos que hacer un comentario: la temperatura a la que se refiere Lightoller en sus dichos está expresada en grados Fahrenheit, siendo la fórmula de conversión a grados Centígrados la siguiente:

$$^{\circ}\text{C} = (5/9) \cdot (^{\circ}\text{F} - 32)$$

Lo que hace que reemplazando los valores de 28°F, de los que habla el 2do.Oficial, tendremos :

$$^{\circ}\text{C} = (5/9) \cdot (28 - 32) = (5/9) \cdot (-4) = (-2,2^{\circ}\text{C})$$

Además, serían :

$$^{\circ}\text{C} = 32^{\circ}\text{F}$$

Hacer el comentario que indicara que el agua, en opinión de Charles Lightoller, estaba bastante fría sería algo muy repetitivo....¿no les parece? .

Antes de continuar con esta especie de relato cronológico, podemos indicar que en varias ocasiones determinados personajes que Cameron hace jugar en su film (pero que sin embargo son de la más estricta realidad histórica), esto es, Sir Cosmo Duff- Gordon y su esposa, Bruce Ismay, etc. e incluso los personajes de ficción, como ser, Cal Hockley, Ruth la madre de Rose, etc., se despachan con ciertos diálogos, que más que diálogos son aseveraciones, en cuanto a reflejar la visión que los integrantes de dicha clase tenían de la vida y de sí mismos. Como para muestra bastan los botones, vayan éstos .

Gordon, al momento del rescate de Rose por parte de Jack, dice, todo él muy suelto de cuerpo : ***“Eso es lo que siempre he dicho: las mujeres y las máquinas no se llevan bien.”*** Tuvieron que transcurrir, en el devenir de la historia del planeta, dos feroces guerras mundiales para que las mujeres desarrollaran casi todas las actividades que, en tiempos de paz, cumplían los hombres: y ello incluía lo que tuviera que ver con las máquinas .

Caledonian (“Cal”) Hockley , al momento de mostrarle a Rose el collar que tenía preparado para ella el día de su boda, le dice : ***“Somos realeza, Rose”***.

Ruth, la madre de Rose De Witt Bukater, al preguntar sobre los asientos en los botes salvavidas, expresa como para que todos la escuchen:

“¿Iremos sentados de acuerdo a clase?”.



Foto N° 79 : “Mindless Chat”, algo común en la vida de Rose, hasta que el destino la unió a Jack...

Es que la realidad histórica (a propósito, me parece que debo hacer un comentario sobre mi continua utilización de la faz histórica y es el que indica que si alguien duda de lo que aquí escrito está, le pediría que se acerque hasta alguna buena biblioteca y/o páginas de Internet publicadas por los diarios de origen anglosajón y, con un poco de conocimiento del idioma inglés, se dedique a revisar las noticias “sociales” de los primeros años del siglo XX: comprobará por sí mismo lo que comento en estas páginas.....) era así, en cuanto a la percepción que del mundo que los rodeaba, tenían los más acabados exponentes de esta gran primera clase . No era para ellos nada raro encontrarse en Egipto (entonces, 1912, colonia británica) admirando las famosas Pirámides, o en Atenas admirando el Partenón, o navegando sus lujosos yates en una exclusiva carrera, al mismo tiempo que en el invierno (europeo) se dedicaban a visitar sus residencias de campo mediterráneas o a adquirir obras de arte en las subastas de las casas especializadas de Londres y París.



Foto N° 80 : Escena del film de Cameron , en la cuál Rose se coloca el collar con la piedra que perteneciera a Luis XVI .-

Además, quién no fuera noble, era descendiente y/o poseedor de una gran fortuna, las más de las veces hecha en base a las ganancias dejadas por los ferrocarriles, las Bolsas, las inversiones mineras, la construcción de buques, la fabricación y venta de armas, etc. , con lo que se entiende que un chasquido de sus dedos era una orden sin posibilidad de ser desoída y, menos que menos, desobedecida .Por ello es que el viaje inaugural del RMS “Titanic” era una de las maneras más “normales” de concluir un tour por las islas del Mediterráneo, o una excursión a Abu-Simbel, volviendo a casa (América) en compañía de otros tantos millonarios, disfrutando de alegres veladas en mutua convivencia.

Ya , para esta altura, resulta por demás obvio que la trama del film gira alrededor de la relación Jack Dawson – Rose De Witt Bukater, pero sin embargo Cameron agrega otros ejes interesantes en cuanto al progresivo descubrimiento de hechos que condicionarán la vida de sus personajes.

Uno de ellos es el **collar de Rose**, esto es, el que Hockley le prueba en un momento dado . Ahora bien, en cuanto a la realidad, todo indica que el hermoso collar que Rose se coloca sobre su cuello es sólo un soporte ficcional de la película , ya que las evidencias al respecto, en cuanto a joyas aseguradas se trate, sugieren que no había semejante trabajo de joyería a bordo del “Titanic”, aunque sí se comprobó que una exclusiva casa holandesa envió un collar valuado Actualmente...) en millones de francos.

Otro de los aspectos sumamente escondidos del film de Cameron es aquél que tiene que ver con las relaciones de **ascendencia y descendencia carnales**. Pero me dá la impresión de que el director colocó esas escenas, en las cuáles se advierten situaciones comunes aunque dignas de ser descritas, para que el observador de su film las analice y saque sus propias conclusiones, proporcionando pistas a través de esas mismas escenas, algo que, en definitiva, estoy tratando de realizar mediante este pequeño análisis .

Veamos que evidentemente existen notorias ausencias, en casi todos los personajes (yo me animaría a decir que en **TODOS**...) ya sea del **padre** y/o de la **madre** del mismo, ya sea **ambos** en **conjunto**, como **providentes** y **guías**, aunque no sea así en el caso en que (padre y/o madre) **aparecen como único soporte y ayuda de sus descendientes**, esto es, aparecen por **separado**. Es así que el joven Jack indica, cuando habla con Rose (estando ella a punto de matarse) en la popa, que una vez salió de excursión con su **padre** e hicieron “ice fishing” en un lago congelado, cayendo más tarde a través del hielo delgado . Y en la única oportunidad en la que habla de sus padres (pero sin referirse a ellos como **padre** y **madre**, o si se quiere como “papá” o “mamá”) es cuando le comenta a Rose en el paseo por cubierta que, al haber fallecido ambos, y no tener parientes en esa parte del país (USA) se dedica a recorrer el mundo. E incluso otro diálogo entre **Jack** y su amigo **Fabrizio**, en el bar donde ganan la partida de póker, habla de la ausencia del **padre** : *“Lo lamento , Fabrizio, pero no verás a tu madre por un largo, largo tiempo...”*. Además de profético, dicho comentario no incluye la figura paterna .

Respecto de la joven Rose y su **madre**, hay un diálogo sumamente explicativo, en el cuál se pone **explícitamente** de manifiesto esta ausencia paterna . Dicho diálogo es el que sostienen madre e hija, al ajustarle Ruth el corset a la joven Rose, cuando la señora le dice: *“Nuestra situación es precaria : tu padre sólo nos dejó un montón de deudas ocultas bajo un gran apellido... y ese apellido es nuestra única carta.”* . Se entiende pues, que, se hace presente la falta del **padre**, no sólo la presente que evoca el film, sino también la física.

Sobre otro de los personajes de la película, **Caledonian Hockley**, un comentario indica vagamente, inicialmente, su descendencia acomodada : *“Era el heredero de una gran fortuna ...”* y, finalmente, en otro relato de

la anciana Rose : “*Se casó, por supuesto , y heredó sus millones...*”, con lo que deducimos que si era un heredero se debía al hecho de que tenía un progenitor, pero en el film ni Hockley ni otra persona nombra a su padre y/o madre.

La Sra. “**Molly**” **Brown**, en la cena en la que Jack es “cordialmente” invitado como una atracción más, dice que : “*El señor Brown entró totalmente borracho y prendió la chimenea...Pero yo había guardado los dólares allí mismo...*”. Y otro comentario más de Miss Brown del film, cuando le proporciona ropa a Jack para que éste se vista adecuadamente con motivo de asistencia a la mencionada cena , y viéndole al espejo le dice : “*¡Perfecto! . Lo sabía : eres de la misma talla que mi hijo ...*” . Aunque reconoce su maternidad (en esta escena) tanto en el primer diálogo como en el segundo, hay un leve, si se quiere sutil detalle faltante : en el primero no indica las palabras “**Marido**”, “**Esposo**”, “**El padre de mis hijos**”, mientras que en el segundo no dice “**Nuestro hijo**” (obviamente refiriéndose al que había sido concebido entre ella y el Sr. Brown) . Quizás estas dos respuestas puedan parecer rebuscadas pero yo...las he escuchado en varias ocasiones . Una visión de conjunto nos indicaría que el buque se comportaría como un **padre providente**, dando a todos refugio, seguridad, alimentos, compañía, etc., pero quedando dicho “padre” sometido a las órdenes de una determinada operatoria y decisiones, como así también perfectamente delimitado en cuanto a las atribuciones de aquellos para los cuáles él brinda su “paternidad”: en definitiva, cualquier hombre que sea padre sabe que (ya sea en su trabajo y/o profesión) está sometido a las órdenes y decisiones de otras personas (las cuáles perfectamente bien pueden , también , ser padres) mientras que aquellos que son sus descendientes tienen límites, impuestos por el mencionado padre y por otros padres de otros hijos : a ningún padre le gusta que le hagan daño u ofendan a su propio hijo . Es decir, que no se traspasen determinados límites, los propios y los ajenos .

Y quedarían varias situaciones más , ambivalentes, en las que se manifiesta, en cada uno de los casos, la ausencia del padre y de la madre, respectivamente. **Cora**, la niña que es retratada por Jack en un dibujo que él mismo realiza sobre cubierta, y que baila con él en la fiesta de los “steerages”, viaja sólo con su padre, mientras la madre....¿está? : no, no está .

Haciendo memoria, al barco sube una mujer de cabellos rojos, presumiblemente irlandesa o de origen sajón, con dos niños de corta edad, un varoncito y una nena . Al momento del hundimiento del buque y presintiendo su horrible final, sabiendo que en su condición de integrante de la 3ra clase era prácticamente imposible que ella y sus crías se salvaran (recordar los terribles episodios vividos en el seno de la mencionada clase) los acuesta en la cama de su camarote, contándoles un cuento para que se

duerman (“*Y vivieron felices en la tierra de Tir Na Nog, por trescientos años...*”) : como Uds. bien recordarán, no está presente el **padre**, ni en ese momento supremo ni al abordar el barco.

Otro de los dramáticos episodios en los que se involucra a los inmigrantes es aquél en que un niño solo queda atrapado en el interior del navío, cercado por el embate de las aguas: Jack y Rose deciden que no lo pueden dejar inerte y lo cargan con ellos. Es allí donde aparece el **padre**, para arrebatárselos a los gritos: pero la que no aparece en escena es la **madre** del pequeño .

Del mismo modo recordemos lo que habíamos insinuado sobre una lectura como la que indico que un sociólogo haría, esto es, que las clases menos pudientes salvan a las más aventajadas . Tengamos en cuenta este comentario ya que nos queda en el tintero una escena, en la que se manifiesta una ausencia total de los **padres**, tanto madre como padre, algo que, a todas luces y por los testimonios recogidos prácticamente, no se debió a hechos de **abandono deliberado**, sino a las brutales causas y consecuencias que el hundimiento trajo aparejado entre padres e hijos . A lo que me refiero con este comentario es a aquella escena en la cuál Hockley toma una niña entre sus brazos (habiéndola visto previamente pero sin dar la mínima importancia al llanto y desesperación de la criatura) y se dirige resueltamente hacia uno de los botes salvavidas, logrando, gracias a este ardid, ingresar en él . La niña es , al tenor de las ropas que lleva, una pequeña pasajera de 3ra clase: eso sí, como habíamos indicado, no están sus **padres** a su lado sino que se halla completamente **sola**.

Un elemento más de muestra lo constituiría el cuadro en el cuál una joven inmigrante, con su bebé de pocos meses en brazos, al momento del hundimiento, se dirige al capitán Smith y le pregunta : “*Capitáin, Capitáin : ¿Where should I go?*” . Pero esta mujer está sola : su esposo o el padre del bebé no aparece...por lo menos en escena . Esta mujer es la misma que el Oficial **Harold G. Lowe** , a bordo del único bote salvavidas que retorna al lugar del naufragio, descubre muerta junto a su bebé, también muerto, y que le hace decir : “*We waited too long....*” (*Esperamos demasiado...*) .

Y si no queremos quedarnos en la parte trágica del viaje, podemos ver otra escena de ausencia, en este caso, de la **madre**: la misma sería el cuadro en el que se ve a un niño jugando con un trompo, bajo la mirada y el aliento de su **padre**, estando su **madre** ausente, sobre la cubierta de primera clase . Este hombre, de nombre **A. L. Ryerson** (o **Arthur Larned Ryerson**), según lo que el Comisario de a bordo expresa al momento de despojar a Jack del mismo, en el camarote que ocupan Ruth y su madre, es el poseedor del sobretodo (“coat”, en inglés) que Jack tomará prestado para poder camouflarse y acercarse a Rose en el paseo que ella, su madre, su prometido y Thomas Andrews darán por cubierta la mañana del día Domingo 14 de Abril . Ahora bien, Arthur Larned Ryerson figura como uno de los pasajeros de 1ra clase que **sí** abordó el buque en compañía de su señora esposa, Emily Maria Borie . Hagamos el comentario que la escena del niño

jugando con el trompo es una traspolación que hace Cameron de un hecho histórico :cuando el RMS “Titanic” llega al puerto de Queenstown (hoy Cobh, Irlanda) un fotógrafo aficionado, el padre **Browne** toma varias instantáneas del buque, de su tripulación y de sus pasajeros, resultando una de las fotos la de un chiquillo jugando sobre la cubierta de madera con un trompo, al lado de su **padre**....aunque tampoco en esta foto apareciera la **madre** .

Así, mediante una simple suma tendríamos los siguientes hechos de ausencias, tanto del **padre** como de la **madre** .

Ausencia del padre : Cinco (5) .-

Ausencia de la madre: Tres (3) .-

Ausencia de ambos : Tres (3) .-

Sin embargo, justo es reconocer que hay una escena, la única en la que Cameron muestra una **familia** de primera clase, constituida por **padre**, **madre** y dos **hijas**, y su triste despedida al momento de abordar las mujeres el bote que las habría de salvar .

Lo que nos quedaría por preguntarnos es sobre el porqué de las ausencias (según los casos) de padre, madre y ambos, en las descripciones que Cameron realiza de los distintos tipos humanos a bordo del buque . Pero hay una en especial, más marcada que las demás indicadas: la ausencia de la figura paterna . Esta ausencia, como ya hemos visto, no se limita a pasajeros de alguna clase en particular, sino que se observa en las tres existentes a bordo del navío .

El transcurso del film nos mostrará que Jack y Rose dan un paseo por cubierta , pero no cualquier cubierta, sino la de 1ra clase: nuevamente aquí Cameron sortea la rígida imposición de la ubicación de los pasajeros y hace caminar a un “hombre de pocos medios”, en este caso Jack, junto a una joven de primera clase, pero que no posee medios propios. La observación del cuaderno de bocetos que Jack porta será la causa que hará que Rose le solicite ser retratada en uno de ellos, algo que se hará realidad al poco tiempo. Y aquí se seguirá dibujando, lenta pero inexorablemente, el “círculo”, cuando Dawson vaya describiendo su vida pasada hasta ese momento mientras una melancólica Rose le pregunte porqué no puede ser como él . Allí Jack le promete que irán a la playa de Santa Mónica (California), pasearán en la “montaña rusa” y cabalgarán en caballos, pero ella (Rose) no lo deberá hacer como se acostumbraba en ese entonces para la mujer, esto es, con las dos piernas de costado y como acompañante, sino que cada pierna sobre cada costado del equino . También Jack hace algo desagradable: le enseña a escupir. No soy fino ni de alta alcurnia; al contrario, me crié en el mismo barrio en el que sigo viviendo y que no era ni es, para nada, un barrio fácil . Pero debo admitir que, de todas las escenas del film de Cameron es la que menos me gusta : más bien , me

desagrada . Pero así y todo, se verá que esta actitud tendrá sus frutos, por lo menos en cuanto a la vida de Rose se refiera .



Foto N° 81 : Jack y Rose charlando, mientras observan el cuaderno de bocetos del joven .-

Al ser descubiertos por su madre, la condesa de Rothes y la infaltable “Molly” Brown , se verán en un pequeño aprieto, del cuál lograrán salir al escucharse la corneta que llama a la cena; luego vendrán la charla de Jack Dawson con la Sra. Brown y su prueba de ropa de etiqueta .

Sin embargo, antes de ello , hay una escena crucial, en la que James Cameron indica **claramente y sin embagues** , que **SÍ** hubo una **amable y sutil invitación** , por parte del Sr. Bruce Ismay hacia el Capitán Edward Smith , de encender las cuatro (4) últimas calderas del buque, de modo de lograr un mejor tiempo y llegar a New York antes de la fecha prevista, de manera de lograr una mayor y mejor publicidad : a los efectos de un acabado entendimiento de esta situación, por favor, remitirse al primer trabajo de investigación, en la parte del viaje . Pero¿será tanta casualidad que, en la vida real, Ismay prohibió **terminantemente** a sus íntimos y allegados , que en su residencia se nombrara la palabra “Titanic”?

Lo que sigue a continuación es también una pequeña licencia que Cameron se toma para poder describir la confrontación entre las distintas clases sociales en ese lejano 1912, que quizás pudiera parecer anticuada a los aspectos de lo sucedido en la historia del mundo desde esos años, pero totalmente vigente en nuestros días (creo necesario aclarar lo siguiente :ni quién esto escribe ni James Cameron son de tendencia trostkistas y/o comunistas) ya que...alguno de Uds haga la prueba de intentar ingresar a un “country” privado (aunque sea como un paseo...) en este país Argentina y/o cualquier otro.....después me cuenta. La licencia que Cameron toma es la de poder hacer asistir a un representante de la 3ra clase del buque, conformada en su casi totalidad por inmigrantes al Nuevo Mundo, pero en definitiva “pobres” , a una cena de gala en el comedor de 1ra clase del mismo, ornamentado éste con todo el lujo y esplendor que se pudiera imaginar para esa época, a la cuál asisten los más excelsos personajes de lo

más granado de la clase social dominante a lo largo y ancho del mundo, esto es, los que con sus decisiones determinan y condicionan la existencia de miles y miles de personas : eso sí, vestido de acuerdo al estilo “high class” , ya que todos sabemos que la presencia es todono importando si somos una porquería, sino cómo nos exhibimos ante los demás .



Foto N° 82 : Un elegante Jack Dawson, vestido para la cena de gala a bordo del RMS “Titanic” .-

De todos modos, desde el vamos, en el que la batalla dialéctica se encarniza ferozmente pero con sutileza, entre Jack Dawson y Ruth, madre de Rose, se nota (a pesar de las sonrisas, brillos, oropeles y música de fondo, incluso los amenos comentarios de Molly Brown) que el joven viene a ser una especie de “espina en el costado” para los asistentes a la cena . Allí podemos observar a los personajes que encarnan a Guggenheim, Ismay, Sir Cosmo Duff- Gordon y Lady Gordon, y tantos otros.

El comentario subyacente sería el que no se dice, pero se piensa y se siente, por parte de los asistentes de la 1ra clase, con respecto a Jack: “En este momento estás con nosotros, aunque la verdad sería te dejamos, por ahora, pero no sos parte de nosotros....nunca los serás ni lo serías::” . Así y todo la consideración de Jack Dawson por parte de los invitados a la cena oscila constantemente entre una “espina en el costado” y “ un payasito de circo”, siendo esto último una atracción más que los saque del aburrimiento, frivolidad y chatura de sus vidas (sí, Ud dirá que es una chatura....pero muy bien aceiteada por unos cuantos buenos fajos de dólares...y no precisamente de la más pequeña denominación).

La “espina en el costado” se podría desprender de un diálogo de Jack ilustrando su vida en esos momentos:

La madre de Rose : **“¿Y Ud está conforme con la vida errante que lleva, Sr. Dawson?”**

Jack : **“Sí, madame. Tengo aire en mis pulmones, papel en mi carpeta....”**

Pero lo verdaderamente notorio es, justamente, la falta de objeciones directas al estilo de vida de Jack por parte de la madre de Rose, ya que éstas están disimuladamente implícitas: a veces es más duro el no decir las cosas que decirlas... Y así y todo, con sus riquezas y su clase social auestas, los seres que presiden esa mesa en la que un pobre ha sido invitado a comer de los exquisitos manjares y bebidas allí servidos, saben perfectamente bien, por lo implícito que está en los diálogos, que no son **libres** en sí mismos sino que son **aparentemente libres** en función de la pseudo libertad que la acumulación de bienes les brinda, pero que, en definitiva, los cargan de cadenas, invisibles, pero cadenas al fin, ya que una de las cargas que la suma de bienes y riquezas inserta en la vida de un humano es el de tener que velar por ellas, de un modo u otro, lo que le insume..... una vida, vida que no se vive sino en función del cuidado de esas riquezas, las que , teóricamente, les deberían asegurar su subsistencia y mantenimiento, de ellos mismos y sus descendientes, como así también....su tranquilidad . Recordemos que **Nuestro Señor Jesucristo** era llamado “**Rabbí**” o “**Rabbuní**”, esto es “**Maestro**” : a nadie se le daba gratuitamente en Israel (más en los tiempos en los que el **Hijo del Hombre** hubo de posar sus plantas por las tierras de Palestina y adyacencias) ese título. Si no se le daba ese título debido a la multitud de profetas, seudo profetas, pronosticadores de turno, alarmistas, etc., que hubiesen podido presumir que no dijese la verdad en las cosas que decía, se le daba por el efecto contrario: por que **SÍ** eran verdaderas, por lo menos para aquellos que, interiormente , habían sentido la **CAUSA, EFECTO y CONSECUENCIA** de aquello que propugnaba y enseñaba : obviamente, para otros también....aunque les costase mucho aceptarlas . Ahora bien, este **HOMBRE** (sí, con mayúsculas debo reconocer, en función de un intenso estudio que realicé a lo largo de los años, en base a muy diversas y diferentes fuentes, que realmente era un verdadero hombre.....) fue tan, pero tan humilde, tan increíblemente humilde, **que se sentaba a comer**, cuando podía (y lógico...cuando quería ...¿o alguien le iba a obligar a Cristo a hacer algo que Él no quisiese, a menos que sea por la aceptación de su Voluntad?) con los que se conocían como “publicanos”, pero lo más terrible en Israel de los tiempos de Herodes y Augusto : cenar con las **prostitutas** . No soy antisemita : cualquiera puede comprobar lo que digo...simplemente con leer e informarse un poco. Pero vuelvo a preguntar :

¿Por qué **terrible**? .

Por dos (2) razones :

1) La mujer en esos tiempos, pero particularmente en Israel, era simplemente, un utensilio: laboral, sexual, económico .Al que esté en desacuerdo conmigo, hay mucho para leer sobre ese tiempo, sobre esta tierra a orillas del Mediterráneolas bibliotecas os esperan .

2) Y si la mujer (normalmente casada, con esposo e hijos, parientes propios y del esposo, etc.) era tomada como un simple “utensilio”, **¿qué respeto se le podía conceder a una prostituta?** ¿Qué palabra de **aliento** y **fé** se le podía decir?. ¿Quién las iba a considerar “**seres humanos**”? En función de lo anterior, no está de más indicar que un perro flaco y sarnoso era consideradomejor ser humano que una mujer: No sé si soy claro.... De todos modos, un excelente libro que puede informar mucho sobre el desconocido aspecto de la vida de las mujeres en Palestina es el escrito por el vasco J.J. Benítez, de nombre “Caballo de Troya”, tomo I y II .

Obviamente: la excepción fue **Él**.

Exacerbando un humilde criterio...¿Cameron pintó la escena de un joven “Cristo”, en su “Última Cena”? Las razones conscientes e inconscientes traman la telaraña de nuestras vidas: ¿es posible que alguna razón subconsciente haya aflorado en Cameron?. Yo no poseo las respuestas: simplemente, hago las preguntas..... otros pensadores, más preparados que yo , mucho más preparados que yo, darán las respuestas.

Debo pedir disculpas, pero hay dos (2) cosas que se me quedaron el tintero, y que expondré a continuación: la primera tiene que ver con un “enganche” que hace, en buena media, girar la película no sólo sobre Jack y Rose, sino también sobre otro eje constitutivo del argumento: el famoso collar de diamante; la segunda, sobre el aspecto que se trató sobre las ausencias de padres y madres, o de ambos.

Respecto de la primera, digamos que (creyendo que Cameron y el guión adaptado del libro a la película, no hubiesen querido dar pistas sobre **ALGO** que el barco de los sueños pudiese haber transportado en su viaje inaugural, sino que es sólo algo puesto como para darle a la historia un condimento especial.....) no se tiene un acabado conocimiento, en función de lo que se pudiese habido constatar en fuentes fidedignas, ya sean éstas libros, manuscritos, retratos, cuadros pictóricos, leyendas con cierto grado de verosimilitud, etc., de la existencia **REAL** de un collar como el presentado en la película realizada por James Cameron, más teniendo en cuenta un hecho en el que Luis XVI es uno de los protagonistas principales, aunque no tan afortunado: la **Revolución Francesa** iniciada (aunque en ebullición desde muchos años atrás.....) hacia los fines del siglo XVIII, año de 1789 . Tener en cuenta este hecho y su concomitancia con lo ocurrido a los bienes y posesiones de la clase aristocrática y de la nobleza de este país, obliga a suponer que ciertas pertenencias (entre ellos, joyas de incalculable valor monetario) fueron sustraídas a sus propietarios, legítimos o no, incluídos en este segmento de la fracturada sociedad francesa de esos años, por parte de los revolucionarios partidarios del gorro frigio (tan parecido, pero **TAN PARECIDO, CASI IGUAL**, a los gorros llamados

“barretinas”, esto es, del país catalán, Catalunya) esto es, de todas sus facciones.

No nos olvidemos de un sutil, imperceptible, casi hasta ridículo detalle: la canción patria francesa se denomina, esto es, lleva por título, inmortal por siempre, inmenso canto a la libertad, “La Marsellesa”.

Bien.

¡¡¡¡Oh, causalidad¡¡¡¡. Después de tantos años de estar prohibido el lenguaje del **Languedoc**, la vieja lengua **Oc**, de la provincia francesa del Sur de dicho país, prohibición que se inicia después de la sistemática, absurda y fanática destrucción del país Occitano, merced a la “así llamada” Cruzada contra los Albigenses (y si vamos al caso, en los tiempos actuales.....¿porqué no se emprende una Cruzada contra los partidarios del culto Evangelista?...No porque yo lo quiera ni lo desee, repito que no amo la guerra.....sino porque si la Historia es una continua repetición...¿qué poderes lo impiden?. Perfecto: los tiempos han cambiado, las mentalidades han cambiado....pero , y así y todo, todavía el hombre sigue siendo el lobo del hombre....), que se ubica alrededor del año 1220 (no quiero ser más exacto, no es éste el tema que nos ocupa...) y que dura alrededor de nueve (9) años , un hombre compone un himno y se le ocurre ponerle de título “La Marsellesa”, en honor a los regimientos de aquella ciudad que se habían plegado al levantamiento generalizado contra la Corona Francesa . Y qué extrañotodo mundo lo acepta como sí tal cosa.....No quiero ahondar más en detalles, ya que me estoy apartando del tema principal.

Sigamos, y discúlpenme semejantes disquisiciones.

Sigamos.

Que una piedra de semejante tamaño haya sido cortada y más tarde engarzada como collar, no podía ser ignorado ni por los autores de tamaño trabajo ni por quiénes lo hubiesen encargado, como tampoco por las generaciones venideras, y, a mi humilde entendimiento, hubiese permanecido como un tesoro nacional a ser exhibido en los aniversarios de la toma de la Bastilla y demás acontecimientos históricos de Francia.

Pero además se sabe que aunque no existía semejante maravilla pétreo (a decir verdad: son tantos los misterios todavía no dilucidados sobre ciertos temas del RMS “Titanic”.....que en definitiva, no hay nada definitivo, esto es, mentira o verdad) a bordo del buque de la WSL, **SÍ** otra de igual o más valor: una copia del “Rubaiyat”, adornada en este ejemplar con centenares de piedras preciosas y que, si no sucumbió en las entrañas del buque, todavía sigue allí esperando que alguien lo rescate.....si no se ha rescatado ya...¿quién lo sabe?. Sólo aquellos que lo han intentado.

Para terminar un pequeñísimo detalle anecdótico: cuando Caledonian (“Cal”) Hockley cuelga del cuello de su prometida Rose este collar que lleva por nombre **“Le Couer de La Mér”**, diciéndole : **“Somos realeza, Rose”**, ambos (una de las más logradas escenas de la película, la única vez que Cal y Rose dicen algo al unísono...) miran al espejo (y como Uds podrán ver ,la imagen ha sido perfectamente lograda, sin reflejos y sin que se vea a nadie filmando por detrás....) dicen, en común voz: **“The Heart of the Ocean”**, lo que traducido al español, dá por resultado: **“El Corazón del Océano”** . El detalle es el siguiente: la traducción desde el idioma **inglés** al **castellano** , en su acepción literal, está bien efectuada, pero no es así, desde el idioma **francés** al **inglés**, ya que la palabra **“Mér”** , en francés, significa **“Mar”**, y no **“Océano”**. De última, veamos las definiciones dadas en el Diccionario “El Pequeño Larrousse Ilustrado”, de edición año 1998 . Dicen así: **“Mar: del Latín mare. Masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la Tierra.”**

“Océano: del Latín oceanum y del griego okeanos. Vasta extensión que cubre unas tres cuartas partes del globo terrestre.”

Si vamos al caso, es una gran cantidad de agua salada, pero a los efectos de su ubicación geográfica, el mar es adyacente a las costas que baña, mientras que el océano es aquello que separa dos o más continentes. Por ejemplo, el Mar del Norte baña las costas de países tales como Inglaterra, Francia, Noruega, Bélgica, Holanda, etc. y sus profundidades no son tan abruptas como las que se podrían hallar en los océanos , que sí las poseen y que separan (o dividen....) continentes enteros, como ser, el Océano Atlántico, que divide Europa de América en su parte Norte, mientras que al Sur, ese mismo Océano separa América del África, con terribles profundidades abismales, que en el caso del buque de la WSL (mejor dicho, el lugar donde sus restos reposan) oscila en los cuatro mil metros (en realidad, un poquito más...).



Foto N° 81 : Y pesándolo bien, si no me equivoco, en esta mesa se hallan sentadas, desde el extremo izquierdo de la foto, hacia la derecha los siguientes personajes, algunos de ficción, otros reales : Jack Dawson, Margaret “Molly” Brown (de espaldas), el Ingeniero Thomas Andrews, Rose De Witt Bukater, Caledonian Hockley, Ruth De Witt Bukater (a quién no se alcanza a ver), Madame Aubert, Benjamin Guggenheim, Lady Duff – Gordon, Sir Cosmo Duff – Gordon y Bruce Ismay . En esta cena, en la cuál se halla presente un muy pobre pasajero de 3ra clase, se hallan también sentados aquellos exponentes de la gran 1ra clase.

Pero, en definitiva, lo anterior fue únicamente para explicar una sutil diferencia semántica . Asimismo, en esta historia anexa del collar “The Heart of The Ocean” , también Cameron demuestra su práctica en aquello de “cerrar el círculo”. Aunque lo analizaremos en su momento: como “pista” puedo indicar que la última palabra del nombre del mismo y cierta escena en la que el mismo Atlántico se vuelve receptor de, justamente, parte de él mismo, son parte de ese “círculo”en su momento lo veremos, y.....”al ver, verás”.

Otro de los pequeños , sutiles, casi hasta imperceptibles detalles, es uno que tiene incumbencia con la falta de (ya sea) padre y/o madre, o ambos, que Cameron describe en su film: sigo todavía sin comprender si este director quiso deslindar una idea en particular o si es, expresada a través de las imágenes, parte de su subjetividad o inconsciente (espero estar utilizando los términos adecuados...), de la falta de los padres en varios estadios de la película, algunas de las cuáles he descrito con anterioridad en estas líneas . Este pequeño y sutil detalle tiene que ver con nuestra infancia, en la que, en la mayoría de los casos, somos criados por el **padre** (el cuál representa la figura **masculina**), que a su vez encarna el rol de **proveedor** y por la **madre** (la que encarna la parte **femenina**) que desarrolla la función de cuidadora . Obviamente: esto sería un punto de partida, ya que todos sabemos que las mujeres y los hombres, en una inmensa cantidad de casos, cumplen ambos roles a la vez, en la sociedad de nuestros días, por causas harto conocidas: la economía, las nuevas tendencias familiares, la división del trabajo ...y además, por nosotros mismos. Y cuando presente este leve detalle, entenderán porqué todavía no sé si la no inclusión de las figuras que hemos descrito, es algo que James Cameron lleva dentro de sí o si quiso expresar alguna idea que tuviera que ver con el drama a bordo del barco de los sueños, en todas sus jornadas y en todas sus clases sociales .

Walter Elías Disney (“Walt”) nació en la ciudad de Chicago (USA) en el año 1901 y murió en la localidad de Burbank, California (USA) en el año 1966 . Fue dibujante, director de cine y productor norteamericano . Este hombre se convirtió en pionero del dibujo animado, logrando fama mundial con sus inolvidables **“Mickey”** (año 1928), **“Blancanieves y los siete enanitos”** (año 1937), **“Fantasía”** (1940), **“Bambi”** (1942), **“Alicia en el país de las maravillas”** (1951), etc. y de a poco, muy típicamente americano, fue construyendo un imperio comercial, sumamente expresado en los gigantescos parques de diversiones que llevan por nombre **“Disneyland”** (California) y **“Disneyworld”** (Florida) . Es así que (también obviamente....) el mundo se inundó con sus personajes, tanto en revistas, cine, en televisión más tarde y el típico **“merchandising”** : juguetes, prendas, comidas, bebidas, etc., todo llevaba la imagen de los populares personajes creados por este autor: Mickey, su novia Minnie, el Pato Donald y su novia Daisy, el abuelo Rico McPato, Glad Consuerte, el perro Pluto,

los tres sobrinos del Pato Donald y los tres correspondientes al ratón Mickey, la abuela Pata, etc. En fin, los productos emanados de la creación de Walt Disney.....hasta en la sopa. No me interesa detallar mucho, pero se acordarán también de otras teorías y estudios que hablan de un “especial” comportamiento “sexual” entre Blancanieves y los siete enanitos como así también el rol que ciertos personajes de Disney jugaron a lo largo de la Segunda Guerra Mundial. En fin, algo se ha estudiado sobre estos aspectos de la temática Disney .

Ahora bien, este pequeño detalle comienza por un no muy sesudo análisis, de manera de seguir con el hilo de lo que queríamos inferir.

Comencemos pues.

Según lo que conocemos por las revistas, el fundador del **clan Donald** es el **abuelo McPato**, al cuál no se le conoce **madre, padre y/o esposa**, ni siquiera por lejanas referencias, indicando que la **abuela Pata NO ES** , como habría de suponerse, la esposa del anterior, o por lo menos, como llaman los latinos (y no sólo ellos...) al matrimonio (o si se quiere, a la unión legal, de hecho, o como se quiera llamar....) que, al correr de los años, tiene descendencia expresada en hijos y , posteriormente, en **nietos**. También aclaremos que , tanto el abuelo McPato como la abuela Pata no tienen **hijos**, y en el caso de ésta última, no se hacen referencias a **padre y/o madre**.

Por el lado del **Pato Donald** propiamente dicho, el abuelo McPato **NO ES** su padre (como cabría suponerse....), ni siquiera su abuelo: es más, Donald carece de **padre y/o madre** aunque se le asigna un rol masculino al ser el “novio” (eterno....) de **Daisy** , la cuál a su vez, no posee **padre y/o madre**, y a ninguno de los dos se le conoce una relación anterior y/o paralela .

Antes de continuar: sé perfectamente bien que quién pudiera leer estas líneas pensará : “¡¡¡Tanta filosofía...si eran personajes para niños¡¡¡”. Lo acepto. Sí: eran personajes para niños. Pero tirando un tiro para el lado de quién esto escribe, digamos que todas, **TODAS** las obras de los hombres y mujeres de este planeta, y más todavía las que tienen por objeto el plasmar por escrito y/o gráficamente lo que sale del interior de su ser (mezcla de corporeidad y espiritualidad) expresan estados de dicho individuo, como así también, creencias, actitudes íntimas, filosofías de vida, etc. En refuerzo de lo anterior, me viene a la mente los estudios que a tales efectos se hicieron de las pinturas del genial Pablo Picasso, pintor ibérico ... y si se hicieron estudios sobre lo que el pintor quiso expresar en sus obras...¿por qué no sobre la obra de Disney?.

Sigo.

Tanto **Donald** como **Daisy** carecen de **hermanos** (por lo menos, no aparecen) pero **SÍ** poseen **sobrinos**, aunque en ningún momento se haga referencia a hermanos y/o hermanas propios (los cuáles serían los **padres naturales** de dichos sobrinos) de los buenos de Donald y Daisy . Como muestra de una relación de parentesco con alguien, Donald tiene un primo, llamado (en español) **Glad Consuerte**, medio campechano él, pero con una increíble facilidad para hallar joyas y otros objetos de mucho valor, en los lugares más disímiles . Por supuesto, Glad no tiene **padre y/o madre** . Hagamos un disquisición, que tiene que con lo nombres de los personajes .

Donald : nombre , en español sería “Donaldo”.

Daisy : en inglés significa “margarita” (flor) , “primor” (calificativo).

Glad Consuerte : en este caso, vamos al idioma inglés. “Glad” significa “alegre, contento” y “Consuerte” lo podríamos traducir por “With Luck”, lo que se convertiría en un juego de palabras, esto es, “Alegre con Suerte” (Glad Withluck”).

Mickey : diminutivo de “Mick”, a su vez derivado de “Michael”, Miguel en castellano .

Minnie : sería un diminutivo de un nombre . Debo confesar que no lo he podido hallar en mis diccionarios de inglés, por lo cu{al no estoy totalmente seguro.

Por el lado del Ratón Mickey, se presenta el mismo esquema familiar, pero sin la presencia de un supuesto “abuelo McMouse”, “abuela McMinnie” (o como carajo se les quiera decir.....) : aunque no quisiese entrar a detallar más aspectos de los personajes de estas historietas (Nota del “Autor” : disfruté mucho de las aventuras de los personajes creados por Disney y me llevo en mi memoria gran cantidad de capítulos de las mismas.....pero, al decir de **San Pablo** “...*cuando era niño, pensaba y jugaba como un niño....*” .), me gustaría indicar dos (2) ,a los solos fines panorámicos: el primero, que prácticamente el único interés de ellos (los personajes) es, casi siempre, el tratar de obtener riquezas, ya sea como dinero, joyas, tesoros escondidos, etc. dónde sea (pero generalmente, en países conformantes del subdesarrollo o piadosamente llamados “en desarrollo”) y, a veces.....**como sea**; el segundo, una total falta de **AMOR** entre los personajes, aunque sin llegar a la total falta de cariño, interés mutuo, cuidados, etc. Pero principalmente no hay (y si las hay, son **excepcionales**, salvo en el caso de un beso, una caricia, un abrazo, etc) expresiones del amor, no sólo explícitas sino también implícitas, o por lo menos **SUGERIDAS** . A ver si nos entendemos: no estoy hablando del **ACTO SEXUAL** como manifestación física del amor, como que es una de ellas . Tampoco cabría esperar algo así en dibujos que tenían por destinatarios a adolescentes que ingresarían en una franja que vá desde los cinco (5) años hasta los doce (12) años.....pero, lógicamente, los comprendidos hasta la década de los años sesenta del siglo XX , ya que los adolescentes que , a estos días del año 2003, poseen diez (10) años, ya tienen un gran

caudal de información, concerniente ésta sobre el atractivo entre hombre y mujer, el motivo de las vestimentas de los mismo, el fin de la reproducción, y tantas cosas más..... No digo que sea ni bueno ni malo, sino que , generalmente, es malo el uso que se le dá a tanta buena información . Si no me equivoco, era Hobbes quién decía que ... “...*el ser humano es malo por naturaleza...*”, aunque Rousseau dijera la contraparte : “...*que el ser humano nacía bueno por naturaleza, pero la sociedad lo hacía malo por conveniencia...*” .

No.

Lo que estoy tratando de inferir es que **NO HAY** verdaderas, reales, actitudes de amor entre los integrantes (personajes) del Clan Disney.

¿Y qué relación tienen, entre sí, **James Cameron** y **Walt Disney**?. Aparentemente, **ninguna** . Pero en el fondo, muy en el fondo, **SÍ** . O, quizás, si se quiere, en la superficie, no en el fondo...depende de las interpretaciones, que, obviamente, son **personales** . El primero, en su película, muestra continuas faltas de progenitores, pero no **FALTA DE AMOR**, en varios estadios del film, aunque infiere la presencia de los mismos en algunos diálogos, mientras que el segundo ni siquiera alude a la necesidad de la presencia femenina, ya sea como compañera del masculino, contraparte del mismo, principio activo de la vida, sino como **ALGO** que tiene que estar ahí, inevitablemente presente a los fines de la posible ocurrencia de ciertas situaciones .E inclusive, de lo que se desprende de la atenta observación de algunas historietas, en las que no se observan animales (así son los personajes, tienen formas animales....) femeninos embarazadas, éstas ni siquiera serían necesarias para la procreación: es más, por lo que se desprende de los diálogos y situaciones, Walt Disney niega esto de manera **rotunda** . Además, con una visión más “ de lupa”, se podría hasta inferir que, según Disney, los animales (y su comparación con humanos en situaciones que atraviesan sus personajes) se reproducen de la nada, llegaron nadie sabe cómo ni de dónde, o porqué.....para instalarse, simplemente, o lo que sería lo mismo, en términos científicos, nacidos por **partenogénesis**.

¿Qué se define por **partenogénesis**? . Vayamos al Diccionario, viejo y nunca tan bien ponderado ayudante de quién esto escribe. En su definición sobre la palabra empleada, se puede leer:

“Partenogénesis: Reproducción a partir de un óvulo o de una oosfera no fecundados. Existe partenogénesis (ya sea vegetal o animal) cada vez que un gameto femenino, que no ha sido fecundado, se desarrolla y origina un nuevo individuo. Se excluye de este concepto cualquier fenómeno de multiplicación vegetativa en el que participen células somáticas

diploides, que son totalmente infecundables. Un caso extremo de partenogénesis es la constante, de las especies sin macho o con escasez de machos , como por ejemplo, la de los pulgones , vivíparos en verano, pero que se diferencian sexualmente y se aparean en otoño, para poner huevos, únicos elementos capaces de soportar el invierno”.

Si no quedara claro, veamos las siguientes definiciones:

Oosfera : Gameto femenino que corresponde en el reino vegetal, al óvulo de los animales .

Gameto : Célula reproductiva, masculina o femenina, cuyo núcleo contiene un cromosoma de cada par, y que puede unirse a otro gameto de sexo opuesto, en la fecundación, pero no multiplicarse por sí sola.

Espermatozoide: Célula sexual masculina, formada habitualmente por una cabeza, ocupada por el núcleo haploide, y un flagelo que asegura su desplazamiento .

No fue ni es ni será nunca mi intención ensuciar la memoria de nadie (Disney) ni tampoco confrontar con alguien (Cameron) tan destacado en la producción de grandes films. Pero este paralelo de situaciones en las que se refleja continuamente el faltante de las partes constitutivas de una familia , o de alguna de dichas partes, me ha dado que pensar un poco.....no porque yo sea un gran pensador, sino, simplemente, para ejercitar ese músculo (nuestro cerebro) tan poco desarrollado .

Sigamos con este pequeño análisis del film de James Cameron “Titanic” (1996) .

Lamentablemente, me está pasando que volviendo a estudiar la película de este director, me doy cuenta que me quedaron , por la propia inercia , muchas cosas en el tintero .Pero como quiero (más que quiero, debo....) transmitir las, aunque este pequeño análisis no tenga un orden estricto (más bien, yo creo que un irrestricto desorden....) iré incluyendo los puntos en los que haré un “estudio” (presuntuosa palabra) a medida que mi memoria deje lugar a esos temas .

Una de las “licencias “ que Cameron toma es la siguiente: hacer que el Cabo Rowe tenga participación activa en alguno de los acontecimientos de las vidas de Jack y Rose a bordo del buque. Como primera indicación, digamos que Rowe es el tripulante que está parado por detrás de la puerta de ingreso de los pasajeros de 3ra clase . Una vez allí, al entrar a bordo Jack y su amigo Fabrizio, al verlos correr hacia el interior del barco ,gira su cabeza, mirándolos pasar. Pero hete aquí que Rowe es el que oye el grito de desesperación de Rose , por pánico al estar resbalando hacia el

mar, desde la baranda de la cubierta de popa, y es el que llega con otros marineros a investigar qué estaba pasando . Pues bien: es de constancia histórica que Rowe ocupaba su puesto de trabajo en popa del RMS “Titanic”. Entonces lo que hace Cameron es algo interesante : hace coincidir su llegada a un hecho ficticio (la casi caída de la joven Rose) con el lugar que le correspondía a este marinero en el real momento de la tragedia. Inteligente Cameron....

2) Otro de los tópicos que merecería, a mi humilde criterio, una mayor atención, es el simbolismo (o si se quiere, el tema) de las manos . Sí, las **manos**. Obviamente, si a una persona se le saluda con las manos, no vá a responder al saludo con las piernas o, en su defecto, con las nalgas, situaciones normales mediante . De todos modos, las manos de los principales protagonistas, los no tan principales y los secundarios, a lo largo de todo el film, son , en sí mismas, un personaje importante, y , en las situaciones en las que tiene especial intervención, resaltan lo que el director quiere expresar . Veamos algunas, ya que no voy a exponer unas ciento y algo de situaciones en las que las manos aparecen como las protagonistas por excelencia, sino que tomaré ejemplos, de manera de ilustrar este pensamiento .

De movida, ni siquiera habremos de comenzar por las manos humanas, sino por una visualización de que un engendro mecánico bien puede ser comparado a un ser humano, se muestra en la parte inicial del film, a pocos instantes de su comienzo, cuando el ayudante (gordo y con barba) de Brett Lovett le dice al equipo que estaba manejando la robótica de los mini submarinos “Mir” : “*¡¡¡Dame mis manos, hombre!!!. ¡¡¡Dame mis manos!!!*. En este caso, se refería al pequeño robot que ingresaba por un compartimiento del hundido RMS “Titanic”, a la búsqueda de algo que pudiese albergar el diamante, en este caso, la caja fuerte que finalmente es izada a bordo .

Otra situación en las que una cercana toma de las manos humanas indica **trabajo, dedicación**, pero sobre todo, **el paso de los años** (brutal, demoledor...) , es aquella parte del film en el que una abuela Rose De Witt Bukater, centenaria ya, se halla trabajando sobre el conformado de un jarrón, en un plato giratorio, al momento de escuchar los informes sobre la controversia de los hallazgos en el sitio del hundimiento del barco de los sueños.

Un particular caso de descripción de cómo nos atrae poderosamente la atención las manos, es el descubrimiento, por parte de una joven Rose, del cuaderno de bocetos que porta Jack, aunque en un primer momento lo haya catalogado de “*¿Qué es esa estúpida cosa que lleva allí?*” . Y más aún, como impresionan a Rose estos dibujos: mirándolos con atención, sea quién haya sido el artista, son buenos, muy buenos.....En estos bocetos, las manos están profusamente estilizadas, notándose hasta sus rasgos más delica--

/-- dos, en varias situaciones de la vida (amamantamiento de un niño, una prostituta posando desnuda, Madame “Bijou”, etc.) . En cierto modo, esos bocetos reflejan el mundo real, más en el caso de la prostituta, la cuál carecía de una pierna (según propia expresión de Jack) , con lo que podríamos inferir un futuro sombrío para ella, ya que sería difícil en la Francia de comienzos del siglo XX encontrar que alguien contratara para un trabajo a una prostituta....y mucho más difícil si le faltaba una pierna .

Me dá la impresión que , en el film de Cameron, las manos expresan muchas veces lo que el lenguaje no alcanza, por su sola articulación de palabras: Si tomamos al principal personaje masculino (Jack Dawson) veríamos unas cuantas de estas escenas : cuando Jack toma a Rose al momento de resbalarse ésta por popa, cuando besa la mano de Rose al bajar ella de la Gran Escalera, cuando expresa su intención que Rose se acerque más a él al momento del baile en 3ra clase, cuando sus manos son instrumentos de arte en la confección del dibujo de una sugerente Rose desnuda y posando en su cuarto, sobre el sillón, cuando golpea al náufrago que en un ataque de pánico se toma de Rose y la hunde en el mar, etc.....y tantas otras.



Foto N° 82 : Al pie de la Gran Escalera, un romántico beso en la mano derecha de Rose, será la galantería que Jack le ofrezca , al momento de dirigirse hacia el Salón Comedor de 1ra Clase .

Respecto del otro personaje central, **Rose De Witt Bukater**, también hallaríamos imágenes en las que las manos dicen mucho más que las palabras: cuando una anciana Rose, a bordo de “Admiral Keldish”, toca con sus ajadas manos una peineta que fuera rescatada del cuarto en el que ella dormía (y debo confesar algo: no sé muy bien el porqué, pero cuando mi padre vió esa parte del film, sendas lágrimas cayeron de sus ojos, queriéndolas ocultar, aunque yo me diese cuenta.....supongo que algo le hizo acordarse de su madre), cuando se lleva las manos a su cara al momento de ver imágenes del naufragio en el monitor de la sala del “Keldish”, cuando el Ingeniero Thomas Andrews le explica la suerte que el “Titanic” correrá, llevándose las manos a su boca, cuando besa las manos de Jack luego de haber muerto éste, etc. Pero hay una en particular, en la cuál el uso de un instrumento cortante (un hacha) en manos de Rose libe--

/-- ran, tras un certero golpe, la cadena de las esposas que retenían las manos de Jack : manos que liberan otras manos.

Hasta se podría decir, parafraseando el famoso dicho que indica que “mejor una imagen que mil palabras”, ya que en este caso se podría inferir que “mejor que mil palabras, una mano tendida” .

Y para finalizar, no es, entonces, casualidad, que una de las escenas más logradas (y en mi opinión, más románticas....) sea aquella en la que la anciana Rose, una vez muerta, vuelva al buque, rejuvenecida, para hallarse con su amado....ofreciéndole éste su mano tendida, al mismo tiempo que le sonrío, mientras ella asciende por la mítica escalera de madera .

Como habíamos dicho antes, la película de Cameron es una sucesión de contrastes, en mayor medida, los que reflejan los comportamientos humanos, aunque esos comportamientos tengan sus bases en razones de índole material . En la cena de gala en la cuál Jack era el invitado “extravagante”, las diversas actitudes ante la vida se exponen con sibilina crudeza, aunque no exenta de momentos simpáticos : los relatos de “Molly” Brown, el brindis impulsado por Rose “¡¡¡Make it count¡¡¡”, etc. Sin embargo, una vez concluída ésta y a punto de retirarse Jack de la misma (“Debo volver con los otros esclavos...”), un pequeño papel amarillo cambiará el destino de las vidas de ambos...por lo menos durante esa noche . El papel decía:

*“Make it count
¿Want you see a real party?”*



Foto N° 83 : Un sonriente trío, camino a la cena de gala en el Salón Comedor de 1ra clase: Rose De Witt Bukater, Jack Dawson y “Molly” Brown .-

*“Hazlo valer
¿Quieres ir a una verdadera fiesta?”*

La reunión de ambos se producirá en el reloj que estaba ubicado al tope de la Gran Escalera, para bajar al área ocupada por la 3ra clase, en la que se desarrollaba una fiesta. Acá podemos hallar los contrastes de las clases a bordo del orgulloso exponente de la WSL: mientras la primera clase se encuentra en el medio del lujo y esplendor esperable para los integrantes de ésta, aunque no pareciera haber una alegría franca y expansiva, sino más bien medida y de acuerdo a ser expresada mediante ciertos cánones, esto es, en el transcurso de una cena de gala, se nota la falta del ingrediente que aporta la sencillez de las cosas simples. No ocurre así en la fiesta de la 3ra clase, ya que justamente, al no poseerse muchos recursos, salvo unas cervezas, música tocada por un conjunto “ad – hoc” (gaitero y demás) y cigarrillos baratos, en vez de la orquesta oficial (y ahí tenemos otro contraste), los puros y el brandy, la diversión, (consistente el baile, las pulseadas, etc.) es, hasta si se quiere, más simple: se celebra la alegría de estar vivos, a bordo de un barco que llevaba a los integrantes de esta clase (despectivamente conocida como “steerage”) hacia nuevas posibilidades : trabajo, mejor comida, un nuevo hogar.

