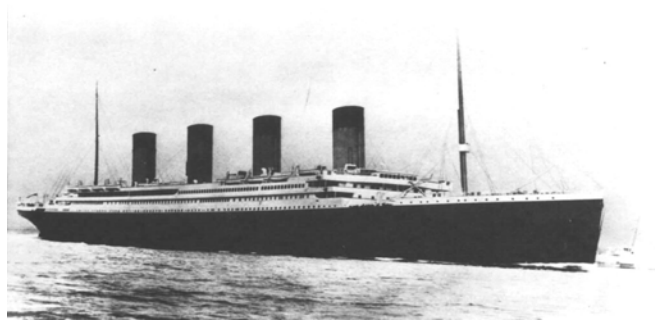


**DEL “DRAKKAR”**



**AL  
“TITANIC”**



**Y DEL TIEMPO DE LA MADERA**



**AL TIEMPO DEL ACERO**



**Ing. Sergio Kuczynski**

**DEL “ DRAKKAR” AL “TITANIC”  
Y  
DEL TIEMPO DE LA MADERA AL  
TIEMPO DEL ACERO.**

**-(Pequeña reseña histórica)-**

## PRÓLOGO

Aunque pareciera lejos en el tiempo, uno de los años más dramáticos que la Humanidad debió superar fue el de 1945, ya que en su transcurso se hubo de asistir a la finalización de la Segunda Guerra Mundial, que azotaba a una gran mayoría de países de todo el orbe, con su carga de muerte y destrucción. Dramático por todo lo que conllevó, pero también porque en el mes de Agosto de dicho año un terrible acontecimiento sacude las estructuras mundiales: una explosión nuclear tiene como escenario a la ciudad japonesa de Hiroshima, repitiéndose este dantesco espectáculo con una escasa diferencia de días sobre otra ciudad de la isla, esto es, Nagasaki . Así, muchos historiadores indican esa fecha del 6 de Agosto de 1945 como el nacimiento de lo que se conocería como la Era Nuclear.

Pero la Humanidad se repuso de semejantes acontecimientos y , mediante sus reservas espirituales y físicas se dió a la tarea de la reconstrucción, como así también, al **desarrollo** de nuevas técnicas de trabajo, de fabricación, de análisis , etc., en fin, de todo lo que compone el transcurrir de los seres humanos que habitan este planeta. Estas nuevas técnicas (no se pretenderá efectuar un detalle sumamente extenso) se fueron incorporando a la realización, por ejemplo, de objetos materiales específicos que , al momento de aparecer comercialmente, constituyeron toda una novedad, pero que hoy son comunes y hasta si se quiere, tradicionales : un ejemplo de ellos sería la radio de transistores.

Tal es el auspicioso panorama que se extiende delante de las generaciones que sobrevivieron al acontecimiento bélico iniciado en 1939 y finalizado en 1945, y aunque la posguerra fue larga y sufrida, por lo menos se logró que la Guerra Fría entre las dos superpotencias de la segunda mitad del siglo XX no estallase . Pero un somero detalle del desarrollo que la Humanidad experimentará a partir de 1950, año más, año menos, lo habrá de constituir el impresionante “boom” de las **comunicaciones** : desde la aparición del transistor, que reemplazará a las válvulas en los aparatos de radio, así como la aparición de nuevos modelos de televisores, pasando por la comunicación vía telefónica, llegando a estos días de Internet, telefonía móvil celular , comunicaciones satelitales, bien se puede decir que el período comprendido entre 1950 al 2000 es un período en el que las comunicaciones, los medios de comunicación, los implementos utilizados para las comunicaciones , todo ello, experimentará un desarrollo sostenido y hasta se podría decir que exponencial.

De esta manera se llega a decir que los desarrollos en computación y/o programas de computación son “viejos” al minuto de aparecer en el mercado, y aunque se siguen usando, el desarrollo de nuevas técnicas de computación se está convirtiendo en algo más que en un evento sorprendente: se vá convirtiendo en una ciencia en sí misma .

Por ello y por todo lo que observamos a diario en nuestras vidas, nos damos cuenta que las **comunicaciones** entre los humanos, en todas las maneras y variantes que se pueda llegar a suponer, pero en especial las que llevan el sello distintivo de la electrónica, son no sólo **comunes** sino que se han vuelto **indispensables**. Un ejemplo típico lo constituiría el caso de un asistente de algún importante directivo de empresa, que venga viajando desde una ciudad hasta otra (podría ser el trayecto comprendido entre las ciudades de La Plata y Buenos Aires) pero que , por algún inconveniente vehicular (tránsito, clima, manifestaciones, etc) su arribo se retrasará considerablemente, digamos, una media hora. A esta altura del año 2000, la solución es muy simple, ya que nadie necesitará preguntarse sobre la tardanza en esa llegada: el asistente del directivo llevará la mano a su bolsillo de gabán , o en todo caso, a su cintura, tomará un pequeño teléfono, elevará su también pequeña antena y apretará unos botones, generalmente iluminados, situará su oído cerca de un parlante que lleva incorporado este aparato y una vez atendido, iniciará una conversación con otra persona indicando la contingencia del caso que impide su no arribo a tiempo.

Esto es algo totalmente normal en nuestros días. Lo que quizás el hombre que habla por su celular no sabe es que hubieron de transcurrir épocas enteras de la Historia de la Humanidad , que muchos hombres dieron sus valiosas vidas para poder lograr que se establecieran las **comunicaciones** entre las personas que viven en países y continentes distintos y lejanos, que la **transmisión del conocimiento** que las comunicaciones entre los humanos propagó, conllevó en muchísimos casos a un mejoramiento de la calidad de vida, de la educación y la cultura, de la salud, del trabajo y de la técnica, en fin, de todo lo inherente al ser humano, dando como resultado de todo ello una conversación telefónica, o, mirándolo con ojos retrospectivos, los esfuerzos de tantos por el mejoramiento de la transmisión de los conocimientos dieron sus frutos.

De esta manera, cualquier interesado en la historia de las comunicaciones , a los efectos de poder comprender la complejidad de los esfuerzos y tareas desarrollados por los pioneros en la **comunicación y transmisión de los conocimientos humanos**, debería remitirse a tiempos antiguos, pero sumamente ilustrativos de ciertos aspectos quizás hasta desconocidos sobre las técnicas y medios de comunicación. Es por esto que decidí inclinarme sobre el aspecto de la **transmisión del conocimiento** y comenzar a indagar sobre distintos aspectos de las vías, medios y fines de la comunicación. Pronto me dí cuenta que debía complementar diferentes aspectos, ya que ellos mismos estaban entrelazados. Explicaré este anterior concepto. Si se debía ver qué tipo de comunicaciones se establecieron entre el continente americano y Europa, se tendría que recurrir al estudio de los medios de enlace (los barcos), el tipo de hombres que lo tripulaban (marinos libres y/o esclavos), los tipos de carga transportada (minerales, armas, etc.).

Es así que , recabando materiales y demás, y trabajando duro he llegado a la redacción del libro que lleva por título “**Del Drakkar al Titanic y Del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero**” –**Pequeña Reseña Histórica**—. Sin embargo, hube, muchas veces, de reescribir los capítulos: siempre faltaba algo, y yo no estaba conforme... Sin embargo me gustaría hacer alguna clase de comentario sobre los capítulos que componen este intento de trabajo de investigación.

En cuanto al **Capítulo I**, denominado “**UN POCO DE HISTORIA**” me gustaría indicar que el título del mismo se debió, más que a un intento de describir o analizar ciertos acontecimientos de la Humanidad, a un intento de introducción a lo que yo intentaría reflejar a lo largo de las páginas; esto es: hilvanar temas tan complejos en la existencia, desarrollo y devenir de los pueblos y naciones, por ejemplo, la navegación, de manera que tengan un fundamento (en función de los capítulos posteriores...) de la **transmisión de los conocimientos**. No es casualidad, por ejemplo, que muchos autores argentinos versados en la música y literatura gauchesca de la República Argentina, dan un fundamento de dichos temas, a la influencia de los conquistadores españoles venidos de la Madre Patria; Ud. dirá: “Sí, es lógico...”; pero dichos autores y literatos se refieren a que mucha de la música y tradición gauchesca tienen sus fuentes en la música y literatura de una región de España llamada **Andalucía** (Al-Andalus, en árabe). Que como todos sabemos, fue conquistada por los musulmanes... Por ello, Ud. encontrará árabes (aparte de su gran inmigración presente en las tierras argentinas...) que aman el Tango, la música del campo, toman mate, etc. pero **no aquí**, sino en tierras árabes actuales. ¿A qué voy con esto?. A que la transmisión de los **CONOCIMIENTOS** excede y sobrepasa los muy limitados límites humanos, tan cercanos a veces al olvido...

Para terminar con esta pequeña introducción respecto del Capítulo I, diré que no he fantaseado sobre los aspectos constructivos de las naves, como tampoco sobre sus fundamentos funcionales: la historia del **Conocimiento** es continuamente expansiva, y nadie (a menos que se intente voluntariamente...) puede ir en contra del mismo; el mismo Conocimiento es brutalmente demoleedor de las antiguas suposiciones científicas, técnicas y prácticas. Por lo tanto me gustaría que los lectores se hagan una pregunta con la mano en el corazón: ¿Quién de Uds. podría pensar en **1975**, que en el año 2000 estaríamos hablando vía satélite a cualquier país del mundo con sólo discar una característica telefónica?. ¿O mandar un Fax, que por toda definición es nada más que la comunicación escrita enviada por teléfono?. ¿O una computadora personal que no pesa más que un kilogramo?. ¿O las posibilidades de tener una fotografía por Computadora?. ¿O las tomografías computadas?. Y así la lista seguiría, ampliándose . Pero mi interés es el que se vea la transmisión de los conocimientos: es una necesidad ineludible de la Humanidad. Bueno: esto es lo que planteo desde el

primer Capítulo. Quizás el lector deseoso de encontrar planos de naves y esquemas de navegación, en este Capítulo, se lleve una sorpresa: no las hay, ya que mi interés era plantear una base para los posteriores capítulos. Pero no dejo al lector con la miel en la boca sin poder probarla...es más: leyendo el segundo Capítulo, accederá, sino a un montón de detalles técnicos, a un montón de “descubrimientos” que yo he tenido la suerte de poder efectuar ( y que obviamente, comparto...) Estoy seguro que más de una persona se terminará preguntando: **“¿Es esto posible?”**. Bueno, dejo las cuestiones planteadas. El intento de investigar lo que se expresa en el Capítulo II, ya no será responsabilidad mía. Jesucristo nos dijo, a través del Evangelio según San Juan: **“La Verdad os hará libres”**. Y toda verdad nos acerca a la libertad....¿O no es así?. También dijo: **“Pedid y se os dará; golpead y se os abrirá; preguntad y se os responderá...”**.

Yo lo he hecho. Pero las respuestas que he tenido (investigando, consultando, perdiendo y a veces ganando tiempo, dejando de hacer otras cosas....),valen la pena. Por lo menos, humildemente, en mi caso.

Respecto del **Capítulo II**, titulado **“DESDE AMÉRICA HASTA OCEANÍA: UNA CONTÍNUA HISTORIA DE LOS DESCUBRIMIENTOS....Y....DESDE COLÓN, CRISTÓBAL HASTA COOK, JAMES, MARINOS QUE CAMBIARÍAN LA HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN”**, varias serían las preguntas que los que lean estas páginas se podrían efectuar; por ejemplo: ¿Sería posible que los **“antiguos”** estuvieran en posesión de mapas o cartas náuticas que les indicaran rutas de acceso y nuevos continentes por descubrir, de los que ya se tenía conocimiento, pero que por alguna razón, se mantenían cuando menos ocultas, incluso para los expertos en esos temas, de aquellas épocas?. ¿Fue el “descubrimiento” y posterior conquista de América un acontecimiento programado por poderes detrás de los tronos?. Los conquistadores españoles trasladaron (por decirlo de una manera suave...) al puerto de San Lúcar de Barrameda, entre los años de **1503** y **1629**, la friolera de **185000 kilogramos de oro (Au)** (sí, leyó bien: ciento ochenta y cinco mil...) y **16000000 kilogramos de plata (Ag)** (otra vez repito: dieciséis millones de kilogramos....).¿Explicaría esto el posterior auge económico, financiero y algunas caídas de regímenes (caso, Monarquía Francesa, año 1789) de los reinos europeos, como asimismo las inmensas guerras hasta el presente?. Los musulmanes ¿han estado en América, efectivamente, antes de Colón? .¿Porqué el conquistador Hernán Cortés ordenó destruir todas las tablillas, que, como medio de escritura, los pueblos del actual México, utilizaban como una especie de “biblioteca”?.¿Fue por simple fanatismo religioso o para impedir que queden vestigios de otra historia **ANTES** de la llegada de los conquistadores?. El Tratado de Tordesillas fue un acuerdo establecido entre los reinos de Portugal y España a los fines de determinar qué tierras “descubiertas” recientemente le correspondían a cada uno de los reinos;

este acuerdo fue firmado por los **Reyes Católicos (España), Juan II (Portugal) y Alejandro VI Borgia, Papa de origen español.**

Éste último reinó en el trono papal, desde **1492** hasta **1503**.¿Su elección como sucesor de San Pedro a la cátedra pontificia, fue un acontecimiento **programado** de cara a lo que vendría después? .Los piratas, además de su propensión al saqueo ¿tenían como fundamento un componente “revolucionario” de aquellos días, para actuar como actuaban? .¿Es casualidad que todas las marinas de ese entonces se hayan puesto de acuerdo para exterminarlos?.

En fin, las preguntas serían numerosas. Pero están propuestas para pensar un poco, no porque uno sea un gran pensador, sino por el solo hecho de que otras preguntas me han hecho pensar, un ejercicio que quizás muchos estamos poco acostumbrados a realizar, o por lo menos.....hemos perdido la costumbre, que ya es decir mucho.

Respecto a este Capítulo II, hay algo que no se me puede pasar por alto, y es que la temática del mismo (como muchos lo podrán advertir...) está íntimamente ligada con lo que podría ser la “**investigación**”, en este caso, oceánica, cartográfica, social, humana, etc. en especial, de los siglos XV, XVI y XVII. Haciendo un paralelismo con lo anterior, pero situándome en los finales del siglo XX, mi tarea también fue de “investigación”, pero, obviamente, utilizando elementos a mi alcance. Como más de uno podría llegar a advertir, y así lo expreso en una de sus páginas , la ayuda de ese extraordinario vínculo de comunicación que es **Internet** ( abreviación de las palabras inglesas : “International” y “Network”, que en conjunto significarían, en castellano Red Internacional),para las tareas de búsqueda de información, es por demás valiosa. En cierto modo, con Internet pasa lo mismo que con el trigo, origen del pan que comemos: es necesario separar la paja de las espigas, y además, la basura que, lógicamente, el viento arrastra. Pero el resultado es bueno. No hablo de más cuando resalto que sin la ayuda del caudal informativo que Internet brinda, la consecución del Capítulo II hubiera sido imposible: obviamente ,de los demás Capítulos también....

Pasando a las demás partes de este trabajo de investigación, el **Capítulo III** que lleva por nombre “**LA REVOLUCIÓN DEL VAPOR Y SU APLICACIÓN A LOS BARCOS Y NAVÍOS DEL SIGLO XIX**”, fue, de acuerdo a mis perspectivas, uno de los más técnicos, en cuanto se refiera a intentar describir lo acontecido con el desarrollo de las “**máquinas de navegar**”, es decir, los **buques**. Creo no haber escatimado información, aunque quizás me faltó determinar más sobre las estructuras de los barcos, tipos de material, fotos microscópicas de los materiales (hierro y acero) con los que estaban constituidos, planos intraestructurales, maderamen, etc. como así también el aspecto humano relacionado con la aparición, desarrollo, apogeo y decadencia de los buques que allí , en el Capítulo III , se detallan : no tuve el tiempo

necesario como para profundizar todo lo que yo hubiese querido, pero también debo reconocer que, para así poder hacerlo, hubiese tenido que viajar a aquellos lugares (es decir, los países que se mencionan) e investigar en bibliotecas, periódicos y otras fuentes, de tal modo de extraer lo que se necesitaba. Lamentablemente, mis fondos son (y siguen siendo...) muy limitados . Por ello es que, desde ya, pido disculpas a aquellos que quizás hubiesen pretendido encontrar el Capítulo III, más explicado desde el punto de vista técnico y humano.

No creo equivocarme si digo que en los **Capítulos I y II**, se da una muestra de lo que a nivel navegación, navegantes y construcciones navales, significó el tantas veces llamado ( invocado, pero pocas veces realmente entendido), **“factor humano”**: sin él, es imposible toda empresa humana, como también sin él, es imposible todo acierto.....o toda falla.

Pero mi interés, por sobre todas las cosas, fue el de dejar planteadas las bases para un mejor entendimiento, como así también realizar un somero análisis, todo lo anterior sobre la transmisión de los **CONOCIMIENTOS** de los dos tiempos cronológicos (aunque se cumplen en un mismo tiempo) bien diferenciados en cuanto a sus contenidos: el primero de ellos el “tiempo” técnico que llevaría desde el barco vikingo llamado **“drakkar”** hasta mastodontes de principios del siglo, como el **“Titanic”**, y el segundo el correspondiente al “medio ambiente” histórico lleva desde los inicios rudimentarios de la navegación a vela hasta la propulsión de los grandes navíos.

Espero que los posibles lectores de estas líneas hayan observado algunas particularidades, en lo que al tipo de buques elegidos como “muestra” a lo largo del desarrollo de este trabajo, se refiere: sólo me he abocado al estudio, investigación, análisis, comparación y demás, de los tipos de barcos que se pudieran caracterizar como mercantes, de pasajeros, etc. Justo es reconocer que los barcos como el “drakkar”, los grandes navíos venecianos o ingleses de asalto de distintas épocas, no eran precisamente barcos de “paz”, sino más bien, de guerra .

Perfecto, lo reconozco. Mi intención fue la de poder tomar dichos navíos sólo como ejemplos de **desarrollo naviero**, a los efectos explicativos posteriores de otros tipos de naves y comparándolos con los que habrían de venir después. No me gusta la guerra, y por ello he evitado cuidadosamente incluir en este trabajo las descripciones en particular de cañones, artillería, armas a bordo, etc. de aquellos buques, barcos o navíos que fuesen específicamente dedicados a las hostilidades, saqueos, etc. Los barcos que siguen navegando por el mundo y que están destinados a la guerra, son potenciales dadores de muerte, destrucción, desolación y miseria humana, y creo que sobre ellos hay más literatura escrita que sobre los barcos de “paz”. No niego su existencia, pero no me pareció correcto incluir dichos comentarios, ya que no soy un



entendido en la guerra marítima, sino solo un muy simple interesado en la historia de la navegación. Para terminar (redondeando el concepto) creo fervientemente que los barcos deben ser mensajeros de paz. Ya nos lo ha demostrado **Aquél** que, utilizando una **barca** para hablar y predicar a sus iguales, les dijo, a sus más próximos: **“La Paz os dejo, mi Paz os doy”** .No es casualidad que **Cristo** haya utilizado una barca y que haya cruzado tantas veces el Mar de Galilea para expandir y hacer llegar **Su Mensaje** por donde pudiera ser escuchado...El **Nazareno** sabía muy bien lo que hacía cuando detuvo la tormenta con un gesto de sus manos : no es cosa fácil una tormenta en el mar.....**Él sabía**, desde el vamos, el poder de la transmisión de **CONOCIMIENTOS**, mediante las travesías por el agua.....y lo utilizó muy bien .

El **Capítulo IV** tiene por título **“RMS TITANIC: HISTORIA DE LA ANUNCIADA MUERTE DE UN GIGANTE Y EL OCASO DE UNA ÉPOCA”** y está dedicado en su totalidad a las grandes construcciones (civiles y comerciales) navales de los primeros años del siglo XIX, es decir, a los grandes trasatlánticos y en especial, a uno de ellos, el tristemente famoso **“Titanic”**, del cual hay tantas cosas correctas escritas, pero al mismo tiempo, tanto delirio.... Los motivos por los cuales he decidido escribir sobre este barco, maravilla de la Ingeniería de su época, están dentro de mi pertenencia a la Ingeniería Mecánica como así otras motivaciones de carácter personal, que en algún momento intentaré explayar . Sé perfectamente bien que el posible lector de estas líneas intentará encontrar muchos misterios develados, pero quizás no podré satisfacer ese noble deseo :es sólo un simple trabajo de investigación, pero que fue hecho con el corazón, el alma.... y con mis mejores esfuerzos.

#### **Y sin embargo....**

sintiéndome un poco “buscador de perlas” le haré a Ud. algunas simples preguntas, como para hacerlo “sumergirse en el tema” . Sabía Ud., querido lector :

Que el **“Titanic”** era un barco sumamente frágil, desde el punto de vista del material empleado....?

Que el **“Titanic”** tuvo dos barcos gemelos?

Que una enfermera, de nacionalidad **argentina**, sobrevivió al naufragio del **“Titanic”**?

Que esa misma enfermera de nacionalidad argentina, sobrevivió al naufragio de ambos barcos gemelos del **“Titanic”**?

Que el **“Titanic”** guarda en sus entrañas joyas, pinturas (posiblemente...)de Pablo Picasso, botellas de vino de primera calidad y champagne de las mejores cosechas?.

Que en el año 1912 se calculó que el **“Titanic”** albergaba una fortuna de varios millones de francos, de esa época?

Bueno, hasta aquí algunas pistas. Pero para así dejarle clavada una espina, querido lector, yo le acerco este simple cuestionamiento: ¿Ud. nunca se ha preguntado porqué descendieron hasta el lugar del naufragio tantas expediciones, entre las que se pueden nombrar las de países tan diferentes como la **ex Unión Soviética** (con sus mejores equipos submarinos), los **Estados Unidos de América**, **Inglaterra**, **Francia**, y demás, en distintos años? .La pregunta sería :

¿Qué hay allí abajo, o podría haber, que les impulsa a enviar expediciones millonarias—alguien las financia, a un costo elevadísimo—para quizás luego, volver con las manos vacías?

¿Qué hay allí abajo, dentro del **RMS “Titanic”**?

### ¿Qué hay allí abajo?

Respecto de este mismo Capítulo IV, del cuál se podrá observar que es el más extenso de los que forman este libro, se debe indicar que antes de ingresar de lleno en el apasionante temario de todo lo que tenga que ver con el RMS “Titanic”, se realizó (en algunos puntos bien detalladamente) una semblanza de los años anteriores al nacimiento de los grandes trasatlánticos y un panorama de la época correspondiente a los primeros años del siglo XX, en especial en aquellos temas que tuvieron que ver con los descubrimientos de índole **cognoscitiva** (física, química, termodinámica, etc.) como asimismo aquellos de orden específicamente **técnico** (metalurgia, electrónica primitiva, radiotelegrafía, etc.) . En cuanto a su estructura, el Capítulo mencionado se ha dividido, en función de una mejor comprensión del temario incluido, en **partes (siete en total)**, hallándose la última de ellas, a su vez, separada en **cuatro secciones**. En este abanico, se analizarán temas tales como quiénes fueron los realizadores del barco de los sueños, el buque en sí mismo, sus barcos gemelos, las diferentes premoniciones que rodearon la corta existencia del RMS “Titanic”, el último viaje del orgullo de la White Star Line , su choque contra el iceberg y su trágico final, como así también, en la última parte indicada, ítems tales como los botes salvavidas, el real “Jack Dawson”, los icebergs, la exacta posición del “Titanic” al momento de su naufragio, el problema de la cavitación de sus hélices, la falla metalúrgica de su estructura, sus remaches, las perspectivas astronómicas del desastre, qué ocurrió con sus sobrevivientes, etc.

Entrando al desarrollo del **Capítulo V**, denominado **“RECUERDOS ARGENTINOS DEL RMS TITANIC”**, éste nos dará una idea de ciertos aspectos muy poco conocidos para nosotros mismos como habitantes de Argentina, en primer lugar, sobre la presencia de un **argentino**, de nombre **Edgardo Andrew** ,en el pasaje

que abordó el infortunado navío (tomando como base un artículo aparecido en el diario “El Clarín”, Buenos Aires, el día 8 de Febrero del año 1998) , como así también, aspectos de la vida argentina junto a la descripción de hechos acaecidos a nivel mundial en esos iniciales doce años del siglo XX. De idéntica manera, se compiló una serie de entrevistas a personas (vivas en el año 2000 y 2001) “centenarias”, que detallaron sus impresiones tanto particulares, familiares y sociales, respecto del hundimiento del “Titanic” .

En del subsecuente desarrollo capitular, a éste último le seguirá el **Capítulo VI**, que lleva por nombre **“DIFERENTES TEORÍAS CONSPIRATIVAS RESPECTO DEL HUNDIMIENTO DEL RMS TITANIC”**, el que intentará focalizar la atención del lector sobre las ideas, teorías y conclusiones sobre uno y varios posibles casos de ocurrencia “ex – profeso” de la tragedia en aguas del Atlántico en la noche del 14 de Abril de 1912 .

A continuación, ingresaremos a otro escenario, quizás poco investigado, pero sumamente esclarecedor, sobre los variados modos de presentar la tragedia del barco de los sueños. Este escenario se desarrollará en el **Capítulo VII**, denominado **“LAS REPERCUSIONES EN LA PRENSA SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL RMS TITANIC”**, diversificándose las pertinentes observaciones hacia los medios periodísticos y gráficos de los países más afectados por el hundimiento (europeos), como así también en los diarios americanos, adjuntando una serie de relatos gráficos de una excelente revista argentina de aquellos días, más un especial enfoque hacia el tratamiento del desastre, esto es, el que realizó el periódico **“El Día”**, editado en la ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires, Argentina .

La búsqueda de material con el cuál completar un exhaustivo análisis del hundimiento del coloso de la White Star Line no podía dejar pasar por alto uno de los aspectos más apasionantes, complejos y tecnológicos que tienen que ver con el posterior hallazgo, ya en la década de los ´80 del siglo XX, del gigante salido de los astilleros Harland & Wolff y es aquél que tiene que ver con el descubrimiento del buque y las posteriores inmersiones en busca de arrancarle sus secretos . De tal modo y consecuentemente, el **Capítulo VIII** llevará por título **“LAS DIVERSAS EXPEDICIONES SUBMARINAS AL RMS TITANIC”**, realizando en el mismo un paneo por los diferentes intentos de localización hasta su concreto hallazgo, ilustrándose de manera amplia y acabada los aspectos inherentes a este tema.

Como el buque mismo y, obviamente los que a bordo de él se hallaban, constituyó una muestra de una época de la Humanidad, me pareció correcto incluir un somero referente a lo que dejó, como expresión técnica y humana, a las generaciones venide-

/--ras el barco de los sueños. Esto lo podemos ver reflejado en el **Capítulo IX**, el cuál lleva por título “**EL LEGADO DEL RMS TITANIC**” .

Avanzando y siendo así que ya casi se habrá de llegar al final de esta obra, expongo ciertas “tomas de posición” de mi parte sobre algunos aspectos que están relacionados con un antes, un durante y un después de fatídico viaje del “Titanic”. De idéntica manera, nobleza obliga, expondré un par de situaciones personales en las que me ví envuelto , en todas sus fases, durante el tiempo que llevó la consecución de este trabajo de investigación . Lo anteriormente indicado se dejará expresado en un pequeño complemento denominado “ **EPÍLOGO A – DEL DRAKKAR AL TITANIC Y DEL TIEMPO DE LA MADERA AL TIEMPO DEL ACERO-**”

Bueno, no los distraigo más. Desde ya, les agradezco que hayan tenido, aunque sólo sea así, la paciencia para leer este prólogo. Ahora bien, en la lectura consecutiva de los Capítulos que forman este libro (lo cuál conlleva una alta dosis de constancia y paciencia) , se podrá hallar alguna inexactitud, que espero se me sepa disculpar. De todos modos, felicito a los lectores : están en la senda de la recepción de conocimientos, de transmisión de trabajo y esfuerzo, de aprovechamiento de las capacidades intelectuales que todos poseemos. No por lo que está aquí escrito ni por quién lo escribe, sino porqué se convertirá en un óptimo ejercicio de búsqueda de datos, información, y fundamentalmente, de la dilucidación de verdades históricas, muchas de las cuales siguen permaneciendo como una real “palabra de Dios”.

Respecto a mis fuentes de información, con las cuales construí estas líneas, que a continuación tengo el agrado de exponer, ellas fueron muy simples: libros de Historia, apuntes extraídos de diarios, reportajes grabador en mano, consultas a gente idónea en la materia, búsquedas bibliográficas, Internet, etc. Dejo expresado mi agradecimiento, en las páginas posteriores, a todas aquellas personas que me alentaron en la búsqueda de todo lo que concierne a este libro ,como así también a los que me facilitaron gratuitamente y de todo corazón para la feliz consecución de este sueño hecho realidad, los materiales técnicos y bibliográficos, como para poder volcarlos en las páginas siguientes. Pero fundamentalmente agradezco al “**material humano**” que hizo posible todo lo anteriormente expresado, generalmente el más olvidado de todos los materiales: doy fé que nuestra Patria cuenta con sobradas muestras de este capital humano, por más que se nos quiera hacer creer que no es así. Ellos, refiriéndome a los que no me dejaron desfallecer, ni rendirme ante la magnitud de esta empresa, que más que granitos aportaron médanos de arena para el feliz término de este trabajo, cada uno con su poco o mucho, son los verdaderos “autores” de este libro : yo , yo so lo soy un pobre transcriptor de muchos testimonios, aunque fuerza es reconocerlo, soy el que “tiré” la primera piedra, pero no para “lapidar” a la

12

**Historia**, sino para que el objetivo de este libro sea el explicar la transmisión de los **CONOCIMIENTOS**. Desde ya, a todos, mis más sinceros agradecimientos y .....

**;;;GRACIAS,POR CONFIAR EN MÍ;;;.**

**Sergio Kuczynski**  
**Ingeniero Mecánico U.N.L.P.**  
**M.P.:49394**  
**La Plata**  
**Capital de la Provincia de Buenos Aires**  
**República Argentina**

## **UNA HUMILDE DEDICATORIA.-**

**A mi padre, que supo cruzar el Océano Atlántico, en sus jóvenes... “ocho años”, hacia una nueva tierra, desde su Bielorrusia natal...a la cuál aún recuerda. Él también, en su viaje por el mar, vió correr a los amigos delfines por delante del barco que lo traía hacia la Argentina.....y como niño que era ,se subía a las barandas del barco para sentir el viento y el mar.....**

**A mi madre, cuyos padres, en distintos años, acometieron la titánica aventura de dejar todo lo tan amado detrás, en la búsqueda de un nuevo cielo, con la esperanza de paz, trabajo y fé, desde la Ucrania subcarpática hasta la Argentina, para así poder iniciar una nueva vida .  
Ambos están enterrados en la misma tumba, en el Cementerio de la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires, Rca. Argentina.**

**Y a todos aquellos que perdieron sus vidas en los mares del mundo, y en especial, en el gran Océano Atlántico, infinito misterio y punto de unión entre dos mundos, debido a la acción de la Naturaleza y por obra de la impericia humana, tantas veces emparentada con la soberbia y la vanidad.**

**Descansen en Paz.....**

**Y....**

**¡Brille para ellos; ..la Luz que no tiene Fin.**

**La Plata , 31 de Mayo de 2000.-**

## **CAPÍTULO I**

### **“ UN POCO DE HISTORIA ”**

A lo largo de la Historia de la Humanidad, el conocimiento desarrollado por los seres humanos no es un acontecimiento solitario, individual y que haya aparecido como una estrella fugaz en el firmamento para luego, en un sutil resplandor, desvanecerse al mismo tiempo que sucumbe debido a que el roce con la atmósfera (en su entrada a ésta) desintegra sus partículas, haciéndolas, en general, inofensivas para la vida en el planeta.

Cualquiera sea la raza, los individuos que la componen, los diferentes acontecimientos que hayan debido sucederse en sus medios ambientes (ya sea debido a la acción propia de tales individuos o por causas externas que escapaban al control de los mismos) y las correspondientes experiencias y enseñanzas que hubieran aprendido a lo largo de su devenir en el transcurso de los tiempos, se ha tratado siempre de preservar todo conocimiento que permitiese a los mencionados seres humanos, sobrevivir, en primer lugar y, posteriormente, mejorar su calidad de vida.

Antes de “seguir hablando de la feria sin saber lo que en ella se vende...”, creo que una buena definición de **conocer** sería aquella que dice: “Del Latín **cognoscere** : Averiguar, tener noción, por el ejercicio de las facultades, de la naturaleza, cualidades y relaciones de las cosas. Entender, advertir, saber .”En todo caso, para cualquier generación, de cualquier época y lugar, el conocimiento ha sido la adquisición, por libre o forzada voluntad, de aquellos pasos a seguir por un por un individuo, grupo de los mismos, comunidad, tribu, pueblo, nación, etc., a los efectos de preservar su integridad física, sus medios de alimentación y de cómo proveerla, de cómo resguardarla para que se conserve en buen estado, de cómo vestirse y así evitar el calor o el frío, en fin, de disponer los medios para, como se ha mencionado anteriormente, en primer lugar, sobrevivir y en segundo término, de mejorar su calidad de vida, esto es, la relación de un individuo o grupo, con los factores propios y externos, de tal modo de disminuír al mínimo, la dependencia o el azar con respecto a dichos factores.

Si se quisiera una definición un poco más prosaica (en el sentido de vulgar) se podría decir que el conocimiento es el “ajuste”



de aquellas variables libradas al azar o al no manejo por parte de los individuos que dependen de dichas variables, para su supervivencia y/o mejoramiento. Sin embargo, el mejoramiento o superación de los individuos se dá a partir de la búsqueda, diferenciación, comparación y finalmente, adquisición de lo que se ha dado en llamar, en un lugar común, la serie de conocimientos que les den las herramientas de orden teórico-práctico para encarar variadas empresas de las que los libros de Historia nos indican, los seres humanos han acometido a lo largo de los siglos.

Baste nombrar algunos ejemplos, ya muy conocidos, sobre variados casos del conocimiento y su injerencia en cuanto a los seres humanos y de cómo ellos se han “manejado” con la información así disponible. Uno ya clásico es el referido al Arca de la Alianza, elemento sagrado para el pueblo que vivía y habitaba en la región que hoy ocupa el Estado de Israel, cuya religión les indicaba - me refiero a la religión conocida normalmente como la fé judía- que las Tablas de la Ley estaban depositadas en la mencionada Arca, y que las mencionadas Tablas eran el legado que, debido a Su intervención, Dios entrega por intermedio de Moisés, al pueblo elegido, para su conocimiento y cumplimiento.

Algunos exégetas modernos (tomando a la palabra **exégesis** como la explicación o interpretación filológica, histórica, doctrinal, de un texto, creen ver que las Tablas de la Ley que se encuentran en el Arca de la Alianza ),de la cual sus posteriores destinos hasta el actual, están en una especie de nebulosa son, no sólo los mandamientos en forma doctrinal sino también algo sumamente importante: la suma de los conocimientos que Dios ha querido conceder a los seres humanos para, posteriormente, evolucionar hacia un estado mejorado de desarrollo, tanto en la parte espiritual como en ciertos aspectos de la parte material. Estos escritores y pensadores han indicado también que muchas de las guerras posteriores, realizadas en base a los más acertados o inverosímiles fundamentos (aunque jamás ninguno de los mejores y /o más preparados argumentos puede o podría jamás explicar o lo que es peor, justificar una guerra, con su correspondiente secuela destrucción, salvajismo, miseria y muertes humanas) tuvieron sus causas inmediatas en el intento de apropiación de esos (u otros) conocimientos.

Esto explicaría las conquistas posteriores de Israel por parte de los reyes de las regiones del Eúfrates, la expansión del Islam, las Cruzadas, etc. como así también el surgimiento de la civilización mozárabe en la Península Ibérica, el altísimo grado de avance cultural en sus grados científicos (medicina, literatura, geografía, química, etc.) por parte del Islam, el surgimiento de las nuevas ciencias y técnicas que se usaron a lo largo de la Edad Media en la Europa Occidental y de cuya resultante serían las catedrales góticas, realizadas en base a conocimientos todavía no exactamente determinados pero que parecieran tener todos una misma fuente (elección del lugar, alturas, resistencias de materiales), ciencias y técnicas que habrían sido **“adquiridas”** mediante la ocupación de Palestina en los tiempos de las Cruzadas, por parte de una elite de iniciados que habrían manejado tales conocimientos a los efectos de lograr un **“despegue”** de los pueblos bajo su mando y de una introducción a conocimientos ancestrales contenidos, justamente, en las Tablas de la Ley .

No es por casualidad, que el pueblo de Israel lo consideraba (supongo que así debe seguir siendo) como un elemento de valor incalculable y que debía ser preservado a toda costa de las injerencias ajenas, como así también, de los que no lo supieran manejar.

Otro de los ejemplos que se han transmitido, por decirlo de alguna forma, de manera corriente de padres a hijos y de madres a hijas, especialmente aquellos que transcurrían su vida en lugares alejados de las grandes aglomeraciones o por lo menos, campestres, en cualquier época y lugar, es la ahora llamada **“ciencia de la herboristería”**, mediante la cual el adecuado uso de las hierbas y de la combinación de ellas, propendía a la curación de enfermedades comunes de los seres humanos.

Pero el conocimiento de la utilización de las hierbas para ese tratamiento, no implicaba sólo la elección, recolección, secado, tamizado, etc., toda la gama de operaciones a los efectos de poder contar con las mismas, sino también, **más que también**, la prescripción, efecto y contraindicación de las hierbas, para lo cual los estudios modernos de la Química han determinado la presencia en las mismas de factores y sustancias diversas ( químicas ) que producen un efecto **DESEADO** en el

organismo. Al ser deseado (tal efecto de curación y bienestar) es, por ende, **CONOCIDO**. Respecto de la civilización occidental, podemos advertir en tiempos muy pretéritos, muy anteriores a los que vivimos, dos tipos de **conocimiento** ( a lo cual le asignaremos de ahora en adelante el carácter de “**entender, saber**”): uno, el de la mayoría del pueblo raso (campesinos, artesanos, juglares, etc.) y el otro, el de los que tenían más acceso a los archivos, libros, y demás, esto es, reyes y sus cortes, hombres instruídos en alguna ciencia en particular y fundamentalmente, clérigos, monjes, sacerdotes de la Iglesia Católica, en esos tiempos.

No es mi intención comentar en estas líneas la razón o la sinrazón de que una gran parte (sino la mayoría...) de los conocimientos sobre distintas disciplinas (física, química, retórica, matemáticas, lingüística, etc.) estuviesen al alcance y al discrecional manejo de una parte de la población de cualquier feudo o condado en la Europa Occidental, sino de la más pequeña, la más apta para la comprensión de las distintas ciencias ya desarrolladas o en todo caso, de las que se estaban desarrollando. Por favor, que no se piense que soy un ardiente defensor de la posterior Monarquía Ilustrada....

Quando me refiero a tiempos pasados, quiero indicar como punto de partida (...a propósito : ¿Cómo dar un punto de partida al transcurrir del tiempo o a la historia de los seres humanos con exacta precisión ? :creo que es imposible), una fecha aproximada, que más que una fecha es una **era** de la Historia Occidental, bien definida o si se quiere de ubicación en el tiempo, el siglo VI, nacimiento de la Orden fundada por San Benito de Nursia, donde se plantan las bases primigenias de lo que luego se conocería como la **organización monacal**, copiada por muchas más en sus bases doctrinarias, filosóficas y funcionales.

No deseo hacer un panegírico de lo que fue la organización monacal de aquellos tiempos, ya que la Orden de San Benito, quizás hasta rígida para las mentalidades modernas es extremadamente útil para las de su época, visto el caso de organizar las vidas monásticas, pero al mismo tiempo, y en mi consideración, totalmente **necesaria**, a fin de poder proceder a clasificar, descartar, resguardar, organizar y enseñar (esto último, en la medida de las condiciones **APROPIADAS** , es decir, **cómo**,

**cuando, dónde** ,y a **quiénes**, fundamentalmente: **A QUIÉNES...**) todo el material que los monasterios iban resguardando de los tiempos oscuros que la Cristiandad vivía por aquél entonces: desde Misales hasta los Clásicos griegos, desde las interpretaciones de los distintos autores heréticos hasta las copias iluminadas de las Sagradas Escrituras, etc.

Se puede inferir y para ello se puede investigar un poco, que los monasterios fueron en buena parte, como así también posteriormente en el transcurso de los tiempos, las abadías, de las que se pueden citar por ejemplo, las de **Citeaux** y **Cluny** (Francia), el depósito y reservorio de buena parte de la cultura y los conocimientos humanos que se produjeron antes de que dichos establecimientos comenzaran a “funcionar” y, desde entonces, todo lo que signifique cultura y preservación de conocimientos está asociado a monasterios y abadías.

Un ejemplo muy claro de lo que significaban los lugares ya mencionados y su influencia sobre los seres humanos, está dado en la persona de **San Bernardo de Clairvaux**, el cual amaba entrañablemente la meditación y la lectura, y cuya sensibilidad le hizo decir : **“Hay más sabiduría en un bosque que en todas las bibliotecas del mundo”**; evidentemente, el autor de la invocación de **“Nuestra Señora”** sabía muy bien lo que quería decir.....

Sin embargo el conocimiento es a las personas que lo poseen, como el chisme a las vecinas del barrio: no se lo puede llevar por mucho tiempo sin pasárselo a alguien o por lo menos, hacérselo partícipe de lo que se conoce. Es por ello que, a lo largo de la historia se comienzan a utilizar los espacios terrestres y marítimos como **vías de comunicación**: la palabra lo dice todo, ya que no se trata de sólo comunicación en el sentido de acercamiento entre dos o más pueblos o naciones, sino, justamente, de **“comunicar”** lo que se sabe, se ha aprendido o se conoce.

Es necesario hacer referencia a que los ríos de Europa fueron utilizados para las comunicaciones entre los distintos pueblos, pero me interesaría más focalizar el aspecto sobre el mar, que como se dice es “origen de la vida”.

Los mares de Europa fueron utilizados desde siempre por los pueblos que vivían a sus orillas, e incluso, otros que conseguían transportar sus productos a través de la tierra hasta salir a los

mencionados espacios abiertos, para así poder comerciar con otras gentes. Tanto el Mar Mediterráneo como el Atlántico (sin por ello desconocer el Báltico y el del Norte) son los grandes receptores de navíos y navegantes con los consiguientes puertos, astilleros, tripulaciones, etc.

Avanzando un poco en el detalle de la Historia del continente europeo, nos encontramos con una paradoja interesante: mientras que vándalos, burgundios, godos, visigodos, etc. caen sobre el Imperio Romano, lo destrozan y saquean, una clase muy especial de pueblo permanece al margen de la posterior mezcla de razas y de la asimilación que sucede a la violencia, y éste es el de los **vikings** o vikingos. Mientras que los pueblos mencionados eran bien terrestres, los **vikingos** vivían de, por y para el mar. Al ser un pueblo típicamente pirata, sus expediciones de saqueo los llevaban por todas las costas de Europa, dejando desolación y muerte a su paso. Un simple detalle los pinta de cuerpo entero: la palabra “viking”, en el antiguo escandinavo, significa: **“el que frecuenta un fiordo”**.

Durante los siglos IX y X, las costas de las actuales Francia, España, las Islas Baleares, de Italia, Portugal y de los pueblos que vivían a orillas del Mar del Norte, fueron testigos de las correrías de estos piratas. Pero es menester ser bien justos y si bien buscaban su beneficio, se puede decir que los vikingos fueron los grandes “descubridores” de tierras allende las suyas, como ser Groenlandia, Islandia; asimismo, llegaron al Canadá, alcanzando entre los años de 980 al 1000 la Península de Labrador; esto quiere decir, que también los tenemos descubriendo la posteriormente llamada América. Serían muy investigadores de los territorios más allá de sus dominios, pero sus correrías eran mortíferas y no les hacía mucha gracia a las gentes que las sufrían.

Me interesaría indicar que en las páginas posteriores de este Capítulo, se pueden observar fotografías sobre distintos aspectos de lo que se refiere anteriormente, que espero sean lo suficientemente ilustrativas.

Pero si los seres humanos son importantes en sí mismos, también lo son las cosas que ellos hacen, y en este caso sería la embarca --

/--ción vikinga por excelencia: el “**skeid**”. Ante todo hay que indicar que los mares del Norte no son, precisamente ,de los más tranquilos. Y las más de las veces, problemáticos, con lo que las embarcaciones debían ser robustas, y al mismo tiempo, ligeras, ya que los vikingos eran sumamente prácticos: una vez desembarcados en la playa, si la población que tenían que saquear estaba tierra adentro, la solución era simple y lógica: cargaban el “skeid”, dándolo vuelta, y se dirigían a su objetivo.

El “skeid” tenía por dimensiones unos 22 o 23 mts. de eslora, unos 5 mts. de ancho y unos 1,5 de calado. Se utilizaba especialmente en verano, ya que su poco peso, unido a su poco calado, no hacían aconsejable su uso en un mar agitado. En los meses del crudo invierno del Norte, se alojaba en una dársena y se recubría con grasa, llenándolo con agua hasta, aproximadamente, la mitad. Delante a proa, se hallaba un puente móvil con una cobertura de tela embadurnada con grasa de foca, que guarecía a los hombres de las salpicaduras del mar, de la lluvia y de la nieve y eventualmente de las flechas, dardos u objetos hirientes provenientes de los barcos enemigos.

Como mástil se usaba un tronco de pino trabajado, sobre el cual se elevaba una vela de muy notables dimensiones, de forma cuadrada, por encima de la cual se colocaban dibujos de variados colores. Los hombres que componían la aguerrida tripulación elegían a su propio jefe por un sistema de votación, ya que tenían un dicho : “**Cada uno de nosotros es su propio Rey...**”(aunque parezca mentira en aquellos feudales tiempos...).De todos modos, al ser elegido el jefe, le juraban obediencia al nuevo caudillo y le seguían disciplinadamente. Pero si el jefe demostraba ser incapaz, no apto para la consecución de la empresa, era depuesto, abandonado por sus compañeros y suplantado por un nuevo comandante. No me extrañaría nada que en el extremo de la practicidad que los caracterizaba, los vikingos eliminaran directamente a través de la espada a este tipo de jefes que les podrían traer problemas en el futuro y sobre las embarcaciones.

Un momento dramático de las jornadas vikingas lo constituía la muerte de un jefe ,más todavía si era estimado por su tripulación y valiente en el combate: sobre la misma nave se levantaba una cabaña capaz de contener el cuerpo exánime y sepultado en la playa, junto con el navío.

Aunque no corresponden a barcos que hayan sido hundidos debido a la muerte de sus jefes, entre el **otoño boreal de 1996** y la **primavera boreal de 1997** se extrajeron varias embarcaciones del fondo del fiordo Roskilde, Dinamarca. El mencionado fiordo Roskilde es un valle glaciar invadido por el mar, cercano al lugar donde, actualmente, se encuentra un museo danés de barcos antiguos, al Oeste de la ciudad de Copenhague. Cabe acotar que, con anterioridad, también se descubrieron otros barcos vikingos, esto es, a principios de la década de los años '60. En el año 1962 se encontraron cinco barcos vikingos del siglo XI, dos de guerra, junto a dos de carga y uno de pesca. Estos exponentes de la navegación de esas épocas, fueron ensamblados de nuevo y desde entonces se encuentran en el museo mencionado anteriormente.

Lo más interesante de todo fue el barco de guerra del siglo XI; se trata de un barco de guerra esbelto y alargado, de 20 mts de eslora, con un poderoso mástil, de amplio francobordo y a despecho de los navíos vikingos tradicionales, éste presentaba un calado más profundo; esto último se debería más bien a que la zona del fiordo Roskilde, era, posiblemente mucho más profunda en esas épocas, lo que permitiría llegar a los barcos hasta un muelle, sin tener que transportar las mercaderías o los botines desde los barcos grandes anclados afuera del fiordo. La distancia entre las cuadernas del barco de guerra delata que la nave era impulsada por 36 remeros y que la embarcación tenía espacio para 50 de tripulación, en total; además, la madera con la que fue construída era madera de roble, obtenible en esta región.

Finalmente, el skeid y el otro gran navío, el **“drakkar”** eran buenos ejemplos de barcos livianos, rápidos, aptos para enfrentar los desafíos del mar y asimismo, temibles armas de ataque. Evidentemente, su coeficiente de resistencia al avance en agua era bajo y además, su forma ahusada le permitía una buena rotura del frente de agua, como también un ágil desplazamiento, en todo tipo de cauces.

## EDAD MEDIA.EL SIGLO XV.-

No pretendo cansar al lector de estas líneas, sino sólo dar una mirada sobre distintos aspectos de la gran historia de los barcos y navíos a lo largo de las etapas de la humanidad, y en especial de aquellos que se encuentran en el período comprendido entre el año 1000 y los primeros años del siglo XIX. Por ello desde ya pido disculpas por los errores que se pudieran cometer y los vacíos que se pudieran hallar, ya que son muchos años, muchos tipos de barcos, y además, como se irán dando cuenta Uds. a medida que la narración progrese, mi foco estará en otro lugar. Pero sigamos con lo que teníamos ....

Siguiendo en el tiempo, encontramos un período de intensas guerras, pero a la vez de fructíferos encuentros y relaciones entre los distintos pueblos que habitaban la Europa de los siglos XI al XV, inclusive. Uno de los acontecimientos que dio lugar al uso masivo de la embarcación de la que se hizo mención anteriormente, el “drakkar”, fue la invasión y posterior conquista por parte de los normandos del reino situado algo más al norte de donde ellos habitaban, esto es Anglia (Inglaterra). Los normandos eran un pueblo establecido en la zona noroeste de la actual Francia, o mejor dicho, en la Normandía o si se quiere, en el país normando; este pueblo era descendiente directo de **;; Oh :Sorpresa...;;** los vikingos que asolaban los mares.

Este pueblo, comandado por el rey Guillermo el Conquistador, arma apresuradamente sus escuadras, se rodea de un decidido grupo de hombres y cruza el Canal de la Mancha, enfrentándose con el rey de los sajones de aquellos días, el rey Harald, al cual vence en la batalla de Hastings. Una vez hecho esto, Inglaterra cae rápidamente bajo el influjo de los vencedores, y es así, conquistada. Sobre este hecho histórico nos queda una muestra inigualable de la tejeduría, que muestra la hazaña “vikinga” y que lo constituye el tapiz Bayoux, famoso por mostrar todos los aspectos (hasta el más pequeño) de la preparación y consecución de la conquista. Avanzando en el tiempo, vamos a encontrar un hecho quizás poco conocido, pero que realmente sucedió y es el bloqueo continental al que fuera sometida Inglaterra en el siglo XIII, por parte de la flota francesa



y ordenado por el rey Felipe IV el Hermoso, monarca de Francia. Este bloqueo fue en respuesta a un fracasado intento de invasión por parte de los franceses en el Año de Gracia del Señor de 1294, y sus objetivos eran doblegar la voluntad de los ingleses por medio del hambre y la falta de insumos necesarios para la sobrevivencia.

El nieto de Felipe IV, en este caso Felipe V, recurrió a la experiencia del rey Guillermo el Conquistador, para intentar una nueva conquista de las Islas Británicas, lo cual hubiera pasado a la historia con el pomposo título de “Jornada de los Normandos”. Ahora bien, la enconada rivalidad entre los dos nietos de Felipe el Hermoso, que daría posteriormente, lugar a la Guerra de los Cien Años, comenzó con dos tremendas batallas navales: la primera, que tuvo lugar frente a la costa de Flandes, cuando los ingleses, avisados de la presencia de la flota que Felipe había preparado para la nueva invasión, la atacaron y destruyeron totalmente, en la jornada del 24 de Mayo de 1340, hecho que aventó el tan temido fantasma de la invasión. La segunda batalla tuvo lugar el día 15 de Agosto de 1416 y fue, asimismo, una gran derrota para el rey francés Carlos VII. Como se ve, los ingleses y los franceses no se llevaron siempre bien a lo largo de la Historia, sino que prácticamente no había siglo en que no tuvieran alguna guerra que los enfrentara. Se necesitaría el paso de mucha agua bajo los puentes y la aparición de enemigos comunes, para las posteriores alianzas. Además, los ingleses ,eran temibles marinos....

Lo interesante es resaltar en el tema que nos ocupa es que, además de ser muy importantes a los fines hegemónicos de ambos países, estas batallas fueron las últimas libradas con los medios empleados por otros pueblos (caldeos, griegos, egipcios y romanos, entre otros).¿ A qué me refiero? Muy simple: más tarde surgió una novedad: el **CAÑON** .Y a partir de este hecho, ya nada sería igual, ya que esto revolucionó la guerra y la estrategia naval, los principios de la arquitectura naval y otros planos importantes a nivel marítimo.

Es justo destacar, asimismo, que las Cruzadas tuvieron un impacto significativo en lo que a transporte y comunicaciones marítimas se refieran. Espero que lo que diga a continuación sea bien entendido; tengo amigos que proceden de las distintas colectividades que se afincaron en la

Argentina, entre ellos la árabe, y no me interesa ofender a nadie, ni en general ni en particular. Pero a la luz de los acontecimientos que se produjeron desde la época de las Cruzadas ,durante los siglos posteriores (el Imperio Otomano, la caída de Bizancio, Lepanto, etc.) hasta los recientes del siglo XX (el resurgimiento de los fundamentalismos árabes, el Irán de Khomeini, junto a Saddam Hussein y los talibanes de Afganistán, etc.) Europa o si se quiere la Europa que llevaba el estandarte de la fe católica, estuvo en guerra con esta parte del planeta, ya sea en forma armada o cuando menos, en forma política, económica, cultural, etc.

Pero en el tiempo de las Cruzadas, las motivaciones eran muy distintas, ya que existían las de orden espiritual (por lo menos en la superficie...), recordando que el grito de guerra de los ejércitos cruzados era: **“Dios lo quiere”**; como asimismo, lo eran de orden político y económico.

Hay que recordar que el establecimiento del Reino de Jerusalem dió lugar a partir del año 1100, a un intenso y profundo intercambio comercial entre los reinos que tenían su asentamiento sobre el mar Mediterráneo (y por ende, los otros países de Europa, ya sea por ósmosis o por novedad) y los países del Medio Oriente, dejando en muchos casos de lado o aplicando treguas, la existencias de conflictos armados.

De lo anterior, e históricamente comprobado, amplias flotas cruzaron el Mediterráneo en ambos sentidos ya sea para el transporte de tropas cruzadas o para el acarreo de mercaderías .Además, las batallas navales eran, sino frecuentes, por lo menos una consecuencia directa de la gran cantidad de navíos existentes a lo largo de tanto tiempo en ese transitado mar.

Para continuar con esta pequeña reseña histórica, se ha de notar que los últimos siglos de la Edad Media registran también otras expediciones a las costas africanas del Atlántico por parte de navegantes genoveses, catalanes, franceses, etc. con un redescubrimiento de las Islas Canarias, que aunque no tuvieron como consecuencia el establecimiento de poblaciones o la instauración de vías de comunicación permanentes, dieron el paso para que otros navegantes fueran detrás de estos precursores, aunque no se contara todavía con un desarrollo de las técnicas necesarias para encarar nuevamente estas travesías.

Todo esto experimentará un cambio a lo largo del **siglo XV** mediante la activa participación del reino de Lusitania, es decir, **Portugal**, que comienza con un sistemático y coherente esfuerzo de exploración del litoral africano sobre el Atlántico; como consecuencia de lo anterior, se descubre la ruta marítima a través del Cabo (África del Sur) con los consiguientes contactos con los países del Asia, lo que conlleva colonización, comercio y demás, ya que la ruta terrestre hasta ese entonces usada en ese tiempo, estaba inhibida por la presencia activa del Imperio Otomano, lo cual evidentemente impedía todo tráfico. Esto trae aparejado también una pequeña revolución de orden técnico y geopolítico que consiste en la fundación de la **Escuela de Sagres**, por obra y decisión del tiempo, rey **Enrique el Navegante** (Portugal) que será, con el transcurrir del tiempo, un faro en lo que respecta a los aspectos científicos y técnicos de la actividad náutica en aquellos primeros intentos por conquistar, de una manera más amplia, el mar y sus rutas.

Como una cronología de hechos interesantes (pero muy limitada a los rasgos indicativos) relacionados con el aspecto marítimo, se pueden destacar los siguientes:

**1441-Tristán Nuño llega a Cabo Blanco.-**

**1445-Dinis Díaz llega a Cabo Verde.-**

**1460-Pedro de Cintra alcanza la costa de la actual Sierra Leona.-**

**1485-Diego Cao alcanza la longitud 22° 10' S.-**

**1488-Bartolomé Dias bordea el Cabo de Buena Esperanza.-**

**1498-Vasco Da Gama llega a la India.-**

No quisiera extenderme más. Pero para indicar otra información se puede comentar que (dejando de lado a Europa y sus países) entre los años **1405** y **1433**, un grupo de almirantes chinos, denominados “**Ming**” realizan expediciones entre la **China** y la **Península Arábiga**. Quiere esto decir a mi opinión, que había un gran interés en todo lo concerniente a navegación por los mares, lo mismo que el descubrimiento de nuevos territorios y nuevas vías de comunicación, que, aunque estaban inocultablemente

dirigidas por un afán de comercio , ganancia, colonización y demás , implicaba ( al hacer contacto de forma inicial entre tripulaciones y destinos, y luego entre pueblos) un intercambio de **conocimientos** y tradiciones, como fue mi intención mencionar al comienzo de este Capítulo.

Podremos al final de estas primeras líneas observar algunas fotografías de los distintos tipos de embarcaciones que fueran utilizadas en el transcurso de los años comprendidos entre la Baja Edad Media y el siglo XV.

### **PRINCIPALES TIPOS DE BARCOS.CONDICIONES DE VIDA DE LOS MARINEROS.-**

Para, ahora sí, terminar con este capítulo introductorio, quisiera referirme a los tipos de barcos sobre los cuales se desarrollaba la navegación de aquellos tiempos tan distantes ; hay una pregunta que nos podríamos hacer: **¿Por qué no emplearon el hierro para la construcción de los navíos en su totalidad?** Digo **totalidad** ya que usaban, por ejemplo, espolones de hierro. Supongo que debería ser por el hecho de creer que, ya que la madera flotaba, éste era el único elemento apto para poder navegar. El hecho de que la estructura que contuviera aire en su interior flotase también, quizás no fue observado hasta ese momento....

Retomando el hilo, se puede indicar que el tipo de nave más común era la **galera** y que de ella se derivaron más tarde las conocidas con el nombre de **fusta, galeota, bergantín, saeta**, y la más pequeña, la **fragata**.

Cabe acotar que todas ellas estaban provistas de remos y disponían de uno o más mástiles para las velas. Obvio, si el viento no ayudaba, los brazos sí....

La **galera** tenía un largo de, aproximadamente, 40 a 50 mts., y unos 6 a 7 de ancho. Desde el siglo IX se la conoce y aparentemente, su nombre deriva de la palabra latina **galeos** con un significado cercano a “pez espada”, definiendo así su forma alargada, bien baja sobre el agua, su agilidad y peligrosidad. En cuanto a la **fusta** se puede decir que era más veloz y más pequeña que la anterior , que su longitud no alcanzaba los 30

mts. y su anchura era de 5 mts., aprox.; pero poseía mayor cantidad de remos: 18 o 22 bancos de cada lado, contra los 14 o 20 de la galera. La nave más pequeña de todas era la **fragata** que muchas veces no llevaba palos y que disponía de 6 a 12 bancos por lado.

El coloso del mar tenía por nombre **galeaza** , usada mayoritariamente por los venecianos: su longitud era de 70 mts., ancho de 16 mts., contaba con tres mástiles y con 32 bancos bajo cubierta, para así dejar libre el puente superior a fin de posibilitar las maniobras de la vela. Además de poseer una impresionante cantidad de artillería, su tripulación era más numerosa, del orden de los 300 hombres, de los cuales unos 200 manejaban los remos. Se podían encontrar un cuerpo de oficiales, entre comandante, oficiales y el capellán. Luego venían los suboficiales, mandados por un maestro, timoneros, cuatro o cinco pilotos, etc., que eran marineros escogidos, “proeles” que manejaban las velas, el calafate, el guardián de remos y el despensero ,que también trabajaba de cocinero. Luego venían los soldados, al mando de un capitán, dos alféreces, sargentos y cabos.

En particular, refiriéndonos a los remos, no todos los remeros como se podría suponer, eran condenados que purgaban sus condenas, por delitos ficticios o reales. En el transcurso de los siglos XIV y XV, había muchos hombres libres que se “enganchaban” por necesidad. Sin embargo, su “**status**” no difería en mucho de la de los condenados y la diferencia consistía en que podían llevar bigote y cabellos, algo totalmente prohibido a los condenados, a los cuales se les afeitaba. Cuando no estaban en los remos, los hombres libres podían pasear y hablar, tomar una taza de algo caliente, etc. pero a la noche también eran encadenados.

Hay que decir que la situación de higiene de la nave era estremecedora, por ser leve: al ser un código no escrito, pero no por ello dejado de cumplir, que el hombre de mar no se bañaba nunca, y además todo tripulante se vestía sólo con lo puesto, fácil es imaginar las condiciones de limpieza de aquella gente. En cambio, los galeotes, rasurados en todas sus partes y obligados a remar **SIEMPRE** --- son comunes los casos de hombres que mueren de agotamiento sobre sus remos--- , eran obligados a mantenerse “**limpios**”, caso contrario, los castigos que debían soportar eran durísimos : cada mañana estaban

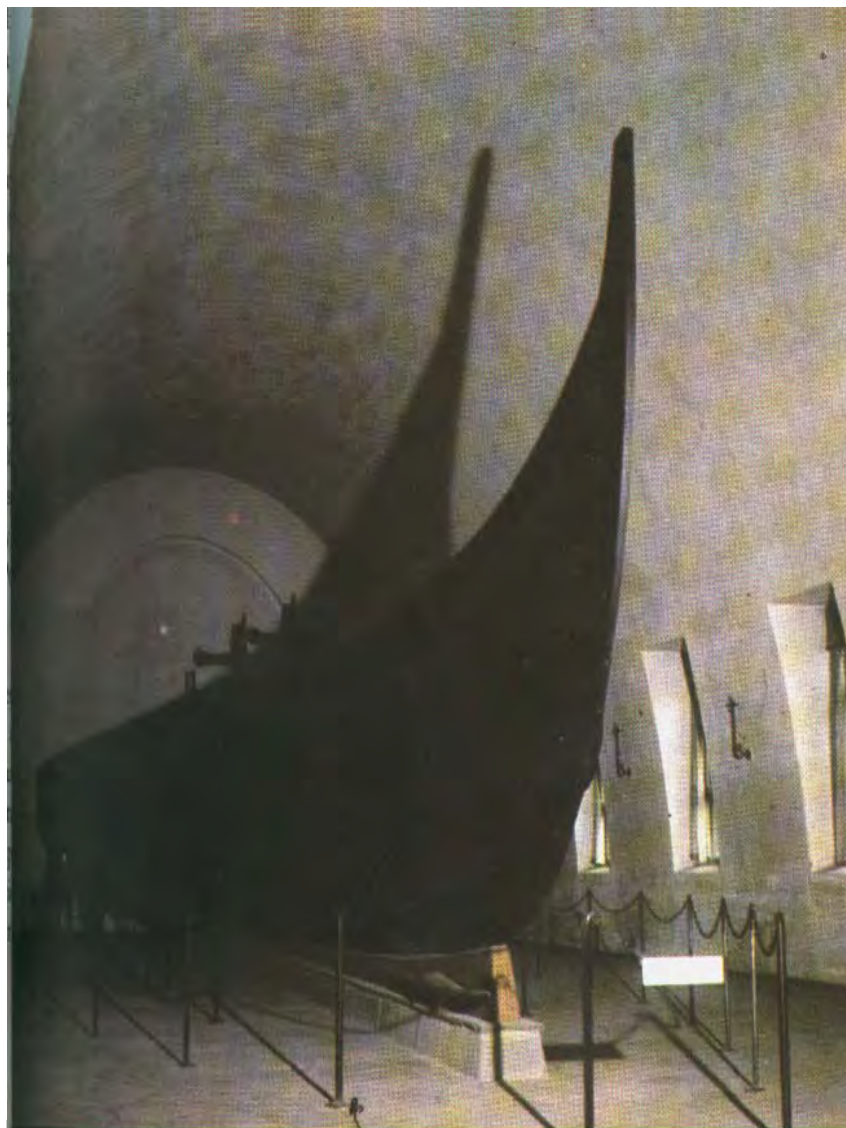
obligados a despiojarse y limpiar sus harapos. Al no poder moverse, era fácil adivinar que sus necesidades eran evacuadas allí mismo. De vez en cuando un guardia se apiadaba de ellos y como una medida sumamente higiénica, les arrojaba un balde de agua a sus pies. Con lo que las enfermedades que pululaban por esos “medios ambientes” no eran simples resfríos, sino que mataban a veces más remeros propios que lo que el enemigo presente o futuro hubiese llegado a hacer.

A lo anterior hay que agregar que una vez en combate naval, si el barco era herido de gravedad, y se hundía, nadie se acordaba de los remeros, ya que estos eran , en el peor sentido de la palabra, **“material descartable”**, y corrían el mismo destino que la nave: iban a engrosar la fauna marina.....

Así, los navíos parecían, al decir de Cristo, **“sepulcros blanqueados por fuera y podridos por dentro”**, ya que desde la lejanía los barcos se presentaban pulidos, soberbios, con banderas multicolores, con espejos y estatuas de todo tipo, mientras que por dentro y por debajo, la condición humana se expresaba de la manera más abyecta, con sus negras facetas de miseria, promiscuidad, abandono y ..... **muerte**.

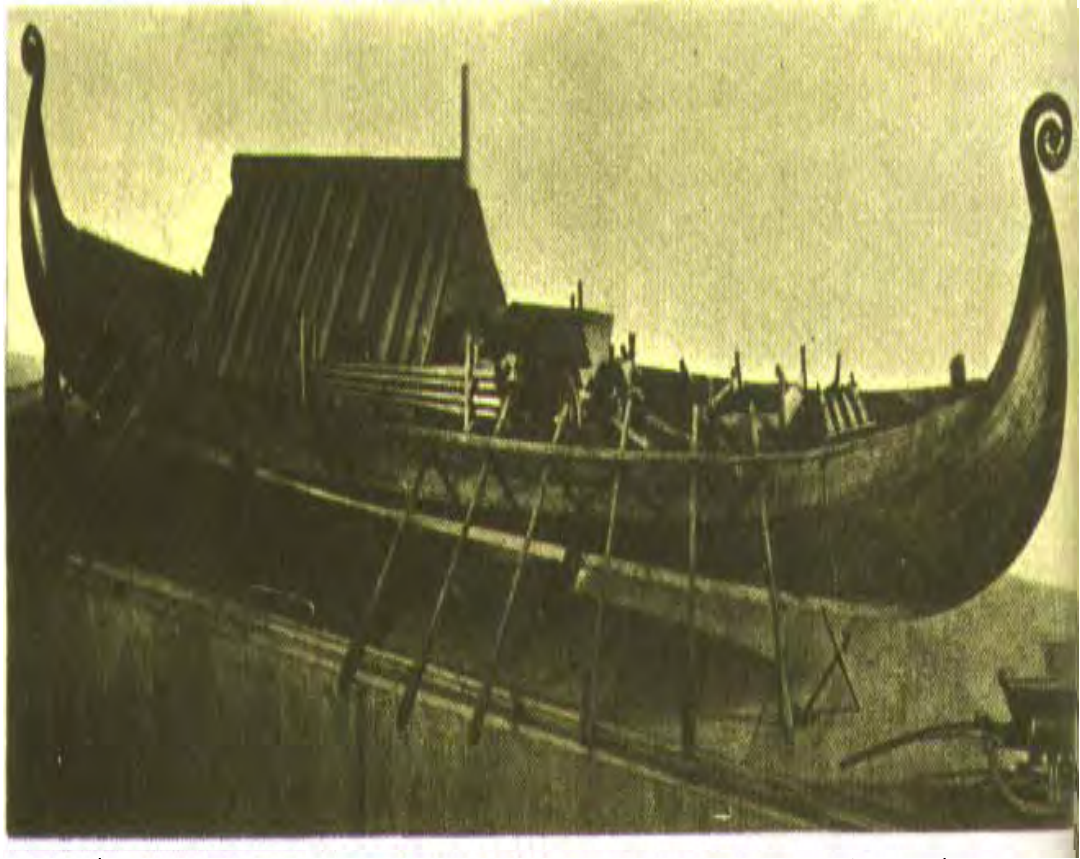


**Foto N° 1: Cabeza de monstruo, que adornaba las naves vikingas.-**



**Foto N° 2a: Nave vikinga que posiblemente ha servido de tumba a un jefe . Se conserva en el Museo de Oslo (Noruega) .-**





**Foto N° 2b: Maqueta de una nave vikinga con la característica cámara mortuoria , donde junto al cuerpo del jefe ,se depositaban armas y utensilios .-**



**Foto N° 3 : Galera genovesa del Siglo XVI. Las naves de los genoveses eran excelentes ; la “GRIMALDA” podía cargar hasta 2300 Toneladas .-**



**Foto N° 4 : El “Great Harry”, construída especialmente para la guerra; es conocida en la Historia como la “Primera Nave de Su Majestad Británica”.-**



**Foto N° 5:**  
**Motivo**  
**decorativo**  
**esculpido,**  
**perteneciente a**  
**una nave vikinga**  
**descubierta en**  
**Escandinavia .-**



**Foto N° 6 :** Típica nave inglesa ,con dos castillos ,del siglo XIII ,en un medallón del año 1284.Estas naves se podían encontrar en los puertos de Dover ,Pool y Sándwich (Inglaterra) .-



Foto N° 7: Maqueta de la nave “Royal Sovereign”, una de las naves inglesas más famosas .-

## **CAPÍTULO II**

**DESDE AMÉRICA HASTA OCEANÍA:  
UNA CONTÍNUA HISTORIA DE LOS  
DESCUBRIMIENTOS.....**

**Y....**

**DESDE COLÓN, CRISTÓBAL  
HASTA COOK, JAMES,  
MARINOS QUE CAMBIARÍAN  
LA HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN**

## ANTECEDENTES DE LAS COMUNICACIONES Y TRANSPORTES MARÍTIMOS DESDE EL SIGLO XV HASTA EL SIGLO XVIII.-

El transcurso de los siglos constituyó, junto con la búsqueda de mejores navíos y nuevas vías de tráfico, la aventura de la comunicación. Pero esto parecería ser un poco idílico, ya que una vez más debemos indicar que la meta de los nuevos descubrimientos, era, a partir de los finales del siglo XV, el hallazgo de nuevas rutas para el descubrir, por azar o por voluntad, tierras no conocidas hasta esos días, de manera de poder conquistar sus riquezas, expandir el comercio, potenciar las estructuras propias de cada país , y demás ítems.

Cabe acotar que cuando se dice “**tierras no conocidas**” es exactamente eso, ya que de las tierras desconocidas se tenía idea de que existieran (por ejemplo, las Indias) pero todavía no la comprobación física.

Habría que ver, a los fines de ubicarnos bien en época, lo que estaba sufriendo el continente europeo en aquellos años. La gran **Peste Negra** que afectó Europa a partir del año **1348** hasta el **1350**, meses más, meses menos, dejó un tendal de muertos y enfermos, junto con un terrible desquiciamiento de las estructuras productivas: los campos no se cosechaban, las ciudades (en muchos casos) quedaron con una población ínfima, las estructuras sociales quedaron prácticamente destruídas en cuanto a lo que signifique “humanidad” –solidaridad, caridad, etc.--ya que la peste bubónica no respetó ni a ricos ni a pobres, y las secuelas de la mencionada peste se hicieron sentir por años.

Sin embargo, como bien lo saben los biólogos, o por lo menos aquellos que estudian los comportamientos humanos , a esta gran pérdida de vidas en el

Viejo Mundo se sucedió un “boom” demográfico, como manera instintiva que tuvieron los pueblos de Europa de llenar los huecos poblacionales que el paso de la enfermedad había dejado. Esto conllevó un nuevo problema (o quizás también varios otros...) como ser el incremento de la demanda de alimentos por parte de los nuevos habitantes. No es por casualidad que ciertas ciudades (de esto las ciudades italianas del temprano siglo XV son un claro ejemplo) se “apiñan” sobre sí mismas, elevándose y construyéndose hacia arriba, en un continuo superponerse.

Y las aglomeraciones humanas tienen sus consecuencias. Pero al mismo tiempo se comienza a formar lo que en la historia de la humanidad se conocerá como **Renacimiento**, que surge en varios puntos del Continente, y que será un extraordinario movimiento que aportará una nueva visión del ser humano, no ya únicamente con una visión religiosa basada en un Dios totalitario, sino con una profundización del hombre y de sus distintos aspectos. Para quién desee profundizar en esto, hay mucho para leer y enterarse.....

La crisis que la explosión demográfica plantea en la Europa de este siglo, las constantes guerras entre los señores, las luchas intestinas por el poder de las dinastías reinantes y el sometimiento al que los campesinos, artesanos y el pueblo raso se ven constreñidos, hace que una clase de personas con ciertos conocimientos y saberes se empiecen a interesar por la búsqueda de nuevos caminos, a los fines de proveer , a la larga o a la corta, de una “válvula de escape” a semejante crisis.

Y es por ello que el mar empieza a ser concienzudamente explorado (ver en **Capítulo I** lo atinente a las expediciones portuguesas). Es que, a fuerza de reconocerlo, los **CONOCIMIENTOS** sobre la posibilidad de existencia de otras tierras (y de las posibilidades futuras...) se trasladan por Europa con la rapidez con la que lo haría un fuego a través de un bosque seco. Por ello (**y obviamente, por muchas otras razones....**) es que el **Almirante Colón** se lanza decididamente al descubrimiento de una nueva ruta hacia las **Indias Orientales**. O por lo menos, eso es lo que la **Historia oficial** dice.....

Bueno es recordar que Colón no es un improvisado en la materia. Su padre hubiese querido que siguiera con el negocio de la familia ,pero la atracción



del mar pudo más. Ya a los catorce años se embarcó como grumete en un barco, y después la Historia lo inmortalizaría: pero para eso faltaba entonces recorrer un largo periplo.

Volviendo a lo anterior debo confesar que Colón, a mi humilde parecer, **sabía** lo que estaba haciendo, o por lo menos, lo que intentaría hacer. ¿Porqué planteo esto?. Muy simple: un hombre que navegó durante mucho tiempo en todo tipo de climas y mares, estudia durante mucho tiempo las cartas marinas que los **monjes** del **Monasterio de la Rábida** (localidad de Palos de la Frontera, provincia de Huelva, España) guardan celosamente; que es permanentemente apoyado por dos preclaros **frailes**, **Juan Pérez** y **Antonio de Marchena**, en sus estudios y conversaciones; que repara cuidadosamente en ciertos “**detalles**” que no “encajan” en los conocimientos que hasta ese momento eran una verdadera “palabra de Dios” sobre las rutas marítimas y demás, y que defiende a capa y espada sus ideas, debió haber tenido acceso a una serie de “indicaciones” muy anteriores a los tiempos en los que vivía, sobre ciertos “viajes” y otras cosas, que , en caso de ser conocidas, eran continuamente rechazadas por los sabios y sus saberes ya establecidos. Debo hacer una pequeña observación: las comillas no están sólo puestas para la resaltación del texto, sino para que el posible lector de estas líneas saque sus propias conclusiones; esto es: “Al ver, verás ...”.

Es menester, además, recordar, que durante los primeros años del siglo XIV, con más exactitud después del año 1307, los **caballeros Templarios** que no se someten al rey de Francia, Felipe el Hermoso (luego de la destructiva disolución de la Orden que llevaba dicho nombre) entran, muchos de ellos en masa, al monasterio de la **Orden Religiosa y Militar de Calatrava**, el cual fuera fundado en el año de 1158 y que se convirtiera en una potencia económica (y obviamente, en potencia o por lo menos foco de irradiación cultural, filosófica y humanística) en la Península Ibérica.

Y los antes mencionados Caballeros Templarios llevaron todo su saber y su ciencia a dicho lugar. Además hay que recordar que están “acusados” por ciertos autores modernos de ser los descubridores de, entre otras cosas, de América precolombina. Y de realizar posteriores y

contínuos viajes hacia el más tarde llamado **Nuevo Mundo** en busca de un mineral muy especial: la **plata (Ag)** que aparece súbitamente (no quiero decir que no se conociera...) durante la escasez crónica del mismo en los siglos **XII** y **XIII**, cuando las minas de Europa no eran todavía conocidas o explotadas. Ahora bien, es curioso observar que los Templarios disponían de un gran puerto en la costa Oeste de la actual Francia, llamado La Rochelle, sobre el Atlántico...¿Para qué?.

Por lo antes mencionado, navegantes que viajaran a través del Océano Atlántico rumbo a las actuales costas de México buscando plata, que hayan dado lugar a la leyenda de **Cuchulain**, héroe de la fraternidad de la Rama Roja de Irlanda, que según la leyenda hacia el siglo XI atracó en lo que se conoce hoy como la península del Yucatán y que en el idioma nativo se llamaba **Quetzalcoatl** (el pájaro serpiente) y en idioma maya **Kukulkán** (la serpiente de plumas) y que llevaba **barba** (algo que los indígenas americanos no hacían...) y que hubieron de dejar en el recuerdo de las civilizaciones del México antiguo la promesa del regreso, evidentemente supieron de la forma redonda de la Tierra.

Un detalle: es de **constancia histórica** que cuando los compañeros de Colón desembarcaron en América, hubieron de hallar indígenas que ya conocían la Cruz y que no se sorprendían de la apariencia de los europeos, como si ya los hubieran conocido antes...Por supuesto, en todo caso si se confirmara la autenticidad de la leyenda, que poco grato recuerdo de ello deberían llevar los aborígenes americanos de esta segunda visita, ya que los nuevos llegados sólo querían oro. Y qué precio se hubo de pagar.....

Es esto, pues un aliciente verdadero para un explorador nato como Colón, ver que sus ideas estaban bien encaminadas hacia un cambio en los viajes trasatlánticos, a partir de sus descubrimientos en el papel, de aquellos en la práctica y de los que se efectuarían después. En cierto modo, hay que reconocer que don Cristóbal Colón es una **expresión individualista** de la sociedad europea del siglo **XV**, aunque se podría aplicar, bajo ciertas condiciones, este término a prácticamente todas las sociedades de todos los tiempos . Pero en esa época de la Humanidad el

explorador llevaba sobre sus espaldas el deseo irresistible de la evasión (¿acaso no lo sentimos hoy..?) que a menudo se apodera de los seres humanos; este hombre, que nació para viajar hacia mundos “**desconocidos**” para él y para los suyos, que está dispuesto a correr todos los riesgos imaginables en pos de un ideal, conmueve, sino la existencia, por lo menos la imaginación de los seres que están encadenados a un orden preestablecido (y como ya se explicó anteriormente, el injusto y esclavizante sistema predominante en el siglo XV), en que el horizonte más lejano era el del campo sin segar en vez de aquél que proponía el mar.

Quizás una cierta explicación para el afán de descubrimiento y conquista de nuevos territorios se deba al poco futuro que el hombre de ese siglo intuía que tenía por delante, como ya vimos en el capítulo anterior, en esos tiempos. Al mismo tiempo todos los navegantes y conquistadores permanecen en la memoria de los pueblos marinos como símbolos del afán de curiosidad y dominio que esos mismos pueblos experimentan ante los cambios en sus distintos entornos.

Colón supo que el reto que tenía que emprender era lo suficientemente grande como para necesitar proveerse con los mejores “**adelantos**” que estaban a disposición en esos días. Quizás luego de los grandes adelantos de la tecnología que ahora estamos tan acostumbrados a ver y usar, parecen cosas antidiluvianas; pero a toda época le corresponden sus avances y en esos días, los grandes descubrimientos marinos pasaban por los nuevos tipos de embarcación, que combinaban las ventajas de las pesadas (aunque pequeñas) naves del Norte de Europa—un buen casco resistente—y las veloces estructuras usadas en el Mar Mediterráneo.

Como detalles constructivos, o por lo menos, descriptivos de estas embarcaciones, se pueden referir a que presentaban velas repartidas en tres o cuatro mástiles que tenían el objetivo de aumentar la velocidad, justamente con un nuevo tipo de timón (que aseguraba el control del rumbo impreso a la nave). Asimismo, un adelanto significativo lo constituyó la aparición en escena de : la **brújula**, el **reloj de arena** y la **corredera**, que habrían de ayudar a la navegación.

tema que nos ocupa se puede indicar algo más de lo que en la página **39** comentamos como los primeros pasos del inquieto joven Cristóbal, en cuanto a sus inquietudes posteriores referente al mar. Se cree que a la edad de 20 años, más o menos, conoce y traba amistad con un astrónomo florentino, que le enseña el arte de la navegación mediante la lectura de los astros. Es decir, este florentino le transmite sus **CONOCIMIENTOS**, los aprendidos y los aprehendidos. Sin dejar de relacionarse con todo lo atinente al mar, en 1480 contrae matrimonio con la hija del navegante portugués **Perestrello** (y aquí se podría comentar que son : *per* : por, para y *strello*—o *strella*—estrella, como que todo estaba ya **determinado**....), que le dejará en herencia sus mapas y anotaciones. Es de suponer que a los intereses de Colón, su suegro fue una persona muy estimada.....