Es aquí que la joven Rose encuentra que no todo es lujo, derroche y/o “mindless chats”, sino que la gente “de abajo” también se compone de seres



Foto N° 84 : En esta secuencia del film de Cameron vemos a Leonardo Di Caprio y Kate Winslet en sus respectivos papeles de “Jack” y “Rose”, bailando unidos por sus manos, mientras que (si no me equivoco) James Cameron se halla por detrás de ellos haciendo una toma .-

humanos que viven, sufren, tienen esperanzas y sueños.....aunque no se vistan tan bien como en primera clase.

Y como joven que es, dá rienda suelta a sus diecisiete años.

Demás está decir que las escenas están muy bien logradas, de manera de recrear lo que se estilizaba en esos viajes y que Cameron utiliza, para dar un marco a esa noche de fiesta, a bordo del barco de los sueños. Pues bien ¿qué era eso que se estilizaba?.

Lo siguiente, que paso a relatar.

En los barcos de transporte de carga y pasajeros de la época (1912) como así también a lo largo de la primera mitad del siglo XX, no todas eran noches de jolgorio. Como bien se puede suponer (y que en efecto, así era....) se necesitaba una cierta disciplina y orden como para hacer llegar

los buques “a buen puerto”. Lógicamente, fiesta todas las noches iba en contra de ese natural objetivo. Pero, y en determinadas ocasiones, había diversión de la buena : música, bailes, vino, cerveza, canciones, etc.

Y, según lo que relata mi padre Don **Miguel Kuczynski**, **SÍ** había una ocasión en particular ,que pasaré a detallar .

Cuando me hallaba realizando el primer trabajo de investigación, “estrenamos” (por así decirlo de una manera....) un radio grabador que la esposa de mi hermano, el Contador **Pablo Kuczynski**, esto es la **Dra. Rosana Cuevas**, le regaló a mi padre. Pues bien, quién esto escribe, después de unas palabras (a mi padre) sobre cómo se activaba el aparato de marras, comencé una charla con mi “viejo” , a la cuál también asistió mi madre, Doña **Ana Sofía Palamarchuk de Kuczynski** . Esta grabación la tomé en las primeras horas del día 1ro de Enero del año 2001, después que nos hubiéramos reunido para celebrar la llegada de ese año, algo que se estila en todo el mundoy también en Villa Arguello, partido de Berisso, Provincia de Buenos Aires, Argentina .

Mi padre, en esa ocasión, relató lo siguiente, contestándome lo que yo le iba preguntando :

TESTIMONIO DEL VIEJO

Sergio: *“Por ejemplo ¿había, ponéle.....cada tanto, una fiesta, una joda, así, donde se juntaban todos?.*

(Nota del Autor: La palabra “**joda**” significa, en la República Argentina, algo así como “fiesta, jolgorio, diversión” .-

Miguel : *“Se festejó el cruce del Ecuador . Se hizo una pequeña fiesta.*

Ana : *“Siempre se hacía.....”*

Miguel : *“Tengo entendido que eso se hace en todos los barcos.”*

Ana : *“El cruce de la línea.”*

Miguel: *“El cruce de la línea del Ecuador. Eh....Después, yo no recuerdo cosasporque nosotros pertenecíamos a un , llamémosle, nivel que....”*

Ana: *“¿Y había una primera clase ahí?”*

Miguel: *“Sí.”*

Sergio: *¿Pero no era un barco carguero?.*

Miguel: *No.*

Sergio: ¿Qué era?....¿Un barco de transporte de personas?.

Miguel: Era un barco, un barco de transporte de carga, modificado.

Sergio: Modificadas las bodegas....

Miguel: Modificado a transporte de gente. Es decir, fue llenado de cuartos abajo .

Sergio: Las bodegas.....

Miguel: Y, calculo que sí. Porque hasta, creo, tres pisos para abajo.

Sergio: Bodegas....

Miguel: Debajo del agua, línea de flotación, había camarotes....

Siguiendo con nuestras disquisiciones, podemos observar que en la película de Cameron las cosas están bien entrelazadas. Esto es, hay un enlace entre ambas clases (la 1ra y la 3ra), pero no se trata de un integrante de la 2da clase, como cabría suponer . Se trata, más bien, de un guardaespaldas, que, compelido por “Cal” Hockley, se lanza a la búsqueda de la joven, a lo largo y ancho del buque : el **Sr. Spicer Lovejoy** (interpretado en la película por el excelente actor británico **David Warner**, esos típicos actores secundarios que más que secundarios son los que hacen al alma principal de la película, interviniente en largometrajes como “**Los Perros de Paja**”, “**Un cuento de Navidad**”, “**Titanic**”, etc) . En verdad, este personaje es un caso curioso dentro de la estructura del film .

Veamos .

Desde el vamos, al momento de la descarga de los baúles de los De Witt Bukater y Hockley, este hombre dá las órdenes respectivas en cuanto a la ubicación de los mismos. Más tarde, al transcurrir el film, será una especie de “perro guardián”, persiguiendo a Rose, tratando de ubicarla y de registrar sus movimientos, de modo de informar a su “jefe”, el también joven Caledonian Hockley . Hay una escena en la que este hombre hace, literalmente, de “guard du corp”, y es aquella en la que, hallándose Jack y Rose sobre la cubierta, se pone por detrás de Hockley (al intentar convencer éste a la joven de que suba al bote salvavidas) y con su cuerpo evita que otros pasajeros se arrimen hacia el trío en cuestión . Ahora bien, cuando se procede a la descarga de los baúles, en el puerto de Southampton (Inglaterra), según la película de Cameron, este Sr. Lovejoy, indica al acomodador que lleve las valijas a las habitaciones B – 52, B- 54 y B – 56. Esas habitaciones de 1ra clase (**que realmente estuvieron ocupadas por el Sr. Bruce Ismay**) son (en la ficción) ocupadas por Ruth (la madre de la jo--

/-- ven), por Rose y por Caledonian Hockley . Pero **ninguna de ellas por Lovejoy** .

En ningún estadio del film se oye a Lovejoy hablar de su **pasado**, y lo único que se puede hallar sobre este ítem es un comentario de Rose, al huir junto a Jack, en el cuál ella dice que Lovejoy **debe haber sido policía** . Pues bien, entonces no entiendo algo .

Expresémonos mejor .

En esos días, salvo algún político, o los reyes y presidentes de las potencias e imperios, por miedo a los atentados contra sus vidas, la mayoría de los empresarios, negociantes, artistas, etc., no llevaban guardaespaldas . Había una especie de “savoir faire”, que era considerado una regla de honor: es más, todavía se retaba a duelo....y caballerosamente, se resolvía de esa manera. Entonces ¿para qué incluye Cameron la presencia de un guardaespaldas cerca del heredero de un imperio “Made In USA? . Hasta aquí, no hay más datos. Pero una sutil, casi imperceptible idea del porqué podría ser, es una pequeña conversación entre (no identificados) pasajeros de 1ra clase del buque, al momento en que Jack se halla esperando el arribo de Rose, para la cena de gala, al pie de la Gran Escalera . Esta conversación termina con un caballero diciendo que “...*hay toneladas de acero Hockley en este barco...*”.

¡¡¡¡¡Ah¡¡¡¡¡ ¿Se les había pasado? . A mí no

Bueno, en todo caso, sería para protegerlo a “Cal” de algún percance posterior...quién sabe, y quién sabe relacionado con qué.....

Otro de los detalles que caracterizan al Sr. Spicer Lovejoy es la de figurar, entre sus pertenencias, una impresionante y sumamente convincente pistola Colt 11.25 mm, modelo 1911, siete (7) balas en el cargador y una (1) en recámara, que el hombre llevaba en su sobaquera . Obviamente, cabría preguntarse cómo no lo revisaron al subir al buque, y la verdad es que aquí Cameron no se toma ninguna licencia, ya que ese tipo de cosas.....sencillamente no ocurría, ya que (se suponía) los caballeros eran caballeros y las damas eran damas (más si se trataba de la 1ra clase) , y si había violencia, era en otros lugares del mundo, o en sus campos de batalla. Nadie iba a suponer que se habría de cometer algún asesinato a bordo del barco de los sueños, y es por ello, que, justamente, no se revisaba a los pasajeros antes de embarcar, a los fines de la detección de posible portación de armamento, aunque (supongo.....) que alguna pregunta al respecto se les debería hacer . Pero , en definitiva, eran otros tiempos en los que la palabra empeñada era la palabra empeñada y no había tanta ambición como hoy: no dije que hubiera ambición, pero sí digo que no había la enfermiza ambición que hoy domina los actos de la Humanidad toda. Y que

un hombre llevara un arma consigo era particularmente raro, a menos que formara parte de su profesión (militar, gendarme, policía), más subiendo a un buque como el RMS “Titanic”, que era, en definitiva, un buque (grande, muy grande) de transporte de carga y pasajeros .

El Sr. Lovejoy, como guardaespaldas, también se encargará de impedir el acceso de Jack al servicio religioso que hubo de celebrarse ese Domingo 14 de Abril, y también será el que , de parte del Sr. Caledonian Hockley le transmita un amable saludo, esto es, una innecesaria pero contundente trompada en el abdomen del indefenso Jack, al momento de retirarse como custodia del mismo, una vez que se van produciendo las primeras situaciones de pánico entre los pasajeros del barco .

Existe una escena en la cuál, mediante sus dichos, Lovejoy demuestra una total falta de preocupación por su suerte y la de los demás, y es aquella en la que le manifiesta a Jack lo siguiente: “*¿Sabes?...Yo creo que este barco se hundirá....*” . Pero dice lo anterior con una sutil y cínica sonrisa, casi como si la situación le divirtiese, casi como si no le importara en lo más mínimo. Además, hay cosas que **NO** se le ven hacer a Lovejoy, como ser : comer, beber, fumar, escupir, gritar, etc: hasta se podría decir que es una persona calma, imperturbable, segura de sí misma, analítica, pensante, decidida y fundamentalmente, consciente de su “trabajo”. Casi, casi (recreando las películas actuales...) todo un “Terminator”. Sin embargo, y a tenor de lo que el film muestra, también Spicer Lovejoy sufrirá una especie de “**abandono**”, en los estadios terminales de la película, algo que veremos en su oportunidad .

De a poco, metiéndome en los distintos tipos que Cameron describe, o mejor dicho, hace interpretar a los personajes del film, fui “descubriendo” algunos caracteres especiales .



Foto N° 85 : Una vez en la fiesta de 3ra clase, una “verdadera fiesta”, Jack toma decididamente con su brazo derecho a Rose, de modo de sentirse cercanos ambos, a pesar de las cosas que los separan .-



Foto N° 86 : La vibrante música ya ha logrado que todos se lancen alegremente a disfrutar de ella, en medio de esa noche de esperanza en el porvenir .-

Uno de ellos es el prometido de Rose, el joven **Caledonian Hockley**. Aunque una de las tipificaciones clásicas lo podría encapsular como el “malo” de la película, e incluso, aceptándolo así, veamos un pequeñísimo estudio de la semblanza de este personaje .

A todas luces, Hockley posee una personalidad bien definida, bastante superficial en algunas cosas y bastante decidido (o por lo menos, con fuertes convicciones) en otras, pero siempre expresando uno de los criterio más comunes para la época: la supremacía de aquellos que pertenecían a la llamada 1ra clase, debido al poder y/o al dinero, que en definitiva, van de la manoCal Hockley aparenta ser una de esas personas que , al no entender algo, lo desprecia, pero aplicando la ironía . Es así que, cuando asiste a la escena de la colocación de los cuadros en el camarote de Rose, dice :

“Algo como Picasso. Créeme: no será muy famoso...Por lo menos, estos cuadros no costaron tanto....”

Si continuamos con el “racconto” de la película, veremos que a la mañana siguiente, después de la cena de gala en 1ra clase y baile en 3ra, Rose y Caledonian desayunan juntos en la cubierta privada de éste último. Pues bien, Hockley también posee una gran dosis de agresividad dentro suyo, que habrá de explotar al ordenarle (a los gritos, derribando la mesa hacia su izquierda y acercándose hasta colocarse enfrente de ella, intimidatoriamente) a la joven que lo honre, aunque no todavía como su marido por ley, sino como su “mujer” en la práctica . Acá, y sobre la situación antes descripta, cabría hacer una pequeña reflexión .

A pesar que la monogamia es, generalmente, la más común de las condiciones de asociación hombre – mujer, mujer – hombre, en la mayoría de las sociedades del mundo (independientemente de las religiones y costumbres de los pueblos) tampoco es menos cierto que este fenómeno de asociación masculino/femenino se debió , en buena parte, a dos (2) motivos preponderantes, esencialmente de respuesta comunitaria y de naturaleza humana .Ellos fueron:

a) En una comunidad, eran continuos los problemas generados por la poligamia, ya que los intereses contrapuestos (y sus consecuencias....) se iban agrandando como una bola de nieve, hasta llegar a hacerse , para los jefes de dicha comunidad y sus integrantes, algo inmanejable .

b) Respecto de la naturaleza humana, {esta es de carácter egoísta, vanidosa, independiente (obviamente: con sus lógicas excepciones en espacio y tiempo) } , lo que hace que las cosas y también las personas, se tornen en “propiedades” para las personas . En muchos casos humanos, no hay una determinada propensión a considerar a las personas (o persona) que amamos como nuestra “propiedad”, pero sí “algo” que es de nuestra total incumbencia....y de nuestro absoluto interés .

Por ello, hay dos situaciones que, sencillamente, se nos hace especialmente difícil aceptar, o por lo menos, entender, ya que ... “el corazón posee razones que la razón no entiende” . Aquellas son:

- 1) Que la persona amada, no nos ame.
- 2) Que la persona que no amamos, nos ame .



Foto N° 87 :
Rose y Jack, del brazo, en pleno baile, sobre el
tablado del salón de 3ra clase, en pleno frenesí de
la danza .-

Es por lo anterior (aunque sin justificar en modo alguno la violenta actitud de Caledonian) que creo entender semejante “volcán en erupción” : a ningún hombre le agrada sobremanera que la mujer de la cuál uno es el “prometido” , o para usar términos más comunes a nuestros días, el “novio”, ande charlando, bailando, escondiéndose por los rincones con otro hombre....por más buenos amigos que parezcan ser .Y menos que menos, que la novia de uno se enamore de otro hombre, casi en nuestras narices . En definitiva, la actitud asumida en su comportamiento a la hora del desayuno, es una típica actitud de “**macho**”, por parte de Cal Hockley . Entendible, no justificable .

Saltemos ahora a otro de los ítems de este pequeño análisis . Como ya he deslizado, a mi entender y humilde opinión, Cameron “trabaja” con la música, como una manera de potenciar los efectos sensoriales sobre los espectadores , al mismo tiempo que realza la mayoría de las situaciones

dramáticas que ocurren a lo largo del film. Es un efecto, obviamente, buscado .

De todos modos, se pueden decir algunas cositas .

James Cameron utiliza en varios pasajes del film, música anterior a la época (1912) : tal es así que se pueden escuchar los acordes de una melodioso vals vienés, que, entre tantos otros, coadyuvan a indicar un ambiente de relax, armonía, buen gusto, etc., pero, y más que todo, pertenencia a un determinado estamento social, aquél que, lógicamente podía pagar , esto es, una velada de gala (con orquesta incluida), la representación de un ópera, un aniversario, etc.

Hubieron de pasar muchos , muchos años , para que esa hermosa música, merced a los adelantos y cambios societarios mundiales, llegara a todas las demás clases sociales, a lo largo y ancho del planeta. Con lo cuál, para nadie es raro hoy, encontrar una colección de discos de vinilo (qué antigüedad....) , de cassettes, o de CDs , en la cuál se pueden escuchar los sublimes destellos de un “Danubio Azul”, “El Barbero de Sevilla”, “Aída”, “Marcha Radetzky”, etc., como así tampoco, a nadie le extrañara que en el baile de quince años, la agraciada señorita que festeja ese aniversario, después de las doce de la noche.....baile su **vals** con los invitados varones al festejo .

He realizado la experiencia de ver la película de Cameron , de la que estamos hablando, sin la participación de la música que la acompaña: es una experiencia agotadora, tediosa, inaguantable . Aunque el drama del hundimiento siga siendo el mismo, la música acompaña, potencia, transmite, resalta, un sinnúmero de situaciones. Ellas corresponden desde el inicio hasta el final de film : no creo equivocarme mucho si digo que “Titanic” (1996) es uno de los más grandes largometrajes “musicales” . También se puede advertir que la música propalada vá desde sutiles y trabajadas armonías, espacio que ocuparán las mismas hasta el brutal y dramático momento del choque contra el iceberg, e incluso, los acordes indicarán, de una adecuada manera, la proximidad del desastre . A partir de allí, aunque con leves momentos de “calma”, la música se disparará súbitamente y con un marcado énfasis en destacar lo angustioso del panorama que se irá desarrollando a bordo del RMS “Titanic” .

Obviamente, hay momentos en que la música de “Titanic” (1996) es la que “habla” a partir de las situaciones, y más que acompañar (esto, también, si se quiere) sugiere, manifiesta e indica lo que, justamente, no se expresa por parte de los personajes . ¿Qué les parece si recordamos algunas? .

Recordemos, pues .

1) Un triste Jack se halla apoyado sobre la baranda de proa (obvio, otra licencia...) pensando (supongo...) en su amor...y a la tenue luz de ese atardecer del Domingo 14 de Abril de 1912, una mujer se vá , lentamente, acercando al tiempo que la versión instrumental del tema de amor del film, vá llenando el espacio comprendido entre ambos seres, su encuentro amoroso ... y sus destinos . Hasta que una imagen, al mismo tiempo que la música, en su último acorde, suave y definitivo, superpone sobre un hombre y una mujer que se besan, la imagen de RMS “Titanic” (en su misma proa) con la presencia de los restos que el paso del tiempo dejó. Aunque ello indica nuestra finitud como humanos, Rose no podrá olvidar ese instante jamás.

2) Una de las más memorables escenas, de las que la crítica respectiva ha evaluado, resaltado y felicitado, es aquella perteneciente al **“Retrato de Rose”**, o si quiere, al **“Drawing”** (dibujo en idioma inglés) .



Foto N° 88 : Una vez reunidos en el extremo de proa del buque, van uniendo sus destinos mediante sus manos, mirando el mar ...



Foto N° 89 :
El “gran artista”, que en algún momento se habrá de sonrojar ante una Rose desnuda, al instante de comenzar con el dibujo .-

Aunque en sí mismo no sea tan fuera de lo común, en cuanto a filmes se refiera, hay un leve, sutil pero extraordinario detalle, en un instante sublime de la película (o si se quiere, del conjunto de escenas que dan lugar al “**Drawing**”), que espero se hayan dado cuenta, por lo menos, de su existencia: cuando Jack, finalmente, comienza a dibujar el retrato de Rose, la cámara enfoca la punta del lápiz que el joven utilizará para dar forma al cuerpo de su amada y, al mismo tiempo que se apoya sobre el papel, se inicia la música instrumental, variación del tema de amor, tocada por **Richard Clayderman**, excelente pianista que tuviera sus años de fama allá por la década de 1980 .

Un instante en el tiempo,musicalmente retratado.

Un retrato musical temporalmente dibujado .

Y una vez que se iba completando el boceto de Rose, sus hermosos ojos son enfocados nuevamente por la cámara, transformándose sus juveniles párpados en arrugadas ojeras, arrugas que invaden esas partes de su faz . Es allí donde música e imagen se unen para recordarnos lo efímero de los actos humanos, pero lo potente del recuerdo que esos mismos actos nos infligen . Recuerdo que llevamos por siempre en nuestras almas .

3) El drama del hundimiento del “Titanic” ya se ha desarrollado casi en su totalidad, pero todavía falta algo: la ruptura del casco . Al mismo tiempo que la señora “Muerte” se vá enseñoreando de la mayoría de los pasajeros y tripulantes de a bordo, esas personas van destrozándose, cayendo al mar, etc. Y es, en este contexto, que el buque comienza a iniciar su viaje hacia las profundidades: saltan los aros de compresión, el casco se parte, y la sección de proa se inclinará, llevándose todo el esplendor de una época hacia el fondo del Atlántico . Se terminará de partir, y aunque en un primer momento intente arrastrar a la sección de popa, ésta resistirá, aunque sea por unos momentos, el embate de la fuerza que en esos mismos instantes quiere llevarla hacia abajo.

Una vez partida la sección de la que hablamos, la parte de popa, por un lógico efecto gravitatorio, volverá a su posición original, con las lógicas diferencias, y en su caída, aplastará un montón de pobres infelices que tuvieron la mala suerte de caer al agua desde esa parte del buque, quedando por debajo de ella .Y, es de constancia histórica, en base a los relatos de los diversos sobrevivientes , que la popa se comienza a alzar nuevamente, una vez que recepciona agua del mar en su interior, lo cuál empujará dicha sección hacia las entrañas marinas.

Es allí que el clima del desastre vá llegando a un límite extremo, con los cuerpos humanos cayendo, muriendo, y los que, todavía permanecen vivos, tratando de sobrevivir . Y es, en medio de este atroz panorama, en el cuál la música manifiesta se conmovedora presencia, que ésta se detiene en un instante exacto : cuando la popa llega al límite de su parada sobre sí misma, se produce un “**alto**” en el clímax musical.....y luego un súbito silencio,



Foto N° 90 :
Ochenta y cuatro años después, desde el fondo del tiempo y de la oscuridad, retorna a la vida el retrato de una hermosa joven, Rose De Witt Bukater , sobre viviente en la ficción , del hundimiento del RMS “Titanic” .-

que viene a resaltar aún más (como si no lo hubiese sido suficiente....) la dramaticidad del momento .

Exacta utilización de la música e imágenes, para dar muestra de la brutalidad física del naufragio .

4) Ha muerto la anciana Rose De Witt Bukater, en su cama, con unos meses más de los cien años de edad, casi a los ciento uno. Su cansado corazón ha dicho basta y su paso por este mundo se ha detenido para siempre . Ella ha sabido desde el mismo momento en que ha escuchado los comentarios sobre los restos hallados en el RMS “Titanic” emitidos por la televisión, que su vida iba a tomar un giro, inevitable pero necesario y decisivo, ya que esa misma vida había sido marcada para siempre, por un hecho que conmovió a miles de personas (ella entre otras tantas.....) y al mundo .

“Y a su manera volvió al caballo y al carro....”, como diría una canción del catalán **Joan Manuel Serrat**. Esa canción se denomina **“De Parto”**, y habla de una adolescente que está esperando su primer hijo . Y parece mentira, pero al recordar algunas cosas, uno se extraña de cómo se relacionan ellas mismas.

Mucha gente, desde la Antigüedad, e incluso lo anterior surge de las diversas religiones, concibe la muerte como un segundo nacimiento, pero a la vida espiritual, o lo que sería lo mismo, un segundo parto. Y en este caso, la que habrá de experimentarlo será la abuela Rose .

A medida que la cámara panea sobre las fotos que la “vieja” Rose hubo de desplegar sobre la cómoda que ocupa en el buque de investigación, se nota que no hay un excesivo acercamiento hacia aquellas en las que aparece acompañada, sino, más bien, ellas se ven, hasta si se quiere, lejanas, no en un gran primer plano .No obstante, las fotografías en las que está **SOLA** son las más nítidas. En especial, **UNA** , y es aquella en la que se la observa

sobre un caballo, en una playa, con sus piernas de costado y con el fondo de una “montaña rusa”, es decir, la descripción de la promesa mutua, incumplida debido a la ocurrencia de la tragedia del barco, de aquello que Jack y Rose habrían de realizar .

Y su alma retorna, en una especie de túnel submarino, por los restos del buque, en un vertiginoso correr de su espíritu (con el acompañamiento de la música, como si en sus acordes se estuviera desplazando el alma de la anciana) hacia aquél lugar dónde habrían de estar esperándola todos aquellos que hubieron de perder sus vidas en el naufragio, juntos, ubicados uno al lado del otro, ya sin distinción de clases sociales, jerarquías y papeles, pero en especial uno : su amado Jack, en aquél lugar donde se hubieron de reunir de común acuerdo, el reloj al tope de la Gran Escalera.

Al pasar al lado de los que la precedieron en el paso de esta vida hacia la Vida, notamos que se la recibe con sonrisas e inclinaciones de cabeza, a medida que vá ascendiendo los escalones. Un Jack de espaldas (y la música llegando a su consumación) se dá vuelta en el momento justo, para con una sonrisa tenderle la mano y atraerla hacia sí, volviendo a encontrarse los amados, después de tanto, tanto, tanto tiempo.....

Y al instante previo de unirse, la música, de fondo, comienza a realizar un “clap clap clap”, imitación de los aplausos, para después, al encontrarse en un prolongado beso, toda la gente que compartió esos los días de sus vidas a bordo del buque, comienzan a aplaudir, siendo el Capitán Edward Smith el último .

Y consumado el beso del reencuentro, la cámara se dirige hacia la cúpula, que se halla por encima de **TODO** y de **TODOS**, profusamente iluminada, pero no con la luz natural del día sino conla **LUZ** .Es allí donde la música pareciera detenerse, aunque en realidad no es así, sino que los tonos de la instrumentación se alargan hacia un éxtasis , agudamente y con todo su brillo, para dar lugar, sin prisa pero sin pausa, a la inolvidable canción de amor de la película, llamada “**My Heart Will Go On**”, magníficamente interpretada por la canadiense **Celine Dion**.

Y también, en este último instante, mi memoria vuela hacia aquella parte del ritual cristiano católico, en el que se expresa:

“ Y Brille Para Ellos.....

La Luz

Que No Tiene Fin”

Hasta aquí lo que podemos indicar sobre algunos detalles respecto de la música de la película de James Cameron. Obviamente, este análisis es bas--

/-- tante somero, faltándole un montón de detalles, con lo que, en función de lo anteriormente expresado, cualquier posible lector de estas líneas puede agregar a su gusto aquello que le pareciera meritorio.

Sigamos. Hemos mencionado al **Capitán Edward Smith** . Fijemos nuestra vista sobre este hombre, pero, fundamentalmente sobre la mirada que el director posa sobre él....y de las consideraciones gráficas que realiza sobre el mismo .

James Cameron focaliza su atención sobre Smith no en difusas ni dispersas direcciones sino que lo hace indicando las actitudes (y sugiriendo pensamientos....) de este hombre, a lo largo de diversos estadios del film que, dicho sea de paso, son más bien, específicos .Y, justamente, estas situaciones no son **MUCHAS**, sino más bien, **POCAS** las escenas en las que aparece el Capitán de la línea White Star.

1) Edward Smith, al momento de la partida del buque, se halla sobre el puente de mando, supervisando la partida del mismo, como era costumbre en esos díasoliendo el mar y viéndolo deslizarse ante él . A su lado se aproxima el Oficial McMaster Murdoch, y le informa, con una sonrisa:

“Twenty one knots, Sir”
Veintiún nudos, Señor .

“Take Her to the sea, Mr. Murdoch.....
and stretch her legs....”
Llévela al mar, Sr. Murdoch....
y estírele las piernas.”

Esto nos dá una idea de la confianza en sí mismo y en el barco que comandaba, algo que lógicamente le transmiten sus varios años de experiencia en la conducción de navíos . Y luego de esto, al mismo tiempo que es obsequiado con una taza de té por parte del Oficial Lowe, dirige su mirada hacia los dos jóvenes (Jack y Fabrizio) que se hallan en el extremo de la proa, para, posteriormente, levantar sus ojos, expresando ellos, en su mirar, toda la esperanza en el venturoso porvenir que ese viaje representaba para él ...y los que a bordo se hallaban .

2) Una escena en la que se indica directamente una presión de Bruce Ismay sobre Edward Smith es aquella en el salón de 1ra clase, en la cuál el primero le pregunta si ya ha hecho encender las cuatro últimas calderas, y trabaja sobre los sentimientos de Smith, más sabiendo de su próximo retiro del servicio activo .Smith contesta que no se acostumbra forzar los motores hasta que no estén correctamente asentados . Pero Ismay no larga el hueso, dejando su fina insistencia suspendida en el aire, al mismo tiempo que sume en la duda al viejo lobo de mar .

3) En las escenas que traen el recuerdo de las cenas de primera clase a bordo del RMS “Titanic”, a Smith se lo vé como parte activa de la misma, saludando y departiendo con varias de las personalidades allí presentes . Una de las cosas que siempre me extrañó es el porqué Cameron no lo hizo aparecer en (a lo largo de esa misma cena) la mesa en que se hallaban sentados Jack, Rose y otros integrantes de dicha clase....Cameron sabrá el porqué .

4) Durante el servicio religioso, el Capitán Smith es el que preside la mesa (que hace las veces de altar) en la que se hallan instalados un crucifijo, la Biblia, un mantel y una pequeña bandera inglesa .Y es Smith, también, el que canta el himno religioso “Para Aquellos Que Se Hallan en Peligro en el Mar”, en conjunto con los demás asistentes.

5) Al momento del paseo por cubierta de Rose, su madre, Cal Hockley y el Ingeniero Andrews, al llegar al puente de mando, se encuentran con el Capitán Smith, quién, casi en el mismo instante en que comienza a departir con ellos, recibe un mensaje de un marinero, que le informa que se trata de una comunicación del “**Noordam**” mencionando la presencia del hielo en las cercanías de la derrota que el navío de la WSL lleva y, después de leerlo, esboza una sonrisa, indicándoles a sus ocasionales interlocutores, que eso es algo completamente normal para esa altura del año en la que el barco se hallaba navegando .Y que, justamente, **HABÍA ORDENADO EL ENCENDIDO DE LAS CUATRO ÚLTIMAS CALDERAS** .

6) Una de las escenas más sugestivas, en función de lo que Cameron plantea, es la que tiene lugar al momento de retirarse a su dormitorio, la noche del 14 de Abril de 1912, sobre el puente de mando del buque. Allí, Smith se encuentra con el 2do Oficial Lightoller, comentando ambos sobre el estado del mar. Un detalle de esta conversación lo dá el estar revolviendo la rodaja de limón que se halla en el interior de su taza de té caliente, y escuchar las palabras del Oficial, que le indican que será más difícil divisar los icebergs debido al estado del mar. Smith levanta sus ojos de la taza y pensativo, al mismo tiempo que impasible, deja escapar un murmullo inteligible, más parecido a una callada interjección nasal, a la vez que su mirada se torna sumamente expresiva .

Hay veces en las que las miradas dicen todo.....o no dicen lo que tienen que decir, justamente, por **indecible** .

7) Producido el fatal choque contra el témpano, unos instantes después un acelerado Smith se dirige, desde su habitación, a hablar con sus oficiales, preguntado en primer lugar a Murdoch, qué ha sido lo que el Capitán ha sentido .Al mismo tiempo que le informa de la situación, Smith ordena que el carpintero del buque realice una inspección para verificar los daños producidos por el terrible golpe .

8) Encontrándose con los otros miembros de lo que se podría decir el “Directorio” a bordo del RMS “Titanic”, esto sería, el Ingeniero Andrews, el Sr. Bruce Ismay, otros Oficiales, etc. , se entera por boca del mismo Andrews de la futura situación del buque y de su irremediables hundimiento. Es allí que una genuina mirada de sorpresa asoma en sus ojos, mientras que, girando sobre sí mismo le indica a Ismay que, al final, tendrá su encabezado en los periódicospero no de la manera que éste último aguardaba .

9) En otra escena memorable por lo sugestiva, Cameron lo hace aparecer dubitativo, inseguro de sí mismo, con sus pensamientos Dios sabe dónde y con sus emociones cubiertas por lo demoledor de la sorpresa de una situación que jamás hubiese querido atravesar. Lo anterior se produce en la película al momento en que dos Oficiales (Lightoller y Wilde) le hacen la consulta sobre embarcar a las mujeres y a los niños primero, a bordo de los pocos botes salvavidas del navío de la WSL .

10) Pero como ya hemos comentado, la película de James Cameron atraviesa una gran faja de blancos, negros y una inmensa tonalidad de grises, esto, fílmicamente hablando . Pues bien, Cameron le habrá de dar una especie de “desquite” o si se quiere, de “recuperación” . Me refiero al momento del film en el que el malogrado Smith, ante lo inevitable de la situación y ante la certeza de la pérdida del buque a su comando, se encierra en el puente de mando . Allí observa la presión que el mar ejerce contra las ventanas e intuyendo que en segundos cederán, dejando penetrar sus aguas, en ese instante único que precede a la muerte de un ser humano, se aferra a la rueda del timón y exhalando un profundo suspiro con el cuál dice todo, acepta la llegada de su expiración, la que se produce una vez que el mar ingresa de lleno, rompiendo los vidrios y ahogándolo, al fin .

11) Como así también, y “librándolo” de una culpa eterna, Cameron lo hace aparecer en la última escena del film, la que habrá de encontrar a Jack y a Rose uniéndose al fin, una vez muertos, sobre la Gran Escalera, al pié del reloj, siendo el último que se une al aplauso multitudinario, el de todos aquellos que hubieron de sucumbir en la tragedia, pero que, ya sin distinciones, se juntarán para recibir, “post mortem” a aquella que el joven había estado esperado tanto .

Uno de los puntos sobre los que menos observaciones se hacen respecto de la película “Titanic” de James Cameron es sobre aquellas que implicarían fallas en su factura y en su producción . Pues que las hubo, las hubo . Con lo anterior no me refiero a aquellos ítems ligados a la producción y factura de lo que se podría interpretar como “realización “, esto es , la parte comercial y publicitaria.

No.

A lo que me refiero es al hecho, merced a una aguda y constante observación del film, que se puede llegar a inferir, no por la inferencia en sí misma, sino por la comparación que deviene de las mismas escenas del film. O lo que sería lo mismo, comparando las mismas escenas del film entre ellas mismas y con respecto a las conductas normales que los seres normales habrían de tener en cualquier otra situación, ya sea de tantas amenazas a sus integridades físicas o patrimoniales (que en definitiva es decir lo mismo: muy poca gente se preocupa en estos, los días de nuestras vidas, por los peligros al espíritu.....) o las que devendrían de una determinada actitud .

Sin embargo, me cuesta creer que un excelente creador (en el sentido de la palabra “crear”), productor, escenificador, libretista, experimentado realizador fílmico, actor, ensayista, guionista y muchos otros etcétera, se le hayan escapados las “**incongruencias**” que a continuación, pasaré a detallar. Sin embargo, debo hacer un leve comentario : yo no soy realizador fílmico, productor de películas, escenificador, etc., etc., ya que decir lo contrario sería **mentir**.

Ya sea en mi lugar de trabajo, en la calle, en el colectivo, etc., no he dejado de tener en claro que una cosa es **mentir** y otra es **falsear la verdad** . La primera de ellas es inherente a todo ser humano (¿ Existe algún humano que no haya mentido alguna vez....?) , pero la segunda de ellas inerva un condicionamiento, esto es , el **propósito adrede** . Entre ellas dos, a pesar de que las dos son , por naturaleza malsanas en sí mismas, la primera tiene una sutil y leve ventaja respecto de la segunda , ya que , si la primera tiene explicaciones y disculpas, la segunda **NO** . ¿Porqué? . Porque en la segunda hay pura, directa, especial, direccionada, excluyente intencionalidad .En cristianose hace a propósito , para dañar, lastimar, hacer sufrir al otro, y , si fuera posible, perjudicarlo de tal manera que ese padecer se extienda en el tiempo .

Por lo anteriormente expuesto, no habré de mentir respecto de mi intención de “desnudar” ciertas falencias o “incongruencias” que la película de James Cameron, del año 1996, nos plantea .

Comencemos por un determinado orden, esto es, la exposición de determinadas escenas del film, las que, a la postre, nos darán una cierta posible interpretación de lo que el mencionado director quiso decir. Pero cuando de Cameron se trata, uno a veces no sabe

1) : Una de las primeras cosas que un lector interesado en este período de la Humanidad sabe perfectamente bien, es lo que se constituyó la explícita división de clases . Por lo cuál, resulta ser sumamente inocente ver (desde el

(desde el punto de vista fílmico....) a un joven “Jack Dawson” escalar cualquier escalera, meterse por cualquier escondrijo, ponerse un traje “prestado”, subir a la famosa 1ra. Clase, etc., lo que sea, con tal de ver a su amada . Desde el punto de vista humano es perfectamente considerable y real , ya que ese tipo de cosas ocurren cuando **UNO** se enamora , pero desde el punto de vista técnico, y teniendo en cuenta que los británicos dejaban escapar una mosca (por consideración al esfuerzo que la mosca hizo....) después de haber pasado setenta y dos telas mosquiteras, la pregunta, en función de la película, sería : ¿Por darle una fundamentación humana o por darle una entrada fílmica? . Ud debe contestar , pero mi interpretación es la que Cameron se toma estas “licencias” para poder darle sustento a la historia planteada como así también para hacer volver al ruedo a, justamente, la división de clases de aquellos días .

2): Asimismo, y prestando un poco de atención, se verá que la frazada con la cual se habrá de cubrir a la pobre Rose al momento de intentar el salto por popa, esto es, al momento de su encuentro con su prometido y algunos de los invitados a la cena de esa primera noche en que Jack y Rose se habrán de ver las caras por primera vez, es exactamente la misma que la habrá de cubrir al momento de ser recogida por el único bote (al comando del Oficial Lowe) que retorna a la escena del hundimiento . Pero ¿se podría decir que todas las frazadas a bordo del “Titanic” eran iguales....?

3) : En la escena en que, infiriendo que el buque se viene a pique, Hockley y Lovejoy se dirigen a la caja fuerte, vemos que el primero toma una abultado fajo de billetes con el habrá de corromper al Oficial McMaster Murdoch, mientras que el segundo muestra su imponente Colt 1911 . Pues bien, una de las escenas del film que nunca me terminó de cerrar es la que muestra el momento en que, al momento de su encuentro sobre cubierta con Jack y Rose, Hockley se saca su abrigo (“coat”) para colocarlo sobre Rose, sin darse cuenta que tenía el diamante en uno de sus bolsillo. Raro para un hombre, al tenor que toda la película expresa sobre este personaje, que no se haya dado cuenta que poseía en uno de los recovecos de su prenda de cubrir una gran fortuna . Hombre desprendido si los hay, Caledonian Hockley....

4): Otra de las pequeñas “gaffes”, a mi humilde criterio, es aquella que involucra a Hockley y a Rose, una vez a bordo del “Carpathia”, esto es, el barco que rescata a los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic”. Y por omisión, a su madre y a otros pasajeros de la primera clase que también hubieron de ser salvados, como sería el caso de “Molly” Brown, el matrimonio Duff – Gordon, Ismay, etc. Recordemos que los salvos son alrededor de 705, que están en un buque de no tan grandes proporciones, que se hubo de realizar inmediatamente un listado de aquellos pasajeros que se hallaban en ese momento en el “Carpathia” y aunque esta última tarea se hubo de completar prácticamente al momento del arribo de este navío al puerto de la ciudad de New York, ya a esa altura se tenía un panorama más

o menos claro de las identidades físicas de los que sobrevivieron . Pues bien, cuesta creer que nadie la haya visto ni reconocido, ya sea por parte de la madre, la gente de su entorno y clase, o en su defecto, por Hockley . Por más disfraces que tuviera , en algún momento Rose tendría que haber caminado, ido al baño, etc. con lo que la posibilidad de ser avistada por sus conocidos se hubiese incrementado , como así también, el ya famoso y nunca bien ponderado “boca a boca”, más en una extensión tan pequeña como la que ocupaba el “Carpathia” .

5): Uno puede entender que, en función del drama familiar que la pobre Rose venía viviendo con su madre, y en la que Hockley también estaba inserto, una cosa lógica hubiese sido poner distancia, por lo menos desde el punto de vista de la joven . Pero hay bastante de deshumano en la conducta de Rose, desde el momento en que no se preocupa mayormente de la suerte corrida por su madre, ya que no se la oye comentar que trató de averiguar que fue de ella, como también , en ningún estadio del film, se la oye hablar de su progenitora a partir del momento en que la Sra. Ruth De Witt Bukater logra un asiento en uno de los botes salvavidas . En fin, como si la hubiera borrado para siempre de su vida.....

Hasta aquí unas pequeñas “reflexiones” sobre algunas escenas del film “Titanic”, del realizador canadiense James Cameron .



Foto N° 91 : La película de James Cameron , “Titanic”, hubo de ser realizada teniendo en cuenta que se debía ser lo más fiel posible a la verdad histórica . De este modo, el director empleó todos los recursos que la tecnología moderna le puso a su disposición . Entre dichos recursos, se hubo de emplear una piscina diseñada a los efectos de poder recrear la vuelta al lugar del naufragio del bote comandado por el Oficial Lowe, el que a la postre habría de rescatar a la joven Rose .-

Obviamente, y de acuerdo al tremendo éxito de taquilla y a la fiebre “titánica” que se dispara a través del mundo luego del estreno de la película,

tanto realizadores fílmicos como críticos cinematográficos se dedicaron , en algunos casos a pulverizar la película mientras que en otros sólo se escucharon alabanzas . Y, como para muestra basta un botón, veamos una crítica de la película “Titanic”, del realizador James Cameron , que bajo el título de **“Resumen de la Película”** fuera extraída de la **Web (Internet)** , de una de las millones de páginas dedicadas tanto a Cameron como a su film del año 1996 . Dice así :

“Producción de titánicas proporciones y desmesurado presupuesto, Titanic, de James Cameron (quién hasta ahora había vivido bajo las permanentes comparaciones con el Rey Midas de Hollywood, Steven Spielberg), es una de esas obras de ingeniería cinematográfica puesta al servicio de las emociones, llamadas a formar parte de la memoria colectiva de los cinéfilos durante varias generaciones .

Exquisitamente realizada, montada y fotografiada, utilizando todos los medios tecnológicos y artísticos de este final de siglo, Titanic, es, sin embargo, una película que alcanza su grandeza en la historia de pasión, convencional, sí, pero siempre conmovedora, entre sus dos jóvenes protagonistas : un fascinante Leonardo Di Caprio (capaz, con sólo una mirada, de derretir plateas enteras repletas de muchachitas en flor -¡Dios, qué envidia me dá¡- , entre histéricas declaraciones de amor eterno, aunque imposible) como el joven Jack, un pintor bohemio destinado a salvar la vida, “en todos los sentidos”, a una adolescente , Rose (maravillosa Kate Winslet) , perteneciente a una familia aristocrática inglesa venida a menos, obligada, por decreto maternal, a contraer matrimonio con un prepotente norteamericano burgués, millonario, a pesar de su ignorancia, posesivo y reaccionario (Billy Zane, quizás lo único olvidable de la película).

La tragedia y posterior hundimiento del “insumergible” Titanic, símbolo universal del peligro que supone la imparable ambición humana por dominar el mundo a través de la tecnología, sin contar apenas con el factor humano (llama la atención que, en un barco equipado con los últimos avances tecnológicos de la época, los vigías no cuenten siquiera con prismáticos que les permitan ver los icebergs a distancia), se convierte así en mero trasfondo trágico de esa pasión (la certidumbre sobre el desastre que se avecina hace que nos identifiquemos más con los protagonistas y nos involucremos más decididamente en la historia) , un trasfondo que no elude el aspecto social de las luchas de clases, al retratar las desiguales condiciones en que viajaban tanto los pasajeros como la tripulación, según fuera su adscripción social, y la distinta suerte que corrieron durante la tragedia .

En un plano meramente formal hay que dividir la película en dos partes bien diferenciadas : una primera parte en el (Sic) que vamos conociendo a los personajes, y en el que se dá rienda suelta a la pasión y al proceso de desencorsetamiento de la joven protagonista, a raíz de su encuentro con



Foto N° 92 :
Dramática escena del film de James Cameron, "Titanic" (1996) . Mientras Jack Dawson presiente que habrá de morir por congelamiento, una desesperada Rose tratará de sobrevivir , merced al sacrificio de su amado .-

el pintor, y que parte de la búsqueda de un extraordinario diamante (elemento que James Cameron utiliza como un McGuffin, pues para el espectador no tiene, en absoluto, valor) y del relato de su presunta propietaria , una anciana superviviente del naufragio que revivirá su traumática experiencia en un ejercicio de introspección que recuerda bastante a películas como Pequeño Gran Hombre (1) ; y una segunda parte, conmovedora y espectacular, que en algunos momentos nos recuerda al mejor Eisenstein (2) (con grandiosos movimientos de masas, primeros planos y secuencias simbólicas, como la de los platos cayendo desde los estantes, metáfora del declive de toda una época: la Eduardiana), en la que Cameron incluye momentos dignos del mejor teatro del absurdo (el miembro de la tripulación que amenaza al protagonista con hacerle responder ante la compañía por haber roto un panel, mientras el barco se hunde irremediamente; o ese otro empleado que se suicida de un tiro en la sien por su incapacidad para controlar las masas, matando incluso a un pasajero), sin olvidar escenas de una gran belleza, (como la de los ancianos esperando la muerte en su lecho, o los sensacionales travellings en las calderas que mueven el barco) o sencillamente dantescas (la barca navegando entre un mar de cadáveres), que hacen que pequeños fallos, como el de incluir ecos en alta mar (3), pasen casi desapercibidos .

Está claro que, además , la historia está contada desde dos puntos de vista: el de la anciana Rose, centrada en lo puramente sentimental (4), y el del propio director (es obvio que muchos pasajes de la historia no podía conocerlos la protagonista), de claro contenido épico . Ambos puntos de vista se complementan y superponen a la perfección, desarrollando una compleja estructura narrativa, repleta de saltos temporales magníficamente conseguidos, y que culminan con la, para muchos, discutible secuencia final (5) , que no voy a relatar por motivos obvios .

Por último, hacerme eco de dos escenas, a mi juicio memorables, como son la de la cena en el comedor de primera clase, y, sobre todo, la sensual escena en la que el Jack retrata a la protagonista en toda su desnudez, simplemente ataviada con el preciado diamante . Un retrato que reflejará muchos años después el lado más pasional y humano de una de las mayores y tragedias de nuestro siglo .

Director : James Cameron

Guión : James Cameron

Fotografía : Russell Carpenter

Música: James Horner

Montaje : Conrad Buff, James Cameron, Richard A. Harris

Efectos Visuales Especiales : Digital Domain

Diseño de Producción: Peter Lamont

Producción Ejecutiva: Rae Sanchini

Producción : James Cameron, Jon Landau

Productora: Lightstorm Entertainment para Paramount Pictures

Intérpretes: Leonardo Di Caprio (Jack Dawson), Kate Winslet (Rose DeWitt Bukater), Billy Zane (Cal Hockley), Kathy Bates (Molly Brown), Frances Fisher (Ruth DeWitt Bukater), Bernard Hill (Capitán E.J. Smith), Jonathan Hyde (Bruce Ismay), Danny Nucci (Fabrizio) , David Warner (Spicer Lovejoy), Suzy Amis (Lizzy), Bill Paxton (Brock Lovett) , Gloria Stuart (Anciana Rose) .

ARGUMENTO

Una anciana superviviente de la tragedia del Titanic narra el apasionado romance que mantuvo con Jack, un pasajero de 3ra . Clase que también viajaba en el buque . Rose nos cuenta con detalle el impacto contra el iceberg y el hundimiento del barco, prestando especial atención al modo cómo la vivieron los protagonistas de esta romántica historia .

¿QUÉ DICE LA PRENSA?

TITANIC supera, en su primer fin de semana todas las previsiones . El nuevo film de Cameron recaudó 4000 millones de pesetas .(6)

NUEVA YORK.- A toda máquina . Titanic pulverizó las taquillas en Estados Unidos y venció su particular duelo (Sic) con la última de Bond, “El mañana nunca muere”, que se proyectaba en el doble de cines y con el triple de sesiones . La épica duración de la película –tres horas y catorce minutos – no arredró a miles de espectadores que se dejaron durante el fin de semana 28 millones de dólares (unos 4000 millones de

pesetas) y pusieron en muchos cines el cartel de 'no hay entradas' .

INEVITABLE RETRASO .- *Titanic, la superproducción más cara de la historia del cine (más de 200 millones de dólares), ha tenido que salvar incontables icebergs en los últimos dos años. El accidentado rodaje, el disparatado presupuesto y el inevitable retraso del estreno, previsto inicialmente para el verano pasado (7) , hicieron temer un naufragio económico comparable al del malogrado trasatlántico . Pero el director, James Cameron, curtido en misiones imposibles (baste citar Terminator, The Abyss y Mentiras Arriesgadas (8) , aguantó impertérrito hasta el final y renunció a dos terceras partes de su sueldo para poder llevar la película a buen puerto . Al final, la larga espera ha compensado. En todo este tiempo, Titanic se ha metido en el bolsillo a la crítica, ha logrado despuntar en el camino hacia los Oscar (9), ocho nominaciones a los Globos de Oro) y ha provocado una expectación en el público comparable a la de los clásicos dramas épicos típicos de la década de los '70 .(10) Aún así, a Titanic le queda una ardua travesía por delante para recuperar gastos . Los dos grandes estudios que la financiaron, la Fox y la Paramount, estiman que deberá recaudar al menos 350 millones de dólares en todo el mundo para no perder dinero .*



Foto N° 93 :

Escena del film de James Cameron, en una toma no convencional, estos es, desde un plano superior, en la que observamos a Jack y a Rose una vez instalada ésta última sobre la puerta de madera, mientras el joven vive su agonía en el agua .-

MÁS QUE BOND .- *' Hemos superado con creces nuestras previsiones ', dijo ayer Bill Mechanic, director de la Fox . ' Superar al invencible James Bond ha sido el mejor de los presagios ' . Además, Titanic no es una de esas películas que el segundo fin de semana caen en picado . La gente sale conmovida del cine, y la publicidad que mejor funciona a la larga es el boca a boca . Titanic es, sin duda, el evento del año, por encima incluso del regreso de un clásico esperado , ' La Guerra de las Galaxias ', proclamaba exultante el vicepresidente de la Paramount, Robert Friedman . ' Todo eso lo ha conseguido la película por méritos*

propios , a pesar de la mala prensa que ha tenido .(11)

El filme se ha convertido en un ya en grandísimo éxito artístico . Llegados a este punto, el éxito económico queda en segundo plano .

CRÍTICA

Esta nueva recreación cinematográfica del mítico viaje del ya histórico Titanic aspira a ser algo más que una simple reinterpretación de los hechos que tanto han dado que hablar e imaginar a tres generaciones . El Titanic se hundió en el Atlántico Norte en 1912; el cine , con su magia engrandecedora se ha encargado de mitificar los hechos, de enervar con intenciones dramáticas todo lo sucedido, a partir de los ásperos (aunque también nostálgicos) recuerdos de los supervivientes .

No engañemos a nadie . James Cameron ha dado forma a este su gran Titanic como una gran plaza de juegos donde hay lugar para una abigarrada serie de emociones , recreándonos con todo lo que se vé, y con todo lo que no se vé , manteniendo al buque como escenario grandioso, primer motivo de la película .