En tiempos posteriores, su hijo **Fernando** comenta en un libro aparecido hacia el año **1571**, en traducción **italiana**, que su célebre padre incursiona luego del casamiento por lugares tan distantes de Europa, como pueden ser Islandia y la costa de Guinea; es decir, como para ir teniendo una buena práctica, de cara al viaje que comenzará a bosquejar posteriormente.

De este viaje, se podría decir que tuvo sus bases ideológicas en la publicación de las obras de Marco Polo (otro famoso aventurero, aunque las nuevas teorías parecen indicar que nunca hubo un Marco Polo....) ,donde se describen las Indias Orientales, las cuales, como todos hemos aprendido, se intentarían alcanzar navegando rumbo al Oeste. Además, a los efectos de que los futuros interesados (en este tema en particular) tengan en cuenta, como testimonio de las intenciones que tenía Colón, de descubrir “...*varias islas y tierras firmes del Océano*...” (sic), a lo largo de la parte costera de **China**, figuran el texto del contrato de Colón con los reyes de Castilla, la carta de presentación ante el Gran Khan y el salvoconducto concedido por los patrocinadores. Como para resaltar el carácter imperial de la empresa que Colón habría de emprender, se le nombra virrey y gobernador general de las tierras que llegara a descubrir.

Para terminar con esta pequeña semblanza sobre Colón, sus primeras armas y contactos con el mundo marino, y sus posteriores empresas, existe una leyenda que traería agua para el molino que sostiene el acceso del Almirante a fuentes de **CONOCIMIENTOS** no difundidos en su época, ya sea por interés en que no sean ventilados o por descreimiento de su aplicación práctica.

Cuenta el historiador **Las Casas** que Colón utilizó para su provecho (y obviamente, sus intenciones...), los mapas e informaciones secretas heredados de un navegante anónimo a quién habría recogido, ya casi moribundo, en las costas de la isla de Madeira, tratándose de mantener en secreto la identidad de esa persona, la cual, en definitiva, se convertiría en el impulsor o generador del revolucionario proyecto que Colón habría de llevar a cabo.

En cuanto al ofrecimiento efectuado a los reyes de Castilla, en el primer momento no despertó interés alguno, pero la reina Isabel de Castilla ¡¡¡al fin!!! accedió en el año de **1492** a las insistentes solicitudes del Almirante y le dio autorización para formar la flotilla de tres carabelas en el puerto de Palos de Moguer, Pcia. de Huelva.

Yendo a la parte estrictamente naval, se puede decir que como resultado de varios estudios, los especialistas se han puesto de acuerdo en que la nave insignia de Colón, que fuera bautizada "**Santa María**", no fue exactamente una *carabela* sino más bien una *nao*, es decir una carraca más pequeña, provista de un aparejo idéntico al utilizado para este tipo de navíos.

Las naves que efectivamente eran *carabelas* eran las bautizadas con los nombres de **Pinta** y **Niña**, respectivamente. Éstas son algo más bajas que la nave insignia y en un principio llevaban aparejo de velas latinas que les permitían una gran facilidad de maniobra en aquellos lugares que estuvieran bajo la acción de vientos contrarios; sin embargo, este aparejo fue *levantado* por orden del mismo Colón, para su posterior cambio por otro que poseía velas cuadradas, destinadas al cruce oceánico. Hago notar al lector que en los casos de indicar los nombres de los navíos

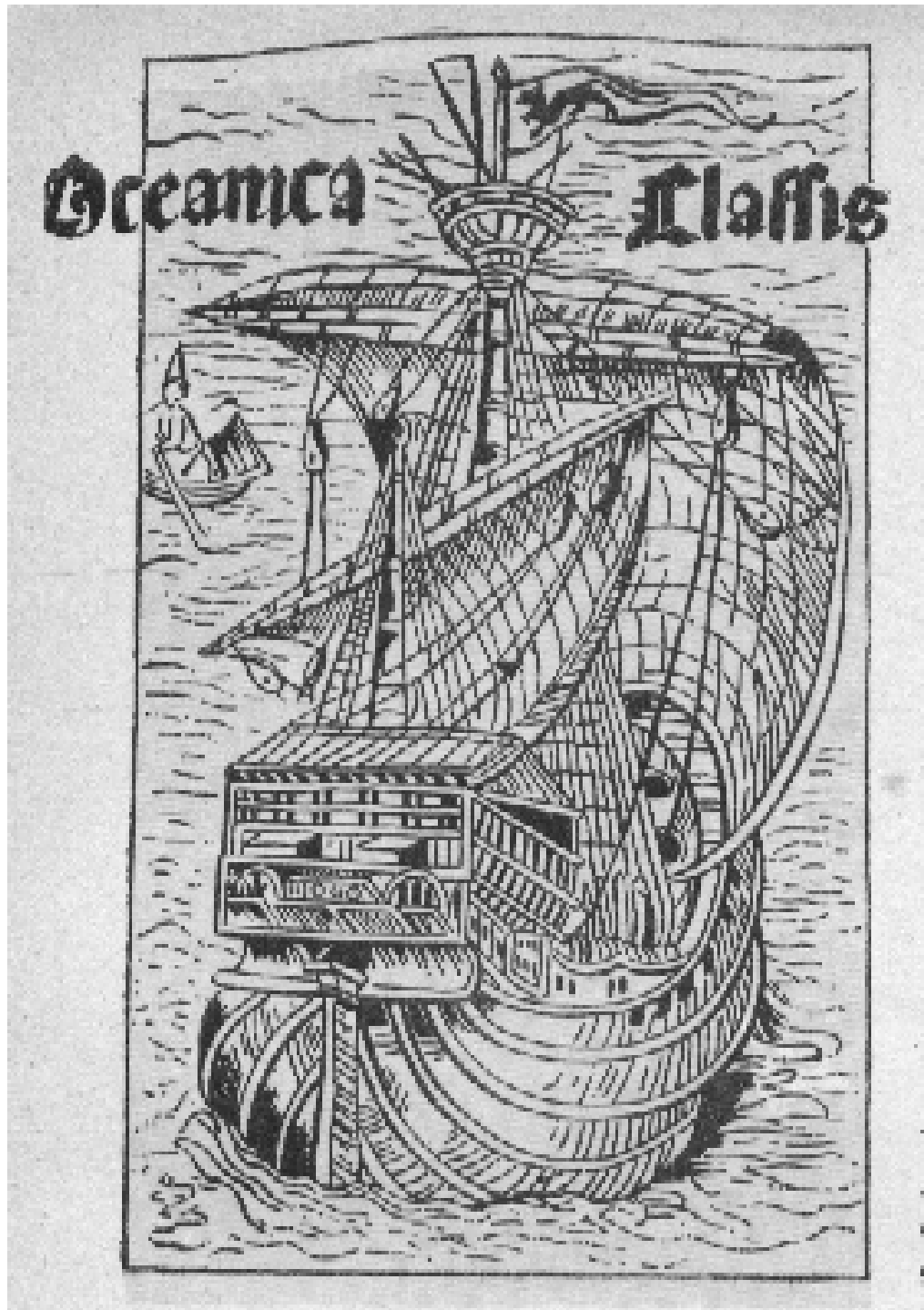
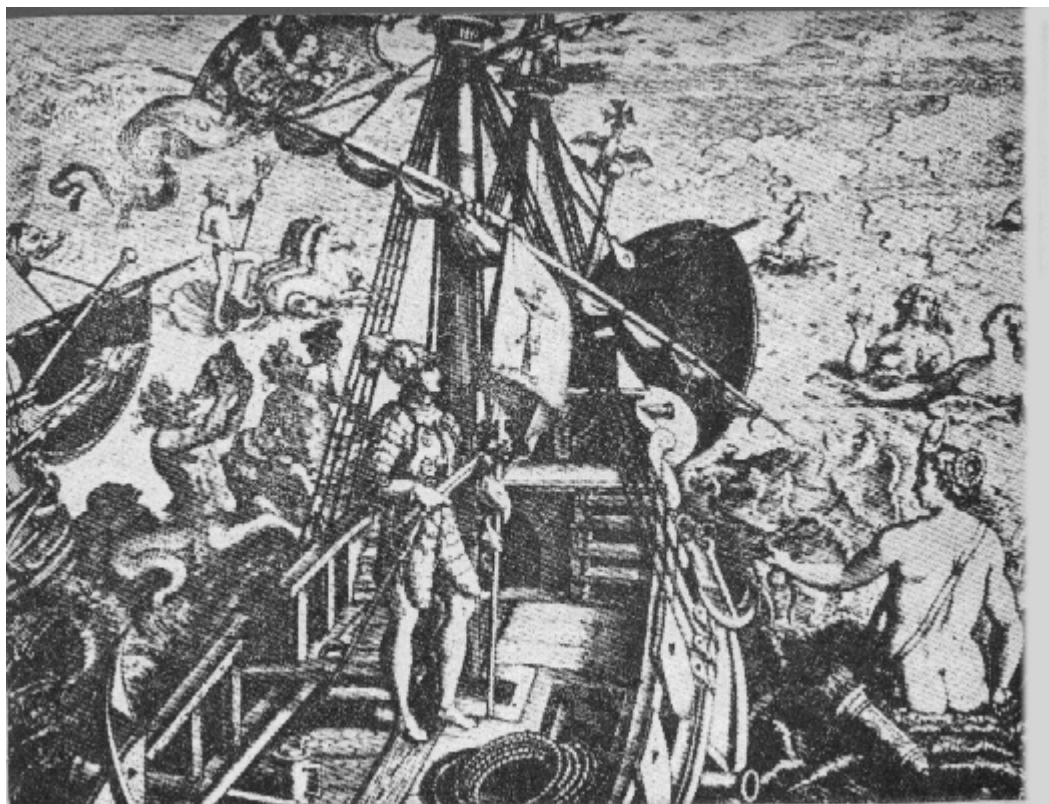


Foto N° 8: Reproducción de la nave almirante “Santa María”, según un dibujo de una carta del propio Cristóbal Colón, escrita en el año 1494 .-



**Foto N° 9: Grabado alegórico del viaje del Almirante Cristóbal Colón hacia el Continente Americano , realizado por Theodore de Bry .-**

los navíos que Colón utilizaría denominé, y con propiedad, **“fueron bautizadas”**. Efectivamente, es correcto el uso del término ....y lo que ello conlleva. Recordemos que **España** es una nación fervorosamente **católica** en ese tiempo, y que junto a la reconquista de manos del Islam de las tierras que éstos ocupaban en la Península Ibérica, la **Iglesia Católica** acompañó desde el vamos. Si han leído obras acordes al período del que hablamos, el sacramento de la confesión (antes de entrar en combate) y el acto de bendición de las banderas, guerreros, etc., no les resultará raro o poco frecuente, cuando menos. Por eso no es de extrañar que se bendigan las naves antes de la partida....Quizás esto sea un **adelanto**, pero pareciera que el **no acto de bendición** de otro gran navío (en el tiempo) lo dejó sin protección ante una catástrofe...quién sabe. Pero eso es harina de otro costal.

Respecto al cambio de planes sobre la marcha (las velas...) se puede indicar que la finalidad era utilizar la capacidad de **ceñir** que poseían estas velas, que ,unidas a su pequeñez, hacen que Colón las elija sobre otras unidades navales, como ser, su nave capitana; la misma portaba 80 toneladas, y en cierto modo, era considerada como grande y pesada a los fines de los viajes de exploración.

Como suscita información, podemos decir que la **vela latina** es aquella vela de forma triangular (su procedencia u origen pareciera ser árabe) extendida sobre una larga **entena** (**verga o percha**, es decir pieza de madera que constituye parte de la arboladura o conjunto del maderamen portado por la nave), más adecuada para ceñir que la vela **cuadra**, cuyo significado es “rectangular” o “trapezoidal”. Asimismo, el término **“ceñir”** se puede entender como el de navegar en contra de la dirección del viento en el menor ángulo posible. Por lo tanto al decir de **Björn Landstrom**, Colón elige naves **“..largas, relativamente ligeras como para poder cortar las olas del Océano Atlántico, y de poco calado para efectuar reconocimientos costeros, más ligeras que las carracas y otras naves.....”**

Siguiendo con la narrativa que nos concierne, Colón deja el Puerto de Palos, al mando de la flotilla de barcos, el día 12 de Agosto de 1492 y luego de una parada de tres semanas en **Las Palmas**, dirigieron la proa de



las naves hacia el Atlántico desconocido, en los primeros días del mes de **Septiembre**. Tuvieron “*suerte*”: los vientos alisios los hicieron mover rápidamente hacia el sudoeste y las famosas historias de motines entre la tripulación de las naves, tienen muchos visos de realidad, ya que “*nadie*” había navegado por más de 30 días seguidos sin ver tierra, algo totalmente nuevo en esos días.

Y es lógico que tuvieran miedo de no poder regresar jamás, puesto que ellos (la tripulación) viajaban hacia lo “desconocido”; y quién no le tiene miedo a lo desconocido.....

En cuanto a la navegación se puede comentar que el rumbo de la embarcación era controlado por el timonel, quién ubicado bajo la cubierta, maniobraba la pesada palanca horizontal que movía ese timón; este hombre se guiaba por la *brújula* o en conjunto con las órdenes emanadas desde el puente. El capitán, la mayoría de las veces, iba marcando la dirección en un “mapa” y calculaba la distancia recorrida cada día usando un viejo, querido y nunca bien ponderado método: el inapreciable “a ojo”.

Pero, ironías aparte, era lógico que así sucediera: el uso y consulta de astrolabios, cuadrantes y tablas astronómicas sólo eran practicados y conocidos por algunos eruditos en la materia. Como para rematar la exactitud de las medidas, se “medía” el tiempo mediante el uso de un reloj de arena, para lo cual un miembro de la tripulación debía estar especial y constantemente atento, a los efectos de darlo vuelta en el momento preciso. Sí, así es, aunque parezca mentira, pero es real: la cuenta del paso del Sol por el cielo y su relación con la cantidad de relojes de arena que se dieron vuelta, es importante, por lo menos en esos tiempos. Como muestra de aquellos primeros instrumentos de navegación, los adelantos de los que hablamos en su momento, podemos observar las siguientes representaciones de dichos aparatos.

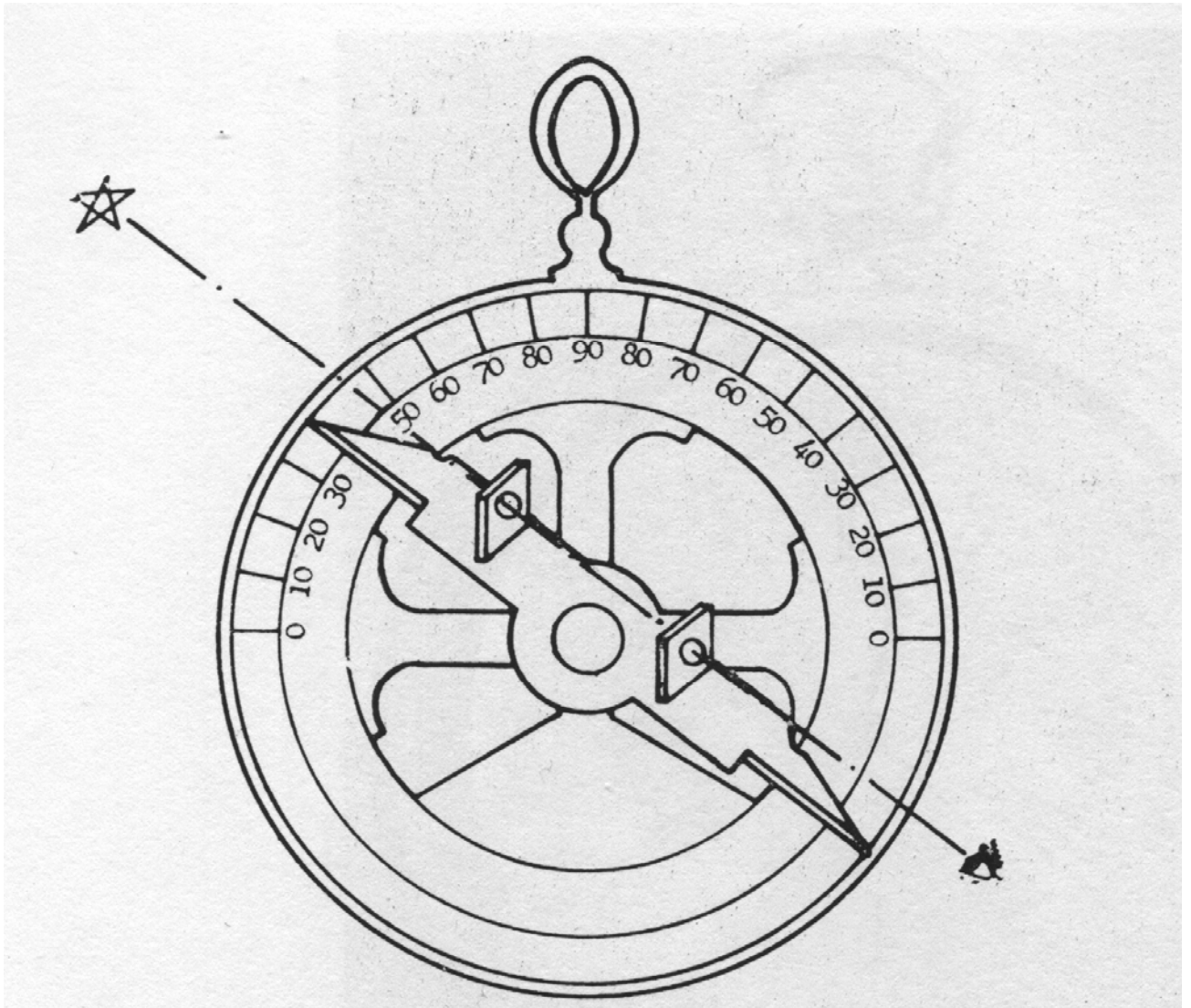
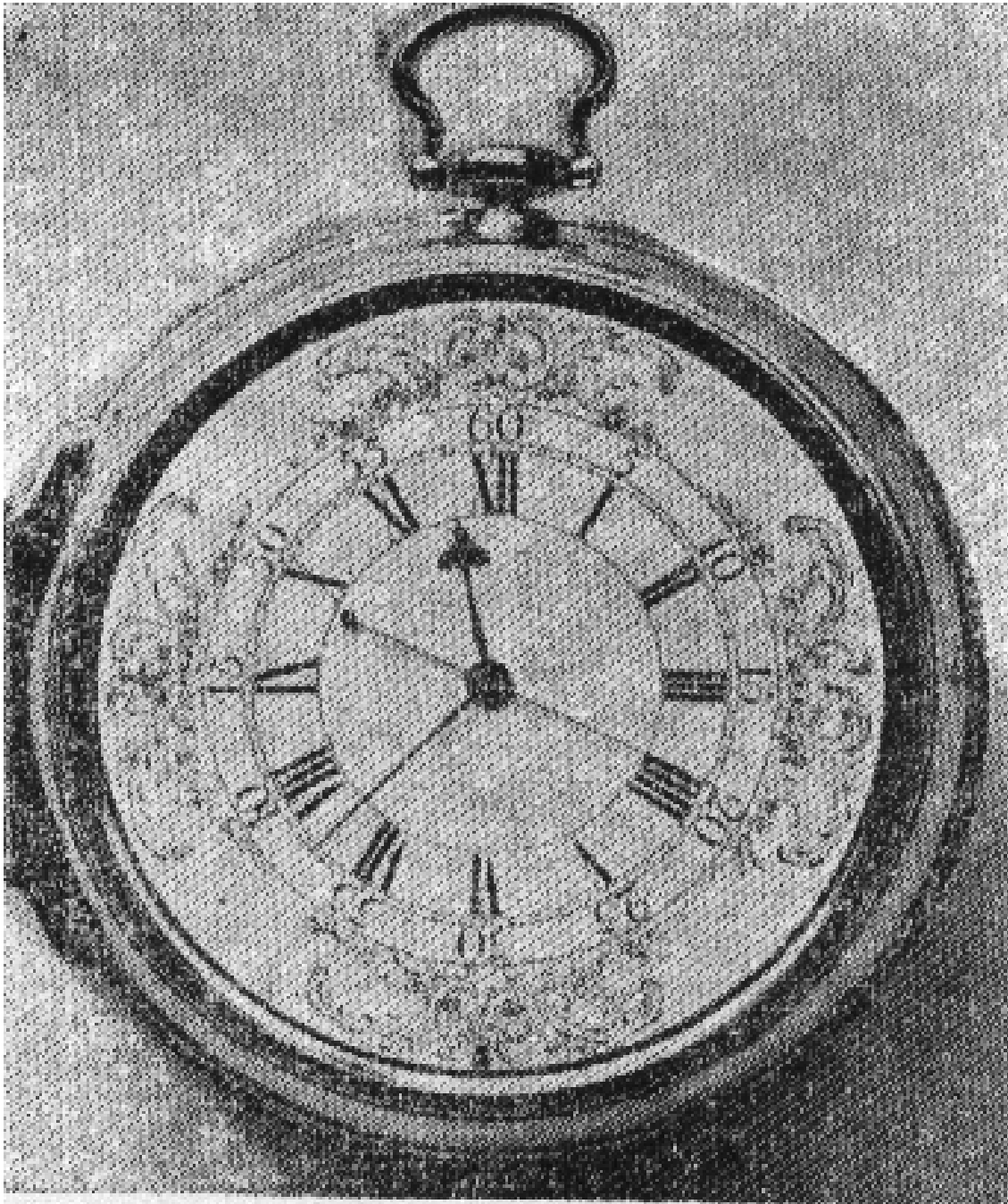


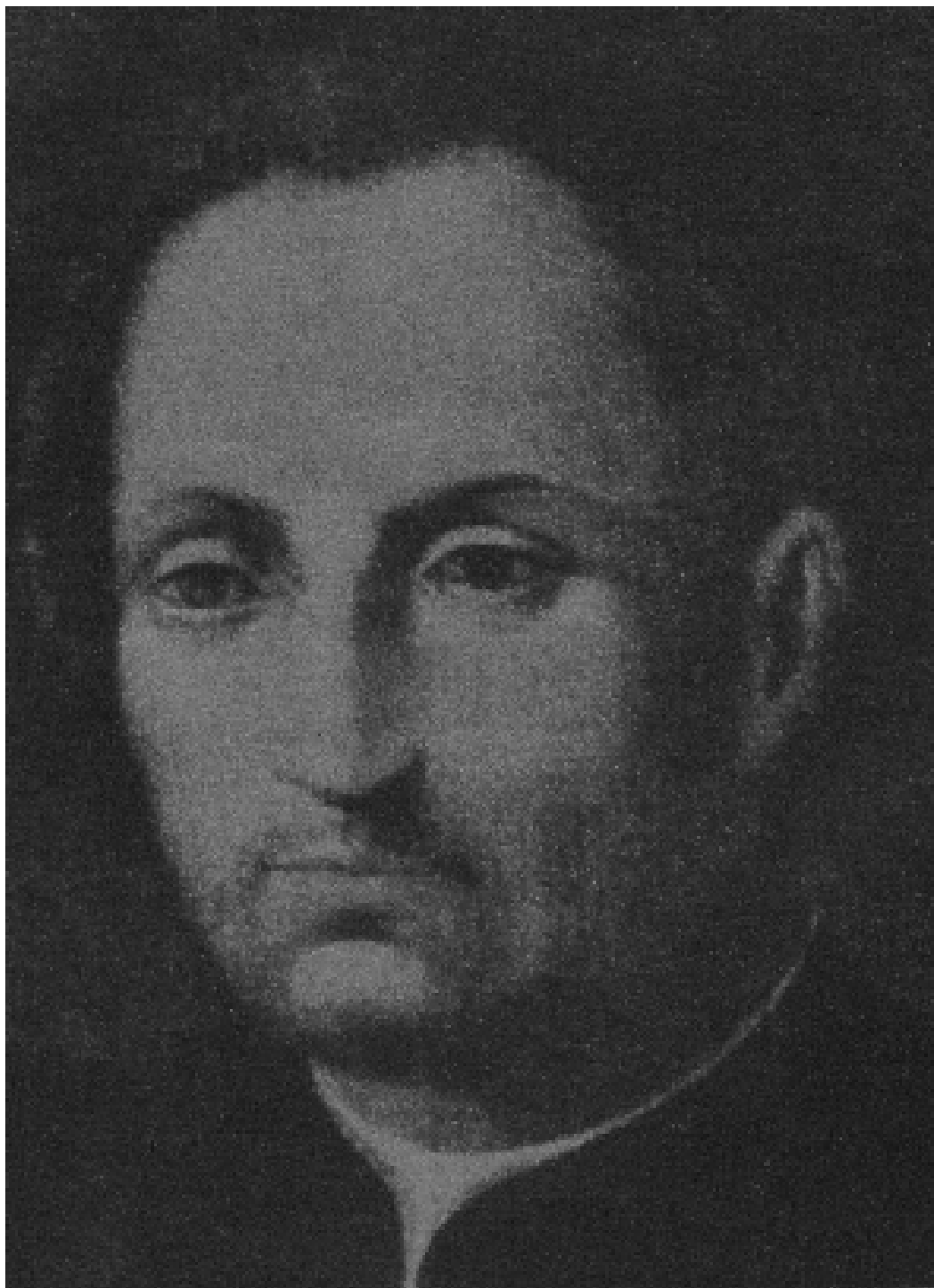
Foto N° 10 : Dibujo de un Astrolabio Náutico , empleado por los primeros navegantes de los siglos XV, XVI y posteriores .-



**Foto N° 11: Fotografía de un Astrolabio ,elemento de medición náutica, que servía a los fines de determinar la posición del navío cuando estuviera en curso. Fue de muchísima utilidad para los primeros navegantes, aunque sus mediciones arrojaran errores de importancia. El astrolabio es uno de los primeros instrumentos de navegación de los cuales se conservan varios en los diferentes museos marítimos del mundo. Con obvias y variadas modificaciones a lo largo del tiempo, el principio de determinación de la posición del navío se mantiene intacto. -**



**Foto N° 12 : Fotografía del Cuarto Reloj (también llamado “Cronómetro” )  
de Harrison .-**



**Foto N° 13: Ilustración del Almirante Cristóbal Colón . Se la cree una de las más fidedignas respecto de las facciones y expresión .-**



Foto N° 14: El gran Américo Vespucio , en un grabado de la época, que lo muestra con instrumentos de medición . Más tarde , en reconocimiento a su tarea , el continente descubierto, llevaría su actual nombre .-



**Foto N° 15: Mapa del Océano Atlántico, realizado a comienzos del siglo XVI . Se advierte , mirando con detenimiento el poco o nada conocimiento que se tenía sobre el continente americano , pues todavía faltaba definir el contorno de la costa Oeste , es decir , la que dá al Océano Pacífico . Nótese el gran acercamiento a la exacta definición del contorno africano.-**

Merecería todo un capítulo las condiciones de vida de la tripulación; pero se puede dar una simple descripción de las mismas. Los tripulantes dormían sobre el entablado de la cubierta y las comidas consistían en galleta marinera, aceitunas, queso y pescado salado; a veces se preparaba un cocido de carne salada sobre una marmita, con lo que había oportunidad de tomar un caldo caliente, nada despreciable en la mitad del Atlántico. Y como ya hemos visto, los medios sanitarios estaban de acuerdo a la época de la que hablamos: algunos barriles colgaban sobre el agua, desde una baranda lateral... Como todos hemos aprendido, el viaje, luego de las tremendas peripecias que tuvo que pasar, concluyó felizmente, por lo menos para los llegados “de allá...”, ya que arribaron a las Bahamas, isla de **Guanahani**, que Colón llamó **San Salvador**. Pues bien: Colón creía que estaba en cercanías de las costas del **Japón** y decidido como era, cruza el archipiélago y llega a las actuales costas de **Cuba**, que toma por una península china.

Y acá me gustaría hacer un comentario; en función de lo expresado en la página **36** de estos escritos: ¿Colón les comenta a sus acompañantes esta idea? . Obviamente, y nada hace suponer lo contrario, refiriéndonos siempre a la creencia del Almirante de haber llegado a las costas de China y Japón. Pero (y dicho esto con el mayor de los respetos):¿Esto que comenta Colón ,lo hace para justificar el viaje y lo ocurrido en el trayecto **o por no poder expresar realmente la certeza** de haber llegado a ese continente del que ya por medio de los estudios que efectuó previamente, tenía conocimiento?. Hay que ver lo que estaba *en juego* ; además, cuando el sabor de la comida es muy gustoso ¿ a quién le importa cuánta madera se gastó en cocinarla?. Se disfruta de la comida y.....buenas noches.

Para finalizar con esta (con perdón de los lectores) extensa semblanza del “*descubrimiento*” de la posteriormente llamada América (gracias a Vespuccio) y de su principal protagonista, diremos que **Colón** retorna a España a bordo de la “Niña”, ya que la víspera de Navidad, la “Santa María” se estrelló en un arrecife de la costa de Haití; que en el puerto de Palos es recibido por los reyes españoles y que allí vive su momento de mayor gloria. Luego vendrían pormenores en su historia per---



/--sonal, ya bien conocidos por todos, pero no debo extenderme más.

Sin embargo, hay algunas cosas que me merecen alguna clase de comentario ellas son:

**I):** La reconquista de España, en su totalidad, se produce recién hacia el año **1492**, y no es hasta entonces que la reina Isabel le concede la importancia adecuada al proyecto de Colón. Es decir, los recursos disponibles antes de Agosto de 1492 iban exclusivamente a la guerra contra el enemigo mahometano. Pero a mí me dá la impresión que primero se quiso terminar con dos posibles problemas:

**(a):** Hubiese sido dificultoso aunque perfectamente posible, en base a una colecta que tuviese como destinatarios los grandes señores del reino (mejor dicho, de los **dos reinos**), juntar los fondos necesarios como para armar no una, sino más de una flota.

Pero así y todo, en el caso de zarpar hacia el Océano, la retaguardia hubiese estado desprotegida ya que, **Granada**, lo único que en Al-Andalus pertenecía a los fieles mahometanos para esos días, bien se podía convertir en una espina en el costado, ya que su comunicación a través del Estrecho de Gibraltar con Marruecos y los barcos musulmanes que lo atravesaban con provisiones y demás, le hubiese permitido hostigar con éxito a las naves cristianas.

**(b):** Las hostilidades con los mahometanos no terminaron con la Reconquista. Siguieron, más bien. Es como si se hubiese querido *distraer* la atención de éstos, de modo que se concentren en el Mediterráneo y así, el Océano Atlántico quedara libre para las futuras investigaciones y descubrimientos *uropeos*. De todos modos, Europa tenía suficientes países sobre el Mediterráneo y bastantes flotas como para poder hacer frente a los “infieles”. De hecho, en **1571**, casi 80 años después, se libró la decisiva batalla de Lepanto, en la que intervinieron la alianza formada por el Papado, los venecianos, los principados italianos y España. Hacía ya mucho tiempo que los piratas berberiscos estaban haciendo de las suyas en el Mare Nostrum y ya era hora de hacer algo al respecto.

II): Las costas de Marruecos, el llamado Sahara Español, Mauritania y Senegal pertenecían al Islam prácticamente desde el siglo **IX** . Se había perdido España. Perfecto. Pero quedaba todo lo anteriormente nombrado, sobre el Atlántico, que no era poco, y desde allí podrían haber partido las futuras flotas del Islam a disputarles a los europeos el control de las Américas.

¿ O a nadie se le ocurrió que los musulmanes (a pesar de la decadencia de ese período) estaban en condiciones técnicas, humanas y materiales, como de lanzarse a la aventura a través del Océano Atlántico? ¿ O todavía se cree que no tenían conocimiento de lo que los españoles, con Colón a la cabeza, estaban a punto de confirmar?. ¿ Que no tenían espías en Andalucía o no compraban a precio de oro los informes sobre aquellas cosas que les interesaran?

Entonces la pregunta sería: **¿Porqué no lo hicieron? ¿ O por lo menos: porqué no lo intentaron?.**

A lo que podemos agregar: ¿El apuro de Colón se debió nada más que a un deseo de llevar a buen término su empresa o también a evitar tener otro competidor, ya conocido y mucho más temible que los posibles en carpeta en esos días?.

## **Y SIN EMBARGO.....**

hay algo que no me dejaba de dar vueltas en la cabeza al momento de escribir estas líneas. Y era que todo lo anterior que he escrito aquí sobre la trama (hasta se podría decir que “**oficial**” ) del descubrimiento de América por parte de Colón, no cierra. Me refiero a **TODO** : las entrevistas del Almirante con la Reina Isabel, el supuesto desconocimiento por parte de los marinos a bordo de esas embarcaciones de la ruta a seguir, la falta de elementos precisos para la ubicación de los distintos puntos sobre el Atlántico, la graciosa colaboración de la Reina con sus joyas para con la empresa (nadie dá nada a cambio de nada, y aunque son muy raros los casos, es una constante a lo largo de los tiempos),el muy posterior encarcelamiento de Colón ,etc., etc .

Es así que decidí investigar un poco más este tema, ya que me pareció que a esta mesa le faltaba alguna pata y por algún lado debía estar. No quiero presumir de visionario, pero el tiempo me dio la razón. Buscando y buscando ,con muchas dudas en mi mente, la información comenzó a fluír, primero dificultosamente y luego ,de manera más sencilla.

Lo que sigue es la reproducción de un artículo escrito por el **Dr. Yousseff Mroueh**, en sus partes más interesantes o por lo menos en aquellas más relacionadas con la temática de este Capítulo. Particularmente, estoy de acuerdo en la mayoría de los pasajes que el Dr. Mroueh explica; y estoy de acuerdo en base a la lectura que años ha, realicé de excelentes libros, como ser: “**Mahoma y Carlomagno**” de **Henry Pirenne**, “**Recuerdos del Futuro**” de **Erich Von Danicken**, etc. y otros más. Indicaré que no es mi intención “robar” a otro sus descubrimientos, sino simplemente mencionarlos como una fuente de valiosísimas indicaciones sobre éste y otros temas.

He aquí la transcripción del inglés al español, del mencionado artículo. Dice así:

### **“Musulmanes en las Américas antes de Colón”**

*“Numerosas evidencias sugieren que los musulmanes de España y África del Oeste arribaron a las Américas al menos cinco siglos antes de Colón. Está registrado ,por ejemplo, que en la mitad del siglo X, durante el reinado del Califa Omeya Abdur Rahman III (929-961), los musulmanes de origen americano navegaron hacia el Oeste partiendo del Puerto de Delba (Palos) adentrándose en el “Océano de oscuridad y niebla”” Ellos retornaron luego de una larga ausencia con un gran botín, proveniente de una “tierra extraña y curiosa”. Es evidente que gente de origen musulmán ,y esto es sabido ,acompañaron a Colón y a los posteriores exploradores españoles al Nuevo Mundo .*

*El último baluarte musulmán en España, Granada, cayó ante los cristianos en 1492,justo antes de que fuera iniciada la Inquisición. Para escapar a la persecución, muchos no cristianos corrieron a abrazar el Catolicismo. Al menos dos documentos implican la presencia de musul---*

*manes en la América Española antes de 1550, a pesar del hecho de que un decreto emitido en el año de 1539, por el rey Carlos V de España, prohibía a los nietos de musulmanes que hubieran sido quemados en la pira incendiaria, el emigrar a las Indias Orientales .Este decreto fue ratificado en 1543,y se publicó una orden para la expulsión de todos los musulmanes de los territorios de España allende los mares.*

*Se disponen de muchas referencias sobre el arribo de los musulmanes al continente americano. Se pueden resumir en las siguientes notas:*

### **DOCUMENTOS HISTÓRICOS.-**

*Un historiador y geógrafo musulmán llamado Abul - hassan ali ibn al-hussain al - Masudi (871-957) escribió en su libro “”Muruj Adh - dhahab wa Maadin al- Jawhar””—Las praderas del Oro y las Canteras de las Joyas—que durante el reinado en España del Califa musulmán Abdullah Ibn Muhammad (888-912),un navegante llamado Khashkhash Ibn Saeed Ibn Aswad ,de la ciudad de Córdoba (España) navegó desde Delba (Palos) en el año de 889, cruzó el Atlántico, alcanzó un territorio desconocido (Ard Majhoola) y retornó con fabulosos tesoros.*

*Además en el mapamundi de Al-Masudi hay un área muy grande en el “océano de oscuridad y niebla” –el Océano Atlántico—al cual él se refiere como el territorio desconocido (las Américas).*

*Un historiador musulmán, Abu Bakr Ibn Umar Al-Gutiyya relató que durante el reinado del Califa de España ,Hisham II (976-1009), otro navegante musulmán llamado Ibn Farrukh (de Granada) se dirigió por mar desde Kadesh (Febrero de 999) ingresando al Atlántico, tocando la isla de Gando (las Islas de la Gran Canaria),visitando Guanariga, y continuando así hacia el Oeste donde avistó dos islas, a las cuales denominó Capraria y Pluitana. Este navegante arribó nuevamente a España en Mayo de 999.*

*Colón partió de Palos (Delba), España. Con destino a Gomera (Islas Canarias) –Gomera es una palabra árabe que significa “pequeño tizón”- Se enamoró de Beatriz Bobadilla, hermana del primer Capitán General de la isla (el nombre Bobadilla se deriva del nombre islámico-árabe Abouabdilla). No obstante, el clan Bobadilla no fue fácil de ignorar. Otro Bobadilla (Francisco) fue, más tarde ,el comisionado real que hizo encadenar a Colón y transportar desde Santo Domingo de vuelta a España, en Noviembre de 1500. La familia Bobadilla estaba relacionada con la dinastía Abbadidi de la ciudad de Sevilla ,España (1031-1091).*

*Con fecha 12 de Octubre de 1492, Colón desembarcó en una pequeña isla de las Bahamas ,llamada Guanahani por los nativos. Rebautizada San Salvador por Colón, Guanahani se deriva de palabras en idioma Mandinka y de palabras árabes modificadas: Guana (Ikhwana) significa “hermanos” y Hani es un nombre árabe .Por lo tanto el nombre original de la isla sería “Hermanos Hani”.*

*Fernando Colón ,el hijo de Cristóbal Colón, escribió acerca de los negros vistos por su padre en Honduras: “La gente que vive más allá de Pointe Cavinas, hasta el Cabo Gracias a Dios, son en su mayoría, de color negro”. Al mismo tiempo ,en esta misma región vivía una tribu de musulmanes nativos conocidos como Almamy. En el idioma Mandinka y en los lenguajes árabes, Almamy es el nombre de “Al-Imam” o “Al-Imamu”, esto es la persona que dirige las plegarias o, en algunos casos, el jefe de una comunidad, y/o el miembro de la comunidad musulmán Imami.*

*Un renombrado lingüista e historiador americano, el Sr. Leo Weiner, de la Universidad de Harvard, en su libro “África y el Descubrimiento de América” (1920), escribió que Colón estaba bien enterado de la presencia Mandinka en el Nuevo Mundo y de que los musulmanes del África del Oeste se habían esparcido por todo el Caribe, por los territorios de América Central, del Sur y del Norte, incluyendo Canadá, donde trataron y contrajeron enlaces matrimoniales con los indios Iroquíses y Algonquinos.*

## **EXPLORACIONES GEOGRÁFICAS.-**

*El famoso geógrafo y cartógrafo musulmán Al-Sharif Al-Idrisi (1099-1166) escribió en su famoso libro “Nuzhat al-Mushtaq fi-Ikhtiraq al-Afaq”—Excursión del deseo al cruce de los horizontes—que un grupo de marinos (del Norte de África) navegó dentro del mar de la oscuridad y de la niebla (es decir, el Océano Atlántico) desde Lisboa (Portugal) a fin de descubrir qué había en él y cuáles eran sus límites. Finalmente ,alcanzaron una isla que tenía gente y cultivos...al cuarto día ,les relató un traductor en el lenguaje árabe. Los libros de referencia musulmanes mencionaban una descripción bien documentada de un viaje a través del “mar de la niebla y de la oscuridad, por Shaikh Zayn-eddine Ali ben Fadhel al-Mazandarani. Su viaje comenzó en Tarfay (al sur de Marruecos) durante el reinado del Rey Abu Yacoub Sidi Yousseff (1286-1307), sexto de la dinastía Marinid, hacia la isla Verde en el Mar Caribe, en el año de 1291. Los detalles de su viaje transoceánico se mencionan en las referencias islámicas, y muchos eruditos musulmanes estaban enterados de este evento históricamente registrado.*

*El historiador musulmán Chihab Addine Abul-Abbas Ahmad ben Fadhl Al-Umari (1300-1384 ), describió en detalle las exploraciones geográficas más allá del mar de niebla y oscuridad, para los sultanes Male, en su famoso libro “Massalik al-absaar fi Mamaalik al-amsaar” (“Los senderos de las visiones en las Provincias de los Reinos”).*

*El sultán Mansa Kankan Musa (1312-1337) fue el monarca más mundialmente famoso del Imperio Islámico Malí, del Oeste del África. Mientras viajaba hacia Makka en su famoso Hajj en 1324, informó a los eruditos de la corte del Sultán mameluco Bahri (an-Nasir-eddin Muhammad III,1309-1340) en la ciudad de El Cairo (Egipto) que su hermano, el Sultán Abu Bakari (1285-1312)había emprendido dos expediciones hacia el Océano Atlántico. Cuando el Sultán no retornó a Timbuktu luego del segundo viaje del año 1311,Mansa Musa se convirtió en sultán del Imperio.*

*Colón y los posteriores exploradores españoles y portugueses fueron capaces de viajar a través del Atlántico (una distancia de 24000 kilómetros), gracias a la información geográfica de navegación, en particular los mapas hechos por los mercaderes musulmanes, incluyendo a Al-Masudi (871-957) en su libro “Akhbar Az-Zaman”—“Historia del Mundo”—, el cual se basa en material reunido en África y Asia. Como un hecho, Colón tenía dos capitanes de origen musulmán, durante su primer viaje trasatlántico: Martín Alfonso Pinzón fue el capitán de la Pinta, y su hermano Vicente Yañez Pinzón, el capitán de la Niña. Ellos fueron ricos y expertos comerciantes que ayudaron a organizar la expedición de Colón y que repararon el navío insignia Santa María. Ellos hicieron esto a sus propias expensas, tanto por razones políticas como comerciales. La familia Pinzón estaba relacionada con Abuzayan Muhammad III (1362-1366), el sultán marroquí de la dinastía Marinid (1196-1465).*

### ***INSCRIPCIONES ÁRABES (ISLÁMICAS).-***

*Los antropólogos han probado que los Mandinkas bajo las instrucciones de Mansa Musa exploraron muchas partes de Norte América a través del río Mississipi y otros sistemas de ríos. En Four Corners, Arizona, hay escrituras que muestran que incluso trajeron elefantes del África hasta esta área.*

*Colón admite en sus notas que el Lunes 21 de Octubre de 1492, mientras su barco navegaba cerca de Gibara, sobre la costa noreste de Cuba, vió una mezquita sobre la cima de una hermosa montaña. Las ruinas de mezquitas y minaretes con inscripciones de los versos Coránicos han sido descubiertas en Cuba, México, Texas y Nevada.*

*Durante su segundo viaje, Colón fue informado por los indios de La Española (Haití) que gente de color había estado en la isla antes de su arribo. Como prueba de ello, le presentaron a Colón las lanzas y arpones de estos musulmanes africanos. Estas armas estaban coronados en sus puntas con un metal dorado que los indios llamaban Guanina, una pala-*

*/--bra derivada del Oeste de África, que significaba “aleación de oro”. Suficientemente singular, se relaciona a la palabra “Ghinaa” que significa “Riqueza”. Colón trajo algunas guaninas de vuelta a España y las hizo testear. Pudo saber que el metal tenía 18 partes de oro (56,25 %), seis partes de plata (18,75 %) y seis partes de cobre (25 %), la misma proporción que el metal de los talleres africanos de Guinea.*

*En 1498, en su tercer viaje al Nuevo Mundo, Colón desembarcó en Trinidad. Más tarde, avistó el continente sudamericano, donde algunos de su tripulación fueron hacia tierra y encontraron nativos que usaban coloridos pañuelos de algodón simétricamente tejido. Colón se dio cuenta que estos pañuelos se asemejaban a las cofias y mantillas de Guinea, en sus colores, estilo y función. Colón se refirió a ellos como Almayzares.*

*Almayzar es una palabra árabe para “bata”, “cubierta”, “delantal” y/o “enaguas”, que eran las ropas que los moros (musulmanes de España y del Norte de África) importaron de África del Oeste (Guinea) hacia Marruecos, España y Portugal.*

*Durante su viaje, Colón se sorprendió de que las mujeres casadas usaran bragas de algodón y se maravilló de dónde estos nativos aprendieron su modestia. Hernán Cortés, conquistador español describió el vestido de las mujeres indias como “largos velos” y el vestido de los indios varones como “calzones pintados al estilo de los paños “marroquíes”. Fernando Colón llamó a las prendas de vestir de algodón de los nativos como “calzones del mismo diseño y ropa como los mantones tejidos por las mujeres moras de Granada. Incluso la similitud de las hamacas de niño, con aquellas halladas en el Norte de África, era misteriosa.*

*El Dr. Barry Fell (Universidad de Harvard) presenta en su libro “Saga América-1980”, sólida evidencia científica apoyando el arribo, siglos antes de Colón, de musulmanes del Norte y Oeste de África. El Dr. Fell descubrió la existencia de escuelas musulmanas en el Valle de Fire, Allan Springs, Logomarsino, Keyhole Canyon, Washoe y Hickison*



*Summit Pass (Nevada), Mesa Verde (Colorado) y Tipper Canoe (Indiana) fechándolas hacia los años 700 a 800. Esculpidos en piedras en el viejo Oeste de los Estados Unidos, halló textos, diagramas y cartas representando los últimos fragmentos sobrevivientes de lo que una vez fue un sistema de escuelas, de nivel elemental y alto. El lenguaje de instrucción era árabe del Norte de África escrito con caracteres del viejo árabe Kúfico. Los temas de aprendizaje incluían escritura, lectura, aritmética, religión, geografía, historia, matemáticas, astronomía, y navegación marítima.*

*Los descendientes de los visitantes musulmanes de Norte América son miembros de los pueblos nativos: Iroquíses, Algonquinos, Anasazi, Hohokam y Olmecas.*

*Hay 565 nombres de lugares (villas, pueblos, ciudades, montañas, lagos, ríos, etc.) en los Estados Unidos(484) y Canadá (81), que se derivan sus raíces árabes e islámicas. Esos lugares fueron originalmente llamados por los nativos en el período precolombino. Algunos de estos nombres llevaban nombres sagrados como: Mecca (Indiana), la tribu india Makka (Washington), Medina (Idaho), Medina (Nueva York), Medina y Hazen (North Dakota), Medina (Ohio), Mahomet (Illinois), Mona (Utah), Arva (Ontario) y muchos otros. Un cuidadoso estudio de las tribus indias nativas revela que muchos nombres se derivan de raíces árabes e islámicas por ejemplo: Anasazi, Apache, Arawak, Arikana, Chavin, Cherokee, Cree, Hohokam, además de Hupa, Hopi, Makkah, Mahigan, Mohawk, Nazca, Zulu, Zuni, etc.*

*Basado sobre lo anterior, la evidencia histórica, geográfica y lingüística, una llamada a celebrar el Milenio del arribo musulmán a las Américas (996-1996), cinco siglos antes de Colón, ha sido lanzada a todas las naciones y comunidades musulmanas alrededor del mundo. Esperamos que esta llamada recibirá un completo entendimiento y atraiga suficiente apoyo”.*

Hasta aquí lo que el Dr. Mroueh plantea. Cosas que en ciertos aspectos me parecen correctas y científicamente aptas como para ser tomadas en cuenta, aunque muchos puedan pensar que todo este artículo está impregnado de un cierto tufillo nacionalista o si se quiere “islámico”. Pero creo entender que el Dr. Mroueh está, profundamente orgulloso de sus ancestros y de su ascendencia, y eso me parece muy entendible y lógico.

Ahora bien, tomando el artículo escrito por el Dr. Mroueh surgen un sinfín de preguntas; pero ante todo quisiera indicar que lo expresado en las páginas **48** y **49** de este Capítulo, sobre el comportamiento de los árabes, en referencia a su conocimiento y la posible o no, exploración de la así llamada América precolombina, no fue escrito en función de lo que se ha expresado en las páginas anteriores sobre los Musulmanes en América. No hallé el artículo primero para luego escribir esa teoría y esas preguntas, sino que la pregunta del porqué los árabes (una de las potencias marítimas de esos días) sale como consecuencia de plantearse las posibilidades lógicas, **como si esos sucesos estuvieran pasando hoy**. No nos olvidemos que el Mediterráneo les enseñó mucho con respecto al arte de navegar y que por otra parte, a la larga o a la corta, hubiesen tenido que aprender. Además, recordemos que por influencia de los árabes, aparecieron la brújula, el estudio sistemático de la astronomía, con lo que se comenzarán a diseñar los instrumentos de navegación que habrán de permitir situar al barco fuera de la vista de la costa, y juntamente con todo esto , la cartografía. Aquí me permitiría hacer una simple deducción: si los árabes en sus escuelas enseñaban y preparaban un cuerpo de futuros astrónomos, no se les debe haber pasado por alto la repetición de ciertas distancias entre puntos de la Tierra y las mediciones con respecto a ciertas estrellas entre esos puntos. No es difícil por lo tanto, deducir que los árabes estaban en pleno **CONOCIMIENTO** de la redondez de la Tierra y de sus posibles dimensiones, algo que debería ser en esos tiempos considerado un “secreto de Estado” con mayúsculas, ya que la pregunta indefectible que hubiera sucedido a continuación era: “¿Qué hay del otro lado?”. O si se quiere, “¿Qué hay más allá?” de lo que se conocía “**oficialmente**” hasta esos días. Al tenor de las palabras del artículo del Dr. Yousseff Mroueh se podría inferir que las respuestas fueron dadas mucho tiempo antes, ya que como

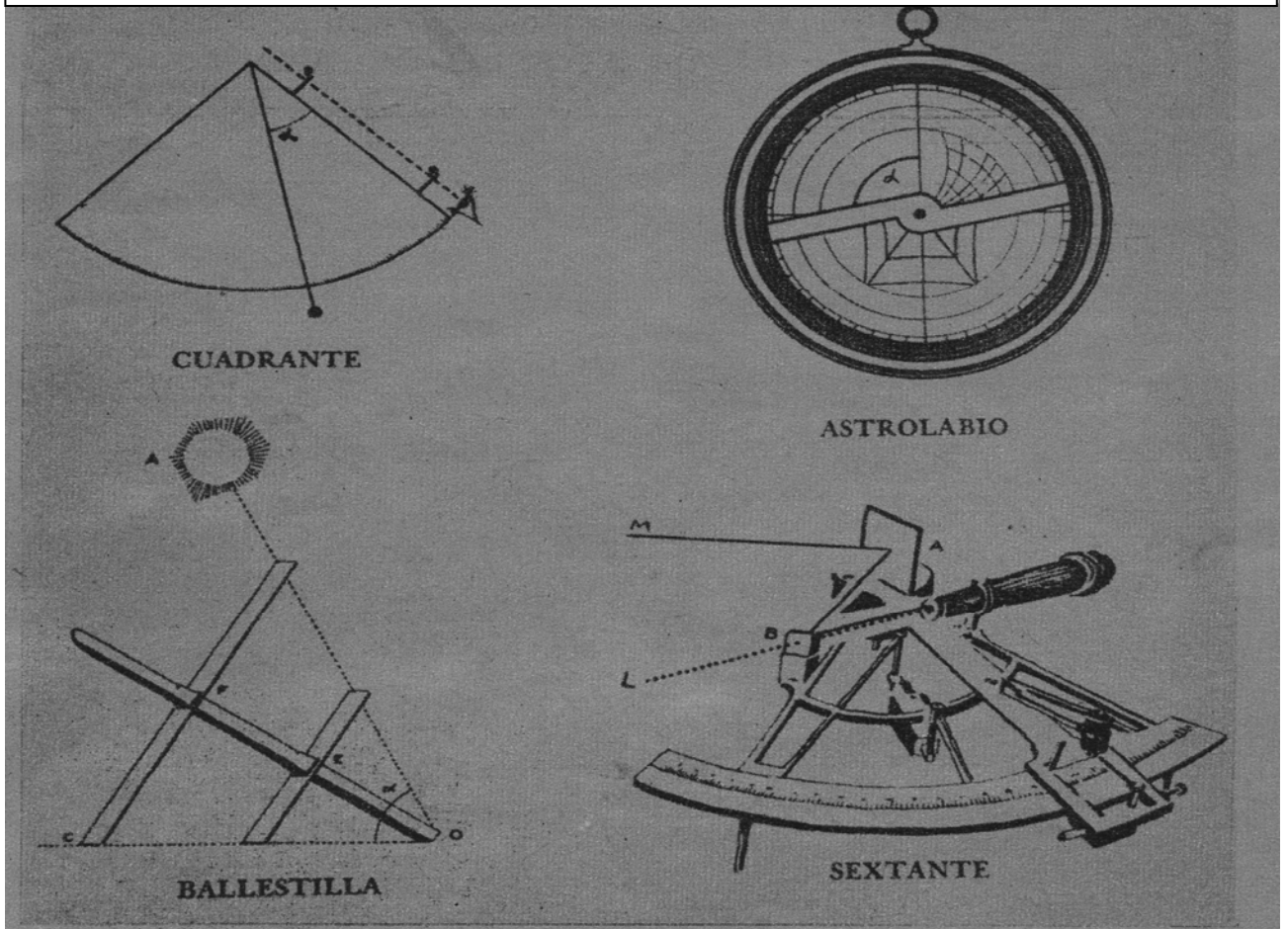
como es lógico suponer, no se andaría a los gritos por los mares del Mundo proclamando “El Islam descubrió América”, sino que se susurraría ,y muy por lo bajo, para que los enemigos presentes y futuros no se den cuenta de lo que “hacemos”. Asimismo los contactos deberían de ser raros entre la gente islámica de África y Europa con sus “colonias” en América. No olvidemos que el Islam está en guerra permanente desde el año 632 (toma de Jerusalem por Mahoma y sus ejércitos) con lo conocido como Cristiandad y por ello necesitará a todos sus hijos y barcos.

Dejo al posible lector de estas líneas los planteamientos y preguntas sobre el mismo. Pero a continuación voy a presentar otro aspecto de la misma historia del así llamado “Descubrimiento de América”, el cual, a esta altura de este capítulo, ya no sé exactamente cómo denominarlo.

Debo confesar que cuando estaba escribiendo las que, originalmente iban a ser las últimas páginas de este Capítulo, me senté a leerlo y me pareció que le estaba faltando algo y no sabía muy bien qué era, pero con el correr de las horas advertí que no se podía dejar un tema tan delicado como el “descubrimiento de América”, así como así, en función de las diferentes ramificaciones que iba descubriendo, merced a mi búsqueda en algunos casos y en otros, debido al más puro azar.

Es así que encontré un artículo sumamente técnico, pero al mismo tiempo sus líneas y dibujos estaban (a mi entender) correctamente explicados, esto es, no aparenta haber confusión o ganas de entreverar las cosas que han pasado, justamente, en el pasado. Es más: la visión que este Ingeniero tiene (no se trata en este caso de mí...aunque yo también sea Ingeniero) del tema Colón y el descubrimiento de América, es sumamente importante, ya que muchos de los hechos de la Historia tendrían una sobrada explicación ,cosa que en su momento no era posible, ya que faltaban valores de juicio y **DATOS** sobre ciertas cosas....Es más: creo positivamente que es una buena perspectiva a tomar en cuenta ya que haría que se encare una revisión del “clasicismo” histórico respecto del descubrimiento y posterior colonización de América. Debo indicar que en las líneas precedentes me refiero al Ingeniero Aeronáutico **Juan Antonio Hurtado García, de la U. P. de Madrid**, el cuál posee un Doctorado en Historia de la Universidad de

Foto N° 16: Instrumentos de uso náutico de fines del siglo XVI . En el año de 1583 , se publicó un libro llamado “El Arte de Navegar”, que mostraba cómo determinar la latitud mediante la observación de la altura del Sol al mediodía .-





**Foto N° 17: En esta pintura, se observan los cambios que, a nivel del pensamiento y de la disposición humana frente a la Naturaleza y la religión ,van impregnando los distintos ambientes de la Europa Occidental de aquellos tiempos.**

**El espíritu religioso comienza a convivir con los nuevos inventos tecnológicos. En este cuadro, aparece la Virgen María , rodeada de un conjunto de “modernos” relojes .-**

La Laguna (España); es decir, no estoy citando en las próximas líneas a un improvisado. El Ingeniero Hurtado García plantea que hay una serie de grandes irregularidades históricas en lo que se refiere a la “**historia oficial**” del “descubrimiento” del continente americano. Por ello no los distraigo más, queridos lectores, con palabras de presentación y en lo único que tendré injerencia en las siguientes páginas ,será en el reacomodamiento de las expresiones debidas a la tesis expuesta por el Ing. Hurtado García.

El mencionado profesional expresa, que desde el vamos, a su criterio, hay un **fraude histórico acerca del descubrimiento de América**. Por ende ,la primera pregunta sería : “¿Quién falseó las pruebas?”. Y se indica que con fecha del **21 de Septiembre de 1556** se expide la **Real Cédula** (que es a su vez reforzada por la del día **14 de Agosto de 1560**), mediante la cual se prohíbe expresamente *la edición de libros que traten de América sin licencia especial del Consejo del Reino*: se ordena la total recolección de libros que en esos momentos circulaban y se castiga, con muy duras penas a los librereros que continuasen su venta.

Con fecha del **9 de Octubre de 1556** se expide una nueva cédula, donde se ordena a los oficiales reales de los puertos de las Américas que *reconozcan* (es decir, que identifiquen) *los libros descargados en sus puertos ,y que no permitan la entrada de ninguno, siempre que se encuentren en los índices expurgatorios de la Santa Inquisición*.

Por si todas estas medidas fueran pocas, el control sobre la impresión y venta de libros, se acaba de efectuar con una medida llamada **pragmática** (que era una ley emanada de autoridad competente, que se diferenciaba de los decretos reales y órdenes generales en las fórmulas de su publicación), expedida por el rey **Felipe II de Castilla (Felipe I de Aragón)**, el día **7 de Diciembre de 1558** que, bajo pena de muerte y pérdida de todos sus bienes para sus herederos prohibía *a cualquier librero o mercader de libros que lleve ,ponga ,tenga o venda libros prohibidos por la Santa Inquisición*.

Entonces la pregunta sería a continuación: ¿Qué libros se falsearon?.

Y he aquí que todos los historiadores posteriores al año de 1556 se basan en los siguientes libros o documentos:



**Foto N° 18 : Aguafuerte existente en la localidad de Palos de la Frontera, Pcia. de Huelva ,España ,dónde se representa la partida de las naves del Almirante Colón , el día 3 de Agosto de 1492 .-**

**Las Crónicas de los cuatro viajes**, del propio Colón y las cartas al Rey.

**Historia del Almirante**, de Fernando Colón.

**Historia General de las Indias**, de Bartolomé de Las Casas.

Veamos ciertos detalles extraídos de una exhaustiva revisión que el Ing. Hurtado García realiza:

Las últimas voluntades de **Fray Bartolomé de Las Casas** son , en **Noviembre de 1559**: **“Lego el manuscrito de mi Historia General de las Indias a la Orden Religiosa.....con el ruego de que no sea publicada hasta cuarenta años despúes de mi muerte, y si entonces, conviene al bien de los indios y de España”**

Me permitiré un sencillo (por lo corto) análisis de estas palabras, que tomadas a la ligera, no significarían más que las palabras de una persona que sabe que va a morir y quiere dejar sus cosas en orden, de manera de favorecer a los demás con sus trabajos; pero creo que en este caso no se trata sólo de un fraile de una Orden Religiosa que siente que va hacia Su Creador.

Me dá la impresión que la palabra **“ruego”** se debería entender más bien como: orden , condición, prerrogativa. Ya que entendiéndolo así, el término **“cuarenta años despúes de mi muerte”** adquiriría su real sentido: esto es, despúes de un período suficientemente largo como para dejar interpretaciones inexactas al margen de las cosas que De Las Casas indicó en su libro, o también, para evitar problemas en cuanto a que se descubrirían ciertos **“detalles”** que a la Corona Española no le convenían que se hagan públicos, de tal modo que su Orden religiosa no tuviera inconvenientes en su desenvolvimiento futuro....Creo que lo que indico anteriormente tiene sentido, ya que de la mano de esto, la frase **“...y si entonces ,conviene al bien de los indios y de España”** es lapidaria y tiene la connotación implícita de decir: **“sí y sólo sí, entonces conviene...”**.

Más tarde, en su testamento del 17 de Marzo de 1564,lo ratifica añadiendo: **“.....y que de ninguna manera, salgan del colegio, si no fueran para ser**



*impresas.....y que en este colegio se guarden y se defiendan”*

Evidentemente, hay quién estaba al tanto, y **muy al tanto** de lo que Bartolomé de Las Casas escribió. Fíjense, sino, que con fecha del **3 de Noviembre de 1571**, cinco años después de su muerte, mediante **Real Orden**, el manuscrito fue sacado del monasterio y llevado a Madrid; una vez allí, fue puesto bajo la custodia del censor del Colegio de Indias, **Juan López de Velasco**, hasta el año 1597.

Según el historiador **Antonio de León Pinelo**, en **Simancas**, donde se encontraban los manuscritos, existían tres volúmenes y abarcaban el período comprendido entre los años **1492 a 1552**. La versión que existe actualmente termina su cronología en el año **1520**. Sin embargo hay discrepancias entre dos historiadores, **Antonio de Herrera (1601)** y **Lewis Hanke (1954)**, respecto a la extensión del primero de dichos tres volúmenes: el primero indica que constaba de un total de 624 folios y el segundo, que poseía sólo 496.

Un detalle: la **“Historia General de las Indias”** como hoy se la conoce, no fue publicada sino hasta el año **1875**. Y yo pregunto: **¿Porqué tanto retraso?**.

Todas las que se imprimieron fueron reeditadas en **castellano**, después de **1556**, con notables cambios, **desapareciendo las ediciones anteriores a 1556**. Y vuelvo a preguntar: **¿Porqué desaparecieron?. ¿Quién las hizo desaparecer?. ¿Por orden de quién?**.

Se impone, a esta altura, hacer un comentario sobre el gran hombre que fue **Fray Bartolomé de Las Casas**. Nació en la ciudad de Sevilla en el año 1474, siendo su padre Don Pedro de Las Casas y desconociéndose datos sobre la madre. En el año 1501 se embarca hacia la isla La Española (Santo Domingo) y en 1512, se ordena sacerdote, recibiendo las primeras encomiendas. En 1514, renuncia a las encomiendas y decide luchar a favor de la libertad de los indios. Al año siguiente, viaja a España a presentar ante el Rey Fernando el Católico sus planes de gobierno para las Indias y en 1516, retorna a la Española, luego de haber sido nombrado “Protector Universal de los Indios”. En 1520 comienza la experiencia de penetración pacífica en Cumaná, con franciscanos y dominicos, que concluye trágicamente al año siguiente con el ataque de los indios a Santa Fe y Cu--

/--maná.

En 1522 se produce un gran cambio en su vida religiosa, ya que ingresa, en Santo Domingo, a la orden de los Dominicos. En Nicaragua se enfrenta a los encomenderos y a las autoridades, para defender a los indios. Quince años más tarde, comienza con los Dominicos la tarea de penetración pacífica en Guatemala y en 1540 vuelve a España, a conseguir apoyo. En 1542, se promulgan las nuevas leyes, fruto de la lucha de Las Casas contra la esclavitud de los indios y la encomienda. En 1544, es ordenado Obispo de Chiapas, y poco tiempo más tarde, sostiene un duro enfrentamiento contra los españoles, negando la absolución a quienes tengan indios en encomiendas. En 1547, retorna a España para seguir presionando en la Corte.

En el año de 1550, renuncia al Obispado de Chiapas y en 1560, se traslada junto a la Corte a la ciudad de Toledo (España), para continuar su tarea de defensa de los indios. Muere en el año de 1566, en España, y deja como legado sus obras de defensa de los derechos de los naturales de América, como así también su **“Historia General de Las Indias”**.

Según el Ing. Hurtado García, la obra y cometido de los censores era muy **simple**, al mismo tiempo que sumamente **clara**, hecha a los efectos de mantener **una cierta cohesión** ; esta labor consistiría en :

**1.-Substitución sistemática de los nombres de ciudades o naciones.**

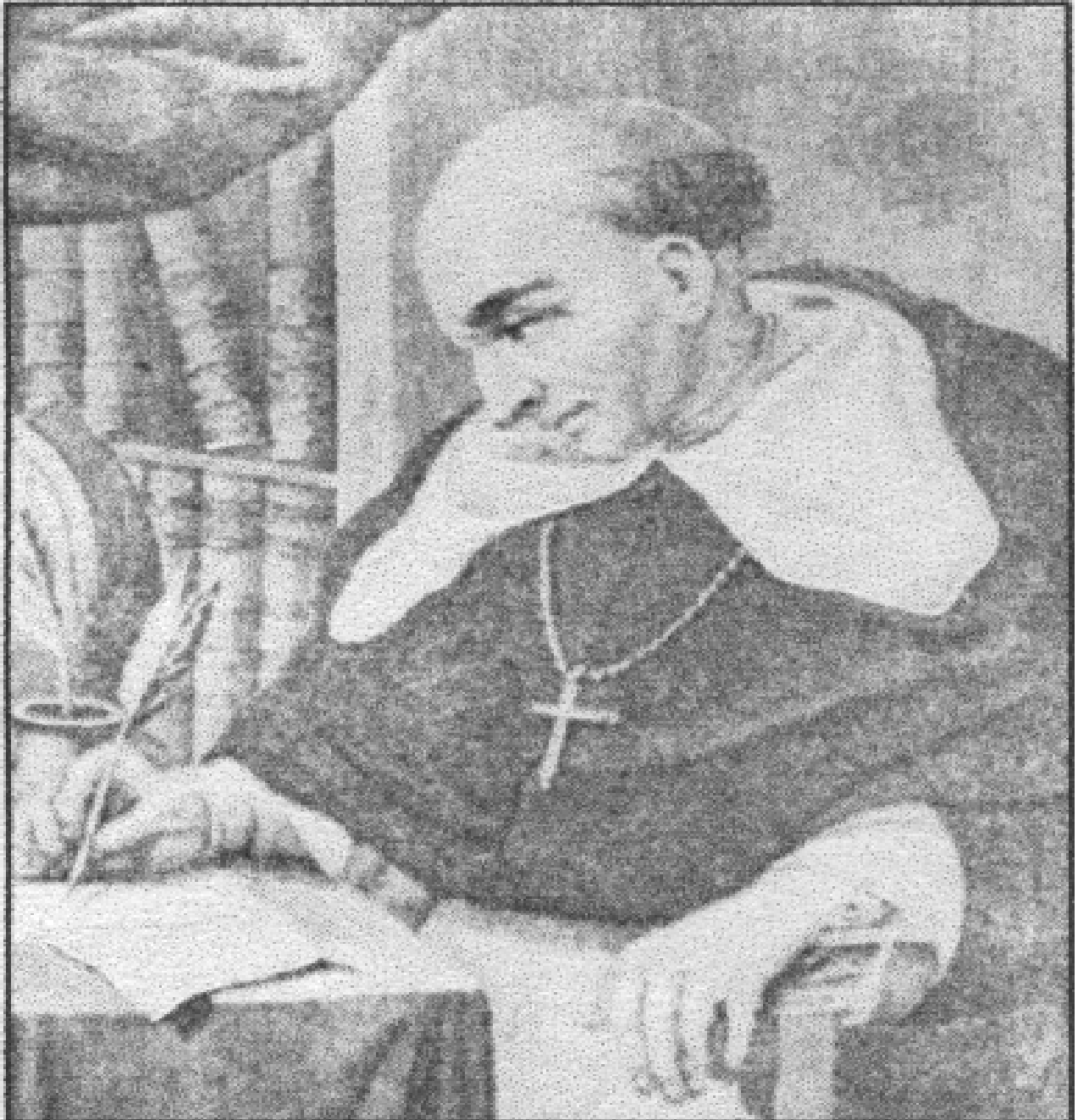
Por ejemplo:

- a) Barcelona por Sevilla o Cádiz.
- b) Pals (Cataluña) por Palos de Moguer.
- c) Cataluña, Valencia o Corona de Aragón por Castilla, Andalucía o España.

**2.-Colón encontró América por casualidad, buscando un camino más corto hacia Catay (China).**

**3.-Colón era extranjero.-**

**4.-La expedición fue financiada por Castilla y realizada por castellanos.**



**Foto N° 19: Ilustración de Fray Bartolomé de Las Casas (1474-1566) , defensor de los derechos de los indígenas de América y notable escritor de la “Historia General de las Indias”. Este es uno de los grabados más conocidos que se conservan del insigne sacerdote .-**



**Foto N°20: Cartógrafo del siglo XVI en su gabinete de trabajo , mientras deja constancia de los datos registrados por los navegantes y marinos en sus viajes oceánicos . Nótese la gran cantidad de elementos e instrumentos de medición que el mismo posee , como así también la atmósfera de silencio y quietud que el artista realizador del grabado quiso resaltar , mediante la imagen del perrito durmiendo al costado del cartógrafo .-**

Hasta aquí, lo que se indica en el pie de página **65** es, más o menos, lo que todos hemos aprendido en la escuela primaria. ¿Quién no formó parte alguna vez de la bravía tripulación del Almirante Colón en las representaciones del Día de la Raza, el 12 de Octubre?.....

Sin embargo el Ing. Hurtado García piensa que esto (lo atinente a la página 65, indicado antes) es una burda triquiñuela y una chapucería total. ¿Porqué?. Por las siguientes razones que expone a continuación:

***a)Castilla, paraíso de las huertas:***

En todos los libros se habla de la flora y huertas de América, y se las compara con las de Castilla; por ejemplo en el libro de Casaus, se dice que el Almirante “...***vió allí tantas huertas, con mucho agua y más hermosas que las de Castilla***” .Y se pregunta: ¿Dónde están o han estado nunca esas huertas?.

El gran escritor francés **Voltaire**, en su libro “**Le Siecle de Louis XIV**” aclara que “***Cataluña es uno de los países más fértiles de la tierra y de los mejor situados ,tan regada de ríos ,de riachuelos y de fuentes ,como la Vieja y Nueva Castilla están desposeídos de ellos***” .

Le quiero hacer al lector un comentario: en el año **1994** fui enviado a **España** a tomar un curso especial. Cuando volvimos, hubimos de pasar por la región de **Castilla**, ya que nos dirigíamos hacia **Madrid** desde el norte, más exactamente desde el País Vasco. Paramos en un restaurante, de aquellos que existen al costado del camino. Luego de almorzar en el medio de una nube interminable de humo (¡por Dios, cómo fuman!)y no aguantando más tanto encierro, fuí a dar una vuelta por los alrededores. Me interesó particularmente la tierra y su coloración, ya que había un especie de pared abierta por lo que me pareció, la acción de una motoniveladora. Entonces advertí que era una tierra muy arcillosa o por lo menos, de un tono sumamente pardo-rojizo, que me hizo acordar la tierra de la provincia de Misiones, en la Rca. Argentina. Pues bien, ese tipo de tierra no era precisamente de lo más fértil, si se la comparaba con el típico “humus” – tierra negra--- de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Además, luego me puse a mirar detenidamente la flora de los alrededores y ví que el pasto

era ralo, de los que crecen en lugares con poca irrigación; es decir, sería un “pasto duro”.

Pero lo que me llamó poderosamente la atención, fue la escasísima cantidad de árboles. No creo estar del todo equivocado cuando digo que mi vista alcanzó a contar pocos ,en la extensión que hasta el horizonte pueden los ojos ver.....

Con lo que le doy la razón a Hurtado García. Por naturaleza, Castilla no es precisamente de las más fértiles regiones del planeta.....

***b) Castilla, el país de los peces:***

En un pasaje de uno de los libros, se dice : “*Pescamos muchos peces como los de Castilla: pijota ,pámpanos, chopos y tonina*”.

En el original **catalán** debía decir: pixota, pámpol, xopes i tonyina; a su vez, estos peces, **en castellano**, se denominan pescadilla, romero, peces luna y atún. Entonces, se puede inferir que el censor cometió el grave error de no traducir los nombres de los peces, simplemente **castellanizándolos**, como si de especies nuevas se tratara.

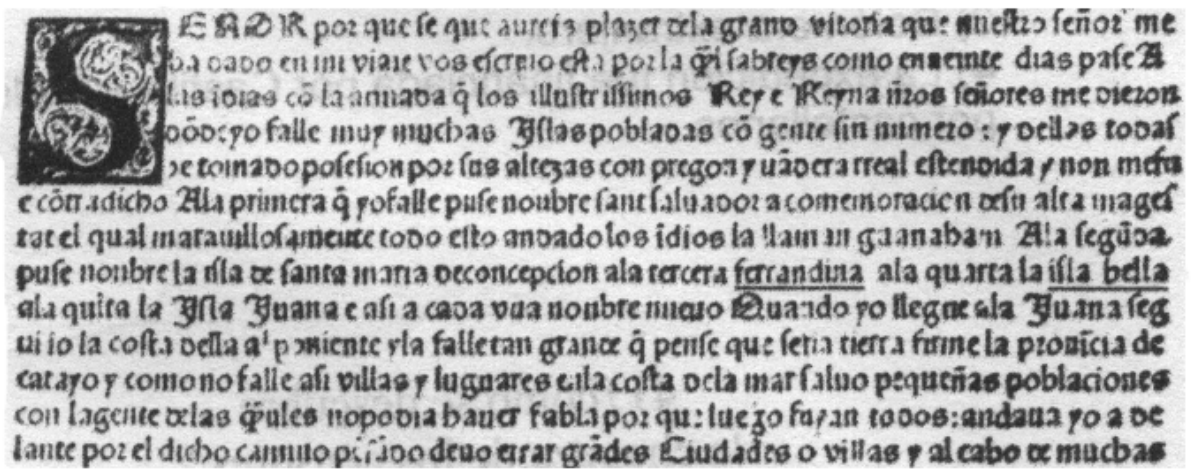
***c) Los pájaros:***

“*el rabo de junco*” tan nombrado por de Las Casas y Fernando Colón, en el idioma **catalán** es “cua de jonc”, pero en castellano, su nombre es “pato rabudo”. Los “pardales o pardelas”, en catalán “pardal” es, precisamente el genérico “ave”. O el “oriol” de la isla de Montserrat, igual que el “oriol” catalán.

***d) La adulteración de la toponimia:***

Todos los nombres que pone Colón son, o claramente **catalanes** (por ejemplo, Montserrat), o hispánicos ( La Española) pero jamás **castellanos**. Más tarde , los censores varían estos nombres: Ferrandina a Fernandina, Isla Bella a Ysabela, Jamayca (diminutivo femenino de Jaume-Jaimita ) a Santiago (traducción de Jaime, del inglés al castellano), Cotliure por Coluña, etc.

Foto N° 21: Extracto de una carta auténtica que el Almirante Colón escribió a los Reyes Católicos, donde se ve claramente los términos utilizados; estos son : “ferrandina” e “isla bella”. Debe hacerse la salvedad que esta misiva está escrita en español antiguo. De todos modos, el Ing. Hurtado García toma esta carta como apoyo para su tesis, en lo que respecta a la desviación posterior de los nombres citados por Colón .-



**S** E SADE por que se que aures plazer de la grando victoria que nuestro señor me  
 ha oado en mi viaje vos escríbo esta por la qñi sabreys como en veinte dias pase a  
 las islas cō la annada q los illustrissimos Rey e Reyna nros señores me dieron  
 pōdo yo falle muy muchas Yslas pobladas cō gente sin numero : y de las todas  
 he tomado posesion por sus altezas con pregon y uādo era real estenoida y non meña  
 e cōtra dicho Ala primera q yo falle puse nombre sant saluador a comemoracion de su alta magest  
 rat el qual marauillofamente todo esto andado los idios la llaman guanabani Ala segūda  
 puse nombre la isla de santa maria de concepcion ala tercera ferrandina ala quarta la isla bella  
 ala quinta la Ysla Juana e asi a cada vna nombre nuevo Quando yo llegne ala Juana seg  
 ui to la costa della a' p' miente y la falleran grance q pense que seria tierra firme la provincia de  
 catayo y como no falle asi villas y lugnares en la costa de la mar salvo pequenas poblaciones  
 con lagente de las qñules no podia haer fabla por qu: luego fuyan todos: andava yo a de  
 lante por el dicho camino p' qños deuo errar grādes Ciudades o villas y al cabo de muchas

Hasta acá se podría decir que el Ing. Hurtado García tendría razón; pero a continuación la pregunta lógica sería: ¿Cuáles son los motivos para hacer una cosa semejante?.

La respuesta de Hurtado García es simple y se divide en dos partes:

- 1) Justificar la decisión de considerar el puerto de Sevilla, única aduana hacia las Américas, impidiendo así el libre comercio y gravándolo con impuestos.
- 2) Usurpar a los herederos legítimos de Colón todos sus derechos. Ahora bien, según las Capitulaciones (que en la península Ibérica, era el sistema por el cual se sometían algunas ciudades y territorios musulmanes, al ser reconquistados por los cristianos) hechas por Colón, si el Almirante no descubriera nuevas tierras por voluntad y trabajo propios, sino por puro azar, sin saber bien dónde se dirigía, y confundiendo lo que viere con otros lugares geográficos, la Corona anulaba el contrato, le expropiaba sus tierras ,las ganancias y los títulos concedidos.
- 3) Como es sabido, los Colón fueron expropiados, gracias a estos argumentos.

Sigamos preguntando. Un interrogante natural y lógico sería saber a quién se le ocurrió poner plata en esto; quién sería el valiente ...o la valiente.

En definitiva, nos interesaría saber quién financió la expedición. Veamos lo que dice el Ing. Hurtado García al respecto.

Colón, en todas sus cartas, siempre se dirige al Rey, o a ambos, pero jamás a la Reina. No se puede decir que no quisiera dirigirse a ella, pero quizás las estrictas normas de la Corte así lo impedían. La cuestión es que jamás se dirigía a ella.

El escritor **Francisco Martínez Martínez** en su obra “**El Descubrimiento de América**” dice lo siguiente: “...*la excelente reina castellana no pudo empeñar, ni mucho menos vender sus joyas ,dado que no podía disponer de ellas, al estar depositadas en Valencia*”.

Quién firma las Capitulaciones es el secretario del Rey, **Lluis de Santángel** , que están guardadas en el Archivo de la Corona de Aragón, en Barcelona aquí observamos que los consejeros que se nombran para aco-



/--meter la empresa, son **todos** catalanes.

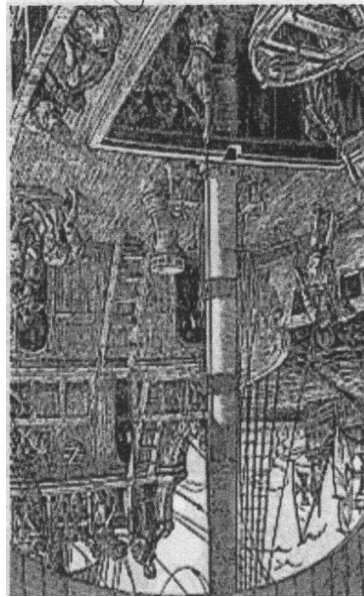


Foto N° 22 :  
Dibujo alegórico de Theodore de Bry, donde se observa al Almirante Colón sobre la cubierta superior, al mando de la Santa María. Atrás se puede notar otra carabela.

Ellos son: **Joan de Coloma, Joan Cabrero, Gabriel Sanxis y Alfons de Cavallería** .

Pregunta uno: ¿Porqué la copia de las Capitulaciones se conserva en el **Archivo de la Corona de Aragón de Barcelona** (libro 3569,folios 135V y 135 R) y en cambio no existe copia en **Simancas** ni en el **Archivo General de Indias**?

Pregunta dos: ¿Porqué **todos los originales** de las Capitulaciones desaparecieron?. ¿Quién es el culpable o los culpables?.

En la **Concordia de Segovia de 1475**,Castilla,en ningún caso, autoriza al Consorte Real a valerse de funcionarios de la Corona de Aragón, pues esto violaba las normas del Derecho Público. A todos los efectos, los ciudadanos de una corona, tuvieron en la otra, la consideración de extranjeros hasta el año **1714**.