Como escenario histórico, recreado sin precedentes. Pero en lo que respecta al espíritu de las relaciones humanas que el señor Cameron establece en el buque, lo cierto es que reconocemos un tono americano de lo más pastoso, capaz de inspirar cierta sonrisa entre las audiencias . El efecto que después de muchos meses de éxito continuado en taquilla, ha generado el título de James Cameron ha sido el contrario . Las masas han optado por rendirse lacrimalmente ante la artificial grandiosidad de una historia irreal contada en un escenario un poco más real . Los bailoteos recreativos de Kate Winslet y Leonardo Di Caprio están haciendo historia en términos de ventas y taquilla . Pero la crítica analiza el film de Cameron más en términos económicos que cinematográficos .

Foto N° 94 : Kate Winslet y Leonardo Di Caprio dirigidos por James Cameron , en plena filmación de "Titanic", en un medio ambiente un tanto "líquido"



LA BARRERA PSICOLÓGICA DE LAS CINCO

Cinco . Hasta cinco veces han (Sic) llegado una parte del total de los espectadores de la película a pasarse por las salas de cine para ver Titanic. Hasta cinco veces han llegado a pagar por ver el hundimiento grandioso visualmente del buque de Cameron y a ver hundirse la mirada de Leonardo Di Caprio en las frías aguas del Atlántico . ¡ Quiero verla otra vez ¡, era el comentario de muchos espectadores a la salida, impacientes por asistir de nuevo a la proyección, no importa el precio ni el hecho de que podrían ir a ver otra película que no hubieran visto . Y así, Titanic ha robado las entradas de cine de otras muchísimas películas de cine que hubieran sido vistas si no fuera por la manera cómo Cameron ha contado su historieta naval con catástrofe . No negamos que la calidad del film es desde todos los puntos de vista, discutible. Pero en cuanto al plan de marketing seguido, no hay objeción posible . Hasta 600 millones de dólares ha recaudado la película tan sólo en las salas de cine , sin contar los beneficios del vídeo , tanto por venta como por alquiler, multiplicado por tantas veces como sea necesario teniendo en cuenta su difusión en el extranjero, donde el éxito de la película deja minúsculo el alcanzado en Estados Unidos . Los espectadores latinoamericanos y europeos no han dudado en embarcarse y hundirse en los presupuestos americanos y engordar las nóminas, por cierto ya rellenas, de los productores de la película . Patricia Silva reflexionó hace unos meses para Cine Futura sobre el fenómeno de la Titanicmanía, una ola cultural que nos ha obligado a revivir la catástrofe naval más famosa de la historia . El éxito de taquilla (Sic) generó una fiebre por el recuerdo, por la anécdota, por la venta indiscriminada del dato cada día más curioso en torno al hundimiento del buque . Sitios webs especializados, reportajes en todas las revistas, fotografías y entrevistas con los supervivientes reales...en general, una oleada magnífica de contenidos culturales que han inundado los circuitos culturales y mediáticos de medio mundo de valores marinos que no hablaban más que de la película de Cameron y de los pormenores revalorizados de una catástrofe, de un episodio histórico en otras ocasiones revivido y recordado sin tanto éxito . El efecto total ha sido como una amplificación transnacional de las habituales campañas de marketing propias de animación de los estudios Disney, que conseguían promocionar sus muñequitos, camisetas, películas y pijamas con escenas de la película de una manera tal que llegaban a saturar un mercado construído en torno a una ola infantil de demanda . Lo que Cameron ha hecho, será recordado, no con tanto cariño como pueda parecer, eso sí, por mucho tiempo .

VESTUARIO

El realismo de Titanic vá más allá del acero, los remaches, el equipo y

otros elementos físicos . Los realizadores también tomaron el mismo esmerado esfuerzo para asegurarse que las poses y el vestuario de la población de actores fuera tan real a la época como a su ambiente. Albergado en un edificio tan largo como un campo de fútbol americano, el hábil e internacional equipo encargado del guardarropas, los peinados y el maquillaje, vistió a no menos de 1000 extras en escenas en las que rodeaban al reparto principal .

La estricta moralidad de la era victoriana no fue tan fácil desmantelarla cuando el siglo entraba a una nueva época . El mundo iba saliendo rumbo al período del Rey Eduardo, y una nueva generación se sintió atrapada entre las costumbres del pasado y la liberación del progreso .

´ Esta fue una época de gran formalidad ´ , dice la diseñadora de vestuario Deborah L. Scott . ´ La gente adinerada se cambiaba de vestimentas de cuatro a cinco veces al día . Sus prendas eran tan elaboradas que las sirvientas personales y asistentes eran absolutamente necesarios . Las ropas eran increíblemente bellas y detalladas . A pesar de que todavía usaban corsés la apariencia robusta de la época victoriana ya era parte del pasado ; la nueva silueta era delgada y más jovial . ´

Hasta aquí, un extenso comentario que abarca no sólo un par de análisis de la película de James Cameron, sino que, en varios pasajes, se incluyen mordaces comentarios, muy de acuerdo a una cierta mentalidad europea que, desde la década de los años ´60 (siglo XX), pone en tela de juicio todo lo que provenga de los Estados Unidos de América , aunque la explicación de esta conducta es bastante larga como para expresarla en este Capítulo. De todos modos he colocado unas llamadas , consistentes en números, sobre determinados pasajes de la transcripción del comentario anterior, lo que deberá ser explicado . Pasemos a detallarlas .

Número (1) : La película **“Little Big Man”** (**“Pequeño Gran Hombre”**) fue realizada en el año 1970 fue una extraordinaria película realizada por el cineasta **Arthur Penn** , de 150 minutos de duración, basada en una novela de Thomas Berger, producida por la compañía fílmica americana 20th. Century Fox y que básicamente es un “western” que relata las vivencias de la vida de Jack Crabbe, un anciano superviviente de 121 años de la época del tristemente famoso general Custer y su lucha contra los aborígenes del Norte de América. Lo muy interesante de este film es el de haber salido del típico formato “Hollywood” sobre esa temática y el de (además de la ambientación de época) fundar un estilo de hacer películas, mediante el argumento del reportaje al sobreviviente de alguna época en especial, u acontecimiento digno de mención y recordación .Lo anterior, obviamente, dejó una impronta para los futuros cineastas . Como detalles anexos, el actor encargado del personaje principal fue **Dustin Hoffman** (“El Graduado”, “Tootsie”, “Perdidos en la Noche”, etc.) , siendo acompañado

Foto N° 95 :
Publicidad de la película del
año 1970, “Little Big Man”
(“Pequeño Gran Hombre”),
interpretada por Dustin
Hoffman y Faye Dunaway, en
sus papeles principales .-



en los papeles protagónicos por Faye Dunaway y Martin Balsam . Si se puede obtener la película en algún video club, se pueden hacer varias comparaciones con el film de Cameron .

(2) : Sergei Eisenstein, (1898, 1948), letón de origen, fue un extraordinario cineasta soviético que, entre sus principales obras, figuran las de haber filmado películas cuyo argumento principal era la lucha de clases, el pasado histórico ruso, el advenimiento y culminación de la Revolución de Octubre del año 1917, pero no sólo de una manera casi si se quiere documental, sino más bien épica , lo que lo llevó a incluir grandes cantidades de actores y extras en sus realizaciones, y grandes movimientos de masas humanas, que dieran sustento realista a la temática abordada y que permitieran impresionar sobre el espíritu humano, más en aquellos días de enormes cambios sociales. Director de cine y teatro, sus ideas poco convencionales del arte dramático incluían el uso de imágenes fuertemente contrastadas capaces de suscitar intensas reacciones emocionales entre los espectadores . Su interés por llegar a comprender el potencial del cine y su desarrollo hizo de él uno de los grandes innovadores de la historia del cine . Entre sus escritos teóricos (a veces poco difundidos en las escuelas de cine de Occidente) más conocidos figuran “Teoría y Técnica Cinematográfica”, “La Forma en el Cine”, “El Sentido del Cine”, “Cinematismo”, y “La Realización Cinematográfica” . Así también, podemos indicar que entre sus principales títulos figuran “El Acorazado Potemkin”, “Octubre”, “La Huelga”, “Que Viva México”, “Iván El Terrible”, “La Rebelión de los Boyardos”, etc.



Foto N° 96 : Fotografía de l realizador soviético Sergei Eisenstein (1898 – 1948) . Innovador del cine, teórico de avanzada, sus películas constituyeron un parámetro para muchos cineastas del siglo XX .-

(3) : Creo que el realizador del comentario no se ha dado cuenta de algunas cosas, que intentaré detallar . Primero, que Cameron utiliza dos tipos de lenguaje en sus películas y segundo, que dichos lenguajes están expresamente empleados para dar un mensaje . Los lenguajes que utiliza Cameron son el explícito y el implícito , mientras que los mensajes que el director quiso transmitir (y más en “Titanic”) no están muy dispuestos sobre la superficie, sino más bien hacia el fondo de la suma de imágenes y sonidos. En el caso de la escena a la cuál el comentario hace referencia, no se trata de un eco en el sentido literal de la palabra, esto es, el choque y posterior retorno hacia la localización de una fuente emisora, de una onda de sonido en el aire , sino más bien, de un sonido vago, confuso, gutural que en el medio del frío, el aturdimiento y los cadáveres, una sufriende Rose De Witt Bukater oye, proveniente del bote que retorna al lugar del naufragio del RMS “Titanic”, frase que dice “*!!! ¿ Is there anyone alive out there?!!!*”(*!!!¿ Hay alguno vivo ahí?!!!*) , que , a los gritos, sale de la garganta del Oficial Lowe, a cargo de ese bote en esa noche fatídica .

(4) : No me dá esa impresión, la que expresa que el punto de vista de Rose es pura y simplemente sentimental . Claro, podría ser una apreciación personal. Pero si recordamos bien, en varios pasajes de la película , la anciana Rose en la “actualidad” y la joven Rose en un lejano 1912, hablan de cómo iban criticando la disposición de los integrantes de la primera clase a bordo del buque hacia los demás y sus posturas ante la vida, como así también, comparan el modo de vida que llevan los integrantes de las otras clases con la mencionada elite .

(5) : “...*discutible escena final*” ¿para quién? . Porque, aunque yo no sea un cinéfilo de pura cepa y de la primera hora, creo advertir en esa escena una hermosa conclusión fílmica de una historia de amor (técnicamente ficticia) entre dos personas, junto a lo que quiere decir , justamente, esa luz inmensa proveniente de la cúpula. Como así también, toda la escena revela un mensaje de esperanza para aquellos que han amado y esperan reunirse con sus seres amados, más allá de toda religión y creencia . Pero en España, lugar de procedencia de esta página Web, desde el advenimiento de la democracia , esto es, en la década de los años ´70 del siglo XIX, se ha desencadenado todo un movimiento anticlericalista (más bien, anticatólico) que incluye , fundamentalmente, a los medios de comunicación y cuyo principal mensaje es el denostar todo lo que tenga que ver con el ritual católico, las creencias cristianas , el modo de vida austero y moral, etc., tachándolo de ridículo, mojigato, anquilosado, viejo, etc. y , si uno toma los diarios, revistas, radios y TVs, lo puede corroborar rápidamente. Pues bien, sutilmente el comentario incluye esa frase que indica “...*para muchos, discutible escena final...*) .

(6) : En el año 1997, una suma de 4000 millones de pesetas equivalían a unos 28 millones y fracción. Hasta ahí, sólo un número . Pero recaudar esa suma en exhibiciones de una película en sólo dos días , dá una leve idea del interés que despertó la obra de Cameron .

(7) : Cuando se refiere al verano pasado, se debe tener en cuenta que se refiere al verano en el Hemisferio Norte, esto es, los meses correspondientes a Mayo (segunda quincena), Junio, Julio y Agosto (segunda quincena) .-

(8) : La película “Mentiras Arriesgadas” (según el artículo) se conoció en la República Argentina como “Mentiras Verdaderas”, habiendo sido protagonizada por Arnold Schwartzzeneger y Jammie Lee Curtis .

(9) : La película “Titanic” (1996) ,de James Cameron, fue reconocida con los premios Oscar correspondientes a los siguientes rubros :

Mejor Película
Mejor Director
Mejor Música
Mejor Sonido
Mejores Efectos Visuales
Mejor Partitura
Mejor Edición
Mejor Dirección de Arte
Mejor Tema Musical
Mejor Fotografía
Mejor Música Original

Respecto de los premios “Golden Globe” (Globo de Oro), recibió los siguientes .

Mejor Drama
Mejor Director
Mejor Partitura Original
Mejor Música Original

(10) : Los dramas épicos a los que se refiere el artículo de origen español son aquellos en los que, generalmente, hay una catástrofe de por medio (que sirve de telón de fondo) con el aderezo de variadas (y siempre conflictivas) historias inter personales . Entre ellos, podríamos citar las películas “Terremoto”, “Infierno en la Torre”, “La Tragedia del Poseidón”, “Kakatoa : al Este de Java”, etc .

(11) : Respecto de la mala prensa que la película hubo de tener en contra, más que una mala prensa fue una verdadera y orquestada campaña destinada a hacer, desde el vamos, fracasar el film tanto en su faz de realización como monetaria y publicitaria . Recordemos además las peripecias que los actores debieron sortear y las dificultades que la misma película planteó, lo que podríamos hacer es recurrir a uno de los Capítulos del primer trabajo de investigación en el que se hace referencia a las distintas teorías conspirativas respecto del RMS “Titanic” .

Podría seguir la explicación o, si se quiere, realizando muchas más observaciones y comentarios sobre “Titanic” (1996) de James Cameron . Pero resultaría sumamente tedioso para aquellos que lean este segundo trabajo de investigación . Por ello es que mi sugerencia sería el de volver a ver la película las veces que sea necesario, tener en cuenta los detalles más pequeños y casi imperceptibles que la misma posee, adentrarse en las verdades históricas del breve paso del navío por los mares, verdades algunas expresadas a lo largo del film aunque otras no expuestas en el mismo y luego sacar las pertinentes conclusiones .

Hasta aquí he querido realizar un pequeño análisis de esta película, algo que no acaba en estas simples líneas , ya que cualquier espectador del film también tendría su opinión y análisis, ya sea desde el punto de vista sentimental hasta los sutiles detalles del armado y realización del mismo . Con lo que, acertadamente, se podría decir que hay tantos millones de análisis como espectadores de “Titanic” sobre la faz de la Tierra, algo imposible de transcribir .

Pero haya gustado o no, a todos aquellos que la vieron, se pueden obtener algunos lineamientos que sí son comunes tanto a neófitos como a especialistas en el análisis de películas y, a mi humilde entender, se podrían discriminar como sigue :

► La espectacularidad de la realización , tanto en sus facetas de duración en tiempo, medio ambientes, tecnología, como así también vestuarios, montajes y reconstrucción histórica .

► La elección de los actores, ya que se podría decir que (aunque conocidos por otras realizaciones fílmicas en sus países de origen) Cameron no eligió actores sumamente conocidos a nivel mundial. Se podría poner por caso los principales papeles : en vez de Leonardo Di Caprio (Jack) el director podría haber elegido a Brad Pitt; en vez de Kate Winslet (Rose) a Gwyneth Paltrow; en vez de Gloria Stuart, a Elizabeth Taylor, etc. y así con el resto de los actores y actrices del film. Hasta, incluso, se podría decir que la elección que hace Cameron proporciona a su película la frescura y el talento oculto de , ahora, ya reconocidos mundialmente, jóvenes actores .

► Los mensajes visibles y no visibles que el film da, esto es, el amor entre los seres humanos, el egoísmo, el desprendimiento, el sacrificio, la soberbia, y tantos otros .

No obstante, a pesar de haber presentado un análisis de otra persona sobre el éxito mundial de James Cameron , me gustaría, ahora sí, como para dar un “cierre del círculo” definitivo a este Capítulo, incluir algunas otras referencias aparecidas en la Web, sobre esta especial película . Para ello, transcribiré opiniones de todo tipo de las que hube de rastrear, por más que en algunos casos esté de acuerdo con lo que se expresa en las mismas mientras que en otros mi punto de vista se encuentre en las antípodas de lo detallado .

Comencemos con una nota que tiene por fecha el **2 de Marzo** del año **1998**, firmada por el **Sr. Goro Adachi**, y que dice así :

“ Al fin pude ver lo que sin duda se tendrá como la película más exitosa en la historia: ‘Titanic’ . Sentía que era fenomenal e histórica, pero resulta que no es sólo el hundimiento de la gran nave y el drama humano envuelto en él, sino que nos muestra la historia oculta de nuestra existencia, de una forma sutilmente Simbólica (Sic); refleja a la humanidad de este planeta.

Durante y después de mirar Titanic, uno puede sentir que algo en nosotros queda lleno.....(probablemente a esto se deba el éxito de la película), porque la historia de Titanic es una historia sobre nosotros.

*Es nuestro pasado olvidado...
Es el cómo llegamos aquí.....*

....porque es la historia de la Atlántida.

Me atrevo a afirmar que la película Titanic es el principio de la apertura del pasado oculto, cerrado con llave en la parte más profunda de nosotros y que ahora re-aparece a través del Simbolismo, que es la única cosa poderosa que puede abrirnos el corazón .

El llamado “Hall of Records” del que , de forma prominente habló el Profeta Durmiente Edgar Cayce, y que dice que contiene información oculta que involucra nuestro pasado distante y que será revelado al mundo al fin del siglo, no es necesariamente un lugar físico de Egipto u otra parte, como la mayoría de la gente lo ha asumido . Podría ser un lugar en nuestra memoria y que está muy dentro de nosotros .

Desde hace mucho tiempo se ha estado buscando la legendaria Atlántida y el “Hall of Records”; pero lo que se ha estado haciendo es caer en el juego del caza – tesoros (Nota del Autor: se refiere en este artículo al buscador de tesoros Brett Lovett ,de activa participación en la película de Cameron , interpretado por Billy Paxton) que aparece en la película Titanic, el que al final de la misma reconoce “me obsesioné tanto con el Titanic, que es hasta ahora que entiendo su verdadero significado” .

Yo siento que el simbolismo visto en Titanic está tan claro, congruente e insistente que es como si dijera :”Miren, ustedes los ilusos¡. ¡ Nótenlo y armen las piezas o perderán el bote¡” . Toda la película Titanic está llena de Simbolismo .

ASPECTOS GENERALES:

La clave está en asociar a Prometeo con Jack, el protagonista de Titanic. Rose puede ser una porción de la humanidad . Los vecinos cronológicos, el evento de Pandora (la apertura de la caja) y el evento de Prometeo (dar el fuego a los humanos) tienen que ver con Rebelión/Contaminación, por lo tanto Rose también podría representar rasgos de Pandora, y así es como el simbolismo se hace evidente la película .

SIMBOLISMO:

Veamos algunos ejemplos claves del simbolismo en que se basa Titanic :

► *Titanic representa a la civilización de la Atlántida, sembrada por Saturno y que luego toma Júpiter .*

● *Titanic se hundió en el Océano Atlantic (Sic) , como supuestamente pasó con la Atlántida .*

● *Muchas fuentes sugieren que en la civilización de la Atlántida también habían razas de diferentes status (gobernantes lujosos, esclavos/trabajadores, etc.) . En Titanic pueden apreciarse claramente a personas de alta sociedad, pobres y obreros que se ven trabajando (¿cómo esclavos?) en el fondo del buque .*

► *El Diseñador del Titanic representa a Saturno .*

• *En la película se le muestra muy dignificado en el momento del hundimiento, él se queda de pie, tocando el reloj y balbuceando disculpas por no haber construido un mejor barco . Este Simbolismo del fracaso y del tiempo confirma mi teoría basada en que la longitud del ‘río del tiempo’ corresponde al período orbital de Saturno . Saturno, en griego, significa ‘tiempo’, y también pone en correlación mi interpretación de que Saturno (el sembrador) no planificó las calamidades de la Humanidad .*

► *La gente de la alta sociedad en Titanic representan al fuerza de dominio/tradición de Júpiter .*

• *¿Es sólo una coincidencia que hubo un tiempo en que la aristocracia aseguraba tener sangre azul (Nilo Azul = Júpiter)?.*

• *El ‘tipo malo’ (de la alta sociedad) en la película se llama ‘Lovejoy’, que relaciona a Júpiter . Lovejoy tiene la palabra ‘joy’ (jovial) y ésta a su vez viene de Júpiter/Jove .*

► *Rose, la protagonista principal simboliza la facción humana rebelde .*

• *Rose, incómoda con las costumbres de lujo, simboliza la cultura manejada por Júpiter, a la que se le privó de Libertad/Fuego/Previsión .*

• *Rose, sintiéndose atrapada, intenta lanzarse al océano por la parte de atrás del buque para acabar con la miseria de su alma .*

• *En un momento del film Jack dice a Rose “Veo cierto fuego en ti”, relacionando el fuego que Prometeo robará .*

• *Como en la naturaleza no nace una rosa de color azul, en el film Rose se resiste a convertirse ‘de sangre azul’ como su madre quería?.*

► *Jack, el protagonista principal, simboliza a Prometeo .*

• *Jack, asociado al concepto de ‘el afortunado’ , en la película representa al visionario Prometeo, el sensato y práctico .*

• *Jack es un artista relacionado con Prometeo, pues para dibujar se requiere alta actividad del lado derecho del cerebro, actividad que también se asocia a los Visionarios o Psíquicos .*

► *Jack salva a Rose de la miseria y le dá la Libertad/Esperanza/Previsión, así como Prometeo dio a los humanos el Fuego .*

• *Jack le enseña a Rose a postrarse en la punta del buque y Rose maravillada dice ‘Estoy volando’. El vuelo le dá la libertad .*

Rose se desnuda para que Jack la pinte, lo cuál contrasta con la antigua Rose de ropas aristocráticas; esto simboliza a los humanos cuando se libran de las restricciones de Júpiter .

► *Jack es ‘encadenado’ en uno de los cuartos del buque (por ‘Lovejoy’) así como Prometeo fue encadenado por Júpiter .*

► *El agua inundando el Titanic mientras se hunde, representa el Gran Diluvio con el que Júpiter destruyó la Tierra / Atlantis .*

► *Los botes salvavidas: el arca de Noé? .*

► *Jack agonizante dice a Rose ‘Prométeme que no te rendirás....prométeme que nunca lo dejarás ir....’ (en la película: el madero sobre el que está ella, en el mito: El Fuego); entonces Rose le responde ‘Lo prometo’ .*

• *Jack muere y su cuerpo se sumerge en el océano – simbolizando la desaparición del ‘Fuego’ del mundo, excepto para los humanos seleccionados (Rose), ‘Héroes’ que están en misión de guardar el Fuego vivo - : esto relaciona a los grupos ocultos como los Seguidores de Horus, Los Caballeros Templarios, Los Masones, etc., los mismos guardianes del conocimiento antiguo detrás del libreto de la película, es decir, los Guardianes del Fuego .*

► *Rose se oculta de su novio opresivo (facción de Júpiter), después de que la rescataron, y lo hace entre las personas pobres que representan la continuación secreta del Fuego (lo que relaciona también la historia de Noé que fue ‘divinamente’ guiado para sobrevivir el Diluvio) .*

CONCLUSIÓN SIMBÓLICA

► *En una escena, hay una conversación en el fondo de una escena que menciona ‘El Fénix’, el mítico Ave Fénix de Fuego – un símbolo del renacer espiritual – que cíclicamente está lleno de levantamientos de sus propias cenizas . Podría indicar propiamente al retorno de Prometeo/ Previsión / Fuego / Conocimiento, del cuál la película Titanic podría ser parte .*

► *En una escena emocional, luego del naufragio, vemos como Rose vé que Jack se hunde mientras ella llama a los buscadores para que la salven . Entonces, ya al final de la película (metafóricamente) Rose y Jack se encuentran y se besan, delante de un gran reloj (que representa a Saturno) y están rodeados por todos los pasajeros sonrientes que aplauden, como diciendo que finalmente ha llegado la hora del Prometeo, la hora del despertar del Fuego / Conocimiento dentro de nosotros, la hora de regresar al estado pre – Júpiter. El sagrado fuego se ha pasado con éxito de la generación de héroes actuales a la próxima generación del año 2000, lo cuál merece ser aplaudido. La promesa se ha mantenido .*

► *Rose, ya vieja y en la época actual, dice ‘hasta ahora nunca conté esta historia a nadie’ sugiriendo entonces que la película es de hecho parte de, o el anuncio de El Despertar/ La Revelación, la apertura del Hall of Records – la revelación confidencial de los secretos del Fuego Conocimiento/ Historia . Podría también relacionarse con la venida de la facción ET de prometeo a la Tierra de este tiempo .*

► Después de que Rose es rescatada junto a los otros sobrevivientes, llega a Nueva York, donde la Libertad alza su antorcha . La Antorcha (el Fuego) haría pensar que Rose pudiera ser la estatua que lleva el Fuego a los Estados Unidos, el Fuego (Libertad) que le fue entregado por Prometeo (Jack) .

► Esto encaja con que los Estados Unidos fueron fundados principalmente por Masones (George Washington) cuya tradición se conecta a la tradición de los antiguos .

► También es simbólicamente congruente que La Rosa es la flor simbólica de Nueva York, así como también para los Estados Unidos .

► La Revelación/ El Despertar / El regreso de la realidad de Prometeo, entonces, será llevada a cabo por los Estados Unidos y orquestado por la sociedad confidencial con el Fuego/ Conocimiento que se esconde tras las escenas de la película .

No es coincidencia que las sondas espaciales lanzadas por los Estados Unidos circundan Marte (Mars) en este momento, 'El Cairo' (Egipto), situada al borde de la desembocadura del río Nilo (El Río del Tiempo), viene de la palabra 'Mars' .

El Fuego, ahora cargado por los Estados Unidos, ha localizado a Marte 'al final del tiempo' – 1998, 1999 .

1.- La revelación vendrá del 'Borde' – Marte/ Cairo, pues será en Egipto donde se descubrirá información muy antigua que relacionará a la Atlántida y nuestra conexión con las estrellas, los 'dioses', los 'extraterrestres' .

2.- De Marte, recibiremos información definitiva, vía las sondas espaciales, de que hay estructuras artificiales – en la región llamada 'Cydonia' . Y estos dos descubrimientos se combinarán para revelar la gran saga oculta a la Humanidad .

El 'Fuego' vino , y vendrá, del ardiente Marte.

Es el momento para que la realidad sea invertida.....:

*Falso exponer vendrá topografía,
Serán las criptas de los monumentos abiertas:
Pulular secta, santa filosofía,
Por blancas, negra y por antiguas verdes.*

(VII – 14 – Nostradamus)

Hasta aquí los comentarios efectuados por el Sr. **Goro Adachi**, de fecha **02 de Marzo de 1998**, los cuáles he transcrito fielmente, salvo alguna coma y/o llamada , que no varían en absoluto el fondo de su ensayo . Ahora bien, con la película “Titanic” de James Cameron pasa, evidentemente, lo mismo que con muchas otras obras artísticas de aquellos seres humanos que han concebido algo y lo han llevado a la realidad, y que con el tiempo se han convertido en insignias de dicho arte. Así podemos citar los siguientes ejemplos: “El Pensador”, de Rodin (escultura), “El Origen de Las Especies”, de Charles Darwin (libro), “El Ciudadano”, de Orson Welles (película), la Esfinge de Ghiza (escultura), el Partenón (arquitectura) ya tantos otros.

Me refiero a lo siguiente: cualquier obra humana , además de la propia interpretación que el mismo autor hace de ella, está también pasiva de la interpretación de otra, otras muchas o, en el máximo de los casos, de millones y millones de personas de todo el planeta . Pues bien, siguiendo esta disquisición , una interpretación como la realizada por Adachi no es buena ni mala en sí misma, sino una interpretación exclusivamente **personal**, pero con un defecto, a mi humilde entender : me dá la impresión que Adachi adaptó la **leyenda** de la **mitología griega** (o si se quiere, directamente la mitología griega...) a la **película** y no como debería haber sido, tratar de ver y analizar si la **película** se adaptaba en su trasfondo a la **mitología griega** .

Asimismo, también, en función de la interpretación de Adachi, se podría incorporar a este tipo de análisis las respectivas comparaciones con otras mitologías , como ser, la egipcia, la hindú, la romana, etc., etc.; con lo que las diversas interpretaciones se irían multiplicando hasta el infinito, ya que , en definitiva, el que escribiera sobre la relación (por ejemplo) entre la mitología egipcia y la película de Cameron se hallaría ante ricas vertientes folklóricas, religiosas y demás, lo anterior sumado al hecho de adaptar dicha mitología del pueblo a orillas del Nilo al mencionado film.....



Foto N° : Rose De Witt Bukater interrogada por un tripulante del navío de rescate “Carpathia”, a su llegada al puerto de New York, unos días después de la catástrofe del barco de los sueños .-

Quizás no sea tan conocida para el posible lector de estas líneas la leyenda de la mitología griega que tiene a **Prometeo** como su héroe máximo; por ello, van algunas definiciones como para centrar el análisis del artículo de Adachi . Veamos, pues , algunas datos sobre este tema que se pueden hallar en cualquiera de los materiales(libros, películas, Internet, etc.) a disposición de aquellos interesados.

En la mitología del país griego, era **Prometeo** uno de los titanes, hijo a su vez del titán **Yapeto** y de **Climena**, teniendo como hermano a Atlas (aquél que sostenía el mundo en sus brazos) y padre de **Eucalión** . Dice la leyenda que Prometeo robó el **Fuego del Cielo** para animar al **Hombre** de barro por él formado, y , de tal modo, **Júpiter**, para castigarlo, hizo que **Vulcano** lo encadenase a una roca del Cáucaso, donde un buitre le devoraba el hígado , órgano que se reproducía siempre . Al cabo de treinta años, **Hércules** le libró de tal suplicio .

Asimismo, el artículo de Adachi habla de **Pandora**, que fue, según la mitología griega, la primera mujer . Fabricada por Vulcano, fue animada (por orden de Júpiter) y dotada de todas las gracias , junto a unas especiales cualidades intelectuales , por los demás dioses . Desposada con **Epimeteo**, llevó como presente del Cielo una caja en la que estaban guardados todos los males, los cuáles, al ser ésta abierta, se esparcieron por la **Tierra**, quedando sólo la **Esperanza** en el fondo del mencionado recipiente .

Bueno, evidentemente la invocación de la leyenda de Prometeo le viene como anillo al dedo a Adachi, ya que al ser Prometeo mismo uno de los llamados “titanes” de la mitología griega, junto al hecho que el buque de los sueños llevara por nombre “Titanic”, las posteriores asociaciones venían por sí solas....sólo era necesario reemplazar personajes mitológicos por nombres de personajes de película, unido todo lo anterior a “ajustar” ciertas circunstancias del viaje del barco (el Océano Atlántico, los botes salvavidas, la Estatua de la Libertad en New York, etc.) al meta – mensaje que Adachi dá a partir de la amalgama conformada por la leyenda griega y la película de Cameron . En fin, el posible lector de las anteriores líneas podrá sacar sus propias conclusiones

Ahhhhh!!!!!! Me olvidaba!!!!!! A **Jack Dawson** , en la película (por lo menos, en la que yo ví....y ya van cuarenta veces de manera completa) no lo encadenaba (esto es, tanto en el cuarto de la protagonista femenina , Rose, en la que se colocaban esposas a Jack como en el cuarto donde iría a ser alojado, en la que se disponían las esposas alrededor de un tubo que pasaba junto a una escotilla) **Spicer Lovejoy**, sino un **miembro** de la **tripulación** del RMS “Titanic”, esto es, el “Master of Arms”.

¿O estoy equivocado? .

Como había dejado traslucir anteriormente, en el artículo de Adachi se podría inferir la existencia de un cierto “acomodamiento” de una leyenda mitológica griega a una obra de arte. No obstante ello, creo que se podría hacer una comparación (ya que en todas las latitudes del mundo hay personas de otras religiones, agnósticos, etc.) que podrían estar de acuerdo con dicho autor, en desacuerdo con el mismo, o en una posición intermedia entre ambas visiones . Pues bien, me parecería correcto introducir una comparación con la religión que yo profeso, esto es, la Revelada al mundo por el Hijo del Hombre . De tal modo, se podría (sin ingresar en terribles y anacrónicos debates bizantinos) tener el siguiente cuadro comparativo entre la leyenda de Prometeo y diversos aspectos de la Fé cristiana (e incluso, en aquellas partes que dan origen a la misma) . Así, a vuelo de pájaro, se tendría lo siguiente :

Mitología Griega	Libro del Génesis(Antiguo Testamento)
Prometeo	Dios (Yahvé)
Prometeo poseedor del Fuego del Cielo	Dios poseedor del Espíritu de Vida
Hombre de barro (creado por Prometeo)	Adán (creado por Dios utilizando arcilla)
Prometeo roba el Fuego del Cielo	Dios concede el Espíritu de Vida (a Adán)
Júpiter (Deidad superior a Prometeo) ordena a Vulcano encadenar a Prometeo (Pena temporal de cumplimiento efectivo)	Yahvé (Divinidad Suprema) ordena al Ángel del Señor que Adán y Eva no vuelvan al Jardín del Edén (Pena de eterno cumplimiento)
Treinta años (duración de la pena)	La vida terrena hasta la muerte física (duración de la pena)
Hércules libertador de Prometeo	Dios libera al humano de la muerte eterna mediante la promesa de Jesucristo
Vulcano : verdugo de Prometeo y creador de Pandora	Espíritu de Dios: juez de Adán y Eva
Pandora	Eva
Júpiter (Deidad Superior a Prometeo) ordena a Vulcano crear a Pandora	Dios utiliza una parte del cuerpo de Adán para formar a Eva
Pandora poseía gracias y cualidades especiales, siendo esposa de Epimeteo	Dios crea a Eva a partir de Adán ,como su compañera y porque el hombre no debe estar solo
Caja de Pandora, presente del Cielo, elemento depositario de todos los	Fruto (manzana) del Árbol de la Sabiduría, prohibido por Dios a Adán y Eva

Apertura de la Caja de
Pandora

Prueba del Fruto del Árbol de la Sabiduría

Esparcimiento de los Males contenidos
en ella sobre el mundoConciencia de la propia desnudez (pérdida
de la primitiva inocencia)

La Esperanza

La Promesa de la Vida Eterna

Espero que la comparación haya sido válida. Sin embargo, sé que puede haber personas que discutirían el anterior cuadro en base a una existencia (o no...depende) precedente de la mitología griega respecto de la religión hebrea y, posteriormente, de la cristiana . No obstante, si por resultados miramos las cosas, ya casi no deben quedar creyentes de Prometeo, Júpiter, Palas Atenea , etc., mientras que las religiones hebrea y cristiana suman miles de millones de creyentes.....

Sigamos .

Obviamente, los puntos de vista sobre la película de James Cameron son millones, como millones son las personas que la han visto. Pero, así y todo, podemos traer a colación otro artículo (que a mi humilde entender, me dá la impresión que vale la pena tenerlo en consideración) escrito por el Sr. **Marcos Morán Gutiérrez**, para la página **Web** denominada “**El Catoblepas**”, del año 2002 y que lleva por nombre “**Amor y Muerte en el Titanic**”. El escrito del Sr. Gutiérrez se presenta a la consideración de los lectores tal como sigue :

“En fin, Titanic como película viene avalada por su mito, su afamado mito, como no puede ser de otro modo, y con tal aureola de relevancia entra en las carteleras potenciada y multiplicada por la cajas de resonancia propagandísticas necesarias para realizar una propaganda acorde a los vergonzosos y multimillonarios gastos que su producción exigía .Pero la cosa funcionó, pues, además, de dicha mitificación, se le concedieron nada menos que once Oscars, con lo que su éxito era sinónimo de grandes beneficios para el director, actores, y sobre todo, para la Fox, así como para el resto de la industria cinematográfica .

La película, ahora prácticamente inseparable de la historia real, una relevancia creemos que incuestionable por su difusión y por su acogida, no sólo en cine, también en cine, video, dvd, bandas musicales, posters, reportajes, entrevistas, Internet y Co . El director ha sabido escoger un trozo de la historia para contar lo que a él le pareció más oportuno y beneficioso, pues eso es de lo que vá en realidad el arte del cinematógrafo en lo que se refiere a la industria de Hollywood, y en el fondo también para el resto, es decir, de triunfar y hacerse famoso contando una historieta . Pero es de esa historieta de la que hay que sacar

consecuencias, críticas, si es posible y si somos capaces, y a tal efecto escribiremos lo que sigue .

1 – LA PELÍCULA Y SU ESTRUCTURA

Titanic es una película de larga duración (194 minutos), y a ella accede el espectador conociendo de antemano, y de forma más o menos general, la disposición de los sucesos que se van a narrar: el hundimiento de un portentoso barco. Su trama es simple hasta cierto punto, ya que comienza retrospectivamente, es decir, comienza cuando la protagonista (Kate Winslet) recuerda contándoles a unos buscadores de tesoros, afanados justamente en encontrar los tesoros sepultados junto a nuestro barco, la aventura que ella vivió en el hundimiento de aquél mítico primer y único viaje inaugural del Titanic .

Así, y una vez que comienza la rememoración, ella revive junto al espectador (pues de eso se trata) las peripecias dentro del mejor y más lujoso trasatlántico para aquellos momentos. Entonces la historia transcurre con un desarrollo, más o menos lineal, en el que ella, Rose, una chica de clase alta que viaja con sus padres (Sic) en primera, conoce a un vivaracho y atractivo Jack (Leonardo Di Caprio) con pasaje de tercera . con pasaje de tercera .Se enamoran perdidamente, y cuando tiene lugar el accidente con el iceberg, él muere por salvarla a ella cediéndole el hueco sobre un trozo de madera . Y colorín colorado, este cuento más o menos se ha acabado .¿Es ésa la simple estructura de la película? . A primera vista puede parecer que si obviamos los hechos de cómo se conocen los protagonistas, cómo se relacionan, etc., podría quedar así descrita la historia . Pero si queremos ser críticos deberemos ser más estrictos en la observancia de los datos e imágenes con los que el director construye la aventura y ejerce una serie de ideas a través de la dialéctica de los personajes, ocultándose él mismo en el acto de contar esa historieta .

Porque de eso es de lo que queremos hablar, de las modulaciones especiales que de determinadas ideas se realizan con la proyección de Titanic, o si se quiere de la versión reduccionista, y, por tanto, deformadora que de esas presuntas ideas y sus relaciones se nos ofrecen a los espectadores en masa . Para decirlo rápido, tales ideas fundamentales en la película serían las de Muerte y Amor, junto a su peculiar engranaje, o symploké, al decir de Platón . Se trata de intentar demostrar cómo la versión que el tal Cameron urde y ofrece deforma, consciente o inconscientemente, eso es lo de menos, el sentido de las ideas, sentido que no ha de ser uno prefijado e inamovible, pero que si puede tener cierto rigor aclaratorio, sentido que cuando falta, se vuelve deformador, y por tanto ideológico .

Haremos referencia , en primer lugar, a la idea de la Muerte en la película, y , en segundo lugar, nos referiremos a la de Amor, para finalizar con la aclaración de la dialéctica que entre ambas se realiza en la película .

2 – LA MUERTE EN TITANIC

Es evidente que con el hundimiento del barco asistimos a un símbolo de muerte, a la muerte misma de sus pasajeros y tripulantes . Pero también, podemos encontrar un tratamiento alegórico, metafórico, de la muerte en lo que el barco representa, pues ese es el valor del Titanic como mito (pues un barco no muere, a los sumo se destruye, deja de funcionar, se hunde) . Y de esto es de lo que se aprovecha el director, es decir, de la fuerza dramática, trágica, que nuestra historia incorpora, una trágica muerte colectiva .

Pero, por otro lado, hay que fijarse algo más en el barco, ese personaje peculiar que no habla, pero que es algo más que mero escenario, ya que el escenario nunca puede dejar de existir, nunca puede desaparecer estando el espectador delante . El barco, para nosotros los espectadores, lleva incorporado el sello de la muerte y la tragedia . Todos sabemos que se vá a hundir, y ese hundimiento es lo que nos interesa señalar como metáfora de la muerte . Pero hay que decir más cosas aún para que todo tome cuerpo . Nos referiremos a lo que también incorpora la nave en la película, a saber, la diferencia de clases, su estratificación, su separación trágica y sin miramientos por medio de verjas y barreras infranqueables (necesaria para que la separación entre los protagonistas pueda ser dramática y poco original, también hay que decirlo) . Pero también, se ven imágenes de las calderas, de los trabajadores que en la parte más oscura del barco trabajan en las condiciones propias de la 1ra. Revolución Industrial . A su vez, presenciamos mucho más secuencias representantes de la vida de las clases privilegiadas, de los pasajeros de primera habituados a grandes y suntuosísimos salones y lujos a los que los otros, los de abajo, no pueden, evidentemente, acceder por que no lo han pagado . Vamos, que el barco simboliza la lucha de clases de forma bastante clara, o si se quiere las dos caras de capitalismo depredador de las potencias imperialistas .

Pero volvamos a la muerte, ya que este es un tema más complejo de lo que el espectador presupone cuando vá a ver la película . Dicha muerte es un ingrediente necesario que el director se encarga de subrayar, de forma explícita, sembrando la fase crítica del filme con escenas que nunca sobran . Todos sabemos que generalmente la muerte suele usarse como sinécdoque (la parte por el todo en el ámbito de los nombres) de la vida, como resumen de la trayectoria vital del que muere . Y así presenciamos,

la muerte del capitán, o cómo éste la afronta en su lugar, en el puente de mando ; el ingeniero esperará la muerte poniendo en hora el reloj de un salón del barco, los músicos tocando en cubierta hasta el final (hecho que parece ser real); un miembro de la tripulación histérico y caracterizado de usurero, pues vende plazas de un bote salvavidas, muere pegándose un tiro de arrepentimiento. La muerte se usa en la historieta de forma hábil hasta que se hunde el barco y muere el protagonista de acuerdo a su carácter romántico estilo Lord Byron, pero de esto hablaremos en el siguiente punto .

Ahora volvamos al barco . Éste, habíamos determinado que representaba la lucha de clases de forma abierta por parte del director, ya que los protagonistas pertenecían a clases opuestas, y la confrontación entre ambas era necesaria para que la peripecia pudiese ser medianamente tragable . Y es que el director hace un guiño sentimental y solidario a los pobres y desamparados trabajadores y viajeros de tercera que él compadece . Pero resulta que con la peculiar muerte del barco podemos desarrollar lo implícito de las metáforas representadas, de modo que el naufragio podría estar señalando al hundimiento de la lucha de clases, que tan marcadamente se mostraba en las imágenes, con lo que la bondad del director ya comienza a ser más cuestionable . A éste no le interesan los hechos reales que envolvían a la realidad histórica del Titanic (ni a sus naves gemelas, Olympic y Britannic). O si se quiere, la dura competición de tiburones por dominar la carrera de los transportes marítimos (aún la aviación no había desbordado sus expectativas militares) que la yanqui White Star Line de J. P. Morgan mantenía con la británica Cunard Line (sus insignias serán para siempre el Mauritania y el Lusitania), pero también con la alemana Norddeutscher Lloyd (con el Káiser Wilhem der Grosse, o el Bremen) por obtener el célebre Gallardete Azul (como el Oscar del Atlántico) . Como decíamos, de esa realidad histórica, poca cosa, ya que tan sólo se hace referencia al consabido afán por llegar a puerto antes de lo previsto y ser noticia (motivo, en parte, del accidente) .

Pero lo relevante para nuestra perspectiva es que la temática mortuoria sólo cumple la función de término medio, de elemento puente hacia lo que realmente se nos quiere soltar a los espectadores con toda la desfachatez ante nuestras más o menos impasibles miradas . Porque lo que interesa es sobarnos con un relambón romántico que bien mirado repugna, al menos, esa es nuestra impresión .

3 – EL AMOR ROMÁNTICO EN TITANIC

Según lo dicho, éste será el objetivo de la trama, y , a su través, del director, que es quién realmente habla . Él es el iluminado que sabe dar lo que el pueblo en record de audiencia quiere presenciar: un amor

romántico. Un amor de los llamados 'a primera vista', pero que parece durar toda la vida, según narra la protagonista a los buscatesoros del comienzo, a pesar de que se gestó en unas horas, durante el escaso tiempo que se cruzaron sus vidas en la estancia titánica. Pero es que los encantos de Di Caprio entre las quinceañeras es notorio y conocido, y es a éstas a quién hay que seducir, no a un personaje de celuloide (no por ello menos objetivo en cuanto a las imágenes se refiere). Qué le vamos a hacer si el muchacho es, además de espabilado, artista (pintor), descarado, guapo y cariñoso. Es un individuo capaz de dejar en ridículo al pretendiente formal de la chica (que también vá en el barco), que no deja de ser elegante y bien parecido, aunque es más autoritario y no afecta sensibilidad alguna por los cuadros impresionistas y vanguardistas que ella, su prometida, colecciona. Porque ella, claro está, tiene esa sensibilidad por el arte necesaria para poder ser catalogada de culta. Como la lectura, la pintura, fomenta la cultura; qué le vamos a hacer, así nos pintan a los personajes más oscarizados. Esos mitos se cuelan por ahí de forma inevitable. Y él, artista, y vividor del instante, se perfila como un rompedor de reglas, como un vividor al límite y en el límite, en el más puro estilo románticón. Recordemos ahora cómo muere congelado ese personaje, pues lo hace entre el agua marina y el trozo de madera en el que se salva la chica (Lord Byron moría pegando tiros contra los turcos sumergiéndose en unas arenas movedizas, en otro estado límite) para luego contárnoslo en más de tres penosas y carísimas horas. Por otro lado, hay que recordar que esta temática es algo así como la vaca sagrada del cine (no sólo yanqui, también el español, al menos los actuales, los de la cartelera). Sirva de muestra que películas inmediatas a la nuestra, como *El Paciente Inglés* o *Shakespeare enamorado*, dos pastelones románticos, ganaron ocho y siete Oscars respectivamente, es decir, que recibieron el asentimiento más rotundo de la Academia, Academia de la industria y la ideología por descontado.

Se trata del amor que Apolonio de Rodas cargó de forma novedosa a la Medea medio bruja (medio irracional, diríamos con Dodds) de Eurípides, transformándose el mito correspondiente para así modernizar el personaje y profundizar en su sicología (como suelen decir los eruditos filólogos, traductores y comentaristas de los clásicos) al mismo tiempo que lo insertaba en la épica homérica (los viajes de la Odisea son temas recurrentes, incluso en el insulso viaje de nuestro trágico barco). Es, por tanto, el amor de la Medea por Apolonio prendada de Jasón por la acción de un flecha de Eros, parece ser, la primera versión del amor 'a primera vista', el mismo con el que comenzábamos. Pues bien, aquella obra se inscribe en un época en la que la sociedad parece tener miedo a la libertad (Dodds sigue a Fromm), o sea, a controlar sus opciones en una sociedad relativamente abierta (y aquí sigue a Popper), aunque realmente más correcto sería decir que las condiciones dialécticas, las contradicciones de los planes y programas que orientaban a los

individuos se acentúan y pierden su capacidad generando individuos flotantes, como muy bien dice Bueno, no sólo a propósito de la sociedad helenística, apoderada cada vez más de supersticiones, magias, astrologías, teorías de las causas ocultas, teúrgias, & Co , en la que la filosofía degeneró en multitud de sus variantes hasta la inserción de esas sociedades por el Cristianismo, etc, etc. Lo que nos interesa es que el auge de los psicoanalistas, de las supersticiones en la ciudad (véase el libro compilatorio de Marino Pérez Álvarez , La Superstición en la Ciudad), sería un síntoma análogo al de aquellos siglos de incertidumbre , en los que cristalizaron lo que Bueno denomina en su artículo ‘Psicoanalistas y epicúreos’ heterías soteriológicas, es decir, sociedades encargadas de sanar el alma de los desorientados mediante la ceremonia antropológica de la confesión, cumpliendo así una función necesaria a falta de mejor solución . Es decir, nada ajeno a nuestro presente que se conforma con una versión de amor tan cutre como asocial, una versión cuasi – etológica, de pavoneo y seducción, inserta en el espacio antropológico, que además se infla con características espiritualistas . Parece que el espectador se ve reflejado en una suerte de apetitos que, a su vez, reconoce en todo tipo de gente de manera que la armonía preestablecida satisface la concurrencia de los intereses egoístas de cada espectador o consumidor . Con lo que el amor es lo que yo siento, lo que cada uno siente, y punto .

¿No será el amor un sentimiento fruto del conocimiento real entre personas cuando el tiempo de relación entre ambas les ha permitido conocerse con lo que tal amor (si es que hay que usar esa palabra) que éste no ha de predicarse de la pareja simplemente? . Mayor o menor tiempo, eso da igual, pero cuando la vida (articulada en círculos intersectados de material antropológico) haya posibilitado entrecruzar las biografías de las personas de forma que soporten sus contradicciones y sean sus virtudes más adecuadas para cada uno de ellos, ¿no estaremos en condiciones de hablar de algo parecido a un amor real, si es que tiene algún otro sentido en lo que respecta a las relaciones personales sin olvidar sus contextos político – sociales? .

4 – FINAL . DIALÉCTICA ENTRE AMBAS IDEAS EN TITANIC

Parece claro que las dos ideas que con más peso se abren camino en esta historieta son las de Amor y Muerte, al menos esa ha sido nuestra tesis (que niega y se opone a una visión sustancialista, y aislante o megárica, de las ideas) . ahora bien, no será accesorio el modo en cómo se engarzan sus partes, pues no es lo mismo entender que el film se articula en torno al par Amor – Muerte, que en torno al par Muerte- Amor . Esto es lo fundamental si nos atenemos a la inevitable dialéctica de la producción cinematográfica, o si se desea, de la dialéctica del espectador – consumidor . Ya que el sentido ‘en curso’ de acceso a las peripecias

fuerza a la cancelación de una componente en beneficio de la otra . Es en este punto donde toma relevancia el inicio de la película cuando la protagonista nos narra sus recuerdos, pues aunque cronométricamente esta escena vá en primer lugar (al final se retoma), sin embargo, de acuerdo con la lógica de la película su narración de los hechos vá al final (en realidad se la pretende hacer contemporánea a nosotros los espectadores en tanto que ella es una superviviente), de forma tal que el amor apasionado que se describe forma parte determinante de su anamnesis, mientras que la muerte inherente al barco sólo sirve de excusa, de término medio anecdótico . Así, los jóvenes, y no tanto, asistimos con la almohada a esas tres hora y pico de proyección, para acceder a la transformación del mito del hundimiento del Titanic en el mito del amor romántico . Esa es la dialéctica: el barco que se hunde, que se cancela y destruye, abre paso, determina, la realidad del amor . Toda la determinación incorpora una negación, decía Espinosa, sólo que en el caso de Titanic se hace trampa . Ese es el malabarismo que valoró Hollywood con la sarta mayor del reino en lo que a Oscars se refiere .

Pero, claro, las cosas no pueden ser tan ramplonas. Un breve ejemplo: si yo construyo una mesa, la cancelación del proceso productivo de ésta vendrá a ser determinado porque la mesa se ha terminado, porque es perfecta, per – hecha, de modo que esa perfección ha de abrir el espacio de una infección operatoria, es decir, el poder emplear la mesa (porque ya tenemos sillas y sabemos usar ambos objetos) sentándonos a ella para usar nuestras manos, antes zarpas pegadas al suelo; ahora bien, si yo hundo un barco caracterizado por las desigualdades sociales, algo muy malo en términos paternalistas , para producir algo como el amor complaciente con un público quinceañero y ávido de espectáculo (el realista hundimiento de una maqueta de tamaño casi natural), o sea, algo muy bueno, entonces hemos faltado al público engañándolo, pues, no podemos producir una mesa cancelando un proceso constructivo de una poltrona . O para decirlo más claro, al Cameron éste lo que le interesa es hablar del amor y punto, lo otro son mecanismos de enganche . Recordemos que este artista, capaz de gastar más de 22000 millones de pesetas, y decir ‘soy el rey del mundo’ al recibir el premio , solicitó guardar un minuto de silencio en la entrega por las víctimas del naufragio, pues hoy esas dialécticas de clases ya no existen . Al menos eso nos dice en su peliculón a través de la ñoña vieja de estética hippie (con música celta) que es la protagonista al contar los hechos . Nada de lo que pasó inmediatamente después, consecuencia igual de la competencia en el Atlántico .