Cuando Colón reclama en **1497** una confirmación oficial a los Reyes, de las Capitulaciones firmadas en **1492**,los monarcas lo hacen como **Reyes de Aragón**, de la misma manera que le firman la carta de recomendación a un príncipe desconocido, o la **Carta Real de Provisión**, por la que se ordena la preparación de las carabelas, con fecha **10 de Abril de 1492**.

Los títulos que se le otorgan a Colón, en las Capitulaciones, son propios de los Reinos de la Confederación Catalano-Aragonesa: es decir, los títulos de Virrey y Gobernador General son **inexistentes** en la Castilla de aquellos tiempos.

El lenguaje empleado en la redacción de las cláusulas de los nombramientos de los virreyes de Cataluña, Aragón, Mallorca, Cerdeña, Nápoles y Sicilia es idéntico al utilizado en el nombramiento de Cristóbal Colón.

En las instrucciones del **29 de Mayo de 1493** se especifica que Colón podrá nombrar jueces, **“tal y como acostumbran hacerlo otros Virreyes y Gobernadores de Sus Altezas”**; pero hete aquí que Sus Altezas no tienen virreyes en Castilla ni en León, dado que Castilla-León era una **Unión** y no una **Confederación** como sí lo era la Catalana.

El rey **Fernando**, en su Testamento dice lo siguiente: **“la part a Nós pertanyent a les indies de la Mar Oceánica”** (“La parte que a Nos pertenece en las Indias del Océano”).

En las **Cortes Generales de Monzón**, de **1528** (las Cortes Generales eran la reunión de las Cortes de Cataluña, y es de destacar que Mallorca no tenía Cortes sino delegados en las Cortes Catalanas, Valencia y Aragón, para tratar con el rey común cuestiones de interés de todos los reinos de la Confederación), los parlamentarios se dirigen al Emperador Carlos I de esta manera: **“Ja, el rei Catolic, el vostre avi, es complagué, per lájut prestat castellans, en la Conquesta d’alguns dels dits Regnes en donar-los i incorporarlos a Castella, la meitat del Regne de Granada i la meitat de les Indies, que peratnyien al dit Rei Catolic”**. Esto es, **“Ya Vuestro abuelo, el Rey Católico, por la ayuda prestada por los castellanos en la conquista de nuevos reinos, se complació en dar a Castilla, la mitad del reino de Granada y la mitad de las Indias”**.

Foto N° 23 : Planisferio Náutico del Cosmógrafo portugués Domingo Texeira . - Año 1573.-



Como datos que avalan lo anteriormente expresado, indiquemos que, en el registro de la Cancillería de la Corona de Aragón, en Barcelona, existen los siguientes documentos:

- 1) Capitulaciones del **17 de Abril de 1492.**
- 2) Carta de recomendación a un príncipe del **17 de Abril de 1492** (“mittimus in presenciaram ...ad partes Indie...”).
- 3) Carta de recomendación del **30 de Abril de 1492** (“Serenissimo principe amico nostro carisimo ..... con el espacio en blanco para rellenarlo con posterioridad).



**Foto N° 24 : Planisferio portugués del continente americano. Nótese que ya se empiezan a distinguir los rasgos y contornos de las islas, costas y regiones de América. Este planisferio data del año 1590.**

Es curioso que estén en ese Archivo, pues si la empresa del descubrimiento se tratara de una empresa de **Castilla**, deberían estar en el **Archivo de Simancas**, o en todo caso en el de las **Indias**. Pregunta número tres: ¿Porqué están allí?. ¿Quién las llevó o hizo llevar a ese destino?.

El 17 de Abril de 1492 se firmaron las **Capitulaciones de Santa Fe** o documento –contrato, que estipulaba que Cristóbal Colón haría el viaje descubridor--. El documento tiene dos partes, un preámbulo realmente sorprendente que dice así: “ *Vuestras Altezas dan e otorgan a don Cristóbal Colón en alguna satisfacción de la que ha descubierto en las Mares Oceánas y del viaje que agora, con el ayuda de Dios ha de fazer por ellas en servicios de Vuestras Altezas, son las que siguen*”.

Ese “**ha descubierto**” es, para los partidarios de la teoría del Pre-Descubrimiento, la prueba documental decisiva, ya que Colón se asigna descubrimientos en el océano, antes del año 1492, que ahora transfiere a los Reyes Católicos, en virtud de lo cual estos le corresponden dándole una serie de privilegios, que forman la segunda parte del documento; esto es:

1º) El oficio de almirante de la Mar Océana, vitalicio y hereditario, en todo lo que descubra o gane, y según el modelo del almirante mayor de Castilla.

2º) Los oficios de virrey y gobernador en todo lo que en él descubra o gane. No se habla de hereditariadad. Para cubrir los cargos en las Indias, puede proponer terna a los Reyes para que estos escojan.

3º) La décima parte de todas las ganancias que se obtengan en su almirantazgo.

4º) Que todos los pleitos relacionados con las nuevas tierras los pueda resolver él o sus justicias (delegados de aplicación de justicia).

5º) El derecho a participar con la octava parte de los gastos de cualquier armada, recibiendo a cambio la octava parte de los beneficios.

Veamos otras cosas que el Ing. Hurtado García destaca y que son realmente sorprendentes para quién esto escribe, no sólo por desconocidas sino por inesperadas.

Cuando Colón escribe a **Luis de Santangel**, dice que tomó posesión de las islas *“con pregón y bandera real extendida”*. Luis de Santangel era el súbdito de la Corona Catalano-Aragones, secretario del rey, y sin ninguna atribución en Castilla-León.

Cuando **López de Gomara**, en su **“Historia General de las Indias y Conquista de México”**, dice *“ el Padre de Roma ,Alejandro VI (Borgia), vicario de Jesucristo....había dado las tierras ( de las Indias) al muy poderoso rey Fernando....su señor”* , está indicando que **Alejandro Borja** era valenciano, por lo tanto se desprende que era súbdito de la **Corona Catalano-Aragonesa**.

**Miguel de Cuneo**, en su **“Relación”** dice que Colón le dedico el nombre de la isla Saona a él ,y *“...tome posesión tal y cómo lo hacía en las otras el señor Almirante, en nombre de Su Majestad el Rey”*.

En las **Cartas de Relación de Hernán Cortés**, se indica que sus tropas seguían *“la bandera de la Cruz...”*.

**Diego de Landa**, en la **“Relación de las Cosas del Yucatán”** nos indica que *“llegado Cortés a la Nueva España, empezó a poblar ,y al primer pueblo le llamó VeraCruz, de conformidad con el blasón de su bandera.....en la bandera había una Cruz Roja”*.

Por intermedio del cronista de Hernán Cortés ( que recordemos que fue un hidalgo castellano de Extremadura), llamado **Bernal Díaz del Castillo** (**“Historia Verdadera de la Conquista de Nueva España”**),sabemos que la expedición del año **1519** no es ya de descubrimiento, reconocimiento o cartografía sino de **conquista** : doce navíos de guerra, bodegas atiborradas de caballos, provisiones, municiones y como para que no queden dudas so-

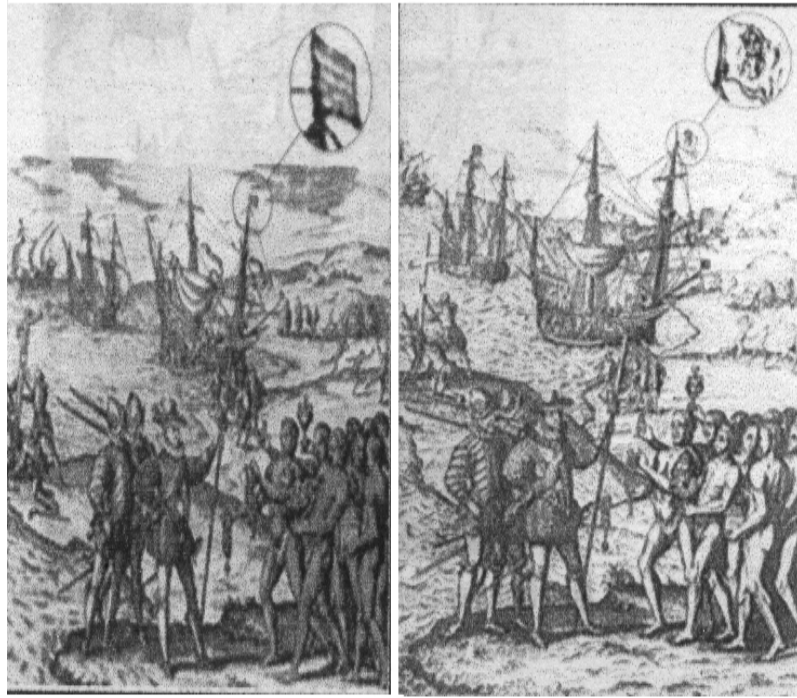


Foto N° 25 : El juego de las diferencias....El grabado de la izquierda proviene de un libro de Theodore de Bry del año 1559.El de la derecha es de un libro de Bouttats del año 1727.Nótese la diferencia existente en el dibujo de la bandera: no son las mismas, evidentemente.

Al ser una bandera un símbolo, es importante su mensaje, y las personas que efectuaron los grabados así lo sabían . ¿Con qué motivo se cambiaron las banderas?. Otro detalle: el color de los indios.....Recuérdese lo referente al artículo sobre los musulmanes en América antes de Colón.-

/--bre las intenciones de Cortés y su gente, una dotación de 400 soldados. Analicemos sobre el uso de los símbolos y su interpretación de cara a lo que se puede inferir de ello. Recordemos que para la época y la mentalidad de la misma, una bandera no era **sólo** una bandera, sino lo que ella representaba :tierra, cultura, gentes, vida, pueblos, etc., etc. Y la bandera, como así también otros símbolos, quiere decir muchas cosas....Veamos que comenta sobre esto, el Ing. Hurtado García en su artículo. Es así que indica

que **Ferran Colón** ( Ferran sería la acepción catalana del nombre Fernando), en su “**Historia del Almirante**”, dice que: “ *El Almirante bajó a tierra con la bandera desplegada. Eso mismo hicieron los capitanes de las otras naves (Alfons y Vicens Ianes) que entraron con sus botes con la bandera de la empresa, que tenía pintada una cruz verde* (si fuera roja sería la **Bandera de Barcelona**, y verde no existe) *con una “F” en un lado y dos coronas en el otro* (donde estaba la “i” o “Y” de Isabel). Entonces ¿porqué a la “F” le adjudican dos coronas?).

Si el original estaba en catalán, como así indica la copia que se halló recientemente (el año **1999**) en **Alemania** (escrita en idioma **alemán**), el trabajo de los censores, en cuanto al color de la cruz, se limitó a substituir la palabra “vermella” por “verde”, cosa que, evidentemente era mucho más fácil de realizar que cambiar “vermella” por “roja”, y así además, creaba más confusión.

**El Padre De Las Casas**, en su “**Historia de las Indias**” repite: “*El Almirante sacó la bandera real*----se pregunta: ¿sólo una?, ¿cuál de las banderas: la de los dos castillos y dos leones o la de la Confederación Catalana?---- *y los dos capitanes ,las de la cruz verde, que el Almirante llevaba en todas las naves por señal y divisa”*.

En la primera edición del libro de **Theodore de Bry** (del cual tomamos varios grabados y dibujos, que ilustran estas líneas), del año **1559**, “**Americae**”, las tres carabelas de Colón llevan **banderas catalanas**. Ahora bien, cómo se puede observar en los grabados citados con respecto a este tema, de la página **76**, en las ediciones posteriores, las banderas se emborronan o son ,directamente, substituídas por las de Castilla-León.

La bandera de la **Cruz de San Jorge** es la del ejército catalán. El estandarte real es el que dispone sobre él, cuatro barras rojas sobre fondo amarillo.

La bandera de Castilla, con cuatro cuartos (dos leones y dos castillos, uno en cada cuarto) **no está descrita** en ninguno de los libros de los inicios del descubrimiento.



En **1305**, la **Compañía Franco-Catalana de Gracia**, los famosos **Almogávvers**, ya usaba de divisa militar la bandera con la Cruz de San Jorge. Hagamos constar que uno de los Almogávvers, el nombrado como el “Ceremonioso”, dirige una carta a su hermano Ferran el día **6 de Febrero de 1359** donde le indica que (traducción del catalán mediante): “ *...hemos ordenado que todas las compañías de caballería, usen el día de batalla, la Bandera de San Jorge, y así te lo mando y te lo ruego que tú mismo hagas hacerlo a tus abanderados*”.

Es así que se infiere que las supuestas cruces de cruzada ( como sería la de color rojo: pero esto sería correcto si hubiesen sido grandes, más alargado el palo vertical que el horizontal, y sobre el pecho y espalda de los descubridores ) que se pintan sobre las carabelas, **no existieron**. Además, en algunos retratos y pinturas de los navíos de Colón, se pintan cruces, pero serían, en todo caso, las correspondientes a la **Cruz de Malta**, como tampoco el **Papa Alejandro VI** promulgó ninguna **Bula de Cruzada** a la empresa del Descubrimiento .



Foto N° 26 : Escudo de Cataluña.-



Foto N° 27:  
Escudo de Castilla.-



Foto N° 28 :  
Escudo real, de los Reyes Españoles.-

Veamos ahora un tema que puede parecer hasta ridículo, pero que con el desarrollo de los supuestos que se proponen, toma un protagonismo especial, ya que infiere la procedencia de los “descubridores” por llamarlos de alguna manera: yo los llamaría “ los empresarios”, tomando la palabra “empresario” como aquél que acomete una empresa, trabajo, búsqueda o mejoramiento....No el concepto que actualmente conocemos.....

Es así que el Ing. Hurtado García llama la atención sobre un punto hasta, si se quiere, descuidado por los demás autores, por lo menos de aquellos que yo tengo conocimiento.

En una parte anterior se nombra la palabra “**barretina**” y habíamos dicho al respecto que era un típico gorro catalán. Si no me falla la percepción, este gorro es una especie de boina grande ,que se eleva unos centímetros sobre la cabeza por uno de los lados y que presenta una caída muy pronunciada sobre la parte trasera de la cabeza de aquél que lo usa. Los escoceses utilizaban unas boinas muy similares hacia la mitad del siglo XVIII, cuando el levantamiento de 1745/50.Y observando detalladamente: me dá la impresión que el uso del gorro frigio en la Revolución Francesa, tiene algún antecedente en este tipo de gorro ¿o me equivoco?.....

Además, los catalanes, antiguamente, usaban unos pantalones muy anchos, llamados “**saravells**”, que también solían llevar los valencianos.

En el diario de a bordo del primer viaje de Colón, éste escribe el día 12: “*Yo, para que nos tuvieran mucha amistad* (se entiende que los nativos) .....*les dí a algunos de ellos unos gorros rojos*”.

Sigue el relato. El día 15,un indio que venía en canoa fue capturado por los marineros y subido a bordo. Colón explica: “...y *Yo que estaba en la popa de la nave, y lo ví todo, lo mande buscar y le dí un gorro rojo*”.

En la versión del libro de **Fernando Colón**, ya no dice “*gorros rojos*” sino “*algunas cosas*”. Sutil y leve cambio en la transcripción.....De todas maneras, en la versión latina de este libro dice que Colón regaló “*capelletti*

*rossi*”. Ahora bien, si en la versión española Fernando Colón indica “**algunas cosas**” y en la versión latina dice “**capelletti rossi**”, la pregunta inmediata sería: ¿Porqué no utiliza los mismos términos en **ambas**?. ¿Lo hizo así por determinadas presiones o por propia voluntad?.

Veamos, de nuevo, la “**Primera Relación**” de Hernán Cortés al rey Carlos

Foto N° 29 : Ilustraciones del libro de Theodore de Bry, en el libro “Americae”, donde se muestra a los primeros marineros llegados con Colón, usando barretinas y saravells. Nótese el trabajo que los hombres están realizando: la construcción de un navío. Esto era y es propio de los pueblos a orillas del mar, por ejemplo, los catalanes.



Ver Detalle en  
Foto N° 30 .-

I de España: “ *...para que los indios vinieran seguros,(Cortés) les dio para los caciques dos camisas, cintas de oro, uno de raso y otro de pana, gorras de grana y un par de zaraveles, y así se fueron con estas joyas los caciques*”.

**Bernal Díaz del Castillo** nos dice en “**Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España**” que Cortés, para contentar a ciertos caciques, hizo entregarles una “**gorra carmesí, con una medalla de oro, en la que figuraba un San Jorge a caballo con una lanza, matando un dragón**”.

**Fernando Alvarado Tezozomoc**, en su “**Crónica Mexicana**”, dice que los informadores enviados por Moctezuma, a la costa, para informarle de la llegada de los barcos de Cortés, terminan describiendo lo que han visto diciendo: “*y en la cabeza llevan gorros rojos*”.



Foto N° 30 :

Detalle de la Foto N° 29, donde se muestra los hombres que están trabajando, y que llevan “barretinas” sobre sus cabezas.-

Podríamos hacer alusión, a continuación de lo anteriormente indicado, a la clase de personal que Colón *eligió* ( ¿eligió....? ) para realizar el trascendental viaje. Pero antes, como otra contribución al misterio de la preparación del viaje y su posterior consecución, se debe notar que tanto en Castilla como en Cataluña, desde el año 1365, existían censos. Particularmente, creo que desde mucho tiempo antes de esta fecha. La razón sería muy simple: los monarcas necesitaban saber, con una exactitud más o menos confiable, la cantidad de gente que ocupaba los territorios que ellos gobernaban, ya sea a los efectos de poder estar preparados para la guerra, y otros asuntos de interés práctico, como ser la percepción de impuestos. No nos olvidemos que estos eran países regidos por el sistema feudal y los impuestos para la Corona eran (además de lo que se recaudaba por las diferentes aduanas del reino) una de las principales entradas de dinero para los reyes, siempre tan necesitados de plata fresca con la cual encarar sus distintas empresas. Por lo tanto, aunque pienso que los censos, en esas regiones del mundo conocido, eran frecuentes y mucho más antiguos que la fecha indicada, a los propósitos de la reseña histórica en curso, la podemos tomar como válida.

Bien .La cuestión es que es curioso comprobar que en ellos se percibe la no

existencia de todos los viajeros hacia América, entre los años 1492 a 1556, en los censos que los **castellanos** realizan. ¿Porqué?

En cambio, si se “destraducen” sus apellidos, nos encontramos que coinciden con notables marinos **catalanes**, censados y muy conocidos, pero además (y esto a mi entender, lo más importante de todo...) documentados en el Archivo de la Corona de Aragón.

Veamos algunos de ellos, ya conocidos por nosotros a través del aprendizaje en la escuela primaria.

Según la etimología **castellana** es: **Vicente Yañez Pinzón**; según la **catalana** es: **Vicens Anes Pinson**. Pues bien, existe documentación sobre este hombre en los Manuscritos de la Historia General de la Biblioteca Nacional de Madrid. Otro detalle: el Diario de a Bordo del archivo del Duque del Infantado también presenta datos sobre él.

Otro es (castellano) : **Martín Alonso Pinzón** (en **catalán** : **Alfonso Anes Pinson**). Es el procurador Real y Embajador fiel a la Generalitat en la Corte de Roma.

Agregamos; el siguiente es **Fernández Pinzón** (en **catalán** : **Ferran Anes Pinson**).

Estos tres hermanos, de origen portugués, residen en la localidad de Pals, comarca del Empordá (Girona), donde tenían astilleros. Tomaron parte en la guerra civil catalana entre la Generalitat y el rey Juan II, en el bando de la Generalitat.

El autor **Juan de Castilla** en su libro “**Elegías de varones Ilustres de las Indias**”, indica que Colón escribió a estos hermanos “*...por ser cursados navegantes ,él envió sus cartas mucho antes*”. Con lo que deduciríamos que tenemos ante nosotros a un Cristóbal Colón que, a juzgar por estos testimonios, **conocía** (evidentemente...) a estos hermanos, desde un tiempo anterior, posiblemente de haber guerreado juntos contra el rey Juan II. Y uno

comienza a vislumbrar que todo este viaje estuvo **organizado , detallado, las tripulaciones cuidadosamente escogidas, la ruta perfectamente establecida, los propósitos estrictamente asentados, los documentos anteriores al viaje escrupulosamente estudiados, la financiación solicitada con la suficiente antelación,** etc.; en definitiva, toda la **LOGÍSTICA** (de una empresa como la emprendida) aceptada y puesta a punto. ¡¡Me gustaría volver al colegio primario: creo que la maestra se sorprendería un poco de mi participación para el Día de la Raza¡¡¡¡.

Sigamos. Este fue un leve pantallazo de los hombres que “acompañaron” a Colón. Uno de los más desconocidos, por lo menos para quién esto escribe, fue **Juan de la Cosa**, cosmógrafo, maestro y **dueño de la “Santa María”**; fue un marinero muy bien documentado en su país, Cataluña, y también actuó en la guerra contra el rey Juan II, que además de lo anterior, fundó en Sevilla la Escuela Cartográfica, sucesora remota de la cartografía mallorquina (de las islas Mallorca, se aclara...).

Ahora bien, en el segundo viaje, salen con Colón hacia el Atlántico los siguientes hombres: **Pere (Padre) Bertran i Margarit, Miquel Ballester, Pere (Padre) Casaus (De Las Casas), Pere (Padre) de Sala, Joan de Serralonga, Antoni d’Áleman, Pere (Padre) de Requesens, Ramón Pons, Miquel Moliart, Guillem Coma, Lluís d’Úrrea, Nicolau Esteve** ; evidentemente todos apellidos catalanes, aunque según el Padre De Las Casas, “...*muchos caballeros ,mayormente de Sevilla*”, eran los que se embarcaron hacia América.

Otro detalle: los Reyes Católicos y el Papa eligieron al Padre **Bernat Boïl**, como el Vicario Apostólico. Según el Padre Casaus (De Las Casas) “*Boïl era monje de San Benito, catalán de nación*”. Y dando vueltas las páginas, encontramos que la **Orden** fundada por **San Benito de Nurcia**, participa del “descubrimiento” de América, mediante el envío de un representante.....

A veces no entiendo a la gente que opina que las cosas “pasan porqué sí, nomás....”. Pero yo no voy a cambiar al mundo, ni tampoco podría cambiar mentalidades tan arraigadas . Sólo intento escribir estas líneas para

compartir aquello que investigué...

No podría dejar una reflexión en cuanto a los testimonios (de los cuales agradezco profundamente al Ing. **Hurtado García** el hecho de poder compartir sus descubrimientos sobre este apasionante tema) y evidencias surgidas a lo largo de esta investigación. Si debo fiarme de los datos recogidos, los **catalanes** han tenido una participación importantísima en lo concerniente al “descubrimiento”, exploración, reconocimiento, cartografía, etc., de los territorios luego conocidos como América. Ahora bien, en todo esto hay algo que se cae de maduro: para cualquier mente lógica, se hace un poco difícil pensar que un desconocido (Colón) en el mundillo cortesano y social de aquellos días y además, extranjero, pudiera tener un acceso tan directo a reyes y gentes importantes (era tan impenetrable el camino a entrevistas y charlas con las gentes del Rey y de la Corte, que los cuerpos de seguridad de los presidentes de las potencias de nuestros días parecerían un jardín de infantes en el recreo....) con una idea tan “**absurda**” para esos tiempos. Yo añadiría (estoy seguro....) también: **tan oculta y resguardada**, sólo conocida por ciertos círculos.

Otro detalle: Castilla no poseía la tecnología necesaria como para afrontar semejante reto. Pero si se lo mira detenidamente, Cataluña **SÍ** la poseía. No nos olvidemos de algo que se puede encontrar en cualquier libro de Historia: este país de la Península Ibérica fue una potencia naval del Mediterráneo durante los siglos que van del XII al XVII; y ello conlleva mucha experiencia.

Quizás la siguiente comparación parezca ofensiva, pero no debe entenderse así: es a los efectos de que se entienda el paralelo de aquellos días con el de estos días. Supongamos que los Estados Unidos de América o la Rusia actual, luego de la vastísima experiencia en los temas espaciales, dejarán el lugar de honor, o si se quiere, el podio de la colonización del planeta Marte, a los exploradores del Congo, que al no tener fondos para ese proyecto, venden las propiedades de sus gobernantes.....No cierra ¿no es así?.

Y sí, evidentemente, no cierra.

## Y A PESAR DE TODO .....

leyendo y releendo, nuevos interrogantes llegan a mi mente, que a esta altura de las cosas ha incorporado algunos conocimientos.....pero muchas preguntas, incógnitas y por sobre todo, ya que estamos navegando en la historia de un acontecimiento fundamental ,océanos de dudas y preguntas...

En una página anterior dejo expresado claramente que Colón **SABÍA PERFECTAMENTE BIEN** hacia dónde iba, porqué, para qué, cómo y con quién. Sí: eso es lo que creo. Desde ya no tienen sentido para mí esos relatos sobre que el Almirante se aventuró en un mar totalmente desconocido (para él ,por lo menos, según la historia “**oficial**” dice....), con carabelas como cáscaras de nueces, con poca comida y tripulantes totalmente ignorantes de todo....

Bueno, pero la cuestión es que necesito respuestas...Aquí me encuentro con el típico caso donde pueden haber un montón de respuestas a una pregunta que no sé realizar....o no sé cuál es.....

Paciencia.

Luego de buscar y buscar, me encuentro con ciertas cosas que, como siempre no esperaba. Y esta pregunta estaría dirigida a Ud., lector de estas líneas. ¿Sabía Ud. que en el año de **1375** un cartógrafo, natural de las islas **Mallorca**, en el Mediterráneo, dibujó un **Atlas** ,que como poco, es uno de los que más ha despertado controversias, pasiones y no pocos quebraderos de cabeza?. Bueno, la cosa es que **APARENTEMENTE** , el Almirante Cristóbal Colón se basó en este documento, también llamado el “**Atlas Catalán**” para la configuración planimétrica de su viaje hacia el Oeste de las tierras conocidas—llamémosle España o si se quiere, Europa----.



Pues bien, el así llamado “**Atlas Catalán**” fue obra de un hombre conocido como **Abraham Cresques**, del cual desconozco ( y por ello, pido disculpas por mi ignorancia...) sus fechas de nacimiento y muerte, y otros detalles de su vida.

He conseguido el mapa de Cresques, a través de ese valiosísimo instrumento de ayuda en el que se ha convertido hoy, para el investigador, la **Internet**.

Antes de proseguir deseo hacer una aclaración importante, por lo menos para mí: he utilizado material variado, eso sí, extraído de las páginas Web. Pero no lo he hecho con afán de lucro o fama, sino porque me ha sido prácticamente imposible encontrarlo en otros lados. Por ello, y procedido a aclarar las cosas, agradezco a quiénes son los autores de dichas páginas, el haberlas puesto en la Red, ya que sin ellas, la consecución de este libro hubiese sido imposible. Y no exagero.....

Sigamos. Además de la publicación del Atlas de Cresques, el Ing. **Hurtado García** ha realizado un minucioso análisis de lo referente a la cartografía, las mediciones, sus relaciones con la navegación de esos días y lo que se desprende de todo esto, que, como ya se verá no es poco....

Antes de proseguir, veamos algunas definiciones a tener en cuenta al momento de entender lo que el Ing. Hurtado García expone en su estudio, ya que utiliza ciertos términos que no son del uso común y habitual. Ellos son:

**Equinoccial (o línea del equinoccio)** : Es la línea que tiende el Sol en el momento en que pasa sobre el Ecuador celeste .Este movimiento del Sol ocurre dos veces al año: el 21 de Marzo y el 23 de Septiembre ,de donde son llamados, respectivamente, equinoccio de primavera y equinoccio de otoño. Obviamente, aquí se trata del Hemisferio Norte, ya que, a la inversa, serían denominados, de otoño y primavera en el Sur.

**Ortodrómica ( o línea ortodrómica):** Es la línea más corta que une dos puntos de la superficie terrestre y que, considerando la Tierra como una esfera, es el arco de círculo mayor que pasa por ambos.

**Legua:** Es la medida de longitud, utilizada antiguamente en Castilla, para mensurar, y que tenía el valor de 5572 metros y 7 decímetros.

**Grado terrestre :** El grado es la unidad de medida de ángulos. Equivale a la trescientas sesentava parte de una circunferencia. Tomando en cuenta la longitud de la circunferencia terrestre, se ha llegado a la medición de un ángulo terrestre en el valor de 111 kilómetros con 111 metros más 11 centímetros.

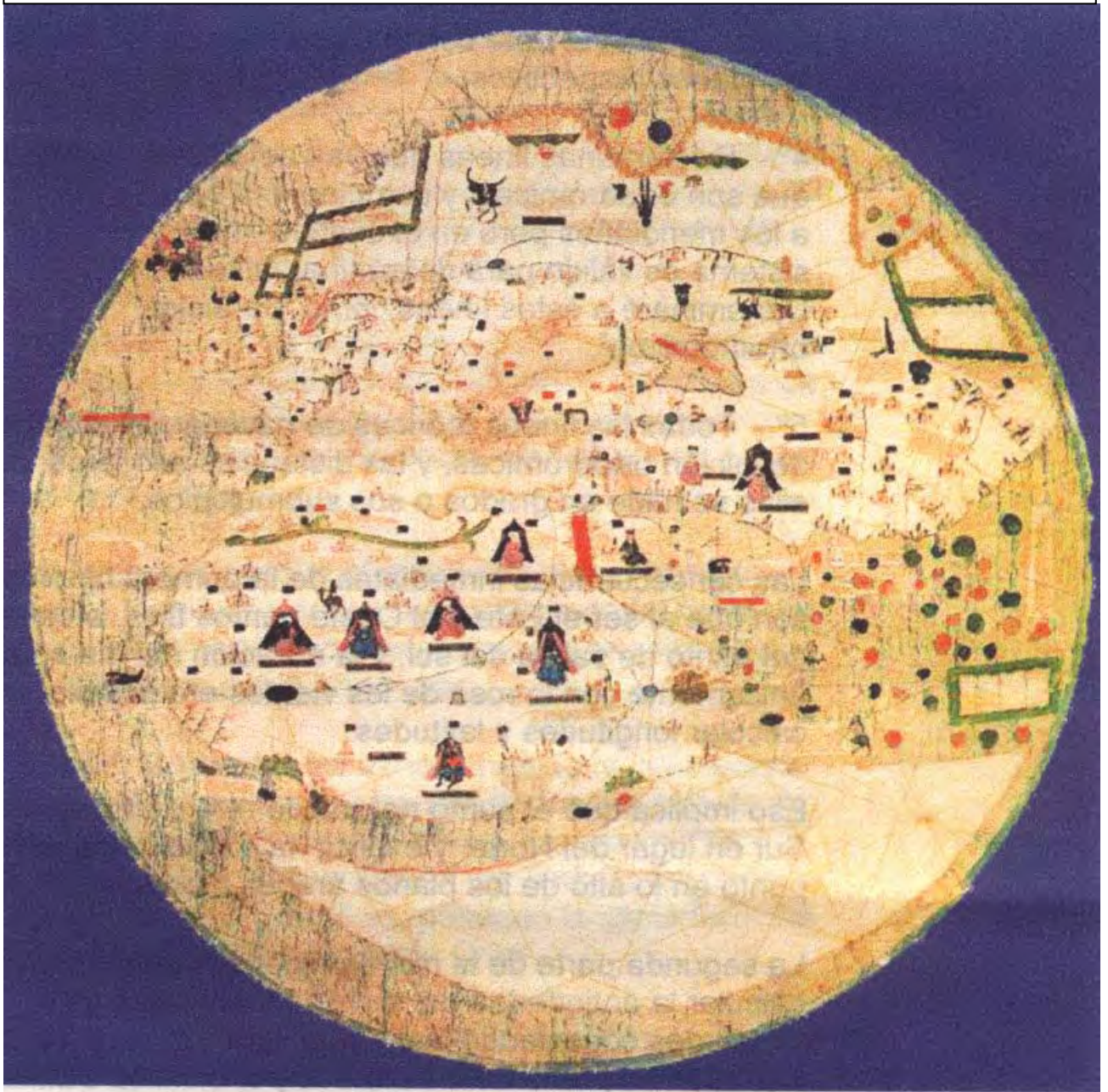
**Arco :** El arco es la porción de una curva, pero no totalmente ésta.

**Cuerda :** Es la línea recta que une los extremos de una cuerda.

**Nudo :** Punto donde se concentran varias líneas, como lugar de entrada o salida de las mismas.

Ahora observemos, en la página siguiente, el **Atlas Catalán** ,fechado en el año de **1375**, confeccionado por **Abraham Cresques** .

Foto N° 31: El Atlas Catalán de Abraham Cresques. Se le puede objetar la gran simpleza y quizás lo rústico del dibujo, pero sometido a un detallado estudio, se habrán de observar ciertas particularidades que no se encuentran en otros mapas elaborados hacia la misma época. A los efectos de aclaración, en ese entonces no se trabajaba con el sistema Monge u otro relacionado con la geometría descriptiva, aunque pareciera que a ciertos propósitos, en algunos casos, se podría inferir de su existencia, por lo menos ,primitiva.-



Sí: ya sé que el Atlas que figura en página **98** no es la imagen de un mapa como el que se podría encontrar en los libros de geografía, pero espero que con las siguientes disquisiciones y un poco de detenimiento en los detalles (junto con una buena lupa....) se lo pueda llegar a entender.

El Ing. Hurtado García procede a una **reconstrucción matemática** del Atlas de Cresques, trabajo de por sí sumamente delicado, que no deja de plantear sus dificultades. A continuación veamos el trabajo así realizado.

### **SUPUESTOS ASTRONÓMICOS Y FÍSICOS DEL MAPA.-**

La reconstrucción de la parte europea del Atlas, pasa por las siguientes hipótesis:

1.-La Tierra no tiene movimiento de rotación, por lo cual el Este y el Oeste son puntos fijos sobre sus superficie, al igual que los Polos.

2.-Las circunferencias que sitúan a los nudos de rumbos están formadas por la intersección de la esfera con sendos conos de revolución, con vértice en el centro de la Tierra y un ángulo tal que la relación entre la cuerda y el arco, tiene un valor de  $17/18$ , o lo que es lo mismo :  $60'$  (la apostilla ‘ significa minuto sexagesimal).

La solución de la ecuación precedente es un semiarco cuya longitud real sobre la esfera de 1000 millas.

3.-La equinoccial y el Ecuador son dos circunferencias máximas distintas; pero tienen en común la línea que une el Este con el Oeste, que pertenece a los planos respectivos.

4.-Existen las líneas que van del Este al Oeste que son ortodrómicas, y cumplen una función idéntica a los meridianos pero en el sentido “horizontal”, con lo que el sistema *sería* válido para determinar latitudes. Se denominarán a estas líneas “**paralelos ortodrómicos**” .

5.-Todas las líneas teóricas de navegación, son por definición, **ortodrómicas** ,y las distancias a lo largo de ellas se mide en grados o sus submúltiplos.

Hurtado García analiza y dice:

Las consecuencias inmediatas de la primera hipótesis son que al ser el Este y el Oeste puntos fijos, a través del punto de salida del sol, y la duración del día solar únicamente con la rosa de los vientos era posible calcular longitudes y latitudes. Esto implica que el punto natural de referencia fuese el Sur en lugar del Norte, y explica la situación de dicho punto en lo alto de los planos árabes medievales.

La segunda parte de esta primer hipótesis permite calcular la antigüedad del sistema de medida de longitudes conociendo la diferencia en grados sobre el Ecuador del punto Este señalado por el Atlas de Cresques, y el que **hoy debería tener**; una primera aproximación dá un valor de mediados del **siglo III** para el origen del sistema empleado por Cresques.

Se debe aclarar que existe un sistema llamado **portolano** ,que es un sistema cartográfico ( no electrónico) que permite obtener simultáneamente la distancia entre dos puntos y el rumbo para una navegación ortodrómica entre ellos.

### **PRIMER PASO.-**

Para dar el primer paso, es necesario creer a Colón cuando afirma que La Española y La Gomera están en el mismo paralelo, y que las “nuevas tierras” a descubrir se encuentran a 750 leguas.

Considerando una legua de 4 millas la distancia de Colón (750 leguas) es de 3000 millas, que dan un total de  $52,94^\circ$  , que se pueden aproximar a  $53^\circ$ . Hurtado García indica que observando con detenimiento la figura, se puede ver que hay una tierra que dista de las Islas Canarias  $51^\circ$  sobre plano, o lo que sería lo mismo, unos  $54^\circ$  medidos sobre una ortodrómica, que si vamos al caso, se puede aproximar a los  $53^\circ$  (distancia de Colón ).

Foto N° 32 : Gráfico que indica la trayectoria pretendida de Colón. Son 750 leguas, en la línea ortodrómica desde (A)El Hierro (Canarias) hasta (B)La Española (Caribe): esto es:3176 millas náuticas. Un poco más de exactitud en el cálculo diría: 750,4 leguas portuguesas =  $60^{\circ}$ sexagesimales=  $56,6^{\circ}$  grados equinociales=3176 millas náuticas.-



Hurtado indica que para saber si las hipótesis son correctas o no, es necesario tomar un compás y centrándolo en el cruce del actual paralelo  $28^{\circ}$ N con el meridiano  $18^{\circ}$ W, trazar una circunferencia de  $54^{\circ}$  de radio y ver si se “llega” a tierra. Sería aceptable este modo de comprobación, ya que el mapa con el que se trabaja mide las longitudes sobre la superficie de la Tierra; en función de la proyección del mapa que se utilice, debe de buscarse la curva adecuada.

La Foto N° 33 mostrará, en función de lo anteriormente expresado sobre las consideraciones nemotécnicas del cálculo para la ruta pretendida por Colón, la traza resultante de las ecuaciones (que no poseo, lamentablemente) del cono de revolución con la esfera, y los resultados de esos cálculos darán, obviamente, los puntos a trazar sobre el mapa. Si se puede acceder a un mapa del Mar Caribe y adyacencias, con sus islas, encontramos en primer lugar a las islas (cayos) Turk Cays y más hacia el Sur, a la isla La Española, pasando la circunferencia a unas 10 millas (16 km. aprox.) de Monte Cristi, localidad de la Rca. Dominicana.

Por lo tanto, no nos queda más que admitir que **Colón estaba en lo cierto: a aproximadamente 750 leguas de las Islas Canarias existían nuevas tierras situadas en el “paralelo ortodrómico”, es decir, 26°N.**

Pero, evidentemente, Abraham Cresques ya había dejado constancia de ello.

Analicemos, guiados por Hurtado García, este paralelo ortodrómico de 26°N.

Aclaremos que el paso anterior ha sido absolutamente necesario porque el “paralelo ortodrómico” de los 26°N es la **base de la reconstrucción matemática del Atlas**. Conocido este paralelo ortodrómico, y por lo tanto la ecuación matemática del plano que lo contiene, vamos a conocer la intersección del plano con el Ecuador, lo que por deducción nos permitirá hallar los valores de los puntos Este y Oeste en el Atlas.

Aunque cabría realizar una hipótesis adicional: se ha resuelto la intersección de la línea equinoccial con el Ecuador, y esa intersección es justamente, el eje Este-Oeste. Y por ende, esto debe tener un significado. Como estamos en tema, habría que preguntarse: **¿Cuál es el significado físico de esos puntos?**.

Hurtado responde que ellos son los puntos por donde sale y se oculta el Sol los días de equinoccio.

Estas líneas están escritas (me refiero a la investigación que realizo) para que puedan ser interpretadas por todo tipo de persona, desde el poco conocedor de estos temas hasta el versado en ellos. Pero soy realista y entiendo que estamos en el medio de una gran revolución tecnológica, de la cual la televisión es una parte importantísima, sin desmerecer por ello, las

tantas otras. Y es así, que al ser la TV el vehículo de transmisión de datos e imágenes por excelencia, espero que haya visto alguna vez ese fascinante medio de comunicación, que se emite por señal de cable, llamado Discovery Channel. En él una vez ví un documental donde se podía calcular (computadoras mediante) las fechas en que fueron construídas las pirámides sabiendo la posición de las estrellas.

¿A que viene todo esto?. Viene a cuento que lo que plantea Hurtado García a continuación es, ni más ni menos, que **el cálculo de la fecha exacta en el que se estableció el sistema de coordenadas.**

Ud. pensará: “Perfecto, pero ¿y con eso qué....?”. Muy simple: sabiendo la fecha en que ese sistema de coordenadas comenzó a ser usado, se podría saber (mediante relaciones e investigaciones apropiadas) **la fecha de construcción del mapa**, que a mi humilde entender, no es poca cosa....

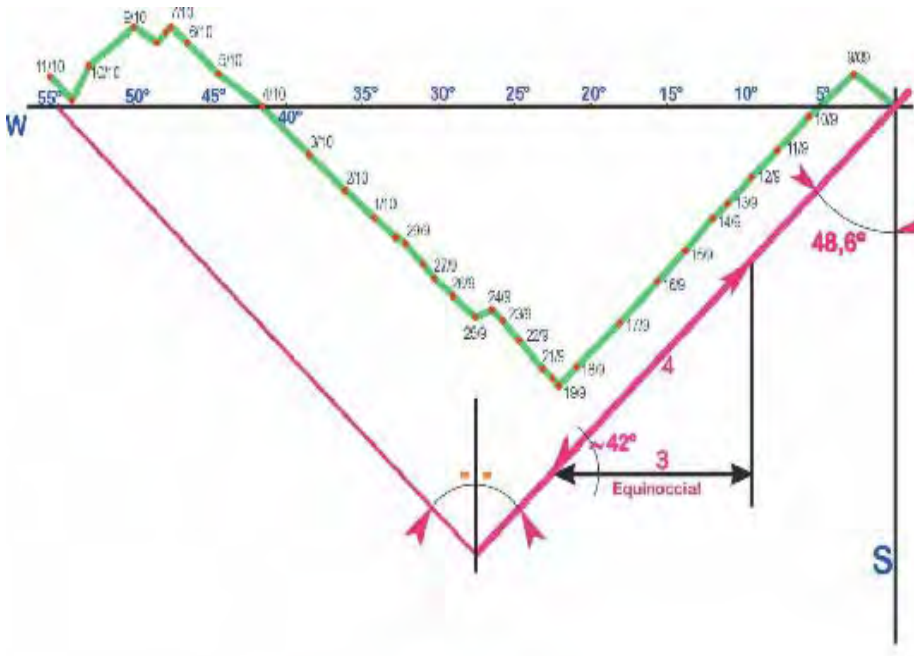
Sigamos. Si los puntos mencionados anteriormente son aquellos por los cuales sale y se oculta el Sol en los equinoccios, y calculando respecto al meridiano de Greenwich los puntos del Atlas, se llegaría a calcular esa fecha. El cálculo habrá de ser aproximado, ya que se tomará un año solar medio y una variación (milénaria) del punto **g**.

El segundo punto importante del cálculo, es la elevación sobre la equinoccial en el punto Sur del paralelo ortodrómico; sabiendo que para Colón ese parámetro vale  $26^\circ$  sobre el plano, lo que significará un valor real de  $27,529^\circ$  (esto es una diferencia de  $1,529^\circ$ , o lo que es lo mismo de una diferencia porcentual de 5,88 %, que se puede expresar en función de kilómetros, siendo éstos de aproximadamente: **170** ), se obtiene la elevación en el mismo punto Sur de la equinoccial sobre el Ecuador.

La intersección de la recta perpendicular al plano que contiene la equinoccial (y que pasa por el centro de la Tierra) con la superficie, nos dá **el lugar geométrico de los Polos Norte (N) y Sur (S).**

Ahora veamos las siguientes fotos, que nos ilustrarán un poco más sobre el tema en cuestión (al menos así lo espero, ya que tuve que sentarme por varias horas, y aún así, hay cosas que no interpreto muy bien....).Ellas son:





**Foto N° 33:**

Aquí observamos las dos rutas establecidas. Ellas son: en color violeta, la ruta trazada mediante los cálculos matemáticos efectuados por el Ing. Hurtado García; en color verde, la ruta seguida por Colón, según de desprende de su Diario. Se observa en color azul, la línea Este-Oeste, y sobre ella, los grados correspondientes a los recorridos, a partir del meridiano de Greenwich, hasta los 55°.

Cortesía: Ing. Hurtado García.-



**Foto N° 34:** En este grabado se puede apreciar lo que sería la llamada así “Ruta falsa” de Colón. Por lo que se puede observar a simple vista, el grabado es muy antiguo—no considerar las líneas azules superpuestas—

Cortesía: Ing. Hurtado García.-



**Foto N° 35:**

**Planisferio atribuido al Almirante Cristóbal Colón.**

**Nótese la cantidad de líneas que cruzan el mapa como así también los cruces directrices de las esquinas.**

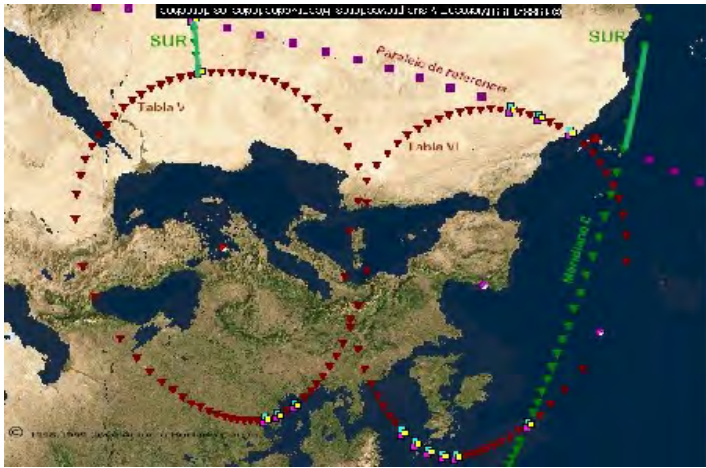
**Como detalle adicional, se puede ver el dibujo ubicado sobre la parte superior del grabado, y aunque el dibujo está muy borroso, se adivina una figura que podría ser la de Cristo sosteniendo un rollo, rodeado de nueve círculos concéntricos.**

**Cortesía: Ing. Hurtado García.-**

La Foto N° 34 nos ofrece una muestra del resultado de los cálculos efectuados, en lo que respecta a las rutas de Colón, la real y la calculada por el Ing. Hurtado García. Pero ahora seguiremos con la fundamentación de las suposiciones matemáticas y físicas empleadas anteriormente por H. García, aunque desde ya adelanto que habrá otro tipo de disquisición sobre los estudios efectuados a la ruta seguida por Colón, y los errores cometidos

en las interpretaciones trigonométricas de los ángulos y demás. Pero por el momento sigamos con el tema que teníamos planteado.

Ahora deberemos incorporar la Foto N° 36 para visualizar el grabado en el que se advierte los círculos de proyección correspondientes sobre un mapa de proyección actual. Esto es:



**Foto N° 36:**

Esta Foto corresponde a una vista satelital donde se observa en la parte superior ,África, y en la inferior Europa (dadas vuelta).

Allí se pueden ver las curvas intersección de los conos de revolución.

Se mencionan las tablas V y VI ,de las cuales no poseo los datos.

Cortesía : Ing. Hurtado García

La Foto anterior sería la muestra de los círculos de proyección en el Atlas; ahora bien, en la foto mencionada se muestra el segundo círculo; para el cálculo de este segundo círculo, Hurtado García usará la propiedad que posee la proyección nomográfica (esto es, la proyección de la representación gráfica de una ecuación o fórmula matemática) que implica que los ángulos de dos ortodrómicas sobre una superficie esférica, se proyectan en verdadera magnitud.

Habría que fijarse en el Atlas (con detenimiento) qué posición ocupa la ciudad de Venecia (Italia): no está en la costa Adriática, pero no se puede suponer que Cresques cometiera un error de semejante magnitud. Además, la ortodrómica Venecia-Alejandría es, en el Atlas, prácticamente tangente a la costa adriática italiana. Mientras que en la realidad es una paralela a la mencionada tangente.

Por último, esta ortodrómica es una línea que une dos nudos de vientos; basta con girarla el ángulo adecuado para poder obtener los puntos clave del segundo círculo de proyección.

Con esto quedaría completa la reconstrucción del Atlas ,pero todavía hay cuestiones pendientes, por ejemplo, utilizar las proyecciones para calcular el centro del primer círculo.

En definitiva, todo lo anterior ha servido para reconstruir el Atlas con la contundencia de una demostración matemática; pero habría una cuestión y ésta es: ¿Cuál es la base de **CONSTRUCCIÓN** del Atlas?.

Para Hurtado García resulta evidente que se parte de un sistema de coordenadas (polares o cartesianas) obtenido, en primer lugar , por condiciones empíricas y en segundo lugar por el desarrollo de la teoría de la proyección de los triángulos esféricos.

De todos modos , Hurtado García indica (y eso es algo en lo que coincido...) que ya no se puede dudar del conocimiento exacto de la ubicación de algunas islas del Mar Caribe por parte de los navegantes de las islas Mallorcas en el siglo XIV y la situación en el paralelo 26°N sobre el mapa de las islas Turk tal y como Cresques las describe.

Como indicación final ,el Ing. Hurtado García indica que existió un gran sabio griego de la Antigüedad llamado **Erastótenes** , que vivió entre los años 276 al 196 antes de Cristo y que llegó a determinar la extensión de la Tierra, ayudado por coordenadas astronómicas que pudo calcular; asimismo, realizó un mapa universal muy exacto, en ,por lo menos, **a lo que a los países del Mediterráneo se refiere**. Bueno, lo que se le imputaba a Erastótenes era que habría cometido un error en lo que se refiere al cálculo del radio de la Tierra, y esto es que las ciudades de Siena (Italia) y Alejandría (Egipto, sobre la costa del Mediterráneo) no están situadas sobre el mismo meridiano. Pero aparentemente no se trata de un error, por lo menos de parte del sabio griego. Si la dirección Alejandría—Siena, marca el sentido ortodrómico del Norte—Sur, una línea perpendicular a dicho plano

y que pase por el centro de la Tierra, atravesará la superficie de ésta en los puntos Este y Oeste, con lo cual **se puede calcular la época en la cual Alejandría y Siena se consideraban alineadas en el mismo meridiano.**

Según Hurtado García, este hecho se remontaría a unos **3000 años atrás.** Obviamente, Eratóstenes no sería el autor directo de esta medida, sino uno de los cuales hizo que se transmitiera hasta estos días...Pero la pregunta inmediata aquí sería...¿Quiere entonces decir que el sistema de coordenadas de Cresques, o por lo menos aplicado por éste se remonta a tal antigüedad y que la posición del punto Este se corrigió en el siglo III, es decir, cuando Eratóstenes vivía?.

Otra pregunta más: ¿Porqué no se volvió a corregir en más de 1200 años después, cuando la desviación de la famosa línea Siena-Alejandría, era ya de 15°?.

Hagamos ahora una nueva disquisición con respecto a ciertas “irregularidades” que se “habrían” cometido por parte de los científicos, en la configuración de la trayectoria a través del Océano Atlántico por parte de Colón.

Como **primer error** podríamos mencionar el identificar latitud con paralelo en los últimos años del siglo XV, olvidando de ese modo que las líneas de los navegantes son las ortodrómicas y las loxodrómicas (loxodrómica: es la curva que, en la superficie terrestre, forma un ángulo al cortar todos los meridianos y que sirve para mantener constante el rumbo de la navegación por mar).

Volvamos al tema (quizás ya un poco remanido, de las leguas) visto inicialmente. Cuando Colón “ofreció” a los Reyes Católicos su viaje, **insistió** en que, para llegar a las Indias, había que navegar 750 leguas. Ahora bien, aparentemente los historiadores, al evaluar dicha distancia, han considerado que Colón utilizó la **milla árabe** y luego una posterior reducción acortando el radio de la Tierra, de forma que, mediante cálculos equivocados, “acercaba” el Oriente al Occidente. ¿Pudiera ser que los historiadores hubiesen cometido ese error?. Veamos.

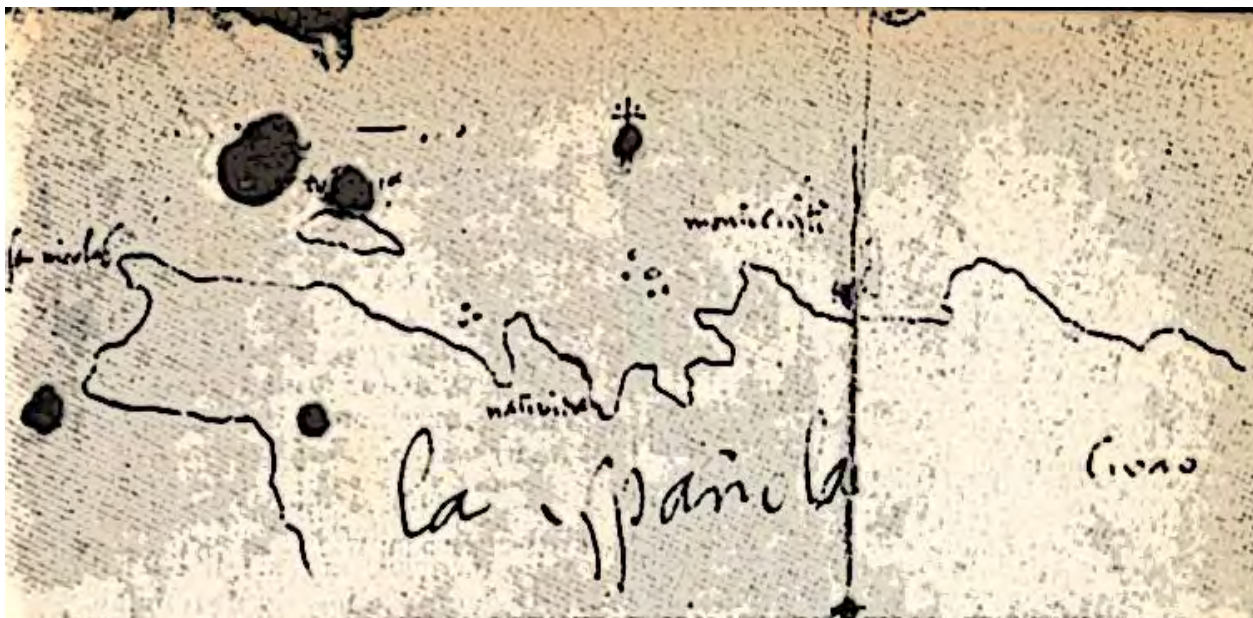


Foto N° 37: En esta foto, se puede observar un mapa hecho de puño y letra por el Almirante Cristóbal Colón, que detalla y representa las costas de la isla La Española (en la actualidad Santo Domingo).

Este documento pertenece a la biblioteca del Duque de Alba, Madrid, España . Los puntos grandes en negro se pueden deber al paso del tiempo o a manchas de tinta-

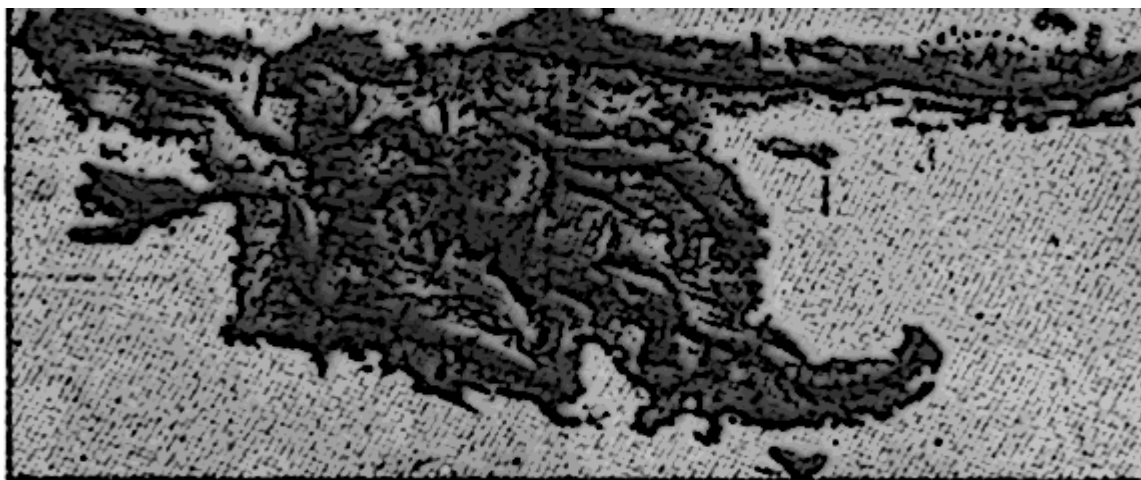


Foto N° 38: Mapa de la actual isla de Santo Domingo, dibujado por Pietro Martire de Anghiere, hacia el año 1525. Nótese, que aunque primitivo en forma y estilo, se asemeja mucho a los posteriores dibujos cartográficos que representarán la mencionada isla con mayor exactitud.-



Foto N° 39: Pintura donde se muestra el recibimiento, luego del retorno de su primer viaje, otorgado por los Reyes Católicos a Colón, en la ciudad de Barcelona. Bajo un dosel dorado, los monarcas y el príncipe Don Juan escucharon “atentamente” el relato del precursor navegante y observaron con curiosidad a algunos indígenas americanos, como así también se sorprendieron con sus tatuajes y adornos. Obviamente, lo mismo le pasó a los aborígenes del continente “descubierto”. Quién haya pintado la escena describió, quizás sin quererlo, el futuro problema de la esclavitud indígena: nótese que los indios aparecen en la escena semidesnudos y en posición de vasallaje, y, obviamente, detrás de Colón.-

En la figura que veremos a continuación en la siguiente página, podremos observar que sobre una proyección actual de la vista de satélite, la distancia entre El Hierro y La Española es de **750 leguas** a lo largo de la ortodrómica que las une. Esa línea es la línea que marca la distancia más corta entre dos puntos de la superficie terrestre y nos reporta unas **3181 millas náuticas** actuales.

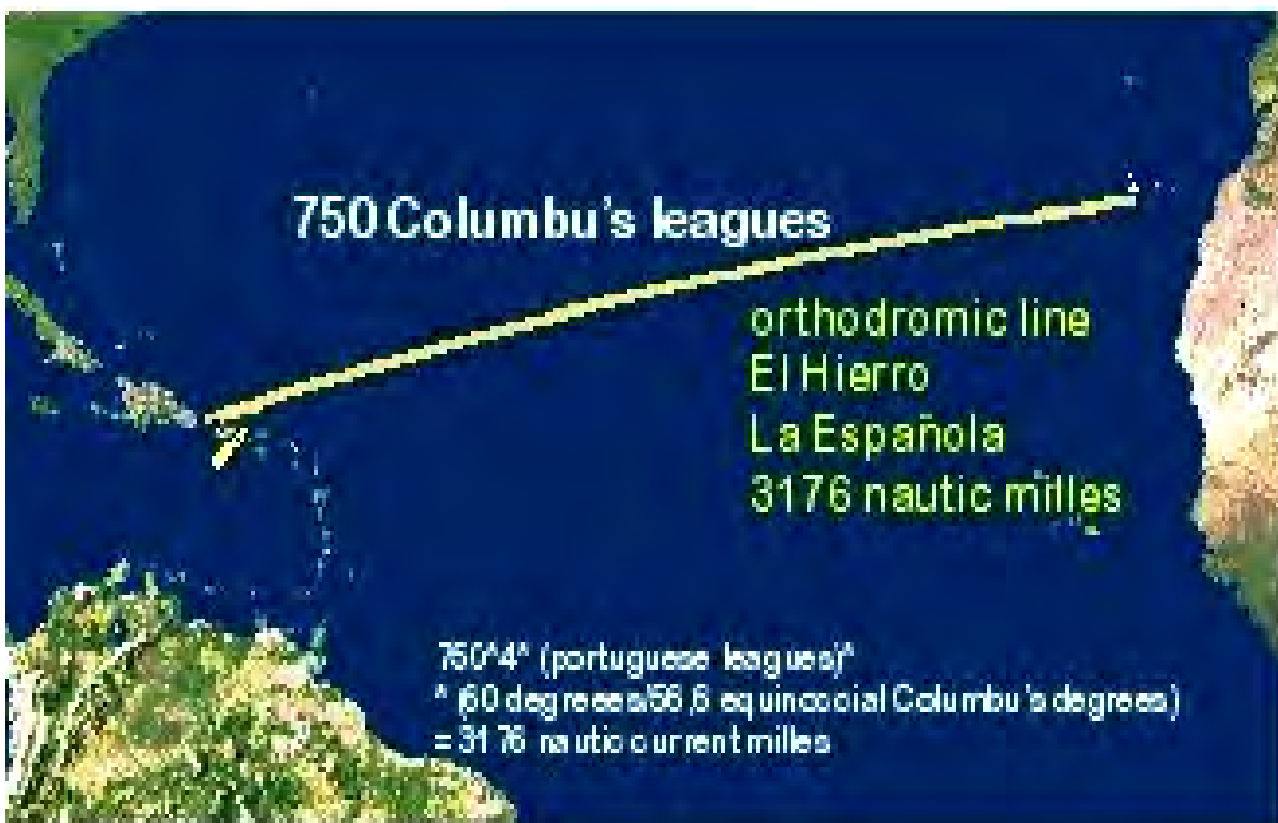


Foto N° 40: Proyección actual de la vista del satélite, donde se muestra la distancia entre El Hierro y la isla de La Española, que Colón calculó como de unas 750 leguas (3181 millas náuticas) . Aunque pareciera un cálculo imperfecto de distancias (según lo anteriormente visto) Colón no estaba tan errado...más bien , bastante exacto.

Cortesía Ing. Hurtado García.-

Para Cristóbal Colón, la longitud de grado en la equinoccial es de  $56 \frac{2}{3}$  millas por grado, como para los términos actuales es de 60; quiere decir que para obtener el valor en millas que utilizaría Colón, multiplicaremos por el primer valor y dividiremos por el segundo: esto nos dá un valor de **3004**. Hay que recordar que Colón, a lo largo de sus escritos, utiliza un valor de la legua equivalente a 4 millas, así que dividiendo el valor anterior por 4 tenemos 751 leguas.



Entonces volvemos a precisar que, evidentemente, **COLÓN CONOCÍA LA DISTANCIA A NAVEGAR Y EL RUMBO QUE UNÍA A LA ESPAÑOLA CON EL HIERRO** ,con lo que volvería a tomar cuerpo la existencia de un **“PREDESCUBRIMIENTO”**, sino...es un poco difícil que Colón conociera todos los datos sólo de la ortodrómica.

Como **segundo error** podríamos indicar que se ha intentado buscar un valor específico para la legua supuestamente utilizada en el viaje, con el consiguiente inconveniente de que se ha querido comenzar por lo particular y luego ir a lo general, cuando cualquier método científico indica exactamente lo contrario.

Según el Ing. Hurtado García, el Sr. **Samuel Eliot Morison** un estudioso del tema, además de aquellos que han analizado el primer viaje de Colón, al seguir las indicaciones de la cuenta “verdadera” del “Diario” del Almirante, observaron que acababan en el estado de la Florida (USA) ;pero esto conllevó el error de no plantear una correcta hipótesis ( o cuál de las que estaban usando era falsa o por lo menos ,inadecuada) ,para lo que creyeron terminar con este inconveniente buscando un valor que se ajustase a la distancia...evidentemente, un gran error científico. Este método de acción incluyó la aceptación del planteamiento de Las Casas, trazando la ruta por un paralelo, olvidando que Las Casas (la verdad no ofende...) no sabía nada de navegación, y que ,sobre llovido mojado, la navegación por paralelos es un caso muy singular de la navegación ortodrómica.

Asimismo, el Ing. Hurtado García indica otra cuestión sobre la que tampoco parece haber habido una gran investigación, y ésta es la así llamada **“Relación del Segundo Viaje”** .Quedaría para algún futuro investigador....

A continuación, en la página **113**, podremos observar lo que Samuel Morison determinó como la ruta recorrida por el Almirante.



Foto Nro. 41: Trayectoria (según Morison) seguida por Cristóbal Colón en su derrotero hacia América, llegando, según sus cálculos, a la península de Florida (U.S.A.) .- Cortesía Ing. Hurtado García .-

Evidentemente, el estudio que el Ing. Hurtado García ha efectuado es mucho más amplio que las intenciones de este pequeño trabajo de investigación, con lo que para “terminar” (es una manera de decir.....) con el tema que nos ocupa, me referiré a ciertos detalles que el Ing. Hurtado García indica en su estudio, que tienen que ver con la **“cuenta verdadera”** y con la **“cuenta falsa”**, esto es, las cantidades, real y falsa, de la distancia recorrida. Hurtado García sostiene que los científicos e investigadores que han rechazado la cuenta “falsa” no se percatan de que es imposible navegar con tres naves, tres pilotos y otros marinos expertos, manteniendo dicho dato oculto. Y Hurtado García anota varios rechazos más, que al no ser tenidos en cuenta, llevan a presupuestos equivocados. Éstos serían los siguientes:

114

- 1) Se rechaza la descripción que hace Colón a los Reyes de España, de cómo ha construido la carta que indica la ubicación de las nuevas islas.-
- 2) Se rechaza la diferenciación que hace Colón respecto de la equinoccial con el Ecuador.-
- 3) Se rechaza lo que Colón especifica con respecto a las diferencias de latitud, que refleja en sus cartas.-
- 4) Se rechaza el hecho que Colón explique claramente cómo se sitúa el Cabo de Buena Esperanza en una carta de navegación.-
- 5) No se han estudiado las declaraciones en los **“Pleitos Colombinos”**, de los dos únicos testigos que hicieron el primer viaje, indicando que ruta tomaron al salir de El Hierro.-
- 6) Las declaraciones de los testigos que afirman que Pinzón y sus hermanos eran los capitanes de las naves, no son consideradas.

Hay otras consideraciones para hacer. Colón tenía experiencia en el mar, de ello no hay dudas y los relatos y escritos hablan de sus viajes anteriores al “descubrimiento”; pero en ninguno de ellos se indica claramente que Colón haya comandado ( o si quiere, dirigido...) alguna vez ,una tripulación, y asimismo, que haya sido responsable de la navegación de algún navío. Por lo que las preguntas siguen siendo muchas. Por ejemplo, **¿Cómo sería posible, entonces, que se haga , justamente, responsable de una empresa como esta a un extranjero que nunca fue el responsable directo de un nave?.**

Quienquiera que tenga la posibilidad de hacerlo, puede ir hasta una biblioteca pública y consultar los libros existentes al respecto; esto es, las traducciones del español antiguo al actual, que se han realizado a lo largo de los siglos, del diario de Colón, que narra las peripecias y alternativas del viaje, descubrimiento y retorno. Y en cuanto tenga oportunidad, leyendo podrá ver que Colón, a lo que respecta del tema navegación, no es respon

/--sable, prácticamente, de nada, ni siquiera de ordenar el rumbo al timonel, lo que se ve en claridad en las anotaciones de los días **7, 8, 9 y 10 de Febrero** del año **1493**.

Se puede observar que, para ser más exactos, los problemas comienzan alrededor del día **16 de Septiembre** (esto es, el viaje de ida hacia América) cuando Colón dá en su carta una posición distinta para las naves, que la calculada por los pilotos, con lo que los marinos empiezan a comentar que **“andan perdidos”**, persistiendo este conflicto hasta que se llevan navegadas unas 800 leguas por la equinoccial, cosa que no se considera.

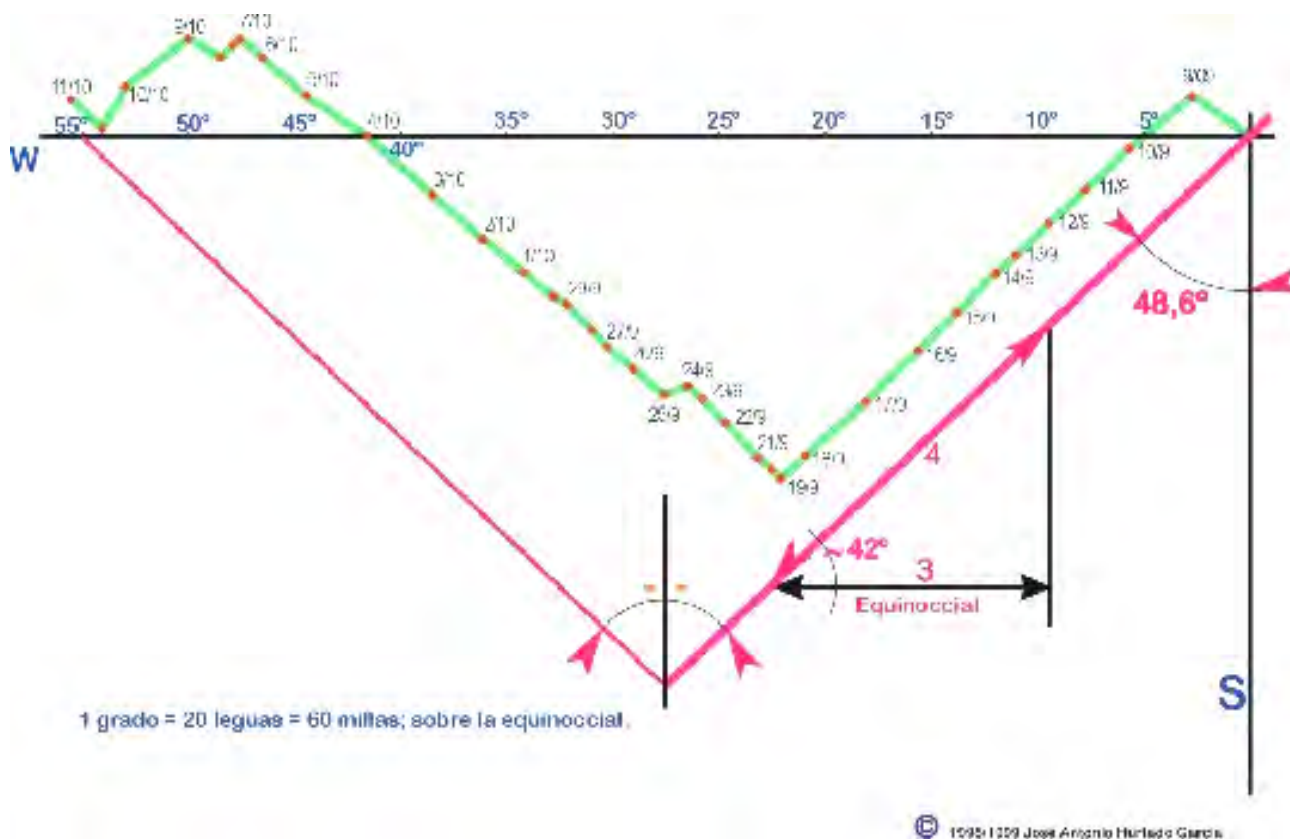


Foto N° 42: Si uno no conociera de lo que se trata, podría pensarse que la línea verde (que marca el trayecto seguido por Colón) es muy parecida (obviamente, no igual) en forma y longitud que la línea de color rosa, que indicaría la ruta por así llamarla “prefabricada”. A pesar de las comparaciones, la particular disposición de las líneas no deja de llamar la atención. Esta foto es repetición de otra, la número 34, pero ayuda a comprender mejor el concepto de lo expuesto.

Cortesía Ing.Hurtado García.-

Sigamos un poco más. Parece ser, por lo ya mencionado, que el error del

Almirante fue, en su primer viaje, contar leguas de cuatro millas en la dirección de la ortodrómica y de la derrota, con lo cual la proyección de la segunda sobre la primera no coincidía. Otras consideraciones:

- a) No se considera la fecha en la cual los Reyes Católicos compran el puerto de Palos.-
- b) No se considera que Colón entrega el “Diario” a los reyes en Barcelona, y que, además, pide una copia para llevarla en el segundo viaje.
- c) No se ha considerado que en la mentalidad medieval, todavía imperante en aquellos días, éstos se medían con respecto al Domingo, y la fecha del mes es más una cuestión de escribanos que de hombres comunes....
- d) No se ha considerado que los Reyes dicen claramente a Colón que la copia del “Diario” se ha hecho muy en secreto para que no sea vista por los portugueses, y que únicamente ellos han leído el original.
- e) No se ha considerado que Las Casas comienza a llamara “**Almirante**” a Cristóbal Colón cuando éste llega a San Salvador y explica el porqué de hacerlo así, mientras que el Diario utiliza este término indiscriminadamente.
- f) **No se ha considerado el motivo por el cual un hombre sin apoyos políticos o financieros consigue, antes de realizar su proyecto, los más altos títulos nobiliarios de Castilla.-**

Y según Hurtado García, **Colón conoce la ruta** ; ahora bien: la pregunta sería....¿**Dónde está dibujada la ruta?** Se puede responder: en el **Atlas de Cresques** .Otra pregunta :¿**Había alguna copia del Atlas de Cresques?**. La respuesta es sí. ¿**Dónde?** Respuesta: En la **Escuela de Sagres** (ver Capítulo N° I ).Y otra pregunta más : ¿**Colón se pudo haber comportado como un “espía” para los Reyes Católicos yendo a Portugal y logrando una de las copias allí guardadas?**. Respuesta : No estoy en condiciones de afirmarlo.

Hemos hablado de cartografía y otros temas inherentes. Veamos algunas cositas más como para entender mejor el tema de los viajes y la cartografía. Y para ello, es necesario ver ciertos trabajos cartográficos que podrían sorprender a más de uno, empezando por quién esto escribe.....

Como indicamos anteriormente, la sed de **CONOCIMIENTOS** y su transmisión por las vías usuales en aquellos tiempos, anduvieron de la mano. No era para menos, ya que todo el sistema de medición y de cartografía estaba sufriendo una revolución en el más estricto sentido de la palabra ,es decir, una nueva evolución. Y sin embargo, no todo era tan claro ni diáfano como muchos libros de Historia nos quisieron hacer creer, especialmente a los que ya estamos llegando a los 40 años de edad. Y es que con la investigación sobre estos apasionantes temas se ha descubierto, entre otros, un **Atlas** sumamente interesante. Éste es: **El Atlas de Piri Reis**.

De todos modos, y sin perder el objeto esencial de estas líneas, es interesante citar a **Gregory McIntosh**, un erudito en Historia de la Cartografía como así también en Geografía, en un artículo escrito por él mismo, el cual transcribiré del idioma Inglés y que lleva por título:

#### **“COLÓN Y EL MAPA DE PIRI REIS DE 1513”**

*“El mapa de Piri Reis de 1513 es uno de los más hermosos, interesantes ,importantes y misteriosos mapas que hayan sobrevivido desde la Edad del Descubrimiento. Con toda su importancia, es uno de los menos entendidos mapas de este importante y destacado período de la Cartografía.*

*Muchos comentarios han sido hechos sobre el Mapa de Piri Reis: que incluye una copia de una carta hecha por Cristóbal Colón, que es el mapa más viejo de las Américas y que es el mapa más exacto realizado en el siglo XVI.*

*Algunos incluso han argumentado que el mapa muestra evidencias de que su realizador fue capaz de medir y desarrollar cálculos de trigonometría esférica, como también de que una antigua civilización de navegantes existía cientos de años antes, y de que la Tierra ha sido visitada por los extraterrestres. Aunque el Mapa de Piri Reis del año 1513 contiene probablemente dentro de sus diseños una copia de un mapa hecho por Cristóbal Colón, o bajo su supervisión, las pretensiones de que el mapa describe tierras no descubiertas todavía, no poseen base*

*contando con las subjetivas visiones del espectador sobre mapas modernos, y se ignoran otras explicaciones coherentes.*

*El magnífico Mapa de Piri Reis del año 1513 ha sido el sujeto de especulaciones desde su redescubrimiento en 1929.*

*El Almirante Turco-Otomano Piri Reis (Re'is) nació con el nombre de Muhiddin Piri alrededor del año 1465, probablemente en Gallipoli, el famoso puerto en los Dardanelos de la moderna Turquía. De joven se unió a su tío Kemal Reis (1450-1510), que operaba como corsario para la Armada Otomana, en el Mar Mediterráneo contra los venecianos, españoles, genoveses y otros enemigos de los Otomanos. Más tarde, invitado por el Sultán, él y su tío se unieron formalmente a la Armada Otomana, ambos ostentando el grado de Reis (Almirante). Luego de que su tío muriera en el año de 1510, Piri Reis retornó a Gallipoli. Allí, en el año de 1513, construyó el primero de sus dos grandes mapas. En el año 1517 lo presentó al Sultán Selim el Conquistador (reinado entre 1512-1520).*

*A través de toda su carrera naval Piri Reis coleccionó cartas, hizo notas, y graficó mapas de las islas y líneas costeras que visitó. En 1521 las reunió en un libro, llamado "Kitab-i Bahriye ("El libro del Mar"). En 1526 presentó una versión revisada del Bahriye al Sultán Sulaimán el Magnífico (reinado entre los años 1520 a 1566).*

*En 1528 Piri realizó otro mapamundi, basándose en un modelo totalmente diferente y posterior que el mapa de 1513; la única porción que sobrevive de este segundo mapamundi era parte de la descripción del Océano Atlántico.*

*En 1554, con casi 90 años de edad y al comando de los barcos de los mares Rojo y Árabe, Piri cayó víctima de las intrigas de la Corte Otomana. A continuación de su derrota en una batalla naval contra los portugueses, los oficiales en Egipto, donde Piri Reis había arribado*



Foto N°43 : El famoso Mapa de Piri Reis. Apparently, this map was based on others much older, and these maps were based on others even older. Without wanting to insinuate anything, they would date back to 4000 years before Christ. If this is correct, undoubtedly they were created by the same intellects that left us the pyramids or at least by someone who possessed much knowledge. And that is disturbing.....



*recientemente, le dijeron al Sultán que Piri se escapó de la batalla para salvarse él mismo y su gran tesoro. Este tesoro se constituía de los beneficios acumulados durante muchas décadas de piratería junto a Kemal Reis y al servicio de la Armada Turca. El Sultán ordenó que fuera decapitado y sus tesoros fueron llevados al Palacio Serai Topkapi en la ciudad de Estambul.*

*En el Mapa de Piri Reis se pueden identificar el Mar Caribe, las Indias Occidentales, Centro América y la costa norte de Sudamérica. Una parte de esta sección del mapa se basó en un mapa de Colón.*

*El mapa de Piri Reis fue descubierto en el año 1929 cuando el Palacio Serai Topkapi estaba siendo convertido en museo. En realidad, el “mapa” es sólo la porción izquierda sobreviviente de un mapamundi mucho más grande. El borde superior exhibe la evidencia de otra tira de empaque arriba, la cual habría descrito Gran Bretaña, Islandia, Groenlandia y Newfoundland. El fragmento existente mide cerca de 35 pulgadas de alto por 25 pulgadas de ancho (unos 90 cms. por 65 cms.). Se han perdido tanto la sección central como la porción oriental del mapa. El mapamundi completo probablemente mediría unas 55 pulgadas de alto por 65 de ancho (unos 140 cms. por unos 160 cms.). Es afortunado que la porción restante sea de las recientemente descubiertas regiones del Hemisferio Occidental, no sólo a causa de que contiene una copia del mapa de Colón, sino también porque documenta algunas de las concepciones geográficas desarrolladas en esa época.*

*El mapa sigue dentro de la tradición de las cartas portolanas, cartas oceánicas de los marinos de los mares Negro, Egeo, Mediterráneo y de las costas atlánticas de Europa. Las cartas portolanas se basan en el tanteo y en el compás magnético. Comenzando al final del siglo XIV, en respuesta a la expansión geográfica europea, los mapas de estilo portolano se expandieron más allá de las regiones europeas tradicionales para incluir descripciones del mundo entero.*

*Como otras cartas portolanas de ese tiempo, el Mapa de Piri Reis exhibe un enlace de líneas de rumbos que se radían a partir de un modelo circular de la rosa de los vientos o del compás de las rosas cinco de las cuales pueden ser vistas en el fragmento existente. Las líneas de rumbo indican varios vientos y direcciones de compás. La mayoría de los símbolos gráficos, colores, e ilustraciones –como la descripción de gente y animales—son típicas de las cartas portolanas, como la ausencia de marcas de latitud o longitud. Típico de los mapas de dicho período, el recientemente descubierto Nuevo Mundo se muestra en una escala más grande que el Viejo Mundo, desplazando, efectivamente, muchos rasgos de las costas americanas más, hacia el Norte y hacia el Sur.*

*El Mapa incluye 117 nombre de lugares La mayoría son típicos de las cartas portolanas y son fácilmente identificables, particularmente aquellos que se encuentran en Europa, África, América del Sur y las islas del Atlántico (ya sea reales o imaginarias).El Mapa también incluye treinta descripciones. Todas excepto una están en el lenguaje Turco-Otomano.La excepción está en Árabe e identifica al realizador del mapa como Piri Reis y sitúa el mapa hacia la Primavera de 1513.Otras inscripciones proveen información acerca de la gente ,animales, riqueza mineral, y curiosidades del Nuevo Mundo.*

*Una de las inscripciones identifica las fuentes utilizadas por Piri Reis: ocho mapas de Ptolomeo, cuatro mapas portugueses contemporáneos, un mapa Árabe de Asia del Sur y un mapa de Colón de partes del Nuevo Mundo. Las descripciones de las tierras al sur del Océano Atlántico, basadas sobre los mapas de Ptolomeo y de los portugueses, y el Nuevo Mundo, basado sobre un mapa de Colón, han despertado el mayor interés.*

*Charles Hapgood y otros han argumentado que la ilustración efectuada por Piri de un continente al sur sugieren un antiguo conocimiento de la Antártida .Pero las descripciones de una tierra imaginaria ubicada hacia el Sur eran comunes en los mapas, yendo hacia atrás, en el tiempo de*

*Ptolomeo. Otros mapas del siglo XVI muestran un continente al Sur conectándose con América del Sur, como Piri así lo hace.*

*Algunos han supuesto que la tierra descrita hacia el Sur del Océano Atlántico es una descripción de la Antártida, precediendo al descubrimiento en la década de 1820 en trescientos años. Esta representación de una Antártida prehistórica presenta la suposición de haber sido copiada de mapas antiguos hechos decenas de miles, incluso cientos de miles de años atrás. De los varios escritores que han formulado estos pensamientos, el más conocido es Charles Hapgood, autor de “Mapas de los Antiguos Reyes de los Mares” (1966). Pero pareciera haber poca base para tales aseveraciones, más allá del hecho que el Mapa de Piri Reis ilustra una tierra ubicada al Sur del Océano Atlántico, y la Antártida también se ubica al Sur del Océano Atlántico. Piri no fue ni el primero ni el último en mostrar este continente del sur, pero a causa del libro de Hapgood su mapa se volvió famoso por su supuesta descripción de una Antártida prehistórica.*

*Hapgood asume que los mapas de fuentes originales, resultantes de un antiguo estudio de la Antártida, eran exactos. También acepta que las diferencias entre las descripciones del Mapa de Piri Reis y las descripciones en esos mapas exactos (pero desconocidos) fueron la resultante de errores de copiado durante la compilación de los mapas de Piri Reis. Con estas dos acepciones básicas fue tarea fácil para Hapgood mover masas de tierra, ajustar escalas, alterar orientaciones, reformar formas terrestres, redibujar líneas costeras, girar las descripciones geográficas y “corregir errores” sobre el Mapa de Piri Reis para comparar sus mapas fuentes hipotéticas.*

*Además, para identificar los rasgos sobre el Mapa de Piri Reis con rasgos de un mapa moderno, Hapgood ignora los nombres de los lugares Escritos sobre el Mapa—inscripciones que no sólo no cuentan lo que Piri Reis dice acerca de qué eran esos rasgos—sino que también compara los nombre de lugares con muchos otros mapas desde el comien*

*/--zo del siglo XVI hasta el presente. Por supuesto, no es dificultoso hacer aparecer una línea costera en un mapa antiguo como cualquier otra línea costera en un mapa moderno si uno se permite cambiarla.*

*En los años '60 varios escritores, incluyendo a Erich Von Danicken, adoptaron la conclusión de Hapgood de que el Mapa de Piri Reis describe una Antártida libre de hielos ,y repiten que esto ha sido probado. Para explicar este “hecho ”los escritores aseguran que el levantamiento del plano de la Antártida debe haber sido realizado por extraterrestres (o alternativamente, por gente de la Atlántida) que dejaron mapas exactos más tarde copiados dentro del Mapa de Piri Reis. Sin embargo, la descripción de la tierra meridional en el mapa de Piri Reis incluso no aparece como la costa de Antártida –con o sin su manto de hielo— como pretenden estos escritores. Hay poca o nula semejanza entre la tierra meridional de Piri y la Antártida, más allá del hecho que ambas están hacia el sur del Océano Atlántico y tiene generalmente una línea costera de este a oeste—difícilmente una coincidencia tan sorprendente que los Atlantes o los astronautas antiguos debieran haber dibujado la forma de la tierra.*

*Las inscripciones de Piri sobre su tierra meridional indican que su descripción fue una combinación de la creencia comúnmente sostenida en un continente meridional, aceptada por geógrafos desde el tiempo de los ancianos griegos—un continente meridional tenía que existir de modo de balancear el globo terráqueo con las otras masas de tierra del Hemisferio Norte --- y reportes de los portugueses que viajaban a lo largo de la costa este de América del Sur. En esto, el mapa de Piri Reis es uno de los típicos mapas del siglo XVI, el cual describe un continente meridional con inscripciones sobre América del Sur, y hay otros mapas del mismo siglo que muestran un continente conectado a la América del Sur.*

*La forma y orientación de la Española en el Mapa de Piri Reis es notablemente similar a la descripción de la isla de Cipango en los mapas*

*de los siglos XV y XVI. Cipango fue el nombre que Marco Polo utilizó para las islas de Japón, y fue uno de los objetivos buscados por Colón en su primer viaje. Colón y sus contemporáneos creían que Cipango era rectangular con sus eje principal orientado de Norte a Sur. Muchos mapas de comienzos del siglo XVI muestran a Cipango con su forma y orientación. Cuando Colón descubrió la isla de La Española durante su primer viaje, pensó que había hallado Cipango. Varios otros mapas de comienzos del siglo XVI también afirman que La Española era Cipango, y la isla de La Española en el mapa de Piri Reis es presentada con la orientación tradicional norte-sur de Cipango.*

*Se describe la isla de Cuba como parte de la tierra firme en el Mapa de Piri Reis, de acuerdo a la opinión de Colón, que creía que Cuba era un gran cabo de Asia. Los nombres de lugares en esta tierra firme y en las islas costeras son resultantes del segundo viaje de Colón e identifican claramente a dicha tierra como a Cuba. El cabo de forma prominente que apunta hacia La Española representa indudablemente al Cabo Maisi sobre el extremo oriental de Cuba. La región al norte del cabo ilustra la costa sobre el costado norte de Cuba, explorada por Colón durante su primer viaje. La región al Sur es la costa sur de Cuba, la cual fue explorada en su segundo viaje.*

*Colón describió la costa norte de Cuba como extendiéndose hacia el Norte. Describió la costa sur de Cuba ,primero extendiéndose hacia el oeste, desde un gran cabo, y luego hacia el sur. El Mapa de Piri Reis continúa estas descripciones ,ilustrando a Cuba como un continente con una línea costera que tiende la norte y al sur. Los contemporáneos de Colón—Paolo Toscanelli, Henricus Martello, Francesco Roselli y Martin Behaim—describieron la misma visión del continente asiático en sus mapas, hechos entre 1474 y 1492.*

*El Mapa de Piri Reis exhibe muchos rasgos comunes con otras cartas portolanas existentes y con mapas de estilo portolano de los siglos XV y XVI y se ajusta bien dentro de la evolución de la postrer Edad Media al*

*naciente Renacimiento. Muchos rasgos del mapa muestran afinidades cercanas con los mapas contemporáneos portugueses, especialmente con el diseño de la costa oeste de África y la costa este de América del Sur. Un mapa portugués –similar a aquellos hechos por Lopo Homem ,Pedro Reinel, y Jorge Reinel, alrededor de 1519,y los usados por Juan Vespucio (sobrino de Américo) en 1523 – fue también la fuente aparente de la conexión de América del Sur con el continente meridional. Todos estos rasgos confirman las propias manifestaciones de que él usó mapas portugueses como fuentes para la realización de su mapamundi.*

*Aunque algunos rasgos del Mapa de Piri Reis puedan aparecer inusuales –como la conexión del continente meridional con la América del Sur, la orientación de La Española, y la descripción de Cuba como un continente – éstos y otros detalles no son inesperados en un mapa de comienzos del siglo XVI.*

*El más significativo aspecto del mapa es la conexión con Cristóbal Colón. Muchas de las manifestaciones de apoyo de los rasgos del único mapa provienen del hecho de que el mapa de Piri fue una copia del de Colón. Lo que aparece ser una confusa mezcla en la sección noroeste del mapa está conforme a las ideas geográficas de Cristóbal Colón. Los nombres y lugares y las descripciones de las Indias occidentales también indican una fuerte conexión con Colón.*

*El mapa de Piri Reis exhibe el naciente, más primitivo, y la más rudimentaria cartografía de estas islas ,una primitividad que indica que el naciente de todos los registros cartográficos de los descubrimientos en el Nuevo Mundo –un mapa hecho por Colón , o hecho bajo su supervisión, alrededor de 1495 o 1496 –es preservado en el Mapa de Piri Reis.”*

Creo que a nivel informativo es un muy buen artículo, hecho muy objetivamente, sin incurrir en consideraciones que pudieran parecer fantás-

/-ticas o por lo menos, sumamente imaginativas. De todos modos, creo ver que desde el vamos hay un montón de negaciones sobre hechos **posibles** (aunque no totalmente comprobados...) y que dichos argumentos se basan en consideraciones objetivas: las negaciones sobre ciertos hechos que pudieran ser o parecer “fantásticos” los fundamenta Mc Intosh con explicaciones positivas, más bien que de otra manera.

Me interesa igualmente hacer consideraciones sobre el artículo, que a la larga o a la corta, tomaran la forma de preguntas.

Hay algunas cosas que se desprenden del artículo de Mc Intosh y que están del todo claras ; ellas son:

- 1) El Almirante Piri Reis (aunque “Reis” sea la definición de “almirante” en ese idioma) no era un marino cualquiera sino que era uno de los mejores que se hubiese podido encontrar .Evidentemente, unía a su condición de marino, guerrero avezado y sin miedo, la condición de **cartógrafo** y por ende la de estudioso de la navegación y de sus temas (que yo tenga entendido, para realizar una carta marina, hoy y hace 400 años, hay que estudiar...y mucho) .
- 2) Del ítem anterior, se deduce que sólo bajo estas condiciones pudo haber escrito un libro llamado “**El Libro del Mar**” (el título lo dice todo...) que fuera escrito cuando Piri Reis tenía 48 años (es decir, ya poseía bastante experiencia) y presentado a los 50 años al sultán Selim el Conquistador. Este libro es un compendio de notas, mapas de islas y líneas costeras, junto con una colección de notas.
- 3) El primer mapa lo realiza en el año **1513** y luego otro en el año **1528** (quince años después...), donde para este último se basa en un “*modelo totalmente diferente*”. Evidentemente, se necesitó hacer este otro mapa ya que la serie de conocimientos que se obtuvieron a lo largo de esos 15 años hacía imprescindible una actualización de las cartas marinas y de los mapas más usados.
- 4) Mc Intosh indica que a los **90 años** (dato importante....) ,es decir, ya con una gran experiencia y hasta se podría decir que se debería haber retirado de la Marina turca, es víctima de un complot y de las intrigas de

la Corte. Uno de los argumentos es el de *“ponerse a salvo él mismo y su tesoro”*, tesoro acumulado a lo largo de los años, después de tantas correrías junto a su tío y por las que él mismo protagonizó.

Bien. Pero lo que está a simple vista y no se dice, es que Piri Reis amaba la vida marina y estaba dedicado totalmente a ella, ya que de otra manera, se hubiese dedicado a disfrutar de sus saqueos, retirándose a una edad prudencial.

5) Piri Reis tenía a su cargo las flotas de los mares Rojo y Arábigo, es decir, no era un improvisado.

6) Evidentemente, el Mapa de Piri Reis es algo más que un mapa: es un documento maestro que muestra **TODO** el mundo conocido.... ¿entonces?. Mc Intosh así lo confirma cuando dice que *“En realidad ,el “mapa” es sólo la porción sobreviviente de un mapamundi mucho más grande. El borde superior exhibe la evidencia de otra tira de empaque arriba, la cual habría descrito Gran Bretaña ,Islandia, Groenlandia y Newfoundland.....El mapamundi completo mediría aproximadamente unas 55 pulgadas de alto por 65 de ancho (unos 140 cms. por unos 160 cms.).*

Y no es un documento maestro más, sino uno completo en prácticamente todos sus aspectos, destinado posiblemente, junto con las copias que se hubieren hecho de él, a servir a las tripulaciones que tuvieran que recorrer los mares y costas indicados en ellos.

Piri Reis fue un buen logístico, a la distancia y en su época. No es casualidad que el mapa (mejor dicho, el fragmento que queda del original) lleve una cantidad de nombres elevada (117) para un gráfico de este tipo, y podríamos indicar que cada 50 cms.<sup>2</sup> se encuentra un nombre, siendo su superficie de 5850 cms.<sup>2</sup>; esto significa, una superficie teórica de 5 cms. por 10 cms.(50 cms.<sup>2</sup>)por cada nombre. Así, no sería nada extraordinario decir que cada subdivisión del mapa lleva una indicación. Por supuesto, lo anterior es una consideración teórica. Ahora bien, si este fragmento posee 117 nombres y una superficie de 5850 cms.<sup>2</sup>, y posiblemente (según Mc Intosh) el mapa en su totalidad medía una superficie de 22400 cms.<sup>2</sup>, por una simple operación de regla de tres simple nos daría la friolera de **470** nombres (la cuenta daría 469,67 y aproximando 470) para un mapa de 2,24



metros cuadrados.

Analícemos un poco. Se puede decir que un mapa de 2,24 mts.<sup>2</sup> puede tener dimensiones de 1,5 mts. por 1,5 mts. aprox.; de lo cual se deduce que era lo suficientemente grande como para ser extendido sobre una mesa de capitán de barco. Con esto se puede inferir, sin temor a equivocarse que **el Mapa original de Piri Reis era algo más que un mapa: era un completo compendio informativo sobre lo que los marineros de la Armada turca podrían llegar a encontrar en todos aquellos lugares que visitaran ...o que intentarían conquistar.**

¿Por qué opino así?. Me remito a las propias palabras de Mc Intosh, cuando dice : *“Otras inscripciones proveen información acerca de la gente, animales, riqueza mineral y curiosidades del Nuevo Mundo”*. Es decir, todo un compendio de lo que se puede encontrar en los lugares a los cuales la Armada turca debiera dirigirse.

Ahora bien, es de esperar que Piri Reis hubiese sido un hombre coherente consigo mismo y con sus cosas, de tal modo que es perfectamente probable que las otras partes del mapa también tuvieran esas indicaciones ,como las mencionadas con referencia al Nuevo Mundo. Además, es necesario reconocer que la realización de este mapa, debió de haber insumido mucho tiempo como para que lo haga una sola persona, con lo se podría suponer sin temor a fantasías que Piri Reis contaba para este tipo de tareas, con un verdadero “equipo” de iluministas, dibujantes, geógrafos, cartógrafos, letristas, astrónomos y demás, aparte de aquellos marineros que debieron de haber aportado la cantidad de datos necesarios como para realizar una correcta ( o por lo menos, cercana a la realidad) descripción de las tierras conocidas. Esto es así, a mi criterio, ya que en las organizaciones antiguas (y la Armada turca era una de ellas) como en las modernas, los trabajos son realizados por uno o más equipos de personas, aunque para la gloria por el triunfo o la responsabilidad por el fracaso, firme solamente una persona, como pareciera haber acontecido con este mapa. Recordemos que la única palabra en idioma árabe es la firma de Piri Reis. Pero a medida que se va analizando el artículo de Mc Intosh, surgen otros cuestionamientos . Veamos entonces que se puede encontrar mediante una atenta lectura de

este artículo. También algunas dudas.....

Mc Intosh dice: “ *Una de las inscripciones identifica las fuentes utilizadas por Piri Reis : ocho mapas de Ptolomeo, cuatro mapas portugueses, un mapa árabe de Asia del Sur y un mapa de Colón de partes del Nuevo Mundo. Las descripciones de las tierras al sur del Océano Atlántico, basadas sobre los mapas de Ptolomeo y de los portugueses, y el Nuevo Mundo, basado sobre un mapa de Colón, han despertado el mayor interés.*”.

En definitiva, acá lo que especifica Mc Intosh es el origen de los mapas sobre los cuales se basaría el mapa de Piri Reis; respecto a los mapas de Ptolomeo y al mapa árabe del Asia del Sur, no creo que haya algo que objetar, ya que el Imperio Otomano tenía una gran influencia sobre Grecia y demás partes del Mediterráneo y no hubiese sido difícil conseguir dichos mapas, ya sea por la compra, la colaboración forzada o lisa y llanamente la conquista. Es fácil suponer que, respecto del segundo, el mapa árabe del Asia del Sur, entre pueblos y gobiernos que profesan la misma fé, se produjese una intensa colaboración frente a los enemigos comunes ( en este caso la Cristiandad), como así también una transmisión de los **CONOCIMIENTOS** obtenidos a lo largo del tiempo. Pero, respecto a los portugueses y al mapa de Colón, me gustaría hacer unos comentarios, que espero sean bien entendidos.

Ante todo, debemos recordar la época de la que se está hablando. Esto es, finales del siglo **XV** y comienzos del siglo **XVI**. Recordemos asimismo con qué **POTENCIAS** estaba el Imperio otomano (parte del Islam) en guerra permanente desde hacía mucho: España, Portugal, los Venecianos, genoveses, el Papado, en fin, lo conocido como Cristiandad. Además, en 1492, se había terminado la reconquista de España con la toma de Granada. ¿Y entonces? Que la pregunta se cae de madura... ¿Cómo pudieron hacer Piri Reis y su equipo, o por lo menos quiénes los antecedieron en la búsqueda, hallazgo y obtención de estos importantísimos documentos (mapas) que como ya habíamos comentado eran verdaderos “secretos de Estado”. Se me ocurren tres posibilidades. Ellas serían las siguientes:

- 1) La obtención de dichos documentos por vía del “espionaje”. Lo podríamos llamar diciendo “nuestro hombre en la Cristiandad”.-
- 2) La compra de dichos documentos ,vía el soborno o la amenaza.-
- 3)La transmisión de dichos secretos.

Analicemos cada uno de estos casos.

En cuanto al punto (1) tengo serias dudas de dicha perspectiva, ya que aunque varios fieles del Islam servían en las Cortes europeas o por lo menos, en los círculos del poder, estaban constantemente vigilados y cada movimiento era profundamente estudiado. Además, si se me objetara la conversión a la fé católica como medio de ingresar en las órdenes religiosas (monasterios, abadías, etc.) como medio de tener acceso a dicho material, se presentaban dos obstáculos, a saber: la conversión (después de años y años de guerras permanentes) era algo que los fieles mahometanos no estaban dispuestos a hacer (salvo excepciones y muy especiales, a menos que fueran forzadas, mediante amenazas); y también ,dicho material era celosamente custodiado por los abades...y no se acercaba cualquiera, por más fé que se tuviera.

Respecto al punto (2) creo haber indicado que la posibilidad de tener en las manos oro, era sumamente atractiva para muchos europeos, de lo cual deduzco que muchos mapas se pudieron haber “extraviado”. Total, para la gran mayoría eran pergaminos trabajados, muchos menos atractivos que el color dorado ...que no tiene bandera: sólo dueño.

Refiriéndonos al punto (3),me inclinaría a pensar que así fue, por dos motivos, cualesquiera válidos a mi punto de vista: primero, que la fraternidad de los marinos se extendería por todo el mundo(como hoy, salvo el caso de las guerras y aún así...se conocen salvatajes en las dos guerras mundiales del siglo XX, por marinos de países en guerra) y con ella, la imperiosa necesidad de transmitir los **CONOCIMIENTOS** adquiridos, o también como modo de devolución de atenciones (a pesar de las guerras...);asimismo, habría muchos hombres que estarían (de los dos bandos) cansados de tal estado de cosas (guerras, destrucción, muerte y salvajismo) y de alguna manera, a semejanza de los espías modernos, intentarían balancear el equilibrio del poder (que a *prima facie* siempre lo

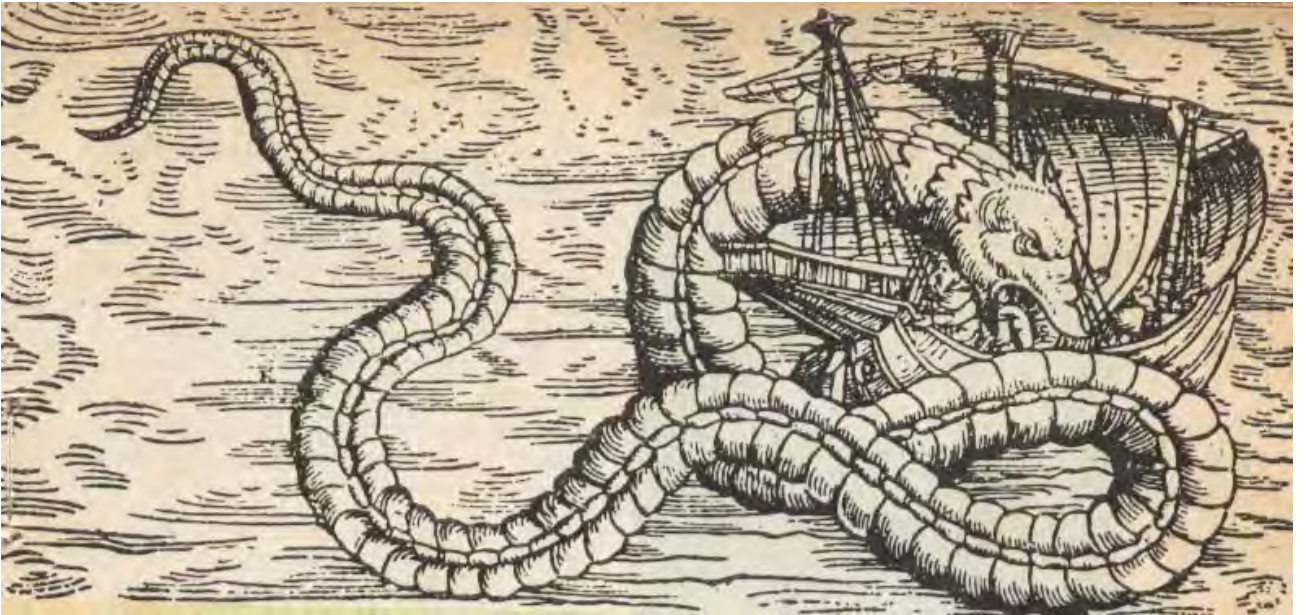
dá el conocimiento) mediante una transmisión oportuna de mapas y documentos valiosos para los navegantes.

Y sin embargo, hay una pregunta subyacente o sobrevolando toda la estructura de este texto. Ella es: se habla constantemente de una tierra real o imaginaria, es decir de un continente ubicado hacia al Sur, que vendría a ser la actual Antártida. Pues bien, Mc Intosh indica que Piri Reis no es el primero ni el último que en sus mapas muestra una tierra situada al sur, sino que esto arranca desde los tiempos de Ptolomeo (el cuál, recordemos, proponía la existencia de un sistema cosmográfico cuyo principal principio era la teoría que indicaba la existencia del planeta Tierra como centro del Universo...). Se dice que los antiguos sostenían la “creencia” de la existencia de un continente al Sur como medio de balancear las otras masas terrestres situadas al Norte del planeta. Bien: o hay contradicciones o a mí me enseñaron todo al revés....¿No eran lo sabios y eruditos antiguos los que sostenían que la Tierra estaba apoyada sobre cuatro tortugas y estaba constituida por una porción esférica?. ¿No era acaso verdad que si uno navegaba hacia el Sur se “caía del Mundo”?

Pues si los antiguos sostenían la creencia de que existía un continente al Sur, me parecería más bien que se debería decir “**...informes antiquísimos les daban la certeza de la existencia de un continente helado hacia el Sur**”, pero que por imposibilidades técnicas propias no lo habrían podido comprobar....

Pero creo que más que seguir analizando el artículo de Mc Intosh, algo que ya hicimos en detalle, me interesaría presentar una visión del Sr. **Charles Hapgood**, que ha sido ampliamente nombrado en el artículo de Mc Intosh. Es decir, podríamos tener la oportunidad de escuchar la otra campana, para así redondear el conjunto de visiones y opiniones diferentes con respecto a Colón y el “descubrimiento de América”, juntamente con las conclusiones que aportó, más como un investigador curioseando por la Historia que como un historiador investigando en la memoria, oral o escrita, de los pueblos que tuvieron activa participación en estos acontecimientos, que, querrámoslo o no, han cambiado, desde aquellos días hasta el presente, las vidas de no pocas generaciones de individuos.

**Foto N° 44:** Un grabado antiguo que muestra la acción de un monstruo marino engulléndose una embarcación. Hasta la época de los grandes viajes del siglo XV, aún los estudiosos admitían leyendas medievales. Una de ellas sostenía que el Océano Atlántico(*mare tenebroso*) era el terrorífico límite del mundo y que, además, pavorosos dragones y monstruos de ese mar ignoto devorarían al que se atreviese a surcarlo. Una pregunta: la advertencia ...¿tendría el fin de que nadie navegue por aquellos mares que en muy poco tiempo más, tendrían dueño? .-



**Foto N° 45:**

**Escudo de Cristóbal Colón, dividido en cuatro cuarteles:** en el superior izquierdo, un castillo dorado con tres torrecillas ; a su lado, un león rampante; en el inferior izquierdo, islas sobre aguas azules; y en el cuarto, se puede inferir que se trataba, o de las armas que solía usar o de la profesión que ejercía. En el caso de Colón, esto es obvio .-

Hay un detalle notable que no se especifica en el artículo que escribe McIntosh y es que Charles Hapgood es el creador de la **teoría de la deriva de las masas continentales**, hoy aceptada como una de las más lógicas y contundentes explicaciones dadas a fin de poder visualizar qué acontecimientos ocurrieron en las primeras edades de la formación de los continentes que forman el planeta.

Ahora bien, si hiciéramos el comentario de que entre el científico y sabio judío, de origen alemán, llamado **Albert Einstein** y este (hasta ese entonces) desconocido Charles Hapgood hubieron fructíferos y enriquecedores, la cosa ya tomaría otro color ¿no?.

Pues bien: es **correcto**. Existió una correspondencia entre Einstein y Hapgood. Charles Hapgood saltó a la atención pública en la mitad de los años 1950 con su teoría del desplazamiento de la corteza terrestre, una idea geológicamente radical, que atrajo la curiosidad y el apoyo de Albert Einstein. La correspondencia entre Einstein y Hapgood es una página olvidada en la Historia de la Ciencia. Se han obtenido las cartas (diez dirigidas de Einstein a Hapgood) del Archivo de Albert Einstein en el Otoño de 1995. Estas cartas mostraron como, por primera vez, Einstein se había involucrado en ayudar a Charles Hapgood, en el desarrollo de la teoría del desplazamiento de la corteza terrestre.

En su segunda respuesta a Hapgood (24 de Noviembre de 1952), Einstein escribe que la idea del desplazamiento de la corteza terrestre no debía ser excluida “a priori” sólo por el hecho que no encajara en con lo que se quería creer sobre el pasado del planeta Tierra. Lo que se necesitaba eran, según Einstein, sólidos **“hechos geológicos y paleontológicos”**.

A lo largo de seis meses, Hapgood recogió evidencia geológica como para apoyar la teoría del desplazamiento antes mencionada. Con fecha del 3 de mayo de 1953, Hapgood le adelantó a Einstein 38 páginas de su evidencia. La idea central de este argumento era la idea que exponía Hapgood, sobre que la Antártida estaba libre de hielo mientras que el Norte de América permanecía asfixiado por el mismo elemento. Einstein respondió con fecha del 08 de Mayo de 1953, lo siguiente:

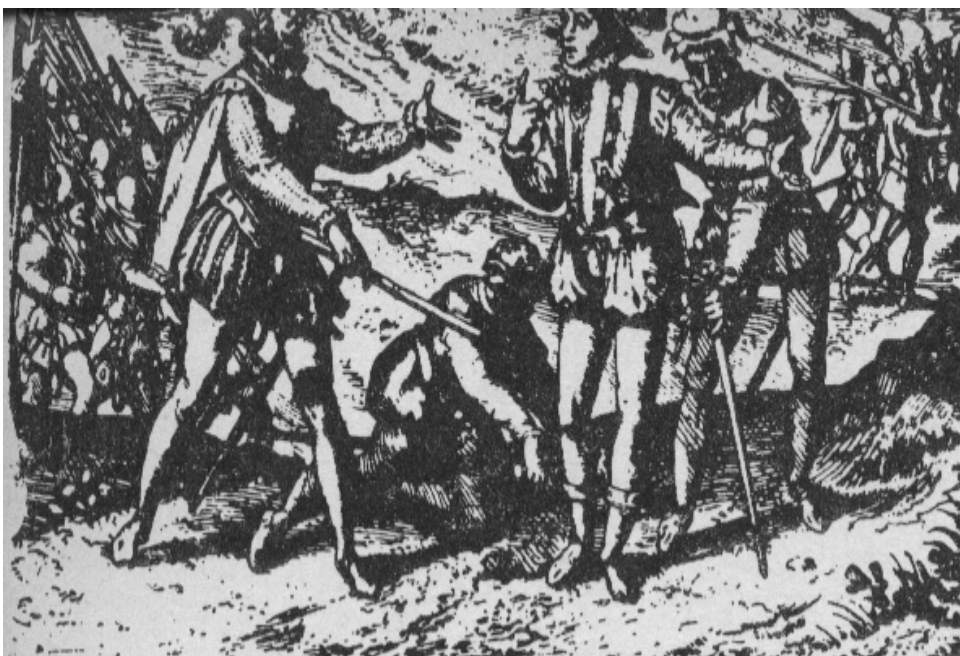
**“Encuentro sus argumentos muy impresionantes y tengo la impresión de que su hipótesis es correcta. Difícilmente uno podría dudar de que semejantes traslados de la corteza han tenido lugar repetidamente y dentro de un corto tiempo”.**

Einstein urgió a Hapgood a continuar con ahínco trabajando sobre las evidencias de “fracturas terrestres”. Un mes después (11 de Junio de 1953) Hapgood le envió cuarenta y dos páginas de la evidencia de la fracturas terrestres y de la evolución de las capas de hielo.

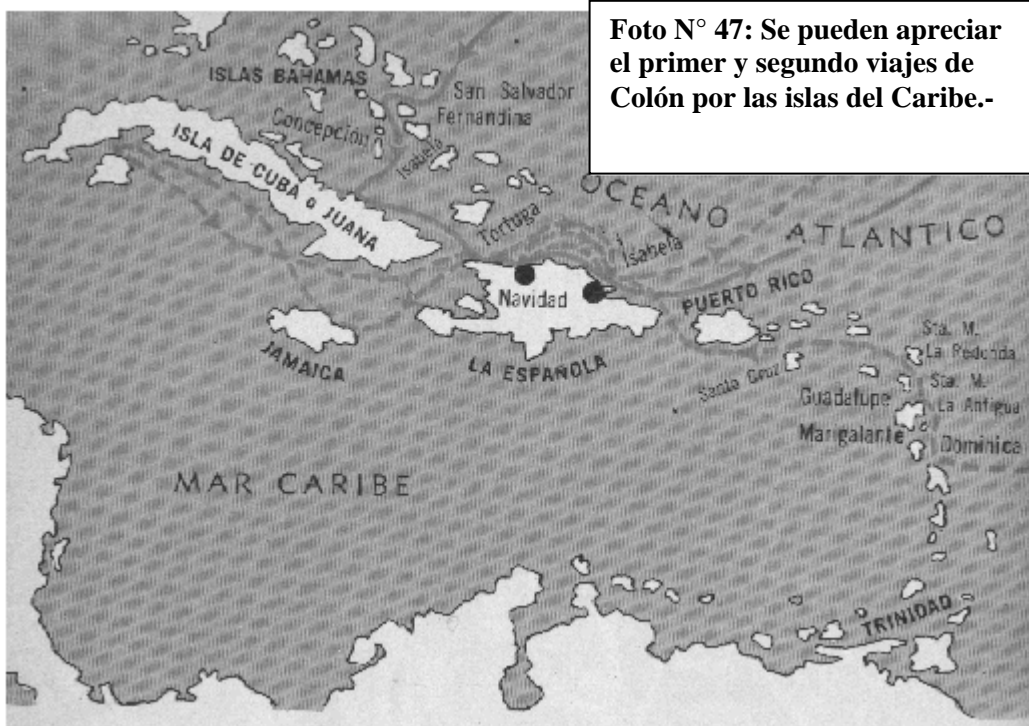
Einstein le escribió a Hapgood, con fecha 17 de Diciembre de 1953, urgiéndole a enviarle el problema del “momento centrífugo”. Hapgood respondió con cuatro páginas sobre este problema y con treinta y siete páginas de “evidencia paleontológica”, incluyendo los mamuts congelados que fueran hallados en la región de la Siberia ártica. Einstein ahora se convenció. Con fecha del 18 de Mayo de 1954, Einstein escribió un muy favorable prólogo al libro de Hapgood, llamado **“La Corteza Terrestre en Movimiento: la Clave para Algunos Problemas Básicos en la Ciencia de la Tierra”** (publicado en Pantheon Books, New York). El prólogo comienza diciendo: **“Frecuentemente recibo comunicaciones de gente que desea consultarme acerca de sus ideas que no han sido publicadas. No hace falta decir que, muy raramente, estas ideas poseen validez científica. Sin embargo, la primera comunicación que he recibido de Hapgood , me electrificó...”**.

Hapgood y Einstein continuaron escribiéndose y finalmente se encontraron en Enero de 1955. La última carta de Einstein fue fechada el día 9 de Marzo de 1955 , sólo semanas antes de que el gran científico muriera el 18 de Abril de 1955. Los Archivos de Einstein están depositados en Jerusalem (con sus copias en la Universidad de Princeton) donde se conservan los registros de una colaboración única en el desarrollo de la teoría del desplazamiento de la corteza terrestre.

No creo por el momento hacer más comentarios al respecto, sino sólo indicar que Einstein no era una persona a la que se la pudiera engañar fácilmente o por lo menos, poseía una gran capacidad de discernimiento.



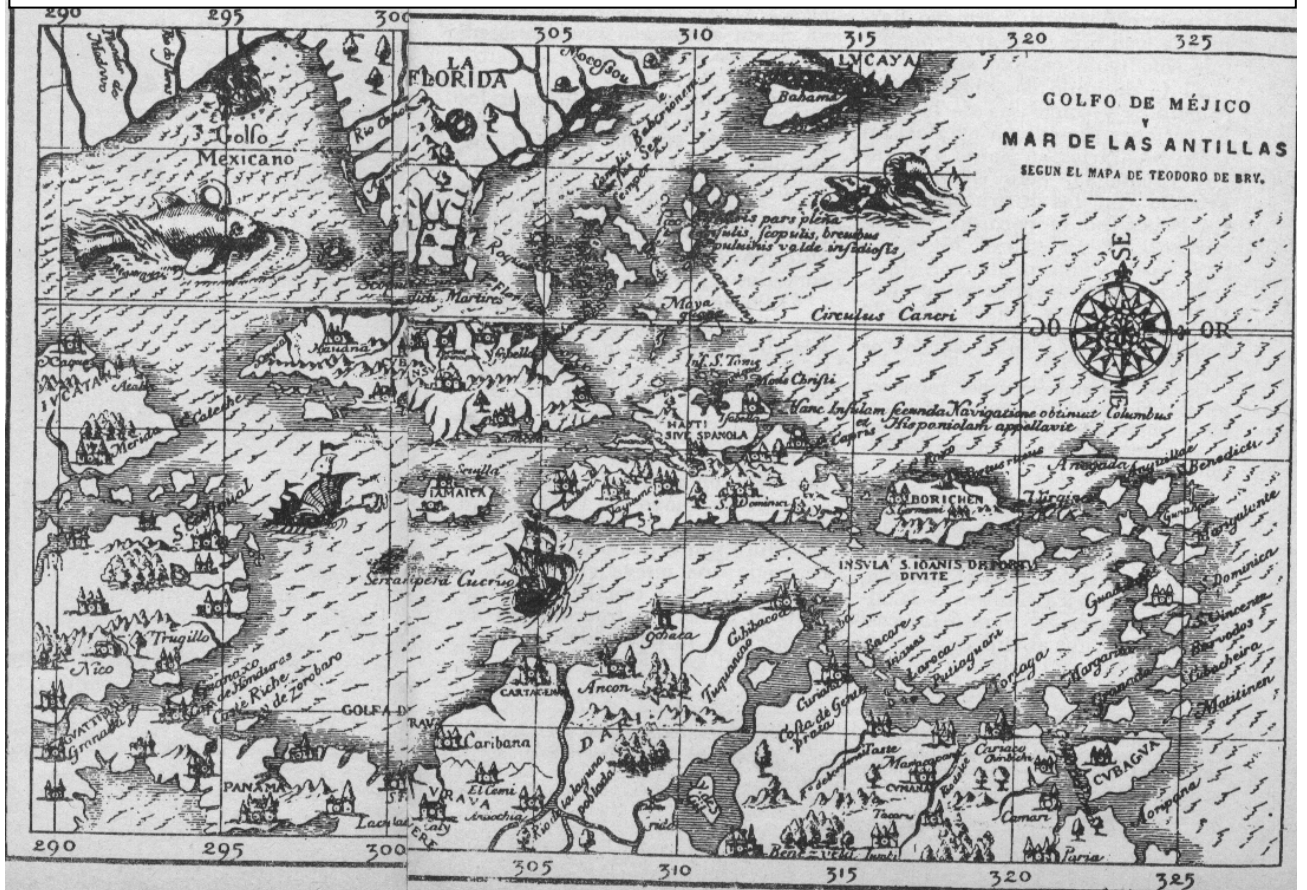
**Foto N° 46:** Cuando el juez pesquisidor Francisco de Bobadilla llegó a la naciente ciudad de Santo Domingo, ordenó engrillar a Cristóbal Colón, para remitirlo encadenado a España .- (Grabado de Theodore de Bry).-



**Foto N° 47:** Se pueden apreciar el primer y segundo viajes de Colón por las islas del Caribe.-



Foto N° 48: Este es un mapa del golfo de México y del mar de las Antillas. Es interesante observar la meritoria precisión de los datos geográficos, si se tiene en cuenta los precarios elementos de los que disponían los cartógrafos y geógrafos de aquella época .-



Bien; creo que el tema del “Descubrimiento de América” ha sido tratado en una forma (sin soberbia...) amplia y deja tela, mucha tela por cortar. Comparto plenamente algunos de los contenidos enunciados, aunque sobre otros mi opinión no está del todo definida, ya que considero que en ciertos temas me falta mucha información, por lo cual abrir un juicio de valor por parte mía no conduciría a nada positivo y lo único que lograría hacer es sumar más elementos de duda a un temario de por sí extenso y complicado en sus derivaciones. Pero de todos modos me gustaría transcribir un par de párrafos del libro “**El misterio de los Templarios**”, editado en el año 1970, y escrito por **Louis Charpentier**. El Capítulo al que hago mención se denomina “El misterio de La Rochelle” y dice así:

*“Seis grandes rutas parten de La Rochelle e irradian sobre toda Francia. Son:*

*1\*) La Rochelle-Saint Vast –la-Hougue-Barfleur, con rutas adyacentes hacia la costa atlántica y Bretaña.*

*2\*) La Rochelle-Bahía del Somme, por Le Mans, Dreux Les Andelys, Gournay y Abbeville.*

*3\*) La Rochelle-Las Ardenes ,por Angers, la región parisiense y la Alta Champaña.*

*4\*) La Rochelle-Lorena, por Parthenay, Chatelleraulr, Preully-en-Berry, Gien y Troyes; ruta doblada desde Preully hasta el bosque de Othe por Cosnes.*

*5\*) La Rochelle-Ginebra, por el Bajo Pitou, la Marche, el Maconnai ,con derivación desde Saint-Pourcain-sur-Sioule hacia Chalos y Besancon.*

*6\*) La Rochelle-Valence del Ródano ,por el Bajo Angoumois, Brive, el Cantal y Le Puy ,doblada por una ruta que unía La Rochelle a Saint-Vallier por Limoges Issoire y Saint-Etienne.*

*Sin duda habría que añadir una que iba hacia Burdeos y, desde allí, alcanzaba la ruta del Atlántico al Narbonnais.*

*Y uno se pregunta con perplejidad qué importancia podría representar para el Temple una ciudad como La Rochelle, o como el puerto de La Rochelle –del que por otra parte no se empieza a hablar anteriormente a esta época--, y donde los Templarios habían establecido una casa provincial que dirigía a todas las bailías y encomiendas de esta parte de la costa atlántica.*

*Aquí también ,al igual que en el Bosque de Oriente, había un doble cinturón de encomiendas muy próximas unas a otras.*

*A menos que el azar haya tenido una buena actuación ,uno se inclina a pensar que todo eso no era precisamente casual e involuntario.*

*¿Podemos deducir de ello que el puerto de La Rochelle presentaba para el Temple un interés muy particular o como mínimo para su flota, que se dedicaba a una actividad desconocida? .¿Por qué no?.*

*Sabemos por deducción—existen muy pocos documentos al respecto—que el Temple poseía una flota muy importante ,que era lo bastante importante como para que los armadores de Marsella se hubiesen impre-*

*/--sionado hasta el punto de limitar severamente el embarque de templarios en su puerto ,temiendo que monopolizaran el tráfico con Tierra Santa. Debían reservar una cierta cantidad de transportes para los marsellenses.*

-0-0-0-0-0-0-0-

*Pero, ¿qué relación podía haber entre La Rochelle y Tierra Santa?.*

*Pues bien, precisamente ninguna.*

*El Temple tenía posesiones en Inglaterra, en Portugal y en España, pero sus contactos con Inglaterra estaban asegurados por los puertos de las costas flamencas y normandas, en particular desde Barfleur ,que vigila la bailía de Valcanville; por Saint-Valery-en Caux con sus dos encomiendas de Blosseville y Drosay; por los puertos del Somme y los de la costa del norte.*

*Las relaciones con España y con Portugal podían asegurarse más fácilmente por tierra que por mar, dado que las encomiendas guardaban los collados y de todos modos se habrían escogido puertos de contacto más cercanos a las costas cantábricas.*

*¿Entonces?*

*Entonces veamos que nos cuenta Juan de la Varende, que fue un historiador muy escrupuloso—lo que no quiere decir que no fuese algo partidista—y perfectamente informado, que unía a su talento de escritor unos conocimientos llegados a él desde el fondo de las historias familiares y los archivos privados de su provincia y otros varios.*

*Juan de la Varende, pues, nos cuenta en su libro “Los Gentilhombres”, que los Templarios iban con regularidad a América, de donde traían de unas minas que hacían explotar, no oro, sino plata, a causa de lo cual el pueblo francés decía “qu’ils avaient de l’argent”(“que tenían plata”),expresión transformada en dicho popular para significar la riqueza.*

*Bueno, yo tengo cierta tendencia a creer a Juan de la Varende. Y no sólo*

*a causa de esta plata que es una cosa relativamente modesta; si únicamente hubiese sido un cuento, el cuentista no habría sido tan avaro y les hubiera hecho traer también oro y piedras preciosas.*

*No existe ninguna prueba segura. Además cuando se trata de asuntos del Temple nunca hay pruebas; las pistas siempre están cuidadosamente borradas. En todo caso, es imposible encontrarlas en los archivos.*

*Pero soñemos:*

*1°.-Tenían una flota personal, pero lo tanto de marinos pertenecientes a la orden.*

*2°.-Algunos de éstos debían ser normandos, parientes de los que, en tiempos de los orígenes del Temple, o algunas decenas antes, habían ido desde Groenlandia hasta América—que ellos llamaban Wineland—yendo y viniendo varias veces. (Nota: aquí Charpentier cita a Ch.M.Smith, “Las Expediciones de los Normandos”).*

*3°.-Que entre dichos marinos había seguramente algunos bretones cuyos antepasados han dejado varias huellas, mucho antes de Cristóbal Colón, en la costa de Filadelfia.*

*4°.-Que entre los Templarios había bastantes lo suficientemente cultos para saber que la Tierra es redonda, como lo sabían el Papa benedictino Silvestre II y algunos de sus alumnos y como lo sabía el maestro de obras de Chartres, que conocía hasta sus dimensiones.*

*5°.-Que los Templarios habían visitado también los puertos fenicios donde quizás subsistían los documentos geográficos de los antiguos que parece que también habían abordado las costas americanas. Los famosos mapas de “Piri Reis” son muy reveladores a este respecto sobre los conocimientos antiguos en materia geográfica.*

*6°.-Que desde la disolución de la Orden, los caballeros de la Península Ibérica se dispersaron en diferentes órdenes más o menos análogas al Temple, como en España la de Calatrava y en Portugal la Orden de Cristo, creada especialmente con esta intención.*

*Se sabe que Cristóbal Colón consultó los mapas y archivos de la Orden de Calatrava y que, además, tenía otros que convencieron a Isabel La Católica. (Nota del Autor: Consultar al respecto este Capítulo en páginas anteriores). Y algunos años más tarde, la Marina española se lanzó alegre-*

*/-mente hacia América con la esperanza de una fructífera incursión.*

*Además, la Marina portuguesa, casi al mismo tiempo, se lanzaba no menos alegremente hacia rutas marítimas desconocidas. Un detalle desconcertante: “No estaba permitido a ningún navío portugués navegar más allá de Cabo Mogador bajo otro pabellón que no fuese el de la Orden. Bajo el pabellón los Templarios reformados fue como Vasco Da Gama descubrió la India, que Albuquerque y Juan de Castro conquistaron”.*(Nota: aquí Charpentier hace referencia a Correa de Sero, “Noticia sobre los verdaderos sucesores de los Templarios”.)

*Desde luego que éstas no son pruebas suficientes para convencer, pero constituyen un buen manojito de suposiciones.*

*Y esto no es todo.*

*En el tímpano de la nave de Vezelay (Nota del Autor: se refiere a la Catedral de la localidad francesa de Vezelay) que data de los alrededores de 1150, se encuentra representado, entre los pueblos de la tierra, un “indio” de grandes orejas, no un indio de la India, (Nota del Autor: la palabra “indio” para designar un habitante de la India no es correcta, la denominación exacta es “hindú”) sino un indio de América. Y llamo la atención sobre que los “Compañeros del Deber de la Libertad”, herederos de los “Hijos de Salomón”, protegidos por los Templarios, se llamaban a sí mismo “Los Indios”, como recuerdo de algún viaje.*

-0-0-0-0-0-

*“...según una leyenda de los mayas de Guatemala y del Yucatán, en los tiempos lejanos de sus antepasados, unos hombres blancos habían desembarcado en sus orillas. Los cascos de los navíos brillaban al sol y se deslizaban sobre las olas como grandes serpientes. Los hombres eran grandes, guapos, tenían los ojos azules y llevaban unas raras vestiduras. Adornaban sus frentes con un emblema que recordaba a dos serpientes enlazadas. Y estos chanes, como les llamaron, se instalaron junto a los Mayas, y les instruyeron.*

*Pasaron los siglos...*

*Además, se cuenta que hacia el siglo XI un extranjero abordó el Yucatán.*

*Se llamaba ,en mejicano, Quetzalcoatl (el pájaro-serpiente) y en Maya, Kukulkán (la serpiente de plumas).Hecho prisionero de guerra en Chichen-Ihza, fue lanzado a un pozo, pero consiguió sobrevivir. Después de ser rescatado, en seguida fue considerado como “enviado de Dios sobre la Tierra”.*

*Llevaba barba.*(Nota del Autor: Salvo rarísimas excepciones, por ejemplo, guerreros con amplias heridas en sus rostros u otras, los aborígenes de América precolombina no usaban barba).

*Hay que meditar sobre estas historias por varias razones:*

*En primer lugar porque Cuchulain- que actualmente se ha suavizado en Curulin- se pronunciaba tiempo atrás “Kukuljan”.*

*En segundo lugar, porque los barcos de alto bordo irlandeses debían tener la apariencia de los Drakker noruegos (Drakker, plural de Drak=dragón),con una cabeza de serpiente o de dragón como mascarón de proa. Y los remos debían aparecer como un ropaje de plumas de esta serpiente.*

*Y los hombres que tripulaban esta serpiente vestida de plumas eran blancos, altos, con ojos azules y barbudos, muy diferentes por lo tanto de los “indios”.*

*Y si además el hombre que mandaba la tripulación llevaba en la frente una diadema de iniciado con forma de serpientes entrelazadas, según la costumbre irlandesa que ha dejado huellas en todos los monumentos antiguos, y si pudo ayudar a su anfitrión a vencer a sus enemigos, ¿por qué debe asombrar que cuando este hombre-serpiente de plumas volviese al mar quedase en su memoria como un dios?.*

*Y si encontramos (esta leyenda se ha conservado) que hacia los siglos XI o XII algún otro “blanco” barbudo desembarcó en las costas del Yucatán en un barco que tenía que ser muy parecido a un “drak”, y que ese “blanco barbudo” supera una prueba tan difícil como la sufrida en el pozo, ¿sería asombroso entonces que se le considere como el enviado del legendario dios Kukulkan?.*

*Entonces, ¿es imposible que los Templarios hayan llegado efectivamente hasta América, al Yucatán, donde existen minas de plata?.*

*En todo caso es histórico que cuando los compañeros de Colón desem---*

*/--barcaron en América, encontraron indígenas que ya conocían la Cruz y que no se asombraron en lo más mínimo de sus aspectos, reservándoles por encima de todo una simpática acogida.*

*Pero los conquistadores querían oro. Y ya se sabe lo que sucedió...”*



Foto N° 49: En este grabado están representados tres españoles que llegan a un poblado indígena en América: llegan a caballo rampante, por encima de una colina.

El primer jinete alza lo que pareciera ser una espada; sobre el brazo derecho del segundo jinete pareciera haber una explosión (el disparo de un arma de fuego...); y el tercer jinete enarbola también una espada en su mano derecha.

Los tres indígenas del grabado tienen todo el aspecto de estar avisando a sus vecinos de la llegada de los extraños, pero no precisamente con gritos de alegría: más bien, de alarma. Uno de ellos se vuelve hacia lo que podría ser uno de los Jefes de la tribu, que se encuentra en un recinto especial.

Además, la sorpresa debió haber sido terrible: los indígenas, sin poder presentar defensa, en plena tarea agrícola.....

Este curioso (¿curioso?) grabado figura en la “Relación de Michoacán”, del año 1541 y está conservado en la Biblioteca de El Escorial, España .-

Hasta aquí la transcripción de parte del Capítulo indicado anteriormente. Debo hacer una aclaración: ciertos pasajes descriptivos a los efectos del libro del cual he tomado la cita referida, no me parecieron acertados como para introducirlos en este pequeño trabajo de investigación (sinceramente, es muy pequeño tomando en cuenta el caudal de información disponible...). Pero creo que, en función de los temas tratados al respecto del “Descubrimiento de América”, cumplieron su objetivo: dar una pormenorizada relación de los hechos, personajes, relaciones históricas y

demás, referidos a tan trascendental tema (trascendental, desde el punto de vista histórico: **más trascendental es que un niño muera por inanición.....**).

Sigamos adelante, por el devenir de la Historia.

La cuestión es que, al mismo tiempo que la sed de oro, tierras, y aventuras se esparce rápidamente por Europa de la mano de los relatos aportados por los testigos, el hambre de **CONOCIMIENTOS** también hace de las suyas en los espíritus de la época.

Hombres como **Sebastián Elcano, Vasco Da Gama, Hernando de Magallanes, Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, John Cabot** y otros, hubieron de aportar sus descubrimientos científicos, que si bien en muchos casos estaban de la mano de los intereses económicos, también dejaban lo suyo en cuanto a la colaboración prestada a la ciencia en esos tiempos. Para completar el panorama, la bula del Papa Alejandro VI, es decir, el Tratado de Tordesillas firmado por los representantes de los Reyes Católicos de España y de Juan II de Portugal, en Junio de 1494, fija la demarcación entre la colonización portuguesa y la española a 370 leguas al Oeste de las Islas de Cabo Verde, con lo que se evitan futuras fuentes de problemas entre las dos potencias marinas que dan al Atlántico en el sudoeste de Europa, y que son las cabezas de puente de la Iglesia Católica en este recién descubierto continente. Evidentemente, los muchachos peninsulares pensaban en todo: esto para vos, esto para mí....

Una vez concretados los descubrimientos y fundados los gérmenes de ciudades, algunas de las cuales sobrevivirán y otras no, los conquistadores se internan en los territorios a la búsqueda de riqueza: **ORO** y **metales preciosos**. Y es así que una vez sometidos los grandes imperios nativos, como ser los que habitaban el actual México o el Imperio Inca en el Perú, las riquezas comienzan a fluír, de las maneras ya conocidas que se pueden hallar en cualquier libro de Historia.



Para el menester antes mencionado (es decir, el transporte de estas riquezas), se debió emplear un barco más grande y más potente: ese navío será el **GALEÓN**.

España será la potencia que llevará la delantera en lo que respecta a la arquitectura naval, y que, justamente, adquirirá la mayor experiencia en la construcción de navíos en el siglo XVI. Los constructores navales usaban una famosa regla que aplicaban a las carracas, y ésta consistía en que para un puntal determinado, éste se multiplicaba por dos y así se obtenía la manga; a su vez, multiplicando ésta por tres se lograba el largo de la quilla. Pero en el caso de los galeones pasó a ser de: **4:3:1**.

Por lo tanto, un galeón del tipo de los usados por los venecianos tenía las siguientes dimensiones: eslora total de 41,3 mts., eslora de la quilla de 30,5 mts. y la manga de 10 mts. El aparejo era similar al de las carracas, aunque el galeón tenía cuatro palos—trinquete, mayor, mesana y contramesana—de los cuales los dos últimos llevaban sendas velas latinas. Como detalle se observará que aparecen velas puestas sobre el palo mayor y que llevarán el nombre de *juanetes*.

En cuanto al armamento de los galeones de guerra, al mismo tiempo que se hace más común el uso de la artillería, se deberán realizar aperturas sobre las bandas laterales del navío, por las que los cañones dispararán; estos cañones se ubicarán en una, dos o más cubiertas. Si bien las naves se parecían mucho entre sí, de a poco van adquiriendo caracteres definidos que las llevarán a ser identificadas por sus lugares de origen, ya sea, Holanda, Inglaterra, España, etc.

Podríamos escribir mucho sobre los navíos que surcaron los mares a lo largo del siglo XV, el siglo de los descubrimientos geográficos y de las conquistas de las tierras allende los mares de Europa. Pero es necesario, a los efectos informativos, focalizar nuestra atención sobre algunos barcos en especial, que fueron altos exponentes de la ingeniería naval de antaño. El tiempo pasa, pero los **CONOCIMIENTOS** se transmiten, de modo que una generación llega a la edad del trabajo y del aprendizaje y otra generación, la que se está yendo despacio, le transmite los medios necesi-

/--rios como para seguir adelante con un determinado oficio.

Durante los siglos XV, XVI, XVII y XVIII, los navíos mejoran en ciertos aspectos y la navegación, obviamente que también. También se advierten enormes progresos en los aspectos técnicos auxiliares, como ser las tablas de correcciones, cartas náuticas, mapas, y leyes de la navegación. Un simple paneo por los hechos más destacados nos muestra los siguientes progresos:

### **Año 1516**

**Fernando Colón** desarrolla varias cartas náuticas aunque las distancias calculadas en ellas son aproximadas.

### **Año 1569**

El geógrafo **Kremer** –cuyo sobrenombre era **Mercator**—inventa el sistema de las latitudes aumentadas. Esto consiste en la representación de los meridianos por líneas rectas igualmente espaciadas y los paralelos por perpendiculares que se alejan a medida que se separan del Ecuador hacia los Polos.

### **Año 1572**

El astrónomo danés **Tycho Brahe** publica “*De Nova Stela Ani*” ,con descubrimientos astronómicos de gran valor, mejorando las teorías existentes sobre la Luna hasta ese momento y establece una tabla de correcciones, con un agregado de 777 estrellas.

### **Año 1594**

El navegante británico **John Davis** inventa el cuadrante de noventa. Este instrumento sirve para observar los astros y determinar posiciones, sin que los cálculos se perjudiquen por el movimiento de las naves desde dónde se hace la medición.



Foto N° 50 : Este grabado muestra al capitán de un barco medieval (siglo XVI) tomando la altura del Sol desde la cubierta superior del barco. Nótese que el artista trató de presentar el estado del mar, con vientos y corrientes fuertes y al resto de la tripulación trabajando. Ahora bien, nótese un singular detalle : la bandera sobre la parte de proa de la nave es una insignia católica claramente dibujada, mientras no se alcanza a determinar qué bandera es la que está situada hacia popa .-

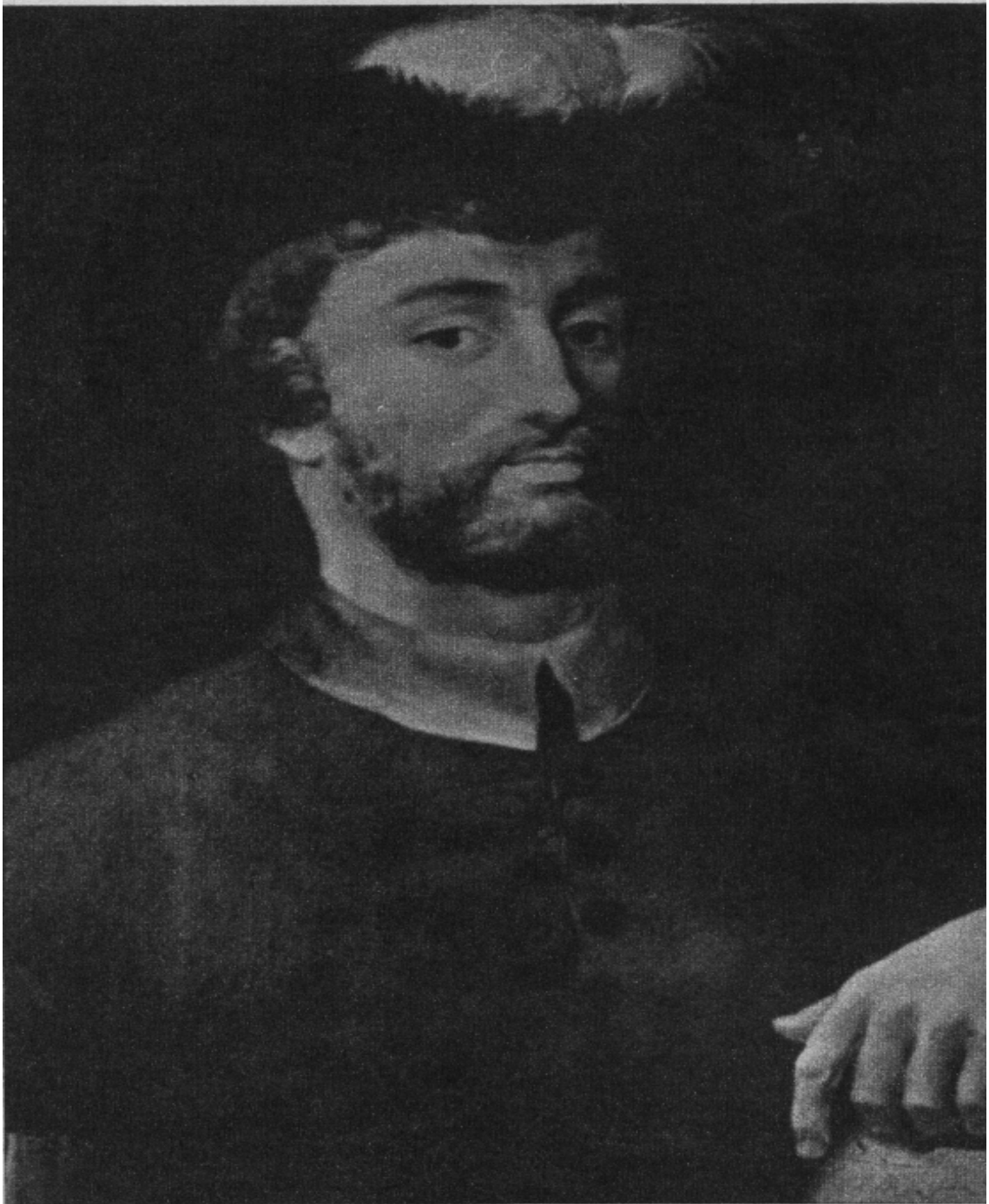
Comentemos que el **cuadrante doble de Davis** consistía en dos arcos, uno de sesenta grados y otro de treinta grados, contruidos uno a continuación del otro pero el primero con un radio menor que el segundo. En cada uno de ellos se desplazaba una pínula—la misma consiste en una placa de metal que se eleva perpendicularmente a cada extremo de una alidada (regla graduada incorporada a determinados instrumentos, que mide ángulos verticales) --- y que, al estar provistas de orificios, sirve para dirigir visuales. En cambio, el **cuadrante náutico** consistía en un cuarto de círculo en uno de cuyos radios exteriores tenía fijadas dos pínulas a través de las cuales se apuntaba al astro . Una plomada cuyo hilo colgaba

del centro permitía leer la altura o distancia cenital de acuerdo al origen de la graduación.

Todo esto contribuyó ,en buena medida ,a mejorar la navegación en aquellos difíciles tiempos. Cabe acotar que el cuadrante de Davis fue perfeccionado a mediados del siglo **XVIII**, con la creación del **octante**, que mide la altura de un astro sobre el horizonte. Es como decíamos: los instrumentos desarrollados, agregados a los ya conocidos durante la época de los descubrimientos, acompañarán las travesías de los navíos por los mares ; durante dos siglos, casi, hasta la aparición en la escena del buque a vapor, las naves se perfeccionarán en su arquitectura, aligerando sus pesos al mismo tiempo que se tornarán más rápidos, pero siempre en base al procedimiento conocido desde siglos: la vela y el remo.

De todos modos, los siglos XVII y XVIII vieron al navío de vela y remo seguir surcando los mares, y en especial al llamado “*navío de guerra*” (cuando no la guerra...); de todas maneras, ya que hablamos de navíos, digamos que el paso del galeón al navío de guerra tuvo lugar de una manera gradual, mediante un lento pero progresivo mejoramiento de los aparejos juntamente (y particularmente, en la segunda mitad del siglo XVII) con un marcado progreso técnico en cuanto a la construcción del casco se refiere.

Es lógico que haya sucedido esto, puesto que los constructores de barcos eran artesanos con mucha voluntad, que transmitían su **CONOCIMIENTO** de padres a hijos, pero de todas maneras se apoyaban en esquemas y/o parámetros que poco o nada tenían que ver con la técnica en sí misma, ya que de a poco se iba notando y aprendiendo que existían relaciones entre la arboladura, las dimensiones y el velamen. Recordemos que hasta ese momento se seguía utilizando la regla del “**As, dos y tres**”, fórmula empírica proveniente de las tierras catalanas, pueblo del Mediterráneo, pueblo marineramente. Hasta ahora hablamos mucho de naves, pero no de aquello que la constituye, esencialmente: la **madera** .Se comenzó, por ende, a estudiar la calidad de la madera que constituía la nave. Ante todo, debía de ser bien seca; se prefería el roble para la quilla, la popa y el timón; lo mismo con la encina, pero para la obra muerta ; se elegía el roble blanco para la tablazón y los forros, el abeto para los casti---



**Foto N° 51: Notable marino, acompañó a Hernando de Magallanes en la expedición con la que cruzaron el estrecho que lleva el nombre de su descubridor. Elcano regresó con una nave a San Lúcar de Barrameda (España) .-**

/--llos y el pino para los mástiles, las vergas y las antenas. Se ponía un especial cuidado en la elección de los barnices y las mezclas que protegían la quilla y el casco. Es interesante traer a colación los consejos que el caballero Don **Cristóforo Canale**, procurador de la Armada Veneciana daba a quién quisiera escucharlo: *“Mézclese jabón negro con orina de hombre, sebo, azufre y pez, porque de esta manera la mezcla será más resistente y más lisa. Y también notaréis que las incrustaciones de hierbas y de musgos serán bastantes menores, quizás porque el ácido contenido en la orina las corroe e impide que se estratifiquen”*. A pesar de que (aparentemente...) muchos de estos hombres pudieran tener conocimientos alquímicos, les faltó decir: sírvase bien frío....

Bromas al margen, cabe acotar que los astilleros holandeses fueron los primeros en adoptar principios técnicos en lugar de los sistemas empíricos tradicionales, y que, obviamente, desde allí se expandieron a través del continente europeo. Se podría decir que el siglo XVII es el siglo del reinado holandés en el mar. Echemos una mirada al tópico antes mencionado:

1): Los maestros navieros holandeses (especialistas en construcción naval) viven en sus puertos; los navegantes son los más audaces y los piratas holandeses rivalizan con sus colegas ingleses.

2): Holanda ataca constantemente las posesiones portuguesas y participa indirectamente en los golpes asestados al poderío español. Se forman grandes empresas dedicadas a la piratería, que se dedicarán a la llamada *“guerra marítima de emboscadas”*. Como detalle, se indica que una de estas grandes empresas, que tenía como noble y desinteresado negocio el contrabando y la piratería, entregó en 1606 dividendos del orden del 400 por ciento, a sus accionistas.

3): El holandés está presente en el Océano Índico y el Océano Pacífico es casi un pasadizo de uso propio. Es justo recordar que el primero que dobló el Cabo de Hornos fue un **holandés**. Grandes navegantes los muchachos holandeses.....

150

4): En 1602 se funda en Holanda la famosa Compañía de las Indias Occidentales, quién recibe del gobierno el permiso de comerciar y colonizar el África al sur del Trópico de Cáncer. Obviamente, luego se expandirá hacia otros lugares y territorios, reforzando aún más el poderío económico holandés, y ya que estamos hablando de barcos, el de su marina mercante.



Foto N° 52: Pintura en la que se representa el buque almirante “Aurelia”, de la flota holandesa, conducido junto con el resto de la escuadra, por el capitán holandés Marten Tromps, en la batalla de las Dunas, del año 1639, librada contra los españoles .-

5): En la historia de la marina holandesa, se inscriben los nombres de **Jacobo van Heemskerck**, comandante de la flota holandesa en el Océano Índico; de **William Usselinx**, de la Compañía de las Indias Occidentales; del Almirante **Piet Heyn**, el más popular de los marinos holandeses, del cual se tejen y cuentan muchas historias con viso de leyenda, pero todas tienen un trasfondo real.

6): Otros nombres famosos: **Cornelius Tromp**, su padre **Maerten Tromp**, de **Ruyter**, etc.

Como hemos visto hasta ahora, los **CONOCIMIENTOS** no dejan de expandirse y no suena nada extraño que se difundan por **Francia**, un país de tradición naval. Es de hacerse notar que uno de los primeros impulsores de la marina (de guerra y comercial), es el tantas veces vilipendiado Cardenal Primer Ministro **Richelieu**. Además de intentar mejorar la marina de guerra, Richelieu propende al desarrollo del comercio marítimo y hace fundar algunas colonias para comerciar con los países ubicados más allá del Cabo Buenaventura o para fortalecer el imperio colonial francés en las islas de las Antillas. No obstante, la marina francesa no llega a su esplendor sino hasta la aparición en escena del ministro del rey Luis XIV, Don **Jean Baptiste Colbert**. Este hombre es un estadista francés que nace en la ciudad de Reims en el año de **1619** y muere en París en **1683**. Realmente, se merece el término de “**estadista**”, ya que siendo un hombre de confianza de Mazzarino, fue secretario de Estado de la casa del Rey (en el año de 1668); era de ideas proteccionistas, mercantilistas y racionalistas. Este hombre tan influyente y con ideas tan claras, ayudó a la industria y el comercio, multiplicando las ideas manufactureras en su Francia natal; reorganizó las finanzas, la justicia, la **marina** y de paso, favoreció la inmigración al Canadá. Este señor fundó la **Academia de Ciencias** y el **Observatorio de París**. Como se puede ver, el hombre tenía bien en claro lo que Francia necesitaba por aquellos días.

Sirviendo al ya mencionado rey Luis XIV, realiza un par de cosas que permitirán que Francia comience a tener presencia en los mares. Estas son:



- 1) Ordena la construcción de buques.
- 2) Aboga por el mejoramiento de las condiciones de vida de los marineros.
- 3) Instituye el sistema de matrículas.
- 4) Crea el Servicio de Hidrografía de la Marina, populariza la oficialidad, funda nuevas compañías de navegación, y más.

Hasta acá todo bien: evidentemente, la tenía clara.....muy clara. Pero como tantos otros hombres a los cuales le salen bien más de cuatro cosas, se creyó que era infalible. Esto es lo que lo lleva a darle un mal consejo al rey Luis XIV; esto es, declara la guerra a los Países Bajos (Holanda y Bélgica, especialmente), con lo que cometerá un error estratégico, táctico y político de proporciones, que además marcará el inicio de la decadencia del poderío naval francés. De todos modos, es interesante resaltar el trabajo que Colbert se tomó para mejorar la marina de su país. Colbert envió inspectores a los astilleros holandeses e ingleses, mandó llamar a Francia a los mejores constructores navales del mundo: el holandés **Rodolfo Gedeón**, el maestro inglés **Deane** y el napolitano **Biagio Pingallo**. En la Academia de Ciencias Navales que hace fundar, se admite a los jóvenes para que estudiaran arquitectura naval; allí mismo, las pruebas de laboratorio y los experimentos van de la mano con los estudios de matemática, física y química. En las ciudades de Rochefort, Marsella, Brest y Tolón, surgen astilleros navales bajo la propia supervisión del ministro; y en el puerto de Lorient se instala el cuartel general de las naves de la Compañía de las Indias.

Colbert no se limita es esto: también dicta disposiciones especiales para el cuidado de los bosques cuya madera servirá en la construcción de los buques; además, nacen establecimientos especiales para la fabricación de cuerdas y jarcias: en Rochefort había uno muy renombrado. Para finalizar esta pequeña reseña sobre el siglo XVII en lo tocante al desarrollo de la marina y de la navegación, podemos hacer un comentario sobre la

**cartografía** ; el lugar clave donde se centra el estudio de las cartas marinas es Amsterdam, donde se destaca **Jacobo Hondius**, que realizó numerosos trabajos y reeditó la obra de Mercator. Otro erudito, **Johannes Jansonius** publicó entre **1638** a **1666**,nueve tomos de cartas en su “**Nueva Atlas del Mundo**”. **Janszon Blaew** edita su “**Atlas Universal**” en el año de **1630**. Podemos mencionar otros grandes cartógrafos holandeses; ellos fueron: **Frederick de Wity** y **Nicolás Visschev**, que confeccionó mapas mundis. Además, **Petrus Plancs** confeccionó un globo terráqueo.

Desde **1627**, la escuela cartográfica francesa compitió con la holandesa por la acción de **Sansón de Abbeville**, el cual hasta el año de **1710** había confeccionado **466** cartas y mapas. Otro cartógrafo destacado fue **Nicolás de Fer**.

También otros países de Europa tuvieron lo suyo; o por lo menos intentaron estar a la par de otros países que se encontraban al frente de lo que al desarrollo de la **marina** se refería. No sólo el Atlántico y el Mediterráneo fueron los mares sobre los cuales se concentraban las actividades marítimas, ya sea comerciales o bélicas; eran quizás muy transitados, pero no los **únicos**. Entonces veamos otro costado de las **COMUNICACIONES** marítimas.

Como guía predetallada del ambiente marítimo en el cual habrá de ocurrir un hundimiento, que, salvando las distancias, es comparable en ciertos aspectos al del trasatlántico inglés “**Titanic**” en el año de 1912,citaremos a continuación algunos caracteres y pasajes relevantes del artículo presentado por el danés **OLE CRUMLIN-PEDERSEN** .Este hombre es un arquitecto naval, director del Instituto de Arqueología Marina del Museo Nacional de Dinamarca (Copenhague).Desde el año 1957 es director técnico del programa **Skuldelev** ,de rescate de cinco barcos vikingos en el fiordo de Roskilde--ver el capítulo N° 1--,Dinamarca. Además, es director del Museo de Barcos Vikingos, inaugurado en 1969 en el mismo pueblo de **Roskilde**. Este artículo fue resumido del Capítulo “**Wrecks in the North Sea and in the Baltic**” ( en español: “**Naufragios en el Mar del Norte y en el Báltico**” ) del libro “**Underwater**

Archaeology” (“Arqueología Submarina”), fuera publicado por la UNESCO. Dice así:

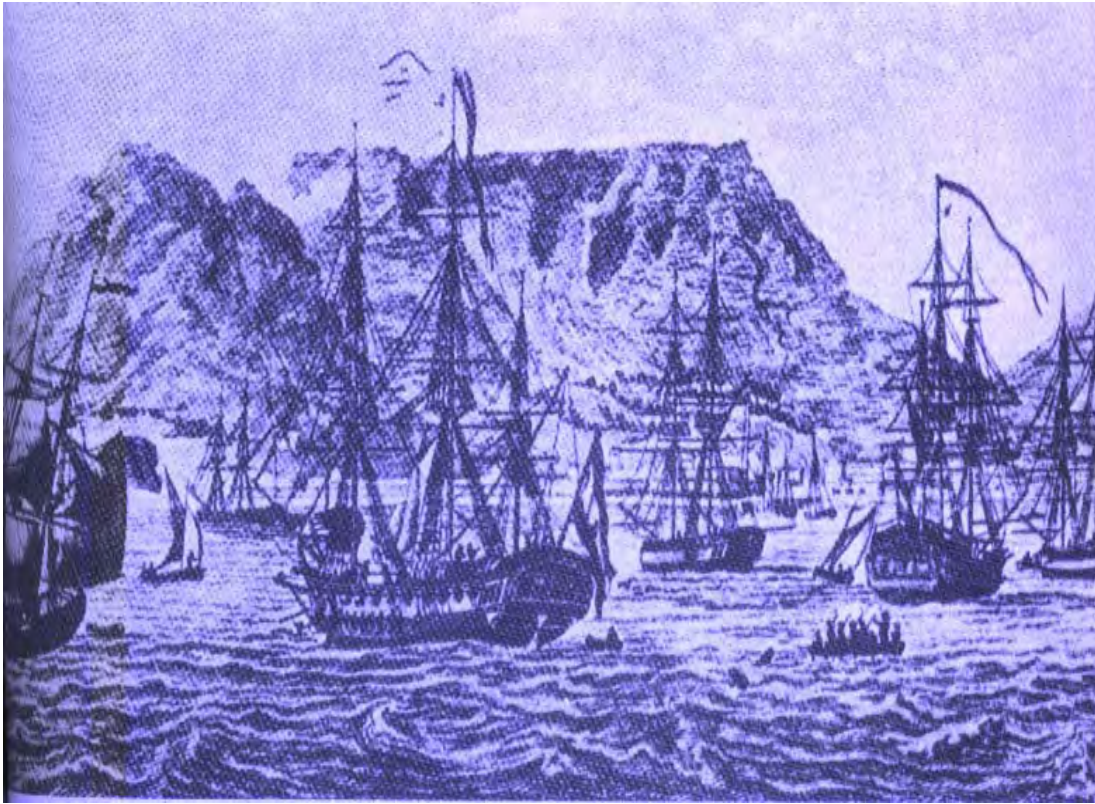


Foto N° 53 : Pintura que representa a la flota mercante de la Compañía Holandesa de las Indias fondeada en la bahía de Cape Town, lugar en el cual los holandeses se establecieron a partir del año 1652. Nótese la gran cantidad de navíos de todo tipo y tonelaje ,pero por sobre todas las cosas, las banderas, que simbolizan el predominio de Holanda. Como siempre, la bandera sobre todo.....

*“Durante muchos años ,el Mar del Norte y el Báltico, han constituído algunas de las rutas del comercio de la Europa septentrional .El tráfico era tan intenso como en el Mediterráneo y los barcos que naufragaron en sus aguas son incontables. Pero las condiciones climáticas y naturales hacen que ,en esa región ,la investigación arqueológica sea muy distinta que en el Mediterráneo. El Mar del Norte y el Báltico forman parte de la temperaturas; su acción destructiva disminuye a medida que decrece la salinidad del agua y desaparece cuando la concentración es de 0,7 por ciento En esos mares ,los organismos xilófagos proliferan menos que en las aguas del Mediterráneo . El TEREDO NAVALIS no resiste mucho*



**Foto N° 54:**  
**Ampolleta del siglo**  
**XVI.**  
**Vendría a ser un**  
**reloj de arena, con**  
**el cual se medía el**  
**tiempo en el**  
**transcurso de la**  
**navegación .-**

tiempo las bajas temperaturas. Por ende se puede imaginar que el Mar Báltico está libre de esa especie devoradora de la madera. Con lo que, la madera y otras materias orgánicas se conservan en excelentes condiciones. Las profundidades de más de 100 metros sólo se encuentran en el extremo septentrional del Mar del Norte y del Estrecho del Skagerrak y en ciertos lugares del Báltico; de modo que no sólo las aguas continentales sino amplias zonas del mar son accesibles por medio del buceo ordinario hasta una profundidad de 50 metros. La investigación sistemática del material arqueológico acumulado en la región del Mar del Norte y del Báltico, comenzó recientemente. *La primera investigación arqueológica submarina propiamente dicha en Dinamarca, tuvo lugar en el año de 1943, cuando el Director del Museo Nacional, Dr. Poul Norlund, en compañía de un buceador profesional, examinó los restos de un pequeño*

*bote medieval. Dado que en el Mar del Norte y en el Báltico existen condiciones de preservación de los restos más favorables que en el Mar Mediterráneo, el descubrimiento de barcos de importancia ha puesto de relieve la dificultad que presenta señalar los límites entre la arqueología de superficie y la subacuática”.*

Foto N° 55 : Rosa náutica .Nótese que se observan los dos trópicos y las constelaciones, con sus nombres escritos sobre la misma .-



Ahora nos referiremos a un hundimiento ocurrido muchos años “**latrás**”, como hubiese dicho mi **abuela ucraniana “Baba” Catalina Mykita de Palamarchuk**, más precisamente en el año de **1628**. Ese domingo **10 de Agosto del Año de Gracia del Señor de 1628** estaba todo a punto para iniciar el viaje de inauguración del *Vasa*, en el medio de un ambiente de fiesta en el la ciudad de Estocolmo participaba plenamente. Ya que el viento soplaba en contra, el buque hubo de ser desamarrado del muelle y luego remolcado a lo largo del conjunto de islas que forma parte del conjunto de la ciudad. Pero la historia del navío había comenzado antes; el día **16 de Enero de 1625**, el **Rey Gustavo II Adolfo** (cuyo lema era simple)

Foto N° 56: Astrolabio náutico del siglo XVI: el navegante que tenía un instrumento de estas características tenía un gran ayudante para esas travesías .-





**El gran navegante Vasco Da Gama . Este marino fue enviado al mando de una flota, por los reyes de Portugal a explorar la costa oriental de África y buscar una salida al Océano Índico .-**



**Foto N°: 57 : Uno de los primeros “Mapamundi”, realizado en la Edad Media. Se debe notar que de acuerdo a la mentalidad de la época, en un todo de acuerdo con las razones de orden espiritual y humano, la ciudad de Jerusalem estaba en el centro del mundo. Lo dicho se puede advertir en el centro del círculo graficado. Nótese la gran cantidad de animales, ríos, ciudades, campos, etc, que forman parte de la “globalización” que se quiso indicar.-**



“**Además de Dios, el bien de nuestro reino depende de su flota**”(con lo que evitaba un montón de preguntas y clarificaba suscitadamente un montón de pensamientos y cuestiones.....), firma el decreto de construcción del buque **Vasa** (nombre dinástico, por si alguien todavía lo duda.....), adjudicado al maestro calafate holandés **Henrik Hybertsson**. Como datos indicativos, podemos señalar que debía poseer 64 cañones en dos puentes; además, tener una eslora total (bauprés incluido) de 69 mts., y una manga máxima reducida, de sólo 11,7 mts. La altura del palo mayor debía de ser de 52 mts. desde la quilla hasta la perilla y el alcázar debía alzarse al menos 15 metros por encima de la línea de flotación. Con lo que una vez que se comenzaron a estudiar los planos de construcción de la nave, esto es, antes y durante la época del descubrimiento de este buque, se advirtieron posibles problemas de estabilidad. Pero los ingenieros, técnicos y arquitectos navales se dieron cuenta que no se trataba de un par de cañones que estuvieran lejos del centro de gravedad de la nave. **No. Mucho peor**. La estabilidad de la propia nave presentaba demasiadas dudas e interrogantes.....

Sigamos pues con el relato y continuemos detallando lo que pasó ese 10 de Agosto. Una vez remolcado el buque, el capitán **Sofring Hansson**, dió la siguiente orden: “**Disponer las velas trinqueta, velacho, gavia y mesana**”. Mientras eso ocurría, la artillería de tierra disparaba las salvas de ordenanza y lentamente, el nuevo buque insignia de la Marina Sueca tomó impulso como para iniciar su primer, único y último viaje, pero la tragedia comenzó a unos 1300 metros. Todavía no he tenido hijos en mi vida; pero ahora que releo estas líneas creo entender a esos viejos constructores del **Astillero Río Santiago (Ensenada, Pcia. de Buenos Aires)** cuando se les caen las lágrimas al ver ingresar un barco al agua: es como un hijo que comienza a dar sus primeros pasos.

En una carta dirigida al rey, el Consejo del Reino describe lo que ocurrió: “*Al sobrepasar la fortaleza de Tegelviken ,un viento más intenso llenó las velas y el buque empezó a escorar a sotavento; se adrizó algo hasta*

*que llegó cerca de Beckholmen donde escoró aún más, entrando agua por la troneras de los cañones hasta que el buque volcó, hundiéndose lentamente con las velas, los gallardetes y la bandera”.*

Para aquellos que desconozcan ciertos términos, se explica que son:

1) **Escorar**: Inclinar un buque por acción del viento u otras causas.