Bueno, hasta acá la transcripción del artículo publicado por el Sr. **Morán Gutiérrez** , artículo con el cuál estoy de acuerdo en algunas cosas y en otras no .De todos modos, algunos lectores coincidirán conmigo, mientras otros no.



Foto N° : Escena en la que se aprecia a Rose (Kate Winslet), Caledonian Hockley (Billy Zane) y Thomas Andrews (Víctor Garber) . En este estadio del film, Rose, por propias palabras del Ingeniero Andrews, se entera de la proximidad e inevitabilidad del desastre que se avecina, tanto para el RMS “Titanic” como para sus infortunados pasajeros .-

Para finalizar este extenso análisis de la película de James Cameron “Titanic”, habré de incorporar algunas “joyitas” en lo que a realización específicamente cinematográfica se refiera. Muchos lectores se sorprenderán , tal como yo tuve ocasión de experimentar al momento de rever otras veces dicho film . Ellas son las siguientes:

No obstante, primero deberíamos tratar de hacer una pequeña clasificación de lo que se llamarían los “errores en la filmación” de cualquier película que se tenga por tal. Así, la lista se podría formar con :

☺ **Errores de Secuencia**: Suceden cuando, en el transcurso de la filmación de una película, se repite varias veces una misma escena (o escenas) y más tarde, al editar el film se unen las mejores tomas. Ahora bien, dichos errores se observan cuando las tomas no siempre concuerdan exactamente una con otra...y así se ven “gaffes” y cosas por el estilo .

☺ **Errores de Actuación** : Este tipo de error se puede visualizar cuando, a lo largo de la filmación, un actor llama a otro por su verdadero nombre (no siendo así según el previo guión) y no se puede repetir la toma debido a un imponderable y/o imposible (cargas explosivas, maquetas irrecuperables, etc.) .

☺ **Errores de Información**: Esto se puede constatar cuando , a lo largo del film, se corroboran datos reales equivocados: año de nacimiento de un personaje histórico, ubicación de una ciudad, etc.

☺ **Errores Históricos**: Se pueden observar cuando, en el film, se insertan canciones , frases, costumbres, objetos, formas y estilos, etc., que no van de acuerdo al tiempo histórico alrededor del cuál gira la temática que trata la película .

Yendo a lo que estamos tratando, podemos, en base a una atenta observación, detectar varios errores de los anteriormente descritos, existentes en la película “Titanic”, de James Cameron. Sin embargo, justo es reconocer que los errores (quizás hasta “ex – profeso....¿ quién sabe?) no destruyen ni cambian la esencia del film y sus características intrínsecas. Pasando a describirlos, tendremos :

☼ Al inicio de la película (estos se podría ubicar al momento de iniciar la observancia de lo descubierto por Lovett, el explorador submarino, con las imágenes de la pintura de Rose De Witt Bukater (Kate Winslet) en la televisión, por parte de la anciana Rose) y en los instantes en que vá contando su historia, Rose (ya como mujer mayor) lleva puestos anillos pequeños y redondos. En las siguientes tomas, siguiendo con el hilo de lo relatado, se puede observar que usa otro tipo de anillos en sus dedos .

☺ En la escena en que Rose trata de saltar del buque (con evidentes intenciones de suicidarse), al momento de hablar Jack (Leonardo Di Caprio) con ella tratando de disuadirla de cometer semejante acto, se observa que el pelo de éste último cambia constantemente de lugar, desde su frente hacia atrás y viceversa . Es decir, o el viento era increíblemente fuerte o ...alguien retocaba constantemente la posición de su pelo .Además, en estas tomas, se advierte un tatuaje sobre el hombro de Rose, aunque unos segundos después....mágicamente desaparece .

☺ El siguiente detalle es más bien “escabroso” , si así se quiere . Evidentemente, el maquillaje que Rose (Kate Winslet) utiliza es de una calidad excelente, hasta decir basta . Prueba al canto: después de cenar, mantener elaciones íntimas con Jack y nadar en el agua helada, tanto el color de su boca como el de las sombras de sus ojos permanecen inalterables... y en su lugar . Quizás ya , en ese lejano 1912, existían sombras y lápices labiales indelebles

☺ Otro más: cuando Rose se halla cenando con su madre y prometido, se observa que lleva puesto un collar. Ahora bien, al salir a la cubierta del barco (despajes de cenar) ya no trae puesto dicho adorno .

☺ Cuando , una vez terminada la cena en el comedor de 1ra clase, a la que es invitado Jack, éste le entrega una nota a Rose , que se observa de color amarillo . Al leerla Rose, se nota que dicho papel presenta una coloración sumamente amarilla .

☺ Un pequeño, muy pequeño detalle: a lo largo del film, el tamaño (si se quiere, el largo) de las uñas de Rose cambia constantemente .

☺ Una escena que trae constantemente “cola” : si los cuerpos que se hallaban en la superficie del mar (peleando por sobrevivir, una vez ocurrido el naufragio del barco de los sueños) se hielan y mueren, y siguen flotando, incluso los que no poseen chalecos salvavidas¿por qué se hunde el de Jack en los abismos? .

Aquí se podría decir que el protagonista ha ingerido gran cantidad de agua en sus pulmones, y esto, unido a una gran y pesada cantidad de agua en sus botines, lo habría empujado hacia las profundidades .

☺ Casi al final del film, el bote salvavidas (el único) regresa a buscar los posibles sobrevivientes del naufragio, y el Oficial que lo comandaba (Lowe) grita : “¿ Hay alguien vivo allí afuera?” . A continuación, se escucha una especie de eco a su mensaje . La cuestión es que , para que se produzca eco, es necesaria la existencia de algo contra lo que rebote el sonido ...y no precisamente la superficie del mar .

Pero sigo opinando que Cameron quiso reflejar el estado en el que se hallaba Rose en dicho terrible momento, siendo el eco más que un eco, el retumbar en su mente de lo que a distancia se hallaba profiriendo Lowe .

A continuación, pondré a consideración de los posibles lectores de este trabajo de investigación , algunas opiniones vertidas por varias personas que ingresaron a la página **Web** denominada “**TEPASMAS.COM**”, actualizada la misma para el día **12 de Junio de 2004**, en la que se exponen determinados puntos de vista sobre lo visto y oído a lo largo de la película “Titanic” de Cameron. Deseo agradecer a los autores de esta página a los efectos de poder incluir este apartado, haciendo saber que la misma es utilizada a los solos fines informativos de este trabajo .

No obstante, a cada una de las inferencias de los colaboradores de esta página, hombres y mujeres, me gustaría colocarle algún tipo de calificación, nota o tilde adecuado a lo que se exprese en las mismas, ya que yo también debería dar mi punto de vista, en función de mis conocimientos del tema, sobre lo allí expresado . Veamos, en consecuencia, lo expresado por quiénes han tenido la oportunidad de acercarse hasta dicho portal de Internet .

◆ *“En la película, todas las escenas se rodaron a través de espejos, para ahorrar dinero. Por ejemplo, sólo había dos calderas mientras en la película se ven cuatro. Por este motivo, todos los carteles que se ven en la película están impresos al revés para que, luego, al filmarles a través de espejos, se lean correctamente . Santiago Cabañas Martínez .*

Correcto: una gran cantidad de escenas se filmaron mediante la utilización de espejos, algo que también complicó el trabajo (y asimismo...lo alargó) ya que hubo que tener un cuidado extremo a los fines de evitar la aparición del personal encargado de dicho trabajo .



Foto N° : Ya se han disparado las primeras bengalas dirigidas al estrellado cielo del Atlántico Norte y los pasajeros a bordo de la cubierta de botes (entre ellos Rose, su prometido Caledonian Hockley y la madre de Rose) observan los destellos, con una mezcla de sorpresa y escepticismo , cargada de ansiedad . Todos saben lo que eso significa : la muerte del buque y de cientos que el mismo llevaba a bordo .-



Foto N° : Un desesperado Jack Dawson clama por ayuda para poder liberarse de sus ataduras de metal, en el medio de la dramática situación del agua invadiendo el cuarto en el que se halla retenido .-

Foto N° : La desesperación de Jack aumenta a medida que el nivel del agua también se eleva. A menos que alguien (y alguien muy “especial”) lo ayude.... sus minutos están contados .-



♥ *“El actor Bernard Hill, que interpreta al desdichado Capitán Smith, no era la primera vez que participaba en una tragedia marina : era uno de los Oficiales de la ‘Bounty’ , en la versión que sobre el célebre motín rodó Roger Donaldson en 1984, con Anthony Hopkins y unos jovencuelos Mel Gibson y Daniel Day – Lewis” . Arturo Zatra.*

Correcto .

♣ *“La película estaba presupuestada en 125 millones de dólares (unos 19000 millones de pesetas) pero acabó costando 200 millones de dólares (31000 millones de pesetas). Tan sólo en taquilla lleva recaudados 1700 millones de dólares (unos 265000 millones de pesetas) . David Solanés Venzalá .*

Tengo entendido que el costo del film fue de unos 100 millones de dólares, pero seguramente deben haber habido algunos gastos “extras” que hicieron que la película costara un poco más .

♠ *“Las alfombras que salen en la película fueron hechas por la misma compañía que las había hecho en el año 1912 para el barco” . María Jesús .*

Desconozco .

♦ *“Existe una escena, mientras Jack y Rose dan su paseo por la cubierta de primera clase, en la que aparece un niño, jugando con su padre a la peonza .Esta imagen es exacta a una fotografía que en realidad se conserva y que se puede ver en alguna página Web” . Luis Merino .*

No pretendo ensalzarme por lo que voy a decir.....pero en ningún momento del paseo de Jack y Rose por la cubierta de primera clase he llegado a observar ningún niño jugando a la peonza (trompo, en estas latitudes) . Sí, en cambio, al momento de tomar Jack un saco (el que llevaba la etiqueta ‘A . J. Ryerson’ , se observa un niño jugando al trompo con su padre , mientras otro adulto lo observa . Ahora bien, la fotografía histórica a la que se refiere la Srta. **María Jesús** es aquella que el **Padre Francis Browne** (irlandés) tomó sobre el buque al momento de anclar en el puerto irlandés de **Queenstown** (hoy **Cobh**) , antes de la partida hacia América hacia América. Es fácilmente hallable en una página **Web** llamada “**The Irish Aboard the RMS Titanic**” o también insertando en el buscador la palabra “**Queenstown**”, y viendo los “links” correspondientes .

Foto N° : Una hermosa aunque totalmente mojada corre para tratar de salvarse por una escalera interna del “Titanic”, mientras el mar, impiadoso , sigue sus pasos .-



Foto N° : Dos jóvenes enamorados se encuentran en medio del infierno del hundimiento del barco de los sueños : Rose y Jack .-

♥ *“Cuando James Cameron ofreció a Robert De Niro el rol de Capitán Smith, éste le dijo que no, porque en ese momento tenía una infección gastro- intestinal”. Felipe Oviedo Roscoe*

Desconozco.

♣ *“Existen fotos de la tripulación y diversos pasajeros del Titanic que inspiraron las caracterizaciones de los personajes del Titanic. Estas fotos fueron tomadas por un sacerdote irlandés que abandonó el barco en el último puerto en el que el Titanic hacía escala antes de dirigirse hacia Nueva York .” Mariví*

Existen cientos de fotos dando vueltas por la Web de: tripulantes, Oficiales, pasajeros, directivos , propietarios, etc., etc. Sus fuentes son de todo tipo y nacionalidad, pero principalmente de aquellos países más involucrados con la tragedia del buque , esto es, USA; Inglaterra, Irlanda, etc. Unas de las más famosas, por su antelación en días respecto del desastre, fueron las realizadas por el Padre Browne, irlandés de origen, que desciende en Queenstown en la parada que el RMS “Titanic” efectúa allí antes de rumbar para América .



Foto N° : Como otros tantos naufragos del RMS “Titanic”, Jack y Rose pelean por ganarle al frío, al mar... y a la muerte .-



Foto N° : Jack se vá congelando lentamente mientras Rose gime por el frío, en esta toma del film.-

♠ *“Las cartas del menú son copias fieles de las que había en el Titanic, de hecho los platillos son los mismos.” José Ricardo Sánchez García .*

Correcto .

♦ *“Las escenas del agua fueron filmadas en las costas de Rosarito, Sinaloa, México, cerca de Mazatlán.” Jecc*

Correcto: el nombre exacto es “Rosarito Beach” .

♥ *“La iluminación del Titanic, junto a las medidas de seguridad, se comieron gran parte del presupuesto.” Oscar*

Correcto .

♣ *“La historia del Titanic es real en todo lo relacionado con el hundimiento del barco, hasta tal extremo que el director James Cameron, cuando escribía la historia, se ayudaba de diagramas, planos y maquetas para continuar la historia según la cantidad de agua que se iba introduciendo en las diversas secciones y en consecuencia lo que iba pasando, así como el tiempo que tardó en partirse el barco y en hundirse. Lo único que conscientemente fue inventado es la historia de amor entre Jack y Rose .” Oscar*

Correcto .

♠ *“En la película sólo se habla de primera y tercera clase, pero jamás se menciona la segunda clase, que en realidad sí existió.” Juan Ignacio Bernal Ardila*

Correcto .

♦ *“Cuando el barco se está hundiendo , uno de los tripulantes generado por ordenador (computadora) desaparece antes de caer al mar.”David Alonso*

Realmente, desconocía este dato.....pero es totalmente posible, más en las escenas en las que se observa el hundimiento del buque desde los botes salvavidas, aunque sigue existiendo la posibilidad de las escenas tomadas



Foto N° : Sobre una madera se balancean la vida y la muerte, y sobre ella, una sobrevive y el otro muere. Jack se sacrifica por su amor y Rose vive gracias a la entrega de la vida de su enamorado .-

desde la parte de popa (hacia abajo) o desde los botes salvavidas hacia la parte inferior de popa.

♥ *“Al final, cuando Rose regresa al barco, Jack la espera frente a un reloj, que marca la hora exacta cuando el Titanic se hundió.” Mariana Galván*

Correcto.

♣ *“Cuando Jack está dibujando a Rose, se vé cómo la dibuja con carboncillos, si en realidad hubiera sido así, el dibujo no se hubiera mantenido en ese estado (parece que lo acaban de dibujar) durante tanto tiempo.” Trinity87*

En España , se le dice “**carboncillos**” a las minas de carbón que llevan los lápices interiormente . Hasta allí, todo bien .

Es sabido, sin embargo, que ciertas escrituras halladas con motivo del hundimiento del RMS “Titanic” se conservaron “normalmente”, si es aceptable el término : estoy hablando de la lista hallada en el bolsillo de uno de los mayordomos de la 1ra clase, la que permitió reconstruir cómo estaba compuesta la distribución de camarotes privados de dicha clase . Ahora bien, esa lista se hallaba escrita en tinta y , a pesar de haber estado en el mar por muchas horas, la tinta no se diluyó .

La verdad.... un misterio a develar .

♠ *“James Cameron rompió con su pareja Linda Hamilton ya que en el rodaje de Titanic, Cameron inició una relación con la que interpreta el papel de la nieta de la anciana Rose.” Lorea.*

Desconozco dicho traspié sentimental de la pareja Cameron-Hamilton.....pero sí me parece que **Lizzy** (Suzy Amis) es, en verdad, una mujer hermosa .

♦ *“En el hundimiento del barco y aprovechando que los espectadores centran su atención en los sucesos de los personajes principales, se observa claramente que por detrás de éstos principales o en ocasiones en tomas aéreas, pasa el mismo doble en una secuencia.” Sergio Ochoa Rodríguez*

Correcto: un hombre que hace el doble de Jack, al momento de dirigirse éste y Rose hacia la baranda de popa .

♥ *“La canción que están cantando en Misa antes del naufragio no se compuso hasta años después.” Jon López Sanjurjo*

No coincido con este concepto .

♣ *“Al final de la película, mientras que todos los cadáveres flotan sobre el agua, el de Jack se hunde...¿Es posible? .” Víctor Milán Navarro*

Favor: remitirse a la explicación (sobre este mismo tema) dada por este autor respecto de dicha posibilidad .

Foto N° : Un hombre despedido, Caledonian Hockley, no puede olvidar la posesión que perdió, sin saber si murió o si está viva : Rose De Witt Bukater .Vestido como en primera clase, no reparará en bajar a mezclarse con la “steerage class” , en sus afanes de hallar a la que fuera su prometida .-



♠ *“Cuando Rose vá por el silbato para pedir ayuda, no es lógico que a esas temperaturas emitiera un sonido: la bola de metal que contiene estaría congelada y además, se le hubiera quedado pegado el silbato pegado en los labios.”Claudia Sánchez*

Ya, para ese entonces, se trabajaba sobre las aleaciones metalúrgicas y sus diversos aspectos relativos a sus diferentes aplicaciones. No sería de extrañar que la bolilla de metal hubiese sido de una aleación de metales que necesitara menos de 0° C. para congelarse. Además, que yo haya visto, en ningún momento Rose se quita el silbato de sus labios, por lo menos, mientras está soplando solicitando ayuda.....La **Armada Británica** ponía en ayuda de sus hombres lo mejor de lo mejor

♦ *“Parte del barco fue construído por las mismas empresas que construyeron el Titanic original.”Alejandro Climent*

Correcto: la más importante de ellas, el astillero Harland & Wolff.

♥ *“James Cameron se pinchaba en las piernas una especie de anticongelante para aguantar las largas horas de rodaje en el agua.”Alejandro Climent.*

Desconozco.

♣ *“Bruce Ismay, presidente de la White Star Line, declaró ante el tribunal que el barco se hundió sin partirse para dar la sensación de que era robusto; por ello, en los hundimientos de las anteriores películas el Titanic se hunde de una pieza.” Alejandro Climent*

Inteligente visitante de esta página, Don **Alejandro Climent** Sí, es correcto. **Ismay** jamás reconoció que el buque se partió en dos. Además, **jamás** se tomó en cuenta el “testimonio” (más bien , sus relatos) dado por los niños (entre ellos, **Jack Thayer**) pero las diversas expediciones submarinas al sitio de hundimiento del RMS “Titanic” confirmaron este hecho, décadas después .



Foto N° : “ Vence a todos: al niño sin crecer como al anciano que decrece; a la graciosa gacela como al fiero león, como al peor de los criminales o al santo que implora por él, como a José en sus sueños y a Cristo que dormía junto a sus hermanos” . Es su majestad el sueño

Vuelve en tus sueños, anciana Rose. Vuelve. Dile al Tiempo que vuelva y nos traiga otra vez ese “Dulce Pájaro de Juventud” y ese “Divino Tesoro”....

Vuelve a tu Amor. Vuelve a encontrarte con él . Tu Amor te espera, una vez que haz cruzado el umbral que separa la carne del Espíritu.

Vuelve. En sueños. En alma transfigurada .

“ ...Que te tomaré de la mano y te guiaré por los senderos nuevos de Luz y de.....Vida” San Agustín

Vuelve.

♠ *“El Titanic viajaba por el Atlántico Norte, pero los delfines que aparecen en la película , con la parte inferior del cuerpo blanca, no habitan en esas latitudes.” José Agüero .*

Correcto: son más bien habitantes de las aguas del **Caribe** y más al **Sur**, también . Pero cabría la posibilidad, (eso sí, extraordinaria...) que se hayan

acercado en esos días, hasta esa zona del Atlántico, debido especialmente a que el **Invierno** (**Hemisferio Norte**) en el lapso **Diciembre 1911/Marzo 1912** fue mucho, mucho menos frío que de costumbre, sumado al hecho que la zona costera de **Irlanda** y la porción **Oeste** de **Inglaterra** están sometidos a la acción de la corriente del **Golfo**, proveniente de las zonas cálidas del **Golfo de México** . Además....no nos olvidemos que, entre las excepciones históricas y fenomenológicas de la Naturaleza, se ha hallado un **cocodrilo** en **Oxfordshire** , **Inglaterra** (**Charles Fort**, en uno de sus libros)..... y no precisamente proveniente de ningún criadero .

♦ *“La escena en la que Rose escupe a Carl (Sic) a la cara necesitó de 11 tomas.” Alejandro Climent*

Sinceramentedesconozco.

♥ *“Cuando la viejecita está contando la historia, al principio, lleva unos pendientes , y luego aparece con otros.” Wedy*

Correcto.

♣ *“La temperatura del agua era de unos 10 grados; en ninguna escena pudo calentarse para que no salieran vapores.” Alejandro Climent*

Dos opciones a este comentario del Sr. Climent:

- a) Si la intención del director era mostrar el gélido ambiente en el que se desarrolla el naufragio del “Titanic”, lo más correcto (al tener agua a baja temperatura) era, justamente, dejar que esos vapores (resultado de la evaporación de la parte superficial del agua, en contacto ésta con el aire frío, recordando que el agua del mar está siempre a más temperatura que la del aire) se observaran nítidamente.
- b) Si la opción era no mostrar los vapores, al estar en el mar, se debía aceptar dicha situación. Pero si el lugar físico de la filmación era un pileta, hay métodos como para calentar una determinada masa de agua.....es cuestión de contar con los medios .

♠ *“Cuentan que todo el equipo se intoxicó a principios del rodaje al ingerir una sopa en mal estado”. Alejandro Climent*

La versión más acertada (en función de algunos comentarios vertidos por sus protagonistas) es aquella que dice que alguien roció con alguna sustancia alucinógena la sopa que se sirvió en un alto del rodaje .

♦ *“La mujer que aparece tras la mesa donde Bruce Ismay, presidente de la White Star Line, le dice al Capitán que aumente la velocidad del barco, existió en realidad y fue la que declaró ante el tribunal la existencia de dicha conversación.” Alejandro Climent*

Correcto.

♥ *“Rose tiene en su camarote las ‘Señoritas de Avignon’ de Picasso; así que se supone que no podemos disfrutarlas, así como otros cuadros de Monet y famosos impresionistas” . Virginia.*

Este comentario es bien correcto. Si se mira con un poco de atención, se advierte la presencia del cuadro que la Srta. *Virginia* menciona, como asimismo un cuadro de **Monet** al cuál Jack admira (una vez ingresado al cuarto en el que dibujará a Rose). A lo anterior, cabría ver la posibilidad de la existencia, hacia el fondo de la habitación, sobre una pared, de un cuadro de **Degas**, en el que se advierten niñas practicando ballet , al momento de ingresar la madre de Rose a retarla por su amistad con Jack y ordenarle que no lo vea más .

♣ *“Antes de que Rose dé el golpe a uno de los tripulantes, éste ya tiene sangre en las manos y en la boca.” Pit*

Correcto. La escena a la que se hace mención es aquella en la cuál Rose busca ayuda para poder liberar a Jack de su incómoda situación, estando éste esposado en un cuarto de las entrañas del buque . Al revisar los corredores, Rose halla a un camarero que porta unos chalecos salvavidas y que la vá llevando hacia un ascensor para escapar del agua que ingresa a dicho sector. Rose le implora repetidas veces que se detenga y escuche, pero el camarero hace oídos sordos a dichos pedidos. A lo que Rose responde con una certera trompada sobre la boca del camarero . La cuestión es que se observa (un segundo antes que la trompada haga impacto sobre la humanidad del camarero) un pequeño reguero de sangre sobre el costado (las comisuras) de la boca y, con una buena video cassetera) otro poco de sangre sobre las manos. Es de hacerse constar que la escena de la trompada es muy rápida, pero que con un poco de detenimiento se puede llegar a visualizar .

♠ *“Es una incógnita si tanto Murdoch como algún otro Oficial del Titanic se suicidó o no . Pero en la película, Murdoch se pega un tiro después de disparar a Tommy, un personaje de ficción.” Titanic Movie Trivia Page.*

Sugiero remitirse a mi anterior trabajo de investigación, en el que expongo en la parte denominada “Un Posible Suicidio a Bordo del RMS Titanic”, en la Séptima parte del Capítulo IV del libro “Del Drakkar al Titanic y Del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero” (Primer Tomo) , en el que se puede tener un completo análisis del tema en cuestión .

♦ *“Después de decidir los nombres de los protagonistas, Cameron descubrió que un miembro de la tripulación del Titanic que murió en el naufragio fue ‘J. Dawson . (James) Dawson fue un estibador, alguien que empaca el cargamento y el carbón a bordo.” IMDb*

De idéntica manera, sugiero remitirse a la Séptima parte del Capítulo IV del libro **“Del Drakkar al Titanic y Del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero” (Primer Tomo)**, en el que se dá una detallada semblanza de **James Dawson**, que lleva por título **“El Real Jack Dawson”** .

♥ *“Cameron rechazó los 8 millones de dólares de su salario como director y su porcentaje de la recaudación cuando el estudio empezó a preocuparse por cuanto se estaba disparando el presupuesto.”* **IMDb**
Correcto .

♣ *“El nombre del personaje Caledon Hockley proviene de dos pequeños pueblos (Caledon y Hockley) cercanos a Orangeville, Ontario, Canadá, donde viven los tíos de Cameron .”***Titanic Movie Trivia Page** .
Desconozco.

♠ *“Cameron hizo todos los bocetos de Jack usados en la película . Las manos que se ven haciendo el retrato de Rose eran de Cameron.”***Titanic Movie Trivia Page**
Correcto. Mirando atentamente se puede corroborar que las manos de quién dibuja el retrato de Rose son diferentes respecto de las de Jack , ya que las primeras presentan algunas arrugas, leves si se quiere, pero que marcan una sutil diferencia con las de Jack Dawson .

♦ *“Los salvavidas llevaban escrito S.S. Titanic en ellos. Esto es históricamente preciso.”* **Titanic Movie Trivia Page**
Correcto .

♥ *“No he reconocido ninguna constelación en el cielo estrellado. Yo pienso que las estrellas fueron puestas aleatoriamente.”* **Titanic Movie Trivia Page**.
Desconozco este tema .

♣ *“Kate Winslet no lució la réplica del ‘Corazón del Mar’ en la entrega de los Oscars porque rechazó hacerlo.”* **Danger Mouse**.
Desconozco.

♠ *“Los actores tenían que llevar ropas al revés (con los botones en el otro lado), pero si miras las instantáneas cuidadosamente, verás que sus pantalones no están del revés. Esto no es posible puesto que en la película todo el mundo se mueve muy rápido .”* **Titanic Movie Trivia Page**
Sinceramente , desconozco .

♦ *“En la escena en la que Rose rompe un cristal en cuyo interior hay un hacha, se puede observar que cuando rompe el cristal, no quedan restos de cristales en el borde de la caja donde se encuentra el hacha . En la siguiente escena, aparecen unos cuantos trozos .” VIRGI*

Correcto: para visualizar dicho error, volver a utilizar la video casetera.

♥ *“Al final de la película, Rose llega a Nueva York y se vé la Estatua de la Libertad que por entonces todavía no estaba allí.” Silvia Avila Illinas .-*

Sinceramente..... me parece poco serio. La Estatua de la Libertad (New York) se inauguró en el año 1886 (aunque algunos dicen que su primer intento de ubicación es del año 1884) y sigue estando allí. Además....¿a quién se le hubiese ocurrido trasladarla?. Por favor....

♣ *“Cuando el buque está a punto de colisionar por la parte derecha con el iceberg, se escucha al oficial de puente gritar ´ todo estribor ´ ; esto es un error seguramente de doblaje : si fuese así el buque iría*

274

todavía más contra el iceberg; tendría que haber dicho ´ todo babor ´.” Enrique López

Para empezar: la parte derecha de un navío, buque, chinchorro o lo que se desplace sobre el agua de mar y/o río, lago o espejo de agua, se denomina (en náutica) , lado de “**estribor**” . Pero contestar esta afirmación del Sr. López me llevaría un montón de páginas, con lo que sugiero remitirse a mi primer trabajo de investigación (“Del Drakkar al Titanic y Del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero”, Primer Tomo) en el que dedico un apartado especial dedicado completamente a estudiar este aspecto , denominado “Las Maniobras de la Colisión”, localizado en la Séptima Parte del Capítulo IV .

♠ *“En el hundimiento, el hombre que cae del barco y ´rebota´ en el aspa, es un rollo de papel higiénico.” Fran Salgado .*

Reconozco que el alcohol (más tomado en forma de bebidas espirituosas, caso whisky, vodka, ginebra, etc., en el transcurso de la mañana) a veces hace “milagros” y a veces....destrozos , como parece ser en este caso. Sr. Salgado: si Ud observa cuidadosamente la película, verá que lo que cae es un hombre vestido de traje, y que vá dando vueltas casi sobre sí mismo, alrededor de un eje pasante a través de sus costados (sería por las costillas) lo que devendría en un movimiento de balanceo sumamente violento, debido éste a la acción de la aceleración de la gravedad. Y al chocar contra el aspa, cambia su dirección de caída. Además, el movimiento del cuerpo (cualquiera sea éste) que cae en dicha escena, es más bien parecido a lo que experimentaría un cuerpo humano y no el que cabría esperarse en un objeto material no humano y/o animal .

♦ *“Solo tres de las cuatro chimeneas eran operativas en el Titanic . En la película dá la impresión de que el humo sale de las cuatro, pero esto es sólo a causa del ángulo de cámara y del viento . De las tres primeras salía humo negro, y de la última sólo salía vapor blanco . Esto es históricamente exacto, ya que la última chimenea era usada para la ventilación de la cocina y de otras áreas de la nave . Durante esas escenas aéreas podemos ver que la última chimenea se vé diferente desde arriba (tapada) .” Titanic Movie Trivia Page*

La primera frase es estrictamente correcta: las tres primeras chimeneas (vistas desde proa hacia popa) eran las realmente operativas mientras que la cuarta era lo que se denominaba una “dummy funnel” (o “chimenea tonta”) utilizada esta para la ventilación de diversos ambientes internos al barco. La escena a la que se hace mención es aquella en la que Jack y Fabrizio están en el extremo de proa , y la cámara hace un paneo completo del barco, desde proa hacia popa y desde arriba: con un poco de atención, se vé nítidamente que el **humo** (**negro**) sale nada más que de las tres primeras chimeneas mientras que de la cuarta sólo se vé una corriente de lo que sí se podría decir que es **vapor** (**blanquecino**) .

♥ *“Manejar un robot como el que deambula al principio por los restos del Titanic es harto difícil . Aunque en el montaje quedó precioso y preciso, el robot no paraba de estrellarse contra las paredes.” Ciber Teo .*

Un **ROV** (siglas en inglés de lo que se conoce como **Remotely Operated Vehicle**, en castellano **Vehículo Operado Remotamente**) es un artefacto que tiene sus bases históricas en lo que se conoció como la “carrera espacial”, en la que se comenzaron a diseñar vehículos pequeños , a los fines de la investigación espacial de las décadas del '60, '70 y '80 del siglo pasado . Pues bien, tengo dos opciones: (1) Que los que lo manejan hayan estado medio alcoholizados. (2) Que jamás hubiesen manejado un **ROV**. (3) Que en medio del entorno físico en el que se hallan los restos del Titanic, se hayan experimentado tremendas corrientes submarinas u otros problemas .

Me inclino por la tercera opción .

Foto N° : Ha vuelto Rose, a encontrarse con su amado Jack . La Vida después de la vida ha querido, por fin, unirlos . En este beso prolongado, este beso de amor, se unen dos almas, sos espíritus, que estuvieron separados ochenta y cuatro años .
 Sólo Dios sabe lo que sintieron al hallarse nuevamente.
 Pero el amor que los unió supo esperar.....esperar en el Amor .-

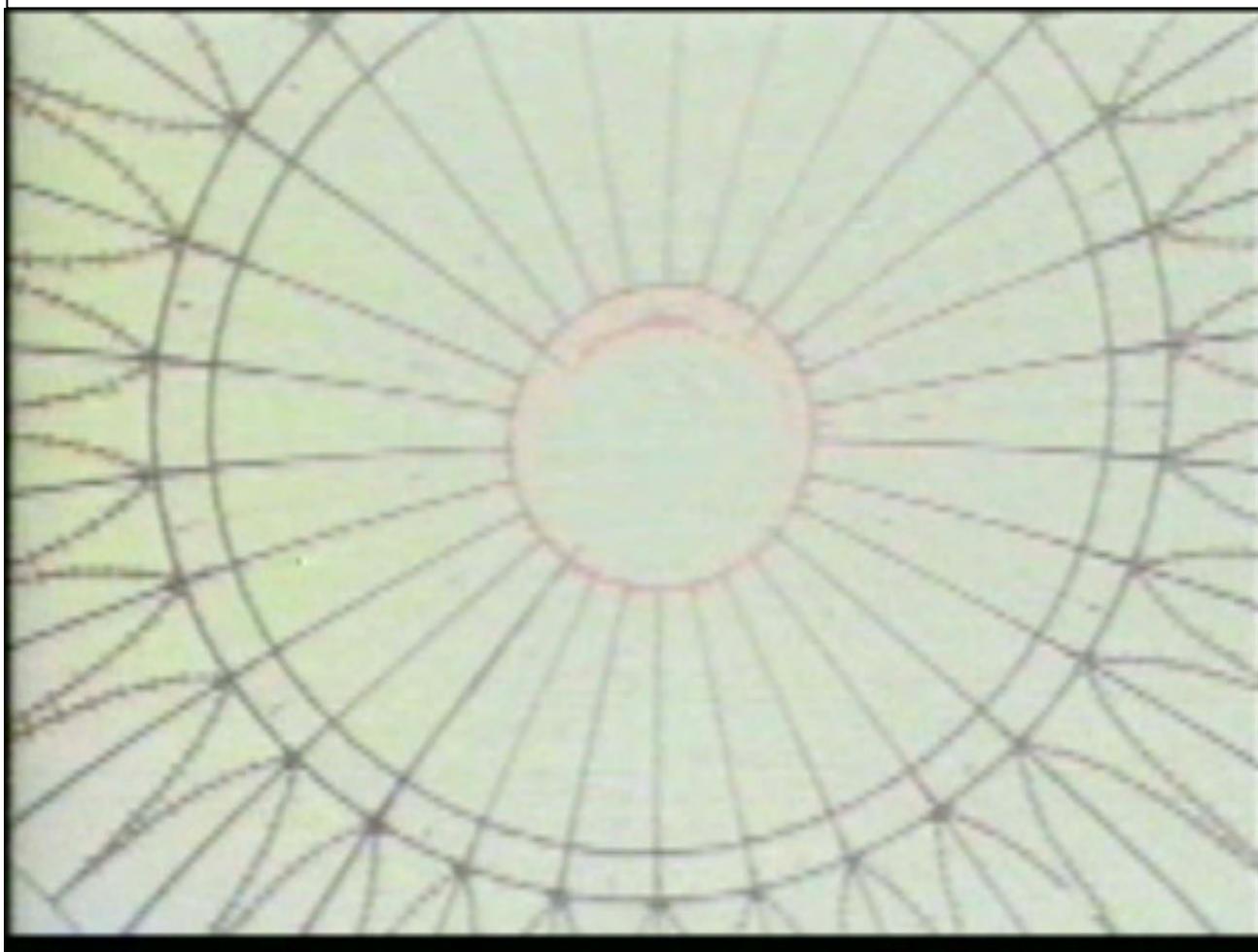


En el siguiente Capítulo de este segundo trabajo de investigación, dirigido **exclusivamente** a la temática del barco de los sueños, veremos algunos hechos aislados entre sí, aunque, fuerza es decirlo, todos tienen relación con un punto común, esto es, el RMS “Titanic” . En definitiva, será una especie de “**miscelánea**” sobre algunos pequeños temas respecto del orgullo de la White Star Line . Desde ya, agradezco la atención dispensada y les invito a acompañarme por otros vericuetos de la historia del malogrado “Titanic” .

Sin embargo, para todos aquellos que , como “Rose De Witt Bukater” y “Jack Dawson”, se unieron al fin con aquellos que amaron en estos, los sinuosos caminos de la vida, vaya la siguiente fotografía:

Foto N° :

¡¡¡ Y BRILLE PARA ELLOS
LA LUZ QUE NO TIENE FIN ¡¡¡



**07 de Julio de 2004.-
La Plata, Provincia de Buenos Aires .-**

CAPÍTULO V

COSAS CONOCIDAS

Y

OTRAS

NO TAN CONOCIDAS

SOBRE

LA

TEMÁTICA

DEL

RMS "TITANIC"

*"Observa , escucha, calla .
Juzga poco .
Pregunta mucho."*

**August Graf von Platten.
Poeta Alemán.
(1796 - 1835)**

Como varias veces se ha dicho y es de conocimiento público, en el barco de la White Star Line, el RMS “Titanic”, viajaron tres clases sociales, conocidas como 1ra., 2da. y 3ra. clase, y, lógicamente, en cada una de ellas había exponentes, o lo que es lo mismo, sobresalientes personajes. Obviamente, los periódicos de la época (y de los años subsiguientes) focalizaron su atención en aquellos descollantes personajes de la llamada primera clase, ya que el “glamour” que se desprendía de ellos hacía que, en definitiva, se vendieran en mayor cantidad a aquellos interesados en lo que sucedía con los “ricos y famosos”. Uno de estos “ricos y famosos”, toda una celebridad, era el Coronel **John Jacob Astor IV**, el que provenía de una familia que había hecho su gran fortuna en el transcurso del siglo XIX, en los Estados Unidos de América. Pero Jacob Astor también realizó algunas importantes operaciones inmobiliarias, lo que le permitió “amasar” unos cuantos millones de dólares de aquella época (se calcula que poseía unos **87 U\$S millones** para el año **1912**) y disfrutar de ciertos lujos, entre ellos, un yate privado, viajes alrededor del mundo, y el retorno a casa a bordo del más grande buque construido hasta entonces, el RMS “Titanic”.

Astor había contraído matrimonio (esto es, antes de 1912) y su ex – esposa había dado a luz un hijo. Hasta aquí nada anormal. Pero en el viaje a bordo del barco de los sueños habría de estar acompañada por otra mujer, esto es, su nueva esposa, de nombre **Madeleine**, de sólo **18** años de edad y a la sazón, embarazada de cinco meses mientras Astor ya tenía 46 años de vida. Sin embargo, este hijo de la pareja hubo de nacer el día **14** de **Agosto** de **1912**, meses después del naufragio del barco de los sueños y muerte de su famoso padre.

Dejando un poco de lado la crónica social, digamos que, según la mayoría de las fuentes confiables que se dedicaron al estudio del hundimiento del buque, tuvo, a lo largo de ese desenlace trágico, un comportamiento noble y caballeresco, ya que se decidió por no abordar ningún bote salvavidas, hasta que hubieran ascendido todas las mujeres y los niños. Aunque no hubiese podido subir a ninguno, por falta de los botes suficientes, su gesto lo enalteció para siempre.



Foto N° 109 : Fotografía del Coronel americano John Jacob Astor, que murió en el naufragio del RMS “Titanic” , habiendo diferentes declaraciones de algunos testigos sobre las causas de su muerte .-

Ahora bien, por muchos años, fue un lugar común el aceptar que Astor muere a causa de la caída de la chimenea delantera (o sea, la más cercana a la proa) del buque, cuando ésta en su arrastre corta las lingas que la sujetan con la estructura del barco, y se desploma sobre la humanidad de Astor y otros que se hallaban nadando en las cercanías del navío de la White Star Line, tratando, posiblemente, de alejarse del mismo, en busca de algún bote o bien para evitar la temida succión hacia el fondo, que el buque probablemente habría de causar. Esta creencia generalizada tiene su basamento en el hecho que el cuerpo del coronel, al momento de ser rescatado de las aguas del Atlántico por el barco “**Mackay – Bennett**” (comisionado para esa ingrata tarea en los días posteriores al hundimiento del “Titanic”) se presentaba malamente dañado, herido, con variadas contusiones y prácticamente impregnado con hollín, es decir, el material que se pega a las paredes de las chimeneas de los buques que tenían su fuente de propulsión en las calderas alimentadas a carbón de coke .

Pero, como tantas otras cosas que están relacionadas con el hundimiento del RMS “Titanic”, aparentemente también en el caso de la muerte de John Jacob Astor existen puntos oscuros, o por lo menos, no totalmente aclarados . Analicemos, por tanto, este tema que se refiere a la muerte de este acaudalado hombre de negocios.

El también Coronel americano **Archibald Gracie**, otro de los pasajeros de 1ra clase a bordo del buque y afortunado sobreviviente del naufragio, escribió un libro llamado “**La Verdad acerca del Titanic**”, en los meses inmediatos a la tragedia . Pues bien, sólo un comentario de este hombre, efectuado en la página número **31** de su libro, arroja un poco de luz sobre el final de Astor, aunque también en forma parcial . Veamos, pues, qué dice Gracie en esta página de su libro .

“A partir del hecho que yo nunca ví al Coronel Astor más tarde en la cubierta de botes , y también a causa que su cuerpo, cuando fue hallado, estaba aplastado (de acuerdo a la declaración de una persona que lo vió en Halifax, el Sr. Harry K. White, de Boston, que es el cuñado del Sr. Edward A. Kent, mi compañero de colegio y amigo de la pubertad) , soy de la opinión de que él halló su destino en el barco cuando las calderas se desplazaron violentamente a través del mismo, como se ha descrito posteriormente.”

De inmediato, se puede observar un detalle en el relato de Gracie, y es el hecho que, aunque indica que el cuerpo de Astor fue rescatado en un deplorable estado (aplastado) , no sucede lo mismo con el supuesto que indicaría que el cadáver se encontraba ennegrecido por el hollín, el que se habría desprendido en la caída de la chimenea . Por lo que se podría presumir, en función de los numerosos acontecimientos de carácter personal que se suceden a lo largo de esa noche trágica a bordo del “Titanic”, algunos de los cuáles permanecen en el más oscuro misterio, ciertos autores, más dados a la imaginación que a la estricta verdad, cuando desconocían esos puntos oscuros, directamente añadían detalles, como una manera de redondear ciertas biografías, esto es, hilvanar una serie de relatos no confirmados a una exposición de datos sí veraces .

Sin embargo, buscando en los archivos existentes en la Internet sobre el más famoso naufragio de todos los tiempos, dí con un artículo en el que se incluyen las declaraciones de dos (2) testigos presenciales del rescate del coronel John Jacob Astor y del comandante del yate perteneciente al millonario americano. Por ello, veamos qué dijeron en su momento estas personas, aunque sus dichos hayan pasado prácticamente desapercibidos, ya sea por omisión o por interés .

Así, en primer lugar, tenemos el testimonio del **Sr. Gerald Ross**, electricista a bordo del buque “**MacKay – Bennett**” . Dice así :

“ Yo ví el rescate del cuerpo del Coronel Astor . Como los otros, estaba flotando, boyando debido a un cinturón salvavidas . Ambos brazos se hallaban extendidos hacia arriba . El rostro se hallaba hinchado y una mandíbula estaba lastimada . Su cuerpo estaba vestido con un traje de negocios y calzaba zapatos curtidos . Su reloj, algo costoso y tachonado de diamantes, se hallaba colgando de su bolsillo . Éste se había detenido a las 03: 20 hs . Prácticamente todos los otros relojes de los cuerpos que recuperamos se hallaban detenidos a las 02: 10 hs. La cadena de su reloj era de platino y también lo eran los engastes de los anillo que llevaba .”

En segundo término, leamos la exposición que hiciera el Sr. **John Snow**, un empresario a bordo del mismo barco rescatista . Dice así :

“ El cuerpo del Coronel Astor se hallaba en un excelente estado de preservación . Estaba cubierto con un completo traje de noche . El elegante reloj de oro del Coronel Astor se encontraba, colgando de su cadena , de uno de sus bolsillos , como si le hubiera echado una mirada antes de realizar su última zambullida . Había 2500 U\$S en efectivo en su bolsillo .”

Finalmente, el Sr. Capitán **Richard Roberts**, el comandante del yate perteneciente a John Jacob Astor . Éste fue el primero en ver el cuerpo de su patrón cuando fuera conducido al puerto de Halifax .Según su propio testimonio, cuando el cuerpo de Astor fue observado se hubo de notar que los rasgos particulares del Coronel no se hallaban dañados o si se quiere, destruídos y, como particularidad, su rostro se encontraba levemente deco-

/-- lorado por la acción del agua marina, en la cuál estuvo por bastantes días . Siguiendo con la opinión de este hombre, sus vestidos eran del tipo comunes o , si se quiere, normales , hallándose grabadas las iniciales del millonario en ellas, una costumbre muy común en la gente adinerada de aquellos días . Asimismo, y en función que se hubieron de hallar algunos documentos en sus bolsillos, se pudo dar una correcta identificación de la identidad correspondiente a Astor .Además, y como menores detalles, se hubo de constatar tanto la existencia de una buena cantidad de dinero en efectivo como la presencia de una hebilla de oro que pertenecía a su familia desde muchos años atrás .

Algunos comentarios al respecto de la muerte del Coronel John Jacob Astor .

Un poco de lectura a los testimonios y relatos nos dirá que, cuando el pandemónium se desata a bordo del RMS “Titanic”, en función del indetenible proceso de hundimiento del barco, hubieron de producirse miles de actitudes propias, como miles de personas el barco transportaba. Ahora bien, en un momento determinado y debido a una clara solidaridad en lo que tenga que ver con una pertenencia a una específica clase social, varios de sus integrantes (**en especial, de la 1ra clase**) permanecieron juntos. No obstante, otros eligieron estar solos y a solas con ellos mismos . De acuerdo al primer postulado, entre estas personas podemos hallar a “Molly” Brown, el matrimonio Duff – Gordon, los Dodge, etc., mientras que en el segundo estamento encontraríamos a Archibald Butt, el Coronel Gracie, el Ingeniero Andrews, el Capitán Smith, y tantos otros . Ahora bien, aunque la fenomenología humana es sumamente diversa y cambiante ante situaciones que ponen en riesgo la continuidad de la vida, se ha podido comprobar que ciertos patrones de conducta se mantienen inalterables, quizás por dos específicas razones , a saber:

- 1) Un estado de aprendizaje sobre cómo comportarse ante determinados hechos y situaciones y un claro concepto de aprehensión práctico sobre esas mismas situaciones, esto último acompañado por la repetición de esos mismos hechos en la vida del humano . Lo expuesto se puede entender mejor en el caso de un niño que se quema con agua hirviendo .

Debido a las advertencias previas de su madre (a las que generalmente no se les lleva el apunte.....) el niño sabe que no debe tocar ese líquido, pero lo hace , para luego experimentar el dolor provocado por la quemadura. A continuación, y sabiendo que una repetición de ese acto conllevará nuevas situaciones de dolor , el niño tratara de no volver a tocar el agua hirviendo. En este caso , el aprendizaje estaría compuesto por al advertencia materna, el toque del agua y el dolor posterior, mientras que la aprehensión sería la suma del dolor más el continuo evitar (y sus métodos: protección de manos, ojos, etc.) una repetición de dicho evento. En definitiva, un manejo más articulado y cuidadoso de las variables que pudieran permitir la repetición de tan dolorosa situación .

- 2) Una imposibilidad práctica de no poder llevar a cabo las acciones tendientes a impedir la repetición de situaciones que conlleven el riesgo físico .

Siguiendo con estas disquisiciones, muchos testigos del naufragio insisten en que Astor **SÍ** tuvo dos actitudes claramente diferenciadas entre sí, aunque, de alguna manera, interconectadas . Ellas fueron : la 1ra, el llevar hasta un bote salvavidas a su embarazada esposa Madeleine y la 2da, el no abordar otro bote hasta que no hubiesen subido a ellos todos los niños y mujeres en el barco . Más tarde y luego de haber realizado estos dos actos, se le pierde pisada .

Con lo anteriormente descrito, creo que la actitud de Astor, una vez dejado a su esposa y vuelto al interior del barco, sería la de aquél que sabe de la inutilidad de todo esfuerzo ante lo irremediable y, con una mezcla de estupor y resignación, se habría de haber dirigido...¿ hacia dónde? : al interior de la 1ra clase, el lugar que él conocía, o por lo menos, al que estaba habituado . Creo, por lo tanto, que no murió debido a la caída sobre su cuerpo de una de las chimeneas del “Titanic”, sino más bien, como James Cameron lo hace morir, esto es, aferrado a una de las columnas de madera que sostenían la cúpula de la “Gran Escalera” .

Una de las **peculiaridades** del hundimiento del RMS “Titanic” , en realidad muy poco conocidas , tiene que ver con otra muerte, pero en este caso, no precisamente de uno de los infortunados que viajaban en el buque

de la WSL, o, en su defecto, de alguno de los sobrevivientes que haya conseguido llegar a poner a salvo su vida . En el caso que comentaremos , se podría llegar a decir que es una rareza, o algo que llama la atención . Antes de analizarlo, veamos que dice la crónica periodística de la época . Es así :

New York Times

Viernes 26 de Abril de 1912

“EL CABALLO MUERTO DE MR. STRAUS”

Encontrado sin vida en el establo la mañana después que el Titanic se hundió.-

Amigo de Isidor Straus, quién, con su esposa, perecieron en el desastre del Titanic, contaron ayer sobre una peculiar coincidencia entre el Sr. Straus y su yegua favorito, Bess . Antes que él saliera hacia Europa, Straus envió el caballo hasta Bedford Hills, N.Y., en dónde el Hogar Montefiore, con el cuál Straus estaba conectado, posee una granja . Parte de esta granja consiste de una zona de tierra de finas pasturas, y así Mr. Straus decidió ofrecerle a Bess una vacación, y dejarlo vagar a voluntad sobre las pasturas hasta que él retornara .

Bess tenía seis años de edad . Había sido adquirida por Mr. Straus varios años antes y se había convertido en su caballo de paseo favorito . En la noche del Domingo 14, Bess fue ubicada en su establo por los empleados de la granja, como de costumbre. A la mañana siguiente, uno de los cuidadores del establo la halló muerta . Un cirujano veterinario no pudo indicar la causa de la muerte del animal. La noche del Domingo 14 de Abril fue aquella en que el Titanic naufragó y tanto Mr. Straus como su señora esposa murieron .”

Cabe acotar que Mr. Straus y su señora esposa eran los fundadores de las (ya a esas alturas....) famosas tiendas “Macy’s”, de la ciudad de New York, que le habían deparado a sus dueños una considerable fortuna personal, que hubieron, como era de costumbre en esa época, de disfrutar mediante viajes y excursiones a distintos puntos del planeta.

**Foto N° 110 : El matrimonio
Straus, fundador de las
tiendas “Macy’ s” en New
York.-**



Analizando, se puede decir que no es extraño este tipo de hechos a lo largo de las historias de pueblos y naciones, ya que debemos partir de una base lógica para comentar algo simple que muchísimas personas han visto y vivido : la simbiosis profunda que muchas veces se produce entre los humanos y los animales . Pero , y obviamente , esta base se produce por el contacto entre ambas clases de animales (humano y cualquiera de los que componen las diferentes otras especies) , en el que se desarrolla todo género de sentimientos, tanto positivos como negativos, aunque en las historias que más quedan en la memoria descuellan aquellas en las que se produce un intenso intercambio afectivo , que sobrepasa los límites físicos que pueden imponer las restricciones de lenguajes entre especies . Sin embargo, a despecho de aquellas personas que sólo creen que los animales son pedazos de carne con alguna utilidad física , se saben de la existencia de varios casos de profundísima comunión afectiva y espiritual entre humanos y animales: el perro que , muerto su dueño, se queda a vivir sobre la tumba del mismo, los gatos y perros que esperaban a los aviadores aliados de la Segunda Guerra Mundial de sus viajes de bombardeos sobre territorio alemán y sabían cuando aterrizaban e iban a esperarlos al final de la pista, los caballos que, al no tener noticias de su dueño, por algún inexplicable mecanismo, salían a buscarlo y mediante sus riendas, lo ayudaban a salir de algún profundo pozo o marisma , pájaros (de todo tipo....) que comen de la mano de sus dueños sin el menor temor a ser heridos , etc. Y así la lista sería interminable....pero no menos cierta .