2) **Sotavento**: Costado de la nave opuesto a de donde viene el viento.

Evidentemente, la estabilidad del navío real Vasa se hubiese podido comparar a la que tendría un elefante montado sobre un cepillo de dientes...

Sigamos con la crónica histórica.

Apenas unos días después de esta tragedia, se intentó recuperar el Vasa, o por lo menos parte de sus aparejos. El británico Ian Bulner fue el primero que lo intentó, pero no tuvo éxito. Luego se encargó este trabajo al Almirante **Klas Fleming**, quién junto con el buzo (“el hombre que podía andar bajo el agua”, como se les decía...) **Hans Olofsson** intentaron, también sin suerte alguna, recuperar el barco.

Quando, en **1664**, utilizando una campana de buzo (muy rudimentaria), los Sres. **Albrecht von Treilebenc** y el nacido en Prusia, **Andreas Peckell**, lograron recuperar a lo largo de más de dos años, más de 50 de los famosos cañones del Vasa. Quizás pueda sonar raro, pero el gobierno sueco de aquél entonces se dio por satisfecho, y el asunto quedó cerrado allí mismo. **Mejor no hablar de ciertas cosas.....**

De todos modos, se puede comentar que para construir el Vasa se emplearon **1000** troncos de roble, una cantidad muy grande para un buque de **1168** toneladas. En cambio, para el barco **Prince Royal** se emplearon **1627** para un barco de **1050** toneladas (barco inglés, construido por un gran arquitecto naval, don **Phineas Pett**, del cual hablaremos más tarde...) .

Dios mío: ¡ Qué desperdicio de madera! Sí, ya sé... No faltará quién diga: “ Las necesidades estratégicas de la época

obligaban a este sacrificio de elementos, etc., etc.,....”. Pero con esa madera se hubiesen podido hacer otras obras que todavía estarían en pié.

Ud. me entiende, lector.....

Era difícil conseguir tanta madera en Suecia, ya que los suecos declararon el árbol de roble “especie protegida” mucho antes de que se construyera el Vasa. Además, se sabe que del Vasa quedan nada más que tres cañones ,ya

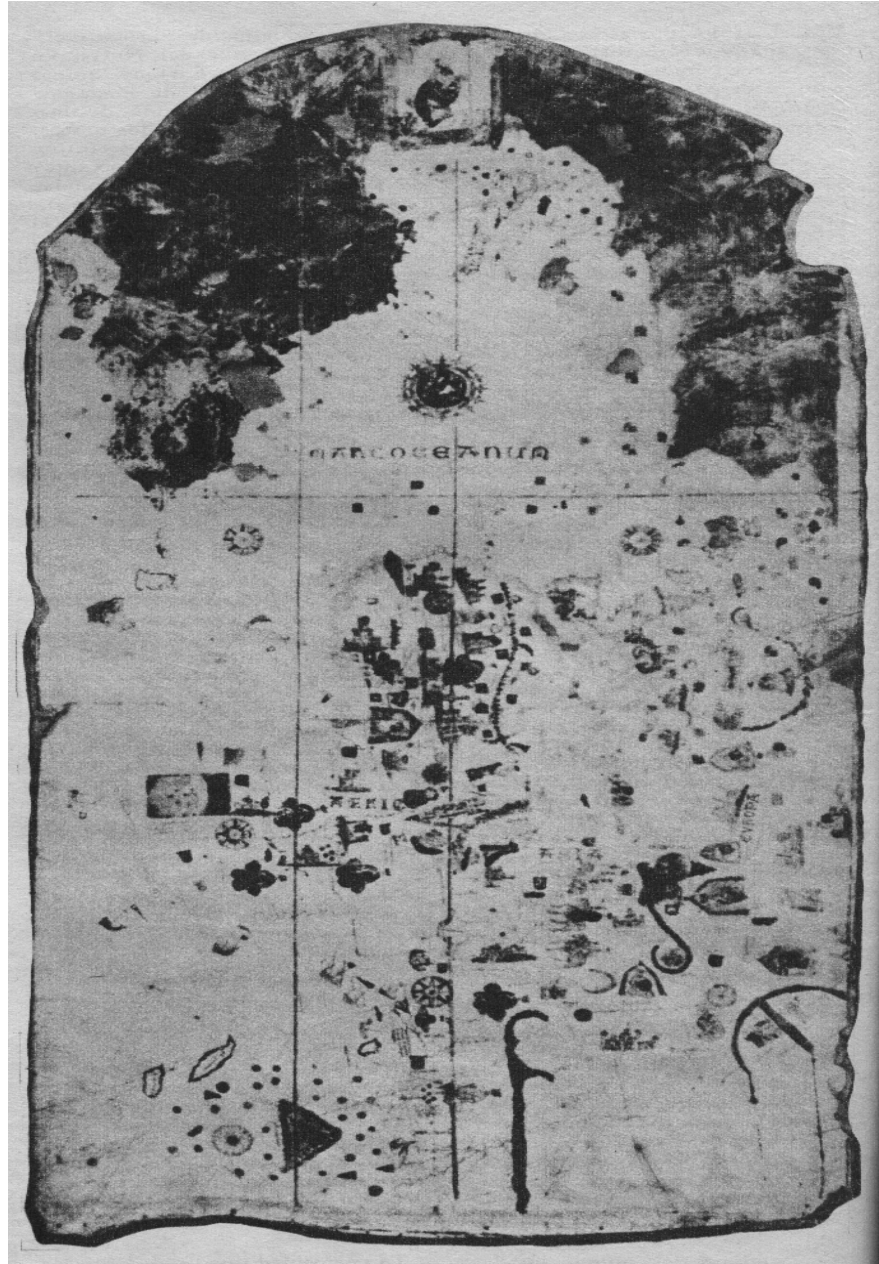


Foto N° 58: Importante carta náutica realizada por Juan de La Cosa.-

}

que 53 de ellos fueron vendidos a Alemania, cuando fueron recuperados en 1664.

El Vasa portaba 64 cañones: bastantes para esa época, lo que hacían temible al barco en el caso de que hubiera llegado a navegar. Cada una de las piezas pesaba alrededor de **1500 Kgs.** y requería de la atención de un equipo de siete hombres; en el caso de lograr 10 disparos por hora, se decía que había conseguido un buen standard de fuego. Y si se piensa que disparando la mitad de los cañones, esto es, treinta y dos, se tenía un pico de 320 disparos por hora, uno se puede hacer una idea de qué poderoso podría ser el barco....y qué temible. Obviamente, en más de un Estado Mayor Naval de esos tiempos, hubo muchas sonrisas de alivio...

Una última palabra sobre el Vasa, respecto de la tripulación; ésta dormía en las cubiertas, cerca de los cañones. Su número era de **100** hombres y conducía unos **300**, que no escapaban a las condiciones de vida imperante sobre los navíos, en aquellos “románticos” días.....

Otro comentario: es posible que una parte de la superestructura del barco (que falta...) haya sido extraída durante las primeras expediciones de rastreo y recuperación del Vasa. tierra disparaba las salvas de ordenanza y lentamente, el nuevo buque insignia de la Marina Sueca tomó impulso como para iniciar su primer, único y último viaje, pero la tragedia comenzó a unos 1300 metros.

Ya desde el año 1956, en que fueron ubicados cerca de Beckholmen, se decidió izarlo a la superficie; y para ello se trabajó desde el año 1957 hasta el año 1961, en un sistema de izamiento. Los buceadores debieron abrirse paso debajo del casco a los fines de colocar los cables, que, sujetos al pontón, levantaron del barro el barco, cuyo peso era de unas 700 toneladas. Luego de 18 operaciones de excavación y levantamiento, el Vasa fue conducido a otras aguas, en este caso, de menor profundidad. Los buceadores fueron obturando cada una de las perforaciones del casco al mismo tiempo que se bombeaba el agua del interior a razón de unos 30000 litros por minuto. La nave fue ascendiendo así, lentamente, siendo más tarde remolcada a un dique seco.



**Foto N° 59 : Fotografía del alcázar del navío “Vasa”, tal como se encuentra en el museo destinado a guardar los restos recuperados del naufragio. Vale la pena destacar el inmenso trabajo de restauración de esta parte de la nave antes mencionada, que trae a nuestros días toda la magnificencia de un tiempo muy especial, en el que la abundancia de materiales hacía posibles este tipo de estilizaciones en un elemento tan grande como dicho barco.-**

Hemos, pues, querido realizar un pequeño paneo por uno de los barcos que capturaron la imaginación de la gente del mar, el Vasa, por el hecho de que fue uno de los barcos, que, a semejanza de otro gigante de la navegación (y salvando las distancias...) también fue famoso por estar más tiempo debajo de la superficie marina que navegando sobre ella....

Además del Vasa, se podría hacer un comentario sobre otro de los barcos que, sin temor a ser exagerado, fueron puntales y referentes en lo atinente a la **navegación** y la **marina** . Es justo en este caso, hacer una disquisición sobre el significado que quise dar a mis palabras, expuestas en el Capítulo I, sobre la transmisión de conocimientos, para todos aquellos que hayan tenido la amabilidad (y la paciencia...) de leer hasta este pasaje.

Con fecha **26 de Junio de 1634**, al mismo tiempo que el rey **Carlos I** de **Inglaterra**, visitaba los astilleros de **Woolwich** ,se dirige al “**maestro carpintero de ribera**”, don **Phineas Pett** y según propias palabras de Pett,

**“de manera confidencial”** , **“...el rey me puso al corriente de su augusta decisión de disponer de un nuevo gran buque, encargándome a mí de su construcción”** .En otras palabras, el rey Carlos I quería un buque de guerra que fuera el más grande y el mejor del mundo. No quería nada, Carlos I.... Entonces, abocándose a la tarea encomendada, Phineas Pett termina un modelo (que poseía todos los detalles) hacia el mes de Octubre, y en función de ello, el rey autoriza la construcción del barco que más tarde fuera llamado **“Sovereign of the Seas”** ,que en idioma inglés significa **Soberano de los Mares** .Creo que el nombre del barco y a lo que se refiere me exime de todo comentario, como para que el lector se dé una idea.

El maestro Phineas Pett tenía un hijo, de nombre **Peter** ; los Pett constituyeron una verdadera familia de constructores navales, e incluso, el propio Phineas era el hijo de un excelente maestro jefe de carpinteros de ribera, que hubo de fallecer en el año **1592** .



**Foto N° 60: Fotografía que muestra el blasón real de la Casa de Gustavo II Adolfo, Rey de Suecia. Es impresionante observar el trabajo efectuado por los artesanos que llevaron a cabo semejante obra. Lo más triste, es pensar el fin que tuvo....pero el recuerdo permanece, en este rescate del blasón.-**



Foto N° 61: Uno de los momentos fundamentales del rescate del “Vasa”: cuando luego de un impresionante trabajo de ascensión, y luego de una escrupulosa limpieza ,el esqueleto del barco es preparado para su traslado hacia el lugar donde los trabajos de reacondicionamiento serán realizados. El viejo gigante (a criterio de quién esto escribe) pareciera decir: “Todavía estoy aquí”.....lo cual es relativamente cierto.-

**Pett** está encargado del departamento de construcciones de madera de los astilleros navales de **Chatham** y en 1604, se bota la primera unidad naval diseñada y construída íntegramente por Pett. Ya a los 35 años se le nombra jefe de carpinteros de ribera. Su encargo más importante es el buque que llevó por nombre “*Prince Royal*”; éste era el mayor que se había construído hasta entonces en Inglaterra.

Sin embargo, Pett cometió algunos errores en lo que se refiere a su construcción, como ser: infravaloración de la madera necesaria y empleo de la madera inadecuada. No obstante, el *Prince Royal* constituyó una simple y clara demostración de la capacidad que poseían los británicos en relación a la arquitectura y a sus resultados ; y si se toma este barco como





**Foto N° 62:** Algunos de los utensilios de uso cotidiano que fueron rescatados del “Vasa”. En opinión de quién esto escribe, produce una cierta emoción ver los objetos de uso común, rescatados del fondo del mar, después de tanto tiempo. Es como si la vida cotidiana (a ser llevada a bordo de la nave) hubiese sido interrumpida por algo imprevisto. Y así fue.....

antecedente, se puede explicar cómo es que ,con el correr de los siglos, los ingleses fueron la primera potencia naval, y además, siempre que se requieran barcos, ellos están presentes.....

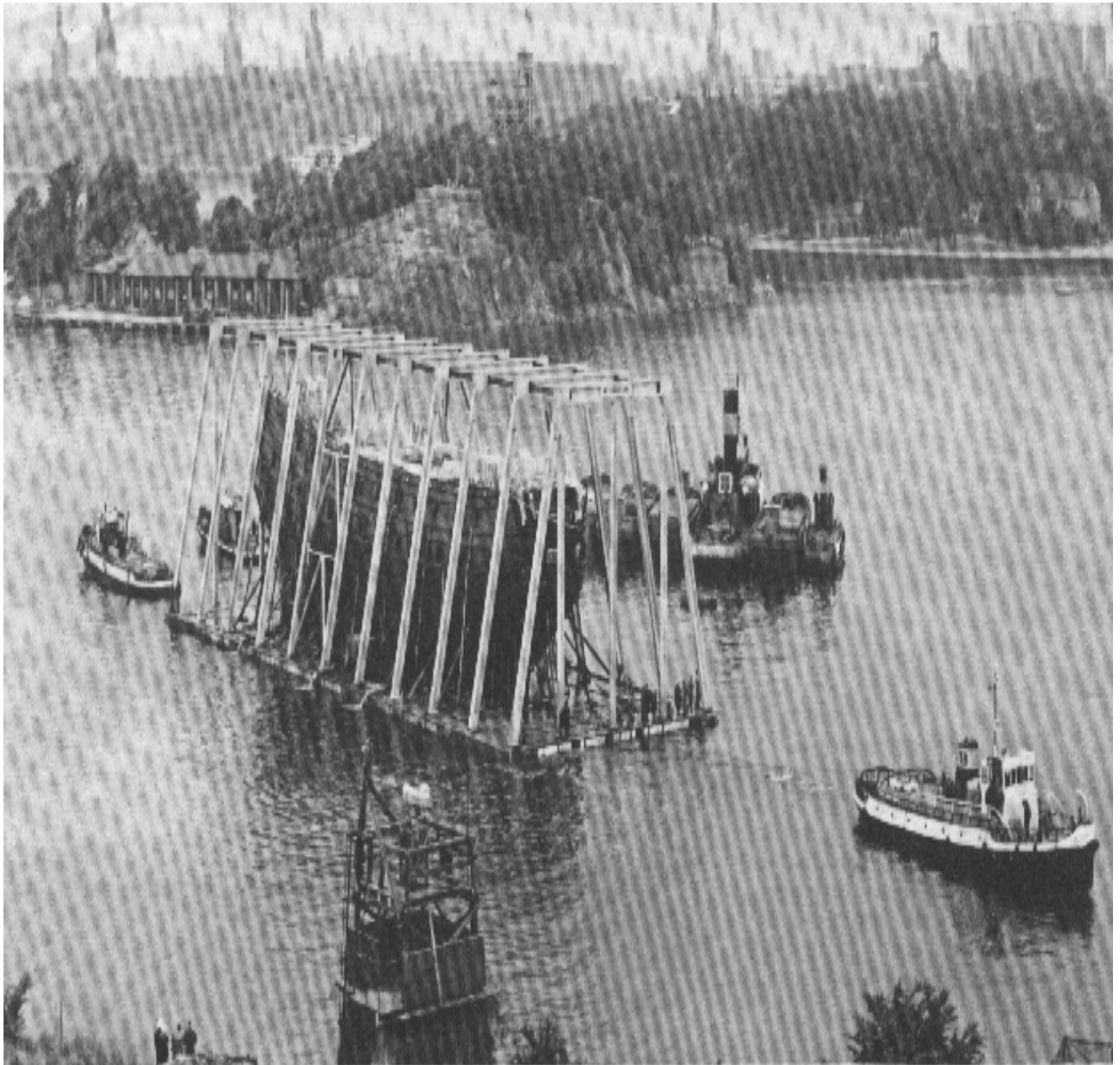
Luego de 25 años, el “*Sovereign Of the Seas*” se convertiría en la mayor expresión de esa capacidad, para aquellos días, obviamente. Demás está decir que el maestro Pett aprovechó su experiencia acumulada y no cometió ninguno de los errores de antaño.

Pero Pett no sólo era un buen constructor de naves: también era un muy buen diplomático, o por lo menos sabía cómo tratar a quiénes eran sus frecuentes interlocutores y mandantes, los reyes, habiendo estado al servicio de Jacobo I y Carlos I, como se lo ha mencionado anteriormente. Entre ciertas “*cositas*” de Pett, se puede mencionar, que en 1608 estaba construyendo en secreto una embarcación de unas 160 toneladas, destinada a su propio uso, con el sutil y leve detalle de que, para hacer realidad esa nave, utilizaba madera del astillero, que se hubiera debido emplear en la construcción de otras naves. La cuestión es que en esa ocasión (como parece ser que también en otras oportunidades....) Pett recibió una simple amonestación, sin mayores complicaciones. Un tipo *pícaro*, don Phineas Pett...

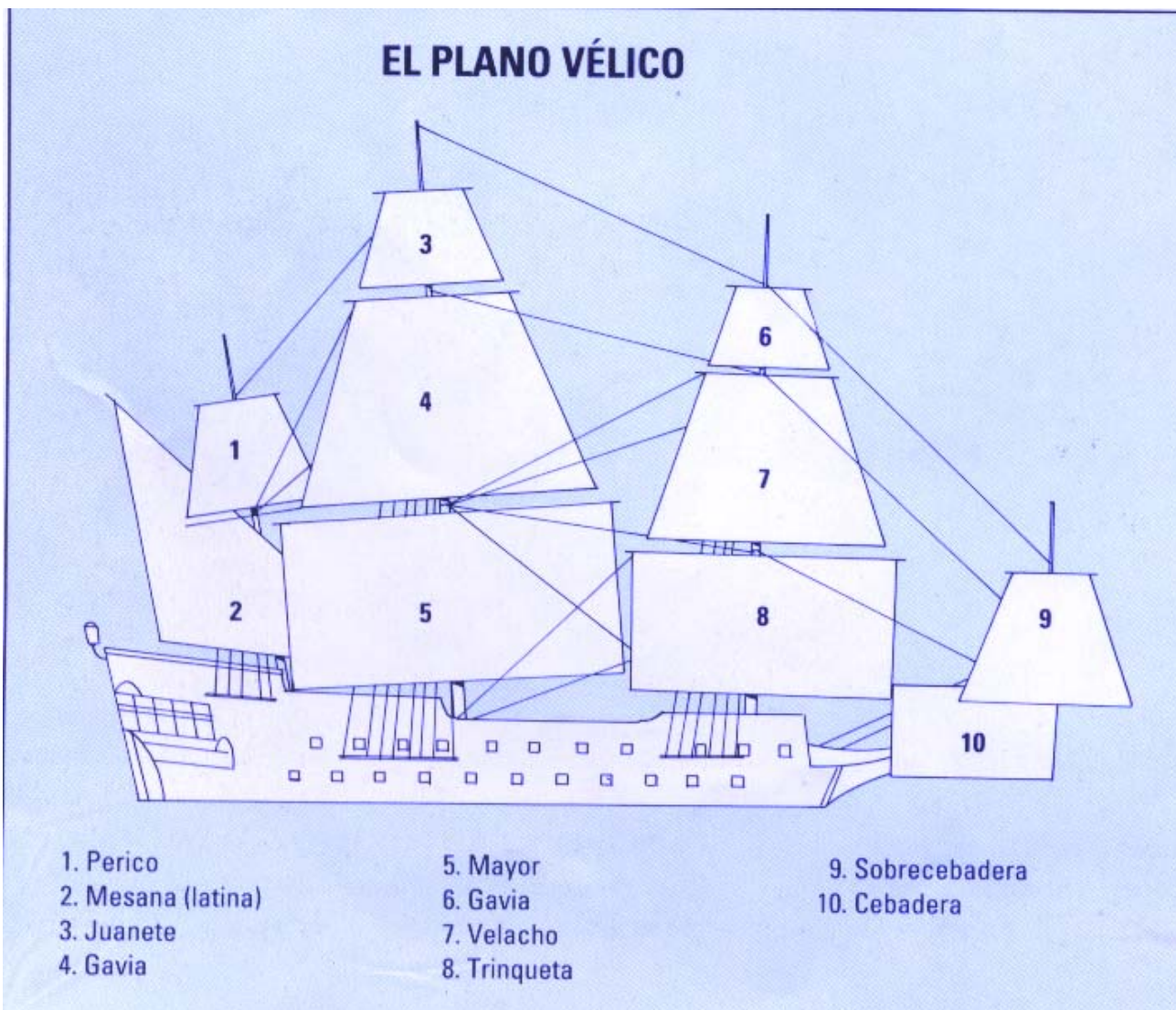
En el año de 1647, don Phineas Pett fue substituido por su hijo **Peter**, como el delegado de los astilleros de Chatham. Peter convirtió al “*Sovereign of the Seas*” en un buque de dos puentes .El señor Peter Pett era muy buen carpintero de ribera, pero despertó muchas rivalidades y antipatías, y como su padre don Phineas, cayó en las redes de la corrupción. Por ese motivo, tuvo otra caída más dura y definitiva, ya que el rey dejó de brindarle su apoyo, con los que los Pett fueron dejados de lado.....**pero sus técnicas y CONOCIMIENTOS no.** En fin, como dice el viejo dicho: “de tal palo, tal astilla...”.En todo..... Podríamos decir ,que como se deduce de lo anteriormente expresado, el “*Sovereign of the Seas*” tuvo enorme influencia sobre las posteriores construcciones marítimas y de la guerra naval. Aunque sus formas eran bastante pesadas, siendo retocado en un par de ocasiones, este barco fue el

170

resultante de dos muy importantes tendencias . En primer lugar, la que



**Foto N° 63 : Remolque del “Vasa”, hacia el lugar donde será reacondicionado, a los efectos de su posterior restauración .--- Año 1961---**



**Foto N° 64: En el dibujo, s e muestra el plano vélico (disposición de velas) del “Vasa”.-**

debió a la insistencia presentada por la *English Naval Board* –Comisión Naval Inglesa—que requería disponer de buques dotados de la máxima potencia de fuego; esto planteaba la necesidad de poseer una obra muerta relativamente baja a nivel de agua, ya que la acción de retroceso de los cañones (muy potentes) no hubiese permitido la presencia del castillo de proa y de popa muy altos. En segundo lugar, el velamen se convirtió en tema de estudio y de futuros diseños navales, en lo relativo al número de palos y al plano vélico: los **CONOCIMIENTOS** se heredan, se transmiten y refinan.....

Un detalle: la **decoración**. Al uso de la época, no tenía mucho de funcional, y como en tantas otras ocasiones en que la historia así se encarga de mostrárnoslo, se debió únicamente al deseo de jactancia de Su Majestad el rey Carlos I.

Para poder graficar detalladamente estos comentarios, habremos de presentar el siguiente plano del “**Sovereign of the Seas**”, que se espera sea lo suficientemente explicativo de las características de este típico barco del siglo XVII .

Podríamos tomar muchas más muestras de barcos que sirvieron en las flotas de los países europeos, pero sería llenar páginas y páginas que a los efectos ilustrativos no serían de mucha ayuda. Pero sí podríamos ver ciertos aspectos de lo que constituyó un fenómeno especial en la navegación mundial y que fue la aparición en escena de las grandes bandas de **PIRATAS** ,que asolaron durante siglos **XVI,XVII** y **XVIII** los océanos, en especial el Atlántico.

El descubrimiento de las riquezas de América, en especial (obviamente...) el oro y la plata, su posterior saqueo y la llegada de una gran cantidad de colonos españoles que vinieron a “poblar” estas tierras mientras trataban de descubrir hasta el último grano de “plata fácil”, fue como un imán para muchas personas y personajes que vieron en este tráfico de bienes valiosos, una posible manera de enriquecerse rápidamente. Los tesoros que se llevaban a bordo de los galeones (verdaderos tesoros flotantes) atrajeron la atención de aquellos que por una razón u otra , llegaron tarde al “banquete” colonial.

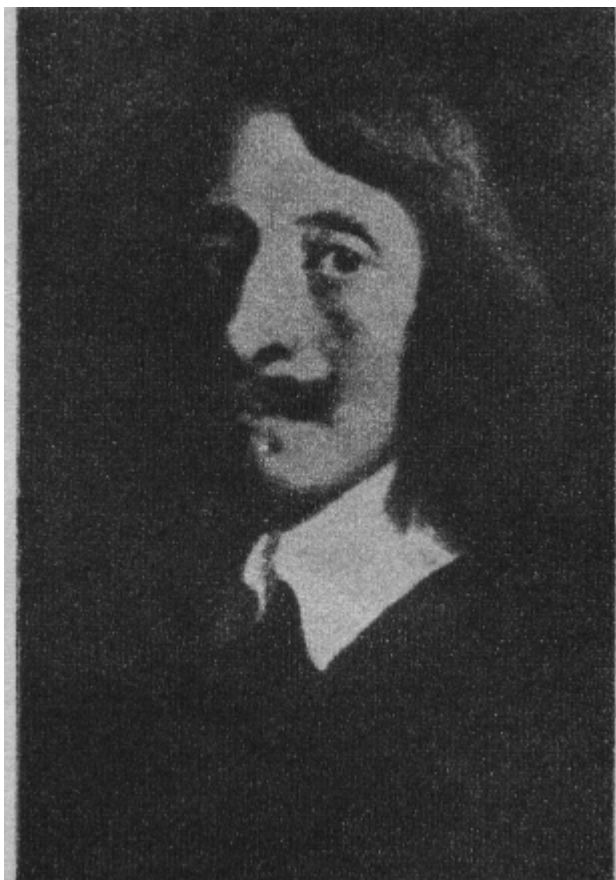


Foto N° 65: Grabado de la época, que representa al Maestro Phineas Pett. Podemos destacar los rasgos decididos y la mirada desafiante, en especial, la que tendría un constructor de barcos de La más alta “profesionalización”. Proveniente de una familia de artesanos navieros, carpinteros de ribera como se los llamaba en ese entonces, se destacó en la construcción del barco “Sovereign of the Seas”, emblema de la flota de Su Majestad Británica.-

Hacia 1560 los ingleses y más tarde los holandeses, trataron de romper el monopolio hispano-portugués. Uno de los hombres que tuvieron incidencia en este asunto fue el británico **John Hawkins** ; éste, en un intento de quebrar el monopolio español de la trata de esclavos, se importó un lote de esta pobre gente desde el África y los introdujo en las islas antillanas, con lo que generó las quejas de los hispanos. Por supuesto, a nadie le interesó el tema de fondo: tratar a otra raza como inferior o menos que animales. Había temas más urgentes que discutir....Sigamos. El conflicto y el choque de intereses creados fue inevitable y los dos bandos tenían para darse duro, ya sea : flotas, hombres y armas; además, estaban en juego muchas cosas en ese siglo XVII y luego, también durante el XVIII; es decir, las riquezas todavía inconmensurables, pero palpables, de América .En otras palabras, y para ser más sencillo: se iban a pelear por el botín, expresión que no debe ofender a nadie, ya que en definitiva, ese era el punto.....Yo no inventé la Historia, y esta parte de la misma se puede encontrar en los libros.

**Mr. Hawkins** , paciente como él sólo, pero al mismo tiempo, un visionario (sin exagerar, una cualidad del pueblo británico, desde los gobernantes hasta el pueblo, desde esos días hasta hoy...), dedicó una década a preparar una Armada poderosa y muy bien provista de cañones, cosa de enfrentarse en, por lo menos, igualdad de condiciones con las escuadras españolas. Además, Mr. Hawkins fue nombrado para esos tiempos como tesorero de Su Majestad Británica por la reina **Isabel I** , y cuando se intenta producir la invasión de Inglaterra por parte de la Armada Invencible española en el año 1588, ya estaban debidamente asentadas las bases del poder marítimo inglés en todas sus expresiones: guerra, comercio, transporte, etc.

El gran (grande por su tonelaje) e intenso ( por su frecuencia) comercio y transporte marítimo que unía América con Europa, y viceversa, atrajo a gran cantidad de gente que vieron la oportunidad de realizar el sueño de sus vidas: vivir sin trabajar,( “¿Qué significa esa palabra trabajar?”) aprovechando (para usufructo propio) las riquezas de los demás. O por lo menos: los que los demás robaban a los demás. Y además el dicho justificaba eso y muchas cosas más: “El que roba al ladrón, tiene 100 de perdón...”

Antes mencioné la palabra **PIRATAS**. Pero es necesario hacer una disquisición, ya que es interesante destacar que se dedicaban a este tipo de trabajo dos “especies” de navegantes: los llamados **CORSARIOS** y los también llamados (o más bien ,no muy bien vistos...) **PIRATAS** .Los límites entre unos y otros parecen a veces muy marcados y sin embargo, en otras ocasiones, se confunden.

Los primeros eran navegantes al mando de embarcaciones armadas por sus propios gobiernos con el abierto propósito de hostilizar las naves mercantes, saquearlas, hundirlas o lo que sea necesario en estos casos. Varios de ellos eran oficiales de la marina de su país, muy expertos ellos, como ser los franceses **Jean Bart** y **Forbin** que creían servir provechosamente a su patria. La legalidad de sus botines debía de ser “**legitimada**” por una corte especial y su actividad estaba “**reglamentada**” (si así se lo puede llamar...) por las leyes que el lector ya sabrá de que país son: obviamente, de las de origen del corsario.

Los segundos, en cambio, eran ,cuando menos y para definirlos con una palabra suave, los bandoleros de los mares: en vez de actuar en tierra asaltando las caravanas o a simples viajeros, hacían el mismo trabajo, pero en el mar. El **PIRATA** estaba decidido a atacar a cualquier mercante que se le pusiera adelante, aunque (muy inteligentes...) enarbolaran la bandera de su país. Los piratas no nacen porqué sí, en los siglos XVII y XVIII, pero sí tienen un apogeo muy grande por esos tiempos: sus antecedentes se remontan al fondo de la Humanidad. Siempre existieron piratas, en todos los mares y en todas las épocas, desde el apogeo del comercio naval de la Roma Imperial, hasta los modernos piratas de la Indochina...

Un comentario más acerca de los corsarios: sus actividades estaban, como habíamos dicho, “legalizadas” por las naciones a las que les era provechosa esta actividad y tal es así que los reyes y ministros “invertían” sus fortunas personales para financiarlas. Total, ¿Quién se les podía oponer?. De ello, veamos el siguiente ejemplo que daremos a continuación.

**Sir Francis Drake** nació (según se cree) alrededor del año **1543**, siendo el hijo de un pastor protestante que predicaba a los marineros de una base cercana, en la localidad de Gillingham, cercana al río Medway. Este hombre se crió en un ambiente de hostilidad constante contra todo lo que se supusiera católico (en primer lugar) y español (en segundo). Además, entre sus miembros había varios marineros, y Drake era, al mismo tiempo, pariente de un capitán de velero que hacía el recorrido entre los puertos de Plymouth y la Guinea, en busca de esclavos para ser introducidos en las Antillas.

Y tal como venimos comentando desde el Capítulo I de esta reseña, los **CONOCIMIENTOS** se transmiten de padres a hijos, o por lo menos, entre aquellos que están relacionados entre sí, pudiendo ser parientes; no es de extrañar, entonces, que el futuro **Sir Francis** participara en el año de **1567** (es decir, de muy joven, a la edad de 24 años—joven ahora, en ese entonces, todo un hombre--) en un viaje organizado por un viejo conocido nuestro, **Mr. John Hawkins** ,que consistió en un viaje en dos galeones facilitados por la Reina y que junto a algunos barcos más pequeños, partió hacia el África, donde y tras de llenar



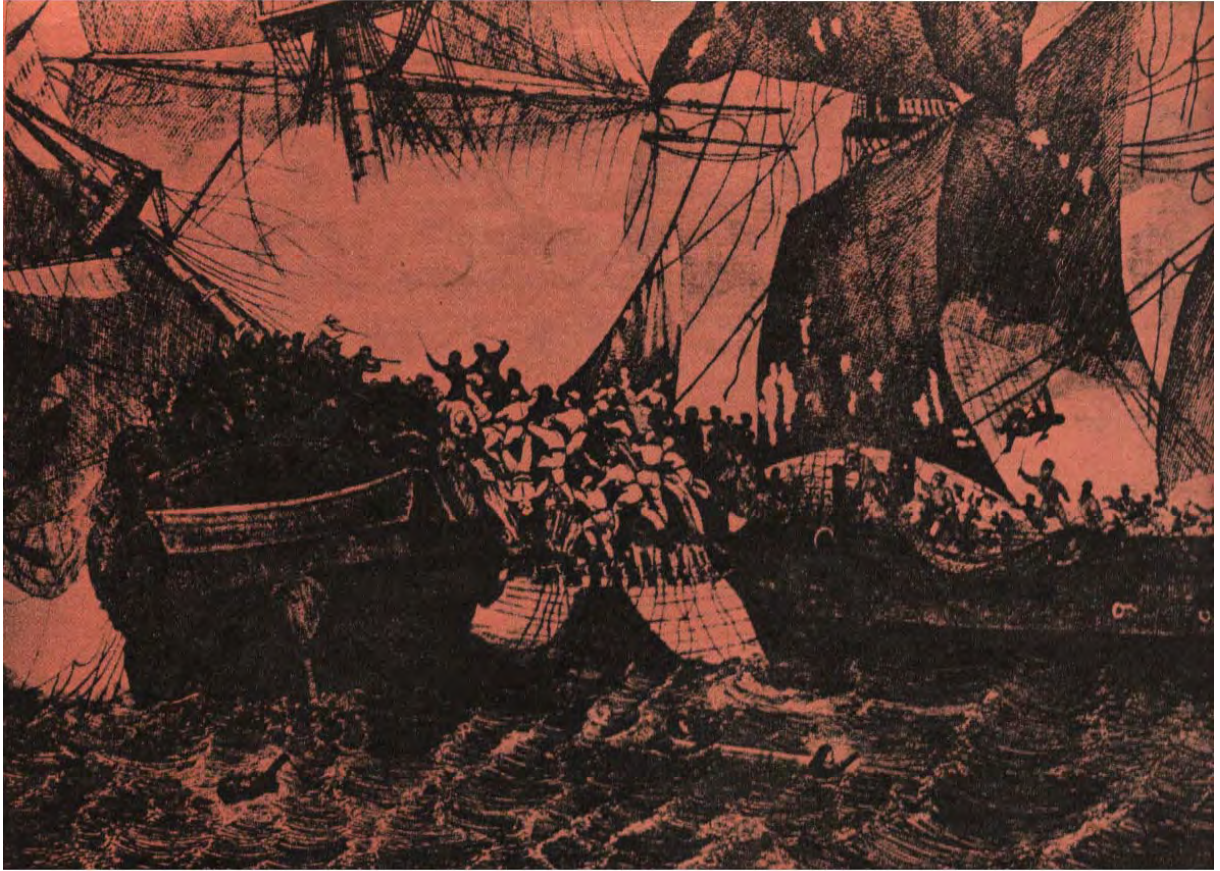


Foto N° 66: Típica representación de un abordaje pirata. El autor de este dibujo dejó bien en claro la cantidad de hombres en lucha, junto a la ferocidad que se advierte en la toma del barco, por parte de los piratas: no hay piedad, no se dá ni se pide cuartel, no hay permiso para ser “humano”. Todo sea por el botín, que generalmente, era (cuando menos) cuantioso.-

sus bodegas de musculoso material humano, cambió el rumbo hacia la India.

Las cosas no le fueron tan bien, como ellos esperaban: hubieron de afrontar el peligro de un naufragio y así debieron recurrir a refugiarse en la bahía de San Juan de Ulúa, islote ubicado a la entrada de la ciudad de Veracruz, que poseía un castillo erigido por el primer virrey de Nueva España. En dicho lugar, tuvieron que enfrentar a la escolta naval del mencionado virrey: fue un desastre para los ingleses (toda una victoria para los españoles), ya que perdieron a la mayoría de los barcos, menos el “**Minion**” ,al mando de Hawkins y el “**Judith**” a cargo de Drake, que lograron escapar.

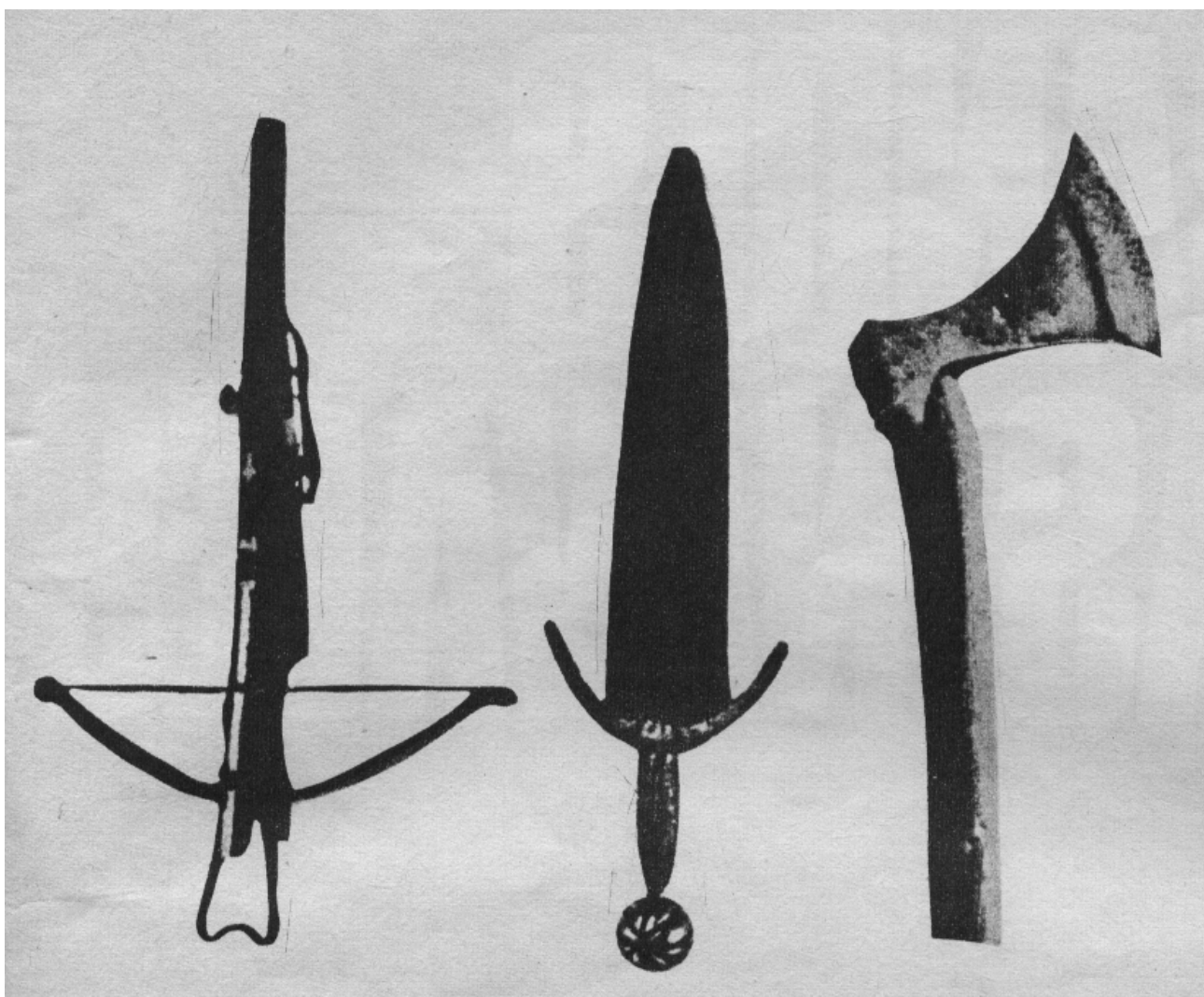


Foto N° 67 : Clásicas armas de piratas; debe observarse que eran específicamente destinadas a causar el efecto más mortífero, y cuanto más terribles fueran, tanto mejor, en función de los objetivos.

Pero en el alma de Drake el espíritu de venganza estaba presente y esta derrota, según su punto de vista, debía ser vengada. Por ello, a la vuelta a la patria, le solicitó a la reina Isabel, que le facilitara navíos y equipos para intentar una acción de represalia. No tuvo mucho éxito, pero Hawkins le entregó un galeón, llamado **“Pasco”**, con el

cual Drake realizó una gran incursión por las costas de América Central, que duró hasta 1573.



Foto N° 68: Francis Drake jugando a las bochas, junto a sus amigos e íntimos. Una rara “postal” de un hombre acostumbrado a enfrentar la batalla, en honor a su país.-

Algunos años más tarde, las relaciones entre España e Inglaterra estaban totalmente deterioradas, y la reina Isabel I, sabiendo que a su Real Servicio ya tenía un hombre experimentado como Drake (bajo las órdenes del conde de Essex, por esos días) le armó una flota y le ordenó el transporte de un cargamento de mercaderías hasta Alejandría (Egipto): puro **camouflage**. Su misión era hostilizar permanentemente a los españoles.

Una vez zarpado de Plymouth, Inglaterra, Sir Francis Drake cambia el nombre de su barco y lo rebautiza como **“Golden Hind”** .En un rápido raid por el Cabo Verde apresan nada menos que al gran navegante **Nuño Da Silva** al cual obligan a guiarlos a través del (hoy) Estrecho de Magallanes (con la promesa de liberarlo en Guatemala), subir por el Océano Pacífico y sorprender por la retaguardia a las colonias españolas,

que, por ese lado del mar, no tenían oponentes.

Aunque tuvo que sofocar un motín antes de poder ingresar a este paso. Y ni que le gustara la trayectoria: uno de sus barcos el “**Elizabeth**”, fue separado del resto de la formación por la acción de un temporal, por lo que Drake tuvo que retornar por ese navío, de tal modo que fue el primer europeo en atravesar el mencionado Estrecho desde el Oeste hacia el Este, esto es, desde el Océano Pacífico hasta el Atlántico. Al “Elizabeth” le tardó más de un año llegar a la patria; pero ese lapso fue “provechoso” para Drake y los suyos.

Comencemos con el periplo de Drake ; subió hacia el Norte y en el puerto de Valparaíso atacó un galeón que transportaba oro; luego, sigue bordeando las costas de Chile y Perú. En el puerto de El Callao se entera que un galeón español había salido rumbo a Panamá con un cargamento de oro y plata; e, increíblemente, le dió alcance y le arrebató su preciado cargamento. En el pueblo de Acapulco (México), logró un botín muy grande de sedas, piedras preciosas y un valiosísimo mapa del Pacífico. Siguió navegando hacia el Norte, llegando hasta la latitud del actual San Francisco (California, U.S.A.), donde recaló por un tiempo prolongado, para luego encarar el cruce del Océano Pacífico.

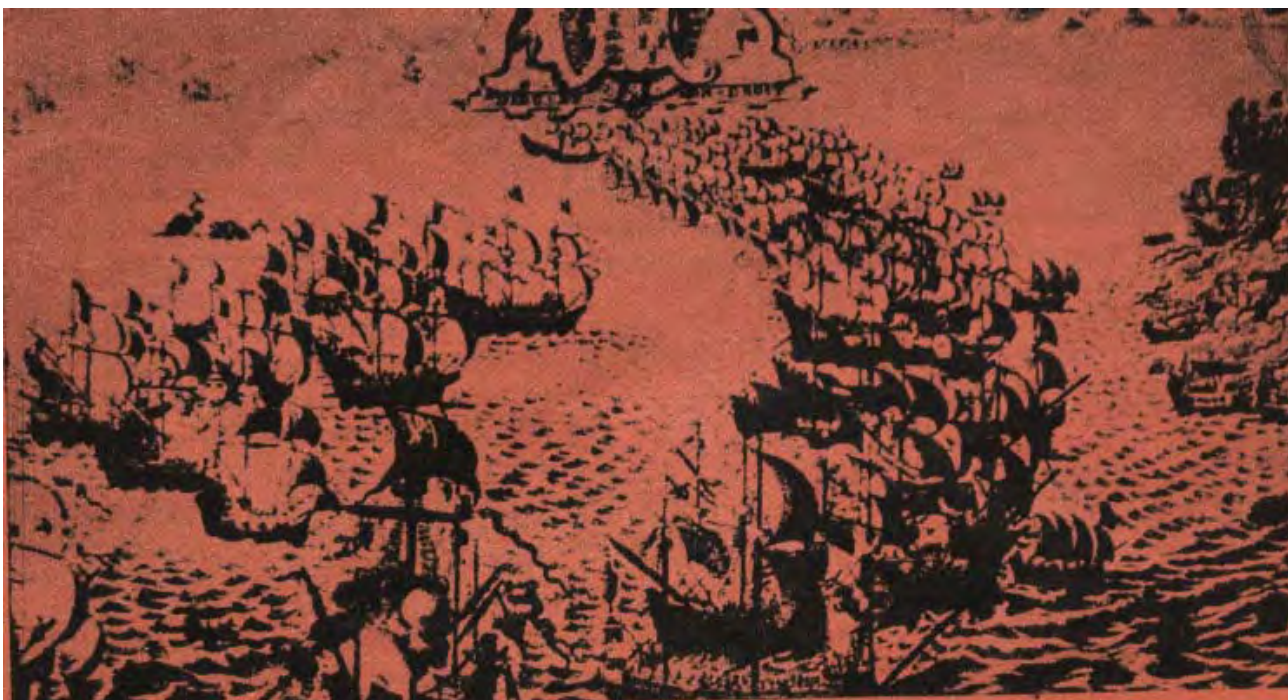
Pasaron 68 días antes de llegar a las Islas Molucas; después, vino cruzar el Océano Índico, doblar el Cabo de Buena Esperanza y Sierra Leona, para finalmente arribar a Plymouth (Inglaterra) en el año de 1580.

La verdad que a Francis Drake las cosas le salieron bien: además de ser el primer inglés en dar la vuelta al mundo, se convertiría en héroe nacional y hombre de fortuna: su participación en el botín le permitió comprarse un castillo y algunas cositas más, casarse con una dama de honor de Su Majestad, ser nombrado Sir y recibir la alcaldía de la ciudad de Plymouth. Drake era un hombre un poco jactancioso, medio gordo, de mediana estatura, rubio y alegre. Sir Francis Drake disfrutó unos cuatro años de sus riquezas y además, de su fama. Pero al estallar la guerra con España, prácticamente inevitable, como ya habíamos adelantado, la Reina Isabel I le concedió una flotilla de 21 barcos y le hubo

de encomendar una tarea difícil: liberar a las naves inglesas que permanecían como botín de guerra en los puertos españoles. Además, nuevas proezas en Cabo Verde, Santo Domingo, Vigo y Cartagena, cimentaron su fama e hicieron que fuera elegido para preparar la defensa de la isla al momento de la invasión española. Durante 1587, Drake desfiló impunemente frente a la costa del Reino de España, llegando hasta el puerto de Cádiz, destruyendo navíos e instalaciones. Al año siguiente, la flota española intentó poner pie en las Islas Británicas mediante el envío de la tristemente famosa Armada Invencible, pero Drake, reuniendo la flota inglesa en Plymouth, les salió al encuentro y con la ayuda de una tempestad, la destruyó casi en su totalidad, obligando a los barcos restantes a dar la vuelta por Escocia e Irlanda hasta llegar nuevamente a España. Drake fue inteligente: jugó sus cartas de tal manera que enfrentó a las pesadas naves españolas las ágiles y livianas escuadras inglesas, con lo que los movimientos fueron más decisivos.....y más mortíferos.

Con justicia es considerado Sir Francis Drake como el salvador, por esos días, de su patria, y además, el que logra dar un golpe terrible a la hegemonía de los españoles en el mar con otra arista más importante: el del inicio de la supremacía británica en el mar, en todos los mares....Drake murió frente a Portobello, ciudad de Panamá, en 1596, como quién dice.....en el mar.

Hasta aquí lo que concierne a una breve explicación sobre los **corsarios**. En todo caso, quizás más conocidas (por medio del cine o las novelas) son las actividades de los bucaneros o mejor conocidos como **PIRATAS**. Al mismo tiempo que los corsarios holandeses, pero en mayor medida los ingleses, iban minando el poder marítimo hispano-lusitano en las Américas, la teoría del enemigo en casa sumó otro elemento a favor; esto es, los piratas se enquistaron primeramente en las Antillas, para hacerse fuertes allí. Estos grupos de hombres estaban compuestos por gente de varias nacionalidades, que al principio se ocupaban de criar ganado semisalvaje, para luego vender los cueros y las carnes semiahumadas a los colonos y navegantes, que por las leyes de colonización vigentes en ese tiempo, estaban obligados a realizar sus compras a España.



**Foto N° 69:** La Flota Naval Inglesa, comandada por Sir Francis Drake, al encuentro de las naves españolas en la decisiva batalla del Canal de La Mancha, que habría de poner fin a los planes de España de una invasión a Inglaterra. Drake basó su estrategia en el uso de naves pequeñas y ágiles, contra las grandes y lentas, de la Armada Española, pomposamente llamada la “Armada Invencible”. Este encuentro naval tuvo lugar en el año 1588, bajo el reinado de Isabel I de Inglaterra.-

Aunque fueron empleados por las distintas potencias de su tiempo para hacerle la guerra a sus respectivos enemigos (éstos cambiaban como la dirección del viento...) fueron expulsados de las Islas Bahamas en 1629, por los ingleses y de San Cristóbal, provincia de la República Dominicana (hoy) ,por los españoles; pero concretaron una alianza táctica con los filibusteros que se habían hecho de la Isla de la Tortuga, vecina a la costa septentrional de Haití, una fortaleza, amenazando y poniendo en jaque a las intenciones expansionistas (vía comercio y colonización) de las naciones que estaban estableciéndose en las Américas.

Desde mediados del siglo XVII la Isla de la Tortuga significaba una espina en el costado para todas las líneas de nave-/

/- gación que surcaban el Atlántico. En esos días, los piratas en un número de 5000, se instalaron por la parte occidental de Santo Domingo, y se dedicaron allí a practicar todas las variantes de la piratería: un negocio sumamente lucrativo, aunque perjudicial para el resto de los navíos, sus tripulaciones y patrones. De todas maneras, no hay que ser totalmente injusto y decir que únicamente los piratas sacaban pingües ganancias de este “negocio”; es de constancia histórica que muchos de ellos, una vez conseguido un buen lote de botines, viajaban a Europa a realizar otra provechosa actividad: vender esas mercaderías. Se cuenta que **Sir William Monson**, enviado de la Corona británica en misión de búsqueda de posibles bases piratas en las islas Shetland y Hébridas (al norte de Escocia), encontró a los presuntos bucaneros muy bien instalados en el castillo de su amigo y comerciante, de nacionalidad irlandesa, Lord **Cormack**.

Aunque hubo otros lugares donde los piratas se hubieron de establecer, como las costas del Mar Rojo y Madagascar, el área principal (y la que más nos interesaría) se encuentra en el Mar Caribe, ya que con sus archipiélagos, islas e islotes, bahías y demás accidentes naturales, constituye un muy buen escondite, no sólo para el ocultamiento sino para su defensa. Desde allí los piratas asaltaban todo lo que se pudiera asaltar, y el botín recogido se vendía en Jamaica, Nueva Inglaterra e Irlanda. En definitiva, donde se pueda....Pero, como ya adelantáramos, Inglaterra al principio los consideraba como benefactores pero luego, cuando se les fueron de las manos, comenzó a perseguirlos para volver a poner las cosas en caja; fue, por ese motivo que hacia el año 1700 se sancionaron las primeras leyes para contenerlos. A comienzos del siglo XVIII aún existía la costumbre de ofrecer amnistía a todos los piratas que se entregaran antes de determinada fecha. Muchos de ellos eran invitados por el capitán del barco asaltante a formar parte de la tripulación pirata; no tenían muchas alternativas, ya que si no aceptaban eran abandonados a su suerte en alta mar o bien, silenciados de un modo más expeditivo, es decir, se los mataba.....y a otra cosa.

Para terminar con esta reseña de los **PIRATAS**, diremos que hubieron algunos nombres que , con el correr del

tiempo, se hicieron famosos, no sólo por sus correrías sino también por acontecimientos de sus vidas personales. Entre ellos podemos citar a **John Avery** , apodado “Long Ben”, que se instaló en la isla de Madagascar; a **Henry Morgan** ,que se apoderó de Panamá y fuera nombrado gobernador de Jamaica por la Corona inglesa; el francés **Jean Bart** ,bien considerado por su rey, Luis XIV; a **Bartholomew Roberts** ,que consiguió apoderarse de más de 400 naves; a **Edward Teach** ,conocido entre sus hombre con el apodo de “**Barba Negra**” ,muy mujeriego él pero hay que reconocerlo: terriblemente salvaje; a **William Kidd** ,que “**trabajara**” como corsario para el gobernador de la colonia de Massachusetts y fuera ejecutado en Inglaterra en el año de 1701; al capitán **Misson** ,de origen francés, que estableció en la isla de Madagascar una verdadera “comunidad de hermanos”, sobre la que reinó varios años; al capitán **Jean Lafitte**,cuyos servicios a los Estados Unidos de Norteamérica fueron muy valiosos; y, finalmente, a las mujeres **Anne Bonny** y **Mary Read** ,que iniciaron su carrera en los burdeles del puerto de Bristol (Inglaterra) y se destacaron en las dos profesiones más antiguas del mundo: la prostitución y la piratería.

Pero veamos a continuación otra clase de marino (quizás también de persona, eso no puedo juzgarlo yo....) que contribuyó enormemente a incrementar los **CONOCIMIENTOS** sobre el Océano Pacífico, que fue aquél lugar donde mayormente desarrolló su actividad. Se trata en este caso del inglés **James Cook** ,nacido en Marton-in-Cleveland (Inglaterra) en el año de **1728**.Su infancia no fue fácil, ya que su padre fue un trabajador de granja; él también comenzó como un granjero y luego como asistente en un almacén. Pero evidentemente su destino era otro, ya que pronto halló empleo a bordo de un barco transportador de carbón (barcos llamados “collier”) que operaba en el Mar Báltico, cuando tenía sólo 18 años.

Durante la guerra con los franceses en **1755**,Cook se enlistó como Marinero Apto, para servir en el barco “**Eagle**” de la Marina Británica. En el término de un mes, fue promovido a Master’s Mate (Piloto Patrón o Piloto Superior).Cuatro años después fue promovido a Maestro.

Este hombre era muy capaz , evidentemente , y al comando de su propio barco , confeccionó un





**Foto N° 70: Jean Bart, un francés, que a veces se desempeñaba como pirata, y a veces ,como corsario.-**

**Foto N° 71:** En este retrato aparece el señor Edward Teach, más conocido como “Barba Negra”. Famoso por sus aventuras galantes, cayó en su propia ley .-



mapa o carta marina del río San Lorenzo, que hizo posible el asalto sobre la ciudad de Quebec (Canadá), durante la guerra franco-británica antes nombrada. Asimismo en el año de **1763**, se le asignó el comando de una goleta llamada "**Greenville**", para proceder a realizar el reconocimiento de las costas del Este de Canadá, por un lapso de cuatro años. Tan buenos fueron las cartas marinas, que éstas se usaron hasta la primera mitad del siglo XIX.

Hay que reconocer que James Cook estaba en todo y no se perdía nada; evidentemente, su sed de aventuras y conocimientos era inmensa y no dejaba resquicio sin revisar. En el año de **1768** se lo seleccionó para comandar una expedición a los fines de observar el tránsito del planeta Venus, como asimismo, en el mismo periplo, explorar nuevas tierras sobre el Océano Pacífico.

En su primer viaje por el Pacífico, Cook y su tripulación a bordo del barco "**Endeavour**" alcanzaron la isla de Tahití el día **3 de Junio** del año **1769**. Como información adicional, diremos que lograron recuperar un instrumento que fuera "robado" por los nativos, con lo que la observación del paso del planeta Venus fue realizada satisfactoriamente. Luego de este acontecimiento, el barco comandado por Cook reconoció durante 6 meses las costas de la isla de Nueva Zelanda. Y ya que estaban prácticamente a la vuelta de la esquina, él y la tripulación exploraron la costa este de Australia, luego de lo cual reclamaron para la Corona Británica su posesión.

Retornando a Inglaterra el **12 de Junio** de **1771**, vía Nueva Guinea, Java y el Cabo de Buena Esperanza, la tripulación sufrió una tasa de mortandad aterradora, del orden del 43 %. Fue un gran golpe para este marino, y es por ello que James Cook se volvió muy estricto en cuanto a lo que fuera atinente a la salud de las tripulaciones que ocupaban los barcos que él comandaba. Por lo que Cook los obligó a aceptar dietas obligatorias, para poder tener a la tripulación en condiciones físicas adecuadas; estas medidas fueron rápidamente imitadas por los capitanes de otras naves.

Cook siguió viajando. Así, efectuó un segundo viaje hacia el Océano Pacífico, para poder confirmar la existencia (hasta ese momento sólo era

una teoría) de un gran Continente del Sur. Los buques que Cook utilizó fueron el “*Resolution*” y el “*Adventure*” (ponéle nombres a los buques cuando tengas tiempo.....), que salieron del puerto de Plymouth el día **13 de Julio de 1772**; luego bordearon el Cabo de Buena Esperanza. Bloqueado por el hielo, le fue imposible alcanzar el Continente Antártico.

Aunque se sospechaba de la existencia de un continente de estas características, por muchos indicios anteriores, James Cook demostró, mediante las travesías por el Pacífico Sur, que ese continente debía de ser helado, y que no produciría un beneficio económico para las arcas del Imperio Británico (siempre la ecuación: costos-beneficios...). Siguiendo con lo que nos interesa, Cook examinó varias de las islas del Pacífico Sur, con la exactitud de casi tres millas en las mediciones, que fueron posibles de realizar mediante el uso de un nuevo instrumento de medición. Los dos barcos que hemos mencionado, el “*Resolution*” y el “*Adventure*”, retornaron a Inglaterra el **29 de Julio de 1775**.

Las dietas “experimentales” y la estricta observancia de la limpieza tuvieron un efecto casi “milagroso” : de la tripulación de 118 hombres sólo uno murió a causa de la enfermedad. Si Ud. ha visto alguna película inglesa o americana sobre los navíos y demás, y no entendió el porqué de la obsesión por la limpieza, ahora tiene elementos para comprender....La perfección (o casi...) en la limpieza y buen estado de las condiciones de vida a bordo, fue copiado luego por todas las marinas del mundo, con el paso de los años.

Gracias a lo anteriormente mencionado, Cook se ganó la Medalla Dorada Copley y fue elegido como miembro de la Royal Society.

El tercer gran viaje es especialmente significativo en lo que respecta a la historia de la Costa Oeste de Norte América. Como otros tantos marinos, el capitán Cook y sus hombres buscaron el paso por el Noroeste, desde el Océano Pacífico al Océano Atlántico. Dejaron Plymouth el 12 de Julio de 1776, en el barco “*Resolution*” y el “*Discovery*”. Pero Cook entendió que no alcanzaba con explorar sino que también debía escribir lo que estaba haciendo en esos, los días de su vida en esta Tierra .

Es así que se dedica a preparar “ A Voyage to the Pacific Ocean”—en español: “Un Viaje al Océano Pacífico”---.



Foto N° 72 : Grabado que representa al navío inglés HMS “Resolution”, en el cual James Cook condujo sus viajes de investigación de mares y nuevos territorios. La sigla HMS significa en inglés “Al Servicio de Su Majestad”---“Her Majesty Service”---

Siguiendo con nuestra narración, los barcos navegaron alrededor del Cabo Buena Esperanza, para luego alcanzar la costa Oeste de Norte América en **Febrero de 1778**. Continuaron hacia el Norte, buscando el Mar de Bering y el Estrecho que lleva dicho nombre ,en un intento de hallar un paso a través del Océano Ártico durante el verano. James Cook retornó a las islas Hawaii para preparar todo lo concerniente al intento de paso por el Noroeste en la próxima estación. Una vez que hubieron partido, una tormenta dañó el palo de trinquete del navío “*Resolution*” y forzó el retorno a la bahía de Kealakekua para las consiguientes reparaciones. Para qué...

Infortunadamente para ellos, permanecieron demasiado tiempo allí y eso hizo que las relaciones con los nativos se pusieran muy tensas. Es por ello que el robo de una pequeña embarcación a vela, perteneciente al barco, condujo al capitán Cook a desembarcar y exigir la devolución del bote. Estalló así una pelea y James Cook fue asesinado por los furiosos nativos, el día **14 de Febrero de 1779**.

Aunque sus hombres intentaron otra vez un cruce por el Pasaje Noroeste, éste fue infructuoso. La expedición identificó las posibilidades de comercio con los nativos costeros americanos, en lo que respecta a pieles de nutrias y focas, iniciando así una serie de contactos que ya no se detendrían.



Foto N° 73 : Dibujo de James Cook; el artista ha querido representar el gesto decidido y la voluntad férrea que caracterizó a este marino inglés.-

Para terminar con este panorama, indiquemos que a los niveles de la navegación en el mar en el siglo XVIII, a pesar de los adelantos que todas las naciones interesadas realizaban, predomina la cartografía francesa. **Guillermo de Lisle** (1675-1726) es el fundador del sistema geográfico racional y edita muchas cartas. publica 98 mapas y usa el meridiano de la isla de Hierro, 20° al Oeste de París. Otro francés, **Dauville**, es autor de 211 mapas y de un Atlas General. A mediados del siglo XVIII, **John Morrison** inventó el **cronómetro marino**. Desde entonces la cartografía marina se hace más exacta y científica. Se levantan cartas de la costa argentina (**Malaespina**) y se destacan, asimismo, los franceses **La Perouse** y **Bougainville**. Como corolario, deberemos indicar que no se ha podido, por razones de espacio, desarrollar todos los temas inherentes a los distintos aspectos de la navegación de los siglos XVI, XVII y XVIII. Pero espero realmente que estas líneas (ése y no otro es el objetivo...) hayan sido de utilidad para aquellos que, como yo, se sienten atraídos por la humana necesidad de progreso, especialmente en lo atinente a la comunicación. A veces parecería un contrasentido que, en el siglo de las comunicaciones, cuando todo se ha facilitado tanto, las personas estén tan incomunicadas entre sí; y que, en esos días, en que todo costaba tanto (hasta se pagaba con la vida...), el comunicarse haya sido el motor de tanta empresa. Obvio, no desconozco los demás motivos....

Sigamos adelante. En el próximo capítulo intentaremos una visión sobre lo que significó la aparición del empleo del vapor como medio de generar movimiento y su trascendencia en lo que se refiere a los navíos del siglo XIX .-

**CAPÍTULO III**

**LA REVOLUCIÓN DEL VAPOR :  
SU APLICACIÓN A LOS BARCOS**

**Y**

**NAVÍOS DEL SIGLO XIX**



## **CONDICIONES AMBIENTALES DE LA APARICIÓN EN ESCENA DEL VAPOR.-**

Soy un convencido de que las cosas no pasan porqué sí. Todo proviene de algo, todo va hacia algún lugar, ya sea en cualquier aspecto de la vida humana o de lo que el ingenio, inventiva y **CONOCIMIENTO** humano haya querido o podido desarrollar.

Para ciertos aspectos del desarrollo humano, se espera que tanto el progreso material como el espiritual vayan juntos, o por lo menos, bien cerca. Pero esto lamentablemente no siempre es así. Es más: **generalmente no es así...**Las guerras y los conflictos entre los pueblos y las naciones han traído un posterior progreso en lo que a las ciencias atañe (por ejemplo: las vacunas, el radar meteorológico, los aviones supersónicos, etc.); pero todo ello costó muchos sufrimientos, tristezas.... y muchas muertes.

Sin embargo, el ser humano posee reservas de inteligencia, astucia, dedicación e ingenio que afloran cuando las circunstancias de los tiempos así se lo imponen. Una de estas circunstancias fue la así llamada **REVOLUCIÓN INDUSTRIAL**, cuyos efectos se hacen sentir hasta hoy, si bien bajo otro nombre: el de **Revolución Tecnológica**. Recomiendo humildemente a los que tengan tiempo y los puedan conseguir, los libros de ese gran autor llamado **Alvin Toffler**, en los que se explica todo lo anterior con mucho más detalles.

La **Revolución Industrial** es un fenómeno de amplias características, no sólo industriales (valga la redundancia...) sino, como es de suponerse: sociales, geopolíticas, económicas, etc., es decir, **humanas** y de **dispersión** primero por Europa, América y el resto de los países en el planeta, es decir, **mundiales**.

No está mal empleado el término “mundiales”, ya que, por las consecuencias de la Revolución Industrial, que aparece en Inglaterra hacia mediados del siglo XVIII y que de a poco se va expandiendo por otros países del mundo, la historia mun

/--dial se ve extremadamente condicionada y muchos de los hechos que se suceden son directa consecuencia de este momento específico de la Historia de la Humanidad. Como para plantearle al lector de estas humildes líneas el interés por las consecuencias, me gustaría indicar que la **Primera Guerra Mundial (1914-1918)** fue una consecuencia “indirecta” (yo diría realmente que bien, **bien directa...**) de la Revolución Industrial. Pero para aclarar ello hay muchos y muy buenos historiadores....

Pero yendo a lo específico de lo que nos ocupa, el fenómeno de la Revolución Industrial va de la mano con el “**redescubrimiento**” de otro elemento conocido desde siempre, pero recién aplicado intensivamente a partir de este período. Este elemento es el tan mentado : **vapor de agua** .Es más, a mi entender, no hubiese sido posible este “terremoto” en la Historia de la Humanidad, sin la “reaparición” del vapor.

Esta palabra “**vapor**” descende del término latino *vaporem* y básicamente se lo podría definir como el gas que resulta de la vaporización de un líquido o de la sublimación de un sólido. Pero más específicamente se lo asocia y conoce con el estado gaseoso que presenta el agua.

Hablemos un poco del **vapor de agua**.

Todos los líquidos, cuando se les eleva su temperatura hasta cierto punto, pasan al estado gaseoso, es decir ,se convierten en **vapor**. Pero no todos experimentan este cambio de estado a igual temperatura, y aún un mismo líquido se convierte en vapor a diferente temperatura, según sea mayor o menor la presión del aire en el lugar donde se realiza la transformación. A la presión ordinaria, el agua pasa del estado líquido al gaseoso cuando alcanza una temperatura de 100°.Obviamente,dependerá de los compuestos que tenga en disolución, el que alcance esta temperatura. Para dar un ejemplo, de otros líquidos, existen aceites industriales que hierven a unos 180°.Para quién quiera profundizar, hay diagramas que tratan del vapor y sus relaciones con otros parámetros. Es cuestión de buscar... Pero para redondear, el vapor comienza a desprenderse formando burbujas, que inicialmente (esto Ud. lo habrá observado al calentar sin tapa

una pava con agua) van dentro del líquido hacia arriba y hacia abajo, formando lo que se conoce como “corrientes de convección”, para luego subir a la superficie (a medida que aumenta la temperatura que adquiere el líquido), donde se rompen y se combinan con el aire circundante. Es entonces que se dice que el agua **hierve** o que, técnicamente, está en **ebullición**.

Como una característica propia de todos los gases, **el vapor de agua** tiende siempre a ocupar el mayor espacio posible, o lo que vendría a ser lo mismo, aumentar de volumen. Esto es, justamente, lo que distingue a los gases de los líquidos. Es decir: si echamos medio litro de agua en una botella de capacidad un litro, sólo la ocupará por la mitad. En cambio (y aquí viene la diferencia...) este medio litro de agua, convertido en vapor, llenará, **por completo**, un envase de capacidad un litro, diez litros o cien. Para comprobarlo le doy dos ejemplos prácticos:

- 1) Trate de comprimir un litro de agua en una botella (llena...) mediante un corcho. Le puedo asegurar que es más fácil hacer salir el Sol por el Oeste que llevar a cabo este experimento. Por supuesto, a condiciones normales de presión y temperatura....
- 2) Si posee un recipiente con visores de vidrio ubicados a diferentes niveles, e introduce vapor, notará que todos los vidrios se empañan; quiere decir que el vapor llegó a todos los niveles.

Sigamos; si una vez obtenido el vapor se sigue elevando la temperatura el mencionado vapor aumenta de volumen rápidamente, y con tal fuerza, que si el recipiente que lo encierra no posee una salida, termina por ceder en su estructura, o lo que se dice vulgarmente, “revienta”. Y si hay área sobre la cual se ejerce dicha fuerza, habrá por ende: **presión**. No hay que ser muy inteligente para darse cuenta que la presión será mayor cuanto más tienda a aumentar el volumen de vapor, y por tanto, cuanto más se eleve la temperatura. Como dijimos antes, los seres humanos conocían el vapor de agua desde los tiempos más remotos, y sin embargo a nadie se le ocurrió utilizar su fuerza expansiva hasta fines del siglo XVII.

Históricamente, hacia el año 1690, un francés, prominente físico, llamado **Dionisio PAPIN** construyó el primer mecanismo en el que había un émbolo (o pistón) que el vapor hacía subir dentro de una “caja” – cilindro— cilíndrica, y que bajaba luego, al enfriarse el vapor, en virtud de la presión del aire. No fue un aparato práctico que digamos, ya que no movía ningún artilugio mecánico o generaba fuerza de ninguna clase; en definitiva, era algo así como una muestra de los efectos del vapor sobre un cilindro, que aunque no haya tenido una aplicación fructífera, marcó una tendencia.

En estos tiempos puede

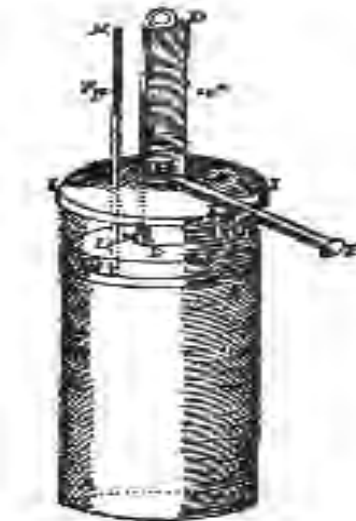


Foto N° 74 :Del año 1690, en esta representación se puede observar la rudimentaria “máquina” de vapor de Dionisio Papin. Aunque simple, comenzaría a marcar una tendencia.

parecer ridículo realizar algo para que no haga o produzca nada, pero fijémonos lo que escribe Papin en una carta dirigida al conde **Ludwig von Sinzendorf** en los primeros días del año **1690**, referida a las posibilidades técnicas del vapor. Dice así: “...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 lanzamientos de granadas, en la conducción de veleros en dirección contraria al viento y en problemas de todo tipo que se pudieran presentar...”

Sin embargo, a pesar de los primeros y quizás (aparentemente) inútiles esfuerzos, que a *prima facie* no tenían sentido, el Sr. Papin continuó su búsqueda de algo más “útil”. Es así que a principios del año **1707**, Papin

envió al matemático **Leibnitz** su obra “*Ars nova ad aquam ignis adminiculo efficacissime elevandam*”, recién publicada, en la cual describía la construcción, efectuada el año anterior, de una bomba a vapor a alta presión. El renombrado científico se lo agradeció posteriormente en una carta escrita desde la ciudad de Berlín (Alemania), el día 4 de Febrero del año 1707. Según se descubre de un atento examen, las proposiciones que hacía en esa carta, revelan un seguro y claro sentido técnico.

Para terminar con la biografía de **Dionisio Papin (Chitenay 1647—Londres 1721)**, digamos que entre otras cosas ideó el *digestor* o *marmita* (año de 1679) que lleva su nombre y que será el predecesor de los autoclaves, y además del prototipo de la máquina de vapor a pistón, del primer barco de propulsión a vapor (año 1707), esto último en discusión. Lo que cuenta la Historia es que un grupo de pescadores de **Munden** (Alemania) protagoniza un curioso incidente, al destruir íntegramente una especie de “embarcación fantasma” que descendía por dicho río para tratar de alcanzar Inglaterra. Dicha embarcación “fantasma” está propulsada por una máquina de vapor que mueve una rueda de paletas; al descender por el mencionado río, la embarcación aparentemente rompió las redes de los pescadores, con lo que aquellos decidieron tomar venganza.

Como en muchos otros casos de la historia de la Humanidad, ocurren las mismas invenciones, quiero decir: se inventan aparatos o técnicas para resolver un mismo problema (p.e., el telar, el teléfono, etc.) o mejorar un rendimiento, en diferentes países, por diferentes personas, en distintos ambientes, pero con un denominador común: *al mismo tiempo* y generalmente, acuciados esos individuos, por los mismos interrogantes.

Tal es el caso del elemento **vapor**. Durante esos años, en **1698**, el inglés **Thomas Savery** descubrió una bomba de vapor, en la cual se producía un juego alterno de trabajo directo de vapor y de acción indirecta, mediante la creación del vacío. Savery publicó en el año **1702** un ensayo relativo a este invento llamado “**The Miner’s Friend**”, destinado a servir de ayuda a los mineros en su lucha constante contra las filtraciones de agua en las minas de carbón. Sin embargo, no se consiguió mucho éxito contra ese problema,

en el caso de que las minas tuvieran desniveles muy acusados. Se adoptó ,en cambio, para el aprovisionamiento de agua a las casas. De todos modos, el primer ensayo práctico en este sentido, se efectuó a partir de **1711-1712**, por medio de una máquina de vapor construída por **T.Newcomen**, provista de una caldera separada del cilindro y de un gran contrapeso, y obviamente, inspirada en el trabajo de Papin.

La máquina de **Newcomen** daba buenos resultados en la práctica, aunque se “comía” inmensas cantidades de carbón. Ahora bien, cuando el comportamiento del vapor acuoso fue bien conocido, se pudieron hallar nuevos resultados y mejoramientos de lo ya hecho.

No quiero cansar al lector con referencias históricas, sino más bien darle un panorama de lo que significan los prolegómenos de la gran revolución que ese elemento tan común, el vapor, iba a traer a las vidas de las personas...de la Humanidad toda. Y además, de cómo fue empleado.

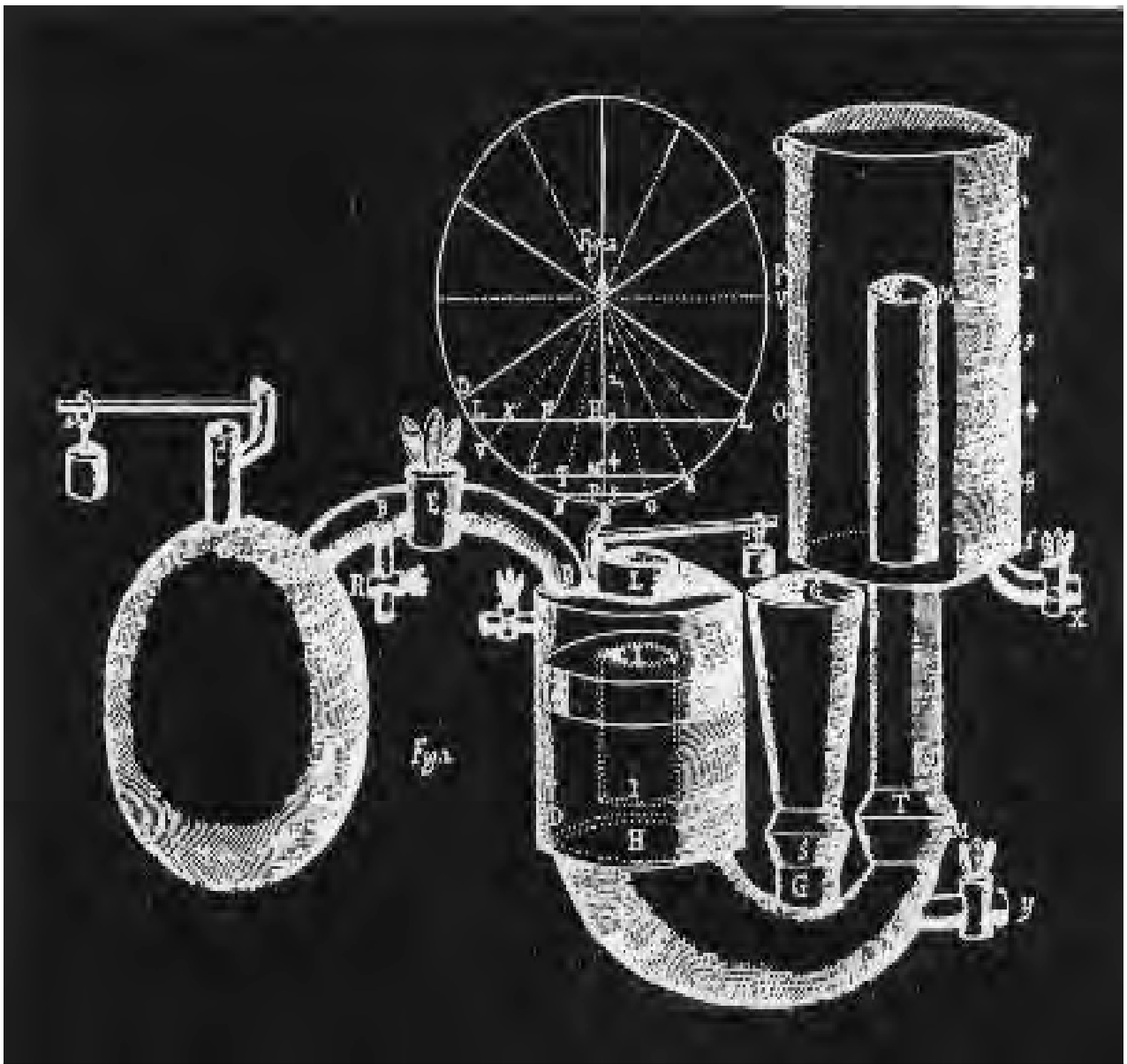
Sigamos. En el año de **1703**, una de las máquinas de Newcomen se descompuso y fue entregada a un mecánico para que la arreglara. Todos intuimos que en lo que se progresa en este problema, una mitad de dicho progreso se debe a la casualidad. Quizás si esa máquina se hubiese entregado a otro mecánico, no hubiesen habido locomotoras o barcos de vapor. El mecánico en cuestión se llamaba **James Watt** y era un hombre estudioso al mismo tiempo que un entusiasta de su profesión; además de ser práctico, ya que compuso el desperfecto de la máquina indicada, le encontró un grave defecto: **que en el mecanismo se perdía casi todo el vapor sin utilidad práctica** ,es decir, sin servir para nada.

Es así que Watt se propuso perfeccionarlo y luego de dos años, logró realizar una verdadera máquina de vapor, que aunque ha sufrido las modificaciones lógicas de los estudios e investigaciones al respecto, todavía (en sus principios y funciones básicas) se sigue utilizando. El joven escocés, al diseñar esa “nueva” máquina ,logró reducir el consumo en apenas una cuarta parte del que se necesitaba para la máquina de Newcomen ; Watt llegó a este resultado haciendo que en la máquina tra-

/--bajara la *presión de aire* en vez del mismo aire, como pasaba con la de Newcomen. Para esto, Mr. Watt creó alrededor del cilindro una cortina de vapor, que impedía la condensación perjudicial a la entrada, incluyendo un condensador separado del cilindro.

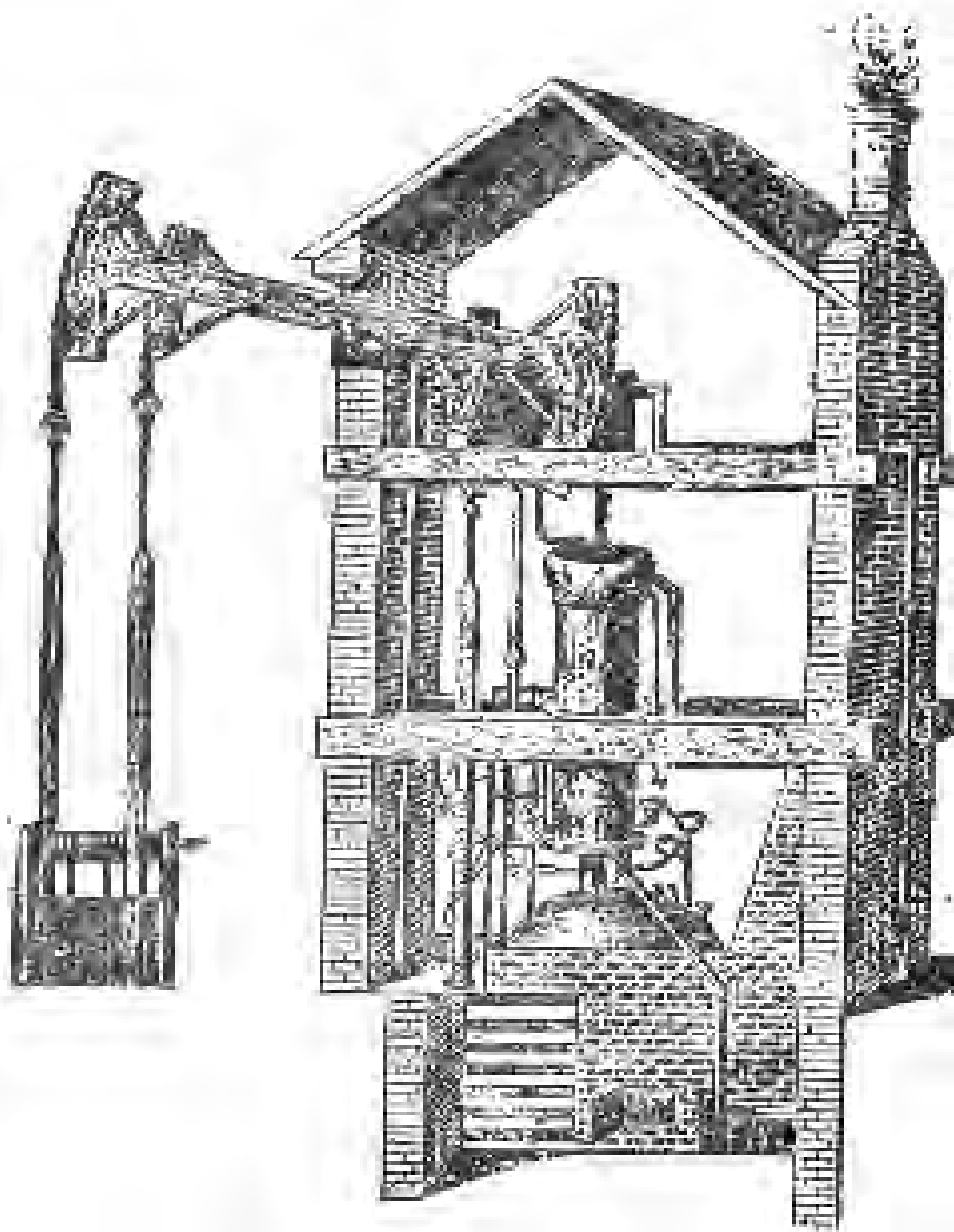
Pero el logro (justo es reconocerlo) no fue exclusivamente de Watt, ya que también contribuyeron al mejoramiento de la máquina de vapor, los aportes de **John Wilkinson** (cilindrados) y **Matthew Boulton** (management y provisión de capitales). El uso de este invento se generalizó en minas, fundiciones, textiles, etc. como generador del impulso rotativo. Un detalle: el Ingeniero **James Watt** no fue ningún iluminado sino un hombre más que usó su ingenio y aptitudes, junto a la voluntad de adquisición de **CONOCIMIENTOS** para, en su fecunda vida, (1736-1819), aportar múltiples mejoras a este mecanismo, como ser: el condensador, la acción alternativa de ese vapor en las dos caras del pistón, el volante, el regulador de bolas, etc.

No pretendo explicar cómo es el funcionamiento de la máquina de vapor, ya que escapa al objetivo principal de estos apuntes. Sólo espero que como muestra de lo que se intenta exponer a lo largo de estas líneas, las siguientes ilustraciones sean lo suficientemente explicativas.



**Foto N° 75 :** En el grabado se muestra la bomba de vapor de alta presión de Papin, de efecto diverso, es decir, sin condensación .A l a izquierda se observan: la caldera de cobre, de una anchura de 51 cms., con válvula de seguridad; en el centro, el cilindro D con el émbolo o pistón F; a la derecha, el recipiente de aire a alta presión. Este aparato data del año 1706.-





**Foto N° 76 : La máquina de vapor de Newcomen, del año 1712.-**

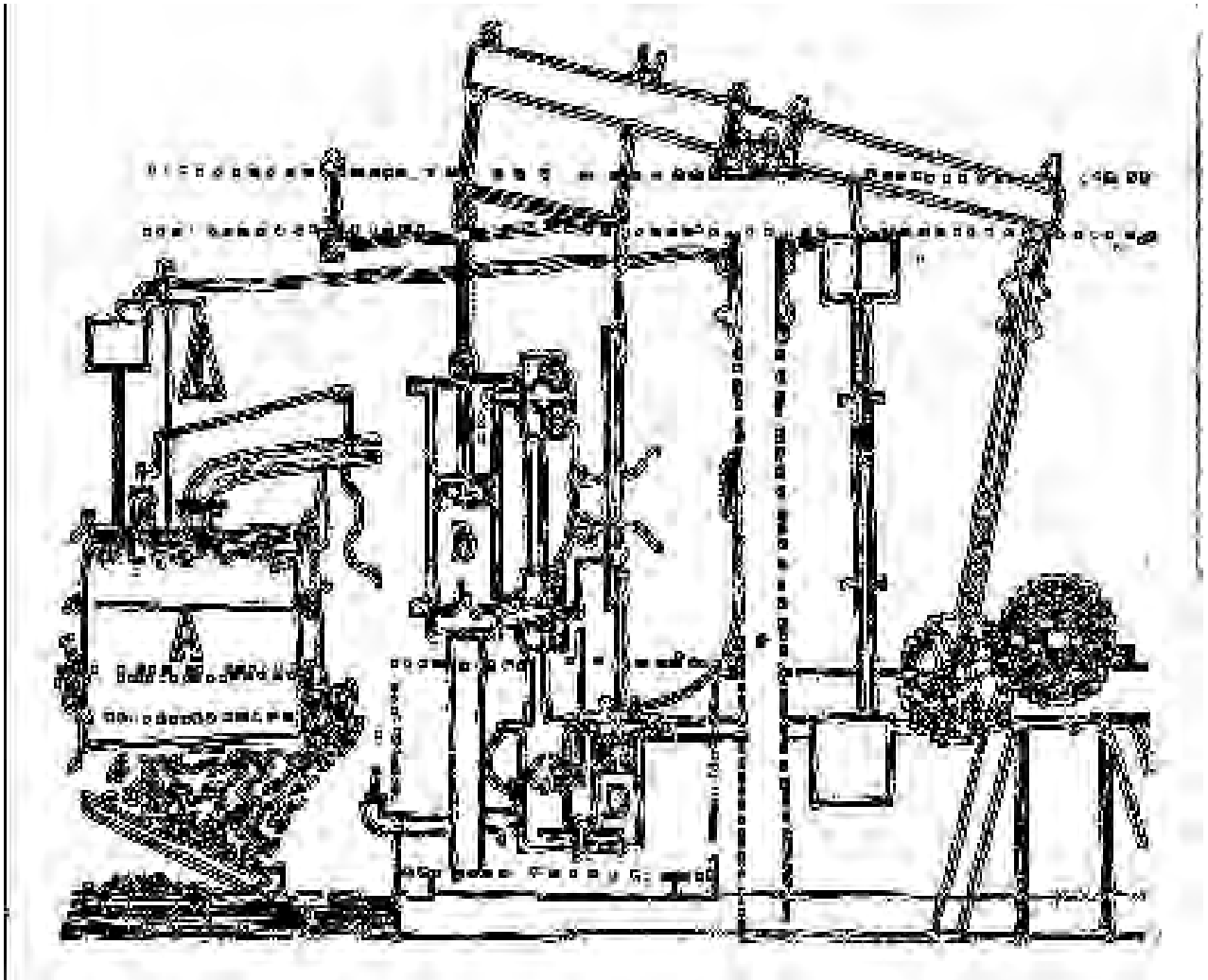


Foto N° 77 : Máquina de Watt de doble efecto, con movimiento rotativo. Longitud del balancín: 475 cms. Diseño de G. Reichenbach, del año 1791.-

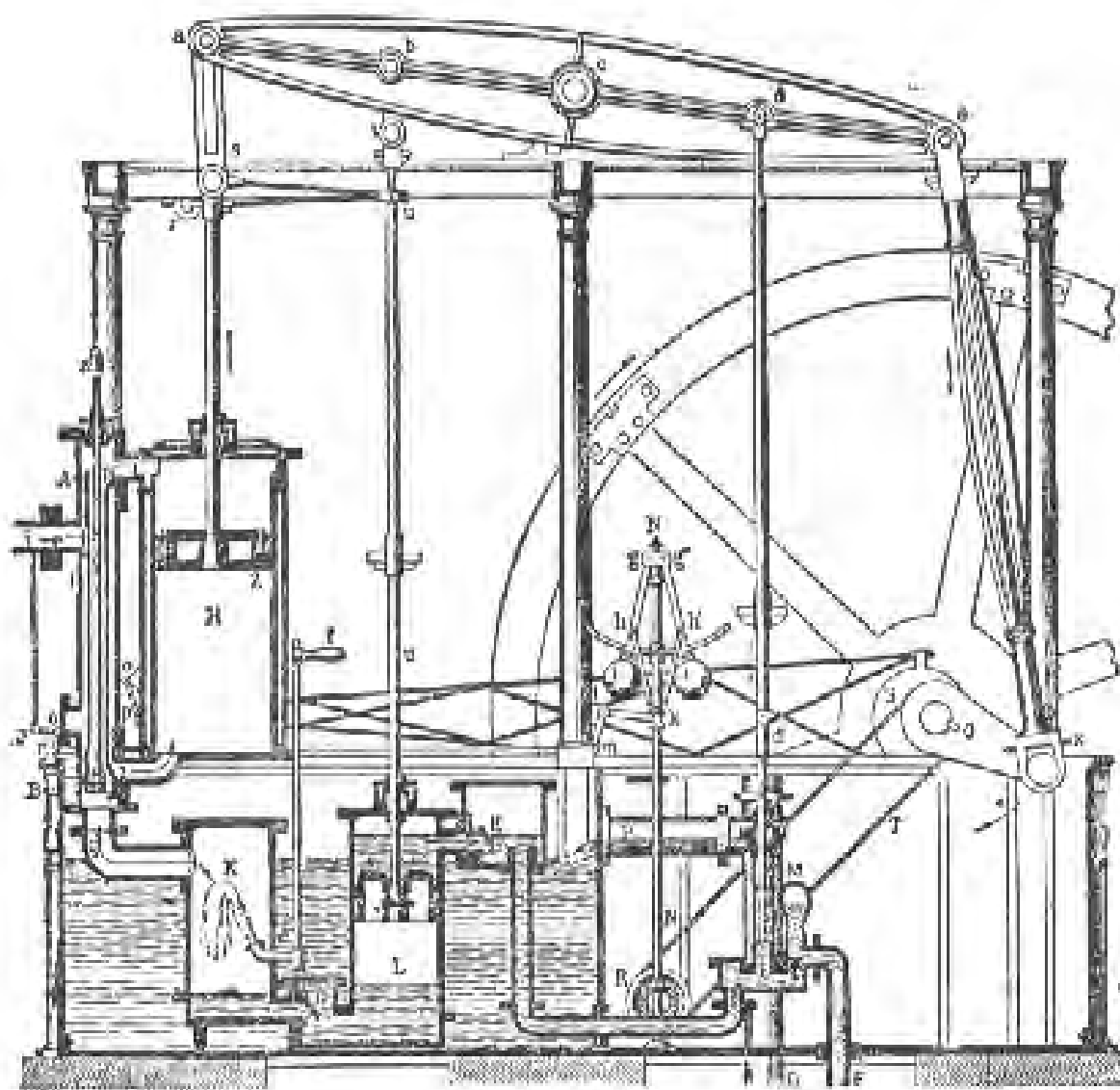


Foto N° 78 : Máquina de vapor de Watt. Se advierte la mejor disposición del equipo, éste es más estilizado y se puede notar la aparición de comandos mecánicos más funcionales.-

## **PRINCIPALES ASPECTOS DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL.-**

El fenómeno conocido como **REVOLUCIÓN INDUSTRIAL** es muy vasto y sobre el mismo se han escrito bibliotecas enteras, por lo que invito al lector interesado en profundizar en este tema, a explorarlo, ya que tiene implicancias que llegan hasta el día de hoy, aunque pueda parecer imposible, o lo que es peor: **incomprensible**. Pero es así: sólo hay que tomarse el tiempo y las ganas de intentar hacerlo.

A los efectos prácticos de ilustrar al lector he decidido incluir este apartado, no para “dictar cátedra” sino tratar de visualizar las relaciones que existen entre la llamada Revolución Industrial, la aparición y desarrollo de la máquina de vapor y su posterior aplicación a los transportes, y en especial, lo que concierna a los de orden marítimo.

La fundamentación de la milenaria cultura europea experimentará a partir de la segunda mitad del siglo XVIII una mutación muy pronunciada, un cambio muy profundo. Habría muchos puntos de vista para analizar; desde el punto de vista económico, se presenta una brusca aceleración de la actividad productiva y por ende, un incremento en los índices productivos. Respecto de la acumulación, hay ciclos de contracción y expansión. Socialmente, se acentúa la división en dos grandes clases: los **empresarios** (que proveen el capital, las maquinarias y los puestos de trabajo) y los **proletarios** (que venden su fuerza de trabajo). Obviamente, hay otros estamentos, y la división no es tan tajante; pero se pueden encontrar estas dos clases **bien** definidas.

Hay un país que es clave en el proceso llevado adelante, y éste es: **Inglaterra**. La Revolución Industrial se produjo en este país antes que en el resto de Europa, debido, fundamentalmente, a una conjunción de causas. Ante todo, se produjeron los cercamientos—a causa de lo cual se produce la desaparición de la clase media rural -- y se inicia la explotación del tipo

latifundista . Luego , fue el turno de la existencia de un estado que surge de las grandes revoluciones del siglo XVII. Para sumar, hay un proceso de acumulación de capitales y un sistema gremial (heredado de la Edad Media, donde los principales gremios son los pertenecientes a los artesanos) que colapsa.

Hubo consecuencias en el plano político y por ende, en el concierto de las naciones. Es necesario indicar que Inglaterra, país que se desarrolla como potencia industrial, no tiene competencia contra sus productos en ningún mercado: en otras palabras, los fabricantes de productos ingleses no necesitaban ningún tipo de protección estatal, con lo que la iniciativa privada estaba presente y dictante en cualquier emprendimiento.

El primer período de grandes transformaciones técnicas ocurre entre 1750 y 1815, y en su transcurso se verifican cambios decisivos en la industria textil, la siderurgia y aquellas actividades de producción en las que es incorporada la máquina de vapor. Además, se debe indicar que, durante este período **las industrias británicas del hierro y del acero inician su expansión** .Aquí se adoptaron innovaciones técnicas que hicieron posible tal expansión: la adaptación de las fundiciones al carbón de hulla—antes se trabajaba con madera, lo que despoblaba bosques enteros--; el sistema de adición de aire mediante fuelle; el procedimiento de pudelaje (un proceso metalúrgico que consistía en obtener hierro o acero de bajo contenido de carbono por contacto de una masa de arrabio con una escoria oxidante en un horno de reverbero) y el de acero colado. Ahora bien, se puede decir que estos pasos anteriormente mencionados son la base de lo que después sería la gran industria británica de la construcción de locomotoras, rieles, aparatos y en lo que se refiera a la construcción de transportes marítimos: los **BUQUES**.

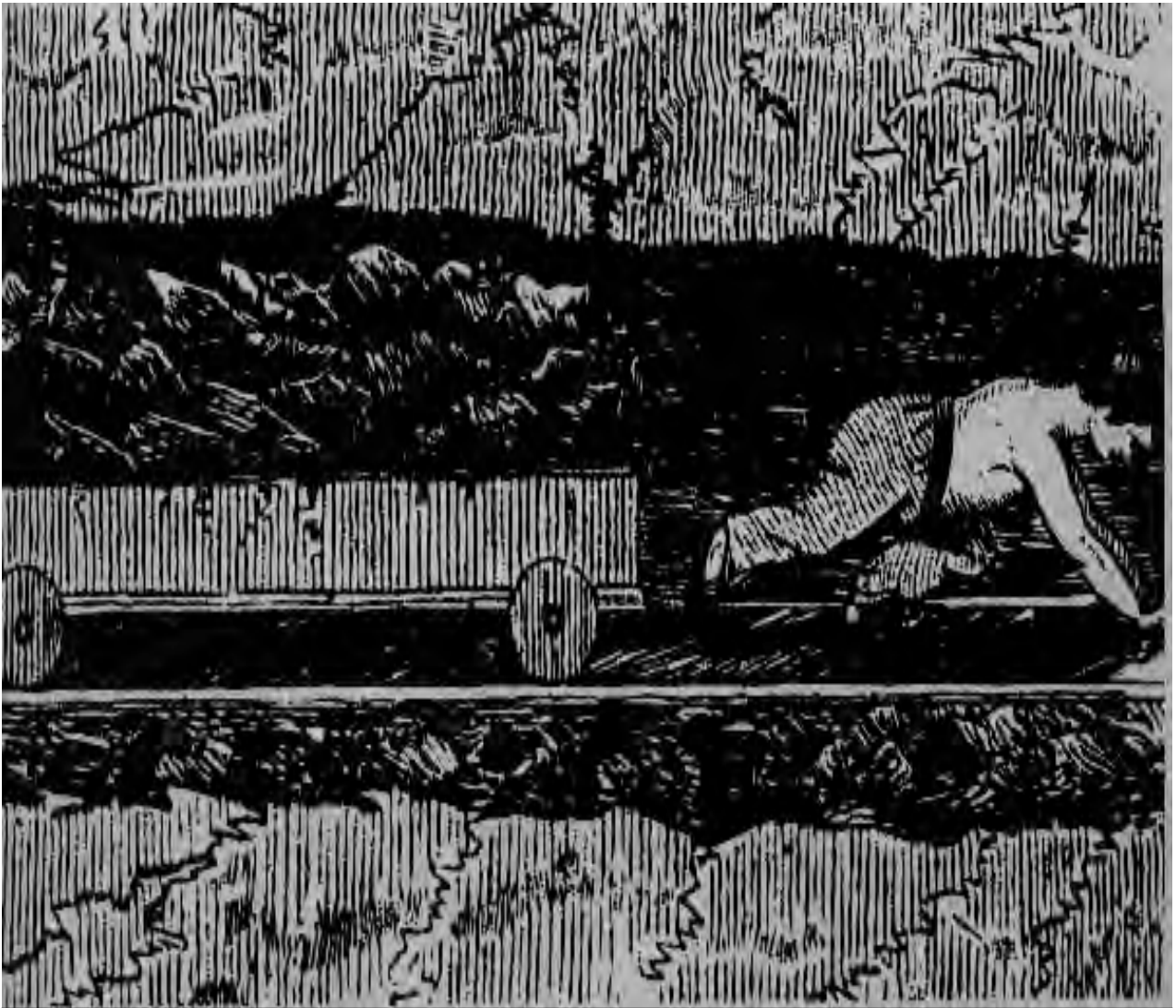
Obviamente, al necesitarse fuerza motriz, se utilizó, luego de intensos perfeccionamientos, **la máquina de vapor de Watt** ,que prepara, después de esta etapa de prueba y error, la expansión de la industria inglesa. Bien se sabe, sin embargo, que no todo es color de rosa y que unido al símbolo de progreso que la mencionada máquina representa, junto al florecimiento de una clase enriquecida por los rendimientos de sus empre-/



**Foto N° 79 : En este grabado de la época podemos observar una fábrica de tejidos de algodón con telares accionados por vapor. Para el año 1833 existían en Inglaterra unos 85000 telares de este tipo, en los que estaban empleadas mayormente mujeres. La atmósfera es sumamente luminosa, a los efectos de la visualización de los hilos. Más tarde se comenzó a trabajar con suelos humedecidos, para evitar que la comúnmente llamada “pelusa” se adhiriera a ellos.-**

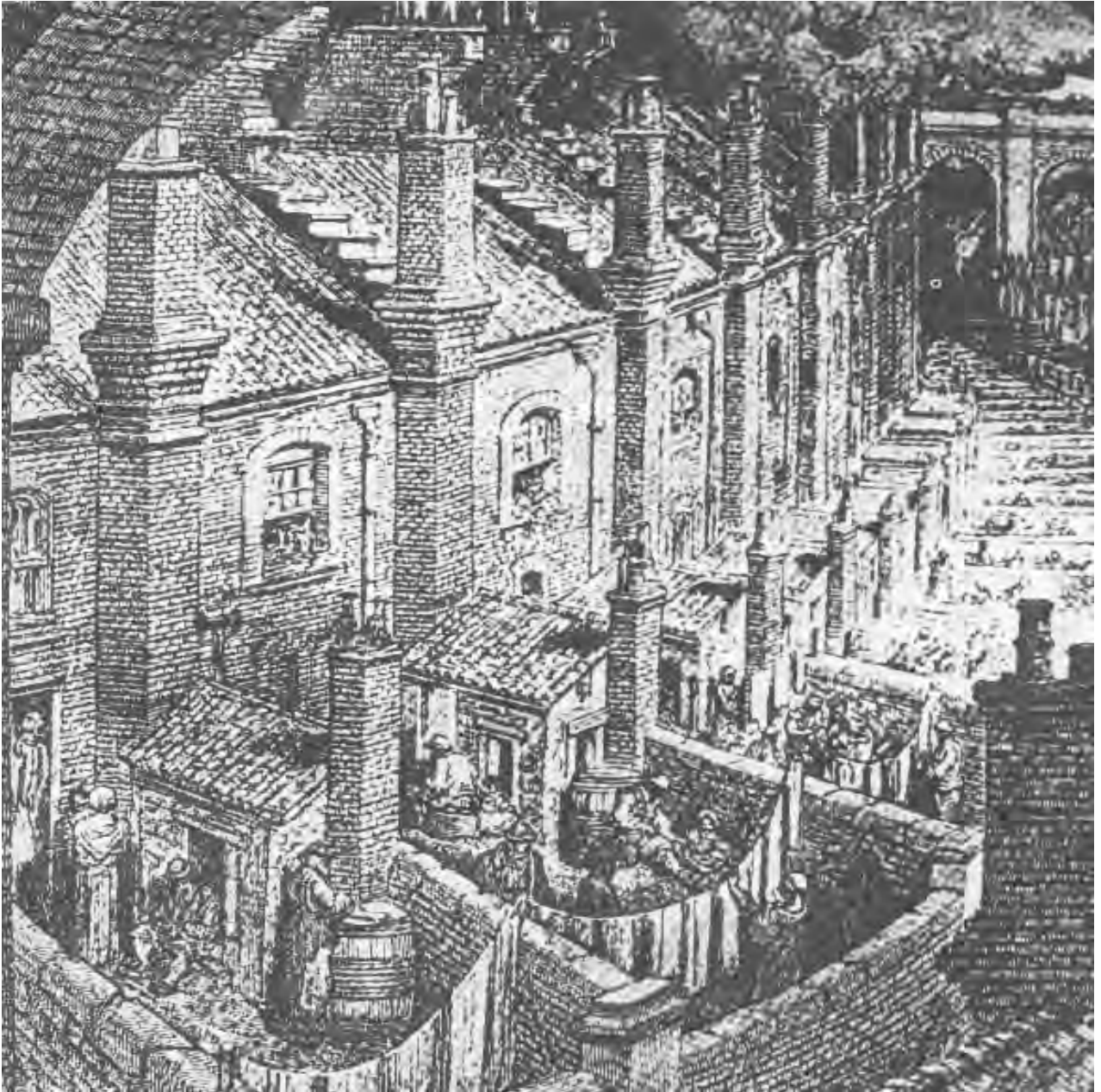
también se generaliza la explotación infantil en las minas de carbón y la cuasi-esclavitud de la clase trabajadora, con las consiguientes secuelas de miseria, deshumanización de las relaciones humanas (valga la redundancia...), enfermedades y altas tasas de mortalidad infantil. A este respecto, la literatura de esos días refleja contundentemente, la realidad existente. Su autor es el inglés **Charles Dickens** y el título es: **“Tiempos Difíciles”**. Sería bueno darle una leída de vez en cuando..... Ahora vamos a lo que resulta como consecuencia de todo este vasto y complejo panorama, denominado Revolución Industrial; esto es, transportes marítimos y por ende, los buques. De la lectura de las líneas anteriores, podemos hacer un resumen de las condiciones concurrentes que se juntan para dar inicio a este período de amplias posibilidades y descubrimientos técnicos. Ellas son:

- 1) Los requerimientos crecientes de intercambio, tanto de materia prima como de productos manufacturados.
- 2) La incorporación del vapor en la propulsión y las del hierro primero y la del acero después, en la construcción de las unidades navales.
- 3) El ocaso de las compañías privilegiadas y la consecuente liberalización del comercio.
- 4) La creación de sociedades de clasificación que son muy buenos auxiliares del seguro marítimo: 1828, Bureau Veritas y en 1832, Lloyd's Register.



**Foto N° 80: Niño inglés trabajando en una mina de carbón, en un grabado de la época.**  
Estudiamos esto: un niño de corta edad (10 o 12 años), sin máscara antipolvo, arrastrando como un buey una carreta llena de carbón, por un pasadizo en el cual no puede permanecer de pie....Este tipo de abusos era cotidiano en la Inglaterra de mediados del siglo XIX. Las cifras de mortandad infantil eran aterradoras. Y aunque los niños ayudaban a la sobrevivencia de sus familias, se debe extraer una triste conclusión: esta manera de ganarse la vida , a tan corta edad , era (y sigue siendo...lamentablemente) una triste contribución al progreso.





**Foto N° 81 : Típico barrio de Londres, capital de Inglaterra, durante el apogeo de la Revolución Industrial. Viviendo sólo para trabajar, contaminados por el “smog”, los hombres y mujeres de esa época están fielmente retratados por un excelente autor inglés, de nombre Charles Dickens, autor de la novela “Tiempos Dificiles”, muestrario de todos los padecimientos de esa era .-**

- 5) Hacia fines del siglo XIX, la utilización de la red de comunicaciones por cables submarinos para operaciones comerciales y navieras.
- 6) El uso de fórmulas normalizadas de compraventa y contratos de fletes.
- 7) Los grandes movimientos migratorios y el mejoramiento de las condiciones en el transporte de las personas.
- 8) La regularización y organización del tráfico a través del sistema de conferencias, a partir del último cuarto del siglo XIX. Hay 360 y de 2 a 40 compañías.
- 9) La aplicación a bordo de métodos de conservación de productos perecederos, lo que dá origen al tráfico frigorífico, en especial desde Sudamérica hacia Europa.
- 10) Las comunicaciones radioeléctricas.
- 11) El empleo de los combustibles líquidos, aunque todavía se trabajara con carbón, como principal fuente de combustión.
- 12) El mejoramiento de los métodos de situación, como ser, la cartografía, la meteorología, y las ayudas a la navegación.
- 13) El uso de turbinas de vapor y el empleo de los motores de combustión interna.
- 14) El aumento de porte de las naves para el transporte de carga seca y líquida ( a granel) y la especialización en el tipo de buques.
- 15) La automatización a bordo.

Los anteriores incisos han traído como consecuencia ,la consolidación del transporte por agua a partir del siglo XIX. Pero para dejar las cosas como corresponden y dar un panorama resumido de los primeros intentos del hombre respecto de la utilización del vapor, digamos lo siguiente:

- a) El español **Blasco de Garay** , mecánico, que vivió en los tiempos de Carlos V, es decir casi cien años antes que Papin, dió un primer paso en lo que se refiere a la futura (para ese entonces) utilización del vapor. Lo que inventó de Garay fue un barco de ruedas que navegaba sin necesidad de remos o velas; pero estas ruedas eran movidas por los brazos de los hombres, con lo que de original, no tenía casi nada.
  
- b)El primer barco de vapor fue un logro del inglés **Joseph Hulls**. Se conservan los dibujos de su invento en la Oficina de Patentes de Londres, que se realizaron hacia 1736.Básicamente,consistía en un gran lanchón, ocupado en su casi totalidad por la caldera, el hogar para calentarla y las ruedas, es decir, no había espacio para llevar pasajeros o cargamento. Pero el invento, así y todo, resultó un fracaso, y pronto quedó en el olvido.
  
- c) Cuarenta y cuatro años más tarde el marqués de **Jouffroy**, teniendo como base los trabajos de Papin ,construyó un total de tres barcos de vapor, de tal modo que la idea y su aplicación se iba perfeccionando cada vez más. Sin embargo los tiempos que Francia estaba viviendo no lo ayudaron en nada (la Revolución Francesa) y se vió obligado a huir a los Estados Unidos. Aunque luego volvió a su país, nada tuvo que hacer a este respecto, ya que el problema del vapor había sido resuelto mucho tiempo atrás.
  
- d) Un americano, **Juan Fitch** ,se interesó en el problema y construyó un pequeño vapor de ruedas, y decidió probar suerte en Francia con este aparato. Pero a él también lo alcanzaron los aires de la Revolución, perdiéndolo todo y, volviendo a su país, se suicidó.

De todos modos, un compatriota de Fitch, Mr. **Robert Fulton**, que nació hacia **1765**, se interesó en estos trabajos y en el año **1802** se presentó ante **Napoleón**, ofreciéndole construir una escuadra. Por supuesto: las risas se escucharon a lo largo de toda Francia. Sin embargo, Fulton no se desanimó, y construyó su barco, que depositó en el río Sena. No tuvo éxito: la máquina que instaló era tan pesada que hundió la embarcación que la transportaba. Pero Fulton hizo sacar la máquina del río, colocarla en otro barco y así sí, hacer navegar un barco. Pero su desplazamiento era muy lento y no fue aceptado. Por lo que Fulton ,como tanta otra gente, emigró de Francia buscando personas que lo entendieran y apoyaran. ¿Ud. sabía que Fulton a la distancia y en tiempo, pensaba como quién esto escribe?. Él pensaba : “ **¡ Rendite vos.....! . Sí.....de ACÁ .-**

En Inglaterra había otro hombre, Mr. **William Symington** , que logró construir un pequeño vapor para remolcar barcazas en el canal de Clyde (Escocia) .

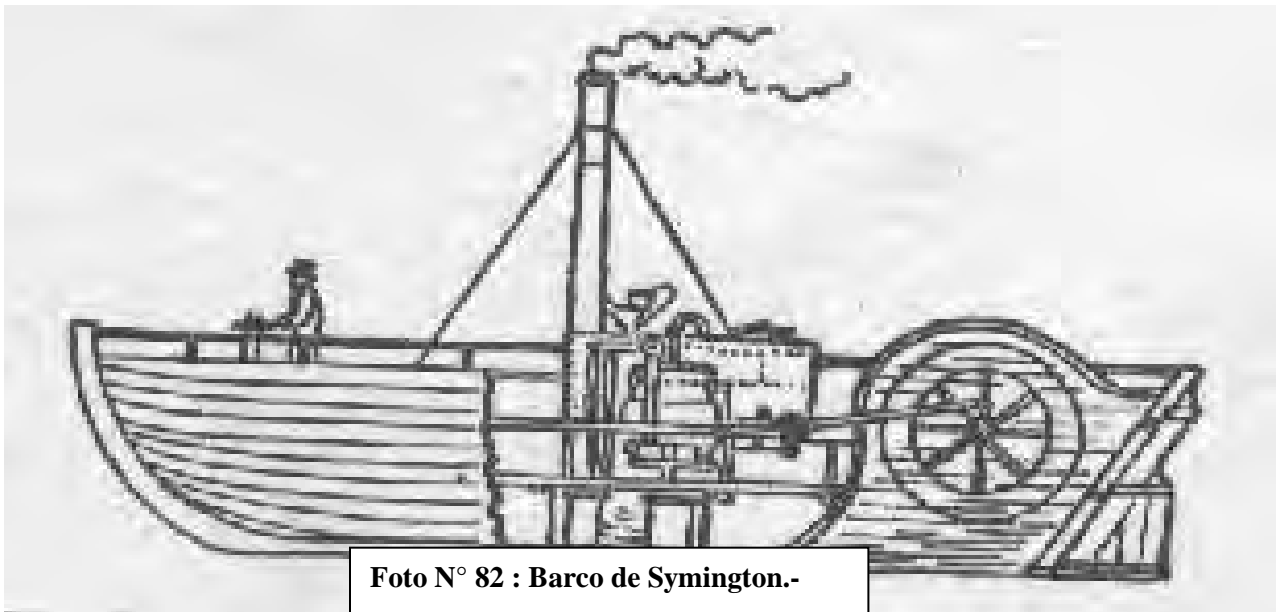


Foto N° 82 : Barco de Symington.-

La cuestión era que el barco andaba bien, pero como el canal era de propiedad particular y sus dueños pensaron que las ruedas del vapor producirían la suficiente

agitación como para destruir las orillas del mismo, lo hicieron retirar y allí quedó, para pudrirse. **Dios mío: que obcecada es la ignorancia....**

Pero Fulton, vió este barco y lo estudió; además, reunió lo mejor de los planos de los barcos de Jouffroy y de Fitch. Con todo este material rediseñó su propio proyecto y proyectó un nuevo barco. Asimismo, se hizo construir una máquina de vapor por el mismo Watt (al que ya hicimos referencia antes). Luego emprendió el regreso a su país de origen, y se dispuso a su realización. Pero no le fue fácil vencer la resistencia de, incluso, sus mejores amigos (¿...mejores amigos...?). Muchos se le reían en la cara. Pero Fulton, (**hombre...**) haciendo oídos sordos a todo esto, siguió adelante.

Cuenta la historia que en una ocasión, este **hombre** emprendedor dijo: “**No he encontrado jamás una frase de estímulo, ni una palabra de esperanza, ni un deseo entusiasta; todos llamaban a mi obra: *la locura de Fulton***”. Es así, Don Fulton : casi, a como todos los hombres....

Sin embargo, el barco de sus sueños, llamado “**Clermont**” cumplió perfectamente su cometido, y en su primer viaje por el río Hudson, recorrió **240 kms.** en **32 horas**, sin ningún problema. Luego pasó a prestar servicio entre Nueva York y Albany. Es muy probable que en esos viajes hayan sido pasajeros los amigos que de él se reían.....

Se puede afirmar así, que Fulton fue la primera persona que resolvió la navegación con fines prácticos, a pesar de las burlas que los sabios franceses de la época le hacían. Es lógico: no podían soportar que Fulton les hubiese ganado la partida, ya que, como todo el mundo sabe, este hombre llegó a Francia siendo un simple **pintor de retratos....**

Pero asimismo, no sólo España, Inglaterra o los Estados Unidos comienzan corriendo la carrera del vapor. También es necesario reconocer que Italia también se suma a esta “fiebre del vapor”: los astilleros de Nápoles, Trieste y Génova comienzan a mostrar los cambios que el diseño, preparación, armado y botadura de los nuevos tipos de navíos obligan. Sin embargo, Francia, país marítimo europeo, (que por esas paradojas del desti-

/--no o por la increíble muestra de soberbia humana), es uno de los más auto-postergados a la hora .....

**Foto N° 83 : Travesía del “Clermont” por el río Hudson, en una pintura de la época. Nótese el contraste que, a sabiendas o no, el autor de la misma quiso resaltar entre los dos barcos: uno a vela, el otro accionado por el vapor .-**



de lanzarse a la carrera. Recién en el año **1829** se construye en los astilleros franceses una corbeta que llevará por nombre “**Sphinx**”, que, por esas cosas, tenía lo que se puede llamar “*corazón inglés*”: sus máquinas se construyeron en Inglaterra.

Con el paso del tiempo, e incorporan a la misma postura, los países del Este europeo, además de Alemania. Parece mentira que el proyecto de un visionario como lo fue Robert Fulton (definiéndolo con exacta propiedad, fue el hombre que llevó el diseño del barco de vapor a la práctica.), pocos años después se convirtiera en una realidad palpable, con continuos mejoramientos en lo que a técnicas de construcción se refiere ,mes tras mes, año tras año. Y que aquellos que lo hubieron de rechazar, en algunos casos quedarán totalmente retrasados, con la consiguiente inversión de tiempo y esfuerzo contra reloj, mientras que en otros, una justa valoración y análisis del posible uso y perspectivas de desarrollo del invento antes mencionado, posibilitó que algunos países hayan tomado la delantera en este aspecto de la industria naval, para no dejar nunca (ni siquiera hasta el presente...) el lugar de privilegio entre los países con flotas marinas ,ya sea de guerra o comerciales.

Otra de las cosas que generalmente se olvidan de este hombre, es que Fulton diseñó un submarino experimental, el cual atrajo la atención del Embajador de los Estados Unidos en París, **Robert Livingstone**, un hombre muy rico. Es así, que con convincentes razones, Livingstone logró que Fulton retorne a U.S.A. y se concentre en el diseño del barco a vapor. Recordemos que el “Clermont” era un buque de ruedas de paletas, una a cada lado. Además, en el test del año **1807**,el “Clermont” inicialmente falló , pero gracias a unos pequeños ajustes, ocurrió lo que ocurrió: funcionó, siendo su velocidad de unas cinco millas por hora (unos 8 kms./hr.) .

Justo es recordar que con el paso del tiempo (por más antecedentes que tenga a su favor, en siglos anteriores...),Inglaterra se convirtió en la reina de los mares y si alguien ha tenido la oportunidad de escuchar con atención una canción británica llamada “**Britain Rules The World**”, el carácter marcial y la letra bien definida le indicarán ciertas tendencias

marcial y la letra bien definida le indicarán ciertas tendencias derivadas de esa época.

**Ahhhh;:::;...**Me olvidaba: el título de esa canción, traducido al castellano, significa : **“Britania Gobierna el Mundo”**.....

Sigamos. Cinco años después del viaje inaugural del “Clermont”, unas cincuenta embarcaciones de vapor cruzaban los ríos de Europa y los Estados Unidos.

Se puede hacer el comentario de que las dimensiones del “Clermont” eran las siguientes:

Eslora total: 51 metros.

Manga: 4,30 mts.

Calado: 0,70 mts.

Ahora bien, ¿qué significado tienen estas palabras?

**ESLORA** : Proviene de la palabra holandesa “*slorie*” y quiere significar la longitud total del buque.-

**MANGA**: Es la anchura máxima de un navío.-

**CALADO**: Es la medida vertical de la parte sumergida de la embarcación.-

Si bien el alto consumo de combustible y lo voluminoso y pesado de su maquinaria, en relación con su potencia, hacían poco práctica su utilización para travesías prolongadas, por parte de aquellas naves primerizas, a nadie medianamente perspicaz, se le podía escapar la futura utilidad que sus plantas motrices podían llegar a presentar en aguas restringidas, remolques de buques a vela en sus movimientos de entrada y salida del puerto. Tanto es así que apenas cinco años atrás después del viaje del Clermont alrededor de 50 embarcaciones de vapor prestaban servicios en puertos y ríos y de Europa y los Estados Unidos. Se le debe también a Fulton entre otros desarrollos, la primer aplicación del vapor pa-



/--ra fines militares, ya que en el año de **1813**, presenta al presidente de **U.S.A.** en esos días, los planes de construcción del buque “**Demologos**”, destinado a la defensa de las aguas costeras del puerto de Nueva York.

Sin embargo, corresponde a **España** el **primer servicio de transporte de pasajeros en buque de vapor por mar abierto**, ya que lo inauguró con el barco “**Real Fernando**” o “Fernandino”, entre las ciudades de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda ; este navío fue construido en los Astilleros de Remedios de Triana e inició sus travesías el 22 de Julio de 1817. Asimismo, estos astilleros botaron el “**Neptuno**”, que habría de unir Sevilla con Cádiz.

Y como todas los grandes inventos, la noticia de éste se expandió vertiginosamente por el mundo todo. En Inglaterra, el Sr. **Henry Bell** ,un operario que trabajó a las órdenes de uno de los colaboradores de Fulton, durante la estadía del inventor en el Viejo Continente, se aplicó al diseño de su propia máquina de vapor. Al igual que Fulton, recibió como respuesta la fría indiferencia del gobierno inglés, en lo que se refiere al aporte monetario y demás, a pesar de haber pasado años estudiando el tema y analizando las posibles soluciones al problema. Como no se lo ayudó, tuvo que ahorrar el dinero suficiente para construir un pequeño barco propulsado a vapor.

El trabajo de construcción del barco de vapor fue encomendado a su amigo **John Wood**, residente en la ciudad de Glasgow. El barco recibió el nombre de “**Comet**”,y navegó por primera vez en el río Clyde (Escocia), en el mes de **Enero** del año **1812**.Su quilla era de 12 metros y para la sorpresa general, tenía capacidad para pasajeros y carga. Pero los campesinos que observaban la escena, al ver aquella embarcación echando chispas y humo por la chimenea, y avanzando sola contra la corriente, pensaron que era una cosa sobrenatural y corrieron a esconderse. Pero algunas personas, a despecho del humo y las llamas, se quedaron a la vera del río para mirar detenidamente el paso de este ingenio humano, y rápidamente se dieron cuenta de las posibilidades que planteaba esta creación. Es así que al año siguiente (**1813**) varios pequeños vapores ya comenzaban a recorrer el río Támesis, el mismo que cruza Londres, la capital inglesa.

Como no podía esperarse de otro modo, Inglaterra iniciaba el siglo XIX de la mano de una nueva invención humana, el **barco a vapor**, y habría de ser, este país, uno de los exponentes de los adelantos que a lo largo de ese siglo, se habrían de hacer sobre este tema.

Ya en el año 1813, se produjo la aparición del barco "**Marjorie**", barco de 70 toneladas y 14 caballos de fuerza, que unía París con Londres. En América, Fulton, junto con otras personas, continuaban construyendo barcos, y tal es así que establecieron una línea regular de pasajeros entre las ciudades de Montreal y Quebec (Canadá), a través del Río San Lorenzo. Por aquellos días, la competencia, o si se quiere, la continua aparición de barcos con más y mejores adelantos, pareció centrarse entre Inglaterra y Estados Unidos, con algunas aparentes ventajas para el Reino, ya que en **1817** el "**Caledonia**", con dos máquinas Watts, de 32 caballos, atravesaba el Mar del Norte y remontaba el Rin.

Obviamente, es de suponer que la competencia se volvió vertiginosa. La máquina primitiva de un cilindro y cuya propulsión se obtenía por medio de ruedas de paletas, va a experimentar con el paso del tiempo, pequeños cambios, como así también grandes modificaciones.

Pero había que seguir adelante y faltaba algo sumamente importante, como era el **cruce de los mares y océanos del mundo**.

Es interesante observar que los primeros viajes utilizando buques con propulsión a vapor, conectan puntos entre Europa y América, **pero no cualquier parte de América**, sino específicamente los Estados Unidos de América, que de a poco se irá convirtiendo, gracias a la constancia de sus ciudadanos, en una potencia naval : este "regalo" consistente en la propulsión a vapor no es desaprovechado por los habitantes del mencionado país, como así tampoco por sus gobernantes.

218

La cuestión es que no faltó mucho tiempo más para que un buque, de nombre “*Savannah*”, definido como un “*velero de tres palos, de 350 toneladas de arqueo ,máquina de vapor y ruedas laterales*” intentara el cruce del Océano Atlántico, cosa en que la mayoría de los historiadores están de acuerdo y que por otra parte logró, saliendo del puerto de Georgia, U.S.A., el **24 de Mayo** del año **1819**, con destino al puerto de Liverpool, Inglaterra. La travesía le demandó 27 días y 11 horas, si queremos ser exactos en la medición temporal, de los cuales navegó únicamente 85 horas empleando el vapor como medio de propulsión, ya que el resto de la travesía utilizó el sistema de velamen, para arribar a puerto.

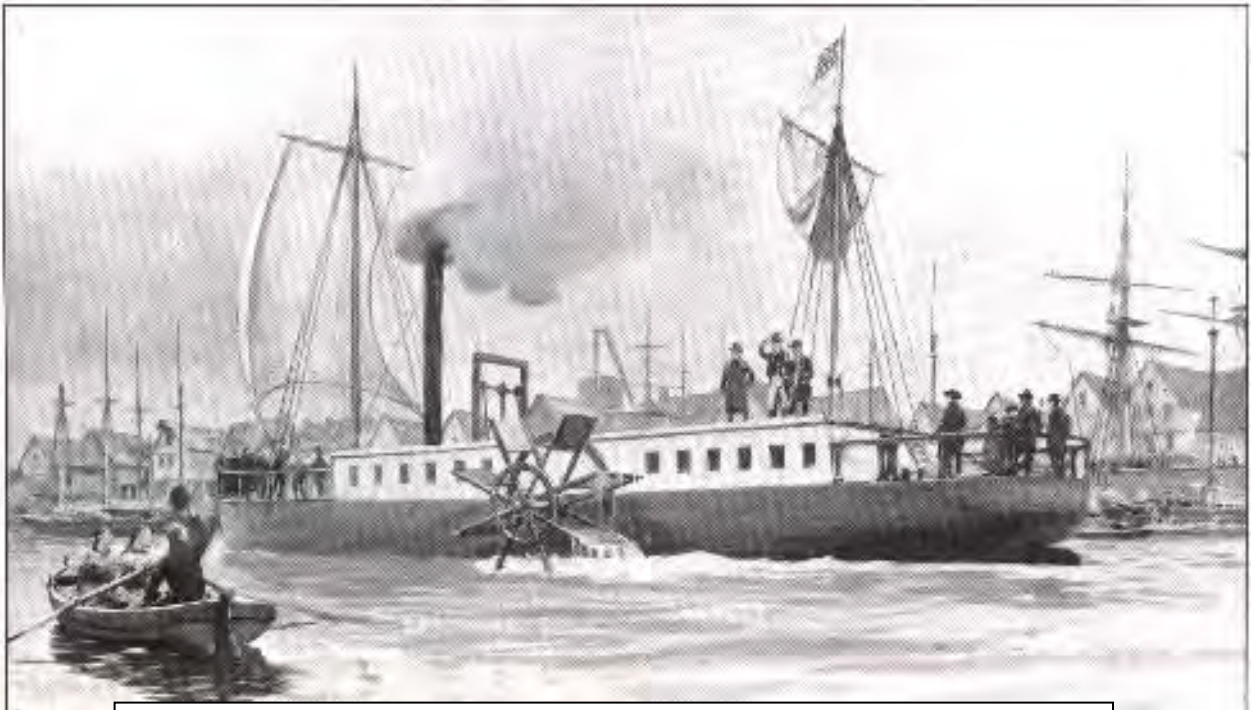


Foto N° 84 : Otro grabado en el cual se observa al “Clermont” en su viaje inaugural . Nótese la actitud descrita por el artista: los tripulantes del nuevo barco viendo pasar al futuro navegando y el pasado mirando el paso del futuro en barco.-



Foto N° 85 :El pintor de retratos, James Fulton, que, sin rendirse, diseñó el “Clermont”.-

El barco “**Savannah**”, además de los datos técnicos indicados previamente, poseía unos 85 HP, capacidad de carga de 170 Toneladas y una eslora de 33,5 mts. Como datos adicionales digamos, que el viaje (aunque un hito en la navegación mundial...) resultó un fracaso económico total, sumándose a los muchos tropiezos económicos que los precursores experimentaron en ese sentido; sus dueños trataron de deshacerse de él en varios puertos europeos, sin resultado, con lo que sus dueños decidieron retornar a los Estados Unidos, para allí retirarle su aparato propulsor. Debemos indicar que nueve años más tarde, un pequeño barco holandés, el “**CuraÇao**”, realiza el cruce del Océano Atlántico, pero sólo con la utilización del vapor, no empleando la impulsión proporcionada por las velas. Pasando el tiempo, se va viendo cómo los progresos en esta tarea presentan sus frutos; es así que al vapor “**Sirius**” le corresponderá un lugar de honor en la historia marítima, por haber sido el primer buque que en el mes de Abril del año **1838**, une las ciudades de Cork Harbour ( Irlanda) con la de New York, Estados Unidos de América. Esto será logrado merced únicamente al impulso proporcionado por la acción del vapor, y el trayecto

recorrido le insumió un tiempo de 18 días y 10 horas, a un promedio de unas 6,2 millas por hora (esto es, unos 10,5 Kms/hr.), quizás una velocidad sumamente lenta para las mentalidades modernas, pero de todos modos, en ese entonces, ya era algo: recordemos que sólo 30 años antes se estaba probando un prototipo de barquito .

Dejaremos en claro ,de ahora en adelante, que cuando nos referimos a barcos con propulsión debida a la acción del vapor, lo haremos de una manera más simple, diciendo que son directamente : **“barcos a vapor”** o también **“buques a vapor”**.

El **“Sirius”** era una nave de madera, con ruedas de paletas laterales, de 63,4 metros de eslora, una potencia de 320 HP, un registro para 703 toneladas y una capacidad de carga de 412 toneladas. Su entrada en el puerto de New York constituyó un acontecimiento extraordinario, y tanto fue así que la batería del fuerte disparó una salva de 17 cañonazos, un honor sólo reservado a las unidades navales de guerra. Un detalle anecdótico que testimonia el incremento de la actividad naval de los buques a vapor, consiste en que sólo cuatro horas después del arribo del **“Sirius”** llega al mismo puerto el navío **“Great Western”**, obra del famoso ingeniero naval **Isambard Brunel (1806-1859)**, procedente del puerto de Bristol (Inglaterra),habiendo cubierto una derrota unos 350 kms. más larga, en 15 días y 12 horas. Este buque era un barco con casco de madera, que consumía carbón (en dicho trayecto insumió unas 650 toneladas de dicho combustible),y que recorrió el trayecto a una velocidad de 8,2 millas por hora (unos 13 kilómetros por hora). El **“Great Western”** es uno de los casos típicos de elevado consumo, ya que estaba en el orden de los 5 kilos por caballo por hora .Lo anterior se puede inscribir dentro de lo que se conoce como la competencia por la obtención del **“Gallardete Azul”** que se concede al buque que tiene el récord de velocidad media, en la travesía por el Océano Atlántico; y aunque es un título honorífico, el mismo tiene un gran prestigio , por lo que muchos gobiernos han destinado medios y fondos para el diseño y construcción de

buques que fueran capaces de alcanzar ese logro para su país .

**Foto N° 86 : Aquí se puede observar al barco “Sirius”. Este navío perdió la carrera contra el “Great Western”, pero tuvo otro mérito más importante : fue el primer buque en surcar el Atlántico usando el vapor como único medio de propulsión.**



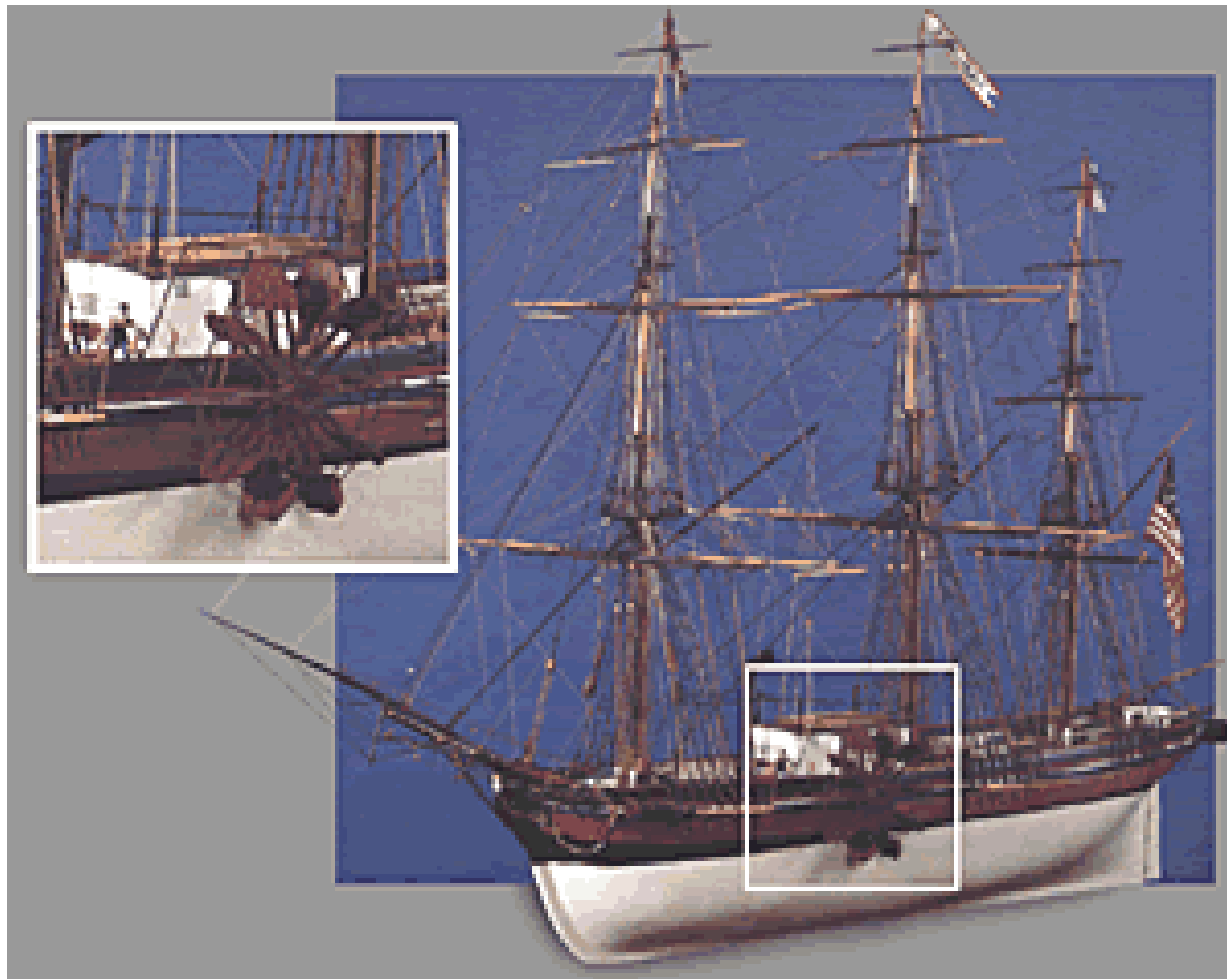


Foto N° 87 : Se observa una maqueta del barco “Savannah”. Nótese el perfil ahusado, junto con el detalle de las ruedas de paletas laterales .-

Sobre esta competencia, se puede decir que el “Gallardete Azul” sigue siendo uno de los eventos más extraños de todos los tiempos :existen controversias acerca de la fecha exacta de su inicio, la ruta seguida y el origen de su nombre ; además ,se discute todavía cómo determinar quién lo ganó; y cómo si esto fuera poco, no existen verdaderas normas para la obtención del “Gallardete Azul”. Respecto de los barcos que hemos mencionado, tanto el “**Sirius**” como el “**Great Western**”, por aquellos días del año **1838** la empresa fletera , la **British and American Navigation Company** , declaró, con justa razón , que el “**Sirius**” había

llegado antes y por consiguiente, este barco era el ganador del título; sin embargo (y aquí viene la otra cara de la moneda...), los armadores del **“Great Western”** adujeron que las prestaciones realizadas por dicho barco eran ostensiblemente superiores, con lo que serian más significativas de cara al futuro que tendrían las travesías oceánicas.

Pero, teniendo o no en cuenta las razones de cada uno de los participantes, lo cierto que la competición a través del Océano Atlántico se desarrolló con un verdadero encarnizamiento durante más de un siglo.

Hagamos un comentario sobre esta competición, ya que muchos ,muchos años hacia adelante, aparentemente, este deseo de triunfar fue uno de los factores que coadyuvó a provocar uno de los desastres marítimos más grandes de todos los tiempos.

Respecto a la competición en sí misma, las primeras noticias documentadas aparecen como bastante confusas. En un principio, el mérito era reclamado por cualquier embarcación que hubiera realizado el trayecto en el menor tiempo, y esto tenía implícitos errores, como ser, los métodos imprecisos de navegación de esa época, o la distancia total recorrida. Había en juego, además, factores estacionales, no sólo debidos al buen o mal tiempo, sino otros, que presentaban una gran dificultad a la navegación por las aguas del Atlántico Norte: el Océano Ártico, durante el deshielo primaveral, desprende “icebergs” --literalmente: témpanos de hielo-- que, a fines de evitar colisiones, obliga a los buques a navegar más hacia el Sur, con el consiguiente alargamiento de la derrota oceánica. Más tarde, se convino que el título debía otorgarse al buque que hubiera mantenido la mayor velocidad media durante la travesía ; en base a esto, los cronistas oficiales del “Gallardete Azul”, recalcularon las prestaciones de los buques que intervenían en esta suerte de “carrera” , en base a las anotaciones del diario de a bordo, junto con las informaciones periodísticas y otras fuentes confiables . Tal es así que muchos periódicos de la época hicieron viajar a sus cronistas para tener imágenes fidedignas de lo que ocurría a bordo del barco , no sólo en lo que respecta a la exactitud de los datos aportados por los armadores del respectivo

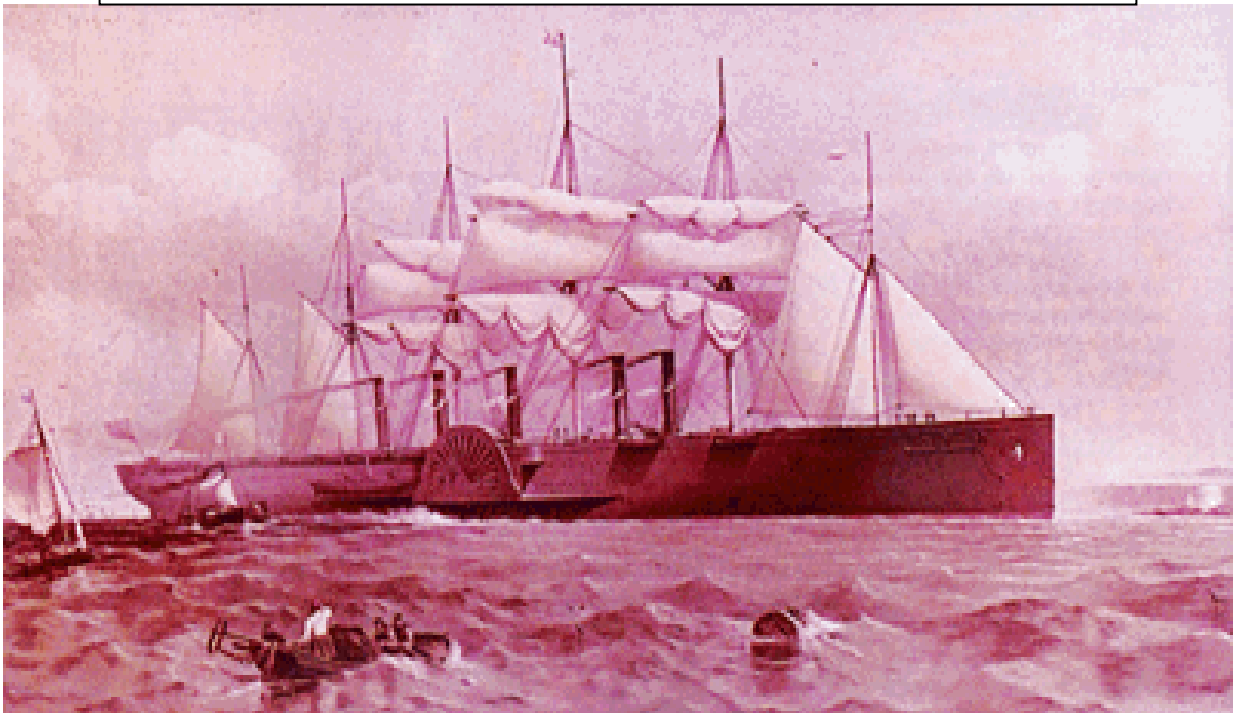


barco (velocidad, rumbo, tiempo restante, etc.) sino también sobre los usos y costumbres de tripulaciones y pasajeros, informes que alimentaron la imaginación de generaciones enteras.

En otro orden de cosas, el cálculo de velocidades no resultó una tarea fácil de realizar ,ya que las diferencias horarias, aceptadas entre las ciudades de New York y Liverpool, variaron en el tiempo. ¿Cómo es esto? .Entre los años 1850 y 1880,se consideraba a la diferencia horaria entre esos dos puntos como de cuatro (4) horas y cincuenta y seis (56) minutos, mientras que en 1880 se estableció en el orden de las cinco (5) horas.

Entonces la pregunta que cabría hacerse es :¿Por qué este incremento en el desarrollo de los viajes transoceánicos de aquella gran primera etapa? .Se podría decir que el incentivo principal para este notable mejoramiento de la navegación estaba fundado en los servicios postales, las grandes emigraciones desde Europa hacia Norteamérica y el aumento generalizado del tráfico regular de mercaderías por vía marítima , consistente en

Foto N° 88 :El "Great Western" ,en su travesía por el Océano Atlántico.-



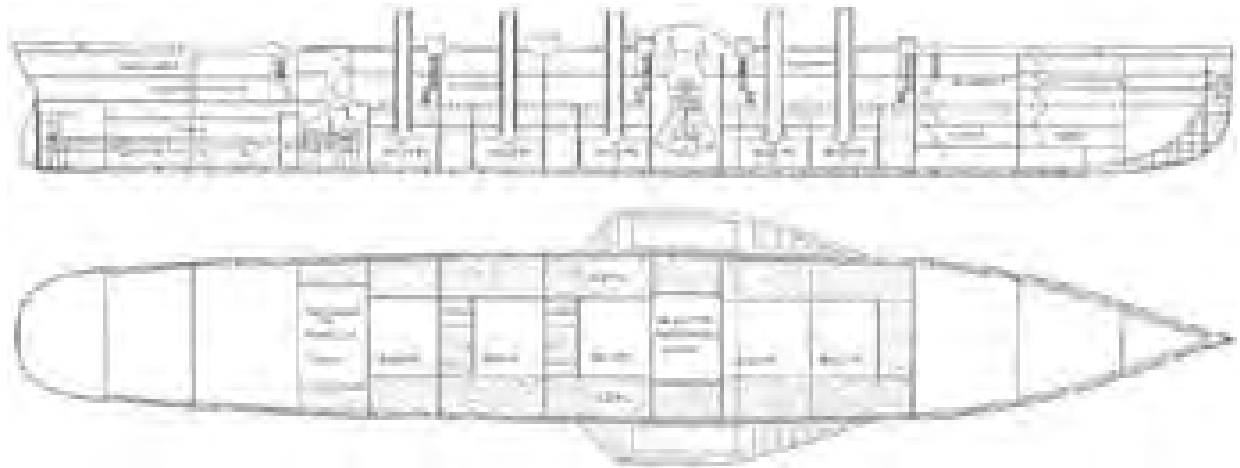


Foto N° 89 : Planos de la disposición interna del barco “Great Western” del constructor inglés Isambard Brunel. Nótese la forma ahusada del perfil de la embarcación. que con el correr del tiempo se iría haciendo aún más agudo.-

materias primas y productos elaborados.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expresado, es lógico que hacia el final de la década de los años treinta, durante el siglo XIX, comiencen a surgir las grandes compañías navieras, entre ellas la “**Lloyd-Triestino**” (austríaca) y la “**Cunard Line**” (inglesa);obviamente hacen su entrada en escena los primeros monopolios, como el obtenido por la Cunard, consistente en la exclusividad del servicio postal desde Inglaterra hacia América, concedida por el gobierno inglés. Uno de los mejores aportes a la navegación, lo constituyó la encarnizada lucha que sostuvieron la “Cunard Line”, por un lado, la “Great Western”, por el otro, que se desató en forma casi incontrolable. Otros sucesos se van agregando a este panorama para, de a poco, r optimizando el desarrollo de la navegación y como primer paso, la construcción de los medios de transporte marítimo. Uno de estos sucesos lo constituye la aparición del **casco metálico**. Los primeros cascos metálicos fueron construídos en hierro y obviamente, representaban muchas ventajas sobre la utilización de la madera. En la década del 40 (siglo XIX) su precio era equivalente a la madera, en el caso de tratarse de una embarcación de unas 300 toneladas, pero se hacía sensiblemente inferior a medida que aumentara el porte de la nave, con lo que se añadía una ventaja adicional: las reparaciones eran menos costosas .

Otra de las ventajas era su



**Foto N° 90 : El gran diseñador y constructor de buques ,Isambard Brunel, creador del “Great Western”, en un daguerrotipo de la época.-**

menor peso, ya que para un tipo y dimensiones de buque, **el de hierro pesaba un 50% menos que el que fuera construido en madera.**

Debo repetir un concepto antes mencionado en otro Capitulo. Se creía generalmente que los barcos, por una cuestión lógica, debían ser hechos en madera, ya que la madera flota y el hierro se hunde en el agua. Pero más tarde, alguien se dió cuenta que aplicando el principio de Arquímedes, un objeto de hierro también podría flotar, en el caso de estar hueco, ya que al ser así, estaría lleno de aire, que pesa menos que el agua. Como ejemplo, valga el de una cacerola vacía, que puede flotar perfectamente; por ende, lo mismo debería de ocurrir con una embarcación fabricada en hierro.

Uno de los hechos que vendrían a demostrar la ventaja de la construcción de barcos en base a la utilización del hierro lo dá la encalladura de varios buques, en el año **1834**. Casi todos (preferentemente los de madera) fueron destruidos, no así el perteneciente a Mr. Garry Owen, construido con casco metálico, de 263 toneladas, que pudo ser salvado y ser puesto nuevamente en servicio, gracias a la fortaleza demostrada por su construcción.

Se produce, por lo tanto ,una gran aceptación del uso del hierro como reemplazo de la madera. Es así que teniendo en cuenta las incorporaciones de buques de vapor y de vela al registro de bandera inglesa, del 10 % en el año 1850 pasa al 30 % en el año 1860, mientras que en 1870 ya es del 60 %. Cabe acotar que la incorporación del hierro a la construcción de los buques se debió a la actividad constante de Mr. Isambard Brunel, ya mencionado anteriormente.

Otro de los acontecimientos que tuvieron una gran importancia en el desarrollo de la navegación, propiamente dicha, fue la aparición de lo que se habría de llamar la **“hélice”**, que por su propio peso, constituyó una verdadera revolución en el campo de la impulsión marina. La hélice, como propulsor, fue diseñada por **Watts** en el año **1780**, mientras que se puede considerar como inventor del sistema al británico **Thomas Petit Smith**. Este hombre fue un terrateniente de la localidad de Hendon (Inglaterra) al mismo tiempo que un apasionado de la mecánica naval, que consiguió interesar al banquero Wright , a los fines del financiamiento. En el mes de

Mayo del año **1836** Smith terminó la construcción de su hélice, para, posteriormente en el mes de Noviembre de ese año, aplicarla a una pequeña embarcación de seis toneladas, realizando con éxito las primeras pruebas. Teniendo en cuenta estos ensayos, el Almirantazgo inglés le encargó la realización de una prueba, poniendo a su disposición el buque “*Archimedes*”(cuyo porte era, por lo menos, de 200 toneladas), sobre el cual Smith montó un motor de 80 CV. (Nota del autor: abreviatura de “Caballo-Vapor”, una unidad de medición de energía, empleada en la técnica y en la Ingeniería). Es así que la velocidad desarrollada por este barco superó los nueve nudos por hora (Nota del autor: Un nudo es la distancia equivalente a 1852 metros recorridos en el mar; en definitiva, es una medición de velocidad), algo así como unos 17 Kms/hr. Este experimento prosiguió, bajo la guía de Thomas Smith, con la navegación a lo largo de las costas de Gran Bretaña, Francia, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte.

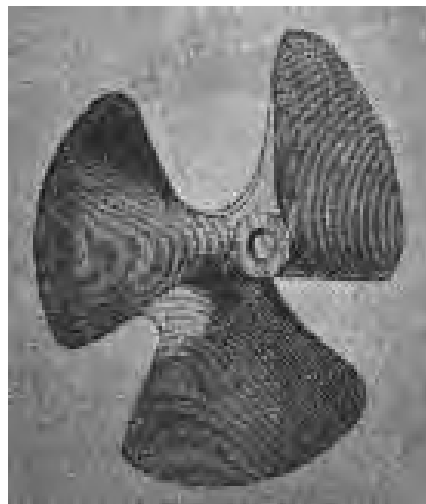
Hacia **1840**, la hélice estaba técnicamente puesta a punto y el Almirantazgo le encargó la construcción de su primera nave con hélice, la “*Ruttler*”, a la que le siguieron otros veinte encargos. Muy pronto, por ósmosis, la marina mercante inglesa siguió el ejemplo de su antecesora, la marina de guerra, y comenzó a equipar a sus buques con hélices.

Es necesario realizar un comentario sobre la **hélice**, elemento que transformó la navegación. Como mencionamos anteriormente, los primeros barcos con impulsión de vapor tenían como elementos impulsores a las ruedas de paletas. El buque de Symington llevaba una rueda central. Es única, dentro de una caja; los que se produjeron luego, poseían una rueda a cada lado, de gran tamaño, provista de paletas como una rueda de molino de agua. Al estar movidas simultáneamente ambas ruedas por la máquina de vapor, sus paletas se apoyaban una tras otra en el agua, como si fuesen una serie de remos que funcionasen en rápida sucesión, y hacían así que el barco avanzara. Por tanto, el principio fundamental del funcionamiento de estas embarcaciones era el de la navegación a remo, con la salvedad que éstos eran substituidos por paletas y la fuerza humana por la efectuada por el impulso provocado, mecánicamente, por el vapor. El sistema tenía sus inconvenientes, uno de

los cuales era que las ruedas agitaban violentamente al agua al costado de la nave y por consiguiente, le ocasionaban sacudidas muy fuertes .



**Foto N° 91 : El buque inglés “Archimedes” ,de 200 toneladas, que tuvo a cargo la exploración de las posibilidades que pudiera brindar la incorporación de la hélice como medio propulsor.**



**Foto N° 92 : Hélice del Buque “Napoleón”, del año 1842.**

Otro de los problemas era que las paletas, después de apoyarse en el agua, seguían durante algún tiempo levantando masa líquida, cuyo peso suponía una importante pérdida de fuerza. Por lo tanto, fue lógico que se comenzaran a buscar otros medios de impulsión y se comenzó a ensayar con la hélice.

Asimismo, digamos que una hélice se compone de dos, tres o cuatro “paletas”, dispuestas alrededor de un eje, más o menos como las aspas de un molino, pero con un plano inclinado de tal manera (llamado “plano helicoidal”), que en conjunto vendrían a formar una especie de “rosca” de un gran tornillo. La acción de una hélice en el agua es similar a la que efectúa un tornillo al introducirse en un material como la madera: la fuerza que se produce se dirige en definitiva a lo largo del eje principal, fuerza que puede alcanzar, dependiendo de los casos, altos valores. Y aunque parezca extraño, desde el punto de vista teórico y desde el punto de vista práctico, una hélice es capaz de mover, en el agua, un buque de grandes dimensiones. Y en sus tiempos, se produjo una importante controversia entre los dos grupos de ingenieros navales, abocados al estudio y optimización de este nuevo componente mecánico de los buques. Por un lado, estaban los “**conservadores**” y por el otro los “**innovadores**” (por llamarlos de alguna manera...): los primeros, decididos defensores del uso de las ruedas de paletas y los segundos, acérrimos entusiastas de la hélice. Y obviamente, para no seguir perdiendo tiempo, en Inglaterra se zanjó la discusión de una manera sumamente sencilla y salomónica: se ataron con cuerdas, por las respectivas popas, dos barcos de igual potencia. Uno de ellos era la “**Ruttler**” con impulsión mediante hélice y el otro era el “**Alecto**” que poseía ruedas de paletas. Desde el primer momento en que se dió la orden de partida, el “**Ruttler**” arrastró al otro barco con una pasmosa facilidad. Lógicamente, la discusión sobre el uso o no de la hélice terminó allí mismo.

Con el tiempo, y ya contando con los tres elementos descubiertos, esto es, el vapor de agua, el hierro y la hélice, el diseñador Isambard Brunell diseñó otro de los barcos que sería, en cierto modo, uno de los hitos de la construcción naval: el así llamado “**Great Britain**”. Este barco tenía un tonelaje de registro de 3270 toneladas, una eslora de 98 metros y una poten

/-cia de 1500 HP (Nota del Autor: un HP es una unidad de medida de potencia), con un calado inferior a dos pies ( 66 cms.). Fue construido en el año **1843** por W. Paterson, en el puerto de Bristol (Inglaterra) , para la **Great Western Steamship Company**.

Este barco quedó inscrito en la historia de la navegación, debido a que fue el primero que cruzó el Océano Atlántico, utilizando los tres adelantos que se mencionaron anteriormente. Su velocidad estaba en el orden de los 9 nudos (unos 17 kms./hr.) y empleaba unos 15 días en recorrer el trayecto entre los puertos de Liverpool (Inglaterra) y New York (U.S.A.), cuando el resto de los barcos de la época necesitaba de 25 a 40 días en cumplir el mismo trayecto, con lo cual se puede advertir la economía resultante, en cuanto a lo que insumía el costo del flete y obviamente también, al estar más días en el mar, más riesgos se corrían, en especial los relacionados con la parte climática (huracanes, tormentas, nieblas, corrientes inesperadas, etc.).

A partir de este buque, quedó demostrado la resistencia y solidez de los barcos equipados con cascos metálicos, ya que luego de haber estado varado durante once meses en la costa de Irlanda, y sometido a la acción de tormentas y temporales varios, fue recuperado y volvió a prestar servicio.

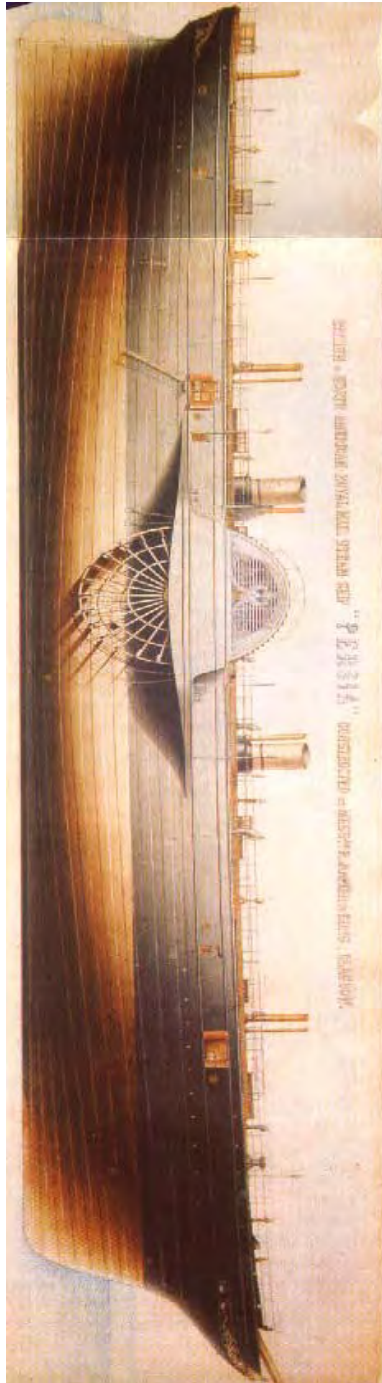
El “**Great Britain**” cumplió luego el servicio a Australia, y más tarde, con el transcurrir de los años dejó de efectuar viajes oceánicos, debido a que fue afectado por un temporal en la zona del Cabo de Hornos, trasladado hasta las Islas Malvinas (Falkland Islands) y muchos años más tarde, enviado a Inglaterra.

El barco “**Great Britain**” fue un buen continuador del ejemplo dado por el barco de bandera inglesa “*Archimedes*”, de 240 toneladas de arqueo, en el año **1839**, que desarrollaba una potencia de unos 60 HP, que cumplía el periplo de las Islas Británicas e incluso llegaba hasta Oporto (Portugal), y que fue el primer buque con impulsión de hélice.

Los desarrollos técnicos de los barcos que hemos mencionado llevaron el consumo del carbón a cifras de entre 1,5 a 2 Kgs. HP/hora. Obviamente, con el transcurso de los años y vistas las circunstancias del incremento poblacional en los países europeos , unido esto último a la fundación de

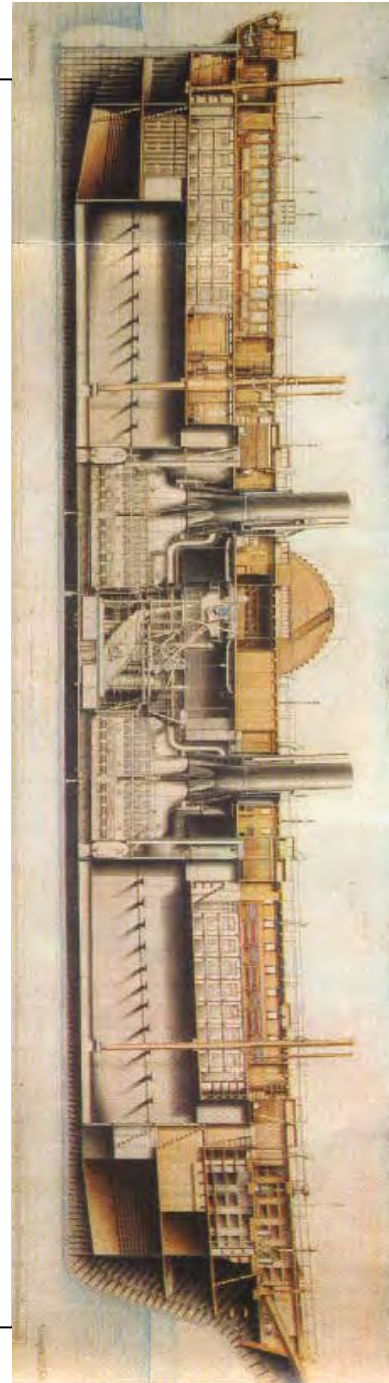


industrias y el impulso colonizador en los países americanos más el desarrollo de la industria manufacturera inglesa, que por ende necesitaba



**Foto N° 93 :**  
Es esta disposición gráfica se puede observar al buque "Persia", el primer buque de paletas con casco de hierro de la famosa "Cunard Line". El buque fue construido en los astilleros R.Napier & Sons, de Glasgow, Escocia.

Fue entregado en el año 1856 y a los seis meses de su entrada en servicio, realizó una destacada travesía del Océano Atlántico Norte, alcanzando el puerto de New York, en algo más de nueve días, a una velocidad media superior a los nueve nudos (unos 17 kms./hr.) . Quizás en esta época de velocidades estratoféricas, la que desarrolló el "Persia" podría parecer la de una tortuga; pero esa velocidad ínfima, en esos tiempos, era todo un logro.



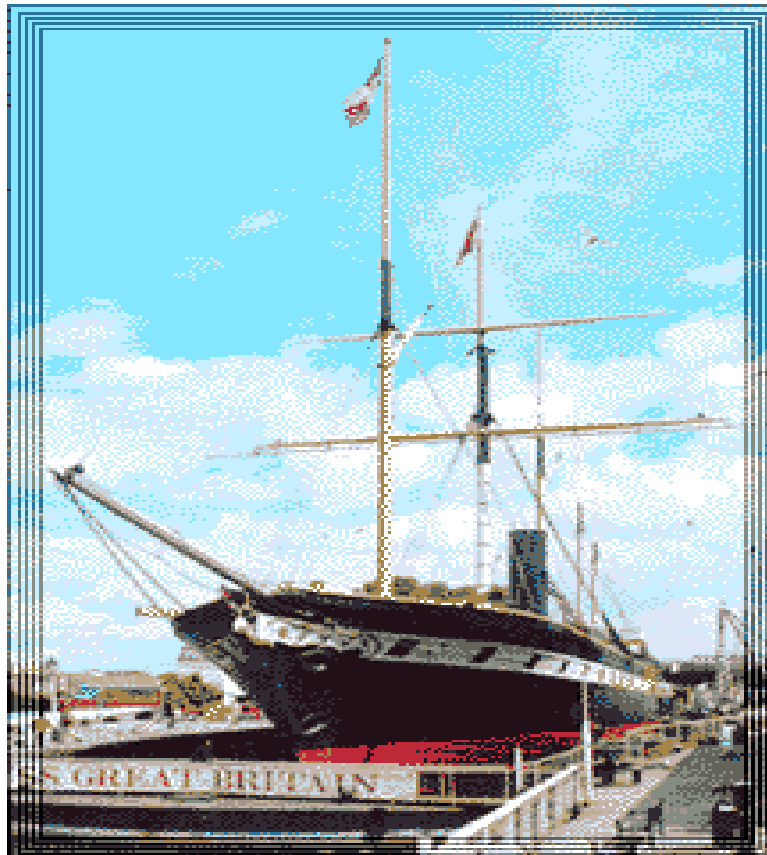


Foto N° 94 : El “Great Britain” , en su fondeadero,  
totalmente restaurado.-

de barcos cada vez más grandes y veloces, se comienzan a diseñar barcos más veloces pero que al mismo tiempo brindaran un buen nivel de seguridad en lo que al transporte de las cargas se refería. Una vez más al diseñador Isambard Brunel le cupo un papel importante en la construcción de un barco “modelo” para los que habrían de venir después. Se trató en este caso del barco bautizado “*Leviathan*”, del cual nos ocuparemos a continuación en las siguientes líneas. En el año **1851** se fundó en Inglaterra la **Compañía Eastern Steam Navigation**, para cubrir las rentables rutas postales del gobierno de Su Majestad, entre Inglaterra y el Extremo Oriente. El plan de la Compañía preveía la construcción de varios barcos, pero la sociedad no logró hacerse con los respectivos contratos.

Sin embargo, Brunel consiguió construir un solo buque de las dimensiones buque de las dimensiones preestablecidas, que fuera capaz de transportar el volumen de carga hasta Ceylàn (isla del Océano Índico, hoy Sri Lanka), para luego derivarla en barcos más chicos, que la llevarían hasta los destinos fijados.