Como para terminar la anterior descripción, se sabe ya , desde hace mucho tiempo, la cualidad que tanto los perros, gallináceas, y otros animales, poseen en cuanto a la percepción de terremotos y otros desastres naturales, lo mismo que sapos y hormigas respecto de las lluvias, etc. Por lo tanto, debido a esta especie de “**percepción a distancia**”, que se podría llegar a explicar por el hecho de una especial cualidad de detección de determinado tipo de ondas, no hubiese sido nada raro que la yegua de Mr. Straus hubiese “sentido”, “presentido”, o como se lo quiera llamar, que su amado patrón estaba a punto de perecer o bien, ya fallecido . Y la tristeza de esa intuición animal habría provocado una profunda pena en el equino que quizás le deparó una suerte de “muerte por amor” : en definitiva, el pobre caballo se murió de pena....

En fin, casos bien extraños o si se quiere, **sorprendentes** .

Y ya que estamos hablando de misterios, podríamos incluir otra historia, en este caso, recogida por uno de los más importantes historiadores de todo aquello que tenga que ver con el barco de los sueños, el RMS “Titanic”, el Sr. **George Behe**, pero explicada por el Sr. **Michael Herbold**, uno de los habituales colaboradores de la página de la **Encyclopedia Titánica** .

No obstante lo interesante que pueda resultar el artículo que traeremos a colación, debemos tener algo en mente primero. Muchas veces se ha visto descrita la historia del viaje , choque y hundimiento del barco de los sueños , en las tantas y tantas películas que al tema se han dedicado , con una cierta aureola de inocencia, pureza, y simplicidad de pensamientos y vidas . Pero ello ha sido siempre un error, ya que en el buque viajaban seres humanos, que comprendían casi todos los tipos y profesiones , sumado lo anterior al hecho que las personas que navegaban a bordo del “Titanic” provenían de una decena de países del orbe (y no sólo europeos....) , con lo que traían desde sus lugares de origen diversas maneras de proceder ante un mismo problema, contrarias maneras de pensar sobre un mismo tema, etc. Así, tomando en base lo anteriormente descrito , no era ilógico hallar entre los pasajeros del barco de los sueños gente a la cuál quizás no le gustase tanto trabajar para mantenerse sino más bien esquilmar a aquellos incautos que no estuviesen advertidos de la presencia de dichos tahúres ,

por más que de ellos el cine (en especial...) hayan presentado una simpática imagen .

Hecha la anterior introducción , pasemos a darle el formato adecuado al artículo expresado por el Sr. Herbold, tomado en base a la labor de Behe .

George Behe escribió un excelente artículo (en dos partes) para “**The Titanic Commutator**” (“**El Colector del Titanic**”), en el año **1982**, denominado “**Fate Deals a Hand**” (“**El Destino Reparte Una Mano**”). La historia cuenta acerca de **George “Muchacho” Bradley** y otros jugadores de cartas a bordo del “Titanic” . Sus actividades en la tarde del día 14 de Abril de 1912, antes y luego que el barco golpeará el iceberg , incluyen intentos de atraer víctimas inocentes a sus juegos de cartas . Así, se pueden obtener muchos detalles de las muchas entrevistas periodísticas que ellos dieron luego que el barco de rescate “*Carpathia*” atracara en el puerto de New York . Bradley se identificaba a sí mismo ante los reporteros como “**George Brayton**” y “**George Braden**” , proveniente de la ciudad de Los Angeles, California . Se puede advertir que en el listado de los pasajeros de primera clase este hombre estaba anotado como “**Brayton, Mr. George**” .

En su segundo gran libro sobre el “Titanic”, **Walter Lord** (Nota: autor de uno de los más difundidos libros sobre el barco de los sueños, de nombre “**A Night to Remember**” – “**Una Noche Para Recordar**” --) vuelve a contar algunos de aquellos mismos incidentes ocurridos en los días 14 y 15 de Abril . De este modo, Lord continúa con la narración de cómo George Brayton trató de estafar al saludable sobreviviente **Charles Emil Henry Stengel** , en el transcurso de una carrera de caballos, unas pocas semanas después del desastre .

No importando cuánto se hubiera escrito sobre él, George Bradley fue siempre elusivo . Al contrario de la mayoría de los pasajeros, especialmente aquellos de la primera clase, no se hallarán registros de una fecha de nacimiento, lugar del mismo, o fecha y lugar de su muerte . Pareciera ser que “George” tenía una carta más bajo su manga, ya que su apellido no era Bradley, Brayton o Braden .

Para ver una relación de lo anteriormente descripto, podemos indicar que en el año **1998**, el Sr. **Kenneth C. Schultz** publica un catálogo sobre los

vapores de línea oceánicos , en el que aparece un artículo destinado a la venta y que se publicitaba mediante el siguiente anuncio publicitario :

“Titanic: Y otra pieza verdaderamente espectacular . Su primer retrato a color de la lista de primera clase . – Propiedad del pasajero y sobreviviente de primera clase, Mr. George Brayton . La lista estaba guardada en su bolsillo cuando escapó aquella noche memorable y, hasta lo que tengo conocimiento, es la única lista existente sobre los que estaban a bordo esa noche . Las dos listas previas que he vendido eran ambas copias avanzadas como la que posee Walter Lord . Esta lista fue adquirida a la sobrina nieta la cuál, en una carta dirigida a mí --la que acompañaría el listado – nos dá nueva información . En ella indica que su tío abuelo fue uno de los pasajeros sobrevivientes del Titanic . Su nombre era George Brereton y se encontraba mal escrito en dicha lista. El nombre que aparecía era George Brayton.... Siempre me contaron que estaba en su luna de miel aunque no existe mención a su Señora en la lista . Yo sospecho que había muchos errores en general , no sólo la equivocada escritura del apellido Brereton . Mi abuela Emily Brereton Lathrop , su hermano George y varios otros parientes provenían de la ciudad de Los Angeles .

*La lista estaba guardada y ambas cubiertas se hallaban desprendidas pero en buen estado . Este listado fue guardado por años en un sobre de bonos de guerra de la Segunda Guerra Mundial con la inscripción – Lista de Pasajeros del Titanic- escrita sobre él . Ud. (Nota : En este caso, Schultz se dirige al probable comprador del listado) **por supuesto, obtendrá el listado y la carta que lo acompaña. Otra super oportunidad de poseer una pieza de historia. U\$S 25000.- ”***

El Sr. Kenneth Schultz vendió la carta y el listado , aunque no puede hallar una copia de la dirección de la sobrina nieta del Sr. Brereton. Pero, afortunadamente, Brereton no es un muy común apellido, y no habían muchas Emily B. Lathrop en California . Con ayuda del Sr. **Phillip Gowan**, se hallaron los certificados de defunción de George y Emily, de tal modo que la historia de George Andrew Brereton se comenzó a descubrir .

Es así que se puede indicar con precisión que **George Brereton** nació el día **11 de Noviembre** del año **1874** y su hermana **Emily Barbara** el **13 de Diciembre** de **1876**, en la ciudad de **Medelia** , estado de **Minnesota**, **USA**,

siendo hijos de Daniel Brereton (Irlanda) y Mary Rohe (Alemania) . Con el paso del tiempo, George se casó con una mujer de nombre Grace y su hermana Emily contrajo nupcias con un señor llamado Horace Newton Lathrop . Todos ellos vivieron en el Sur del estado de California, USA, siendo George un vendedor de autos y Emily un ama de casa .

Ambos hermanos siempre estuvieron muy cercanos , llegando a vivir en la misma dirección, 7021 Miramonte Boulevard , en el sudeste de la ciudad de Los Angeles .

Se podría traer a colación mucha más información, pero como detalle de importancia podríamos decir que para el año 1942 George se había convertido en viudo . Y como tantos otros sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic”, por causas que sólo ellos conocieron (y el secreto de las mismas se lo llevaron a la tumba...) , en un determinado momento de la mañana del día 16 de Julio del año 1942, George Brereton decidió terminar con su vida, suicidándose mediante un disparo en su cabeza . Tenía la edad de 67 años .

Casi se podría llegar a la conclusión que los Brereton y los Lathrop estuvieron unidos en la vida y la muerte , ya que hay varios de ellos (hasta ocho) enterrados juntos en el cementerio de la localidad de Burbank, California, USA .

Podríamos hacer algunas pequeñas disquisiciones sobre todo lo anteriormente expresado y leído.

Sin embargo, para aquella persona que no entendiese bien de lo que se está exponiendo, una buena (no porque lo haya escrito yo...) guía sería todo lo atinente a los temas tratados sobre los pasajeros de las distintas clases que abordaron el RMS “Titanic” en su fatídico viaje , de mi anterior libro **“Del Drakkar al Titanic y del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero” – Pequeña Reseña Histórica--** ya que en ella se especula sobre la posibilidad de que varios viajeros hayan viajado con nombres ficticios, sobrenombres tomados como apellidos, apellidos tomados como nombres y tanto nombres, apellidos y sobrenombres mal escritos o con errores en su estructura .

De todos modos, el Sr. **George Brereton** pareciera ser, como tantos otros, uno de los tantos que viajó en el barco de los sueños con otro apellido , y no el correspondiente a su verdadera identidad. O quizás también, con otros apellidos. Total.....si alguien enviaba a una persona a hacer una reservación en el pasaje para otra persona (lo cuál era perfectamente

normal y corriente en una época donde los valets, mayordomos , etc., tenían encargadas varias funciones, entre ellas las de hacer toda clase de trámites para sus empleadores) en diferentes turnos de atención de los vendedores de pasaje de la White Star Line , prácticamente nadie habría de formular inoportunas preguntas, ya que era, como habíamos dicho una cosa totalmente corriente y muy bien vista, en función de las tradicionales maneras victorianas y eduardianas , imperantes todavía en aquellos lejanos días de comienzos del siglo XX .

Y si vamos a creer al Sr. Herbold, como así también a Behe (de quién el primero toma el artículo para desarrollarlo) , a las que considero personas serias en la temática del “Titanic”, el mantener una actitud de reserva por parte de una persona generalmente se debe a dos situaciones lógicas y entendibles, a saber: la primera, como una parte de la personalidad del individuo y la otra, como resultado de una acción por parte de dicha persona, que necesitase de tal actitud a fin de no tener que dar explicaciones por algún hecho en el que se hubiese tomado parte, sea lo que haya sido . También habría una tercera variante y ésta es: que sean ambas cosas a la vez

Asimismo, a pesar que el Sr. Schultz vende su hallazgo en el año 1998, algo particularmente especial se lee entrelíneas y esto es que , a pesar que el naufragio ocurre en el mes de Abril de 1912, el mismo sigue dando que hablar a fines del siglo XX y ya ingresados a los años del siglo XXI .Y que cada objeto que se llega a rescatar del olvido o que (irónicamente....) sale a la superficie desde algún olvidado cajón de altillo presenta en sí mismo una historia que tiene que ver con un período de la Humanidad y con la persona que lo poseía .

Hilvanando pensamientos, podemos realizar una mención sobre las distintas apariencias que un mismo fenómeno presenta en aquellos seres humanos que lo estén observando , o lo que es más importante aún, que lo estén viviendo . Es así que hay generalmente dos (2) interesantes experiencias que se pueden dar en un grupo ; ellas son :

- a) : Poner en fila un individuo detrás de otro (indistintamente de ser masculino y /o femenino) y decirle al primero de la fila un dicho, una frase, un chiste o lo que se quiera decir . La cuestión es que el primero de ellos debe “pasarle” lo percibido al que se halla al

costado, y siguiendo el orden de ubicación, se debe continuar así hasta llegar al último de la fila. Lo sorprendente de este “experimento” consiste en preguntarle al último en qué consiste lo que escuchó y hacérselo decir : con seguridad, entre lo que se dijo al primero y lo que enuncia el último la diferencia es total . Y eso que todos asegurarán que le escucharon decir al anterior de la fila lo que quiso decir

b) : Otro atractivo experimento consiste en mostrarle a varias personas una foto, cuadro o lo que pueda ser pictórico. Después de un tiempo, sin que las personas estén juntas a la vez, interrogar a cada una de ellas sobre lo que han visto y sus impresiones . En muchos casos, muchas de ellas pueden llegar a sugerir la existencia de frutos, árboles, rascacielos, animales, etc. donde sólo hay.....un campo cubierto con piedras y pastos .

Lo antes expuesto también ocurrió con la tragedia del barco de los sueños, ya que , baste enunciarlo, para un mismo hecho se produjeron casi tantas versiones como pasajeros sobrevivientes hubo esa noche . Al hablar de **hechos** nos referimos a sucesos tales como : el número de bote salvavidas que abordaron, la cantidad de hombres de la tripulación a bordo de cada uno de ellos, la cantidad de personas por buques, las diversas actitudes asumidas por personajes “claves”, ciertos elementos del buque faltantes o presentes, etc.

Como para ilustrar lo descripto, traigamos a colación un reporte aparecido en el periódico **Hibbing Daily Tribune** , del estado de **Minnesota, USA**, del día **Martes 23 de Abril** del año **1912** . Dice así:

La Srta. Willard Habla del Naufragio

Esta muchacha, que es bien conocida aquí, ha llegado a St. Paul .

St. Paul, Minn. Abril 23 .- La Srta. Constance, la hija de 20 años de edad de David Willard , originaria de Duluth, ha arribado al hogar de su hermana , la Sra. Hope McCall, en la calle South Avon, luego de la más angustiada semana de su vida , desde la noche del Sábado de una semana atrás , cuando el Titanic colisionó . Excepto por una pequeña

fatiga, la Srta. Willard se halla totalmente bien y fue capaz de dar un completo relato de su experiencia .

La Srta. Willard dijo que no había ningún proyector (SIC) eléctrico a bordo del Titanic. Ella alcanzó a oír a un hombre preguntarle a un Oficial acerca de esta falta , el primer día del viaje . El Oficial, cuyo nombre ella no recuerda , le comentó al hombre que se intentaría tener el proyector (SIC) ya instalado en New York .

La Srta. Willard se hallaba sin parientes o amigos cercanos a bordo del bote, la familia Carter, con los que se hallaba viajando, siendo nuevas relaciones que le prometieron a su tía en Inglaterra que la cuidarían durante todo el viaje . Su real primer agotamiento o emoción , en ningún caso semejante al miedo, no llegó a ella, así indicó, hasta después que hubo estado a bordo del Carpathia .”

Bueno , para los que hubimos de “bucear” un poco en los términos que la sociedad mundial de aquellos días imponía y además, haber analizado ciertas declaraciones de parte de los sobrevivientes , como asimismo, haber estudiado lo concerniente a la manera en que la prensa de los países más afectados por la tragedia hubo de encarar la parte periodística de los sucesos acaecido esa noche, este recorte del Hibbing Daily Tribune, de Minnesota, se convierte en toda una “perlita” . Sin embargo, como diría el Sr. Cortejarena, fundador del periódico argentino “La Razón”, que se edita desde el año 1905 en la ciudad de Buenos Aires, Rca. Argentina, deberemos ser “parcos en el elogio y serenos en el ataque”. Con la anterior premisa en mente, comencemos un pequeño análisis.

Podríamos decir que el comienzo del recorte periodístico está dentro de los cánones habituales de la prensa de aquellos días, recordando el hecho que todavía no se hallaban en el candelero las grandes estrellas del cine mundial y de los deportes de multitudes, lo que hacía que la parte de “sociales” de cualquier diario que se preciara dedicara extensos espacios al nacimiento, obra, vida, pasión y muerte de los altos “exponentes” de la “high society” de aquellos lejanos días. Y, por lo que se desprende del artículo en cuestión, tal parece haber sido también el caso de los Willard .

Sin embargo, a mi parecer el recorte comienza a fallar, esto es, una **objetiva** visión del estado físico – espiritual de la protagonista, en particular al indicar que “ *excepto por una pequeña fatiga, la Srta. Willard se halla totalmente bien y fue capaz de dar un completo relato de su experiencia .”*

Foto N° 111 :
La Sra. Constance Willard,
en una fotografía tomada
en su edad madura .-



Humanamente, no me daría la impresión que una persona , por más que tenga veinte años o poco más, un excelente estado sicofísico, una adecuada contención familiar y todo el futuro por delante, solo presentase “*...una pequeña fatiga...*”. Máxime teniendo en cuenta que la Srta. Willard (si vamos al plano **emocional**) hubo de asistir a las terribles escenas del abordaje de los pocos botes salvavidas (ya sea sobre el buque o en uno de los botes) , a las feroces peleas por lograr un lugar en esas tablas de salvación, a los desesperados gritos de los que quedaron a bordo del barco, a las implorantes exclamaciones de auxilio por parte de los que se hallaron flotando en un gélido mar, a la lucha por subir a un bote de parte de aquellos que no se contentaban con terminar sus días de esa manera, a las horas sin esperanza a bordo de frágiles embarcaciones, a un trayecto angustioso e interminable a bordo del “Carpathia” hasta arribar a New York, a la visión de personas a bordo del barco salvador que habían perdido toda su familia (o por lo menos a un ser querido), a un largo viaje por tren hasta Minnesota, etc. Y agreguemos a lo ya indicado, la terrible

angustia por la sobrevivencia propia, que siempre está presente en toda circunstancia difícil de la vida.....más cuando la propia existencia está en juego .

Es decir, si la Srta. Willard fue una persona emocionalmente fría, calculadora, egoísta, imperturbable, el relato se podría llegar a ajustar a su personalidad . Pero me cuesta creer que una mujer, y encima joven, haya experimentado solamente “**una leve fatiga**” al arribar a su hogar (o incluso ya en el mismo y después de varios días de vuelta con sus seres queridos)....más teniendo en cuenta lo que hubo de presenciar a lo largo de dicha noche .

Ni hablemos de la parte **física**, que de por sí , como la de cualquier otro ser humano se vió sometida a una serie de arduos esfuerzos a los fines de lograr sobrevivir, por más juventud que la Srta. Willard presentara en aquellos días y circunstancias . Comenzando porque la última comida a bordo del Titanic se sirvió entre las 19 hs. y 20 hs. del día 14 de Abril de ese año (lo que hace un total de diez horas, desde las 21 hs del 14 de Abril hasta las 7 hs. del 15 del mismo mes, dándole una hora de cena a Constance Willard) , la escasez de agua potable a bordo de los botes, el tremendo frío reinante en el transcurso de la noche, la precariedad o falta total de elementos de protección para esas mismas condiciones climáticas, la presencia de agua helada sobre el fondo de los botes en una gran cantidad de los mismos, hasta las varias muertes que se produjeron (en hombres adultos y robustos) tanto en el mar helado como a bordo de los botes, un panorama como el descrito sólo puede provocar un impresionante desgaste físico que, a la larga o a la corta, se siente. Y sus efectos, por más juventud que se tenga, son duraderos, quizás días, tal vez meses: depende del organismo .

Siguiendo con el relato de la Srta. Willard, no me extrañaría nada que haya dado un completo relato de lo acontecido aquella noche . Sin embargo, me parece que la totalidad de los dichos de Constance Willard fue manipulado, **extremadamente manipulado** por parte del periódico citado .

¿Por qué opino lo siguiente? . Por los siguientes postulados :

a): Un relato transcrito en su totalidad habría mostrado las terribles escenas del abandono de gran parte del pasaje de la 3ra clase (la más numerosa a bordo del barco) como asimismo la gran cantidad de pasajeros de la 1ra clase que logró subir a los botes salvavidas .

b): De idéntico modo, se habrían tenido que transcribir las circunstancias en que se verifica el no retorno de los botes hacia el área de desastre, en la que se hallaban cientos de personas debatiéndose en el agua helada. Si se hubiera argumentado que los Oficiales o Suboficiales a cargo de los botes no quisieron poner en riesgo la integridad física del pasaje que transportaban o , en su defecto, la correspondiente a los botes salvavidas, también se indicaría que (en función de otros tantos relatos análogos) habían muchas personas nadando fuera de ese álgido sector , que bien podían haber sido rescatadas .

En definitiva, y a tenor del espíritu que se vivía por esos días, no era aconsejable detallar semejantes conductas: mucho tiempo después, en base a las **Investigaciones Americana y Británica**, a los relatos de los sobrevivientes y a la labor de otros infatigables y verdaderos periodistas , se pudo llegar a tener un cabal panorama de lo que había acontecido esa trágica noche . De todos modos, y continuando con el relato periodístico, llama poderosamente la atención que una mujer joven, con todas sus potencialidades por desarrollar, evidentemente educada en un ambiente de lo que podríamos llamar “excelencia”, con amistades de su mismo rango y honor, solo haya prestado su atención a un detalle más bien técnico competente a la estructura externa del RMS “Titanic” . Obviamente que la observación y atención del detalle (extraído de la charla entre ese hombre y el Oficial , ambos no identificados.....) del faltante de un proyector lumínico, por parte de la muchacha, no es algo que invalide su exposición sino más bien, al contrario, la revalida constantemente y hace, justamente, que uno se pregunte si en realidad eso es lo único que recuerda de toda la sucesión de hechos terribles que se vivieron a lo largo del período comprendido entre las 23:40 hs del 14 de abril de 1912 y las 02:20 hs del día siguiente : es más, estoy convencido que la Srta. Willard contó en detalle la gran mayoría de los hechos que se fueron conociendo a través de las décadas pero que, por ciertas razones, el periódico no se avino a publicarlas .

Además, teniendo en cuenta lo expresado por el diario en las últimas líneas del recorte, se advierte que la Srta. Willard (a tenor del diario.....) se comportó admirablemente bien , con coraje, sin ningún tipo de miedo ni flaqueza, e incluso, con una envidiable capacidad de manejo de la situación. Sólo bajo las condiciones anteriores se podría aceptar que *“.....su real primer agotamiento o emoción , en ningún caso semejante al miedo, no llegó a ella, así indicó, hasta después que hubo estado a bordo del Carpathia .”*.

No nos olvidemos de algunos detalles , que harán que estas palabras sean nuevamente vistas teniendo en cuenta una posible manipulación. A bordo del buque se hallaban hombres (los fogoneros) curtidos por el Sol y el mar, que trabajaban todos los días al calor del fuego de las calderas , que habían estado en todo tipo de clima, que habían navegado (los Oficiales y Suboficiales) en todo tipo de mares y habían contactado todo tipo de pueblos y tipos humanos, en definitiva, gente a la que se la había probado constantemente, y no de la manera más suave, ellos, justamente ellos, se asustan terriblemente por lo que sucede a lo largo del hundimiento, más de uno entrando en pánico, más de otro olvidándose del “las mujeres y los niños primero” para tratar de ganar un lugar en un bote.....Sin embargo, la joven mujer que ni siquiera tenía experiencia en la vida ...no sintió agotamiento ni emoción hasta después de embarcar en el “Carpathia” .

En definitiva, creo que el artículo, como lo expresé anteriormente, fue **manipulado** .

Veamos otro aspecto tocante al pasaje que abordó el RMS “Titanic” en su infortunado viaje hacia América . No es uno de aquellos testimonios ni especiales (como el dado por el Sr. **Frauhental**) ni desgarradores (como el inferido por la Sra. Eva Hart), pero sí tendrá la validez de hacernos observar que , como era lógico, predecible y fácil de esperar, la gente que viajaba a bordo del barco de los sueños, tenía parientes, allegados, amigos, etc., lo que se podría describir como el “entorno” que rodea a una persona . Es así que tomémonos cinco minutos en nuestras vidas y observemos el siguiente recorte periodístico publicado por el periódico “**Whitehaven News**”, correspondiente al día **Jueves 2 de Mayo de 1912**.

Dice así:

"La conexión Millom en el desastre del Titanic"

Los amplios efectos producidos por el desastre del Titanic se han evidenciado por el hecho que el Sr. Beck , residente en Cambridge Street, de la ciudad de Millom (Cumberland) , tenía un pariente a bordo del infortunado navío, la Sra. Meanwell, prima del Sr. Beck, quién viajaba en el Titanic para encontrarse en América con su hija. Ella, a menudo, había cruzado el Atlántico previamente, y de acuerdo a una carta que despachó al Sr. Beck desde Queenstown, se hallaba encantada con el nuevo y gigantesco navío . En sus apreciaciones, nada de los alojamientos de otros viajes se aproximaba siquiera a los de este, y nada se anticipaba sino un placentero viaje. Parece ser que hay pocas esperanzas de que la Sra. Meanwell haya escapado al destino que les tocó a la mayoría de los pasajeros del Titanic, ya que su nombre no aparece entre los que hubieron de ser salvados ."

Como podemos observar, aunque el parentesco parezca lejano, si se puede notar, a título informativo, que, de una u otra manera, la tragedia del barco de los sueños golpeó fuerte, tanto en Inglaterra como en los Estados Unidos de América (USA) , involucrando a un amplio número de personas.

A los fines de la comparación retrospectiva de los variados (cientos...) de testimonios recogidos luego del hundimiento del RMS "Titanic" (tanto en función de los derivados de las declaraciones ante las dos comisiones investigadoras como las efectuadas ante periódicos, cronistas, novelistas, etc.) podríamos intentar analizar , o, por lo menos, comparar, el que el diario transcribe de la Srta. Constance Willard con el relato por una niña en los días de la tragedia, esto es, la niña Ruth Becker . Digamos también que el testimonio que se dará a continuación fue logrado por el canal de TV "National Geographic", de amplia difusión, calidad en imágenes y documentales, que es de común acceso en

el mundo entero, gracias a la tecnología imperante en nuestro tiempo . Es más, el relato forma parte de una serie dedicada a los niños, es decir, de divulgación sobre los que , en otros momentos a lo largo de la Historia, fueron niños .

Como ya a esta altura sabemos, el RMS “Titanic” se hallaba anclado en el puerto inglés de Southampton el día 10 de Abril del año 1912, con motivo de su viaje inaugural rumbo a América, más precisamente con destino al puerto de New York. Por ende, como también tuvimos oportunidad de apreciar, una gran cantidad de gente se dispuso a abordarlo, entre ellos, la Srta. **Ruth Becker**, en esos días con doce años de edad, quién junto a su hermana Marion (de cuatro años), su hermano Richard (de sólo un año) y su madre, tenían pasaje de retorno a los Estados Unidos de América, de vuelta de haber estado en la India, donde su padre se encontraba trabajando como misionero (cristiano aunque no de la fé católica). Es así que el padre de Ruth planeaba reunirse con su familia más adelante, debiendo viajar los niños y su madre sin el jefe de familia . Un año después la pequeña Ruth habría de escribir :

“Estábamos deslumbrados cuando ingresamos a este gran y encantador barco” . Como no cabía esperar de otra manera, una vez que la familia ocupó la cabina de 2da clase número 8, sobre la cubierta “F”, Ruth se dedicó a explorar el elegante navío .

Una vez emprendido el viaje, al cuál nada parecía augurarle un final tan dramático, y consumado el choque, el buque comienza a ser devorado por el agua, algo que Ruth vá desgranando en su relato. Dice así:

“Mi madre ya se había ido a la cama cuando se despertó debido al alto de las máquinas”.

En vista de la situación, el mayordomo que las atendía le indicó a la señora de Becker que debía dirigirse a cubierta .

“Tuvimos que ascender cinco tramos de escaleras hasta llegar a una habitación llena de mujeres”, cuenta Ruth. *“Todas ellas estaban llorando, vestidas o no, de cualquier modo. Todas estaban asustadas , y ninguna sabía que pasaría con ellas . Pero yo nunca me asusté . Sólo estaba excitada. Nunca pensé , ni por un minuto, que nosotros moriríamos.”*

Al comenzar la evacuación del buque, en los primeros estadios de su hundimiento, la consigna que se dió, por parte de la Oficialidad encargada de la tarea de abordaje de los botes salvavidas, fue la de “mujeres y niños primero” . Aunque la Sra. Becker y sus niños volvieron a su cabina para buscar sábanas, ellos retornaron para hallarse ante el cuadro de los Oficiales cargando mujeres y niños en los botes que se hallaban cercanos al lugar en el que se hallaban .

“Un Oficial tomó a mi hermana y otro condujo a mi madre dentro del bote y vociferó – ¡¡¡ Todo completo -- ¡¡¡ . Mi madre gritó . Ellos dejaron a mi madre adentro del bote, pero a mi me dejaron detrás . Así, mi madre me gritó que tome el siguiente bote y antes que me diese cuenta, un Oficial me levantó y me arrojó dentro de uno .”

La crónica indica que los Oficiales bajaron el bote Nro. 13, el bote de Ruth, que se ubicó (debido al movimiento del agua) por debajo del bote Nro. 15 , que también estaba siendo bajado al mar . La gente del bote Nro. 13 comenzó a gritar pero el Nro. 15 seguía en proceso de descenso . Un instante antes de que los botes colisionaran , un hombre cortó las líneas que amarraban al número 13: justo a tiempo . Una vez sobre el agua, el bote comenzó a desprenderse del “Titanic” y a alejarse de él . Tal es así que Ruth dá esta impresión sobre lo que sus jóvenes ojos vieron en esa terrible noche:

“Podíamos ver las escotillas irse abajo una a una hasta que hubo una pavorosa explosión . Y entonces el buque pareció romperse justo sobre su mitad, y luego de un instante, hundirse . Escuchamos los terribles gritos y llantos de la gente que se estaba ahogando.”

Y como para remachar lo antes expresado, narró lo siguiente:

“ Retumbaba en mis oídos el más terrible ruido que ningún ser humano haya escuchado alguna vez: los llantos de cientos de personas luchando en el agua helada, pidiendo ayuda con un alarido que, sabíamos, no sería contestado.”

Ruth recuerda también el hecho que , en uno de los botes salvavidas, una mujer de origen alemán lloraba , ya que su niño había sido depositado en otro bote . Pero con una pequeña disquisición : al niño lo habían arrojado con un gran cantidad de sábanas y frazadas, y la mujer tenía un gran miedo de que lo confundan con equipaje, de tal modo que las personas que no

llegaran a advertir la presencia del niño entre ellas y, suponiendo que dicho niño se convirtiera en una molestia, lo arrojaran al mar .

“Remamos totalmente por un rato . Súbitamente, temprano por la mañana, vimos la luz verde de una chimenea . Así, resultó ser las luces del barco de rescate Carpathia ., el que estaba lanzando cohetes . Entonces, remamos tan rápido como pudimos hacia él .”

“Yo estaba tan congelada que desde el Carpathia mandaron una cuerda hacia abajo y me alzaron hacia arriba. Un mayordomo me ofreció brandy y café caliente . Pero no pude tomar nada . Yo estaba muy preocupada por mi madre.”



**Foto N° 112 :
Una joven niña Ruth
Becker, en una fecha
cercana al año 1912 .-**

Y la preocupación de la joven Ruth no se desvaneció instantáneamente, por el hecho de hallarse con vida a bordo del “Carpathia”, sino que seguía estando presente . Ruth siguió observando la llegada de los demás botes salvavidas, tratando de encontrar allí a sus seres queridos .

Nada.

También revisó los camarotes y cabinas a bordo del “Carpathia”.

Nada.

Muchas horas después, y luego de una infructuosa búsqueda, Ruth logró hallar a su madre y a sus hermanos , que se hallaban completamente a salvo . Continúa diciendo Ruth:

“La pequeña dama alemana también encontró a su niño. ¡ Nunca ví en mi vida a alguien tan feliz¡.”

Y también:

“Las mujeres estaban a la búsqueda de sus maridos , y cuando no los podían hallar, se daban cuenta que se habían hundido con el Titanic: fue una dramática visión.”

Podríamos agregar que **Ruth Becker** y su familia viajaron hasta el estado de Michigan (USA) , donde, un año más tarde, se les unió el padre de los niños . Como tantas otras mujeres en el mundo, Ruth fue al colegio, con el tiempo se casó, crió una familia y formó un colegio de enseñanza .

Ruth Becker vivió hasta la edad de 90 años .

Cabe acotar que el artículo al que hacemos alusión , esto es, del cuál hemos tomado base para intercalarlo, fue escrito para el “National Geographic” por la Sra. Jennifer Kirkpatrick.

De todos modos, podríamos seguir incluyendo comentarios y más comentarios sobre anécdotas personales, pero vamos a transcribir sólo una más (que en definitiva no es una anécdota sino una brutal lucha por la sobrevivencia experimentada por un hombre), de modo de tener un panorama un poco esclarecedor sobre algunos detalles del naufragio que no se supieron inmediatamente, sino bastante más tarde . El siguiente extracto periodístico servirá para apuntalar lo expresado por quién esto escribe en páginas anteriores respecto de lo expresado por la Srta. Constance Willard, pero no realizaré comentarios sobre el mismo en función de lo vivido por Willard sino que dejaré al posible lector de estas líneas las conclusiones del caso . De todos modos, intentaré un pequeño análisis de algunas frases vertidas por el fogonero Thompson .

Proviene del periódico “**Worcestershire Chronicle**” , está fechado el día **Sábado 27 de Abril de 1912** y dice así:

Fogonear fuerte

“Abajo, en la Sala de Máquinas”, dijo John Thompson, uno de los fogoneros sobrevivientes, en New York. “Nosotros teníamos entendido que ellos querían que el Titanic realice un record de velocidad . Las órdenes que recibimos fueron de fogonear tan fuerte como pudiéramos. Al tiempo el buque produjo setenta y siete revoluciones . Todos los hombres en las Salas de Calderas comenzamos a hablar de eso, al tiempo que dejábamos Queenstown. Todo el Domingo estuvimos haciendo setenta y siete (revoluciones).”

Era John Thompson, de 42 años de edad y nativo de Liverpool. No se hallaba en el Titanic como para emigrar sino que estaba empleado en el barco como fogonero . Luego de que se fueran todos los botes, se debió quedar a bordo del navío . Fue uno de los pocos en sobrevivir al agua helada, por haberse quedado de rodillas en el agua que se hallaba en el bote plegable A. La noche produjo su efecto en Thompson, añadiéndole a ello todas las heridas que hubo de soportar, rompiéndose un brazo, congelándose su mandíbula y quemándose sus manos . Posteriormente, Thompson pasó un tiempo en un hospital .”

Hasta acá , es un relato sumamente explicativo de que las cosas no fueron tan idílicas para los sobrevivientes sino más bien duras. Pero me interesa rescatar, por sobre todas las cosas, un par de conceptos vertidos por el fogonero de Liverpool .

“Nosotros teníamos entendido que ellos querían que el Titanic realice un record de velocidad . Las órdenes que recibimos fueron de fogonear tan fuerte como pudiéramos. Al tiempo el buque produjo setenta y siete revoluciones . Todos los hombres en las Salas de Calderas comenzamos a hablar de eso, al tiempo que dejábamos Queenstown. Todo el Domingo estuvimos haciendo setenta y siete (revoluciones).”

A los fines de la coherencia, no analicemos lo que Thompson dice sobre o que el personal bajo cubierta “tenía entendido” sino que focalicemos el punto sobre el concepto vertido por el fogonero y que dicen : *“Las órdenes que recibimos fueron de fogonear tan fuerte como pudiera -----//*

348

//-- *éramos...*”. Yo pregunto: **¿Por qué fogonear a todo lo que se pueda?**. Muy simple: en cuanto a la producción de vapor y por ende su conversión posterior (mediante los complicados sistemas de propulsión) a velocidad de rotación de las hélices (lo que conllevaría a un aumento en el valor de velocidad de desplazamiento lineal del buque), la misma se debería hacer en base a un aumento en la cantidad de calorías desarrolladas por la combustión del carbón (coke), lo que era posible de acuerdo a un incremento en la masa de carbón quemado, es decir, ingresando la mayor cantidad posible, esto sería, paleando tanto como se pueda.

Lógicamente, hay un límite para el máximo de velocidad que un buque puede alcanzar y ello está establecido en función de la velocidad angular máxima, esto es, la velocidad de rotación de una hélice. En definitiva, estará dado por el límite estructural que el material constituyente de los sistemas propulsantes de los navíos puede alcanzar, de tal modo que la velocidad máxima que un sistema básico eje- hélice puede desarrollar se encontrará dentro de lo que se indicará como “resistencia de materiales”.

Ya que vamos reingresando a la estructura del barco, podemos hacer un somero comentario sobre un aspecto muy poco conocido sobre el RMS “Titanic”. Creo, con razón y sin equivocarme mucho, que muy, pero muy pocas personas (salvo aquellos dedicados estrictamente a la parte marítima) sabían que el barco de los sueños poseía un **sistema de señalización submarina**, que en su momento era de gran utilidad práctica aunque para los elementos técnicos con que la navegación cuenta para estos años del siglo XXI, parecieran obsoletos y primitivos. Habremos de describir el sistema de manera somera, adoleciendo de la presencia de fotografías sobre este dispositivo, ya que no las he podido conseguir en Internet o en cualquier otra fuente gráfica.

En pocas palabras, era un sistema que trabajaba, y bien. Consistía en dos micrófonos, localizados cerca de la unión de los dos flancos del buque, el de estribor y el de babor, hacia zona de proa, junto con un receptor que se conectaba a dos auriculares en un puesto que se hallaba situado en el “puente de navegación”. Además, se situaban campanas bajo el agua, las que podríamos denominar “submarinas”, que se establecían cerca de las

entradas de los puertos ingleses y que se hallaban amarrados a las boyas . De tal modo, los micrófonos ubicados en el barco detectaban el sonido de las campanas cuando se agitaban las boyas en un mar agitado por el mal tiempo y la borrasca . Con lo cuál, se desprende que, utilizando los dos micrófonos de manera conjunta (o si se quiere, acoplados) ,la posición del buque podía ser determinada en relación a la posición conocida de las boyas .

Con lo que, afinando la definición, se podía juzgar la orientación de la campana por su sonoridad relativa en los dos micrófonos o guiar el barco por la campana hasta obtener un volumen igual en cada auricular .

Para explicar algunos conceptos, digamos que las boyas marinas se utilizan generalmente para señalar, marcar, definir, etc. obstáculos que se puedan presentar a la navegación de los barcos, canales de ingreso y/o egreso a los puertos, y en definitiva, toda aquella circunstancia física que así lo ameritara, de acuerdo a garantizar una navegación medianamente segura .

Ahora bien, se amarraban las campanas a las boyas (las que generalmente iban acompañadas de alguna luz de posición , que era provista por las autoridades a cargo de los faros , que, eventualmente, se hallaban en las cercanías de los puertos) ya que, aunque seguramente habrían de sonar con pequeños movimientos de la corriente marina , pero, en cambio, sacudidas por fuertes corrientadas y vientos, deberían de producir un fuerte sonido .

Ahora bien, las circunstancias en las que venían navegando los buques que entrarán en esas condiciones a los puertos no eran fáciles, ya que no tendrían buena visibilidad en caso de lluvia intensa, borrascas fuertes, nieblas u otros fenómenos físicos de magnitud, que impidieran tener una buena visibilidad de la ruta que los buques debían recorrer hasta su atraque , como así también, el movimiento de oscilación que el buque presentaba hacía difícil el correcto rumbo a tomar. Por todo ello, era lógico que se hubiera recurrido a ese método, ya que el sonido, en el agua, se transmite de una manera notable, debido a una densidad mayor presente en ella, de modo que ante una tempestad, el buque , mediante el uso de los micrófonos instalados en la proa, junto con el personal que se hallaba a cargo de los auriculares, podían determinar tanto distancia como dirección de proveniencia del sonido, logrando así guiar (a pesar de las dificultosas condiciones de navegación) el buque , aunque se tardara un tiempo más .

Parece ser también que el buque gemelo del RMS “Titanic” , esto es, el RMS “Olympic”, también estaba provisto de este sistema , lo mismo que varios otros barcos en actividad en aquellos días . además, cabría suponer que el “Olympic” sufrió el choque contra el crucero “Hawke” debido a un proceloso uso de los hidrófonos del buque . Aparentemente, fue la señal de radio procedente del radiofaro que los Oficiales del “Olympic” que hubieron de recepcionar . Además, los encargados del buque fanal hubieron de recibir numerosas quejas por parte de los dueños de otros barcos que navegaban por otros canales de acceso al puerto (Southampton) (incluyendo al “Olympic”) que se dedicaban a pasar a una distancia , cuando menos peligrosa, del lugar en que las boyas se hallaban dispuestas. Uno de los libros recomendados para su atenta lectura sobre los barcos de principios del siglo XX es el escrito por dos grandes autores, especializados en estos temas, de apellidos **Eaton** y **Haas**, respectivamente, que llevó por título “**Falling Star**” (en castellano sería “**Estrella Fugaz**”) ; en dicho libro se muestra la fotografía del buque “Olympic” pasando a una velocidad sumamente elevada a pocos metros del barco fanal, foto que fuera tomada por uno de los miembros de la tripulación de este último buque. Además, ya existían antecedentes en cuanto al pasar “cabalgando el radio faro” y uno de éstos lo había protagonizado en el año 1911, un mes antes aproximadamente del choque del barco de la White Star Line con el “Hawke”, el barco de línea de bandera USA “**Washington**” , el que pasó rozando al buque fanal, sufriendo éste algunos daños en sus placas y la destrucción de un bote salvavidas .

Uno de los artículos relativos a este sistema se podía localizar en una revista titulada “**Harper’s Weekly**”, publicado en los Estados Unidos de América, para el mes de **Octubre** de **1912**, es decir, sólo unos meses después de la tragedia del RMS “Titanic”, de título “**The Voice Under The Sea**” (en castellano: “**La Voz Bajo El Mar**”), que fuera escrito por el Sr. **George Marvin** , detallando en él algunos aspectos de la señalización submarina de esos días . Podemos acceder a una traducción de un pequeño extracto, que dice así:

“Su radio (de alcance) raramente ha excedido las veinte millas (Nota: veinte millas marinas representan unos 37 kms.) -- no mucho más que la línea del horizonte en un día claro, vista desde la cubierta de un vapor de

línea – pero dentro de su radio es incluso más verdadero y confiable que la a veces caprichosa corriente eléctrica...”

0-0-0-0-0-0-0-

“Si Ud. ingresara a la timonera de uno de estos buques se encontraría entre los telégrafos de la Sala de Máquinas , indicadores de llama, señales eléctricas y semáforos, ruedas para cerrar las puertas herméticas y otros aparatos que son atendidos bajo la responsabilidad y deber de los Oficiales, una pequeña caja indicadora con dos receptores de vulcanita colgados sobre ella, que se parece más a una de las aplicaciones de la telefonía casera .

0-0-0-0-0-0-0-0-

“El teléfono que se halla colgado en la timonera, por medio del cuál el navegante escucha el sonido de su campana de guía o advertencia , y así permanecer en un curso acorde, está conectado electrónicamente con un par de pequeños tanques de agua .Allí, los tenues pero distintos sonidos se recogen sobre los lados del buque , empalmados al costado interior de las placas más bajas, cerca de la quilla, y de esta manera, en los buques más largos , a partir de unos veinte a treinta (Nota : Veinte pies representan cinco mts. , mientras que treinta pies equivalen a 13,6 mts.) pies bajo la línea de flotación . En estos tanques cuelgan micrófonos, con los terminales de los cables dirigiéndose hacia los receptores que están localizados en la timonera .”

Como para ver otra campana (nunca mejor utilizado el término...) se puede leer en el artículo **“Skipper Hagemann of The Kronprinzessin Cecile”**, fechado por esos años, un registro en el que indica que este buque, propiedad de la línea **North German Lloyd** (por esos días, acérrima competidora de las compañías marítimas inglesas), que este buque hubo de navegar envuelto en un niebla sumamente densa , enteramente guiado por señales submarinas, atravesando todo el Canal de La Mancha , en su porción inglesa, durante un lapso de cinco horas, hasta que, por fin, pudo salir a tiempo despejado .

En definitiva, los buenos primeros intentos de algo parecido a lo que muchos años después se conocería como el “sonar”, creación que hubo de ser impelida por las necesidades de la guerra .

Ahora pasaremos a ver otra cara quizás poco conocida de lo que significó la tragedia del RMS “Titanic”. Es importante recalcar un concepto que creo se ha indicado reiteradamente, y éste es el que dice que una gran mayoría de todo lo que rodea la historia del gran buque de la WSL se ha podido descubrir, recabar , asociar y rescatar (esta palabra no es sólo una palabra, sino toda una expresión en sí misma....) se ha logrado con el paso del tiempo, la conservación de los archivos, el esforzado trabajo de mucha gente y la posterior colaboración de aquellos que han colaborado para que una gran cantidad de gente pudiera acceder a tales aspectos sumamente poco difundidos o, si se quiere también, hasta inaccesibles para el común de los que se interesaron por la historia del barco de los sueños .

Veamos a continuación un aspecto poco conocido, aunque en sus tiempos, los lejanos días del año 1912, fue toda una sensación, algo que traspasó los anchos límites de los océanos y mares de este planeta y se esparció entre las sociedades de los países europeos primero y luego en Iberoamérica, merced a una afinidad derivada de los orígenes de la mayoría de los países que la componen . Digo sensación, ya que entre las clases menos pudientes fue sólo una anécdota y quizás un detalle menor , teniendo en cuenta la alta mortalidad entre el pasaje de la 3ra clase a bordo del RMS “Titanic” .

Una de las cosas que la mayoría de los periódicos de ese año puso en un extremo de relevancia fue el hecho de la muerte de muchos de los exponentes de la 1ra clase o, si se quiere, de la 1ra clase que viajaba a bordo del barco de los sueños . Además de ser el periódico el único medio de masas de información general que existía por aquellos días (además de un vehículo de propaganda, conocimientos, etc.) , y en virtud de la inexistencia de los que hoy , año 2004, son habituales, la atención de los editores se abocaba a lo que pudiera despertar interés entre las clases sociales que coexistían en los diversos países del mundo . La focalización estaba generalmente dirigida a aquellos entes y/o personas “productoras” de noticias, contando entre los primeros (sin distinción de países) a los organismos de Gobierno , las Fuerzas Armadas , las distintas Iglesias,

distintas asociaciones (industriales, agrícolas, etc.), entidades deportivas y sociales, adelantos científicos, etc. , mientras que las segundas se limitaban a los deportistas, artistas del incipiente cine, de la música, del teatro, de las Bellas Artes en general, hombres de la política, de las distintas religiones, del quehacer de las vidas nacionales, etc, sumado a una atención especial, directa, quizás hasta inquisitiva, sobre los más altos de los más encumbrados exponentes de dichas sociedades nacionales, esto es, aquellos que llevaban el origen inconfundible de la nobleza hereditaria y el indeleble sello proporcionado por la acumulación monetaria y el desarrollo de productivos negocios de todo tipo (industrias, equipamientos, ganadería, minas de minerales, ferrocarriles, agricultura, bienes raíces, etc.).

Por lo tanto, no fue raro hallar en los periódicos del mundo de 1912, panegíricos completos destinados a la descripción de aquellos pertenecientes a dicha 1ra clase que hubieron de hallar su final en este mundo , a bordo del “Titanic”. Mediante una atenta lectura de los periódicos que se conservan todavía en las bibliotecas, ya sea en nuestro país y en otros del mundo (Europa, USA, etc.), se pueden llegar a encontrar hasta semblanzas de los abuelos de aquellos que se hundieron esa noche trágica , pertenecientes a la clase “alta” .

Cuando decimos que vamos a dar una sencilla semblanza de algo que tocó más de cerca a **España**, nos habremos de referir a lo que sabe (o si se quiere, se supo tiempo después) sobre las últimas horas de los **españoles** que se habían embarcado rumbo a América en el buque de la White Star Line, el RMS “Titanic” . Podemos así incluir en este comentario un artículo aparecido en la Web (Internet), producido por la **Asociación para la difusión de la Historia en Internet**, con sede en la calle **Marcos del Torriello, 23**, localidad de **Avilés, Pdo. de Asturias, España** .

Sin embargo, y para no faltar a la verdad, debo decir que al momento de leer las líneas que se hallaban en dichas páginas Web, no me hallé ante nada raro ni excepcional , ya que, debido a la consecución de mi primer trabajo de investigación, hube de leer muchas biografías de pasajeros, de todas las clases .

De todos modos, el artículo expone a la consideración de los lectores los siguientes términos :

EL MATRIMONIO PEÑASCO

Víctor Peñasco y Castellana, de 24 años, nieto de José Canalejas, primer ministro de Alfonso XII, y María Josefa Pérez Soto y Vallejo, de 22, eran los herederos de las dos fortunas más grandes de España. Cuando embarcaron en la lujosa primera clase del Titanic, llevaban un año y medio de luna de miel. Embarcaron en Cherburgo, acompañados de su sirvienta Fermina Oliva Ocaña, mientras Eulogio, su otro criado, se quedaba en París para fingir la coartada de que seguían en aquella ciudad y no habían iniciado un nuevo viaje como les habían prohibido sus padres .

La criada, que en el momento del accidente hilvanaba un corset en su camarote, comentó tiempo después: ‘Hubo, sí, un gran ruido, pero la verdad, nadie, ni otras personas ni yo, pudimos sospechar lo que sucedía.’



Foto N° 113 : Fotografía del matrimonio conformado por Víctor Peñasco y Castellana y María Josefa Pérez Soto y Vallejo, pasajeros españoles del RMS "Titanic" .-



Foto N° 114 : Los tripulantes de uno de los botes del buque "MacKay - Bennett" recogen el cadáver de uno de los náufragos del RMS "Titanic" .-

Las dos mujeres llegaron a subir al bote de salvamento número 8, pero Víctor murió en el naufragio .

Josefa guardó también en su retina el espanto de aquella fatídica noche en la que su pareja desaparecía para siempre bajo las gélidas aguas . Un recuerdo que, según sus descendientes, pocas veces gustaba de evocar y que la acompañó hasta su muerte en el año 1972 . Elena Ugarte, sobrina de la pareja y miembro de honor de la Asociación Internacional Titanic, que intenta recuperar las historias personales de todos los pasajeros del mítico buque, narró en una ocasión al diario español ‘El País’ los recuerdos que su tía ‘Pepita’ relataba a la familia. Una historia que no quiso cortar hasta muchos años después de que sucediera:

-‘Mi tía estaba ya en la cama y mi tío todavía estaba desvistiéndose , explicó Elena Ugarte siguiendo el relato de Josefa . Oyeron un ruido enorme que no le gustó nada a mi tío. Salió del camarote (C- 65) y se dirigió a cubierta, donde se encontró con un marinero al que le preguntó que pasaba y dónde estaban los chalecos salvavidas . El marinero simplemente se echó a reír . Volvió al camarote, recogió a Josefa, que sólo tuvo tiempo de ponerse un chal por encima del camión y a la doncella, que se encontraba en el camarote de enfrente (C- 105)’-

Josefa contó los desvelos del matrimonio Ismay cuando se desató la crisis. El marido , accionista de la empresa constructora, había insistido

en encender nuevamente los motores; ella conversaba con la famosa condesa de Rodhes , una de las celebridades de abordo, ‘no hay que preocuparse : este acero es insumergible’, decía .

Todos se dirigieron a cubierta. El mar estaba tranquilo, como un espejo, pero las máquinas habían parado .

-‘A los diez minutos aquello era una cosa de locos, toda la gente gritando y corriendo, prisas y peleas, no había botes para todos....Alguien dio la orden de que primero subieran a los botes las mujeres y los niños, los de primera y luego los de segunda y tercera clase . Recordaba un oficial sacando una pistola y disparando al aire para intentar poner orden en aquél caos.’-

A Josefa y su doncella las metieron en el bote número 8 (eran las 1:15 hs de la madrugada) .