El día **1ro. de Mayo** del año **1854** fue colocada la quilla del “*Leviathan*” en los astilleros del armador John Scott Russell, cerca de Millwall, en el río Támesis: presentaba un desplazamiento de 19218 toneladas y una eslora de 207 metros, siendo el mayor buque construido hasta esa fecha.

Como detalle, comentemos que era tan largo que hubo de colocarse la quilla paralelamente al río para efectuar más tarde la botadura de costado en lugar de hacerlo de popa.

Así las cosas, y dadas las grandes proporciones del buque, Brunell hubo de preveer una propulsión mixta a base de ruedas de paletas y hélice, además de velas auxiliares: su arboladura consistía en seis palos, ninguno de ellos cruzados. Una máquina de cilindros oscilantes de 1000 HP accionaba un par de ruedas de paletas de 17 mts. de diámetro, mientras que una máquina horizontal de acción directa y 1600 HP de potencia movía la gran hélice propulsora, de 7,3 mts. de diámetro. Además de las máquinas principales, contaba con un par de máquinas de 20 HP que hacían girar la hélice a fin de reducir la resistencia hidrodinámica que ésta presentaba, mientras el buque navegaba a vela o con las ruedas de paletas. El día **3 de Noviembre** del año **1857**, se congregó una multitud (al igual que en la botadura del “*Vasa*”....) en las orillas del río Támesis para asistir a tamaño acontecimiento; pero ocurrió que las aclamaciones se convirtieron en gritos de miedo cuando el casco se bloqueó, y a pesar de los esfuerzos de Brunel y los demás ingenieros del astillero, se mantuvo firme como estaba, en las gradas. A lo largo de los tres meses siguientes, Brunell probó toda suerte de artilugios técnicos para poder poner a flote al “*Leviathan*”. Después de cinco infructuosos intentos, el buque fue alzado con “gatos” y desplazado centímetro a centímetro hasta el río, al que arribó el día **31 de Enero** del año **1858**.

Cabe aclarar que los costos adicionales que produjo el enorme retraso de la botadura causaron la quiebra de la empresa armadora y también, de la empresa constructora. Es así que el buque quedó fondeado en el río durante unos 20 meses. Brunel quedó muy afectado en su salud, y debió hacer un viaje al extranjero para restablecerla .

Una vez que Brunel se restableció, compró el “*Leviathan*” junto a los fondos que anteriores directores de la sociedad inicial proveyeron; asimismo, le dió el nuevo nombre de “*Great Eastern*” y terminó su construcción.

El viaje inaugural del barco, tantas veces retrasado, tuvo lugar el día **7 de Septiembre** del año **1859**, cuando el “Great Eastern” viajó navegando a vapor el río Támesis y entró en el Canal de la Mancha. Hasta ese momento todo parecía ir bien, e incluso alcanzó una velocidad de 12 nudos (unos 22 kms./hr.), pero reventó una camisa de refrigeración de la chimenea de proa, y el buque se vió forzado a dirigirse hasta Weymouth, a los fines de ser reparado.

Luego el barco prosiguió hacia Holyhead (Gales), quedando a disposición de los visitantes hasta que pudo alcanzar el puerto de Southampton.

Prosiguiendo con la historia del “**Great Eastern**”, digamos que el día **17 de Junio de 1860** zarpó desde Southampton para efectuar el primer viaje a New York, adonde llegó al cabo de 11 días y 2 horas, cumpliendo una media de 14 nudos durante su travesía, a pesar de un retraso causado por la niebla. Como detalle a la existencia de este buque se puede comentar que dos años después, en el transcurso de otra travesía por el Océano Atlántico, el casco tocó un escollo no marcado en las cartas (y que desde entonces, se lo conoce como el escollo del Great Eastern), en la entrada del puerto de New York, evitando el naufragio gracias a su doble casco estanco. Debemos indicar que este buque nunca consiguió la preferencia de los viajeros por temor a la característica que tenía este barco, la de ser muy roedor, es decir, la de dar vueltas en círculos. Los dibujos de la época dramatizan en exceso ese problema, mostrando un escena durante un temporal, con el cristal de un espejo atravesado por una vaca.

Ahora bien, la travesía atlántica representaba un recorrido demasiado corto (pensado como estaba para efectuar lucrativos viajes hacia el Extremo Oriente y Australia), con el que no se podían cubrir los respectivos gastos. Una de las soluciones que se aplicó al mencionado barco, fue la de convertirlo en lo que se conocía como “**barco cablero**”, y esto significó el el retiro de una de sus chimeneas y de una de sus calderas. En definitiva, fue la única actividad que redituó beneficios; y era un buque apropiado para este tipo de trabajo, puesto que sus grandes dimensiones le conferían una autonomía especial, estabilidad y mucho espacio para estibar y manipular los cables, como también bastante lugar para la tripulación, que eventualmente ocuparía los lugares de trabajo. Además, a pesar del volumen, este barco poseía una gran maniobrabilidad, a causa de sus ruedas de paletas. Cabe acotar que desde el año **1865** hasta **1874**, el “**Great Eastern**” tendió cuatro cables telegráficos a través del Océano Atlántico; más exactamente, en el año 1866, culmina el tendido del segundo cable atlántico (otro medio de **COMUNICACIÓN...**), que es el primero realmente operable. Otro, desde el Golfo de Adén (Yemen) hasta la ciudad de Bombay (India). Más tarde, cuando fue sustituido por buques cableros construídos expresamente para este tipo de trabajo, quedó fondeado en el río Mersey, sirviendo como lugar de exposición y aprendizaje. Además, en el año **1867** es el destinatario de otro avance técnico de importancia, ya que se le instala la primera máquina de vapor para el gobierno del timón, y luego se lo utiliza para el transporte de pasajeros entre New York y el puerto francés de Brest, con motivo de la Exposición Mundial de París. Como corolario a este buque, se puede decir que en el año de **1888**, fue vendido para su desguace, pero incluso esto fue un hito en la historia de este navío, ya que fue tan bien construído que para desmantelarlo se necesitaron tres años; y tanto es así, que la empresa de desguace quebró. Respecto de su constructor, digamos que **Isambard Kingdom Brunel** vivió entre los años **1806** y **1859**, habiendo nacido en la ciudad portuaria de Portsmouth. Brunel cursó sus estudios en Francia (aunque su padre era Sir Marc Brunel, la nacionalidad del mismo era francesa) y luego colaboró con su padre como ayudante de ingeniero en la construcción del primer

túnel bajo el río Támesis, en Londres. En **1831** ganó el concurso para el proyecto de construcción del puente sobre el río Avon, en la localidad de Clifton, cerca de Bristol (Inglaterra), y en **1823** se convirtió en el Ingeniero jefe de la **Compañía Great Eastern Railway**. Como dijimos anteriormente, diseñó el “**Great Eastern**”, pero fue, justo es reconocerlo, un fracaso comercial, en sus primeros trabajos. Isambard Brunel sufrió un ataque de apoplejía dos días antes del viaje inaugural del “**Great Eastern**” y murió dos días después.

En definitiva, el buque “**Great Eastern**” fue uno de más extraordinarios logros de la ingeniería naval del siglo XIX, al mismo tiempo que uno de los fracasos comerciales más resonantes de la actividad naviera.

Sigamos. También podremos encontrar en los trayectos a través de los océanos, los tipos de barcos que se clasifican dentro de los **vapores oceánicos con ruedas de paletas**. Recordemos que en año de **1818**, el “**Savannah**”, combinando impulsión a vapor y velas logra realizar el primer cruce del Atlántico; y en el año 1838 el “**Great Eastern**” comienza un servicio regular entre las costas de Inglaterra y los Estados Unidos de América.

Otro barco, el vapor de ruedas de paletas llamado “**Liverpool**” es uno de los primeros en realizar la travesía de manera continuada. Este barco, construido para la **Transatlantic Steamship Company**, fundada poco tiempo antes, inició el viaje inaugural en **Octubre** del año **1838**, desde el puerto de su mismo nombre y llegó a New York el día **23** de **Noviembre**, manteniendo una velocidad media de 8 nudos y consumiendo una cantidad de 470 toneladas de carbón (**Nota del Autor:** Una (1) tonelada es igual a 1000 Kgs.). En 1849, su sociedad se puso en liquidación y el “**Liverpool**” fue vendido a la **Peninsular & Oriental Steam Navigation Company**, navegando entre las ciudades de Southampton y Alejandría, bajo el nombre de “**Great Liverpool**”, hasta el mes de febrero de 1846, cuando resultó destruido en los arrecifes próximos al cabo Finisterre (Galicia, España). Recordemos que por aquellos días ya había comenzado a hacer su aparición la hélice, pero como todavía los buques equipados con este elemento no estaban definitivamente testeados, los vapores construidos con ruedas de paletas siguieron cubriendo las rutas transoceánicas, en

especial, los servicios referidos a los servicios postales regulares del Atlántico Norte, que eran en gran parte, financiados por el gobierno británico.

Respecto a esto último, la **Sociedad British & North American Royal Mail Steamship Company**, más conocida como la **Cunard Line** consigue un contrato gubernamental e inició el transporte del correo, utilizando el barco "*Britannia*" y otros tres buques gemelos. El buque "Britannia" se hizo precisamente famoso por su alta velocidad :en el viaje inaugural de **1840** alcanzó la marca de los 10 nudos. El "Britannia" realizó unas 40 travesías de ida y vuelta entre los puertos de Liverpool (Inglaterra) y Boston (U.S.A.), pero en el año 1849 fue vendido junto con su gemelo "*Arcadia*" y preparado más tarde con armamento destinado a convertir esos barcos en fragatas de guerra. El barco "Britannia" fue rebautizado como "*Barbarossa*" y utilizado en diferentes tareas bélicas.

La vida operativa del "Britannia" duró unos 40 años, y fue bastante larga para un buque construido con tablas de pino sobre una estructura de roble. Este barco se desempeñó satisfactoriamente en la navegación, utilizando el mismo par de máquinas monocilíndricas de biela lateral, cada una de las cuales accionaba una rueda de paletas de casi 9 metros de diámetro, constituida por cuatro (4) paletas radiales. Según lo que se desprende de los relatos y de los libros que registran su desempeño en los cruces marítimos, se gobernaba de forma excelente con las máquinas pero con dificultad usando velas, debido a un aparejo de bergantín bastante escaso y no adecuado a sus dimensiones.

Pero el medio de impulsión por excelencia hasta pocos años antes, es decir el **velamen** ( o dicho de otra manera, las velas),no se habría de rendir así nomás, sin dar batalla.....En realidad, este medio de impulsión jamás habría de desaparecer, aunque se utilizara en las embarcaciones, para otros fines: deportivos, de educación naval, de práctica, etc.

Y aunque parezca mentira, al avance del vapor, junto con los medios de mejoramiento de la navegación (hélice, casco, etc.),se le sumó la aparición (más que la aparición, fue la colaboración....) del buque con base

de impulsión a vela, conocido como “*Clipper*”. Este tipo de buque poseía como particularidades las afiladas líneas de sus cascos, altos palos cruzados y gran superficie vélica, todo lo cual le permitía desarrollar y mantener altas velocidades. La mayoría de ellos se distinguieron el transporte de productos, como ser : té, guano, seda, cereales, etc. pero también en el comercio del opio, droga muy utilizada y popular en el Lejano Oriente. Y a veces se acondicionaban los interiores para el transporte de inmigrantes .

Estos barcos realizaban el transporte de carga desde China hasta Inglaterra, compitiendo en una verdadera regata ,con la esperanza de ganar el premio otorgado a quién realizara la travesía más rápida.

Uno de los “clippers” que marcó historia en esta época de la navegación se llamó “*Cutty Sark*”. Este barco fue encargado por el capitán **John Willis** con el objeto de ganar esta regata, ya que por delante tenía un gran oponente, el “*Thermopylae*”, que en esos días era considerado como el clipper más veloz del mundo.

Diseñado por **Mr. Hércules Linton** , la quilla del “**Cutty Sark**” se colocó a principios del año **1869** en la localidad de Dumbarton (Escocia),en los astilleros Linton & Scott, y lo finalizó la firma William Denny y hermanos. Su botadura tuvo lugar en Noviembre del mismo año: desplazaba 2011 toneladas, poseía una eslora de 64,6 metros,11 mts. de manga y 6,4 mts. de calado.

La carrera como “clipper” fue relativamente corta ,ya que luego de su botadura en el río Clyde, resultó obsoleto debido a la apertura del Canal de Suez, lo que redujo cerca de una tercera parte el recorrido de los vapores que cubrían la ruta del Extremo Oriente, con lo que se dió un golpe de gracia a los veleros mercantes. Pero, lógicamente, los clippers continuaron operativos durante algún tiempo y entre los capitanes de dichas embarcaciones persistió un indomable espíritu competitivo.

En el año de **1870**, como mencionamos, el “**Cutty Sark**” tomó parte en la competición que arrancaba desde China. En la travesía de ida, cruzó el Ecuador a los 25 días de haber zarpado de Downs, en la boca septentrional del Canal de La Mancha, y luego de 104 días arribó a Shangai, donde permaneció por espacio de 25 días .



Foto N° 95 : Aquí se puede observar esta pintura de J. Brazendale Cunnelly en la que se aprecia al clipper “Cutty Sark”, con todas sus velas desplegadas al viento en el Mar de la China, durante la época de oro en la que se utilizaba como clipper del transporte del té.-





**Foto N° 96 : El clipper “Cutty Sark” fotografiado durante una escala en el puerto de Liverpool, en el año 1914. Dos años después se aparejó como goleta, es decir se le proveyeron los aparejos necesarios para que pueda navegar como una goleta.-**

Una vez emprendido el viaje de vuelta, llegó a Beachy Head (Inglaterra) al cabo de 109 días.

El “Cutty Sark” se dedicó durante ocho años al tráfico del té, pero nunca consiguió mejorar los tiempos de travesía insumidos por otros clippers. Su viaje más rápido lo realizó en el año **1871**, cuando cubrió la travesía de vuelta en 107 días, de los que permaneció 98 en alta mar. No obstante, ya en esa época se comenzaron a utilizar los vapores en el comercio del té, y mientras que en el año **1870** tomaron parte de la regata 28 barcos, al año siguiente sólo 9 unidades se anotaron para la competición.

En el año de **1872**, participaron 15 buques, entre ellos el “*Cutty Sark*” y el “*Thermopylae*”, que por primera vez zarparon de Shangai con la misma marea. No hubo coincidencia en este caso, ya que los capitanes de ambos barcos, **George Moodie** del “Cutty Sark” y **Mr. Kemball**, del “Thermopylae”, estaban ansiosos por medirse a sí mismos, a sus tripulaciones y a sus barcos. Sin embargo, fueron las condiciones meteorológicas las que decidieron esta regata: en efecto, el “Cutty Sark” se encontró con un temporal muy fuerte en las cercanías del Cabo de Buena Esperanza y perdió el timón, con lo que ya no pudo intentar ganarle a su rival.

Pero una crónica un poco más extensa nos diría que zarparon el día **18 de Junio** del año **1872**, del puerto de Shangai, y que al cabo de una semana de tiempo cambiante en la zona meridional del Mar de la China, los dos barcos mencionados se encontraron en el Estrecho de Selat, que divide Sumatra de Java, casi emparejados. Ingresando al Océano Índico, el “Cutty Sark” ubica un viento muy favorable que lo lleva a alcanzar una buena velocidad, y al cabo de una semana, logra dejar atrás al “Thermopylae”, con lo que en la primera semana del mes de Agosto va encabezando la competencia. Alrededor del día 11 de ese mes, ambos barcos enfrentaron una serie de fuertes borrascas, aunque el “Cutty Sark” seguía todavía en punta. En horas tempranas del día 12, alrededor de las 06:30 hs., se produjo el desastre: una ola especialmente fuerte rompió el timón del “Cutty Sark”, cuando se encontraba a unos 100 kms. del Cabo de Buena Esperanza, doblando la costa de África meridional.

El capitán del barco indicado, capitán Moodie, trató de usar una verga por la popa, a modo de timón para el buque. Pero esto no funcionó ,ya que ese elemento no era el adecuado para el gobierno del buque, con lo que tuvo que preparar un verdadero timón. El “Cutty Sark” reemprendió su viaje hacia Inglaterra, moviéndose a velocidades de 18 nudos, con las que el timón no trabajaba adecuadamente, de tal modo que Moodie debió reducir esta velocidad. Tuvo una buena marcha por el Atlántico, pero el 20 de Septiembre rompió el eje del timón, con lo que el conjunto hubo de ser izado a bordo para su reparación. De todos modos, el “Cutty Sark” volvió a navegar casi inmediatamente, obteniendo buenos resultados, con trayectos diarios de alrededor de 480 kms. El buque llegó a Gran Bretaña el día 18 de Octubre, a pesar de los inconvenientes y reparaciones; el otro barco, el “Thermopylae”, ya había arribado, pero solamente una semana antes.

Sigamos con esta pequeña semblanza de los “clippers”. La mayoría de los “clippers” dejaron el comercio del té en el siguiente decenio; esto se debió a que no estaban en condiciones de competir contra oponentes tan formidables como los vapores, debido a la velocidad de éstos y a que podían seguir una derrota más corta. El “Cutty Sark” no fue una excepción, y en **1883**, luego de varios años traficando con diversas mercaderías fue alquilado para transportar materiales industriales desde Inglaterra hasta Australia, trayendo lanas en bruto en el viaje de retorno. Este negocio, el de las lanas, era muy rentable y las cargas eran importantes. Cabe acotar que estuvo al servicio del transporte de la lana, durante los años **1885** y **1895**, bajo el mando del capitán Richard Woodget, realizando travesías rápidas. Como detalle, el “Cutty Sark” llegó a cargar, en un sólo viaje, más de 5000 balas de lana, las que fueron compactadas de tal modo de formar una masa bien sólida. En el año **1895** el “Cutty Sark” fue vendido a unos armadores portugueses, navegando bajo el nombre de “*Ferreira*”. Luego de algunos años, un capitán retirado, llamado Wilfred Downman, lo vió en el puerto de Falmouth, lo compró ,lo hizo aparejar como era originalmente y lo utilizó como buque escuela. Al morir Downman, su viuda lo donó para ser empleado como buque escuela .

244

Desde 1954, está amarrado en el muelle del Museo marítimo de Greenwich.



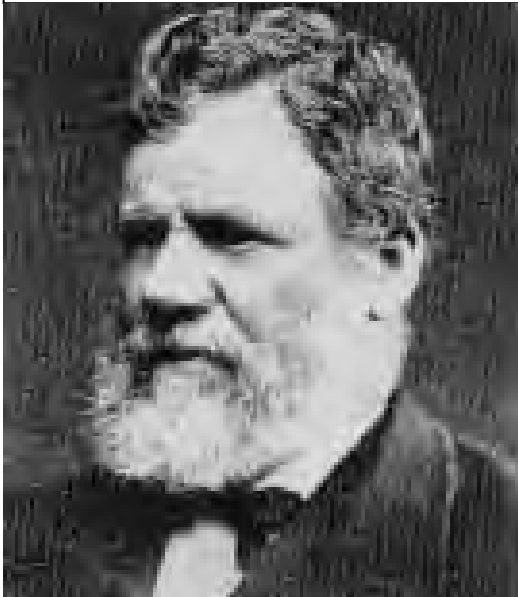
**Foto N° 97 : Fotografía del “Cutty Sark”, abierto al público en el muelle construido a tal efecto en Greenwich, Inglaterra..-**



**Foto N° 98 :  
El primer propietario del  
“Cutty Sark”, el capitán  
John Willis. Este hombre  
tenía el apodo de “Old  
White Hat”, que  
traducido significa:  
“Viejo Sombrero Blanco”**



**Foto N° 99 :** Aquí se puede observar el salón del clipper “Cutty Sark” suntuosamente revestido con paneles de teca y arce. Como detalle, la mesa del comedor , en primer plano, tenía una doble función, dado que poseía el más trascendental de los usos que puede presentar una mesa: servía como mesa de cartas....



**Foto N° 100:** Fotografía del capitán Moodie, al mando del “Cutty Sark”. De este hombre se deben considerar la habilidad y la decisión al mando de su barco, que hicieron de la regata contra el clipper “Thermopylae”, un hecho memorable. Aunque en el Cabo de Buena Esperanza (África), el “Cutty Sark” perdió el timón, lo que hizo que no pudiera terminar en tiempo la competencia, Moodie se convirtió en un héroe nacional para Inglaterra (no era para menos...) .Lamentablemente, debió dejar el mando del navío como resultado de un litigio con el hermano de John Willis, inicial titular del “Cutty Sark”.-



**Foto N° 101 :** Como comentario, se puede decir que el nombre “Cutty Sark” procede del poema *Tam O’Shanter*, de R. Burns, donde Tam, terrateniente escocés era perseguido por una joven y graciosa hechicera, llamada Nannie, que solo vestía un “cutty sark”, es decir, una corta falda interior. El mascarón del buque representaba la hechicera con un brazo extendido para tomar la cola del caballo de Tam .-

**Foto N° 102 :** En esta pintura de la época se puede observar al “Thermopylae”, otro de los clippers que hicieron historia. Como en las historias del boxeo, este barco se constituyó en el eterno rival del “Cutty Sark”.-



**Foto N° 103 : El clipper “Cutty Sark”, fondeado al lado del navío “Worcester”, en Agosto de 1953. Este es el aspecto que ofrecía el velero en los largos años en que fue destinado a servir como buque escuela. La fotografía no es muy buena , a pesar de haber sido trabajada mediante filtros fotográficos. Pero se advierte, así y todo, la orgullosa estampa de un barco célebre .-**



Y de la misma manera que los “clippers”, había otro tipo de barco que seguía prestando servicios en varios países del mundo. En los Estados Unidos, especialmente en el Sur de la parte oriental del país, la red fluvial era sumamente importante y muy navegable, utilizándose un tipo de navío, que como base de impulsión tenía ruedas de paletas. Eran, para decirlos de una manera técnica, **buques fluviales de vapor** .Como en otras oportunidades, tomaremos uno de estos buques y lo describiremos como hemos hecho anteriormente.

Uno de los buques típicos de este período lo constituye el “*Natchez*”, construido en la ciudad de Jeffersonville, a orillas del río Ohio, que presentaba una eslora superior a los 93 metros y una manga de 13 metros. Al ser el río turbulento y presentar bajos fondos, las embarcaciones llevaban ruedas de paletas, en vez de hélices, puesto que las ruedas requieren de menor profundidad para poder navegar. El “*Natchez*” poseía el grupo motriz montado sobre cubierta en lugar del interior del barco;



además, el casco, que era de fondo plano, tenía muy poco calado. Presentaba también una pasarela que se montaba a proa, para que el buque no tuviera que acercarse a las orillas del río, y por la cual se embarcaban y desembarcaban los pasajeros y mercaderías.

En la cubierta encontraban ubicación los llamados “pasajeros de cubierta” (los que no estaban alojados en los camarotes) y la carga de mercaderías. Este tipo de buques era muy utilizado para el transporte del algodón, por los pueblos que vivían a las orillas de los ríos Ohio y Mississippi, con lo que se entiende así el gran tamaño. El “Natchez” presentaba la cubierta de salones, rodeada de una galería de paseo, elevada con respecto a la cubierta, con el objeto de dejar espacio para las máquinas y las cargas. Situados sobre los salones se disponían los camarotes de los pasajeros, y más arriba, se encontraban los alojamientos de los oficiales (cubierta llamada “Texas”).

El “**Natchez**” era un vapor con dos ruedas de paletas montadas en los costados. Cada rueda tenía un diámetro de 9,5 mts. y constaba de 24 palas o álabes de 3,2 mts. de largo por un ancho de 0,5 mts., que batían el agua a una profundidad superior a un metro. Dichas ruedas estaban accionadas por máquinas horizontales (cada una de ellas tenía un solo cilindro de 1,5 mts. de diámetro, con una carrera de émbolo de dos metros), movidas por vapor a alta presión generado por una batería de calderas. La sala de calderas de los vapores que surcaban el río Mississippi eran cerradas y las chimeneas, a causa del calor recibido, se ponían al rojo.

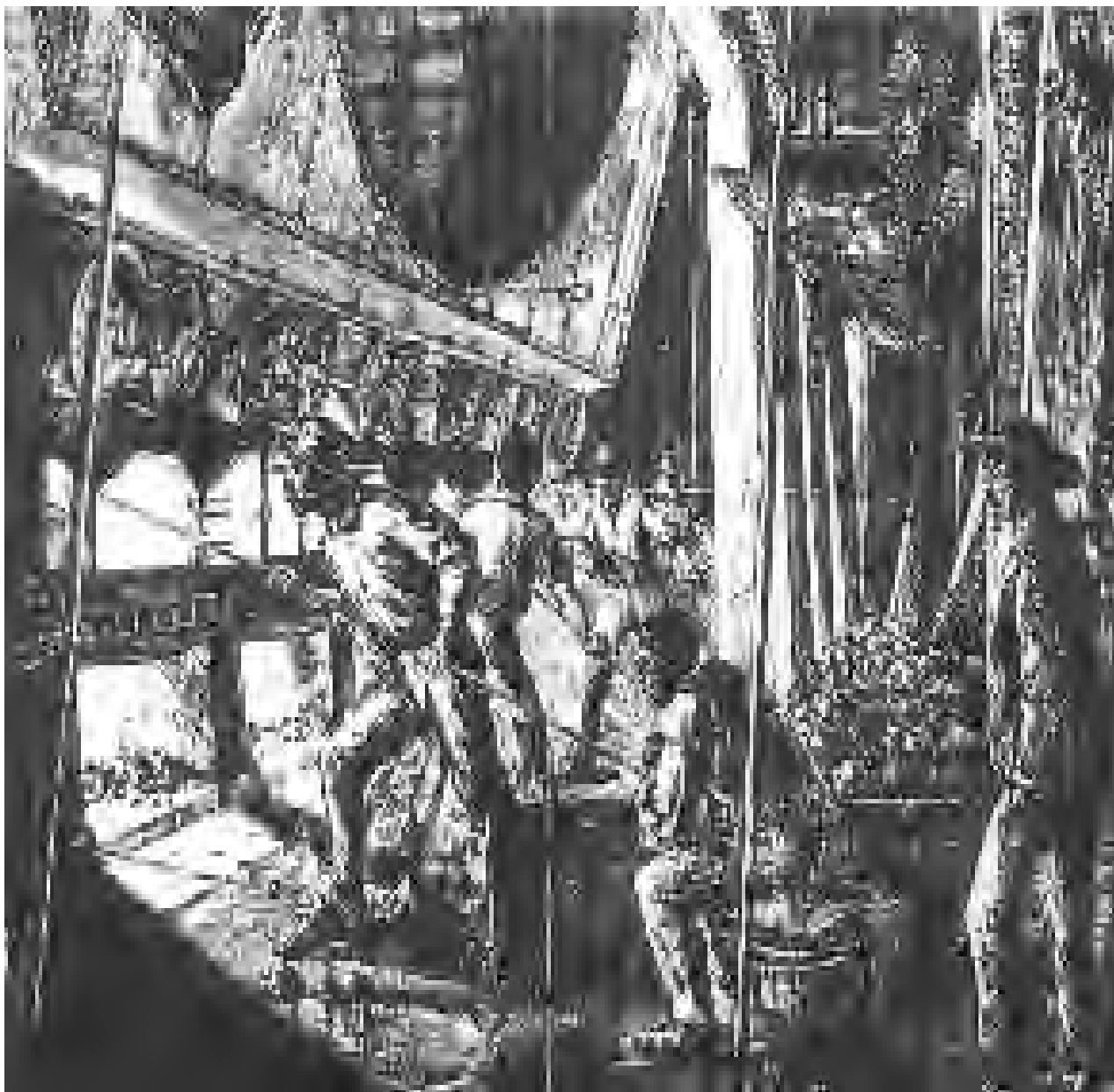
El “*Natchez*” alcanzaba una velocidad máxima de 23 nudos (casi 37 kms./hr.), y en el año **1855** batió el anterior récord entre New Orleans y la ciudad de Natchez (obviamente, de la cual tomó su nombre...) que se encontraban separadas 430 kms., empleando 17 horas y 30 minutos. Con la consolidación de los buques fluviales de vapor, se comienzan a realizar, como una casi obvia derivación de sus actividades, las competiciones de velocidad entre los barcos, para lograr el pomposo título de “**buque más rápido del río**”. Las competiciones tenían lugar entre las ciudades de New Orleans y Louisville (estado de Kentucky), con un trayecto de 2137 kms., o entre las de New Orleans (Louisiana) y St. Louis (estado de Missouri), con un recorrido de 1960 kms.: además, se habían previsto escalas en los puer-

/--tos principales, de tal manera de la duración se registraba con regularidad.

La competición más famosa tuvo lugar en el año de **1870** entre los barcos “*Natchez*” y el “*Robert E. Lee*”, mandados, respectivamente, por los capitanes **Thomas P. Leathers** y **John W. Cannon**.



Foto N° 104 : Grabado de la época, que muestra la ciudad de Natchez, de la cual el famoso barco tomó su nombre.-



**Foto N° 105 : En este grabado se observa a los fogoneros de un buque fluvial de vapor, trabajando en la sala de calderas del barco. El buen desarrollo de una travesía depende de lo que pasa sobre cubierta, pero también de lo que pasa bajo ella.-**



**Foto N° 106 : En este grabado se puede notar que los buques de vapor del río Mississippi estaban muy lujosamente decorados, que en definitiva, nada tenían que envidiarles a los mejores hoteles de su tiempo.-**

La regata comenzó faltando cinco minutos para la cinco de la tarde del día martes 30 de Junio. El barco "**Robert E. Lee**" llegó a la ciudad de Baton Rouge (aproximadamente la mitad del recorrido hasta Natchez) en un tiempo de 8 horas y 25 minutos, y el "**Natchez**" iba todavía a la cabeza, aunque por pocos minutos. La competición siguió a través de Vicksburg, Memphis y Cairo, hasta St.Louis, adonde llegó el "**Robert E. Lee**" triunfante a las 11:45 horas del día 4 de Julio, fecha patria de los Estados Unidos de América .Le llevó al "**Natchez**" una ventaja de 3 horas y 44 minutos, habiendo recorrido 1960 kms. en 3 días,18 horas y 14 minutos. Pero si hemos de creerle a los oficiales del "**Natchez**" debieron suspender la competencia durante 7 horas y un minuto, debido a una avería en las máquinas.

En aquellos tiempos, las competiciones de velocidad presentaban grandes riesgos cuando las calderas eran forzadas al máximo, ya que éstas podían explotar . No solían ser raros este tipo de accidente, y entre los años de **1810** y **1850** causaron cerca de 4000 víctimas, a bordo de los buques de vapor. Uno de los accidentes más graves se produjo a bordo del barco "**Moselle**" en el año de **1838**, mientras realizaba un crucero por el río Ohio: sus calderas explotaron, matando entre 100 y 200 personas. Tal fue la violencia de la explosión que una de las calderas fue lanzada hasta el centro de la ciudad de Cincinnati.

Como datos adicionales, digamos que durante el siglo XIX se construyeron cerca de **5000** buques de vapor que entraron en servicio en el río Mississippi: evidentemente, debían de ser prácticos, cómodos y con un valor razonable para el pasaje. El día de la zarpada, en los muelles de la ciudad de New Orleans, podía verse una línea de hasta 5 kilómetros de largo, formada por los vapores abarloados. Otra cosa: el término "**cubierta Texas**" procede de la costumbre norteamericana de imponer los camarotes con los nombres propios de estados norteamericanos. Como los oficiales disponían de los camarotes más espaciosos, se dió a sus alojamientos el nombre de Texas que a la sazón es el estado de mayor extensión de dicho

país. Último detalle: en el año 1853, el barco *“Eclipse”* cubrió el recorrido de New Orleans a Cairo (en el río Missouri) en 3 días, 4 horas y 4 minutos. En el año 1870, el *“Robert E. Lee”* efectuó el mismo recorrido en 3 días y una hora, obteniendo el récord de “buque más rápido del río”. No obstante según el autor **Mark Twain** (autor de “Las Aventuras de Tom Sawyer” y “Huckleberry Finn”, entre otros tantos libros), en los tiempos que el *“Eclipse”* estaba en actividad, la distancia era superior: 1080 millas (1737 kms.) contra las 1030 millas (1657 kms.), debido al desplazamiento natural del río.-

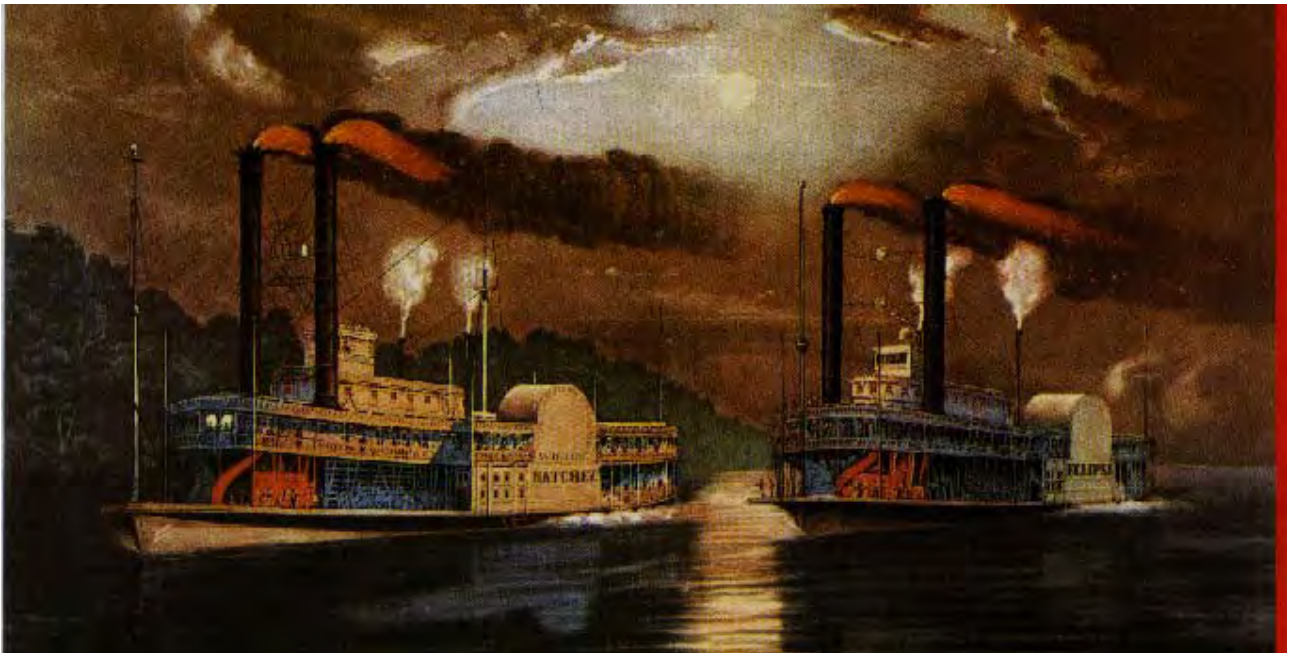


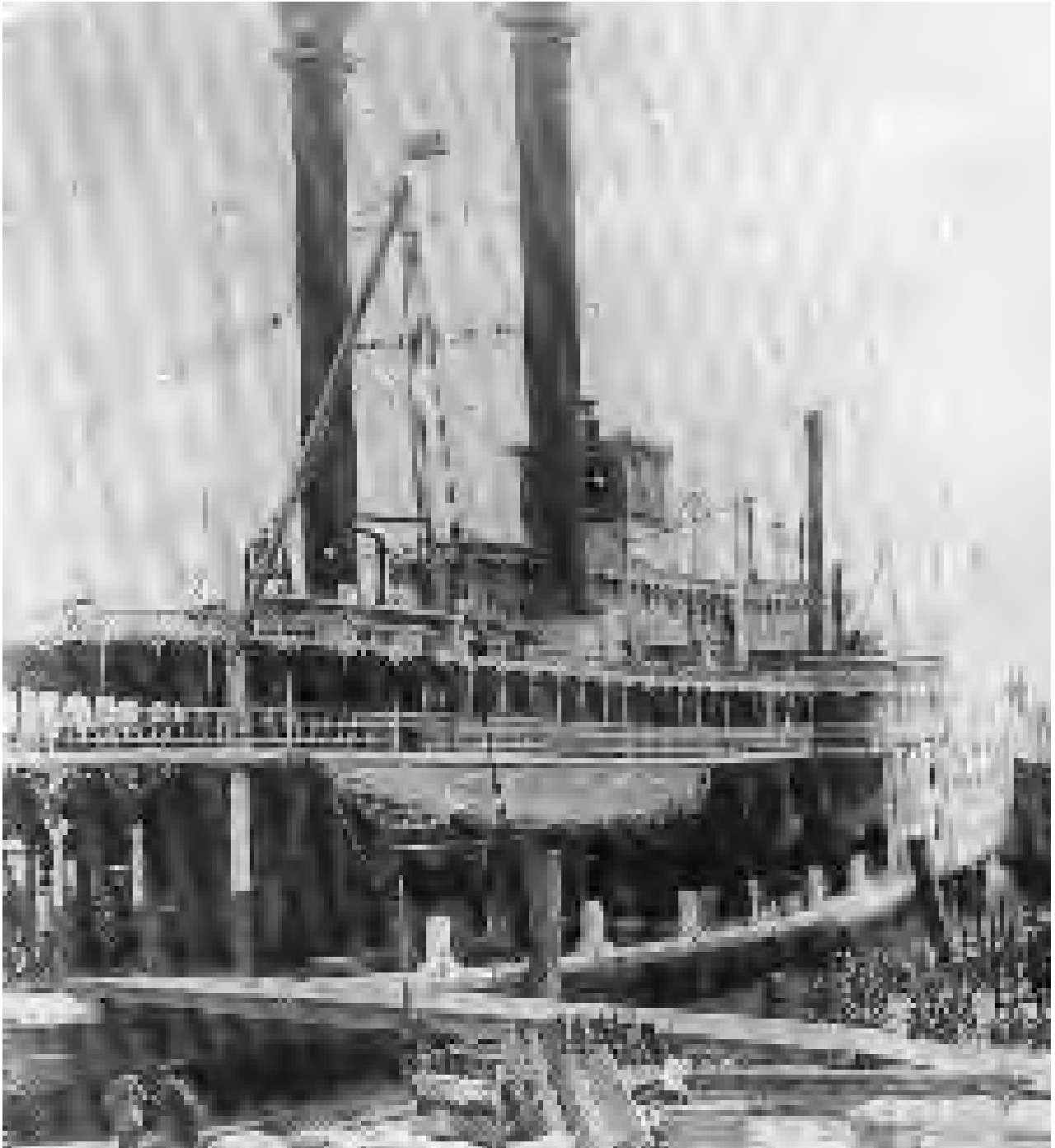
Foto N° 107 : Acá tenemos la competición entre el “Eclipse” y el “Natchez” , en la litografía de Currier & Ives “Una Regata a Medianoche por el Mississippi”.-

Para terminar con esta pequeña semblanza de los así llamados **“buques fluviales a vapor”**, imaginemos que estamos dentro de una máquina del tiempo y nos traslademos a esa época, esplendor de los buques que surcaban los ríos del sur de los Estados Unidos de Norteamérica. Una vez instalados sobre la pasarela de un embarcadero, oigamos a la multitud y contemplemos sus ropas y actitudes. Posiblemente, nos encontremos con una escena como la siguiente, en ocasión de una carrera de buques fluviales, descrita por el inefable **Mark Twain**, que transcribiremos a continuación, como se desprende del libro por él escrito, llamado **“Vida en el Mississippi”**, y que dice así:

*“...Los dos grandes buques de vapor se adentran en la corriente, deteniéndose unos instantes para elegir la posición más favorable, y parece que cada uno de ellos controla los mínimos movimientos del otro...Penachos de vapor salen silbando por la válvula de seguridad, el negro humo forma remolinos y cae de forma turbulenta al salir de las chimeneas, mientras obscurece el cielo. Gente, gente por doquier: la orilla, los techos de las casas, los vapores, los buques estaban repletos de gente y las orillas del largo río aparecían cada vez más atestadas, desde aquí hasta 1200 millas al Norte, como para dar la bienvenida a los competidores. Ahora, dos altas columnas de vapor brotan de las chimeneas de ambos buques, dos disparos de arma de fuego les dan el adiós, dos héroes con camisas rojas de pie sobre los cabrestantes agitan sus pequeñas banderas por encima de los tripulantes aglomerados encima del castillo...Se oyen dos frenéticas palmadas y...¡he aquí que parten¡”.*



Foto N° 108 : Otra vista de la competición entre los dos barcos, el “Natchez” y el “Robert E. Lee”, pero en este caso (como finalmente sucedió....) el segundo lleva la delantera .-



**Foto N° 109 : Foto histórica de “ aquellos viejos tiempos...”, donde se puede observar al “Natchez” , abarloado a un muelle, con la pasarela de proa bajada. A la izquierda nótese las dos personas (aunque la foto es un poco borrosa a este respecto...) ,testigos sin saberlo de un momento único, fijado por la fotografía .-**



Sigamos con un orden cronológico de los acontecimientos. Uno de los sucesos cumbres, por llamarlos de alguna manera, en la historia de la navegación, lo constituye la aparición del **ACERO** y su aplicación a la fabricación de barcos.

Como todo el mundo sabe, el **acero** es la conjunción de dos elementos que se encuentran en la naturaleza, ellos son: el **HIERRO** (símbolo químico: **Fe** ) y el **CARBONO** (símbolo químico: **C** ). Como cualquiera podrá suponer, esto no se efectúa mediante un simple acoplamiento de estos dos elementos químicos, por ejemplo, el que cabría esperarse de unir una mina de grafito con un perno; obviamente, este tipo de elemento resultante (el acero) necesitará de complejos tratamientos térmicos (por lo menos en el orden teórico, ya que en el práctico, los años de trabajo, estudio y experiencia han dado una cierta práctica en su fabricación), a los fines de lograr distintos tipos de acero, cada uno de ellos destinado a un uso específico, siempre de acuerdo al tipo de severidad de la tarea, medio ambientes presentes, tipo de elemento en el que será utilizado, etc. La persona que se pudiera interesar en el tema de los tratamientos térmicos tiene a su disposición un libro sumamente útil y descriptivo a esos efectos, llamado **“Introducción a la Metalurgia Física”** del ingeniero estadounidense **Sydney Avner**, el cual le permitirá evacuar muchas dudas y preguntas sobre estos temas, junto a un más detallado aprendizaje sobre los tratamientos térmicos que se efectúan no sólo con el acero, sino también con otros elementos metálicos: cobre, aluminio, etc.

En cuanto a la parte específica que le corresponde al acero en la construcción de buques, se puede decir que los primeros buques de acero se comienzan a producir en la década de **1860**. Esta introducción del acero en reemplazo del hierro y de la madera, toma impulso en esta década, para alrededor de la década de **1880**, desplazar definitivamente a estos elementos, en cuanto a la parte específica que trate con la construcción de los barcos. Obviamente, hay partes de las estructuras navieras y elementos accesorios que se seguirán fabricando en hierro y madera, pero no serán ya los principales que tendrán una injerencia decisiva en las características constructivas de los buques.

Digamos también que el acero, además de proveer una resistencia estructural mayor que la proporcionada por el hierro, permitía un ahorro del orden del 12 al 15 % en cuanto a peso, lo que para un buque de 12500 toneladas de desplazamiento, significaba un ahorro mínimo de 1500 toneladas. Otro detalle de tipo económico, referido a los costos: en el año **1877**, el precio del acero era 200 % superior al del hierro, mientras que en el año **1880** era de sólo un 50% superior, para ser en el año **1890** de no más de un 10%. Lo anterior iba de la mano con la aparición de nuevos métodos de fabricación (entre ellos, los hornos “Bessemer”) junto a mejoramientos en los tratamientos térmicos posteriores (como ser templado, revenido, recocido, etc.) ,que permitían producir más y mejores aceros, de acuerdo al uso que se le quisiera dar.

Los primeros **buques de acero** fueron construídos alrededor del año **1863** y entre ellos se pueden nombrar al barco “*Ma Robert*”, que fuera preparado en Inglaterra para el explorador Livingstone y enviado desarmado hacia el África: este buque tenía 73 pies (unos 24 metros) de eslora. También se puede mencionar al barco “*Rotamahana*”, que fue construído para una compañía de Nueva Zelanda, siendo el primer buque oceánico de acero.

Siguiendo con el orden temporal de los acontecimientos, y a fuerza de enseñar otros aspectos del desarrollo (o por lo menos de la continuación de la tendencia presente hasta ese momento...) vayamos a la descripción de un buque que tuvo su actuación en acontecimientos menos gratos a la vida de los seres humanos, en el mismo país en el que estábamos relatando las carreras fluviales de los buques a vapor, esto es, los Estados Unidos de América. El tiempo al que haremos referencia es el comprendido durante la **Guerra de Secesión (1861-1865)**, y no hace falta que yo agregue nada a lo que se pudiera referir a los extremos de salvajismo, muertes humanas, destrucción y pérdidas materiales, que se alcanzaron durante este período. Más me interesaría describir ciertos aspectos relativos a un buque que llevó por nombre “**Hope**”. Una ubicación rápida en el período histórico correspondiente nos informaría que durante los primeros meses de la guerra civil norteamericana , el presidente Abraham Lincoln, ordenó el bloqueo de todos los puertos sudistas para impedir el comercio de la Confe

/- deración . Esta estrategia pareció, al comienzo de su aplicación, muy eficaz, pero al principio numerosos buques, como ser, los barcos de pasaje del Canal de La Mancha y los buques postales ingleses de vapor, fueron utilizados para romper el bloqueo y de esa manera, ingresar los aprovisionamientos en el asediado Sur.

Como nunca faltan los aprovechadores de la miseria humana, aportando su cuota personal, y teniendo en manos un lucrativo negocio, los importadores en potencia comenzaron a diseñar y fabricar buques adecuados a esta “ímproba” tarea. Pero no me refiero con el título de “**..los aprovechadores de la miseria humana...**” a aquellos ingenieros navales, diseñadores de buques, y técnicos que, estando trabajando en los astilleros, en virtud de una situación bélica, debieron poner sus **CONOCIMIENTOS** en acción, a los efectos de lograr mejores “productos”, pero al mismo tiempo, y valga la redundancia, mejorar lo ya hecho hasta ese momento.

Sigamos. Uno de los astilleros más avanzados de esa época y especializado en el uso del acero, era el de **Jones, Quiggins y Co.**, de la ciudad inglesa de Liverpool.

Comentemos que en el año **1863** produjo la botadura del barco de acero, con ruedas de paletas denominado “**Banshee**” y mientras el casco estaba todavía en la grada, se puso en contacto con esta empresa, un consorcio de la isla de Nassau (en las Bahamas), que procedió a encargarle la construcción de dos unidades similares, que deberían llevar por nombres: “**Colonel Lamb**” y “**Hope**”, que tenían por misión violar el bloqueo impuesto por las flotas norteamericanas . Además, deberían ser los mayores buques de acero y también los más veloces, con una media de 16 nudos (casi 30 kms./hr.). Sobre el barco “**Hope**”, podemos decir que fue botado en el año **1864** y que llevaba una máquina alternativa de dos cilindros oscilantes, que alimentada por cuatro calderas, producía cerca de 1300 HP y accionaba dos ruedas de paletas de 7,8 metros de diámetro. Como detalle, digamos que el buque llevaba un ligero aparejo vélico que cumplía las funciones de estabilizador .Al poseer dos palos ,y tener cortas crucetas, se permitía así la presencia de un vigía .Este tenía una importancia preponderante en lo que se refería a poder bloquear el “cepo” que las fuer-

/--zas navales del Norte ejercían sobre los puertos sureños.

El buque "**Hope**" fue capturado el día **22** de **Octubre** de **1864**, por el buque de la Unión USS "**Eolus**", cerca del puerto de Wilmington, Carolina del Norte, luego de una persecución que se extendió a lo largo de 65 millas (unos 120 kms.). Al año siguiente ,fue vendido en una subasta en la ciudad de Boston, a una compañía privada, y recibió el nuevo nombre de "**Savannah**".

En el transcurso del año **1866**, el gobierno español lo adquirió por la suma de 76000 dólares, destinándolo a formar parte de una flotilla de la Armada Española, con el nombre de "**Churruca**"; asimismo, prestó servicios en Cuba, en el puerto de La Habana y siendo dado de baja, hubo de ser desguazado en **1871**.

Sobre el buque gemelo, el vapor "**Colonel Lamb**" ,se puede indicar que nunca fue capturado por las fuerzas de la Unión y el 30 de Mayo del año 1865 regresó al puerto de Liverpool, siendo vendido al gobierno del Imperio del Brasil. Este barco hubiera tenido como misión el de transportar una importante carga de esclavos, pero antes de zarpar, voló por los aires mientras estaba fondeado en el río Mersey.

Como una especie de "informe final" sobre el buque "**Hope**", digamos que poseía una eslora de 85,6 mts., una manga de 10,6 mts.(unos 17 metros incluyendo las protecciones de las ruedas de paletas ),un calado de 2,4 mts. y un desplazamiento de unas 1727 toneladas. La estructura era de acero, con chapas de menos de 5 mm.(era, en ese entonces, el máximo grosor que se podía obtener, mediante los procesos de laminado del acero).Este barco estaba subdividido en compartimentos por cuatro mamparos, como asimismo el castillo de proa curvado en forma de dorso de ballena, la popa en forma elíptica y las cubiertas construídas con tablas de pino amarillo. El "**Hope**" era un buque de desplazamiento rápido, muy "marinero", pero muy limitado en cuanto a carga se refiera, ya que podía llevar solamente unas 850 balas de algodón en cada viaje.

En cuanto al plano económico, se indicará que el "**Hope**"(es decir, mediante el uso que un violador del bloqueo le pudiera realizar) podía proporcionar a los armadores alrededor de unos 100.000 dólares por

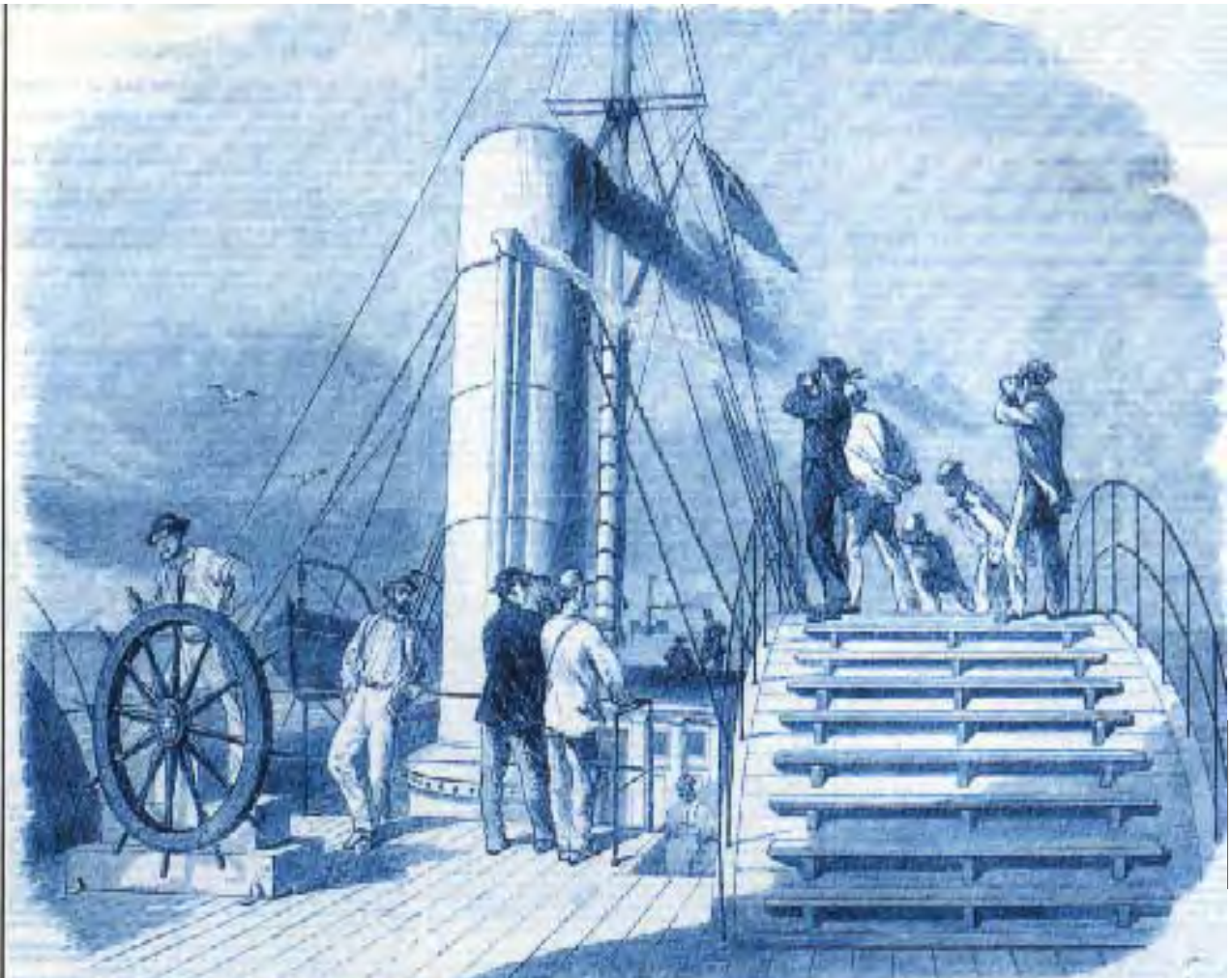
260

mensuales y el comandante llegaba a “ganar” unos 5000 dólares por mes. Del lado contrario, los marineros de la Unión podían percibir una compensación por las capturas efectuadas, como la de este caso, y en ella el comandante lograba reunir una agradable suma; en el caso que nos ocupa, el comandante del “*Eolus*” recibió unos 13200 dólares, por la captura de este barco. No estaba mal, para unas cuantas horas de



**Foto N° 110 : Se observa una maqueta del barco “Hope”. Podemos notar los palos y chimeneas muy inclinados y el castillo de proa curvado en forma de “dorso de ballena”. Dicho castillo fue diseñado para proteger la parte anterior del buque mientras navegara a alta velocidad por aguas turbulentas. Esta característica fue posteriormente perfeccionada .-**

“trabajo” .....



**Foto N° 111 : En este grabado se observa al vapor “Lilian”, equipado con ruedas de paletas, mientras trata de forzar el bloqueo impuesto por la Unión sobre el puerto de Wilmington, Carolina del Norte. Esta ilustración fue publicada en el “Illustrated London News”, en el año 1864. Cabe acotar que Charleston y Wilmington fueron los últimos puertos operativos para los confederados, después de la caída de Mobile, en el estado de Alabama .-**

Aunque no es de mi interés realizar un tratado técnico sobre los diferentes medios de propulsión, para lo cual cabe indicar que existen muchos y muy buenos libros, sí desearía poder presentar una pequeña semblanza (en base a los archivos, libros, apuntes y demás que me ayudan a escribir este pequeño y humilde trabajo de investigación) sobre aspectos de la técnica de impulsión, obviamente, la que concierne al vapor.

Como en otras tantas actividades humanas, los avances tecnológicos influyeron en el desarrollo de dichas tareas. En realidad, es un ida y vuelta, ya que una de las actividades humanas por excelencia, es aquella que propende al mejoramiento de los elementos que, en algún momento, se aplicarán a realizar alguna actividad humana.

Vemos, bajo los parámetros antes indicados, que uno de los avances tecnológicos, estuvo centrado en **la máquina de vapor de varios cilindros**.

En la máquina alternativa simple, se utilizaba una determinada cantidad de vapor para empujar el pistón en uno y otro sentido, dentro de un sólo cilindro, transmitiéndose el movimiento al árbol motor a través de un mecanismo conocido como “biela-manivela”. En la década de los años setenta (del siglo XIX) comienza a emplearse la “**máquina Compound**”, ya patentada por Elder en 1853 y cuyo fundamento consistía en hacer trabajar la expansión del vapor sucesivamente en dos cilindros en lugar de uno, como era práctica habitual hasta ese entonces.

Esto se podría, a los efectos de su entendimiento, resumir de la siguiente manera: la cantidad de vapor se introducía a alta presión dentro de un cilindro de pequeño diámetro, donde accionaba el pistón. Luego pasaba a un segundo cilindro de baja presión y mayor diámetro, donde la energía residual accionaba un segundo pistón, antes de condensarse en agua. Lo anterior, sumado al uso de condensadores de superficie, recalentadores y mayores presiones, del orden de las 60 lb./pul<sup>2</sup> --unos 4,2 kgs./cm<sup>2</sup>--- hacía un ahorro en el consumo del combustible del orden del 30% al 35%, ya que respecto a la máquina de simple expansión, una determinada cantidad de vapor producía un mayor número de caballos de potencia. Este nuevo tipo de máquina alternativa para buques fue patentado, como indicamos antes,

por **John Elder** y **Charles Randolph** y se instaló en los vapores “*Inca*” y “*Valparaíso*”, de la **Pacific Steam Navigation Company** (1856).

En el año de **1871**, **Benjamin Normand** patentó en Francia la máquina de triple expansión, que utilizaba tres cilindros (uno de alta, uno de media y

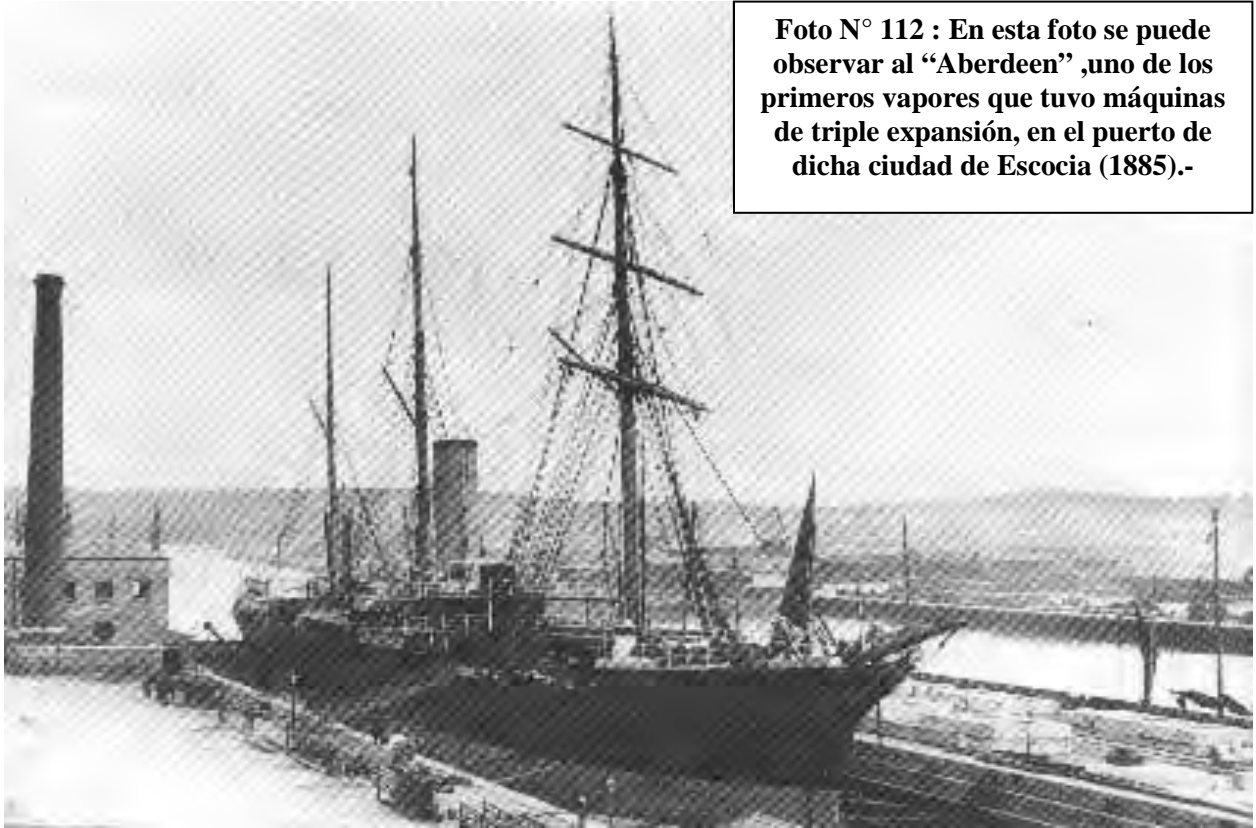


Foto N° 112 : En esta foto se puede observar al “Aberdeen” ,uno de los primeros vapores que tuvo máquinas de triple expansión, en el puerto de dicha ciudad de Escocia (1885).-

otro de baja expansión) en vez de dos cilindros, lo que permitía aún más mejorar la economía de combustible. En **1874** se instaló una máquina de este tipo en el “*Propontis*” de unas 2100 toneladas, de la **John Elder & Company**, pero el experimento tuvo un pobre éxito debido a la baja presión inicial del vapor. Sin embargo, pronto se construyeron calderas de mayor potencia, y en el año **1881**, las que se montaron en el “*Aberdeen*” podían proporcionar a las máquinas de triple expansión vapor a 125 libras por pulgada cuadrada de presión (8,8 kgs./cm<sup>2</sup>). Muy rápidamente, se alcanzaron las 200 libras/pulg<sup>2</sup>. (14 kgs./cm<sup>2</sup>), lo cual llevó a la construcción de máquinas de cuádruple expansión, siendo éstas montadas en los buques de los finales del período **1880-1890**.



Antes de seguir con la descripción técnica de otros elementos, que contribuirán al mejoramiento de la navegación, para de esta manera, entrar directamente en la última parte del siglo XIX, en lo que a buques se refiere, demos un breve (ya que intentaré ser lo más conciso y explicativo posible) a un “capítulo”--por llamarlo de alguna manera--un poco desconocido, o por lo menos, poco frecuentado. Lo anterior se relaciona con los llamados “**buques extravagantes**”.

El siglo XIX fue un período de inventos, inventores, aplicaciones y “descubrimientos”, en relación a la Europa occidental, principalmente. Sumado a la alta expansión tecnológica que la Revolución Industrial plantea, se une, como no podía ser de otra manera, una amplia corriente de filósofos, pensadores, iniciados, y demás, entre los que había un sinnúmero de charlatanes y pseudo-investigadores, que, alentados por las continuas informaciones técnicas, pretendían resolver algunos problemas que tenían siglos detrás. Muchos de ellos, con una inmensa buena fé, desearon construir máquinas que permitieran el transporte de personas de la manera más rápida y económica posible; entre dichas máquinas estaban, naturalmente, los buques, aunque muchas veces la teoría no era compatible con los materiales y tecnologías disponibles en aquellos tiempos. Veamos algunas de ellas.

En el año **1853**, en Blackwell, sobre el río Támesis, a muy pocos kilómetros de los astilleros, donde cinco años antes el “**Great Eastern**” estuvo a punto de no bajar al agua, se botó el “**Connector**”, formado por varias secciones estancas independientes y articuladas (igual que los vagones de ferrocarril), unidas mediante embalajes.

El proyecto se basaba en el convencimiento de que habría podido navegar tranquilamente en mares agitados, oscilando con sus módulos al compás del movimiento de las olas. Sin embargo, el problema era, por sobre todas las cosas, las juntas articuladas.

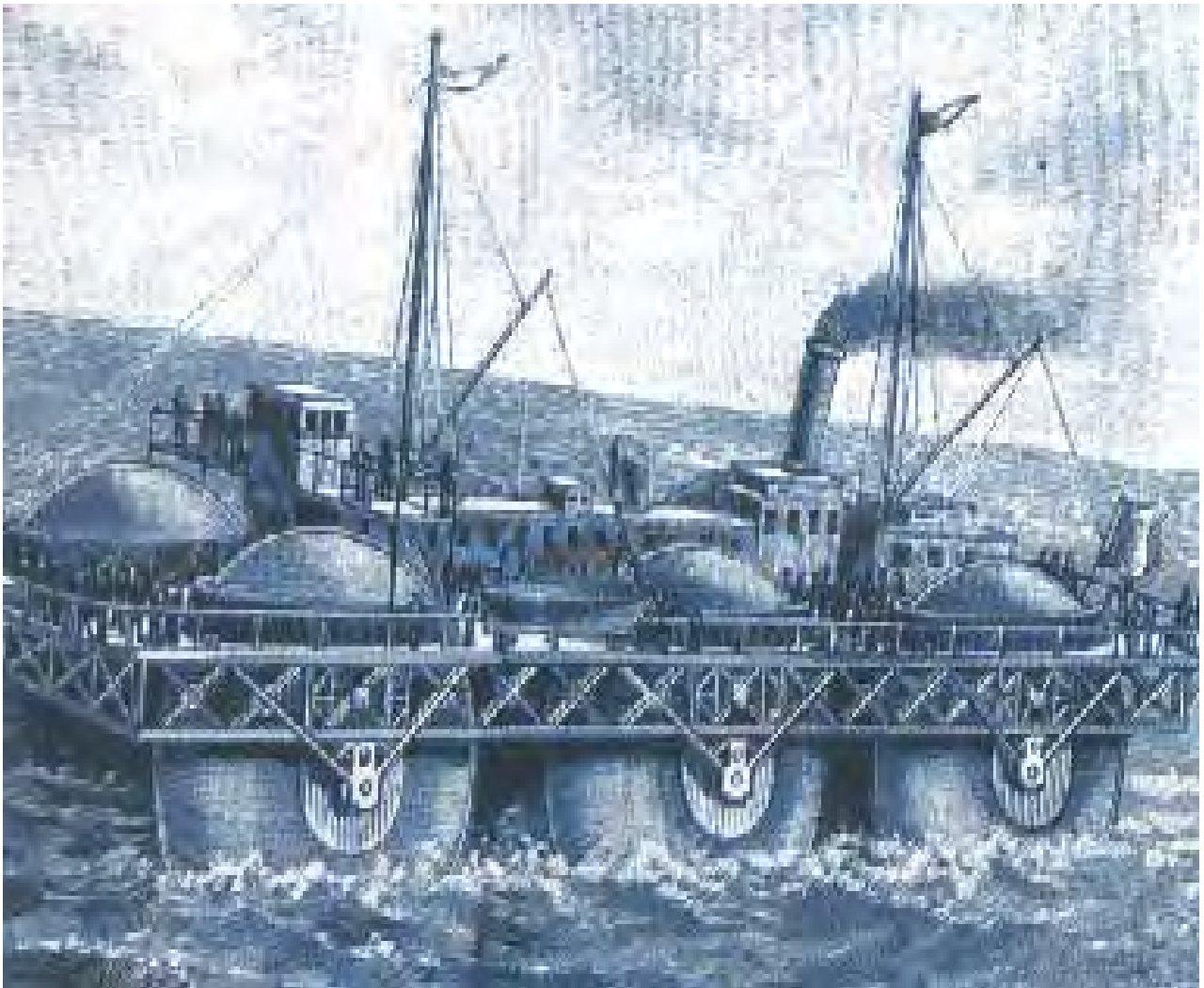
Este barco fue construido para la **Joined Ship Company**, que pensaba utilizarlo como un barco carbonero, que habría de unir los puertos de Newcastle Upon Tyne (nordeste de Inglaterra) y la ciudad capital de dicho

país, Londres. Teniendo la idea de ir depositando una sección modular en cada puerto de la ruta, se habrían reducido considerablemente los costos de la explotación y el período de permanencia en los muelles, a los fines de efectuar las operaciones de descarga. Como detalle, la sección de popa contenía una máquina de vapor, al tiempo que las de proa y el centro, disponían de un palo con velas cada uno, lo cual permitía la maniobra automática, una vez desenganchadas dichas secciones.

Cabe mencionar que una vez navegando por el río Támesis, no surgió ningún contratiempo: el barco depositó el módulo de proa, prosiguiendo por el río para abandonar el del centro; luego la embarcación volvió atrás y fue reenganchando una tras otra, a las secciones ,antes de regresar al puerto de partida. Ahora bien, lo que fue posible en el tranquilo río londinense, no lo hubiese sido tan fácil en el mar, donde el *“Connector”* no solo cabecearía sino además balancearía; obviamente, sería algo imposible de concebir, que las tres secciones se balancearan como un todo, ya que los esfuerzos de tracción sobre las uniones serían de tal magnitud que éstas no lo hubiesen resistido. Por lo tanto, en base a lo anterior, se determinó que el *“Connector”* siguiera transitando las calmadas aguas del Támesis, y con el transcurso del tiempo, fue mandado a desguace.

A pesar de que la articulación del *“Connector”* demostró ser un proyecto más que una característica positiva para afrontar el movimiento de las olas, se hicieron otros intentos para afrontar al agitación del mar.

Otro de los proyectos que se intentó llevar a la práctica, aunque no despertó el interés de armadores, constructores y astilleros, fue el llamado **“barco de rodillos de Bazin”**. Este barco fue efectivamente construido y realizó una travesía por el Canal de la Mancha; habiendo sido diseñado por **Ernesto Bazin**, medía 36,5 mts. de eslora por 13,7 mts. de manga; el casco comprendía tres pares de rodillos cilíndricos que surcaban las olas, y el barco poseía una máquina de vapor de 550 HP que le imprimía unos 7 nudos de velocidad.



**Foto N° 113 : Uno de los proyectos navales más extraños que se hayan realizado: el barco de Bazin . Este buque provisto de rodillos, navegó efectivamente por el Canal de La Mancha , pero no logró despertar el interés de armadores y constructores. Medía 36,5 metros de eslora y 13,7 mts. de manga . Su máquina de vapor rendía unos 550 HP, dando unos 7 nudos por hora (13 kms./hr.) .-**

Sigamos. La incorporación, a los barcos mercantes, de los adelantos antes mencionados, y de otros que vendrán con el transcurso del tiempo, marcan el período de transición del uso del buque a vela con casco de madera, junto a una máquina como sistema de propulsión auxiliar hacia la época del casco metálico con aparejos de velas como sistema alternativo posible, siendo los sistemas mecánicos de propulsión a vapor los principales medios de impulsión de los buques. Obviamente, con el correr de los años,

de los años, los aparejos vélicos terminarán por desaparecer y ya solo se verá, en adelante, aplicado a yates u otros navíos.

En el año **1872**, el buque "**Oceanic**", con un registro de 3700 toneladas, 128 mts. de eslora, una potencia de 1900 HP, una velocidad de 14 nudos, 180 pasajeros de primera clase y otros 1000 de entrepunte, representará una innovación en todos los órdenes, dejando muy atrás a todos los predecesores. Además de los cambios totalmente innovadores respecto de la nueva distribución de los compartimentos, el "**Oceanic**" es el primer buque en presentar una cubierta metálica horizontal.

En el año **1875**, frente a un desequilibrio en las ofertas y demandas del comercio de fletes, un grupo de siete armadores ingleses que atendían el comercio entre Londres y Calcuta, arman una operativa naviera que da como resultado la aparición del sistema de **conferencias**, que llega hasta nuestros días. Su finalidad era el determinar el número de salidas, a los fines de lograr las bodegas más completas y fijar tarifas mínimas y uniformes para todos los puertos entre el Reino Unido y la India, cualquiera sea la cantidad de cargamento transportado. Lo anteriormente expresado incorporaba regularidad en las salidas de los barcos, sea que estuviese o no con carga, lo que se equilibraba con la tarifa impuesta al flete.

Hoy hay alrededor de unas 300 conferencias, que agrupan cada una de ellas, entre dos y cuarenta o más compañías, gobernando el tráfico del comercio mundial.

Las operaciones de los navieros y comerciantes del mundo se mejoraron notablemente con el incremento de las comunicaciones mediante la utilización de los cables del tipo submarino. En el año **1881**, el "**Servia**", barco perteneciente a la Cunard Line, marca el pasaje del hierro al acero en cascos de los buques de porte. Este barco presentaba unas 7400 toneladas de registro, 166 metros de eslora, unos 10300 HP de potencia y 18 nudos de velocidad. Además, por esos años se produce la introducción de lo que se conoce como "**tiro forzado**", como también la **caldera acuatubular**, y como ya habíamos dicho, la aparición de la máquina de triple expansión primero y más tarde, la de cuádruple expansión.

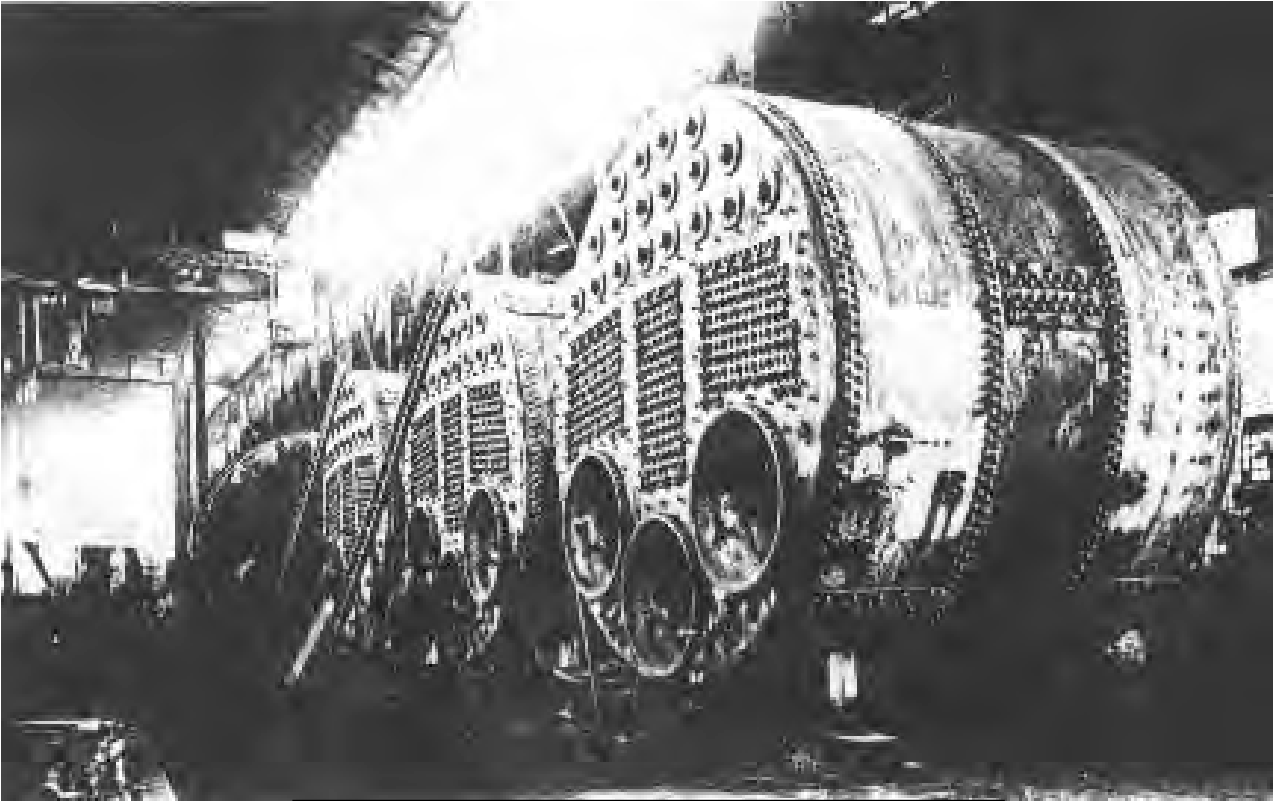


Foto N° 114 : En esta foto se pueden apreciar las viejas calderas “Ansaldo”, de tipo marino, de un gran volumen de agua .Obviamente, de ese gran volumen de líquido, se extraía una gran cantidad de vapor, con lo que se tendría una gran potencia .-

En el año de **1886**, un buque que llevaba por nombre “*Gluckauf*”, que significa : “buena suerte”, y que poseía unos 100 metros de eslora, máquina de vapor a popa y hélice, tres palos de velamen, además de presentar un diseño un tanto extraño para esa época, realizó el viaje entre Europa y los Estados Unidos, inaugurando de esa manera, el tráfico de lo que se habría de llamar como “**buque tanque**”.