-‘Víctor se dispuso a subir, pero vió a una mujer con un niño en brazos y le dejó paso para que entrara en el bote . Josefa ya no volvió a ver a su esposo, se perdió en el barullo.’-

Josefa era incapaz de recordar lo que pasó momentos después pero, curiosamente, en aquél mismo bote le tocó subir a la condesa de Rhodes, quién hizo un relato de aquellos momentos en una entrevista publicada en el ‘New York Herald’, el 20 de Abril de 1912 en la que habla, precisamente, de Josefa :

-‘...Entonces la señora Peñasco empieza a chillar el nombre de su marido. Fue terrible. Le pasé el timón a mi prima y me puse acurrucada junto a la señora Peñasco, tratando en lo posible de consolarla . Pobre mujer. Sus sollozos ablandaron nuestros corazones y sus palabras eran imposibles de entender debido a su tristeza (...). Cuando el terrible final llegó, utilicé lo mejor de mí misma para intentar distraer a la señora española y que no oyese los agonizantes sonidos de los que se ahogaban en el mar.’-

La imagen que nunca se borró de la memoria de Josefa fue la de ‘...Aquél coloso, totalmente iluminado y que poco a poco se iba hundiendo junto a ella . Oyó a la orquesta que había subido a cubierta tocando música para intentar calmar a los pasajeros y las órdenes de que se retiraran del barco para evitar que se les tragar el remolino que produciría al hundirse. Vió gente saltar al agua y gritar de dolor.’

La temperatura del agua, de 4 grados, los mataba en quince minutos interminables . Ella y su doncella no fueron capaces de mirar cuando el imponente navío se fue hacia el fondo del mar, cuatro mil metros por debajo de ellas .

‘De pronto, se oyó un ruido enorme . Como si una montaña se viniera abajo. Cuando me decidí a volver la cabeza, el barco había desaparecido como si le hubiera tragado una garganta misteriosa.’

Habían pasado dos horas desde el brutal choque .

Cuando Josefa y su sirvienta fueron recogidas por el Carpathia, albergaban la esperanza de encontrar a su marido a bordo, pero entre los 705 supervivientes rescatados no se encontraba Víctor Peñasco y Castellana.

Josefa y Fermina desembarcaron en Nueva York y se hospedaron en el hotel Plaza . Lo peor no había pasado. Días después, llegó el barco con los cadáveres recogidos en el mar . Fermina tuvo que comprobarlos uno por uno, pero Víctor tampoco estaba entre ellos .

El cadáver seguía sin aparecer, y al problema de la tragedia se sumaba otro más . Si no aparecía el cuerpo de su esposo, la joven Josefa debía esperar 20 años para que certificaran su defunción, por lo cuál, hasta pasado ese tiempo no podría recibir la herencia que le correspondía, y tampoco contraer nuevamente matrimonio . Así las cosas, Elena Ugarte contó a ‘El País’ cómo la madre de Víctor tomó cartas en el asunto y decidió comprar un cadáver .

-‘Uno o dos meses después, apareció un cuerpo flotando en la zona de la tragedia. Pertenece al Titanic . La suegra de Josefa pagó mucho dinero por él y la doncella fue la encargada de ‘reconocerlo’ . El condado de Halifax pudo así expedir un certificado de defunción a nombre de Víctor Peñasco y Castellana . Curiosamente, aún hoy día, no se ha podido encontrar la tumba donde está enterrado este supuesto Víctor, ya que el cementerio de Halifax que se nombra en el certificado de defunción no existe, y en el de Fairview, donde están enterradas las víctimas del Titanic; no hay ninguna tumba con el nombre de Víctor Peñasco.’-

Como es de conocimiento público, una vez transcurridos los años desde el naufragio del barco de los sueños, se fue abriendo a la gente interesada en el tema de la “vida” del barco un amplio abanico de informaciones, el que comprendía tanto el barco en sí mismo (estructura, carga, maquinaria, etc.) como así también lo referido a pasajeros, sus nacionalidades y, en muchos casos, situaciones personales. Con lo anterior y siguiendo con esta aproximación a los pasajeros de nacionalidad española que hubieron de abordar el buque en ese fatídico mes de Abril de 1912, podemos enfocar nuestra atención en aquellos pertenecientes a la 2da. Clase. Así, recordemos que la mayoría de los pasajeros que viajaban en la Primera Clase eran de nacionalidad estadounidense y británica, aunque también se podían hallar suecos, uruguayos, etc., mientras que la Segunda Clase se encontraba representada por lo que después se habría de conocer como la “clase media” de los países emergentes para esos días , esto es, USA, Canadá, Australia, etc.

Entre estos pasajeros de la Segunda Clase y en especial, los pasajeros de nacionalidad española, podemos citar que viajaban cuatro (4) ciudadanos de este origen, cuyos nombres eran los siguientes:

Emilio Pallas Castello

Asunción Durán More

Florentina Durán More (Hermana de la anterior)

Julián Padrón Manent

De modo de poder visualizar una pequeña biografía de los que hemos citado precedentemente, podemos indicar que **Emilio Pallas Castello** era natural de la provincia de Lérida, que contaba con veintinueve (29) años de edad al momento de abordar el RMS “Titanic”, soltero y que hubo de embarcar en el puerto de Cherburgo (Francia) . Su pasaje llevaba el número SC/PARIS 2147, cuyo costo era de 13,17 libras esterlinas y su destino final era el puerto de La Habana (Cuba) . Su odisea, la noche del naufragio del barco, hubo de tener buen final, ya que logró abordar el bote **Nro. 9**, arrojado al mar a eso de las **01:20 hs** , desde la cubierta de estribor. Recordemos que este bote salvavidas estaba a cargo del marinero Albert Haines, quién en su testimonio posterior, indicó que junto a los pasajeros vieron hundirse la proa del “Titanic” y , en función de lo que estaba

sucediendo, remararon con fuerza a fin de alejarse de la escena del hecho, con la intención de no zozobrar. Posteriormente, se detuvieron unos instantes y aunque Haines preguntó al resto de los sobrevivientes sobre la posibilidad de retornar a salvar algunos de los naufragos que se hallaban en las cercanías, la mayoría optó por no proceder de esa manera (muchos indicaron luego que se tomó esa determinación a los fines de evitar que colapsara el bote), alejándose aún más de esa zona. Así las cosas, en el transcurso de la mañana del día 15 de Abril de 1912, ese bote y los demás fueron recogidos por el barco de rescate, el “Carpathia”, para, en días posteriores arribar al puerto de New York.

En el caso de las hermanas **Durán More**, de 30 y 34 años de edad al momento del viaje del inmundible, podemos decir que ambas eran oriundas del pueblo de San Adriano, provincia de Lérica. Como tantos otros inmigrantes, cruzan España, ingresan en Francia y arriban al puerto francés de Cherburgo, sobre el Norte del país galo, para abordar el “Titanic”. Un detalle en lo que respecta al salvamento de ambas hermanas: logran abordar el bote salvavidas N° 12, que fuera lanzado a la 01:30 hs de la mañana del día 15 de Abril, con **sólo** 28 personas en su interior. Pero, en este caso, el marinero que lo comandaba, John Poingdestre, operó de manera diferente a otros: recogió a otros muchos naufragos, llegando a completar un total de 70 personas sobre el bote. Y como las **CAUSALIDADES** existen, tiempo después del hundimiento, Doña Florentina Durán contrajo matrimonio con el Sr. Julián Padrón, también pasajero de 2da clase, también español.

Este hombre, **Julián Padrón Manent**, nació en Olérdola, Barcelona, en el año 1885. También embarcó en el puerto francés de Cherburgo, siendo su destino final el puerto cubano de La Habana, en donde trabajaba como chofer. Aunque, como dijimos, se casó con Florentina Durán y More, no tuvieron hijos, falleciendo Florentina en 1959 y Julián en Octubre de 1968, siendo enterrados juntos.

Un pequeño detalle: es sumamente posible que las hermanas Durán, Julián Padrón y Emilio Pallas Castello viajaran juntos, por un par de razones: sus pasajes mostraban una numeración correlativa. Asimismo, en rumbo a una

nueva tierra , era lógico que decidieran afrontar el viaje todos juntos, ya que, desde el vamos, eran connacionales .

A continuación, dentro de este Capítulo que lleva por título **“Cosas Conocidas y Poco Conocidas del RMS Titanic”**, ahora llevaré a la consideración del posible lector de estas líneas algo sumamente desconocido para la gran mayoría de los interesados en este tema como así también , para el “gran público” .

Se trata de un artículo aparecido en las siempre interesantes páginas de la **Encyclopedia Titanica**, editado por el **Sr. Senan Molony**, un concienzudo buscador (y descubridor....) de temas inherentes al barco de los sueños, que continuamente nos sorprende con algo nuevo. En este caso, se trata de una **“bomba”** respecto de algo que siempre permaneció como un “icono”, algo así como una verdadera “palabra de Dios”, algo “incuestionable”. Paso a detallar.

La película **“Titanic”** (1996) de James Cameron, al mismo tiempo que la superproducción en sí, produce una conmoción respecto de aquella tendencia que hacía, tanto en Europa como en otros continentes, producir el olvido de ciertos temas que , de una u otra manera, conmovieron a las sociedades en determinada época . Este hecho hace que muchos historiadores (estoy hablando de los serios) comiencen a hurgar archivos periodísticos, investigar raíces familiares, entrevistar personas ancianas y casi centenarias, etc., que de una y otra forma , hayan tenido, aunque no sea más así, un leve (si era directo, tanto mejor) contacto con algo (si era mucho, the best) que estuviera ligado a la historia del barco de los sueños e, incluso, al buque mismo .

Tal es así que, es de mi conocimiento, que el Sr. **Molony** ha publicado numerosos e interesantes artículos, tales como **“Los Irlandeses a Bordo del Titanic”** (**“The Irish aboard the RMS Titanic”**), **“¿Sólo Ocho Bengalas?”** (**“¿Only Eight Candles?”**), y el que transcribiremos a continuación, **“Titanic: La Última Fotografía?”** (**“Titanic: The Last Photograph?”**). Elijo, de esta manera, transcribir las partes (a mi humilde criterio.....) más importantes o, por lo menos, más inherentes al tema del

artículo en cuestión, de modo que los lectores analicen la información presentada.

Siempre fue de constancia histórica, o por lo menos durante décadas ,que la **última fotografía** “en vida” que se haya tomado al gigante de la White Star Line, fue la que se le tomó a la salida del puerto de Queenstown (hoy Cobh, Irlanda) , el día 11 de Abril de 1912, sobre la zona de **Crosshaven**, del condado de **Cork** . Y, en esta “última “ foto, se pueden observar varios detalles, aunque sobresalen, para no faltar a la verdad, dos (2) sumamente visibles: el primero, la estela de agua que quedó tras el paso del gigante rumbo a mar abierto y el segundo, la emisión de gases de combustión provenientes de las calderas del RMS “Titanic” , arrojados a la atmósfera por las tres (3) primeras chimeneas, contando desde proa hacia popa, mientras que también se visualiza claramente que desde la 4ta chimenea no existe emisión de gases, lo que afianza la realidad de que la 4ta. chimenea venteaba vapor.....y muchas veces no venteaba nada, siendo su utilidad práctica la de proveer ventilación a las partes internas del buque.

Pero ciertos acontecimientos vinieron a alterar dicha cristalina “verdad histórica”. Veamos entonces a lo que se refiere Molony con la descripción de su artículo.

La fotografía que mostraremos a continuación es la que , generalmente, se creyó que era la última tomada al barco de los sueños antes de sufrir lo que sufrió : la que lo muestra, justamente, a la salida del puerto. En ella, se observan claramente las dos (2) características que habíamos indicado. Ahora bien, resulta ser que en el mes de **Septiembre** del año **2003**, hubo de ocurrir que un álbum de fotografías perteneciente al pasajero **Stanley May** (incluyendo una rotulada como la última alguna vez tomada al RMS “Titanic”) se vendió en un precio de **37000 libras esterlinas**, algo así como unos **55500 de dólares americanos**, lo que constituyó todo un récord en la materia.

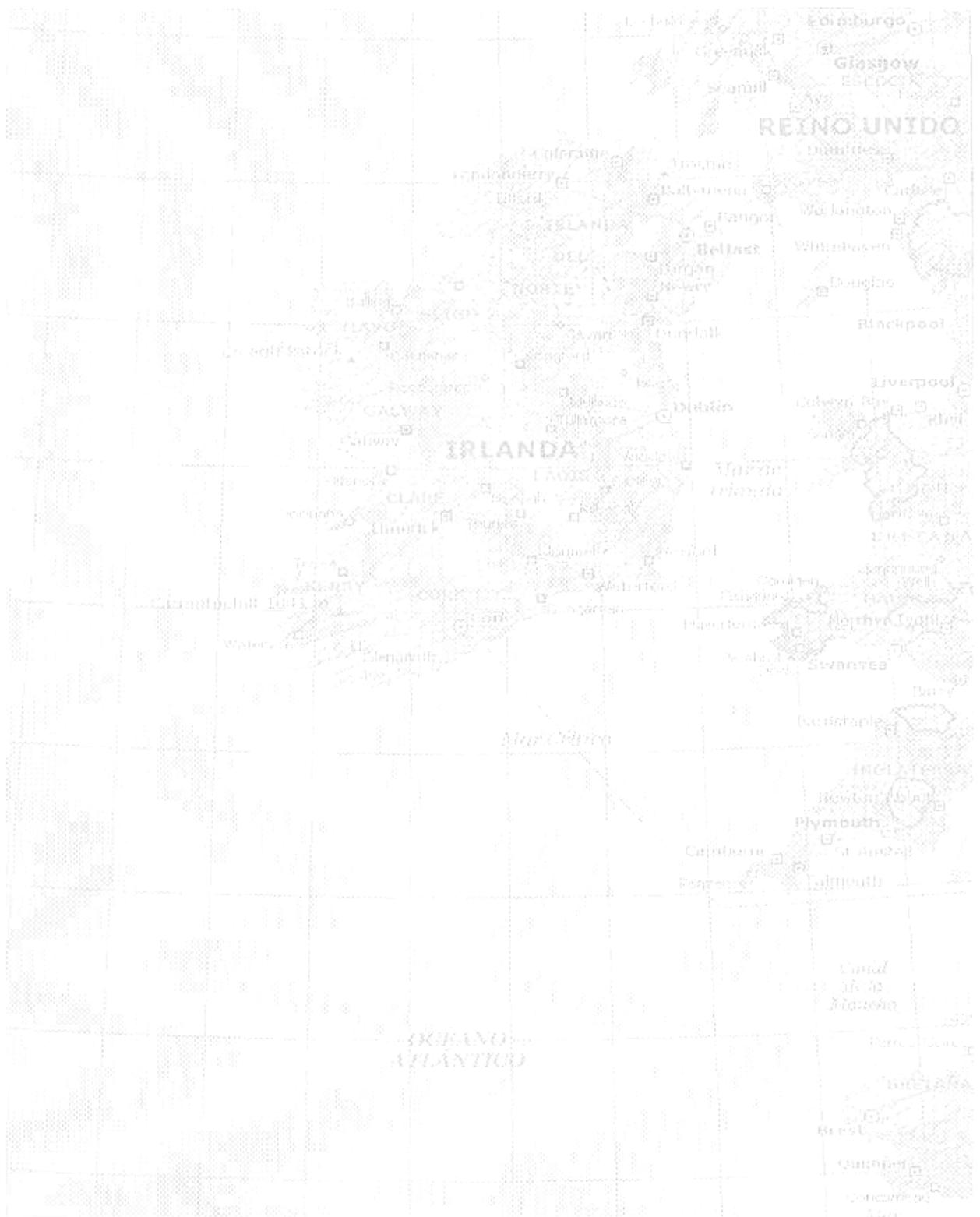


Foto N° 114 : Mapa de la República de Irlanda . Obsérvese , que por el Oeste y el Sur, sus costas son bañadas por el Océano Atlántico .-

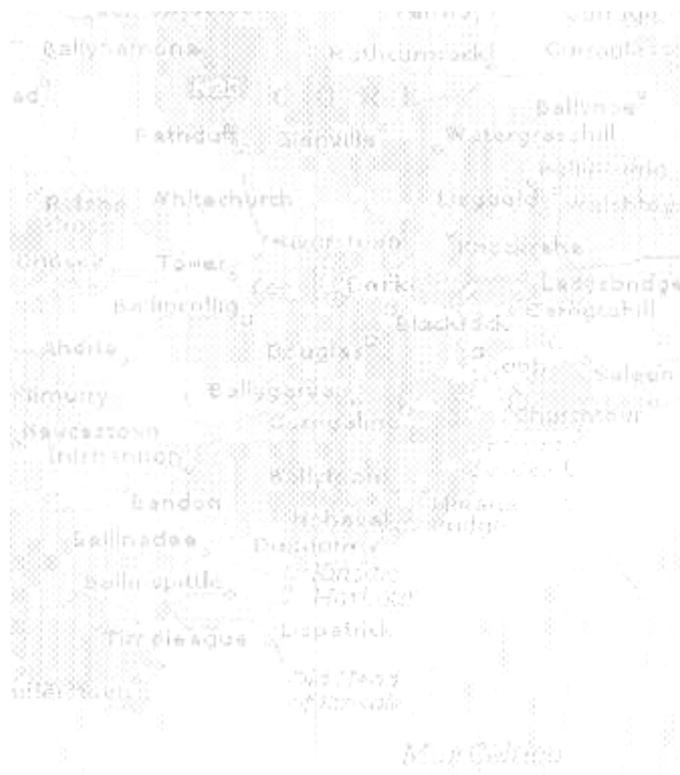


Foto N° 115 : El condado de Cork, en Irlanda del Sur, donde fue tomada la última fotografía del RMS "Titanic" , por el Sr. Jack Morrogh .-

Pero ciertos acontecimientos vinieron a alterar dicha cristalina “verdad histórica”. Veamos entonces a lo que se refiere Molony con la descripción de su artículo.

La fotografía que mostraremos a continuación es la que , generalmente, se creyó que era la última tomada al barco de los sueños antes de sufrir lo que sufrió : la que lo muestra, justamente, a la salida del puerto. En ella, se observan claramente las dos (2) características que habíamos indicado. Ahora bien, resulta ser que en el mes de **Septiembre** del año **2003**, hubo de ocurrir que un álbum de fotografías perteneciente al pasajero **Stanley May** (incluyendo una rotulada como la "última alguna vez tomada al RMS “Titanic”") se vendió en un precio de **37000 libras esterlinas**, algo así como unos **55500 de dólares americanos**, lo que constituyó todo un récord en la materia . Analizando la foto, y conociendo la costa de Irlanda de Sur, al ver donde estaba cada punto de la misma, se vé que la foto conocida comúnmente como la “última” se toma a la **SALIDA** del puerto,

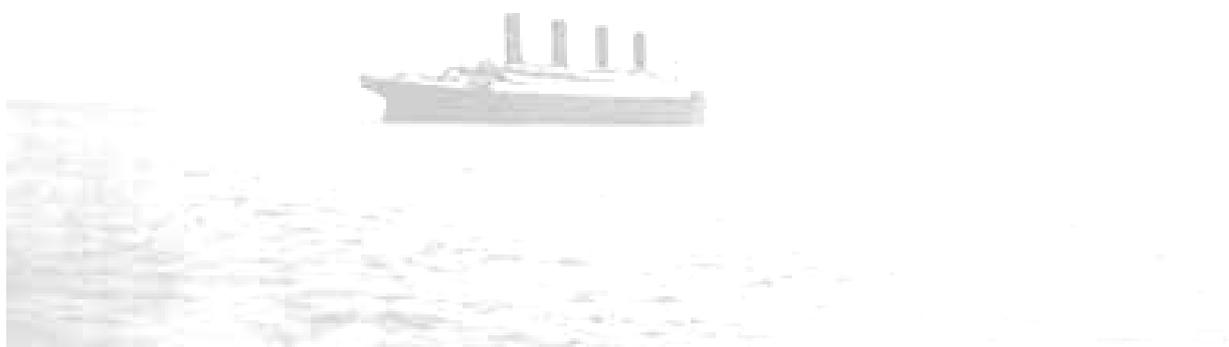


Foto N° 116: Durante décadas, se ha considerado a esta fotografía como la última que se le haya tomado al barco de los sueños, el inolvidable RMS "Titanic" , a la salida del puerto de Queenstown (en la actualidad, Cobh) . Lógicamente, no es una de las fotografías que estamos acostumbrados a ver en estos días donde la "digitalización" de imágenes es considerada casi como "antigua" No obstante, tiene el privilegio de ser un legado interesante como muestra de lo que fue el buque de la White Star Line .Obviamente: no desconozco el otro costado, esto es, el lado sentimental e histórico .

Si quisiéramos hacer un sucinto análisis de esta foto, podemos observar que se notan las salidas de los gases de escape de las calderas por las tres primeras chimeneas (desde proa hacia popa) mientras que, desde la cuarta, no se advierte una emisión de gases .Idénticamente, en el lado inferior de la fotografía , con un poco de detenimiento y atención, se notan las dos estelas del paso del buque sobre el mar .-

mientras que la que observaremos a continuación ya se toma en un área más abierta e, incluso, con la presencia de **OTRO BARCO**, pero en este caso, un barco pesquero, del cuál daremos algunos detalles .

De todos modos, aunque el carácter histórico es sumamente “excitante” y revelador de que siempre se encuentran cosas nuevas que se relacionen con el barco de los sueños, nos debemos ubicar en el contexto de estos nuestros días. Como Uds ya habrán visto, la **REAL** última fotografía que Molony nos trae , como fruto de su investigación , tiene un sello del tipo

“Copyright”, que abarca , en visual, la parte por detrás de la “dummy funnel” (“chimenea falsa”) y el poste de anclaje de la antena de radio del buque de la White Star Line . Esto, evidentemente, debe ser alguna especie de reaseguro sobre la investigación que Molony encaró, ya que los piratas informáticos sobrevuelan toda la Red y siempre están a la caza de lo que se pueda traducir en dinero contante y sonante No sería dificultad para mí o cualquier otro anular mediante el uso de los apropiados programas gráficos el símbolo que se usa en la fotografía, pero no es decente ni correcto, con lo cuál indico que se inserta la fotografía hallada por Senan Molony tal como se la obtuvo mediante la consulta de la Encyclopedia Titanica .

Como muestra de lo anterior, digamos que en el año **1997**, una imagen que se supone era la última que mostraba al “Titanic” en su viaje inaugural por el medio del Océano Atlántico, supuestamente tomada desde un buque que pasaba por la ruta del barco de los sueños, que incluía parte de un raíl (baranda) el buque, de modo de presentar una mayor similitud. Pero, estudiada un poco más en detalle, se pudo determinar que era una imagen generada por computadora, de cómo luciría el barco en su travesía

No obstante, aunque la imagen fotográfica es interesante, los últimos que incidentalmente pudieron observar de cerca, bien de cerca, al infortunado gigante de los mares, fueron los tripulantes (pescadores): lástima, en función de la posteridad, que no hayan tenido (aunque primitivas) cámaras de fotos. Al observarla vemos que hay otro buque, mucho más reducido en su tamaño, que se ubica por el lado de estribor: un pesquero francés, de nombre “**Alsacia**”, proveniente de Boulogne (Francia), el que pasó al lado del “Titanic” el día **Jueves 11 de Abril de 1912**, en las afueras de la costa Sudoeste de Irlanda. Tan es así que se puede observar que el pesquero pasa sumamente (y hasta peligrosamente) cerca del barco de los sueños, de manera que incluso fue salpicado por las olas que el gigante levantó a su paso. Y los pescadores saludaron el paso del “Titanic”, mientras que el Oficial del Puente de mando saludó también a los tripulantes del pequeño barco pesquero francés. La información anterior, para quién guste corroborarla, se la puede hallar en la edición del periódico “**The Times**”, del día **22 de Abril de 1912**, en su página **12**: obviamente, cuando la efervescencia por el hundimiento del navío de la WSL se hallaba en todo su apogeo.



Foto N° 117 : Creo que pocas personas conocían de la existencia de esta fotografía, tomada por el Mayor del Ejército Británico, Sr. Jack Morrogh, en la que se puede divisar a una corta distancia al RMS "Titanic" enfilando hacia el Océano Atlántico, y, a por su lado de estribor, un pequeño barco de pesca francés . Esta fotografía fue tomada en las afueras de Crosshaven, condado de Cork, Irlanda del Sur .- Cortesía Encyclopedia Titanica y Sr. Senan Molony .-

De todos modos, comentemos que la última foto del RMS “Titanic” fue publicada en un Anuario denominado “**Castleknock Chronicle**”, del Colegio **Castleknock**, ubicado en el lado Oeste de la ciudad de **Dublín, Irlanda**. Esta foto, que reviste el carácter de “descubrimiento” fue tomada por el **Sr. John Morrogh**, quién fuera un pupilo de dicho Colegio. Este hombre, al momento de tomar esta panorámica del barco de los sueños, contaba con 28 años de edad, su familia Morrogh poseía cierta fortuna derivada de los negocios con molinos y diamantes, se había casado recientemente y se desempeñaba como un Oficial del Ejército Británico. Muy probablemente, Morrogh condujo hacia las afueras de Crosshaven, en el condado Cork, junto a su esposa **Aileen Egan** y algunos de sus hermanos, para darle una mirada al RMS “Titanic”, en su paso por el mar cercano a esa zona .



Foto N° 118 : Enmarcado en el círculo, el Sr. Jack Morrogh, quién tomara la real última foto desde la costa de Crosshaven condado de Cork, Irlanda del Sur .- Cortesía Encyclopedia Titanica y Sr. Senan Molony.-

La crónica familiar diría que John (“Jack”) Morrogh comenzó a escalar la pequeña cima desde la cuál observarían el paso del barco de los sueños, habiéndosele adelantado sus hermanos más jóvenes, los que ya bajaban desde la colina hacia el acantilado. Al mismo tiempo que se escuchaban los excitados gritos de emoción y alegría de los hermanos de Morrogh, **Vincent** y **Stephen**, por poder ver desplazarse semejante navío, también se podía apreciar que el barco se iba lejos del alcance del lente, con lo que, sin pensarlo más , se subieron nuevamente al automóvil y siguieron por la playa.

Por la zona de **Red Bay**, el RMS “Titanic” ejecutó una muy pequeña parada de modo de permitir que su piloto, el **Sr. John Cotter**, pudiera dejar el navío, ya que su misión era sacar el buque desde el puerto de **Queenstown** (hoy **Cobh**) y llevarlo a mar abierto, misión que ya había llegado a su final. Acotemos que Cotter fue, con rigor histórico, la última persona en descender del buque, por el lado de estribor, antes de la tragedia , esto es, en un descenso “normal”...

A eso de las **14: 00 hs** de ese irrepetible **Jueves 11 de Abril de 1912**, un sorprendido John Morrogh tenía todo preparado , su trípode fijamente colocado, junto a su familia . Y es así que Morrogh pulsó el mecanismo (“primitivo” si se quiere...) y la **ÚLTIMA FOTO DEL RMS “TITANIC”**, que alguna vez se le haya tomado al gigante de los mares quedó para la posteridad, esperando tantos años ser descubierta.....hasta el momento en que fuera hallada .

Siguiendo con esta historia, digamos que la fotografía fue cedida a los muchachos, Stephen y Vincent, para ser llevada a la ciudad de Dublín . Pareciera que el interés histórico primordial de esta fotografía se constituyó en el hecho de que apareció, como ya habíamos indicado, en el Anuario “Castleknock Chronicle”, con el epígrafe “**Una Fotografía Patética**” (“**A Pathetic Picture**”).

Podemos indicar, en una atenta visualización (que podría incluir filtros, zooms, etc.) que la calidad de la foto para esa **ÉPOCA** (1912), era muy buena; tan buena (ojo, en tiempo y forma), es que, incluso, a la distancia, se puede advertir las ventanas de la cubierta “**A - Deck**”, lo que confirma que se trata del **RMS “Titanic”** y **NO** del **RMS “Olympic”**.

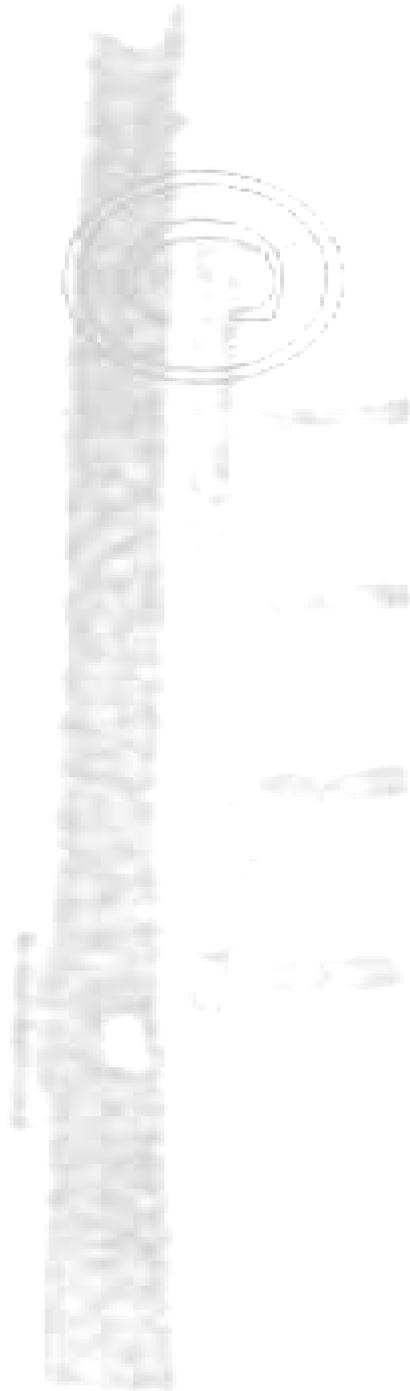


Foto N° 119 : Majestuosa imagen de lo que fuera el barco de los sueños, el inolvidable RMS "Titanic". Esta foto es un acercamiento de la foto N° 118, tomada desde la costa de Crosshaven . Cortesía Encvlopedia Titanica v Sr. Senan Molony .-

Y la historia de esta foto, o si se quiere, de los protagonistas, tiene otras implicancias, que alcanzan a nuestro país, la **República Argentina** .

Digamos que los hermanos Morrogh sirvieron en las Fuerzas Armadas de su país, que combatieron en la Primera Guerra Mundial en el Frente occidental, que hubo capturados y muertos en esa familia. Uno de los hechos en los que **Jack Morrogh** debió intervenir fue el aplastamiento de la **Rebelión Irlandesa** de la **Pascua** del año **1916**.

Digamos que Jack y sus esposa anduvieron por estas tierras australes. Pero dejemos que una nieta de la esposa de Jack, **Aileen**, narre ciertos detalles. La **Sra. Arabella Bugliani**, que vive en la ciudad de **Buenos Aires**, capital de la **República Argentina** y que de ella se trata, dice lo siguiente:

“Las cosas se pusieron mal cuando (Jack) era un Mayor del Ejército Británico y él estaba siendo continuamente amenazado a causa de que su Regimiento había aplastado el alzamiento” (Pascua de 1916, Irlanda). *Una vez un grupo de las guerrillas* (se refiere a integrantes del Sinn Fein, guerrillas irlandesas, predecesoras del IRA) *irrumpió en el hogar de mi abuelo y dió vuelta todo, preguntando donde había armas y revolviendo todas las cosas . Mi abuela corrió tras ellos, diciéndoles que no había armas dentro de la casa . Entonces ellos irrumpieron dentro de la habitación del bebé y la sangre de mi abuela irlandesa hirvió . Ella había reconocido a uno de los muchachos* (se refiere a los hombres que ingresaron a la casa) *como uno de los amigos de su hijo. Entonces ella les dijo que paren de hacer ruido, que no despierten al bebé y que se vayan inmediatamente, que ella ya había tenido bastante . Y, dirigiéndose hacia el muchacho que había reconocido, le espetó -- ‘Tú* (Nombre y Apellido de la persona que Eileen, abuela de Arabella Bugliani) *deberías estar avergonzado de todo lo que tu madre y tu padre han hecho por tí , y de lo que estás haciendo.....’, etc., etc. Y ese fue el fin de aquél episodio .*

Mi madre (acá Arabella habla de su propia madre, es decir, de una de las hijas de Eileen, Kate, nacida en el año **1911**) *tenía doce años cuando dejaron el país , así que ella recuerda totalmente unos pocos episodios que ocurrieron.....uno de los cuales la atormentó por el resto de sus*

días . *Fué la ocasión cuando estaban yendo por un camino de tierra . Mi abuelo (Jack Morrogh) se hallaba al volante, y mi madre estaba a su lado . Los niños eran Kate (mi madre), John (mi tío), Tish (mi tía) y el bebé, Joan . Todos ellos se hallaban en la parte de atrás . Cuando el auto toma una curva del camino, tres hombres altos se hallaban parados sobre la mitad del camino . Mi abuelo dijo tranquilamente : ‘Es esto, Aileen’ .*

Mi madre sabía que lo que quería decir era que le podrían disparar. Él detuvo el auto, y uno de los hombres miró dentro del auto lentamente, escudriñó atentamente a los niños y dijo : -- OK, Mayor Morrogh, Ud. puede continuar por hoy. -- Y ellos, se alejaron.

Finalmente, mi abuela dejó la casa con los niños diciendo que se iban a Dublín por un par de días, y así se fueron, dejando todo detrás . Cuando mi abuelo se enteró de que estaban a salvo en Inglaterra, cruzó desde Irlanda y, posteriormente, vinieron al Uruguay.

Aquí comenzó con una serie de negocios junto a un socio, el cuál lo despojó prácticamente de todo su dinero . Tuvo un segundo socio, el que le terminó de sacar el poco dinero que poseía , con lo que decidieron venir a la Argentina y comenzaron de nuevo después de ese golpe.

Mi abuela, que había venido para ser una dama y no para trabajar, salió a trabajar y solía decir que la única cosa que no había hecho era sacar perros a pasear . Ella mantuvo la familia unida, haciendo que las niñas fueran al colegio de un convento Irlandés y que mi tío fuera a un colegio Católico para muchachos : así mantuvo todos sus amigos y su status social .

En Argentina, la gente era demasiado vehemente como para bajar sus miradas ante otra gente . Los niños obtuvieron becas en sus escuelas y así terminaron sus estudios, consiguieron trabajos y lentamente obtuvieron salarios : esto hizo que todos se levantaran nuevamente .

0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

Mi padre siempre hablaba extraordinariamente bien de su padre, Jack Morrogh, y decía que él era una persona encantadora . El abuelo había sido herido en la Primera Guerra Mundial y tenía una bala en su tráquea. Yo recuerdo haber mirado el proyectil, pero no sé que se hizo de

él . Esto parece haber disparado un cáncer en su garganta, así que permaneció en Inglaterra luego de la Segunda Guerra Mundial . Mi abuela volvió a Inglaterra cuando él estaba muy mal y se quedó con él hasta que murió .

Lego de que murió, volvió aquí y falleció en la Argentina en el año 1964. Lo que más resaltaba en mis padres era su sentido del humor. Mi madre tenía un fantástico sentido del humor, obviamente heredado de sus ancestros.”

Digamos que el matrimonio **Morrogh** tuvo cuatro hijos : **Kate** (nacida en 1911), **John** (en 1915), **Patricia** (en 1917) y **Joan** (nacida en 1920) . Otra de las nietas de **Eileen** es la **Sra. Aphra Peard**, que también comentaba :

“ Mi abuelo era el Manager de una estancia e hizo montones de amigos. Súbitamente, perdieron todo su dinero de un día al otro. Mi madre siempre decía que, cuando ella tenía dieciocho años, perdieron todo su dinero . Esto debe haber sido en 1929, y debió haber sido algo relacionado con la Depresión . También ella dijo que alguien, en Uruguay, le hizo perder toda su plata .”

Las tres niñas, **Joan** , **Patricia** y **Kate** , fueron al **Michael Ham Memorial College** en la ciudad de Buenos Aires, Argentina . Las monjas rehusaron aceptar ninguna clase de honorarios en tan difíciles circunstancias, a causa de la familia **Morrogh** había hecho un gran bien a las monjas de **Blackrock (Irlanda)** y que habían contribuído con gran cantidad de dinero.

Retornemos a **Arabella Bugliani**.

“Mi abuela fue Aileen Egan, esposa del Mayor Morrogh. Ella murió cuando yo tenía doce años y, por lo menos dos años antes de su muerte, ella se halló muy enfermiza y muy débil en su memoria.....nuestras conversaciones tuvieron lugar cuando yo era muy joven.

Ella me contó que todos ellos fueron a ver al Titanic pasar y que se hallaban parados en una especie de colina . Pero eso es todo lo que yo recuerdo.”

El Sr. **Senan Molony**, en su artículo, indica las fuentes que consultó y, asimismo, agradece a varias instituciones y personas . Entre las **primeras** agradece al Irish Fusiliers Museum, al National Army Museum, al Royal Dublin Fusiliers Association y al National Library, todas ellas de la República de Irlanda . Respecto de las segundas, nombra a **Arabella Bugliani** (Argentina)etc. , a Aphra Peard, a **Jennifer Norris** (Argentina).

Aquí viene mi experiencia personal.

A lo largo de los meses de **Junio** y **Julio** del año **2004**, pude llegar , a través de la consulta vía guía telefónica, a ubicar la numeración de la Sra. **Jennifer Norris**, residente en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Pues bien, no sólo una vez hube de comunicarme con ella, sino más bien, unas cuantas. La Sra. Norris supo de mis intenciones de poder lograr escanear una de las copias de la última fotografía que se le tomó al Titanic, y también, de sacarme alguna con ella y sus familiares. También me dijo que iba a tratar de comunicarse con Arabella Bugliani, pariente suya .

No tuve éxito, ya que uno de los dichos de la Sra. Norris era que ellos no habían recibido ninguna copia, tal como el Sr. Molony asegura haber enviado a la Argentina para que dichas descendientes de Mayor Jack Morrogh tuvieran un hito de la Historia entre sus pertenencias .

No quiero decir que Molony sea mentiroso ni mucho menos: al contrario, después de haber estudiado en detalle más de uno de los artículos que escribió, referido a la historia del barco de los sueños, no me dá esa impresión . Lo que puede haber pasado es que, simplemente.....el hombre se olvidó de enviarlas .

Lo antes expresado viene a cuento que Senan Molony expresa lo siguiente en su artículo:

“ Morrogh relatives in Argentina, where the new generations speak Spanish, have now been supplied with copies of their forebear’s astonishing Titanic photograph, a picture which had long been spoken of in family lore but wick no liying member had ever seen.”

Lo que, traducido al idioma Español, significa :

“Los parientes de Morrogh en Argentina, donde las nuevas generaciones hablan Español, han sido ahora provistos con copias de su asombrosa fotografía del Titanic, una foto de la cuál se ha hablado mucho en el círculo familiar, pero que ningún miembro vivo ha visto alguna vez.”

Sólo me queda agregar que este artículo, escrito y producido por el Sr. Senan Molony, ha sido sometido a la consideración de las autoridades de la Encyclopedia Titanica, y, obviamente, más tarde, publicado .

Lo que voy a traer a colación ahora es un artículo aparecido en una de esas páginas que, a veces, parecen perdidas en la parafernalia de Internet, pero que, también a veces, son las más, digamos, “jugosas”, no sólo por lo que en ellas se encuentra sino por lo que en ellas **subyace**. Además, si Dios quiere y permite, trataré de incluir otros dos (2) artículos sobre **ALGO** muy, pero **muy especial**, que muy específicamente hablan de algo que yo resalté en mi anterior y primer trabajo de investigación , en la parte referida a “**Las Distintas Expediciones Submarinas al RMS Titanic**”. Doy una pequeña pista: tiene que ver con **algo que vuela.....**si Dios quiere y llegamos, veremos .

“Subyace lo que uno dice”

Periodista Luis Valenzuela, programa “Hora Clave”

21:00 hs., día 20 de Junio. de 2004 .-

Buenos Aires, República Argentina

El artículo aparecido en el periódico inglés “**The Times**”, con fecha del **1ro. de Mayo de 2004**, se titula:

“EL VIAJE SECRETO AL TESORO DEL TITANIC”

Expertos británicos en rescate se han involucrado, secretamente, en una misión no autorizada que tomaría artefactos invaluable del Titanic . The Times ha sabido que los líderes del viaje, que lleva por nombre en código ‘Luz Azul’, han cerrado trato con la Compañía que mantiene una batalla legal , destinada a prevenir que el navío sea despojado por ‘piratas’ .

La expedición al más famoso de los naufragios ha levantado alegatos de engaño, ilegalidad y tramposidad en el mar . Una pila de documentos detallando el viaje, el que dejara tranquilamente Hull (ciudad de Inglaterra) hace dieciocho meses (esto sería, para el mes de Diciembre de 2002) y retornara a Liverpool dos meses más tarde (es decir, para el mes de Febrero de 2003) fue enviada esta semana a la Corte americana con sede en Norfolk Virginia .

Los papeles revelan que el barco de reconocimiento `Northern Horizon' enfrentó las aguas del Atlántico Norte, donde el Titanic yace a dos millas y media , en un tiempo del año normalmente considerado peligroso para esas operaciones .

Los documentos en la Corte revelan que, a bordo, había algunos de los más experimentados cazadores de tesoros marinos, equipados con un Abyssub, un vehículo operado por control remoto .

Dicho equipo ha sido equipado con brazos robóticos capaces de alcanzar los bienes que se hallan dentro del área de carga correspondiente a la Primera Clase, cuyo contenido son varios millones de libras esterlinas . Nadie sabe si algunos artefactos han sido recogidos pero la historia de intriga detrás del viaje es un cuento valedero de las numerosas leyendas que rodean al "barco que no podía hundirse" .

En 1994, se le dió a una compañía llamada 'RMS Titanic' los exclusivos derechos para recoger bienes del buque y se constituyó en el único operador de rescate que poseía permiso para operar en el sitio del naufragio . Las inmersiones que esta compañía hubo de efectuar han recuperado más de 6000 ítems , cuyo valor combinado se considera, de una manera conservadora, en alrededor de 40 millones de libras esterlinas .

Sin embargo, la productividad de la Compañía, para la frustración de sus directores y mayores accionistas, ha sido golpeada por la decisión de la Corte, que obstruyó cualquier venta de cualquiera de dichos ítems . La Compañía sólo podría recaudar fondos mediante el alquiler de las reliquias destinadas a exposiciones , pero que se hallaba bajo la obligación de efectuar visitas regulares al sitio del hundimiento .

En el año 1999, la Compañía trató de cambiar la decisión de la Corte : 'Todos nosotros sabemos que hay billones de dólares allí abajo del agua. Es como estar sentado sobre una mina de oro', dijo, en 1999, Joe Marsh, inicialmente un promotor de acuerdos, quién es el mayor accionista de la Compañía .

Luego de una infructuosa serie de batallas por el derecho a vender sus posesiones, el Consejo , sorpresivamente, adoptó una resolución para el mes de Septiembre del año 2002, por la cuál cedería voluntariamente sus derechos exclusivos sobre el naufragio . Cuando la decisión fue anunciada públicamente, se esperaba que esto disparara una corrida tras el 'oro', por parte de los competidores en las operaciones de rescate .

La primera Compañía en recuperar artefactos también sería capaz de plantear un reclamo por los exclusivos derechos de rescate, no obstaculizado por la prohibición contra la venta , la que ha estropeado el accionar de la RMS Titanic .

Bill Willard, un accionista de a RMS Titanic, que ha compilado el dossier sobre la misión secreta, ha llamado la atención de las Cortes americanas. Willard dijo : 'El momento en que esta expedición pirata se realiza en demasiado coincidente con el anuncio de la RMS Titanic de que ésta Compañía está planeando renunciar al status de rescatador - poseedor de la misma....'

'La Corte ha permitido a la Compañía renunciar al status indicado, y , ese día, un grupo planeado, dirigido y financiado por relacionados a la Compañía se hallaba en el sitio del naufragio.... con el objetivo confirmado de la recuperación de los artefactos.'

Pero, si éste era el plan, todo anduvo mal cuando las autoridades de los Estados Unidos de América le indicaron a la compañía RMS Titanic que ella no tenía derecho a ceder su status de rescatador - poseedor -- con la opinión de la Corte a su disposición -- sin poner la decisión a la consideración de sus accionistas .

El encuentro nunca tuvo lugar, los derechos nunca fueron cedidos y en Diciembre de 2002, el Northern Horizon salió inadvertidamente del puerto de Liverpool. Hasta hoy, la historia de la misión pirata nunca fue contada .

Arnie Geller, el presidente de la RMS Titanic, que gana 300000 U\$S dólares anuales, ha negado cualquier relación de su Compañía con esta expedición . Geller se quejó esta semana de haber perdido `cientos de miles de dólares´ en un vano intento de establecer si tuvo lugar y quién estuvo involucrado .

`Nosotros sólo tuvimos conocimiento de esto como un rumor, pero llegamos a grandes extremos para verificar si esto tuvo o no lugar . Para nuestro conocimiento, no hallamos prueba que haya sucedido.` Geller también dijo que sabía los nombres de sólo dos personas, de las que se decía que se hallaban involucrada, pero rehusó decir quiénes eran ellos . `Cuando me enfrenté con ellos, me dijeron que no era verdad.`

De alguna manera, el presidente de la investigación falló en descubrir que el líder de la expedición era un natural de Penistone, Yorkshire, que trabajó hasta Abril de 2002 para una subsidiaria de la RMS Titanic .Este hombre le dijo a The Times que el Sr. Geller debe haber sabido de la existencia de la expedición . Preguntado lo que pensaba sobre el hecho que Geller haya dicho que no tenía conocimiento del viaje, dijo que `probablemente, a causa que no se quería meter en problemas....´

También dijo: `Si hay alguien que tuviera que ver algo con el Titanic ese es Arnie Geller´.

El Sr. Goodyear dijo que aquellos involucrados en el viaje de 2002 hubieron de recibir consejo legal sobre el hecho que no estaba haciendo nada ilegal. De acuerdo a los documentos presentados ante la Corte, u navegante que fue parte de la tripulación ha comentado que `trajimos buena mercadería arriba´, pero uno de los documentos menciona a la misión como `infructuosa´ .

El Sr. Barton no se prestó voluntariamente a discutir lo que él califica de un 'evento privado y comercial' y el Sr. Jessop no ha dado respuesta sobre alguna posible entrevista . El Sr. Hill alega ignorancia sobre esta expedición.

MILLONES BAJO EL AGUA

Descansando sin perturbación en el área de la primera Clase, están las preciadas posesiones de la elite de la sociedad Eduardiana .

Una única copia, de comienzos del siglo XX, del 'Rubáiyat', de Omar Khayyám, conocido como el Gran Omar, y valuada en más de un millón de libras esterlinas . Encajada en un caja de madera de roble en relieves y con destino a un comerciante en New York, la encuadernación del libro se hallaba con un número de 1050 joyas. Tomó dos años el realizar la tapa recubierta de rubíes, amatistas y esmeraldas .

Un cargamento de diamantes que estaban siendo transportados por dos hermanos desde Suiza hacia New York, con un valor de ciento setenta millones de libras esterlinas .

Un automóvil Renault modelo 1912, en color rojo, de 25 HP, el que era llevado a su destino por William Carter, un rico exponente de la sociedad de Filadelfia, que se hallaba viajando con su esposa, dos niños, una niñera, un chofer....y veinticuatro palos de golf . Más tarde, Carter hizo una reclamación de U\$S 5000 .- por la pérdida de su auto .

Un prototipo de automóvil Bugatti, del cuál se supone que también estaba depositado en el área de carga de la 1ra Clase .

Las cajas de caudales, varios bolsos y sus contenidos. Uno, cargado con dinero y joyería, fue recuperado en un expedición anterior y ahora forma parte de las exhibiciones del Titanic .

Setenta y seis cajas de champagne y cincuenta cajas de vino . Algunas botellas han sido previamente recuperadas .

Posiblemente, una cantidad de oro y plata en metálico, en la zona de popa .

La casa Tiffany poseía una caja con porcelana, oro y plata .

La Corporación American Express cargó veinticinco cajas de mercadería.

El contenido de la cabina del Capitàn Edward J. Smith, completa con su cuarto de baño .

El ancla de proa, todavía adjunta al casco.

Y, de acuerdo a la Compañía RMS Titanic, el Museo Británico les solicitó buscar un prototipo de helicóptero que se hallaba en camino a América, proveyendo esquemas de este artefacto, de modo de reconocerlo.

Me gustaría analizar este artículo aparecido en el prestigioso periódico inglés, esto es, “**The Times**”. Para comenzar, este diario británico está considerado uno de los más serios y responsables, más en lo que es, justamente, su labor periodística. Si no me equivoco, una de las más interesantes facetas de este diario, es la publicar crucigramas (como la mayoría de los diarios del mundo) poco menos que inexpugnables a la ciencia del común de los mortales: no cualquiera puede resolver un crucigrama de “The Times” . Anécdotas al margen, digamos entonces que la dirección de “The Times” siempre fue considerada seria, con lo que se puede inferir que esta información fue , en una primera etapa, corroborada, en una segunda, discutida, analizada y sujeta a verificaciones, para, en una tercera, hacer los contactos necesarios como para ampliarla y hallar alguien dispuesto a sostener (aunque más no sea así) una pequeña entrevista sobre el tema . Lo anterior no constituye un ejercicio de suposiciones de parte de quién esto escribe, sino un simple anexo disquisicional a lo que se conoce sobre el proceder de determinados periódicos que se editan diariamente en el mundo: los hay timoratos, obedientes al poder de turno, claudicantes, amarillistas, etc., aunque también existe el periodismo independiente, responsable.....y serio .

Por ello, no es de extrañar, a mi parecer, que la nota editada por “**The Times**”, en la fecha del **1ro. de Mayo de 2004** sea exacta en sus términos, corroborada en sus fuentes de origen y mejorada con las declaraciones de alguna persona relacionada con el tema.

Bien . Sigamos .

Aparentemente, en función de lo que se desprende de la nota publicada, se habría terminado el llamado “**fair play**” entre aquellos que poseen (o poseían.....) los derechos exclusivos sobre el rescate de los objetos que se puedan hallar en el sitio del naufragio del RMS “Titanic” y éstos otros que saben de la existencia de fortunas insertas en el barco de los sueños: el "vil" metal atrae más almas que **Aquél** que dijera que “*cuando sea levantado en alto, atraeré a todos hacia Mí.....*”.

Sí : básicamente, es correcto el artículo, en cuanto a la descripción de los bienes que se hallan todavía (o se hallaban.....) dentro del área de cargo de la 1ra. Clase. Es de constancia histórica, fácilmente hallable en cualquier periódico de la época (para ello se puede consultar Internet) que la Primera Clase a bordo del RMS “Titanic” transportaba alojadas en dicho sector, cantidades de joyas, valores, etc., de manera de poner a salvo de miradas indiscretas y cuestionadores sociales aquellos bienes que fueran susceptibles de hacer recordar la riqueza subyacente en un determinado nivel social del 1912 .

Ahora bien, las peleas que se detallan en el artículo de “The Times”, mantenidas en las Cortes americanas, no tienen el típico olor a justicia, que se pudiera suponer se imparte en el país del Norte, sino más bien, que se parece a pelea de comadres de barrio por un “**Quítame esas pajas de allí....**” Obvio : un “**Quítame esas pajas de allí.....**” aderezado con cientos de millones de dólares, algo que para muchos es sumamente tentador, con el consiguiente resultado de olvidar que también las legislaciones que se dicten sobre el tema .

De acuerdo a lo que se desprende del artículo, el viaje “pirata” estuvo compuesto por ex - miembros originales de la RMS “Titanic”, a bordo de un buque dotado del equipamiento adecuado y con un aparato de

inmersión del tipo “Abyssub” , que no es un osito de peluche a control remoto, sino uno de los equipos más adecuados y preparados para el tipo de trabajo que una investigación en las profundidades en las que está sumergido el “Titanic” requiere .

Además: el buque necesita combustible, avituallamiento, provisiones, repuestos de equipos y demás, personal a bordo (tripulantes e investigadores y técnicos) , etc. Toda esta descripción de lo que necesita un buque que se destina a este tipo de trabajo implica, casi de manera automática, la necesidad de contar con financiación monetaria que permita el aporte de hombres y materiales para su labor .

Otro sí digo. Inglaterra no es un país empobrecido por sucesivas crisis económicas sino más bien, uno de los países que constituyen el eje rector de la economía mundial. Por lo que cualquiera puede observar, mediante una lectura de los diarios de dicho país, los distintos estamentos de la sociedad inglesa están bien provistos de los medios económicos como para desempeñar sus tareas de la mejor manera posible y con los implementos necesarios a tal fin. Entre estos estamentos se hallan sus Fuerzas Armadas y, en especial, la Royal Navy. De retorno de tantas guerras y en la posguerra “fría”, el equipamiento militar naval británico es de los mejores en el mundo.

Lo largo del preámbulo anterior se refiere a que , aunque miles de barcos llegan y parten de las costas de la Rubia Albión diariamente, se ejerce un sutil, aterciopelado control sobre todos los navíos que arriban y dejan las Islas Británicas, más en estos días de terrorismo global. Leve y sutil control, pero no menos efectivo. Si tengo bien entendido, se realiza también un control satelital de los mismos.

¿A qué voy con esto? . A lo siguiente: aunque alguien haya firmado en una hoja un destino apócrifo para el “**Northern Horizon**”, no por ello la Marina de Su Majestad deja de tener los registros de las tripulaciones, el equipamiento del buque y mantener un control de la ruta que tal o cuál barco recorre. Y, en el caso de no poder seguir el derrotero, los equipos y aquellos que componen el “pasaje” a bordo del barco, no hubiesen dejado de llamar la atención a las autoridades navales inglesas, más teniendo en cuenta que el RMS “Titanic” **ES** parte de la herencia naviera británica .

Como todos sabemos, los ingleses son de cuidar, y mucho, su pasado. Además, si vemos que hay una manada de “lobos” dando vuelta alrededor de lo que se pueda rescatar del barco de los sueños, algunos de ellos dispuestos a mantener sus derechos conferidos, otros resueltos a cercenar dichas prerrogativas, fácilmente imaginable es que se debió haber mantenido una serie de contactos destinados a que el viaje se realice en toda la legalidad vigente para este tipo de expediciones.

A menos que la **Royal Navy** (cuando digo "Royal Navy" también quiero decir que puede ser cualquier otro organismo militar y/o de inteligencia británico, del tipo MI6, etc.) esté sumamente interesada en algo que se halla dentro del barco de los sueños, pero que, por motivos tácticos, legales, comerciales, políticos, militares, etc. no puede ir a rescatar por sí misma. Antes de continuar con esta disquisición, hagamos otra pregunta. Yo pregunto:

¿Quién o quiénes financiaron esta expedición “pirata”?. ¿ Con qué medios se mantuvo la operatividad de la tripulación y equipos del barco? . ¿Qué transacciones inter bancarias se hubieron de realizar a tal fin? .

Siguiendo con la disquisición sobre la Royal Navy, digamos que, en varios pasajes de mi anterior libro , deslicé constantemente una pregunta :

¿Qué hay adentro del RMS “Titanic”?

¿Qué hay allí adentro?

A menos que se trate de lo que en la misma nota de “**The Times**” se expresa :

Y, de acuerdo a la Compañía RMS Titanic, el Museo Británico les solicitó buscar un prototipo de helicòptero que se hallaba en camino a América, proveyendo esquemas de este artefacto, de modo de reconocerlo.

Es que, buscando y buscando, se llega a encontrar algo que dé respuestas a tantas búsquedas..... Pero antes de dar rienda suelta a la expresión, analicemos.

No puedo tener acceso a la información exacta, pero más que exacta, **VERDADERA**, ya que, como todos sabemos, cuando hay algún gran interés creado, lo primero (como en la guerra....) que muere es la verdad. Por lo tanto, mis disquisiciones sobre lo que he leído y traído a colación será analizado en función de que esos hechos sean realmente verdaderos, o, por lo menos, con un alto grado de verosimilitud.

En la introducción a la historia del barco de la White Star Line, el inolvidable RMS “Titanic”, presenté unas cuantas páginas destinadas a enfocar el panorama ante el cuál se realizaba el viaje inaugural del buque, bajo el enfoque de los descubrimientos científicos que se habían producido entre las últimas décadas del siglo XIX y la primera del siglo XX. Entre estos adelantos se enfocaba el relativo a la aviación, teniendo en cuenta los primeros aparatos desarrollados en función de poder trasladarse por el aire, esto es, los globos aerostáticos, los primeros modelos de aviones (el de los hermanos Wright, los hermanos Newbery, etc.) . Si embargo, no llegué a desarrollar (por no haberlo hallado pero también porque mi interés era un enfoque, en cierto modo, más generalizado) el aspecto de **OTROS** ingenios aéreos que, hoy, ya son sumamente comunes : helicópteros, avionetas, planeadores, etc.

Pero sí debemos hacer una acotación: desde el genial **Leonardo da Vinci** hasta el gran **Otto Sikorski** , más de una personalidad estuvo interesada en un medio de transporte aéreo que no fuera impulsado por un medio mecánico colocado en posición horizontal respecto del suelo (como podría ser el caso de los motores de explosión, las turbinas, etc.) sino que el mismo se hallara posicionado en una ubicación **VERTICAL**, como es el caso de los helicópteros : que con el paso del tiempo se les haya añadido turbinas y otros mecanismos de propulsión.....son dos palabras aparte.

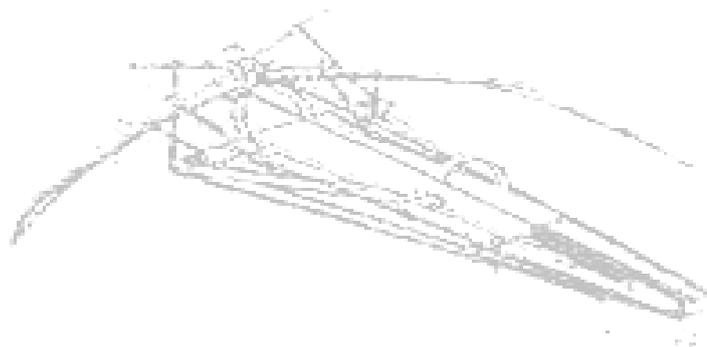


Foto N° 120: En este dibujo, realizado por el genial Leonardo Da Vinci, se puede observar que el humano, desde tiempos remotos, anhelaba volar .-

No será mi propósito realizar ningún tipo de desarrollo de los tipos de helicópteros como asimismo presentar planos intraestructurales y/o esquemas de motores, etc., ya que ello excedería los fines de este trabajo. No obstante ello, disquisicionaremos acerca de la posibilidad que, efectivamente, el RMS “Titanic” haya llevado, como parte de su preciosa carga, un ingenio prototipo de un helicóptero.....y sus implicancias . Pero, como no todos sabemos qué es, en realidad, un helicóptero, sí daremos , en función de una información general, un sucinto comentario .

El **helicóptero** es un aparato más pesado que el aire, que no se eleva utilizando las alas fijas como las de los aeroplanos convencionales, sino mediante uno o varios rotores motorizados que giran alrededor de un eje vertical situado sobre el fuselaje . Estos aparatos pueden elevarse y descender verticalmente , permanecer en una posición determinada y moverse hacia adelante, hacia atrás o hacia sus costados . Su diferencia más notable con otro tipo de aparato que también lleva colocados rotores, esto es, el **autogiro**, consiste en que el rotor del helicóptero proporciona sustentación, propulsión y el control del vuelo . Si quisiéramos ir a los orígenes, podríamos decir que el gran Leonardo Da Vinci fue , sino el primero, uno de los primeros en pensar la posibilidad del diseño de un aparato de estas características, que fuera pasible de poseer suficiente potencia como para transportar a un ser humano por el aire, ya en el siglo XVI . De hecho, experimentó con modelos fabricados por él mismo, quedando para la Humanidad una serie de dibujos en los que pinta un aparato volador equipado con un rotor helicoidal. Leonardo había pensado

utilizar la fuerza humana para mover el rotor, pero esta energía no hubiera sido suficiente como para poner en funcionamiento un ingenio de este tipo.

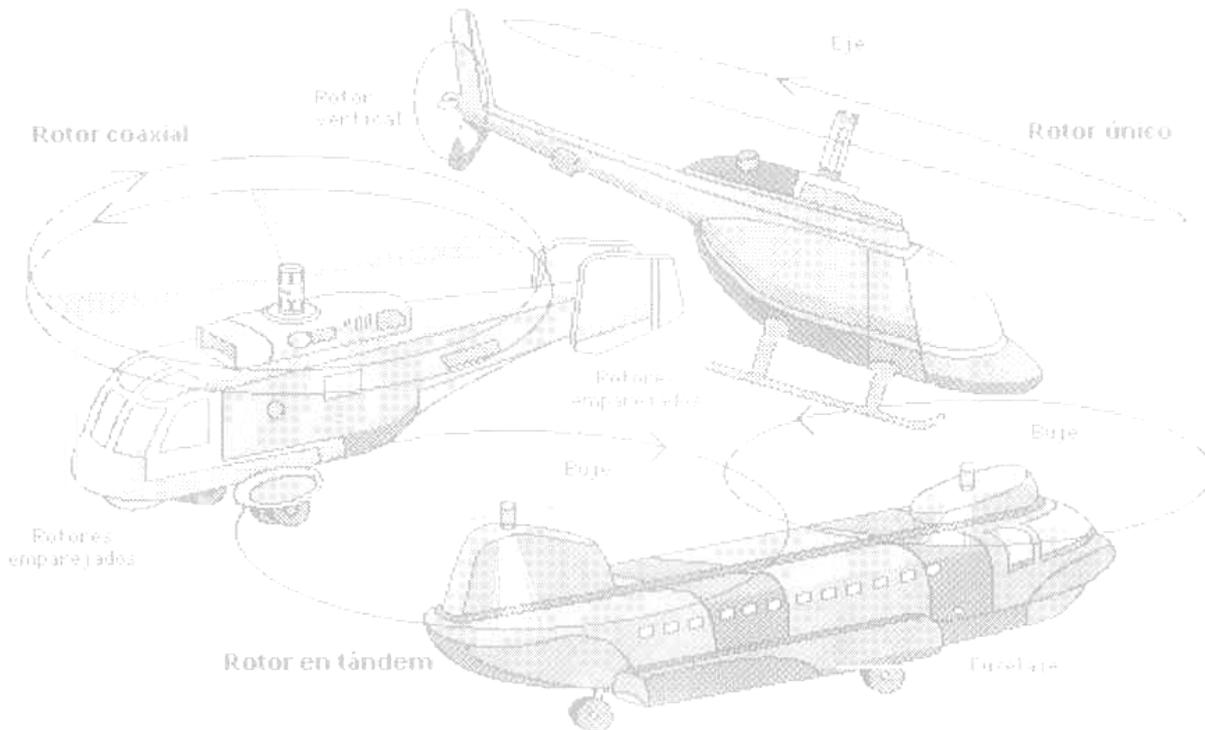


Foto N° 121 : En este dibujo, se puede apreciar distintos tipos de helicópteros, de uso corriente en la actualidad, destinados a distintas tareas .-

Una característica importante en el diseño de los helicópteros es el desarrollo de sistemas que contrarrestan el **par de fuerzas** (o fuerza de reacción) que se genera cuando la rotación del rotor en un sentido tiende a girar el fuselaje en sentido contrario. Hagamos constar que el rotor de un helicóptero tiene normalmente dos o más palas dispuestas simétricamente alrededor de un eje central que las sujeta normalmente durante el giro. Además, debemos comentar que los helicópteros experimentales utilizaban pequeños motores de propulsión a chorro colocados en los extremos de las palas del rotor para proporcionar potencia y eliminar el par de fuerzas.

Pero, en función de lo anterior, nos metemos en un berenjenal, no porque lo que se ha escrito (hallable en cualquier biblioteca técnica), que es de corroboración histórica, sino por otros pequeños, sutiles, leves, casi

insignificantes detalles : ¿rotores?, ¿pequeños motores a chorro?, ¿diseño de palas?.

¿Esto, en el Año de Gracia del Señor de **1912**?

¿Cómo hubiera sido posible? .

I) Contexto Histórico :

No es secreto (ver las primeras páginas de este libro) que por la primera década del siglo XX, Inglaterra y Alemania se hallaban peleando una batalla no declarada en los hechos (todavía.....) sino que había tomado el nivel de una verdadera “guerra fría”, que incluía la feroz competencia por el dominio naval y comercial de los mares del mundo, o, en todo caso, allí donde conviniera que la supremacía de uno de los dos países necesitara consolidarse . Asimismo, uno de los aspectos de esta pelea por la presencia en los mares adjuntaba la lucha entre las compañías navieras alemanas e inglesas por lograr el favoritismo de la inmensa cantidad de inmigrantes que dejaban Europa en busca de asentarse en los países americanos.

Lo antes expresado se traducía en tarifas de transporte de cargas y pasajeros cada vez más accesibles, un mayor nivel de confort en los buques, y, en la parte estrictamente naval, el mejoramiento y desarrollo de nuevos tipos de buques de guerra, de acción rápida y de asedio, etc.

Pero, por detrás de esta “guerra fría”, se hacían muchos esfuerzos para mejorar no sólo la parte naval y el tema naviero, sino que los esfuerzos iban dirigidos a lograr la mayor cantidad y calidad de armamento de última generación (que se entienda : para aquellos lejanos días del comienzos del siglo XX.....). Obviamente que para ello no bastaba la puesta a punto y el mejoramiento del armamento ya producido y en existencia, sino también, la posibilidad de generar nuevo material de guerra, que pudiera brindar a quién lo poseyera, un elemento decisivo en la conflagración (Primera Guerra Mundial) que se avecinaba como muy cerca .

Para ello, los Estados Mayores de los probables países contendientes en la futura guerra, debían de recurrir al aporte de la ciencia que, por esos días, se desarrollaba cada vez más rápido : ya pocos se reían en 10 Downing

Street o en Unter den Linden cuando algún artículo periodístico indicara la posibilidad de que se pudiera viajar cada vez más rápido por donde fuera, ya sea, el mar, el aire, etc.

Ahora bien, dentro del contexto histórico en el que se desarrolla el viaje del RMS “Titanic”, se puede decir que la aviación estaba en pañales, pero desarrollándose a altísima velocidad. Es así que la Primera Guerra Mundial hubo de conocer, en su paso por los aires , los aviones triplanos, biplanos (casi al final de la misma, en el año 1918) los iniciales monoplanos . Aparentemente, a esto se debía reducir los artefactos que circulaban por el cielo .

Pues bien, es de constancia histórica que , muchos años después se comienzan a diseñar y construir los **helicópteros**, aunque con una forma primitiva, pero sí, ancestros lejanos de los que conocemos en la actualidad.

Hubo varios hombres que se encararon con el fenómeno de los helicópteros, entre ellos, los franceses **Maurice Léger**, **Louis Bréguet**, **Etienne Oehmichen** y **Paul Cornu**, el español **Raúl Pescara**, **Igor Sikorski** en Rusia y **Emile Berliner** en Estados Unidos de América . Muchas de estas personas trabajaron en los primitivos diseños del helicóptero en el **primer cuarto del siglo XX** .

II) Contexto Técnico :

¿Es posible que los británicos hayan desarrollado un aparato del tipo helicóptero en sus talleres militares, destinado el mismo a lograr una supremacía en el aire sobre las fuerzas alemanas o, por lo menos, para utilizarlo en tareas anexas, como ser , vigilancia, aprovisionamiento, etc.?. Bueno, la respuesta obvia, es **SÍ** . ¿Porqué?. Por un sinnúmero de respuestas de orden militar.

Ahora bien.....¿qué tipo de helicóptero?. Realmente, por el momento estoy bloqueado en cuanto a su forma, tipo de rotor y motor, tamaño, potencia, etc.

Pero podemos recurrir a la Historia que después se escribió, referido a los **tipos de aparatos de elevación vertical** que se inventaron.

Entre ellos, tenemos al fabricado por el Ingeniero Aeronáutico, de origen ucraniano, **Igor Sikorski (1889 - 1972)** , que se formó en la Universidad Naval de San Petersburgo (Leningrado) y, posteriormente, en Kiev y París. Sus comienzos se remiten al estudio de los helicópteros y al diseño y ensayo del primer avión multimotor (**1913**) . Al final de la década de **1930** volvió a trabajar en el desarrollo de helicópteros y construyó el primer aparato de este tipo con éxito en Occidente . Su helicóptero tenía una potencia de setenta y cinco (75) HP, incluía un rotor de cola (que es la segunda hélice situada en la parte posterior del aparato) cuya función era la de estabilizar la aeronave y facilitar su control .

Por si esas cosas, recordemos las fechas: **1913** y fines de la década de **1930**.

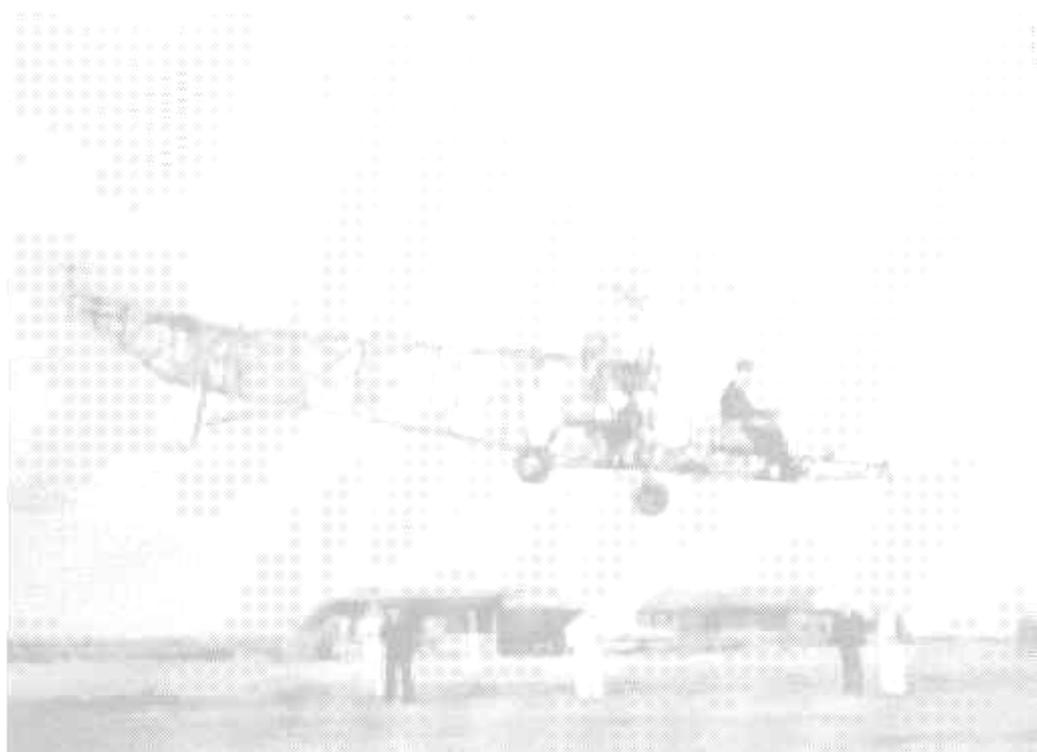


Foto N° 122 : El Ingeniero Aeronáutico Igor Sikorski (1889 - 1972) en una histórica fotografía, en la que se lo observa tripulando el helicóptero de su invención , en una prueba realizada en los Estados Unidos de América .-

Otro de los aparatos que eran mezcla de avión y helicóptero lo constituyó el denominado **autogiro** . Este tipo de aparato fue diseñado a comienzos de la década de **1920** por el Ingeniero aeronáutico **Juan de La Cierva**. El término “**autogiro**” se aplica a todas las aeronaves basadas en el principio de un rotor movido indirectamente para así poder asegurar la elevación : ésta, que se efectúa **durante el vuelo**, se consigue mediante la acción de un gran rotor y varias aspas situadas encima del fuselaje . El autogiro puede ascender o descender con un ángulo muy pronunciado y , por consiguiente, es capaz de aterrizar o despegar en aeródromos muy reducidos pero, **PERO**, no puede elevarse o descender de forma vertical o permanecer estático en un punto fijo como lo hacen los helicópteros .



Foto N° 123 : Fotografía del aparato conocido como "Autogiro". Este ingenio estaba constituido por un motor y una hélice , ambos convencionales, y un rotor de gran tamaño. Este rotor no está conectado al motor, sino que gira automáticamente con el movimiento hacia delante del motor . Este aparato fue utilizado, durante la década de 1930, con fines militares, agrícolas, de exploración, etc. En esta foto aparece un modelo Cierva C - 40, construido en el año 1939 .-

III) Contextos Político, Militar y Comercial .-

Pero, habiendo dado los anteriores detalles (en función de mi formación como Ingeniero Mecánico UNLP) de orden estrictamente técnico, debo indicar otras peculiaridades, a saber:

a) No sería absolutamente nada difícil , para las autoridades del **Museo Británico** (uno de los mayores del mundo en cantidad y calidad de su pertenencias) conseguir , por miedo de la compra y/o la cesión de algún coleccionista, un aparato del tipo helicóptero, en su estado inicial ,esto es, un prototipo . Es más, sobran los casos de ciudadanos ingleses que antes de morir, ceden sus pertenencias al Museo .

b) En el sitio del naufragio del RMS “Titanic” y , dentro del buque mismo, hay miles de objetos que todavía se hallan allí: lámparas, vajilla de cocina, utensilios, etc. Estos objetos son parte de un pasado de la Humanidad y bien se podrían hallar en el Museo Británico, por dos razones: son parte de la era Eduardiana británica y sus edades no bajan de noventa años.

¿Y entonces?.

Que bien se podría estar ante un “**camouflage**”. ¿Qué tipo de disfraz? . Uno del tipo legal: si la **Royal Navy** no puede hacerlo, esto es, el rescate, por las trabas de tipo legales, bien puede solicitar el Museo Británico (u otra gran entidad inglesa) que se intente dicho esfuerzo.

¿A quién?

A otra u otras organizaciones que se encargan de ese tipo de “trabajos”: las hay y muchas, en los países desarrollados.

Así de simple, sencillo, efectivo, práctico y concreto, con un efecto adicional: se evita levantar una gran “polvareda”, en todos los sentidos de la palabra “polvareda”.

Y con un buen justificativo, que se halla presente en la Historia de la Humanidad: lo que está en el medio del océano tiene un sólo dueño y ése es aquél que lo rescata .

Y SIN EMBARGO.....

hay algo que no me deja de dar vueltas por la cabeza y es que aquí podríamos estar ante el caso en que se vé un excelente envase, pero lo que está dentro del mismo **NO** es lo que **REALMENTE** se halla dentro .
Trataré de hacerme entender, empezando por una pregunta.

¿Y si lo que se busca dentro del RMS “Titanic” no es exactamente al prototipo del helicóptero (aunque ese también sea parte del propósito.....) sino algún **COMPONENTE** del mismo?.

¿Qué tipo de componente?.

Uno muy simple y que podría estar a la vista : el **MOTOR** .

Ahora sí me la juego como Ingeniero Mecánico: **NO SÓLO EL TIPO DE MOTOR SINO, DENTRO DEL MOTOR, ALGÚN TIPO DE ELEMENTO QUÍMICO QUE LO HICIESE FUNCIONAR . E, INCLUSO, HASTA ALGO MÁS .**

¿Qué tipo de **elemento químico**?.

UN ELEMENTO QUÍMICO QUE SE CONOCE POR PARTE DE LAS ALTAS ESFERAS DE MANDOS MILITARES Y CÍRCULOS CIENTÍFICOS DEL MUNDO ENTERO, PERO DEL CUÁL EL RESTO DE LOS MORTALES NO TIENE NI LA MÁS MÍNIMA IDEA .

Planteemos : ¿Qué tipo de **MOTOR**? .

Posibilidades :

Motor Stirling

Motor Wankel

Motor Iónico

Pila de Combustible

392

Motor a Turbina de Vapor (Nota : la turbina de vapor, para **1912**, ya existía, pero aplicada a los navíos, entre ellos, el “Titanic” .). Sobre este último aspecto, remitirse a mi primer trabajo de investigación, en lo referido a los navíos de fines del Siglo XIX .

Motor de Agua

Sigamos elucubrando: ¿Qué tipo de elemento **QUÍMICO** ?.

Realmente, me faltarían datos pero.....

Posibilidades :

Elemento químico de fácil provisión, de costo económico, no contaminante, de altísimo poder calorífico y/o energético, etc.

Elemento químico de buena disociación molecular y de posterior excelente aplicación de sus componentes en forma de combustible, es decir, para la alimentación de dicho motor .

Elementos que reunirían estas características : (combustible) hidrógeno, amoníaco o hidracina ; agua : mezcla de oxígeno e hidrógeno; otros tipos de combustibles (varios) .

Como vemos.....el tema se embrolla más y más . Pero tratemos de internarnos en este “bosque”.

Analícemos .

Si se trata de un “primitivo” helicóptero (ubiquémonos: **1912**, no helicópteros del tipo Bell Cobra de la Guerra de Vietnam) , deberíamos disponer de un **MOTOR** que cumpla con ciertas condiciones básicas , a saber:

Liviano.

Fácilmente instalable.

Buena potencia.

Piezas intercambiables.

Eficiente (y **SENCILLO**) funcionamiento, rápida puesta a punto, buena accesibilidad y facilidad para el cambio de piezas.

Manejo sencillo, con pocas (pero imprescindibles) funciones.

¿Y qué del **COMBUSTIBLE**?

Acá las posibilidades son variadas , ya que , básicamente, si se necesitara un elemento combustible **barato** (para esos días.....) , a saber: nafta , kerosene, etc., de uso en esos días. De todos modos, el **agua** (H₂O) es también barata, fácilmente disponible en los continentes como en los mares: el problema sería la disociación de estos elementos básicos (H₂ y O₂) y su posterior uso por separado .

Pero, aunque digamos que se pueden presentar todas las posibilidades anteriores o alguna de ellas, e, incluso, una combinación de algunas , estoy (en base a un muy pequeño análisis previo) llegando a vislumbrar que me voy a encontrar con un obstáculo neblinoso pero firme a la vez.

Es así.

Si leemos cualquier crónica de los descubrimientos efectuados en la primera mitad del Siglo XX, vamos, como primer parámetro, a deber considerar la información que recibimos de entrada y que bien se podría simplificar así : “Hasta esos días no se había descubierto tal mecanismo o tal material o no se habían enunciado las bases científicas del comportamiento de determinadas sustancias ante la acción de tales catalizadores...”. Y la lista sería interminable.

Ahora bien, mi obstáculo firme y neblinoso , a la vez, está constituido por lo siguiente: **EL NO SABER, DE MI PARTE, SI, EXACTAMENTE, LO QUE SE ESTABA BUSCANDO EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA HUMANA (CUALQUIERA SEA EL CAMPO, EL TIPO DE BÚSQUEDA, LOS PAÍSES INVOLUCRADOS, LA IDEOLOGÍA SOBRE LA QUE SE MONTARAN DICHAS INVESTIGACIONES, LOS AÑOS EN LOS QUE TRABAJÒ EN DICHOS ASPECTOS TÈCNICOS, ETC.) Y QUE SE DECLAMABA COMO NO DESCUBIERTO Y/O INVENTADO TODAVÌA , NO HABÌA SIDO YA REALIZADO, PERO QUE, POR LAS TÌPICAS “RAZONES DE ESTADO” (U OTRAS SIMILARES PERO NO MENOS EFECTIVAS) NO SE HABÌA DADO A CONOCER .**

Si quisiéramos , por consiguiente, hacer un detalle de los motores y tipos de combustibles empleados en un **POSIBLE PROTOTIPO DE HELICÓPTERO CIRCA 1912**, deberíamos partir de la base anteriormente explicada, esto es, que siempre nos hallaremos ante una pregunta de difícil contestación, por lo imparcial de su respuesta : **¿Estaba ya inventado dicho adelanto científico pero no se decía ni se sabía nada de ello? .**

Pero , no obstante ello, vayamos dando un panorama de los **MOTORES** y **COMBUSTIBLES** que se pudieran haber empleado en la realización de un prototipo de helicóptero de aquellos días .

Habíamos nombrado como primer posible motor al así llamado **MOTOR STIRLING** .

Este tipo de motor obtiene potencia mecánica de la expansión de un gas encerrado a alta temperatura . Dicho motor fue patentado por el sacerdote escocés Robert Stirling y se usó como una pequeña fuente de potencia en muchas industrias durante el siglo XIX y los primeros años del siglo XX con el desarrollo de los motores de los automóviles que necesitaran de una baja emisión de gases tóxicos hizo recuperar el interés por este motor, cuyos prototipos se habían fabricado con una potencia de 500 CV y un rendimiento que iba en un rango del 30% al 45% .

Podemos indicar que el ciclo que proporciona el motor Stirling consiste, en su forma más simple, en la compresión de una cantidad fija del llamado gas de trabajo (hidrógeno o helio) en la **cámara de frío** . Este frío comprime el gas, que se transfiere, posteriormente, a la **cámara de calor**, calentada a su vez por un quemador externo . Así, el gas se expande en la cámara y genera un empuje sobre un pistón que, obviamente, proporciona el movimiento . A partir de allí, el gas expandido se enfría en ese momento y vuelve a la cámara de frío, donde el ciclo comienza nuevamente . Este motor es capaz de transformar el calor en trabajo debido a que la expansión de gas a alta temperatura proporciona más trabajo que el que se requiere para comprimir la misma cantidad de gas a baja temperatura .

Un detalle en este tipo de motor es el que indica que el calor de la cámara de expansión lo proporciona un quemador continuo externo , que puede

funcionar con petróleo, alcohol, gas natural, propano, butano, etc., de tal modo que las emisiones de carbono y gases tóxicos son considerablemente más bajas . Asimismo, las variaciones de presión en las cámaras de compresión y expansión son **sinusoidales**, es decir, varían **uniformemente** y de manera **gradual**, lo que conlleva un funcionamiento más suave y menos vibrante. Una desventaja lo podría constituir el hecho que, debido a la necesidad de una eliminación rápida del calor de los gases de trabajo, se requiere la instalación de un radiador de gran tamaño, que implicaría que el uso de estos motores sean inadecuado para su utilización en automóviles pequeños .

No obstante lo sucinto del comentario anterior, podemos ahondar un poco más, de modo de tener una acabada idea de lo que es , en realidad, el motor Stirling. Sabemos que es un motor de ciclo cerrado y lo más interesante es que incorpora un **regenerador de calor**. En la siguiente figura, vemos un esquema de un motor original Stirling . Este motor opera de la siguiente forma : un gran cilindro vertical **A** es calentado, en su parte superior, por el flujo de gases calientes provenientes de la caldera **B** ; el interior del cilindro tiene un pistón de potencia **D** y un desplazador **C**; el desplazador es liviano y no conduce fácilmente calor de un extremo a otro. Al medio del desplazador existe un anillo de material capaz de absorber y ceder calor, que es el **regenerador** . Cuando el desplazador se mueve hacia abajo, la mayor parte de aire dentro del cilindro queda en la zona caliente y se expande, empujando el pistón de trabajo D hacia abajo. Aquí se entrega trabajo al exterior y gira el volante . Al suceder esto, una serie de bielas mueven el desplazador hacia arriba, desplazando la mayor parte del aire a través del regenerador hacia la zona fría . Allí se enfría el aire, baja la presión y se repite el ciclo .

Siguiendo con el tipo de motores que habíamos indicado, nos toca describir el **MOTOR WANKEL** .

Este tipo de motor lleva el nombre de su inventor, el Ingeniero de origen alemán Félix Wankel, quién comenzó a estudiar, en la década de **1920**, el desarrollo técnico de motores de émbolos rotativos . Hacia el año **1927** empezó a desarrollar un motor rotativo del que obtuvo la patente años más tarde . Después de la 2da. Guerra Mundial, Wankel trabajó en la empresa

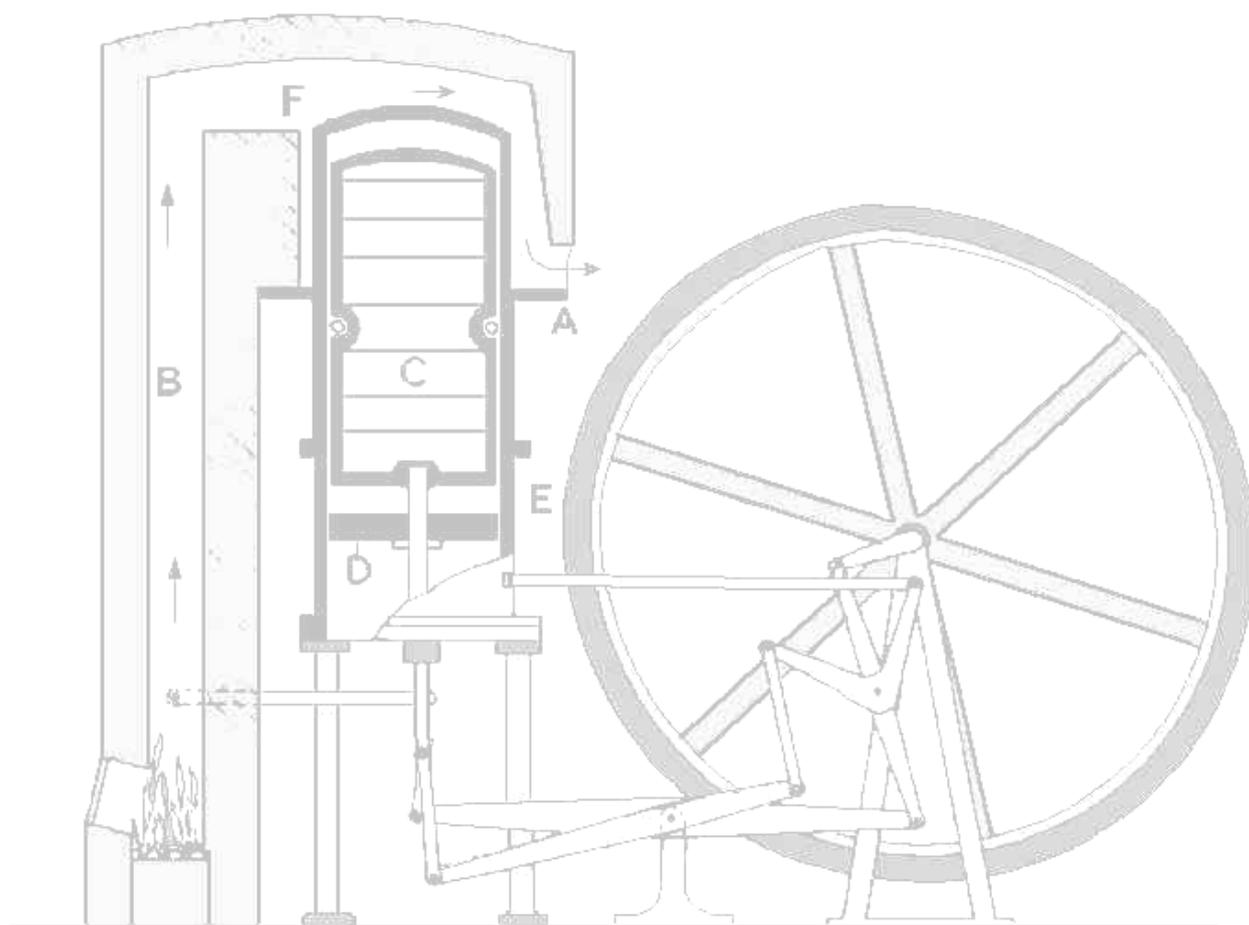


Foto N° 124 : En esta disposición gráfica, se puede observar el esquema de un motor Stirling. En ella, se distinguen el gran cilindro vertical A, la caldera B, el desplazador C, el pistón de potencia D y el volante E.

alemana NSU Motorenwerke AG , presentando, en el año **1963**, el primer automóvil equipado de serie con un motor Wankel , el NSU Spider .

Para su época, el motor Wankel poseía un desarrollo revolucionario en lo que eran los típicos motores de combustión interna, ya que utilizaba un rotor de forma triangular, el cuál giraba dentro de una cámara ovalada, en lugar de un pistón y cilindro . Así, la mezcla de combustible y aire es absorbida a través de un orificio de aspiración y queda atrapada entre una de las caras del rotor y la pared de la cámara ; la rotación del rotor comprime la mezcla , que se enciende con una bujía mientras que los gases

se expulsan a través de un orificio de expulsión con el movimiento del rotor.

El ciclo tiene lugar una vez en cada una de las caras del rotor, produciendo tres fases de potencia en cada giro. Este motor es compacto y ligero en comparación con el resto de los motores de pistones , con lo que se ganó un lugar de preponderancia en los países desarrollados, en las décadas de 1970 y 1980, en especial, durante las sucesivas crisis del petróleo . Además, funciona casi sin vibraciones, con un bajo centro de gravedad que facilita la seguridad en la conducción y con una sencillez mecánica que permite una fabricación barata , sin requerir mucha refrigeración .

No obstante ello, a pesar de la excelencia, parecería presentar un defecto, el que sería el siguiente : a altas velocidades , con lo que se generan altos gradientes de temperaturas, cualquier falla en el material se podría convertir en una rajadura, con las consecuencias imaginables.



Foto N° 125 : De origen alemán, el Ingeniero Félix Wankel diseñó un motor que, como característica principal, poseía un pistón rotatorio en vez de alternativo .-

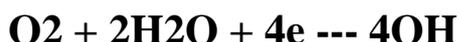
No daré detalles sobre el **motor iónico**, ya que este tipo de ingenio mecánico es de una época mucho más reciente, en base a las fuentes que he consultado .

Sí me interesa dar una sucinta referencia a la **pila de combustible**. Este aparato es un mecanismo electroquímico en el cuál la energía de una reacción química se convierte **directamente** en electricidad . A diferencia de la pila eléctrica o batería, una pila de combustible no se acaba ni necesita ser recargada, esto es, funciona mientras el combustible y el oxidante le sean suministrados desde fuera de la pila.

Una pila de combustible consiste en un ánodo en el que se inyecta el combustible--- comúnmente hidrógeno, amoníaco o hidracina --- y un cátodo en el que se introduce un oxidante -- normalmente aire u oxígeno . Los dos electrodos de una pila de combustible están separados por un electrolito iónico conductor . En el caso de una pila de combustible de hidrógeno - oxígeno, con un electrolito de hidróxido de metal alcalino, la **reacción del ánodo** es la siguiente :



y la **reacción del cátodo** es :



Los electrones generados en el ánodo se mueven por un circuito externo que contiene la carga y pasan al cátodo. Los iones OH- generados en el cátodo son conducidos por el electrolito al ánodo, donde se combinan con el hidrógeno y forman agua. El voltaje de la pila de combustible, en este caso, es de unos 1,2 V pero disminuye conforme aumenta la carga. El agua producida en el ánodo debe ser extraída continuamente para evitar que inunde la pila. Las pilas de combustible de hidrógeno - oxígeno que utilizan membranas de intercambio iónico o electrolitos de ácido fosfórico fueron utilizados en los programas espaciales Géminis y Apolo, respectivamente. La de ácido fosfórico tiene un uso limitado en las instalaciones generadoras de energía.

Actualmente, se están desarrollando pilas de combustible que emplean dióxido de circonio sólido como electrolito. Estas pilas se llaman pilas de combustible de óxido sólido. El dióxido de circonio se convierte en un conductor iónico a unos 1000° C. Los combustibles más adecuados son el: hidrógeno, el monóxido de carbono y el metano , y al cátodo se le suministra aire u oxígeno . La elevada temperatura de operación de las pilas de combustible de óxido sólido permite el uso directo de metano, un combustible que no requiere catalizadores costosos de platino sobre el ánodo. Las pilas de combustible de óxido sólido tienen la ventaja de ser relativamente insensibles a los contaminantes del combustible, como los compuestos de azufre y nitrógeno que empeoran el rendimiento de otro sistema de combustible. La temperatura relativamente elevada de operación de las pilas de combustible de carbonato fundido y óxido sólido facilitan la eliminación en forma de vapor, del agua producida por la reacción. En las pilas de combustible de baja temperatura se deben tomar medidas para eliminar el agua líquida de la cámara del ánodo.



Foto N° 126 : Fotografía de una pila de combustible, desarrollada por la empresa Discovery Enterprises, USA .-

No obstante todo lo visto hasta ahora, no me cierra el tema. Explicaré este concepto .

Aunque he escrito que “.....ahora bien, mi obstáculo firme y neblinoso , a la vez, está constituido por lo siguiente: EL NO SABER, DE MI PARTE, SI, EXACTAMENTE, LO QUE SE ESTABA BUSCANDO EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA HUMANA (CUALQUIERA SEA EL CAMPO, EL TIPO DE BÚSQUEDA, LOS PAÍSES INVOLUCRADOS, LA IDEOLOGÍA SOBRE LA QUE SE MONTARAN DICHAS INVESTIGACIONES, LOS AÑOS EN LOS QUE TRABAJÒ EN DICHOS ASPECTOS TÈCNICOS, ETC.) Y QUE SE DECLAMABA COMO NO DESCUBIERTO Y/O INVENTADO TODAVÌA , NO HABÌA SIDO YA REALIZADO, PERO QUE, POR LAS TÌPICAS “RAZONES DE ESTADO” (U OTRAS SIMILARES PERO NO MENOS EFECTIVAS) NO SE HABÌA DADO A CONOCER .” , debo tratar de hacer algún ejercicio de ubicación en tiempo y espacio que me permita , sino conocer con precisión qué tipo de **MOTOR** y, eventualmente, qué tipo de **COMBUSTIBLE** se podrían haber utilizado en el prototipo de helicóptero que, supuestamente, transportaba el RMS “Titanic”, como gran secreto, en su interior .

Analicemos las posibilidades de los motores expuestos.

Motor Iónico: de aparente nueva generación, después de la “inauguración” de la Era Atómica, en 1945 .-

Motor Stirling: Un motor “histórico” si se quiere, es decir, su constancia de fabricación es real. El problema que presentaría este motor estaría en el orden de la relación peso / potencia .-

Motor Wankel: Si vamos a ir al hecho objetivo, el problema de este motor sería el empleo de los materiales adecuados, algo que desde las décadas de 1930 en adelante (con las sucesivas investigaciones sobre el tema) se comienza a estudiar a nivel mundial .Recordemos asimismo que una de las causas de la tremenda fractura que sufre el RMS “Titanic” en su choque contra el iceberg es , justamente, la mala calidad del acero proveniente de las acerías de Escocia, el que presentaba una alta cantidad de azufre en su composición química .

Pila de Combustible: Volvemos a una problemática que ya hemos enunciado : la existencia de los materiales adecuados y el conocimiento

técnico/científico de las bases teóricas que diesen lugar a este tipo de “almacén” de energía.

Motor de Agua: Más bien lo deberíamos llamar “**Motor en Base a Agua**”. Muy sucintamente podemos indicar que su fundamento teórico se basa en la descomposición química de dos elementos constantemente presentes en la Naturaleza, esto es, el Oxígeno (O₂) y el Hidrógeno (H₂), tanto en el aire como en el agua, para, posteriormente, utilizar el de mayor poder calorífico en la etapa de combustión.

Ahora bien, para los posibles lectores de este trabajo de investigación que esbocen una sonrisa ante la probable existencia de este tipo de motores, les daré dos testimonios, uno propio y otro fotográfico.

Corría el año **1990** y me encontraba realizando tareas como Oficial Pintor, a pesar de mi título de Ingeniero Mecánico UNLP en las instalaciones de una empresa contratista de la ex - YPF Ensenada. Una tarde en la que con los pies sumamente cansados de estar todo el día parado, me dirigí por la calle de acceso paralela al canal aliviador (paralelo a la calle 50) para así salir a la calle 60 y desde allí hasta el domicilio de mis padres. La cuestión es que, cansado como estaba, hice “auto stop”, con la buena suerte de ser observado por un automovilista al mando de un Chevy de la década de 1970, dos puertas, pintado en color bordó. Pues bien, este conductor tuvo piedad de mí, a pesar de mi vestimenta de operario y me indicó que subiera. No obstante el poco trayecto, encaramos una conversación que transcurrió por los lugares comunes: a qué empresa pertenecía, el horario de trabajo. Cuando se enteró que mis estudios habían girado alrededor de la Ingeniería Mecánica, detuvo el auto y me preguntó si quería observar algo especial.

¿Y qué iba a hacer? . Le tuve que decir que sí. Detenido el vehículo, abierto el capot del mismo, me preguntó si reconocía el tipo de motor con el que el automóvil estaba equipado. Le dije que me llamaba la atención la parte eléctrica del mismo y que creía advertir la presencia de un par de circuitos de carácter siliconal. A lo que respondió afirmativamente, con una leve sorpresa de su parte.

Pues bien: el motor constaba de un pequeño depósito en el que había agua destilada y los circuitos siliconales proporcionaban el tipo de corriente, la frecuencia de la misma y el voltaje necesario o como para realizar una descomposición del agua en los elementos O₂ y H₂, utilizando el

402

hidrógeno como combustible . Lo que sí pude notar la casi ausencia de vibraciones y la notoria falta de los olores que despiden, en su combustión, los combustibles aromáticos.

El segundo testimonio es gráfico y se puede hallar en la Internet. Son dos fotografías del motor de un automóvil, el cuál tiene prácticamente los mismos componentes.

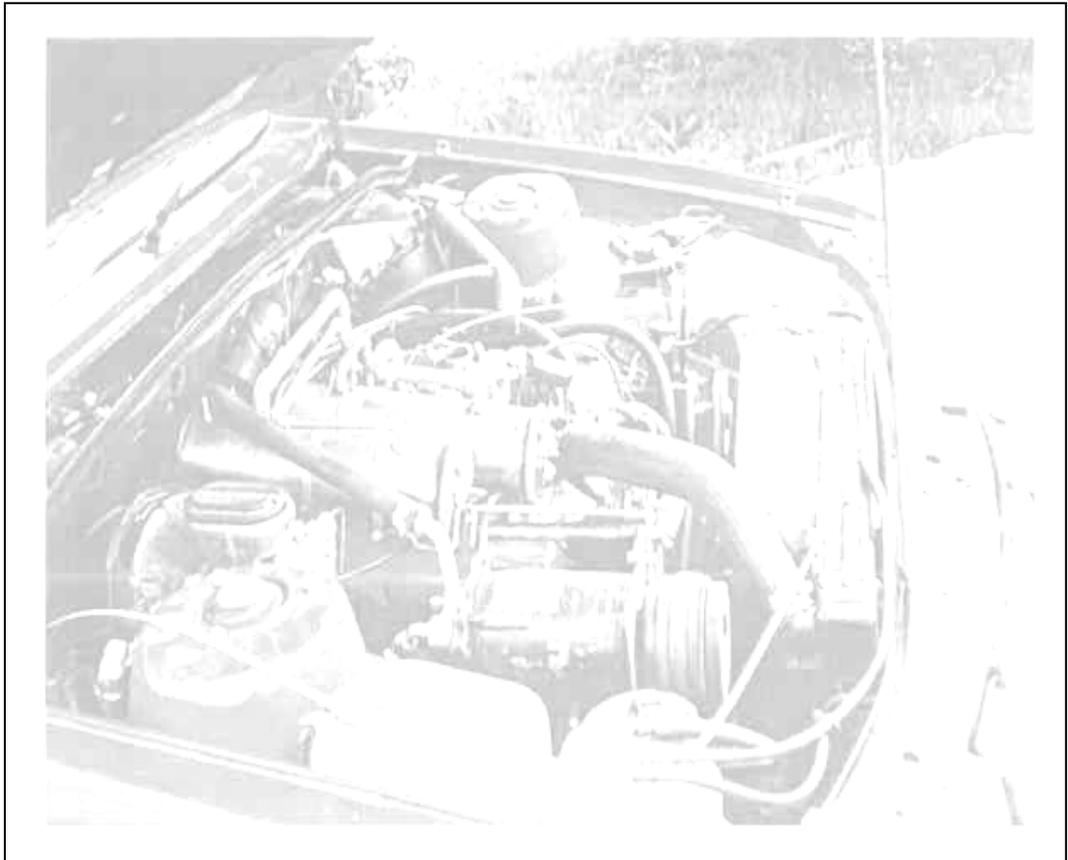


Foto N° 127: Visto desde el lateral derecho, podemos observar un motor que funciona en base a la descomposición de H₂O (agua) , en sus componentes , es decir, H₂ (hidrógeno) y O₂ (agua) . Aunque no pareciera tener nada que lo haga diferente de otros motores, si se observa con cuidado, se notara que hay algunas leves diferencias en la forma de agregados.-

Pero lo que sigue subyacente en la posibilidad del uso de este tipo de motor en un prototipo de helicóptero en el año **1912** es, justamente, la imposibilidad de contar con siliconas, un elemento que recién para la década de **1960** se comienza a fabricar en gran escala, debido a sus múltiples utilidades aunque se conocía su existencia desde hacía por lo menos diez años.

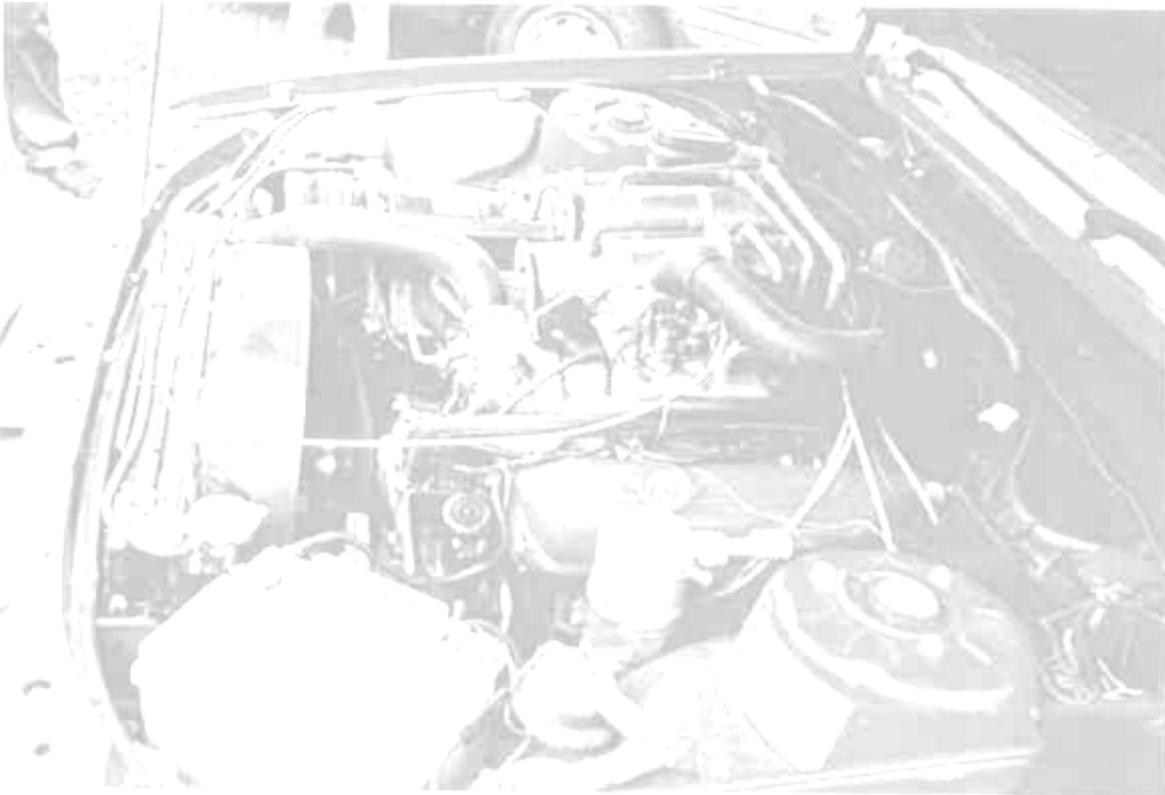


Foto N° 128 : El mismo motor anterior, visto desde el lateral izquierdo .-

Los caminos se me van cerrando.....

¿Y entonces? .

Que , a pesar de que creo que es exacto el enfoque que le hice a esta temática , por ahí pude haberme (no digo “errado”.....) desviado del foco correcto. Pero, ante la imposibilidad de contar con el objeto de búsqueda acertado sólo me quedo el ir recorriendo las posibilidades lógicas.

No me rindo. Encaremos por otro lado.

Entre las personalidades que habíamos indicado estaban de “punta” en la investigación de la posibilidad de crear un helicóptero de avanzada para esos lejanos días del año **1912**, se hallaban el ucraniano **Igor Sikorski** y el alemán **Emile Berliner** (éste último residente en los Estados Unidos de

América) , quién había desarrollado ya para esa época una cantidad muy grande de inventos.

Trataré de analizar la posibilidad de que los británicos hayan enviado, a bordo del RMS “Titanic” el prototipo de helicóptero 1912 hacia los Estados Unidos de América, en definitiva, el destino que el mismo barco poseía, de modo que este científico lo estudie y mejore.

Emile Berliner (1851 -- 1929) fue un hombre que nació en la ciudad de **Hannover, Alemania** y que se radicó posteriormente en el país americano. De religión judía, fue un prolífico inventor, de gran talento y curiosidad.

Baste decir solo pocas cosas acerca de este brillante hombre de ciencias. Fue **Berliner** quién inventó el disco plano de grabación directa (es decir, el viejo y nunca bien ponderado “vinilo”), el gramófono (sustituto del fonógrafo), el desarrollo del teléfono, el micrófono, la acústica y su involucramiento en aquellos temas referidos a la salud pública, los derechos de las mujeres y lo que más nos interesaría, su **investigación aeronáutica**. Veamos este aspecto en especial.



Foto N° 129: El insigne científico Emile Berliner (1851 --1929) , inventor de adelantos tales como el gramófono, el micrófono, el helicóptero, etc.-



Foto N° 130: Fotografía de un disco de pasta, grabado por la compañía perteneciente a Emile Berliner.-

Foto N° 131

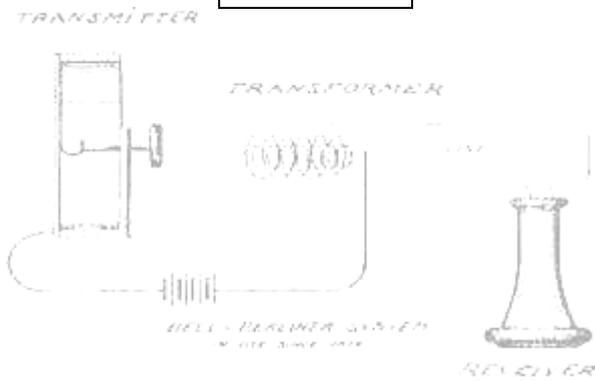




Foto N°
132



Foto N° 133

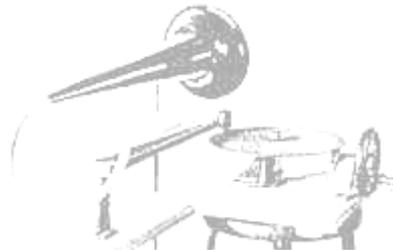


Foto N° 134

En las fotografías numeradas como Nros. **131**, **132**, **133** y **134**, podemos observar los siguientes aparatos, inventados por el Sr. **Emile Berliner**. Ellos son:

Foto N° 131 : El sistema telefónico adoptado por la Bell Company, incorporando el micrófono de Emile Berliner y un transformador (una bobina de inducción) .-

Foto Nro. 132 : El grabador de Emile Berliner.-

Foto Nro. 133 : El reproductor Berliner .-

Foto Nro. 134 : La primera máquina (gramófono) parlante a disco , exhibida por primera vez en el año 1888 .-

Digamos que, según la **Enciclopedia Británica** atestigua, ya para el año **1908**, Emile Berliner “.....*diseñó un motor de combustión interna de bajo peso que se convirtió en un prototipo ampliamente imitado en la aviación. Bajo la supervisión de Emile, su hijo Henry diseñó un helicóptero que voló exitosamente en el año 1919.....*” . No obstante lo anterior, en dicho artículo la **Enciclopedia Británica** no menciona la inicial producción, pero en el año **1907**, por parte de Berliner, de ese prototipo de helicóptero volado por su hijo doce años después.

Raro¿no?. Además, el ingenio producido voló el día **1ro. de Agosto** del año **1907**, antes que cualquier otro.

Para esos días (recordemos, **1907/08**) , fue la primera vez que un motor rotatorio era usado en un ingenio de aviación diferente a un aeroplano . Posteriormente, otra máquina aérea el siguió a la anterior. Y, revisando, se puede indicar que en la renombrada revista “**Jane’s**” (inglesa) , en la edición de **1909**, se dá una semblanza sobre los “**primeros helicópteros**” , con una nota que menciona también la existencia de un paracaídas en dichos ingenios, de acuerdo a la previsión de emergencias.

En definitiva, le cabría a **Emile Berliner**, la persistencia en continuar el desarrollo del helicóptero hasta el punto que este ingenio se convirtiera en una máquina capaz de realizar un ascenso vertical, con un vuelo lateral sustentable y un aterrizaje vertical. Sin embargo, a pesar de ello, hay que reconocer que otras personas se hallaban también trabajando en el tema , como ser, el francés **Breguet**, quién para el día **24 de Agosto** de **1907**, hubo de realizar un vuelo en una máquina diseñada por él.....aunque cuatro guías mecánicas guiaron el “manejo” de su aparato desde el suelo , es decir, **no independientemente** . Otro francés, **Cornu**, voló unos pocos pies, en una aparato similar, para el **13 de Noviembre** de **1907**. No obstante, las experiencias de estos ciudadanos franceses quedaron en un área gris , ya que ellos no continuaron con estos trabajos, en un sentido

contrario al de Berliner, quién prosiguió con sus intentos de manera intensiva .

Posteriormente, **Emile Berliner** diseñó un helicóptero de dos motores y dos palas, logrando que su socio (de apellido **Williams**) se elevara del suelo. Es decir, obtuvieron un ascenso limitado desde el suelo mediante un mecanismo con un hombre a bordo.

Así las cosas, Emile y su hijo Henry continuaron trabajando hasta lograr un desarrollo más viable, y, el día **10** de **Junio** del año **1920**, una plataforma equipada con dos rotores ubicados por encima del asiento del piloto, no solamente lo elevaron sino que se desplazó una distancia considerable. En definitiva, luego de una docena de años de experimentación, pequeños logros y grandes fracasos, el **primer helicóptero** había volado.

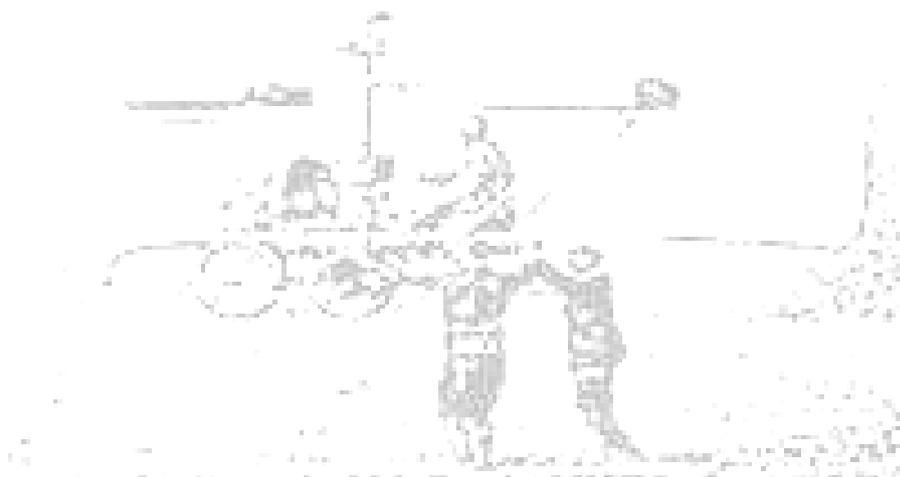


Foto N° 135 : El primer helicóptero Berliner, en su vuelo inaugural, el día 1ro. de Agosto de 1907. Histórica fotografía que muestra como el socio de Berliner, Sr. Williams, se eleva en un instante único para la Humanidad.-

Para quién viaje a los Estados Unidos de América, puede hallar en exhibición permanente un helicóptero “Berliner” del año **1924**, en el Museo Nacional del Espacio y del Aire, ubicado en la ciudad de Washington D.C. Posee dos hélices sobre un ala horizontal y una tercera cerca de la cola del aparato. Para terminar esta pequeña introducción, digamos que el aparato de **1907** , estaba equipado con **hélice simple**, un

motor **rotatorio** (del propio diseño de Berliner) de **36 HP** de **potencia**, que daba vida a un rotor de **17 pulgadas** (unos **43 cms**), a una velocidad de **150 r.p.m.** (revoluciones por minuto).



Foto N° 136 : Fotografía de otro desarrollo aeronáutico de Emile Berliner: el Helicoplano . este adelanto de su época presentaba, entre otros detalles, dos rotores principales controlados por frenado diferencial, un motor radial y un rotor de cola .-

Posteriormente, Emile Berliner y Henry Berliner se dedicaron al diseño de aeroplanos.

Ahora bien, me dá la impresión que toda esta información que he recogido se asemeja a un hermoso y pulido “papel de regalo” con el que se envuelven, justamente, los presentes destinados a las personas.

¿Por qué expreso esto? .

Aceptemos sin demostración (como algunos teoremas de las asignaturas Análisis Matemático y Matemáticas Especiales) que los británicos hayan desarrollado, ellos también, un prototipo de helicóptero en las Islas, mediante el concurso de sus mejores hombres de ciencia y técnicos de aquella (para estos días.....) primitiva aeronáutica. También aceptemos el hecho que indicaría que un prototipo de helicóptero inglés se hallaba en alguna bodega de las profundidades del barco de los sueños y que su destino final era el puerto de New York, USA. Igualmente demos crédito

al supuesto que se hallaría esta carga bajo un nombre supuesto, ficticio, en clave, etc., de modo de evitar su identificación por parte de aquellos interesados en que no llegue a América del Norte.

Antes de proseguir con estas disquisiciones, dos sutiles preguntas.

Pero.....¿porque América?. Además.....¿quién y/o quiénes serían los finales destinatarios de semejante “preciosa” carga en los States?.

La **primera pregunta** se podría responder de acuerdo a tener en cuenta que **TODOS** los Estados Mayores de las grandes potencias de aquellos lejanos días (el Imperio Austro Húngaro, The British Empire, Francia, Italia, el Imperio del Zar, los Estados Unidos, el Japón, etc.) sabían de la proximidad de una terrible, prolongada y brutal guerra, que en el horizonte se iba cerniendo con cada vez más negros nubarrones: si no sabían el día y/o el año exacto de su desencadenamiento, **SÍ** se noticiaban de los movimientos, ejercicios, aprovisionamiento, despliegues, mejoras y demás, de las Armadas, Fuerzas Aéreas y Ejércitos de sus potenciales oponentes . Y los británicos, que de tontos no tienen un pelo, a mi humilde criterio, deben haber decidido (bajo uno de los más estrictos silencios de “radio”) sacar del país un ingenio de este tipo, un aparato que, en función de importantes mejoras, les daría la superioridad en el campo de batalla: decisión de la que habrían tenido conocimiento muy, muy pocas personas en el ámbito gubernamental inglés.

En cuanto a la segunda pregunta, creo que se podría responder de la siguiente manera : la **USAF (United States Air Force)** y la dupla **padre/hijo Berliner** . Los británicos no habría de enviar semejante ingenio mecánico a una fundación filantrópica ni a niños que elevaran barriletes una tarde de DomingoAdemás, es de constancia histórica que los Berliner se dedicaron a diseñar y mejorar aeroplanos para las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, logrando la construcción del primer avión **US JATO (Jet Assisted Take Off, Salida Asistida por Chorro)**, esto es, un avión militar, para el año **1941** .



Foto N° 137 : En esta histórica fotografía (todo un secreto militar para esos días) se puede observar el despegue del primer avión a reacción con salida asistida, en los Estados Unidos de América, en el año 1941 .-

Hasta aquí, todo bien.

Admitimos (sin comprobación), como posibles, las posibilidades que enunciamos:

1): Un prototipo de helicóptero fabricado en Inglaterra, con destino a bordo del RMS “Titanic” en su viaje inaugural, camuflado como otro tipo de carga (por razones estratégicas), con destino USA.

2): Un equipo integrado por Emile Berliner, su hijo Henry, colaboradores y técnicos de la inicial Fuerza Aérea de los Estados Unidos, de acuerdo a lograr un mejoramiento y puesta a punto del prototipo.

3): La posibilidad (obvia...) de su posterior utilización en tareas militares, por parte de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos e Inglaterra.

Sobre este punto (3), el devenir histórico lo demostró por sí solo. Y, si no están de acuerdo conmigo, pregúntenle a los vietnamitas

412

Pero repito el concepto que expresé anteriormente: “...*ahora bien, me dá la impresión que toda esta información que he recogido se asemeja a un hermoso y pulido “papel de regalo” con el que se envuelven, justamente, los presentes destinados a las personas....”*”.

Entonces, en función de lo anteriormente expuesto, estamos en el caso de aquél que no sabe resolver una adivinanza: **intuye cuál es la respuesta pero no la conoce exactamente** . Por más que tenga todos los datos, las direcciones, los senderos, etc., pero **NO** todavía la exacta respuesta.

¿Y entonces? .

¿Qué pueden estar buscando, a lo largo de los años, tantos y tantos equipos submarinos de los países más adelantados (tecnológicamente hablando) de la Tierra?.

Analícemos.

Principios de siglo XX, un prototipo de helicóptero enviado subrepticamente a bordo del buque más grande del mundo en esos días, posiblemente camuflado mediante la indicación de ser otra carga, un sabio alemán esperando junto a su hijo dicho aparato para desarrollarlo, una naciente Fuerza Aérea que (mediante ese aparato) se podría poner al frente de las Fuerzas Armadas del mundo, y varios ítems más .

Pero.....básicamente **¿qué es lo que posee un helicóptero que lo diferencia de los demás?**.

Lo siguiente: la **SUSTENTACIÓN**. Dicho de otra manera: la posibilidad de permanecer **SUSPENDIDO** en el aire, mediante la acción combinada de motor, rotor/es y hélice/s.

Cuando el helicóptero se eleva o desciende en vertical, existe la misma sustentación en todas las palas (hélices) del rotor , porque todas se mueven a la misma velocidad . En cada ciclo varía la velocidad de las palas, dependiendo de si el sentido de rotación es el mismo o contrario al del

Envían este mes una expedición científica

07/05/01

Ahora son los rusos los que van por los secretos del "Titanic"

MOSCU (Telam-SNI).- No contenta con adelantarse a los Estados Unidos en el turismo espacial, Rusia pretende sacar a la luz todos los secretos del hundimiento del Titanic, y para ello enviará este mes una expedición al lugar donde yace el barco.

El buque oceanográfico Akademik Mstislav Keldish partirá del puerto de Kaliningrado, en el Báltico, donde está siendo reparado, a fines de mayo rumbo al Atlántico Norte, cerca de Newfoundland, Canadá, al lugar en el que se hundió el Titanic en abril de 1912 tras colisionar con un iceberg.

El jefe del Departamento de Hallazgos Submarinos del Instituto de Oceanografía ruso,

Anatoli Sagalevich, adelantó que el barco investigará durante cuatro meses los yacimientos hidrotermales del lecho oceánico, y grabará todos los pormenores de su búsqueda en torno del Titanic.

Para ello se valdrá de los dos batiscafos Mir (Paz, en ruso), pioneros como la fenecida estación orbital del mismo nombre en la exploración científica.

El Keldish ya trabajó en el lugar del naufragio del transatlántico en julio y agosto del año pasado, junto con los Mir submarinos, pero tuvo que suspender su rastreo debido al hundimiento del sumergible nuclear Kursk en el mar de Barents.

El 12 de agosto de 2000, el Kursk naufragó por causas aún desconocidas, y en el accidente murieron sus 118 tripulantes, en la mayor catástrofe submarina de la Armada rusa.

Uno de los dos Mir participó en los intentos de revelar la causa del hundimiento del submarino nuclear, pero, o bien sus esfuerzos fueron infructuosos, o bien la Armada rusa se muestra reticente de revelar sus descubrimientos.

El Keldish tiene veinte años de antigüedad y participó en muchas expediciones por todo el mundo, mientras que ambos batiscafos Mir protagonizaron cerca de 400 inmersiones.

Foto N° 138 : En este recorte periodístico, acercado gracias a la colaboración del Sr. Perito Mecánico (Accidentología Vial) Don Víctor Uribe Cuadra, de fecha Mayo 7 del año 2001, podemos observar que, en esa oportunidad, otro equipo de investigación submarina, se volvió a dirigir a las profundidades abisales donde se hallan los restos del RMS "Titanic". Ahora bien, si se lee un poco detenidamente, el equipamiento usado por los intrépidos investigadores era el mismo con el cuál James Cameron filmó su famosa película "Titanic". Pero hay un leve, sutil, casi insignificante detalle: esta vez fueron SÓLO y NADA MÁS que los

RUSOS .

¿Entienden ahora porqué es mi insistencia sobre QUÉ HAY ALLÍ ABAJO, DENTRO DEL RMS "TITANIC"?

¿QUÉ HAY ALLÍ ABAJO, DENTRO DEL RMS "TITANIC"?

¿QUÉ HAY ALLÍ ABAJO?

movimiento del helicóptero. Por lo tanto, si las palas estuvieran fijas en posición horizontal, el grado de sustentación que proporcionaría cada pala variaría durante el ciclo porque la sustentación aumenta al hacerlo la velocidad del aire y el helicóptero se inclinaría hacia un lado: se evita esta inestabilidad mediante palas de abatimiento, en general, en los aparatos de rotor único.

414

Sería un poco raro que Emile Berliner y otros sabios y hombres de ciencia de esa época no estuvieran, de una manera u otra, en contacto, aunque sea epistolar. E incluso, mediante la colaboración de las universidades de los distintos países. Además, **Emile Berliner** era compatriota y correligionario de otro celeberrimo hombre de ciencia: don **Albert Einstein** . Con lo que, para el primero no habrían sido indiferentes dos fenómenos: el de la sustentación y el de la relatividad. El primero por la experiencia práctica observada, el segundo por la indicación teórica adjunta.

Voy llegando al pico del embudo.

Es totalmente posible, a mi humilde criterio, que se esté buscando un prototipo de helicóptero sumergido en las entrañas del RMS "Titanic" . Como asimismo, es pasible de acierto que ellos estén tratando de hallar un tipo de combustible y/o un tipo de motor .

Pero ya no me dá totalmente esa impresión. Me dá la total impresión que ellos están (desesperadamente.....si es que aún no lo han hallado) tratando de obtener una preciosa carga, quizás no muy grande o de mucho peso, pero que revolucionaría la ciencia, la técnica y la vida de los seres humanos de todas las latitudes.

Algo que se puede hallar en un helicóptero.

¿Qué es esto? : la SUSTENTACIÓN .

Pero no la sustentación común que proporciona la acción combinada de un motor, rotor, hélice, etc. sino una sustentación que sea **independiente** a cualquier factor mecánico, aerodinámico, etc., la que podría ser proporcionada por otro tipo de aparato (quizás dentro del primitivo helicóptero.....).

¿Qué clase de aparato?. ¿ Podría ser un?

UN APARATO ANTIGRAVITATORIO

¿En **1912**?. ¿Es posible? . ¿Por qué **Berliner** aguardó doce años para intentar un nuevo gran ensayo de su aparato?. ¿Porque estaba enfrascado en otras más provechosas investigaciones o porque esperaba que se rescate ALGO que estaba en el fondo del mar?.

Einstein se hallaba, ya en esos días, estudiando la teoría de la relatividad. Berliner diseñando un aparato que poseía sustentación.....y el tema de CÓMO vencer la cadena que impone la gravedad presente desde **Isaac Newton**.

Para Newton, la es una propiedad de la materia: dos masas se atraen entre sí con una fuerza (denominada **fuerza de gravedad**) que es proporcional a las masas consideradas e inversamente proporcional a la distancia que las separa. Aunque la teoría de Newton explica las observaciones experimentales, no formula ninguna hipótesis sobre su origen.

Para Einstein, y mediante su teoría de la relatividad, la gravedad es una propiedad del espacio/tiempo. Einstein consideraba al espacio/tiempo como un todo coherente que dependía del observador. Asimismo, este sabio demostró que se podían escribir una serie de ecuaciones que relacionan las coordenadas espacio/temporales (métrica) con la distribución de masa y energía. Por lo tanto, la distribución de masa/energía curva el espacio/tiempo y establece la geometría de la región. Y esta curvatura determina las trayectoria de todos los objetos en dicha región.

También la de algo que esté suspendido en el aire.....

En pocas palabras, mientras que para **Newton** la gravedad es una fuerza siempre atractiva, para **Einstein** es la curvatura espacio/temporal. Con lo que, generar antigravedad implicaría deformar el espacio/tiempo para aplanarlo.

Pero todavía (e incluso hoy....) no se conocía ninguna forma de hacerlo .

¿O, en realidad, SÍ se conocía? .

La información que se puede hallar (revolviendo viejos libros, Internet, etc.) nos dá pequeñas pistas.

A finales del **siglo XIX**, el americano **John W. Keely**, descubrió sistemas antigravitatorios que hacían levitar objetos pesados por medio de combinaciones de sonidos que producían resonancias armónicas, pero son prácticamente irreproducibles . ¿Ud sabía algo de esto?. Yo tampoco

En el año **1921**, el profesor francés **Marcel Pagés**, reproduciendo un experimento del sabio **Michael Faraday** (recordemos: inglés, uno de los científicos más eminentes del siglo XIX, que descubrió la inducción electromagnética y que allanó el camino para el desarrollo de las ecuaciones de Maxwell, llevando al invento del generador eléctrico), hizo levitar un disco de mica de unos 25 cms de diámetro, cargado con un altísimo potencial eléctrico. Con el tiempo, Pagés siguió desarrollando más experimentos , logrando que la **General Electric** (empresa americana, constructora de turborreactores) lo subvencionara, a condición que no revelara sus descubrimientos, mientras que los Servicio Secretos franceses lo protegían discretamente, de modo de evitar su rapto por los países de la ex - órbita comunista .

En **1927**, los investigadores polacos **Kowsky** y **Frost**, al aplicar un potente campo electrostático intermitente a una pastilla de cuarzo muy pequeña (de 5 mm por 2 mm por 1,5 mm de espesor) , cruzado con un campo electromagnético de altísima frecuencia, observaron un hecho inverosímil: el pequeño cristal se enturbió, luego se hinchó incrementando su volumen unas ochocientas (800) veces, a continuación se volvió poroso y, finalmente, se elevó . No obstante, en posteriores pruebas, estos hombres de ciencia, alcanzaron a levantar pesos de 25 Kgs.

Para el año **1930**, el científico alemán **Viktor Schauberger** estaba probando su “**motor de implosión**”, que se hallaba constituido por una turbina en un circuito cerrado de agua que describía un movimiento en espiral muy complicado, cuando ésta empezó a rodearse de una luminosidad azulada, con una carga estática de miles de Volts. Y, sin que mediara aviso alguno, la máquina arrancó los anclajes del suelo y.....se elevó, estrellándose contra el techo del lugar en el que se experimentaba .

Este motor de implosión pesaba más de **cien (100) Kgs.**

Durante la 2da. Guerra Mundial, **Schauberger** fue obligado a trabajar por los nazis, diseñando dos prototipos de “**plato volador**”, nombrados como **A** y **B**, de unos sesenta y cinco (65) cms de diámetro, que fueran contruídos por la empresa austríaca **Kertl** y montados en **Schonbrunn**. En su interior, portaban un circuito cerrado de agua y aire, movido por un pequeño motor eléctrico proporcionado por la **Luftwaffe** (la Fuerza Aérea Alemana), que podía girar a unas 20000 r.p.m. Pero hete aquí que, al poner en marcha el modelo A, sucedió prácticamente lo mismo que en el experimento del año 1930: se rompieron los anclajes y se estrelló contra el techo. Es así que Schauburger estimó la fuerza ascensional del aparato en unos 228 Kgs., en base a la resistencia de los tornillos de anclaje. Antes de su muerte, en el año **1958**, fue obligado a ceder sus secretos al consorcio americano **Donner- Gerchsheimer**. Éste último, un prestigioso ingeniero, nacido en **Baviera** y nacionalizado ciudadano USA antes de iniciarse la última guerra mundial, estaba profundamente interesado en los descubrimientos de Schauburger.

Además, era muy, pero muy amigo de **Werner Von Braun**.....también **alemán**, como Einstein, Berliner, etc.

Asimismo, podríamos citar los experimentos desarrollados por el británico **John Searl**, el escocés **Sandy Kidd**, el americano **Floyd Sweet**, por **Thomas Townsend Brown**, descubridor junto con el científico **Biefeld** del llamado **efecto Biefeld - Brown**, por el que un condensador cargado genera un empuje por el lado negativo y por el japonés **Shinichi Seike**, Director del **Gravity Research Laboratory (Uwajima, Japón)**, éste último muy amigo de **Werner Von Braun**, el que realizaba frecuentes viajes al país oriental.

Pero volviendo a fines del Siglo XIX, evidentemente, ya algo se estaba experimentando sobre el tema de la antigravedad: lo que vinieron después fueron ensayos ultra mejorados.

Además, siempre se ha sostenido (por parte de hombres de ciencia de diversos países) que la NASA, en función de los viajes espaciales a la



Foto N° 139 : En esta fotografía, extraída de una página de Internet, y , a su vez, de la edición de la revista "Science & Invention" (Septiembre de 1927, se puede observar al Dr. Kowsky, en el transcurso del experimento de nulificación de la gravedad , cuyo primer intento data del año 1919) . El aparato nulificador de la gravitación se puede ver en esta fotografía, mientras que se distingue al cristal de cuarzo soportando un peso de 55 libras (25 Kgs.). llama la atención la vestimenta que el Dr. Kowsky portaba : un sobretodo y un sombrero . Pero esto era necesario, debido al hecho que la temperatura a la cuál el experimento fue llevado a cabo era sumamente baja . Es de constancia histórica que este descubrimiento fue llevado a cabo a mediados de Julio del año 1927, en los laboratorios Nessartsadding - Werke, Polonia, por el Dr. Kowsky y el Ingeniero Frost .-



Foto N° 140 : En esta ilustración , tomada de la misma revista del año 1927, se puede observar un diagrama esquemático del experimento Kowsky- Frost .No obstante, el oscilador de frecuencia ha sido omitido para así poseer una mejor claridad . Según este diagrama, sobre el cristal aparecen dos placas , las que son conectadas al oscilador de alta frecuencia mientras que las placas a derecha e izquierda parecieran ser los emisores de campo electrostático .-

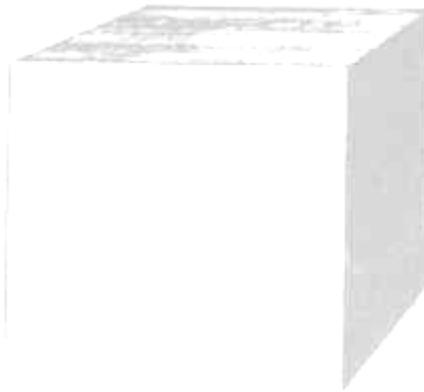


Foto N° 141 : En este dibujo, muestra los tamaños relativos del cristal de cuarzo, antes y después del experimento Kowsky - Frost . El tamaño final es de unas veinte veces su largo original por lado . Obsérvese que el tamaño original del cristal se halla ubicado en el borde inferior izquierdo de la figura .-



Foto N° 142 : En esta fotografía, correspondiente al mismo experimento Kowsky - Frost, se advierte como el cristal de cuarzo ha perdido peso al haber estado sujeto a la acción de la corriente de alta frecuencia. Nótese que el cristal original estaba balanceado a escala .-



Foto N° 143 : El gran investigador y científico alemán Viktor Schauberger, quién falleciera en 1958, creador de un revolucionario "motor a implosión", en la década de 1930 .-



Foto N° 144 : Ingeniero, científico e innovador en la ciencia de la astronáutica, Werner Von Braun marcó hitos en la investigación aeroespacial .-

Luna, debió haber inventado un cierto sistema antigravitatorio, de modo de disminuir todo lo que tuviera que ver con cargas, movimientos, etc.

Vengamos un poco más cerca en el tiempo. Analicemos, con total frialdad, lo que la CNN (la cadena mundial de noticias, en español) ha informado, alrededor de los inicios del mes de **Noviembre** del año **2002**. Dice así:

LA NASA INVESTIGA LANZAMIENTO DE COHETES CON PROPULSIÓN ELECTROMAGNÉTICA

HUNTSVILLE, Estados Unidos.- Científicos de la NASA investigan la posibilidad de lanzar cohetes al espacio con el uso de electroimanes, un avance tecnológico que podría reducir notablemente el costo de los lanzamientos. En cada vuelo espacial se gastan miles de litros de combustible para llegar a órbita. Por esta razón, ingenieros de cohetes del Centro de Vuelo espacial Marshall investigan si la energía electromagnética podría hacer este trabajo.

Este método de lanzamiento sería mucho más limpio, seguro y barato. El objetivo de la NASA es reducir el costo de los despegues de 10000 U\$S a 1000 U\$S por cada 500 gramos .

‘Queremos reducir el peso del combustible a fin de disminuir el tamaño del vehículo’, afirmó el científico de la NASA, Kenneth House. ‘Así podremos tener más carga útil en el espacio usando menos combustible’, agregó.

La levitación magnética utiliza las polaridades magnéticas opuestas para suspender de los raíles el tren de metal que transporta la aeronave. Los campos magnéticos del tren y de los raíles se repelen, lo que impulsa el vehículo hacia el espacio.

A principios del año pasado, la NASA consiguió lanzar magnéticamente un prototipo, que alcanzó la velocidad de 96 kilómetros por hora en menos de medio segundo.

Los investigadores de la NASA han fijado unos ambiciosos objetivos para este proyecto, pero enfrentan el difícil obstáculo de la falta de fondos, ya que tan sólo cuentan con 30000 U\$S para la siguiente fase del programa . La Marina de los Estados Unidos también está realizando

investigaciones con levitación magnética y planes para usar la propulsión magnética para catapultar los cazas de sus portaaviones .

Los cohetes son un desafío mayor. El próximo objetivo de la NASA es lanzar un vehículo a 240 Kms/hr. en un raíl que soporte hasta dos toneladas . Algunos científicos de la agencia espacial creen que el lanzamiento por levitación magnética puede hacerse realidad en el plazo de 20 años.

Pero para pasar a la próxima fase del proyecto, se necesitarán más millones de dólares .

Fuente : www.cnnspanol.com”

¿Y? .

¿Qué me dicen?.

Un comentario: en 1945 parecía imposible llegar a lanzar una sonda a Marte....¿verdad?.

Otro pequeño comentario: Keely, Faraday, Pagés, Searl, Kidd, Sweet, Townsend Brown, Biefeld, Einstein, Kowsky, Frost, Berliner, Schauberger, Von Braun, Seike, etc., todos tienen algo en común, ya sea en la parte teórica y/o en la parte práctica : todos **SABEN** e **INVESTIGAN** sobre los **campos electromagnéticos**e incluso, algunos de ellos, trabajan sobre la **propulsión a agua** y la **antigravedad** .

Curioso.....¿no? .

Y para remachar que los esfuerzos están encaminados, en estos nuestros días, en esta dirección, conseguimos en Internet lo siguiente:

Zapping 166 : Feria de los Inventos

“Seguramente uno echaba en falta una nave antigravitatoria como ésta. Por fin se puede conseguir en el mercado norteamericano. Este disco antigravitatorio triangular de 90 cms puede despegar y luego descender verticalmente, puede mantenerse suspendido, inclinarse y detenerse en medio del aire y volver al piso. No se basa en partes móviles ni propulentes. Trabaja sobre la base de un principio iónico. El disco antigravitatorio trabaja con 12 Volts, corriente continua, que se utiliza para alimentar una fuente de alto voltaje. Esta fuente de poder produce unos 20000 Volts. La sustentación principal es generada por una propulsión iónica. Se lanzan iones de alta energía de la parte inferior de la nave, que interactúan con las moléculas del aire y producen empuje. La nave está conectada a su fuente de alimentación por un delgado alambre magnético, pero las versiones futuras llevarán la fuente y las baterías en su propia estructura. Se puede hacer que la nave se incline sobre sus ejes y vuele en cualquier dirección. La capacidad máxima de elevación es determinada por su superficie y tamaño. Cuando está en vuelo, los iones de alta tensión pueden causar interferencia con artefactos eléctricos que se encuentren en la proximidad.

Dicen en la publicidad: `Esta es la única compañía que ofrece a la venta una nave antigravitatoria en funcionamiento. ¡ Es verdad ¡. Esperamos vender suficiente cantidad como para obtener el dinero para construir una nave triangular de 3,6 metros.”

Completamente armada: U\$S 1250.-

Pero, y en siguiendo con estas nuestras disquisiciones, bien pudiera ser que no se busque en realidad **TODO** el supuesto aparato antigravitatorio, sino **ALGO** mucho más **SIMPLE**. Algo que, en definitiva y de una manera sumamente simple, dé vida al sueño.

¿Qué podría ser esto? .

En mi primer trabajo de investigación, “**Del Drakkar al Titanic y del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero**”, en el **Epílogo**, lo dejé esbozado como una pregunta que decía así:

"...Que el buque transportaba ALGO (que en mi opinión no se ha podido recuperar todavía, pero que si se ha logrado, es después de tremendos esfuerzos y labores) SUMAMENTE VALIOSO : a mi humilde entender las posibilidades serían un DOCUMENTO ESCRITO, UN OBJETO , UN MATERIAL, UN APARATO DE AVANZADA, UNA JOYA ANTIQUÍSIMA,o en definitiva : ALGO DE LO QUE NO CONVIENE QUE SE SEPA DE SU EXISTENCIA . Por lo menos, para el común de los mortales....."

¿Podiera ser un MATERIAL?

¿Qué tipo de MATERIAL?

Recordemos que, en la primera mitad el Siglo XX se hallaron materiales que cambiaron (merced a sus posteriores aplicaciones) la vida de los seres humanos: el radio, el uranio, el cobalto, los gases raros, etc.

¿Y si dentro de las entrañas del RMS “Titanic” se hallara el más preciado de los materiales que los hombres de ciencia luchan y se esfuerzan por obtener?. ¿Y que material podría ser éste?. Quizás podría ser

UN MATERIAL ANTIGRAVITATORIO

¿Existe la posibilidad de hallar un material así en el RMS “Titanic”?

Es más : ¿hay posibilidades de que un material así exista?

Veamos.

Herbert George Wells (1866 - 1946) fue un famoso autor inglés, muy leído por sus interesantísimas novelas de ficción, en las que describe los logros de la tecnología y los horrores de las guerras del siglo XX. Wells

escribió más de ochenta libros, entre ellos, “**La máquina de explorar el tiempo**”, “**El hombre invisible**”, “**La guerra de los mundos**”, “**Las cosas del futuro**”, “**Hombres como dioses**” y “**Los primeros hombres en la Luna**”.



Foto N° 145 : Fotografía del insigne escritor, investigador y futurista, inglés, Herbert George Wells (1866 - 1946), autor de premonitorios libros, como "Hombres como Dioses", "La Guerra de los Mundos" y " Los Primeros Hombres en la Luna" .-

En esta última novela, un papel primordial lo desempeña el científico **Cavor**. Éste crea una **SUSTANCIA ANTIGRAVITATORIA**, obtenida mediante la aleación de diversos metales tratados de una forma especial, produciendo un efecto apantallador de la atracción gravitatoria. En realidad y de acuerdo a una detallada lectura, no se trata, en sentido estricto, de una sustancia que genere antigravedad, sino de un material opaco a la gravedad que, al aislar a un cuerpo de la atracción gravitatoria de la Tierra o de cualquier otro astro, hace que éste (el material) pierda su peso.

Hagamos referencia a que el método utilizado por los personajes de Wells para viajar a la Luna es, por demás, original.

¿Cómo logran viajar hasta el satélite terrestre?.

Así .

Construyen una esfera de vidrio a la que recubren con una estructura metálica formada por un poliedro de caras plegables, las cuáles están cubiertas por una capa de **cavorita**. Dada la geometría esférica, cuando todas las caras del poliedro están bajadas, la esfera se encuentra aislada de cualquier atracción gravitatoria, por lo que levita ajena a las leyes de Newton transportando en su interior a los viajeros. Para dirigirla en un sentido o en otro, bastaba con plegar alguna de las caras, concretamente aquella que enfoque directamente al astro al que se quiere acercar, utilizando la cara opuesta para frenar la velocidad cuando resulte necesario. Trabajando con las distintas combinaciones geométricas, los tripulantes consiguen llevar la esfera hasta su destino, que, en este caso, es la Luna .

Para aquél que se pudiera estar riendo de estas disquisiciones (en otros tiempos, otros también se rieron de Julio Verne y de Herbert George Wells), me gustaría que le pregunte, querido posible lector de estas líneas finales, empezando por alguno de sus abuelos y siguiendo por sus padres, si ellos (**TODOS ELLOS**) hace **cuarenta años** creían a pie juntillas que habrían de existir: Internet, los equipos de sonido de alta fidelidad, las cámaras digitales, la telefonía celular, las computadoras, las sondas a Mercurio y a Marte, los telescopios espaciales, el SIDA, las conexiones en vivo con cualquier parte del mundo, las "palm- tops", etc., etc., etc.

En su época (a pesar de existir una impresionante batería de “avisos underground” sobre la posibilidad de una catástrofe que se abatiera sobre el barco de los sueños.....) ¿alguien imaginaba siquiera el hundimiento del RMS “Titanic”?

Y ya que estamos terminando este Capítulo (y con ello, este libro.....) los dejo en compañía de este pequeño artículo, aparecido en **Internet**, que lleva por título “**James Cameron Will Film Titanic on Russian Research Ship**” (“**James Cameron filmará al Titanic en Un Buque de Investigación Ruso**”), de fecha **1ro. de Junio** del año **2003**. Dice así:

428

Kaliningrad, Junio 1ro.- El director de Hollywood, James Cameron, producirá un film documental acerca del Titanic en el barco de investigación Academic Mitislav Keldish. El buque dejará Kaliningrad el día 31 de Mayo para una expedición de seis meses de duración , con el objetivo de investigar campos geotermales poco estudiados sobre el suelo del océano .Los científicos realizarán observaciones y Cameron se unirá al grupo para la mitad de Junio para realizar una film documental .Una vez más Cameron trabajará en el sitio del trágico hundimiento del Titanic, sobre el que Cameron ya ha recibido varios Oscars por el mejor film .”

Todos vuelven al mismo lugar¿no lo creen así?.

Es que **TODOS**, repito, **TODOS**, están buscando **ESO**, que desvela a más de uno.

Y, que, en mi humilde opinión , podría llegar a ser.....

Un Material Antigravitatorio

Desde ya, agradezco a todos los que colaboraron con la consecución de este, mi segundo libro, con la esperanza que despierte en otros espíritus más ansiosos que yo el indagar en otros conocimientos e historias que puedan contribuir a desarrollar creatividades e, incluso, en cosas que siguen permaneciendo como una real “palabra de Dios”.

Una vez más, muchas gracias por la colaboración acercada y.....

;;;MUCHAS GRACIAS POR CONFIAR EN MÍ;;;

Octubre 23 de 2004

14:50 hs.

La Plata, Capital de la Provincia de Buenos Aires

República Argentina

BIBLIOGRAFÍA Y AGRADECIMIENTOS

Una vez más, debo indicar que, este mi segundo trabajo de investigación, fue realizado en base a la colaboración y disposición de tantas otras personas y material disponible en nuestra querida ciudad de La Plata, Pcia. de Buenos Aires, República Argentina, como así también las páginas que se pueden hallar en la (para mí, por lo menos...) biblioteca mundial, esto es, Internet. La siguiente es una sucinta disposición de aquellos materiales y personas que permitieron que este pequeño segundo trabajo de investigación se hubiese podido realizar. En síntesis, ellas son:

1): “Historia Moderna y Contemporánea”, José Cosmelli Ibañez, Editorial Troquel, Buenos aires, año 1958 .-

2): Páginas de Internet referidas a la Investigación Británica sobre el hundimiento del RMS “Titanic”, en especial la editada por el Sr. Brian J.Ticehurst , de la British Titanic Society .-

3): Archivos micro filmados del diario “El Día” (ciudad de La Plata, Pcia. de Buenos Aires) , del Mes de Abril de 1912, pertenecientes a la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Rca. Argentina.-

4):“Turbinas de Vapor”, de Edwin Church, Ingeniero Mecánico del Instituto Politécnico de Brooklyn, USA, Editorial Alsina, edición del año 1955.-

5): “An Olympic Class Propulsion System” (“Un Sistema de Propulsión de la Clase Olympic”) , por Mark Chirnside, extraído de la Encyclopedia Titanica (Titanic Research Articles) .-

6):Diccionario Inglés/Español “Publinor”, Publinter S.A., edición año 1985.-

7): Sres. Gavin Murphy, George Behe, Phillip Gowan, Olivier Mendez, por la publicación de artículos en Internet sobre aspectos poco conocidos respecto del RMS "Titanic" .-

8): Sra. Steffen Reichel, autora de un importantísimo artículo sobre el sistema de calderas con lo que los buques de la clase "Olympic" estaban equipados .-

9): "Para leer al Pato Donald", de Ariel Dorffman, edición chilena .-

10): Película "Titanic" (1996), producción del director de cine James Cameron.-

11): Canción "De Parto", Joan Manuel Serrat, contemporáneo.-

12): Páginas de Internet referidas a la Investigación Americana sobre el hundimiento del RMS "Titanic".-

13): Sr. Oficial Inspector Javier Gubriza, Dirección General de Policía Científica de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina .-

14): Sr. Oficial Inspector Angel Gómez, de la Sección Levantamiento de Rastros de la Dirección Departamental de Policía Científica de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina .-

15): Sra. Cristina Isabel Guerrero, Técnica Cardióloga . Con todo mi amor, por la inconmensurable colaboración, tanto en los comentarios sobre distintos aspectos de este libro como así también, el haberme cedido el lugar físico necesario y acondicionado como para imprimir este segundo trabajo de investigación. Pero , y, fundamentalmente.....por su paciencia. -

16) : Sr. Michael Herbold, artículo en Internet sobre el equino perteneciente al Sr. Isidor Strauss, fundador de las tiendas "Macy's", New York .-

17): Sres. George Behe y Philip Gowan, artículo en Internet, "El Destino reparte Una Mano", sobre la historia del Sr. George Bradley.-

18) Encyclopedia Titanica, de la que se extrajeron artículos y fotografías con las que se ilustraron diversos aspectos de los Capítulos pertenecientes a este libro.-

19): Periódico "The New York Times", en diferentes ediciones, diferentes años, en los que sobresalen diversos artículos relacionados con pasajeros a bordo del RMS "Titanic".-

20): Coronel Archibald Gracie, sobreviviente del hundimiento del RMS "Titanic", de su libro "La Verdad acerca del Titanic", página 31.-

21): Periódicos "Hibbing Daily Tribune", Minnesota, USA, del Martes 23 de Abril de 1912 y "Whitehaven News", del Jueves 2 de Mayo de 1912 .-

22): Cadena "National Geographic", sobre la Sra. Ruth Becker, sobreviviente del naufragio del RMS "Titanic", artículo redactado por la Sra. Jennifer Kirkpatrick .-

23): Periódico "Worcestershire Chronicle", de fecha Sábado 27 de Abril de 1912.-

24): Sr. George Marvin, artículo "La Voz bajo el Mar", de la revista "Harper's Weekly", del Mes de Octubre de 1912.-

25): Artículo sobre los ciudadanos españoles que abordaron el RMS "Titanic", extraído de las páginas Web pertenecientes a la Asociación para la Difusión de la Historia en Internet, Asturias, España.-

26) Sra. Alicia Podestá, por su fina y continua perseverancia en insistir en que finalice este libro.-

27): Sr. Gavin Murphy, artículo sobre el "Niño de los Periódicos", artículo sobre "Ned" Pafett.-

28): Enciclopedia Encarta 2004.-

29): Sres. Subcrios. Emir Páez y Sergio García, 1ro. y 2do. Jefes de la Sección Accidentología Vial de la Policía Científica de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina. A ambos, mi agradecimiento por haberme permitido la utilización de las computadoras de la Sección para trabajar en los ratos libres.-

30): Sr. Keely, página de Internet, del día 22 de Marzo de 2001, sobre el interesante aspecto de las investigaciones respecto de la antigravedad, llevadas a cabo por el Dr. Kowsky y el Ingeniero Frost, año 1927.-

31): Enciclopedia Wikipedia, la que sirvió de excelente fuente de consulta para llevar a cabo la consecución del Capítulo V, en especial, lo atinente a los hombres de ciencia citados en el mismo.-

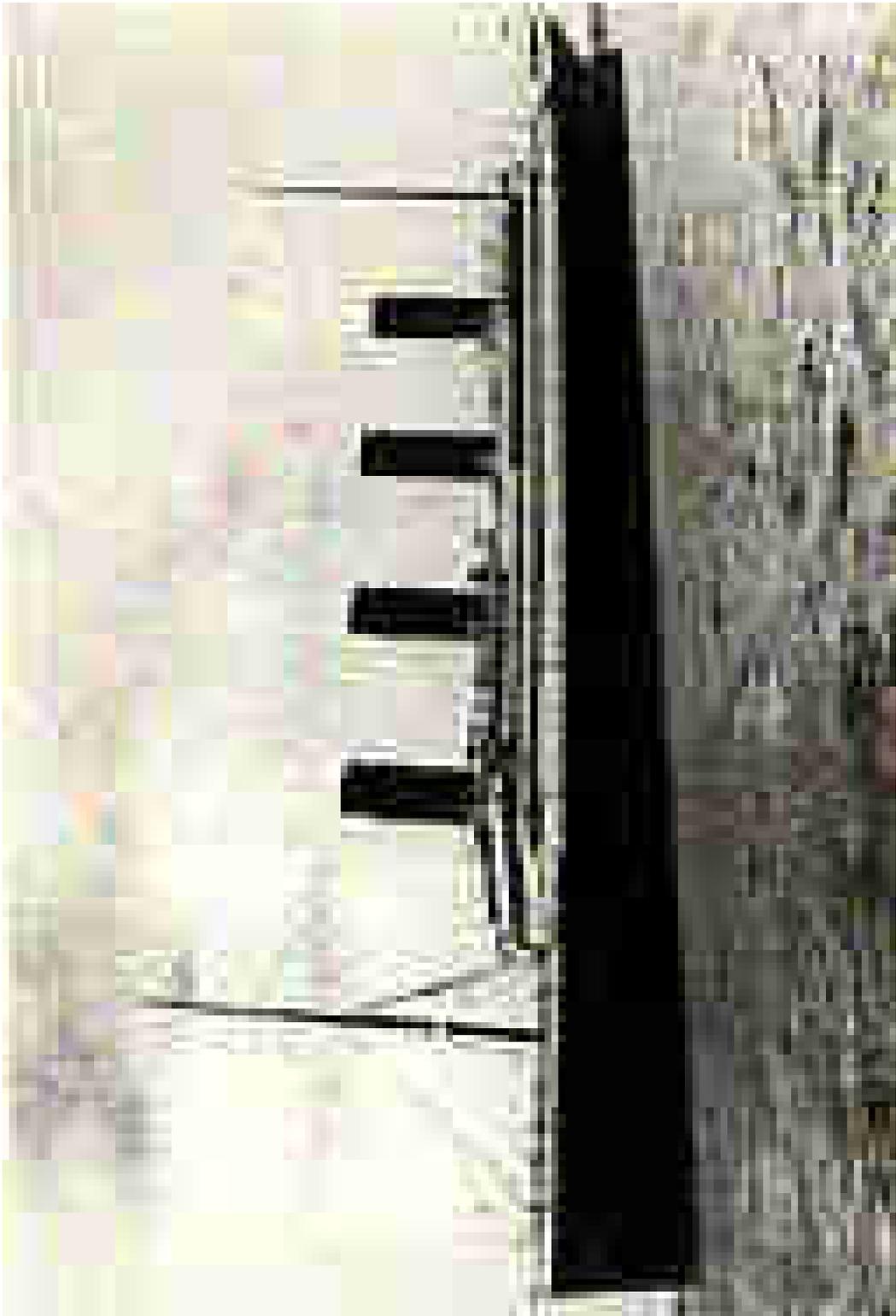
32): Sr. Perito Mecánico Don Víctor Uribe Cuadra, Sección Accidentología Vial, Policía Científica de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina .-

33): Y A TODOS AQUELLOS QUE, DE UNA MANERA U OTRA, MÁS QUE GRANITOS APORTARON MÉDANOS DE COLABORACIÓN PARA LA FELIZ CONSECUCCIÓN DE ESTE PEQUEÑO TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires, República Argentina
Octubre 23 de 2004 .-**

ÍNDICE

Prólogo	Página 01
Capítulo I	
“Las Investigaciones Americana y Británica Sobre El Hundimiento del RMS "Titanic"	Página 05
Capítulo II	
“Los Desconocidos de Siempre”	Página 118
Capítulo III	
“El Sistema de Propulsión del RMS “Titanic”	Página 141
Capítulo IV	
“Un Pequeño Análisis Sobre la Película ‘Titanic’ (1996), de James Cameron ”	Página 181
Capítulo V	
“Cosas Conocidas y No Tan Conocidas Sobre la Temática del RMS ‘Titanic’ ”	Página 322
Bibliografía y Agradecimientos.....	Página 429
Índice.....	Página 433





El Ingeniero Sergio Kuczynski nació en la ciudad de La Plata el 15 de Junio de 1961. Desarrolló sus estudios universitarios en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata, egresando con el título de Ingeniero Mecánico en el año 1989. Desarrolló tareas en el ámbito de la Petroquímica Gral. Mosconi (Ensenada, Pcia. de Bs.As.) y en la ex -Y.P.F.(Yacimientos Petrolíferos Fiscales) de la misma localidad. En Julio de 1992 ingresó a la Policía de la Provincia de Buenos Aires, prestando servicios en la División Armamento y en la División Automotores. Desde el mes de Septiembre del año 2004 se encuentra asignado a las tareas de asesoramiento y peritajes mecánicos en la Sección Accidentología Vial, Delegación Dptal. Policía Científica de la Policía de la Provincia de Buenos Aires .

En este su segundo libro , el Ingeniero Kuczynski nos brinda una descripción de otros aspectos técnicos y humanos que son inherentes a la historia del buque protagonista del hundimiento de más triste fama en la Historia de la navegación en tiempo de paz, el del RMS "Titanic" . Los Capítulos (cinco en total) que componen este segundo trabajo de investigación del Ingeniero Kuczynski giran alrededor de temas tales como las investigaciones americana y británica sobre el hundimiento, algunas personas no muy conocidas relacionadas con la historia del buque, el sistema propulsor del barco de los sueños, un somero análisis sobre la película "Titanic" del director canadiense James Cameron, ciertos aspectos conocidos y otros muy pocos conocidos sobre los temas que giran alrededor del orgullo de la White Star Line, etc. Entre estos últimos, se plantea la posible existencia de una carga "secreta" a bordo del RMS "Titanic", lo que agrega un poco más de misterio a la temática relacionada .-