Digamos que en esta época lo que era preponderante era la **máquina alternativa** a los efectos de los medios de impulsión. Pero describamos un poco más en detalle, lo que es la máquina alternativa, para así tener una mejor perspectiva de cara a la aparición de otro elemento que sería decisivo para la posterior navegación . Básicamente la máquina o **motor alternativo** es una máquina volumétrica de vapor, compuesta por uno o más cilindros que contienen émbolos corredizos respecto al eje, y que es apta para transformar la energía calorífica del vapor en movimiento alter--

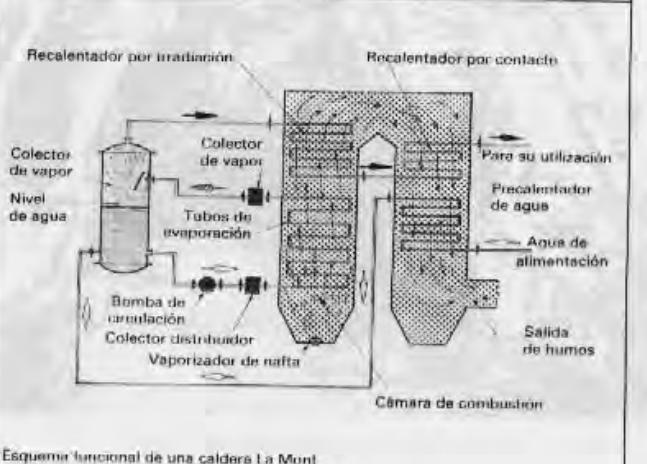
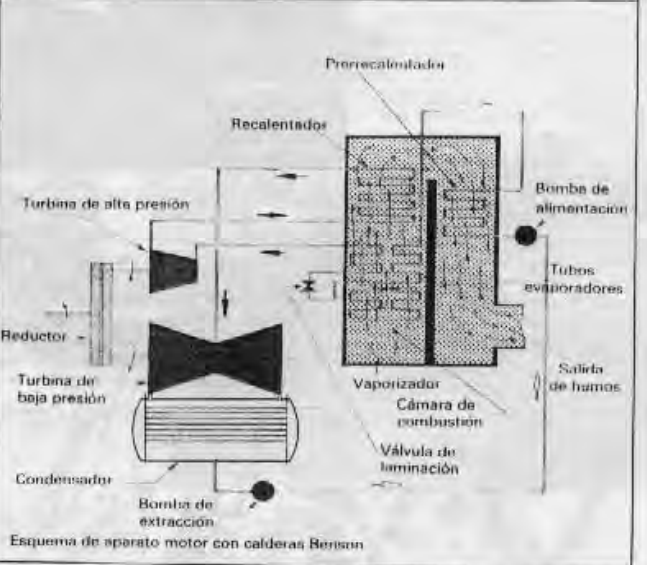
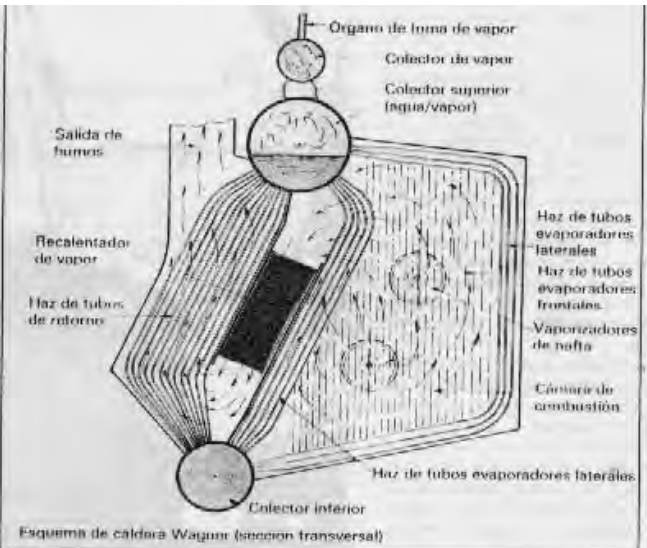
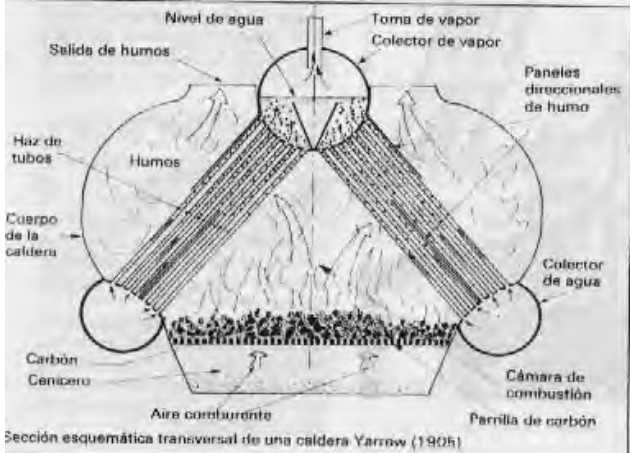
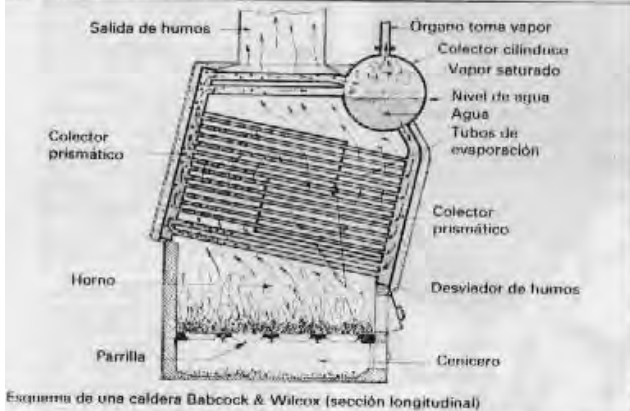
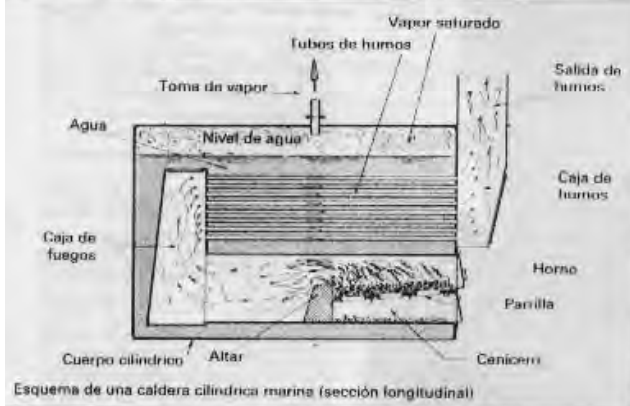
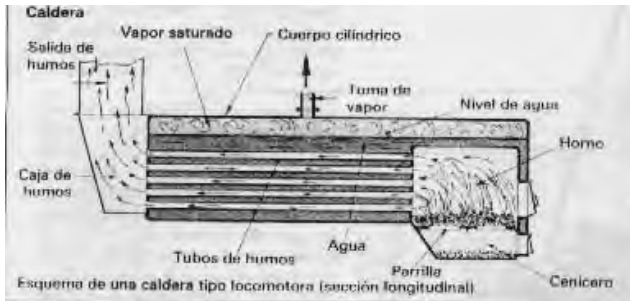
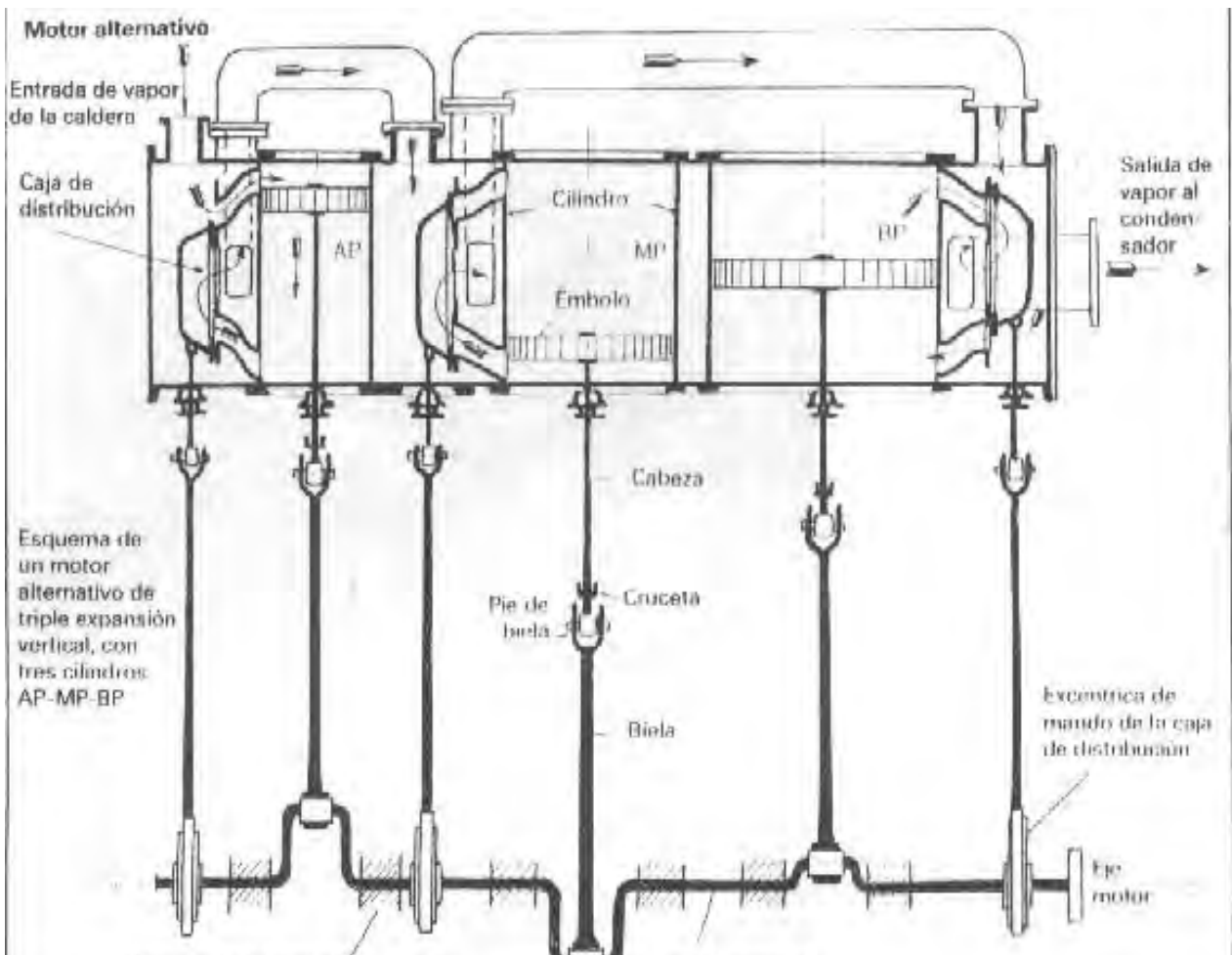


Foto N° 115 : Diferentes tipos de calderas.-

/--nativo de los pistones y, por medio de mecanismos apropiados ( bielas, cigüeñales, etc.) en movimiento rotatorio del eje motor. El motor alternativo fue el primer aparato propulsor usado para la navegación, al principio (como ya hemos dicho..) auxiliar del velamen y más adelante, en forma definitiva, como motor principal. Debido a su funcionamiento simple, alto índice de confiabilidad y sus límites de potencia, fue elegido para equipar a la mayoría de los buques que se botaban por esos días.



**Foto N° 116 : Acá se puede observar un motor alternativo de triple expansión vertical, con tres cilindros : alta presión (AP) , media presión (MP) y baja presión (BP) .-**

Los motores alternativos se dividen en dos grandes categorías:

**a) Motor alternativo de propulsión a rueda.**

**b) Motor alternativo de propulsión a hélice.**

A la primera categoría **(a)** corresponden los siguientes tipos:

**1.-De balancín.-**

Usado en las primeras aplicaciones, era de construcción sencilla y fácil mantenimiento, aunque bastante pesado, siendo en alguna ocasión utilizado para la propulsión a hélice.

**2.-De cilindros oscilantes.-**

Este era uno de los tipos más sencillo y compacto, perfeccionado por John Penn; el vástago se unía directamente al cigüeñal, y el cilindro oscilaba sobre unos cojinetes. Este segundo tipo se adaptaba preferentemente a bajas presiones de vapor.

**3.-De acción directa.-**

En estas máquinas, el movimiento rectilíneo de los émbolos, se convertía en rotatorio debido a la acción de biela, vástago y cigüeñal. Esta disposición era característica de todas las máquinas de acción directa; en el caso particular del propulsor a rueda, los cilindros estaban conectados para conectarse al eje motor, relativamente alto sobre el plano de la máquina. Podían substituir con ventaja el tipo de cilindros oscilantes, en el caso de altas presiones de vapor. Pero su inconveniente era que ocupaban un gran espacio en el sentido longitudinal del buque.

A la segunda categoría **(b)** pertenecen los siguientes tipos:

**1.-Motor a camisa.-**

En este tipo, el vástago de los émbolos era fijo y la biela iba unida por medio de una articulación al centro del émbolo, en el interior de la camisa



concéntrica al cilindro. Este tipo era ligero y compacto, pero no se adaptaba a las temperaturas y presiones elevadas. Al estar moviéndose la camisa, este movimiento provocaba dispersiones de calor, al calentarse se dilataba, debilitando la presión y dando lugar a fugas del vapor.

## **2.-Motores a biela de retorno.-**

A cada émbolo iban unidos dos vástagos, que ,dotados de sus correspondientes prensa-estopas, pasaban uno por encima y el otro por debajo del eje motor, a la derecha y a la izquierda del respectivo cigüeñal, y funcionaban libremente sin obstáculos hasta el costado del buque. Los extremos de los dos vástagos estaban conectados a los brazos de la barra transversal, que estaba forjada en forma de U, y en cuyo centro se encontraba el muñón para el pie de la biela ; por debajo se ubicaba el patín que se deslizaba sobre la corredera colocada en el flanco del condensador. Esta biela partía desde la barra transversal, y de retorno, se unía al eje cigüeñal del eje motor.

Esta mecánica ofrecía ventajas de geometría cinemática entre la longitud de la biela y la carrera del émbolo, pero, lamentablemente, no era práctica a los efectos de estanqueidad del vapor, debido a los numerosos prensa-estopas que presentaba.

## **3.-Motor horizontal de acción directa.-**

Estos tipos de motor se caracterizaban por tener la biela entre la tapa del cilindro y el cigüeñal. Éstos eran los más sencillos y apropiados, pero el cilindro, la biela y el cigüeñal debían estar en el centro de la manga del buque, lo que limitaba considerablemente la carrera del émbolo.

Así como para el desarrollo de una potencia dada, con una presión dada y con un número determinado de vueltas, se fijaba la capacidad--volumen--del cilindro, y cada disminución de la carrera implicaba un aumento del diámetro. Por lo tanto, estos motores de pequeña carrera tenían un émbolo cuyo diámetro era muy grande. Con presiones de vapor más elevadas, las condiciones mejoraban; también se consiguieron mejores resultados, debido al espacio , con los buques de doble hélice , en los que el espacio

transversal era bastante mayor. Así, a menudo se aplicaba este mecanismo, que facilitaba enormemente la inspección y la consiguiente reparación, si fuera así necesaria.

#### **4.-Motor vertical de acción directa, de cilindros invertidos.-**

Al igual que en el motor horizontal, la biela estaba entre la tapa del cilindro y el cigüeñal. Los cilindros eran verticales y se montaban sobre columnas, que al mismo tiempo, servían de guía, para el movimiento de los vástagos. Este tipo de motor presentaba una mayor longitud de carrera de la biela, lo cual de por sí era una gran ventaja. La carrera de la biela no se veía ya limitada por la manga del buque, como en la del tipo anterior. Asimismo, se presentaba otra ventaja: los émbolos gravitaban sobre el cigüeñal y la energía acumulada en el ascenso era restituida en el descenso, mientras que en el motor horizontal el peso de los émbolos iba en detrimento del movimiento y del mecanismo, generando el consiguiente desgaste y consumo del órgano mecánico, en movimiento.

Había falta de refuerzos, que como sucedía en los motores horizontales, tendían a deformar el buque. Sin embargo, quedaban afectadas dos importantes condiciones: la **estabilidad** y la **protección**. Sobre la condición de **estabilidad**, influía negativamente el centro de gravedad del mecanismo (relativamente alto) y sobre la condición de **protección**, el hecho de no poder emplazar el motor, debido a su altura, por debajo de la línea de flotación, o en el caso de buques de guerra, la cubierta acorazada.

No se toma en consideración la forma de actuar del vapor, para la clasificación de los motores alternativos. Ésta está basada en la diversidad de transmisión del movimiento del émbolo al eje, o sobre las posiciones de los cilindros horizontales, inclinados o verticales.

Casi todos los tipos descritos anteriormente, pueden ser del tipo de **acción directa** o también del tipo de **múltiple expansión** (con cilindros AP-BP o bien, AP-MP-BP, esto es: **AP** :alta presión; **MP** :media presión; **BP** :baja presión).En estos últimos, en los que la expansión se fraccionaba entre dos o más cilindros , se podía llegar a un óptimo compromiso de geometría de los movimientos, de un alto rendimiento volumétrico y de un

mejor empleo del espacio ocupado por la máquina. Uno de los elementos que se hizo imprescindible en la consecución de la revolución del vapor, fue, precisamente, la “fuente madre” donde se habría de producir: esto es, la **caldera**. Vamos a hacer algunos comentarios sobre distintos aspectos de este elemento. La **caldera** es, en sí misma, un recipiente metálico, de grandes proporciones, de forma cilíndrica, que en esos días como así también en la actualidad, constituye uno de los órganos principales de los aparatos motores navales a vapor.

La función de la caldera consiste en la transformación del agua en vapor por medio del calor producido por la combustión de un combustible y el oxígeno del aire. El vapor así obtenido será utilizado por otro componente del aparato motor, que dependiendo del caso, podría llegar a ser una máquina alternativa o lo que veremos más tarde, en otros pasajes de este Capítulo, la turbina.

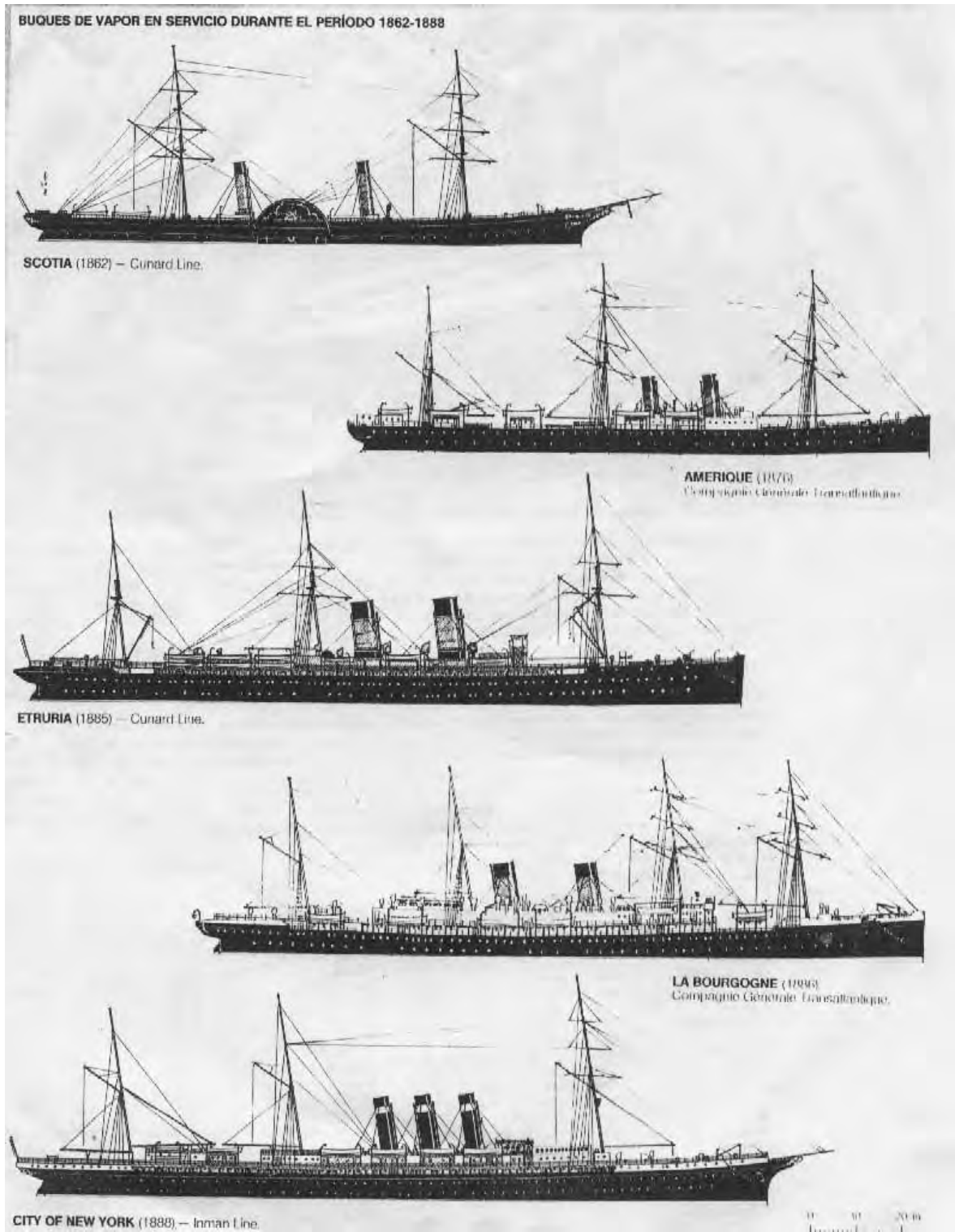
Debe precisarse que las calderas no sólo se colocan a bordo de embarcaciones con propulsión a vapor, sino también en los que son propulsados mediante Diesel (motores marinos, de combustión interna, que funcionan bajo el principio descubierto por el alemán **Rudolf Diesel**) donde son utilizados para alimentar los grupos auxiliares de a bordo; ahora bien, en los buques propulsados a vapor, tales grupos son alimentados por calderas auxiliares o por alguna de las principales.

Respecto a los tipos de calderas adoptados en las distintas épocas a bordo de los buques, casi todos los generadores de vapor proyectados para su instalación en tierra han sido utilizados a los efectos de la propulsión naval, obviamente con las necesarias modificaciones para así poder conseguir el máximo nivel de seguridad y confiabilidad.

Podemos clasificar las **calderas** de las plantas motrices navales, en tres grandes categorías:

a) **Generadores de gran volumen de agua.-**

Dentro de esta categoría, la caldera está constituida por un gran cilindro metálico, cerrado en sus extremos por bases rectas o abombadas. El cilindro que contiene el agua a vaporizar, está atravesado en sentido longitudinal por uno o más hornos cilíndricos metálicos y por una serie de



**Foto N° 117 : Varios de los principales buques equipados con propulsión a vapor en el siglo XIX .-**

serie de tubos, por los que circulan los humos calientes (llamados *tubos de humos* ).El agua está contenida en el cuerpo de la caldera y circunda completamente tanto los hornos como los tubos de humo; el vapor de agua así originado se recoge en la parte alta del recipiente bajo presión y ocupa el volumen interno por encima del nivel de agua, de donde se lo conduce para su utilización, ya sea que pase o no por un *recalentador* .Es muy poco común la instalación de este tipo de calderas en la actualidad, ya que se cuenta con modernos generadores de vapor ,mucho más funcionales.

### **b) Generadores de poco volumen de agua.-**

En estos generadores, el agua no está contenida en el gran recipiente cilíndrico característico de las calderas mencionada en la categoría anterior, sino que se la hace circular y vaporizar en el interior de numerosos y pequeños tubos, expuestos al calor de las llamas y de los humos. El horno se encuentra atestado de haces de tubos, mientras que otros conjuntos de tubos están dispuestos a lo largo del conducto de humo hacia la chimenea. Los distintos haces de tubos convergen en recipientes, generalmente llamados *colectores* ,en los que se encuentra el agua de alimentación y se recoge el vapor producido. La circulación del agua y del vapor transcurre entre los colectores, los haces de tubos y nuevamente, los colectores.

Se hace constar que este tipo de calderas posee habitualmente recalentadores y también, *economizadores*. Este tipo de generadores de vapor, que desde hace bastantes años son muy utilizados, redujeron el tiempo de alistamiento y alcanzaron un alto nivel de seguridad, eliminando el riesgo de posibles explosiones. Podemos indicar que la avería de uno solo de los tubos implica **sólo** la reparación del mismo y además ,se requieren tiempos bastantes cortos, con un ahorro de futuros problemas que pudieren devenir en acontecimientos desastrosos, tanto para las estructuras como para el personal. Asimismo, este tipo de calderas permite la adopción de presiones y temperaturas sumamente elevadas, y como dato muy específico, la reducción en dimensiones (pesos y volúmenes) del aparato motor, con lo que la consecuencia inmediata fue la aparición de unidades motrices que conjugan poco espacio y altas potencias.

### **c) Generadores especiales.-**

En esta categoría se incluyen todas los tipos de calderas que presentan diferencias constructivas y de funcionamiento, con aquellas indicadas en la categoría (b). Se caracterizan por presentar una disminución en el peso y volumen del aparato motor, en favor del incremento de la potencia. Sin embargo, se trata de aparatos delicados, de prolongada puesta a punto y que precisan, para su trabajo, de personal altamente calificado, con lo que la mano de obra se torna un factor clave.

En esta categoría de generadores especiales se encuentra comprendidas las calderas de los sistemas **Benson, La Mont, Sulzer y Loffler**.

Veamos a continuación, una clasificación de los tipos de generadores de vapor, a fin de dar una muestra más desarrollada de lo que venimos comentando. La clasificación sería :

#### **a1) Calderas paralelepípedas o prismáticas .-**

Eran generadores bastantes pesados y muy rudimentarios, que se instalaron en la mayoría de los navíos de mediados del siglo XIX. Generalmente estaban alimentados por agua de mar y combustión a carbón, produciendo vapor sobresaturado a presiones sumamente pequeñas (1,5 a 2 atmósferas), que eran suficientes como para accionar las máquinas alternativas utilizadas en ese entonces.-

#### **a2) Calderas del tipo locomotora.-**

Este tipo de caldera, como su propio nombre así lo indica, derivaban directamente de las destinadas a la tracción ferroviaria, y eran empleadas en los buques a vapor de poco porte, debido principalmente a su elevada actividad de combustión, su relativamente reducido peso, y su forma baja y alargada, que posibilitaba su instalación en cascos verticalmente no muy holgados.

Estaban constituídas principalmente por un largo cuerpo cilíndrico, que contenía el agua, y que se unía al horno; de éste partía hacia el interior de la caldera, un haz de tubos de humos.

**a3) Calderas marinas.-**

Eran las calderas de gran volumen de agua, empleadas desde los primeros tiempos del vapor hasta los inicios del siglo XX.

Como datos constructivos digamos que el cuerpo cilíndrico estaba atravesado, en su zona inferior por uno o más hornos metálicos, terminados posteriormente en una *caja de fuegos*, situada en la parte externa o interna de la caldera. Desde la caja de fuegos, los humos, a través de un conjunto de tubos, recorrían en sentido inverso la caldera para desembocar en la *caja de humos* anterior, de la que salían por la chimenea. Cuando las calderas fueron provistas de recalentadores, éstos se encontraban constituídos por una serie de pequeños tubos doblados en forma de U, insertos en el interior de alguno de los tubos de humos.

Una variante de las calderas marinas, fue la *caldera de doble frente*, también llamada “**caldera escocesa**”, provista de una única caja de fuegos, en la que convergían los hornos insertos en los dos cabezales opuestos.

**b1) Calderas Babcock & Wilcox .-**

En este tipo de calderas, el conjunto tubular se encontraba en la parte alta del horno y estaba constituido por una numerosa serie de tubos rectos, ligeramente inclinados respecto al plano horizontal, que desembocaban en sus dos extremos en dos colectores paralelepípedos, comunicados a su vez con un colector cilíndrico que albergaba tanto el agua de alimentación como el vapor generado; el recalentador, compuesto por una serie de pequeños tubos, se encontraba situado en el camino de salida del humo y estaba inserto entre los tubos evaporadores .

**b2) Calderas Yarrow.-**

En este tipo, el conjunto tubular, subdividido en dos secciones simétricas, unía dos colectores inferiores (de agua) a un único colector superior (de vapor) y dividía en su interior la cámara de combustión, de sección aproximadamente prismática; los humos eran guiados por entre los tubos evaporadores mediante diafragmas y a través de un complejo recorrido.

La circulación agua/vapor tenía lugar del siguiente modo: del colector de vapor, el agua de alimentación descendía a los colectores inferiores, a través de gruesos tubos externos ( tubos de caída ) para ascender de nuevo a través de los haces de tubos, transformándose en vapor, hasta el colector superior.

El recalentador, constituido por un conjunto de pequeños tubos, estaba emplazado asimétricamente en un espacio situado entre los tubos de una de las secciones de haces de tubos.

Bueno, hasta aquí una pequeña descripción de lo que llamamos un elemento fundamental, la **caldera**, de los navíos con propulsión de vapor. Pero la inventiva humana no se quedó con este tipo de adelantos, sino más bien que la búsqueda de nuevas fuentes de propulsión, más modernas y que pudiesen conjugar **velocidad** con **seguridad** y **bajo peso**, fue una espina que acicateó más todavía las investigaciones destinadas al logro de un nuevo componente, que ,utilizando los **CONOCIMIENTOS** hasta allí desarrollados, pudiera mejorar los sistemas de propulsión, al mismo tiempo que revolucionara los aspectos constructivos de las naves.

En el año de **1897**, en ocasión de la revista naval llevada a cabo en **Spithead (Inglaterra)**, por el Jubileo de Diamante de la Reina Victoria , un ingeniero llamado **Charles Parsons (1854--1931)**, condujo una embarcación dotada de una máquina de nuevo diseño, hasta la localidad de Cowes, en el mayor de los secretos. Imprevistamente, el “**Turbinia**”, de unos treinta metros de eslora y 2,75 mts. de manga, irrumpió entre las líneas de buques de la Armada Británica, y navegó hacia adelante y hacia atrás de la disposición de estos navíos (unos 173 buques de guerra), la cual abarcaba unos 12 kms. de longitud, a la entonces increíble velocidad de.....**34,5 nudos**, es decir, unos **64 kms./hr.**

Es así que los oficiales más estrechos de miras reaccionaron “sumamente indignados” ante semejante demostración, pero los más progresistas la supieron valorar en su exacta medida. De todos modos, la anécdota cuenta que, enviado un aviso de la Armada Real en su persecución, éste no pudo

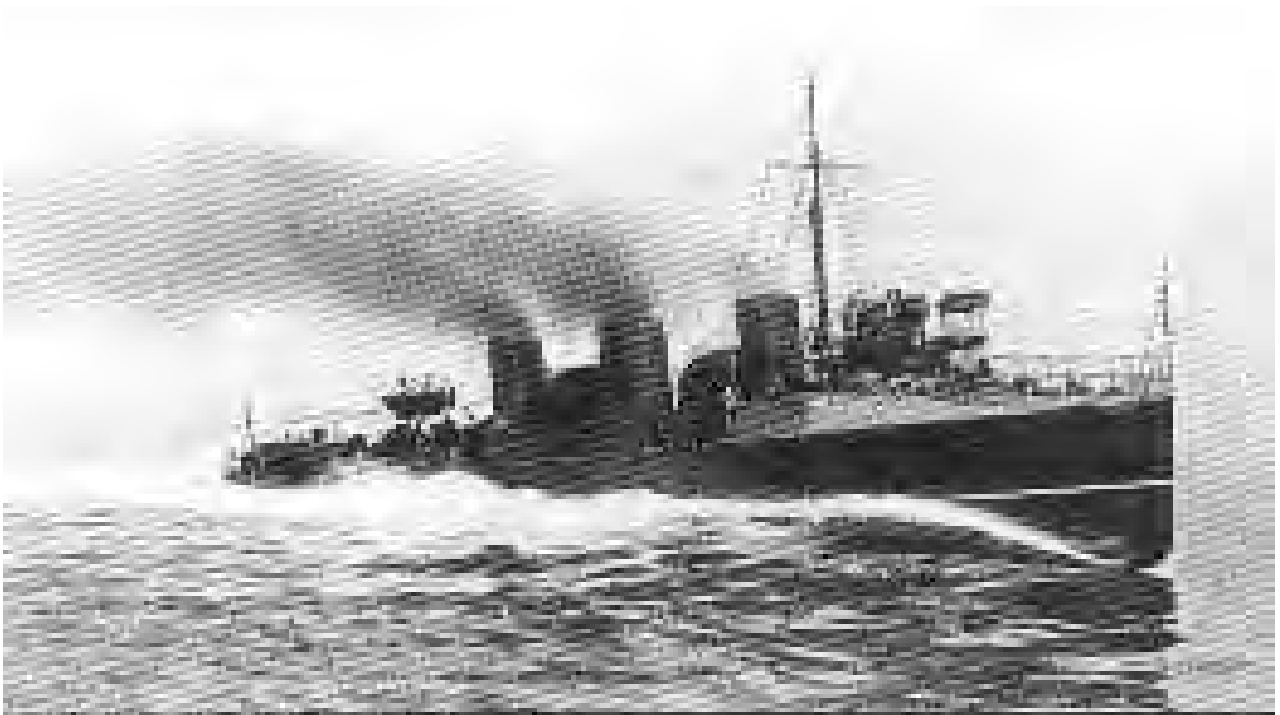


280

hacer otra cosa que bañar su proa en la estela que el veloz “**barquito**” había levantado.....

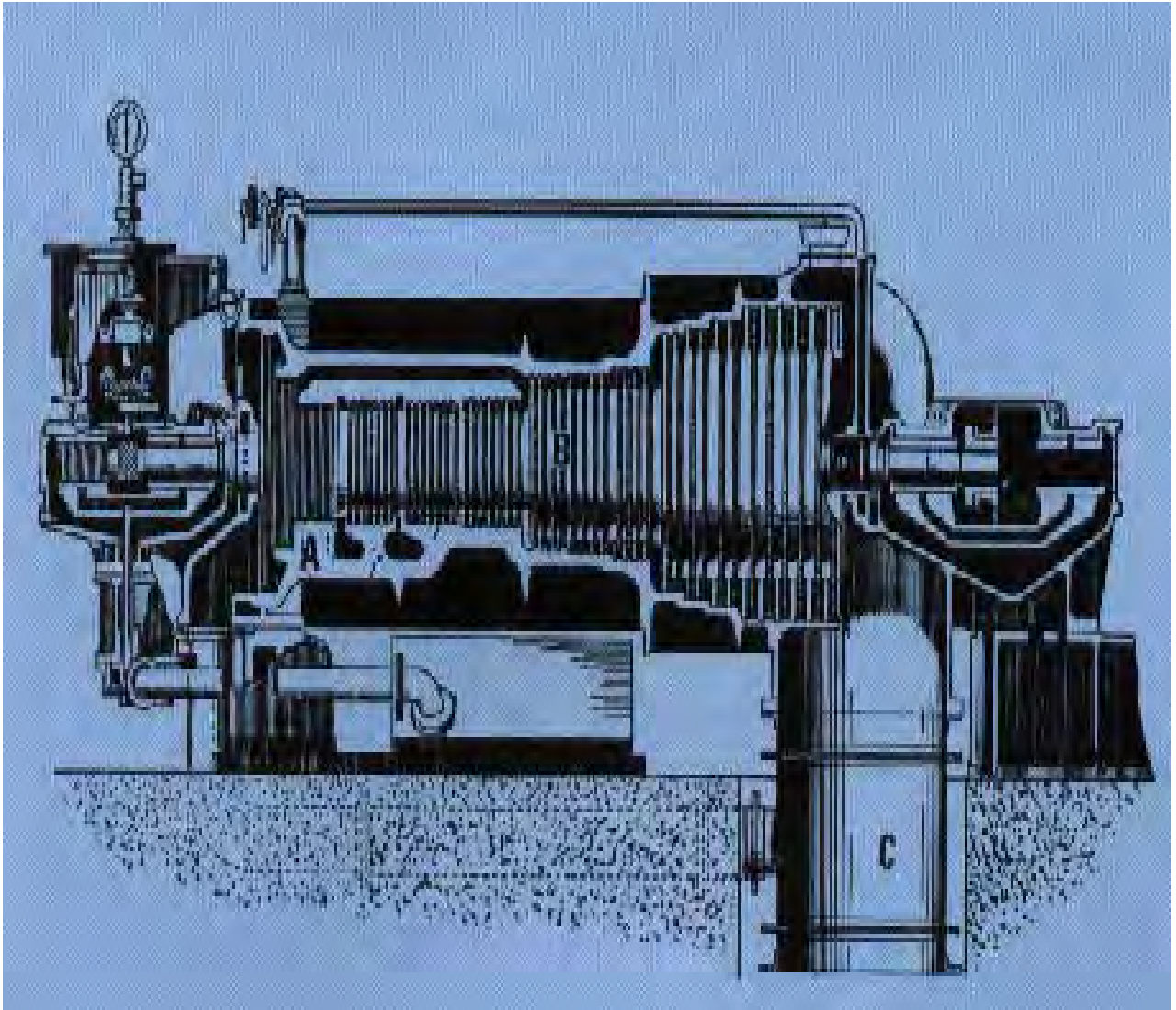
Debido a circunstancias ajenas a su importancia, debió esperarse casi una década para implantar este extraordinario avance en los sistemas de propulsión marina.

Sin embargo, al cabo de dos años este nuevo elemento, la **turbina**, ideada por **Parsons**, económica y sin vibraciones, fue instalada en el “**Viper**”, el primero de una serie de destructores: como detalle hagamos constar que sus dos máquinas accionaban no menos de ocho hélices (dos por eje) y durante las pruebas de velocidad se alcanzaron los **35,6 nudos** (unos **66 kms./hr.**).



**Foto N° 118 : Fotografía de la época (año 1897) donde se puede apreciar al primer buque equipado con turbina, el “Viper” obra de Parsons .En el transcurso de la revista naval de ese año, el “barquito” superó los 34 nudos, toda una marca para esos días .-**

Ahora bien, hemos presentado la turbina en “sociedad”. Pero...¿qué se puede decir de sus orígenes?. ¿Qué es técnicamente una **turbina** y cómo trabaja?.



**Foto N° 119 : El dibujo arriba presentado muestra la turbina “Parsons” del año 1894; originalmente diseñada para producir electricidad, fue luego adoptada para la propulsión naval . El vapor entra en el compartimiento A, pasa al cilindro B, atravesando las hileras de paletas fijas y giratorias, y saliendo por el tubo de escape C . El cilindro aumenta de diámetro en sentido longitudinal, para tener en cuenta la expansión del vapor. Realmente, se constituyó en un elemento revolucionario, ya que después de la turbina de Parsons, ya nada sería igual en lo que se refiere a propulsión y velocidad alcanzada por los buques que empleasen la turbina .-**

Sobre el primer punto, podríamos indicar que en su forma más sencilla, como **rueda hidráulica**, la turbina ya se empleaba antes del siglo **IV** antes de Cristo. En el año **1629**, un italiano llamado **Giovanni Branca** describió una rudimentaria turbina de acción, cuya tobera proyectaba el vapor sobre un anillo de palas, montadas en un eje que giraba libremente. Pero este invento no podía aprovecharse como generador de energía motriz, dado que solo funcionaba a alta velocidad. Charles Parsons superó, en parte, este inconveniente, disponiendo instalación de partes fijas y otras móviles. La **turbina de vapor** es una máquina que transforma la energía térmica del vapor en trabajo mecánico sobre el eje del motor. Es de reconocer que los motores alternativos dejaron paso a las turbinas, que poseyendo todas las ventajas de las máquinas rotativas, permiten realizar mayores potencias sobre el eje, con un peso y unas dimensiones notablemente limitadas. De hecho, mientras que la resistencia de los materiales limita la potencia de los motores alternativos, permitiendo velocidades de los pistones cercanas a los **10** mts. por segundo, la velocidad de movimiento de las paletas de las turbinas alcanza valores de entre **300** y **350** mts./seg. Además, mientras el trabajo en la máquina alternativa es generado **alternativamente**, en las turbinas es generado **continuamente**. Por consiguiente, las sollicitaciones y el desgaste de los órganos de transmisión son menores. Otra ventaja que se puede observar es que, en las máquinas rotativas, a diferencia de las máquinas alternativas, hay una alta capacidad de admisión de grandes volúmenes de vapor. Se debe pensar que en el curso de expansión del vapor, en una turbina moderna, se ha aumentado el volumen de fluido, entre expansión y expulsión, unas 200 veces. Tal expansión es imposible de realizar en las máquinas alternativas, a menos que se utilice una gran cantidad de cilindros, que conllevaría un aumento de las dimensiones y del peso del motor.

Básicamente, **la turbina de vapor** se compone de una parte fija (**cámara**) en la cual, a través de **toberas** o **paletas fijas**, la energía térmica de las presiones y la temperatura del fluido son transformadas, total o parcialmente, en energía cinética, y de una parte móvil, llamada **rotor**, en

la que por medio de paletas móviles, la energía cinética adquirida por el fluido, se transforma en trabajo mecánico. La característica de la transformación de la energía mecánica dá lugar a las principales clasificaciones de las turbinas, las que se dividen en **turbinas de acción** y **turbinas de reacción**.

Se llama **turbina de acción** a aquella en la que la transformación mencionada tiene lugar totalmente en la parte fija del aparato (paletas fijas).

Se denomina **turbina de reacción** a aquella turbina en la que la transformación se realiza mitad en parte fija (estator) y mitad en la parte móvil (rotor). El denominado “**grado de reacción**” es la relación que existe entre la cantidad de energía transformada en la parte móvil y la cantidad de energía total disponible en el sistema.

Se pueden definir como de **reacción** a las turbinas **Parsons**, mientras que las turbinas denominadas **DeLaval** y **Curtiss** son clasificadas como de **acción**, aunque a los efectos teóricos de la definición no lo sean tan estrictamente. En forma sumaria y elemental se ha descrito el funcionamiento de una turbina, presuponiendo que la transformación de la energía térmica en energía mecánica se realice en las dos partes, la fija y la móvil. En realidad, en cualquier turbina existen numerosas partes fijas y móviles, cada una de ellas se denomina “**salto**” .

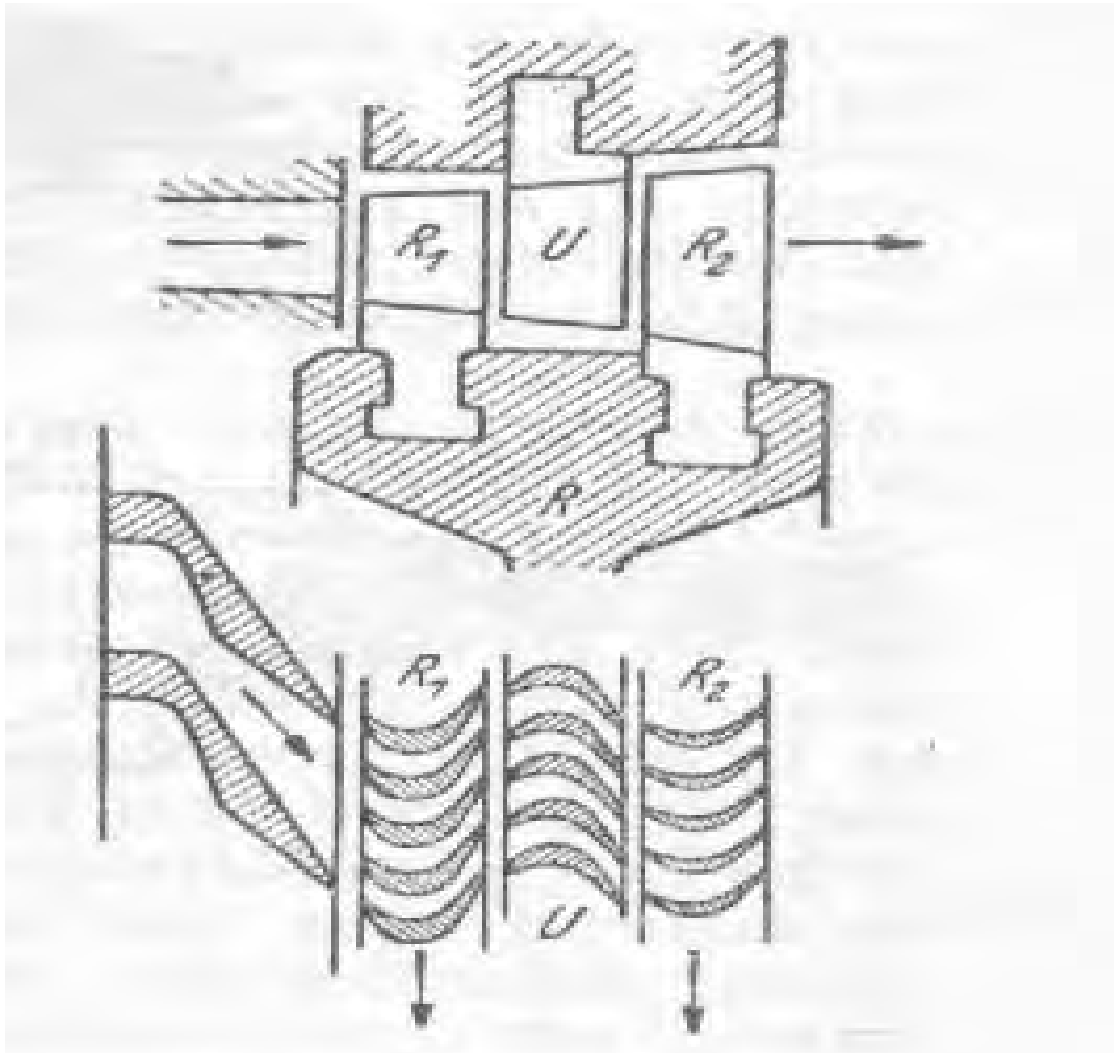
Por eso, según el tipo de turbina, existen unos grupos más o menos numerosos de “saltos”. De aquí surge un fraccionamiento de las transformaciones de la energía o de la expansión del vapor a través de las turbinas. Esto se debe a cuestiones de rendimiento, y omitiendo otras consideraciones, como ser cuanto más numerosos son los saltos, más elevado es el rendimiento de la turbina. A lo largo del eje del motor, hay unos discos de paletas, algunos rotativos y otros fijos. Cada disco fijo tenía la función de otra serie de toberas y, dirigiendo el vapor sobre la siguiente serie de paletas rotativas, permitía repartir en fases moderadas, la caída de presión disponible, reduciendo de este modo la velocidad de giro del eje.

El siguiente paso fue el de disponer de una caja de engranajes entre la má-

/--quina y la turbina, que trabaja mejor a altas velocidades, y la hélice, que trabaja mejor a menor número de vueltas.

Sobre el segundo punto, podemos indicar que así es más elevado el rendimiento de la turbina. Así, pues, un índice del rendimiento base de un salto es la relación entre la velocidad periférica de las paletas móviles a la energía térmica transformada en ese salto. La admisión de vapor en la turbina se hace a través de las válvulas (*toberas*) que sostiene, cada una, cierta cantidad de paletas fijas del primer salto (salto regulador). El elevado número de los saltos y la notable potencia desarrollada por las paletas, obliga a subdividir la turbina en varios cuerpos. De esta manera, se tiene la **turbina de alta presión (AP)**, de **media presión (MP)** y la de **baja presión (BP)**. En los primeros tiempos de aplicación de la turbina en el campo naval, la hélice era directamente conectada al motor, que no podía, por ello, realizar un número elevado de vueltas, para no influir negativamente sobre el rendimiento de la hélice (200 a 300 vueltas por minuto). En una segunda etapa, mucho tiempo después, hacia los finales de la Primera Guerra Mundial (año 1918), la aparición del reductor, especialmente de engranajes, liberó la turbina del vínculo directo de las revoluciones de la hélice, y se desarrollaron así, turbinas más veloces, con mucho mejor rendimiento y más ligeras en cuanto a peso. Con turbinas de acoplamiento directo y en buques con varios ejes motores, existían varias combinaciones de subdivisión de los cuerpos, generalmente sobre un eje que era la turbina de AP, sobre otro de MP y sobre otros dos de las turbinas de BP. Para las turbinas con reductor, los distintos cuerpos están unidos a la rueda principal mediante piñones, y el grupo así formado enlaza con una hélice unida, a su vez, con la rueda principal. Con respecto al motor alternativo y al diesel, la turbina de vapor tiene el inconveniente de no poder adecuarse con iguales rendimientos a los distintos andares o velocidades del buque. En efecto, compatiblemente con la energía térmica disponible y con el consiguiente número de saltos, existe solamente una velocidad que permite un elevado rendimiento de la turbina; por otra parte, las secciones del pasaje de vapor calculado no permiten un mayor aporte de las cantidades de admisión del vapor, dando lugar a un descenso del rendimiento.

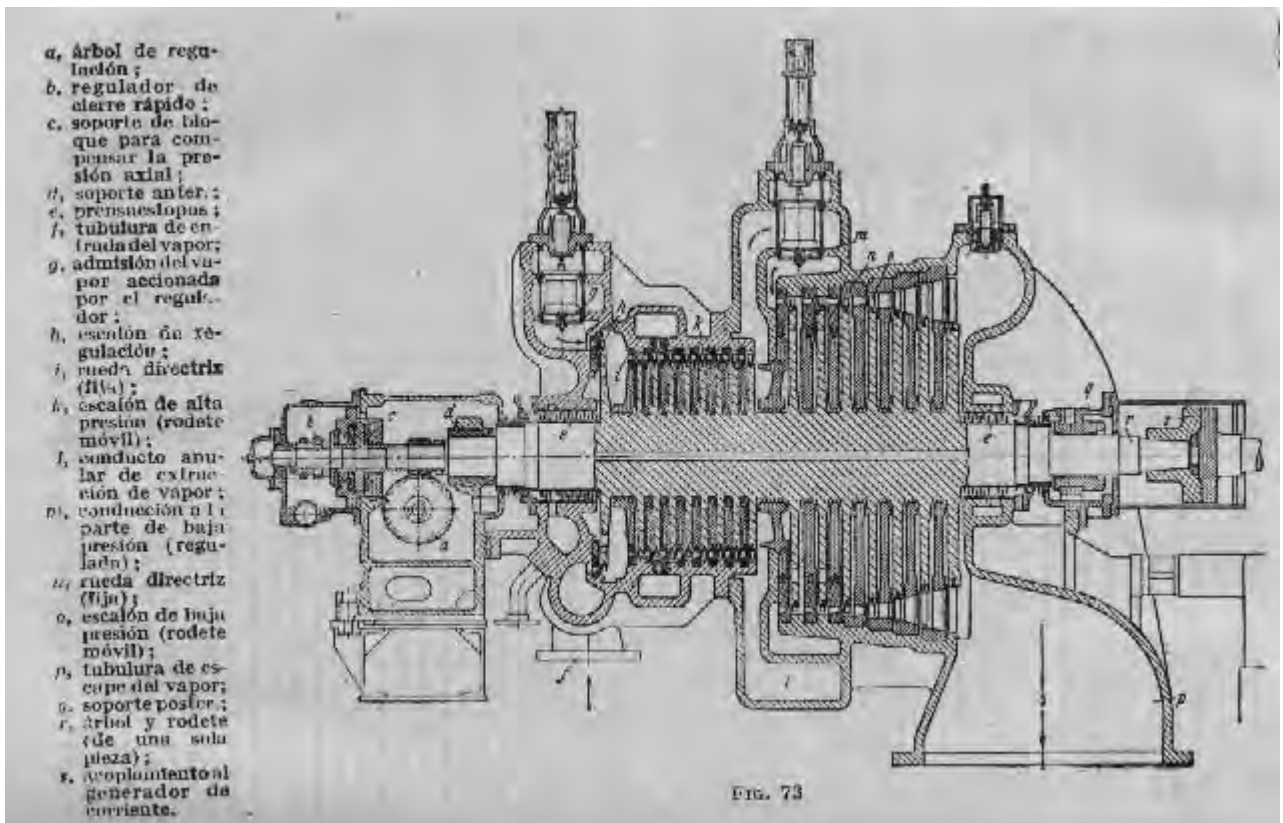
A causa de esto, y de todo lo anteriormente expresado (en cuanto al rendimiento de la turbina) , al variar las vueltas de la turbina, es necesario cambiar el número de saltos o las secciones de pasaje del vapor.



**Foto N° 120 :** En este pequeño esquema se muestra cómo trabaja una tobera del tipo "Curtis". El vapor se expande en toberas hasta la presión final deseada, alcanzando a la salida de las toberas la elevada velocidad correspondiente a la caída de calor ( o si se quiere, de energía) . La energía de la corriente se aplica a una primera rueda móvil (R1) y a una segunda rueda (R2) , bajo la dirección conveniente dada por las coronas directrices intercaladas entre las ruedas, que modifican la dirección de salida y dan la correspondiente dirección de entrada. Este tipo de configuración energética se aplica en turbinas sencillas de contrapresión y ruedas de alta presión en turbinas escalonadas .-

Una vez establecido que la función de las paletas es proporcionar una buena velocidad de crucero, los medios y sistemas para alcanzar esta solución son varios.

En definitiva, la aparición de la **turbina** fue, como tantos otros, un acontecimiento revolucionario que cambió en forma drástica la utilización de la fuente de energía, ya común para esos tiempos, que proporcionaba el vapor.



**Foto N° 121 :** En este gráfico tenemos un turbina de vapor con condensación y toma de vapor intermedia de los talleres Maschinenfabrik Augsburg, de Nuremberg (Alemania), de una potencia de 2575 CV, número de revoluciones  $n = 3000/\text{min.}$ , admisión de vapor :26 atmósferas efectivas, temperatura del vapor :  $290^\circ \text{C}$  y vapor de extracción a la presión de 7 atmósferas. Sólo comprende escalones de acción, utilizándose el primer escalonamiento para la regulación; los ocho siguientes son del mismo diámetro, y los siete consecutivos ,después de la extracción de vapor, son también del mismo diámetro aunque bastante mayor que los ocho primeros , a causa de la reducida velocidad del vapor .-

Hemos dado hasta aquí un muy somero panorama de uno de los elementos componentes del barco, que posee una importancia extraordinaria en lo que a propulsión se refiere. Pero por otra parte, es necesario reconocer que los buques de vapor no se componían únicamente de turbinas y otros elementos mecánicos, sino que cualquier barco es un conjunto de partes ensambladas, y aunque cada uno de ellos con una función particular y diferente de la de los demás, el conjunto debe funcionar de acuerdo a ciertos parámetros establecidos. A los fines de simplificar, se podría decir que un buque es una máquina compuesta a su vez por otras maquinarias y elementos auxiliares.

Ya que estamos hablando de barcos, veamos un pequeño panorama de cómo está compuesto un barco y además, algunas definiciones de ciertos componentes que forman parte del léxico marítimo habitual.

En primer lugar, en un buque, encontramos el *casco*, que podríamos llamar el “cuerpo” del barco, sin palos, velas, chimeneas, u otro tipo de accesorios o añadidos.

El casco, como se ha mencionado antes, se hace generalmente de hierro o acero (dependiendo esto último del costo, utilidad y función), está, a su vez, formado por los *costados* o *bandas*., que por debajo se reúnen sobre la quilla. El extremo anterior de la quilla forma lo que se conoce como la *proa* y el posterior, lo que se conoce como la *popa* .Como ya hemos mostrado, en ocasión de hablar del barco que llevaba por nombre “*Vasa*”, algunos buques (en la actualidad, esa tendencia ha prácticamente desaparecido) llevaban un emblema o figura alegórica, conocida con el nombre de  *mascarón de proa*, que es el recuerdo de la costumbre tan extendida en los pueblos marinos de adornar esa parte del barco con alguna figura esculpida.

En cuanto a los lados de los barcos, éstos se designan, como los extremos, con nombres particulares, a saber: mirando de popa a proa, el lado derecho se denomina *de estribor* o más simplemente, *estribor* ,y el lado izquierdo, *de babor* o igualmente, *babor* . Como pequeño detalle, la palabra “estribor” se deriva del término del idioma inglés “*starboard*”, que se utiliza para designar dicho lado.



En cuanto a las dimensiones, éstas no reciben los nombres que habitualmente se dán en otras construcciones. Así, a la longitud total del casco se la conoce con el nombre de *eslora*; a la anchura mayor, con el nombre de *manga*; y a su altura hasta la cubierta, con el término *puntal*. Otros elementos que encontramos en el buque son la *cubierta*, que es el piso que cierra o cubre el casco por encima. Los costados del barco suben un poco por encima de la baranda, formando como un antepecho o *barandilla*, que se denomina habitualmente con el nombre de *borda*, en la cual, a los fines de que la gente ingrese en el barco, se abre un espacio denominado *portalón*, junto a la cual pende una escalera que llega casi hasta el agua, y que se levanta cuando el buque se pone en marcha o navega. Alrededor la cubierta lleva lo que se conoce como un *canalón* para recoger el agua, ya sea la de lluvia o la del baldeo de limpieza, e incluso la de las olas, cuando el mar está muy picado, que pasan por encima del barco, barriendo la cubierta.

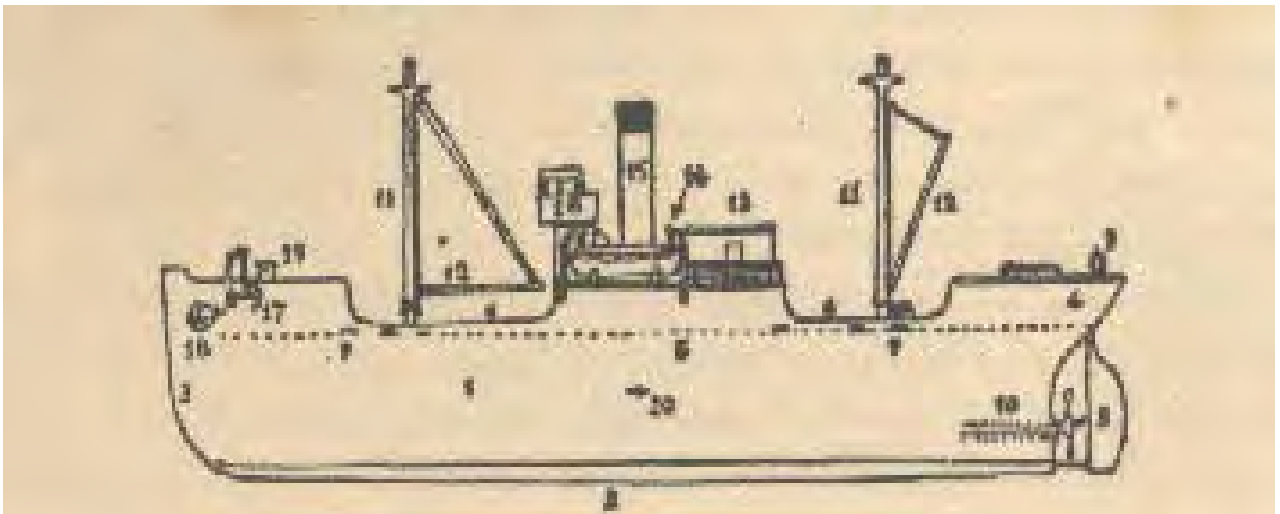


Foto N° 122 : En este dibujo podemos observar el diagrama de un vapor de carga moderno; se tienen distribuídos :

1-Casco/ 2-Quilla/ 3-Proa/ 4-Popa/ 5-Cubierta/6-Borda/ 7-Imbornales/ 8 –Timón/ 9 –Rueda del timón/ 10-Hélice/11-Mástil/ 12-Pico de carga/ 13-Cámara/14-Bote salvavidas/15-Chimenea/16-Puente/17-Ancla/18-Escobén/19-Cabrestante/20-Marca de Plimsoll.-

El agua del canalón antes mencionado sale al exterior por los *imborrables*, que son agujeros abiertos a ese fin en la borda.

En los barcos antiguos, la entrada al interior del barco se hacía por una o varias aberturas practicadas en la cubierta y que se conocen con el nombre de *escotillas*. Los buques modernos poseen también escotillas, pero se usan para bajar la carga y los equipajes a la *bodega*, que así se llama la parte del fondo del barco que almacena dichos elementos. El descenso a los *camarotes* o habitaciones de los pasajeros y tripulación, se hace en estos barcos por medio de escalerillas que tienen su entrada en unas pequeñas construcciones levantadas sobre la cubierta y que encierran salones, cocinas y otros apartamentos.

Sobre una de estas construcciones, hacia el centro del barco, aunque algo más cerca del lado de proa que del de popa, se encuentra una especie de galería, llamada *puente*, siendo éste el lugar donde se ubica el capitán y parte de sus oficiales cuando dirigen el buque. En los barcos de fines del siglo XIX e incluso, de comienzos del siglo XX, desde allí se daban las órdenes por medio del timbre o aparatos acústicos, que como se verá, en el caso del hundimiento del **RMS “Titanic”**, tuvo una importancia fundamental a la hora de transmitir las órdenes de maniobra del mencionado navío.

Obviamente, para maniobrar el buque se utiliza lo que se conoce como *timón*, que se coloca a popa; en los barcos indicados se movía el timón con una gran rueda vertical, a la cual iba unido por dos grandes cadenas.

Generalmente todos los barcos de vapor conservaron sus mástiles, pero ya no más para la colocación de velas, sino para la ubicación de antenas de telégrafo (recordemos que hablamos de buques del siglo XIX y principios del siglo XX). Además, estos mástiles se usan para cargar el barco; con el objeto antes mencionado, cada mástil llevaba lo que se conoce como un *pico de carga*, es decir, un palo giratorio que hace de grúa, levantando los fardos, equipajes, bultos, etc. suspendidos de una cadena, bajándolos luego a través de una escotilla hasta depositarlos en la bodega. Aunque parezca una cosa normal, no deja de tener su importancia esta operación de carga, sobre todo porque como el barco, para flotar, tiene que pesar menos que el volumen de agua que desplaza, es menester no cargarlo en exceso. Es así que para que un buque pueda navegar no hay que cargarlo más que hasta un cierto nivel, que es lo que se conoce como su *línea de agua* o línea

de flotación. La altura del barco desde abajo de la quilla hasta esta línea, o sea lo que se hunde en el agua, es el *calado* y es por ello que se dice que el barco cala tantos metros.

Tengamos en cuenta además que no todos los mares son tranquilos, y también en ocasiones, los buques van más o menos cargados que en otras oportunidades. Así, todos los grandes barcos llevan pintados, a un lado de la proa, cinco rayas horizontales con unas letras anexas; estas rayas son las *líneas de carga*, que indican hasta dónde puede hundirse el barco según las circunstancias, ya las letras son las abreviaturas de las indicaciones respectivas. Pero la raya más alta se suele pintar de modo que corte una circunferencia, en dos mitades y se denomina *marca de Plimsoll o de carga máxima*. Plimsoll es el apellido del inglés al que se le ocurrió colocar por primera vez esa marca en los buques. Antes ocurrían muchos naufragios por la codicia de los comerciantes, que consentían en que se carguen los barcos excesivamente. Como a tantos otros hombres que se le ocurren cosas semejantes, al comienzo se tomó su idea a risa, pero luego se observó que era una cosa sumamente sencilla, que habría de evitar muchas catástrofes. En la actualidad, las leyes de prácticamente todos los países del mundo obligan a las embarcaciones a usar este tipo de indicación, obligando a cualquier navío cuya marca de Plimsoll desaparezca debajo del agua, a permanecer en puerto hasta solucionar ese inconveniente.

Sobre la cubierta todavía hay algunas cosas para describir. Junto a las bordas, se encuentran los botes salvavidas, colgados todos ellos de objetos semejantes a perchas que bajo el idioma marineró reciben el nombre de *pescantes*. Todo el mundo sabe que en 1912, muchas vidas se perdieron, en el transcurso de un famoso naufragio, debido a la falta de dichos botes....

Comentemos también que en la proa de los buques, se observa una especie de enorme carrete giratorio, que sirve para bajar o recoger el ancla. Se denomina a este elemento *cabrestante*. En los buques comunes se le maneja mediante un motor, ya sea accionado a vapor o eléctrico. En torno suyo va arrollada la cadena del ancla, que sale por un agujero de la proa, llamado *escobén*. Los grandes navíos suelen llevar dos anclas, con lo que obviamente tienen dos escobenes.

Asimismo, todo el mundo conoce la particular figura del *ancla*, formada por una caña, de la que parten dos *brazos* terminados en sendas puntas. El punto de unión de los brazos se denomina *cruz*; la pieza transversal que hay en la parte superior, recibe el nombre de *cepo*, y se dá el nombre de *arganeo* a la argolla que hay sobre el cepo para sujetar la cadena.

El ancla recibe también el nombre de *áncora*, y es así como debiera llamarse, ya que proviene del término griego “*ankyra*”, que significa “gancho”; pero el uso ha hecho que se prefiera la otra forma, de tal modo que la gente marinera dice “*anclar*” cuando se echan las anclas y “*levar anclas*” cuando se recogen para iniciar o proseguir viaje.

Hacia el centro del buque se encuentran la o las *chimeneas* porque la mayor parte de los grandes vapores llevaban más de una; en realidad, generalmente son más que una, y van pintadas de diferentes colores, según la Compañía a la que pertenezca el buque. Esto parecerá una cosa trivial, pero cuando los prácticos ven entrar un buque, por los colores se puede conocer de cual de ellas se trata. Además, en el palo mayor, se coloca generalmente una bandera. Como ejemplo, el de la **Compañía Trasatlántica** ostentaba una bandera azul con un disco blanco en el centro; la **Casa Cunard** (una de las más importantes de Inglaterra), presentaba una bandera en la que se podía ver un león dorado sobre un fondo rojo; la **Compañía General Italiana de Navegación** una bandera dividida en cuatro cuarteles, dos enteramente rojos, uno blanco con un león de oro, y otro de color blanco con una cruz roja..... y así todas las demás compañías. Todo barco lleva además la bandera nacional en la popa, y cuando un país es potencia en los mares, los ciudadanos de ese país se deben sentir sumamente orgullosos de su patria.

Sigamos. Además de las chimeneas, sobre cubierta se ven otros tubos, muy parecidos a ellas, pero con la boca muy ancha y encorvada ,hasta quedar dirigida hacia un lado, y no hacia arriba: son las llamadas *mangueras de ventilación*, por donde se renueva el aire del interior del barco. También encontramos, a lo largo de los costados de la embarcación, unas ventanas redondas, llamadas *portillas*; en alta mar, las portillas deben ir herméticamente cerradas, para que no entre agua, y si no fuera por las mangueras de ventilación, el ambiente se tornaría irrespirable .

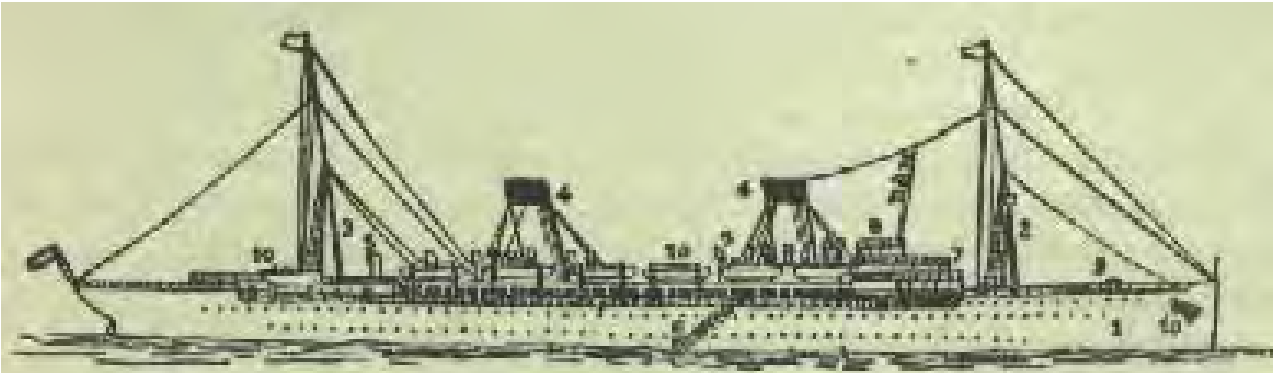


Foto N° 123 : En el dibujo esquematizado arriba, se puede ver el tipo de un gran vapor de pasajeros . Se distinguen los siguientes elementos:  
 1-Casco con sus filas de portillas/ 2- Trinquete o mástil de proa/ 3-Palo mayor/ 4- Chimenea/5- Mangueras de ventilación / 6-Escala/ 7-Galerías y cámaras de sobrecubierta/ 8-Puente /9- Cabrestante/ 10-Ancla , escobén y botes salvavidas.-

De a poco, por el sendero de la Historia vamos llegando a los finales del siglos XIX, comentando que en el año **1893** ya se sobrepasaban las 10000 toneladas de registro, y con un campo sumamente promisorio (para ese entonces) en cuanto a propulsión se refiere. En ese entonces, la velocidad de los primeros trasatlánticos alcanzaba los 20 nudos. Los consumos de carbón se hallaban en el rango de 0,6 a 0,9 kgs./HP/hora y los valores subieron desde 125 hasta 250 lb./pulg<sup>2</sup>. Los tipos de barcos ya se van delineando, pudiéndose distinguir el de **carga**, con porte y velocidad modestos ---2000 a 5000 TRB , y 8 a 10 nudos---, afectados por lo general al tráfico, y desde la República Argentina, llevando cereales y trayendo carbón; luego tenemos el **mixto de carga y pasaje**, y por último, el de pasajeros, comúnmente conocido como **trasatlántico** o antiguamente, como **“paquebote”** que, después de varias tragedias, cuyo resultado fue la mejora en las condiciones de seguridad, cumple su trayecto regularmente de manera confiable.

Antes de pasar a otro interesante tema, veamos un sumario sobre la evolución del buque oceánico. Aunque hay algunas lagunas, y quizás no están todos los buques participantes del progreso que significó la aplica--/

/--ción del vapor a la propulsión de los barcos, se hacen constar a los principales. Así se tiene:

<u>Nº</u>	<u>Año</u>	<u>Nombre</u>	<u>Bandera</u>	<u>TRB (ton.)</u>	<u>Eslora (Mts.)</u>
1	1818	“Savannah”	USA	320	33,55
2	1821	“Rising Star”	Inglaterra	428	37,70
3	1837	“Sirius”	Inglaterra	1320	72
4	1843	“Great Britain”	Inglaterra	3270	98,2
5	1849	“Atlantic”	USA	2860	91,5
6	1858	“Great Eastern”	Inglaterra	18915	211
7	1881	“Servia”	Inglaterra	7392	166
8	1893	“City of New York”	Inglaterra	10500	171
9	1897	“Kaiser Wilhem der Grosse”	Alemania	14350	199,5

**Características:**

<u>Nº</u>	<u>Propulsión</u>	<u>Velocidad</u>	<u>Pasajeros</u>
1	Vela y vapor 90 HP	4 nudos	32
2	Vela y vapor 70 HP	5 a 6	S/D

294

<b>3</b>	<b>Vela y vapor 450 HP</b>	<b>8,8</b>	<b>240</b>
<b>4</b>	<b>Vela y vapor 15000 HP</b>	<b>11</b>	<b>600</b>
<b>5</b>	<b>Vela y vapor 800 HP</b>	<b>13</b>	<b>200</b>
<b>6</b>	<b>Vela y vapor 8300 HP</b>	<b>14</b>	<b>400</b>
<b>7</b>	<b>Compound 10300 HP</b>	<b>18</b>	<b>1300</b>
<b>8</b>	<b>III Expansión 20000 HP</b>	<b>21</b>	<b>1740</b>
<b>9</b>	<b>III Expansión 31000 HP</b>	<b>23</b>	<b>1970</b>

### **Observaciones:**

#### **1 : “Savannah”.-**

Primer buque con máquina de vapor que cruza el Océano Atlántico. Equipado con paletas laterales.-

#### **2: “Rising Star”.-**

Primer buque militar oceánico. Es el primer buque a vapor en el Atlántico Sur y en el Océano Pacífico- Equipado con paleta central.-

#### **3: “Sirius”.-**

Primer buque que cruza el Atlántico propulsado exclusivamente por máquina de vapor. Equipado con paletas laterales.-

#### **4: “Great Britain”.-**

Primer buque equipado con casco de hierro y hélice.-

**5 : “Atlantic”.-**

Equipado con novedosas formas del casco e instalaciones de ventilación y calefacción.-

**6: “Great Eastern”.-**

Buque muy adelantado para su época.-

**7: “Servia”.-**

Buque construído en acero.-

**8: “City of New York”.-**

Primer buque que sobrepasa las 10000 TRB. Su gemelo es el barco “City of París”.-

**9: “Kaiser Wilhem der Grosse”.-**

Buque equipado con la primera instalación RT.-

Pero también es necesario analizar otros aspectos de los buques de esta época, ya cercana al siglo XX. Si bien los buques, como se ha expresado anteriormente se iban adaptando para las nuevas necesidades, al mismo tiempo que brindaban velocidad y confort, se producen ciertos acontecimientos en la historia de ese período, que irán involucrando cada vez más a los navíos, especialmente a aquellos que cruzan el Océano Atlántico, hasta hacerlos protagonistas y portadores de los seres humanos que con sus esfuerzos, trabajos, sueños e ideales, darán un nuevo formato al panorama de cada una de las naciones receptoras de dichas personas.

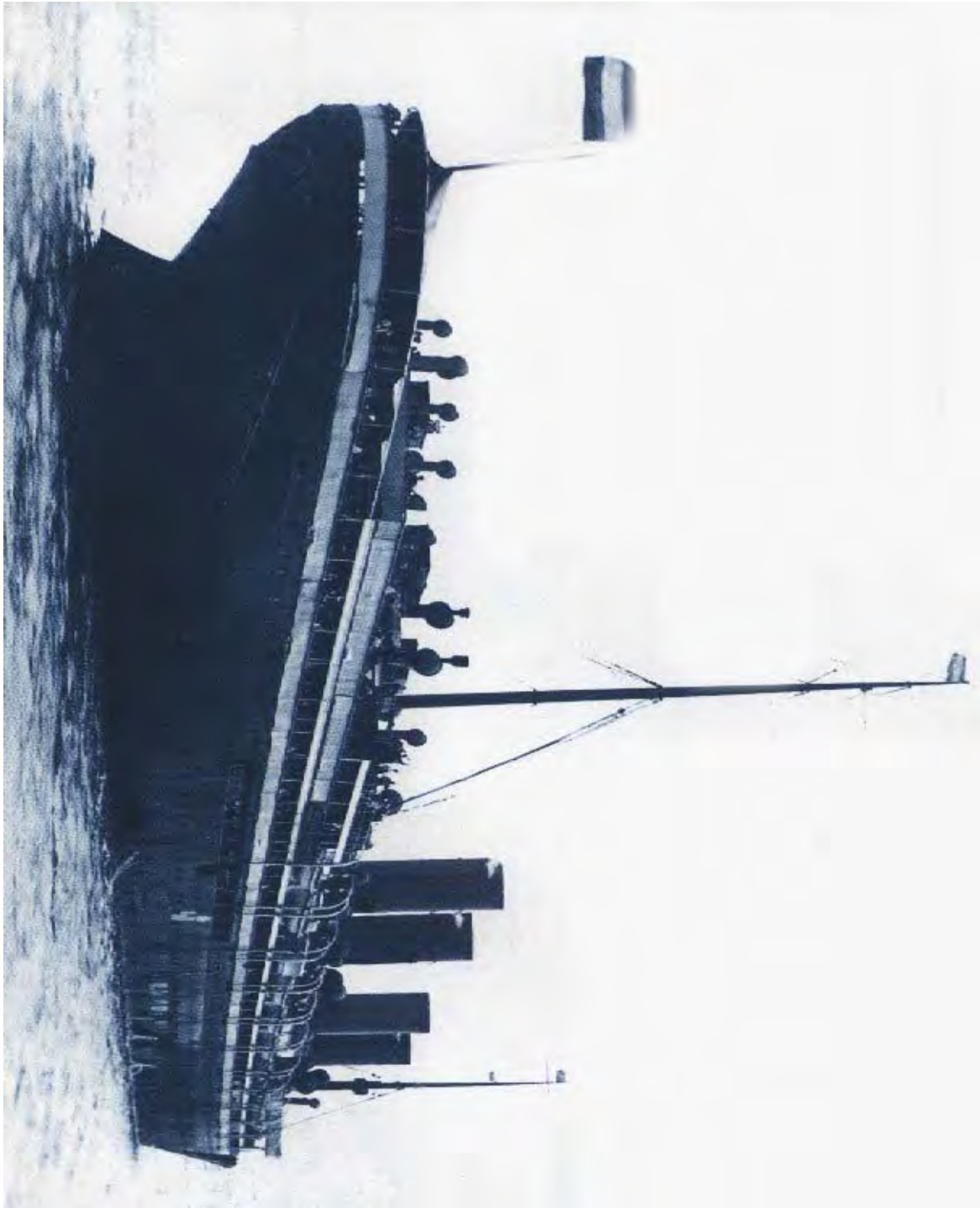
Entonces, a esta altura del desarrollo de este Capitulo, Ud. se podría preguntar lo siguiente: ¿A que se hace referencia?.

Y contestaré esa pregunta indicando que a lo largo del siglo XIX, lo mismo que en la primera mitad del siglo XX, se produce en los territorios de Europa el gran movimiento inmigratorio hacia los países de América. Este gran movimiento de masas se produce, inicialmente, por varios factores. Algunos de ellos son: el fin de las guerras napoleónicas, el surgimiento de nuevas ideas políticas, sociales, económicas, el posterior



296

advenimiento de la Revolución Industrial , la formación de una clase



**Foto N° 124 : Fotografía del gigante “Káiser Wilhem Von Der Grosse”, original del año 1897,un inmenso “paquebote” construído en Alemania .-**

burguesa, el bajo nivel de vida de la población campesina europea y la esperanza de un futuro mejor, en países que recién se estaban asentando y formando (luego de sus respectivas guerras de independencia y conquista de los territorios de cada uno de ellos), y que para poblarlos, se necesitaban grandes cantidades de población. Al tratarse de una época de grandes migraciones (me refiero a la segunda mitad del siglo XIX), los barcos adaptan sectores de sus bodegas para acomodar pasaje cuando la situación así lo requiere. Estos barcos son llamados **buques de entrepuente**.

Volviendo al tema, digamos que los países que más absorbieron en América la gran corriente inmigratoria fueron, entre otros, los Estados Unidos de América (con la mayor cantidad), Argentina, Canadá, Brasil y en otras latitudes, Australia.

Para poder afrontar los desplazamientos de las decenas de millones de personas que dejaron todo atrás y se subieron a los barcos, se hubieron de establecer líneas de comunicaciones marítimas, cuya demanda se vió incrementada por frecuentes retornos a los países de origen, movimientos transitorios o “golondrinas” y factores coyunturales (creación de nuevas industrias, descubrimiento de minerales preciosos, oferta de empleo) ,que hacían atrayentes o no diferentes lugares del planeta. Pero justamente este período coincide con el crecimiento del intercambio marítimo internacional que sigue (como ya lo habíamos manifestado...) a la Revolución Industrial.

Como dato adicional y refiriéndonos a la **República Argentina**, digamos que en el período comprendido entre los años de **1854** y **1900**, el movimiento inmigratorio a este país totaliza la suma de **4.260.368** personas, configurándose una suma de **23.773.122** individuos para el período comprendido entre los años de **1854** y **1940** : si Uds. piensan como yo, es lógico que las cifras impresionen. Es lógico además que quienes de una manera u otra, en su condición de inmigrantes, por razones de ocupación o en la búsqueda de un nuevo horizonte, se vincularon con el mar durante ese período, hayan sentido un profundo, perdurable y siempre presente impacto. Es por muchos conocido, el lugar que ha conservado en el acervo espiritual de muchas naciones, semejante empresa .

Hay naciones en las que son raros los individuos totalmente autóctonos, ya que investigando muy poco, surgen ancestros bajados de los barcos.

Y en lo anteriormente expresado el **buque** es uno de los protagonistas principales de este período de la historia de la Humanidad, cualquiera sea la bandera que llevara, ya que se consideraba que era (el barco) un pequeño microcosmos, un mundo en miniatura. El aislamiento y autonomía en que desarrollaron sus vidas distintos grupos humanos, nos permite, a través de su estudio, acceder al comportamiento de las pautas, usos y costumbres que tuvieron vigor en cada época. Lo anterior nos será de utilidad cuando veamos el entorno social y humano (psicológico, mental, costumbrista, etc.) en el que se desarrolló la tragedia del RMS “Titanic”. Tan numerosas son las causas para que una travesía por mar sea un hecho placentero como una odisea inimaginable, de la misma manera ayer y hoy, que deberemos circunscribirnos, en el caso de realizar un estudio acerca de esta problemática, a un número limitado por demás de estos factores, recordando siempre que la **CONDICIÓN HUMANA** es la menos condicionada, en cuanto se refiera a ideas, actitudes, pensamientos y demás.

Como hemos visto a lo largo de los Capítulos anteriores, la acción del progreso desde los días de las primeras travesías náuticas hasta las presentes fue un elemento importantísimo en orden a garantizar las condiciones imprescindibles de seguridad, regularidad, salubridad y comodidad. Lo expresado en este párrafo será útil en el caso de los barcos “gigantes” de los primeros años del siglo XX, para poder entender ciertos aspectos de su ordenamiento interno (servicios, comidas, sistemas de iluminación, etc.), tan publicitados en sus tiempos como una gran “novedad” y tan comunes en estos los días de nuestras vidas.

Analicemos los tópicos anteriores en relación a las travesías efectuadas por el Océano Atlántico, y aunque en algún momento no se corresponda la época que se hace mención con la que se está encarando en esta etapa de este trabajo, creo que es conveniente su inclusión ya que aportará nuevos detalles explicativos, de cara a lo que deberá venir después.

Teníamos cuatro temas para detallar; entonces, comencemos por el principio. Así tenemos:

**a) Seguridad :**

Contra la navegación en sí misma, un importante factor que atentaba, en los tiempos iniciales, era la pérdida de la vista de la costa, lo que imposibilitaba una situación segura para el barco, una vez fuera del alcance visual.

Junto al factor antes mencionado, concurrían otros factores, que actuaban en el mismo sentido, a saber:

**a1) *Desconocimiento del régimen meteorológico.-***

Al ampliarse el área cubierta por las navegaciones oceánicas, ya no se hubo de contar con el auxilio que proveía la experiencia para precaverse, en la medida de lo posible, de los fenómenos meteorológicos adversos ni para aprovechar los que pudieran ser favorables. Por ello, veamos las rutas que cruzaban el Océano Atlántico, que son las que más nos interesan a los efectos de este libro.

Dada la forma en que se produjo el “descubrimiento” del continente americano y la posterior organización del tráfico marítimo con Europa el peligro más frecuente que se producía era el de los huracanes en el Mar Caribe. Obviamente, los más afectados eran los buques que hacían el recorrido desde las colonias de los países conquistadores de América, atravesando el Caribe, hasta los puertos europeos. Es que junto a la violencia de estas tormentas se sumaba también el hecho de que las flotas de buques operativos iban cargados, sumamente cargados, con oro, plata y joyas. Al tratarse de galeones, barcos muy poco manejables, lo más parecidos a los porta-contenedores de nuestra época, eran presa fácil de los elementos desatados de la Naturaleza.

Es dable observar la fenomenología propia de los huracanes del Caribe en la zona de las calmas ecuatoriales, al este de las islas Antillas Menores, desplazándose inicialmente hacia el Oeste, para recurrar (por lo general), en la latitud 20° a 30° Norte y 75° Oeste; luego sigue hacia el Noroeste

(NO), ya con menor intensidad para disiparse en las proximidades de la conjunción dada por 50° N. y 40° O., aproximadamente.

Existen muchos testimonios de los desastres causados por estos huracanes, que se producen con más frecuencia entre los meses de Mayo a Noviembre. Uno de los peores fue el que se abatió sobre una flota española, en el año **1622**, compuesta por 38 naves, la mayoría de ellas de gran porte, de las cuales se hundieron ocho (8) y otras nueve (9) fueron desarboladas, es decir, prácticamente inutilizadas.

Así también, el invierno del Atlántico Norte, inclemente de por sí, se cobró un alto tributo de vidas. Uno de ellos, el comprendido entre 1821 y 1822 - (Nota del Autor: en el Hemisferio Norte el invierno propiamente dicho comienza el día 21 de Diciembre de cada año y termina el día 21 de Marzo del siguiente, con lo que queda así explicada la frase “...**el comprendido entre 1821 y 1822...**”) fue particularmente destructivo, ya que se produjeron alrededor de **2000** hundimientos, los cuales arrojaron la pérdida de **20000** vidas humanas, junto con las pérdidas materiales, que en nada son comparables con las pérdidas humanas.

Por ello invito al lector, a que se suba a una imaginaria máquina del tiempo, aborde un buque de mediados del siglo XIX y navegue en el intento del cruce del Atlántico. En el caso de sobrevivir a alguna de las furiosas batallas libradas contra los elementos naturales en dicho Océano, y pudiendo escribir sobre tal experiencia, coincidiría con lo expuesto por un pasajero de entrepunte, que durante la navegación en un velero, pasó casi por lo mismo. Este hombre expresa, que a lo largo de ocho (8) interminables semanas, formó parte de un grupo que había zarpado de un puerto inglés y cuyos víveres se habían reducido a causa de demoras en tierra, en una época en la que cada uno debía de llevar sus propias provisiones para afrontar el viaje.

Ya en navegación, fueron sorprendidos por un furioso temporal y el primer contratiempo apareció cuando el preciado equipaje, no suficientemente asegurado, comenzó a destruirse poco a poco con cada movimiento de rolido y cabeceo, dejando escapar para mezclarse sobre el piso (ya a esas

alturas totalmente inundado...), restos de baúles, cajas y canastas con café, carne salada, vestidos, té, camisas, azúcar, pantalones, cacerolas, papas, etc, de aquellos mal ventilados y escasamente iluminados “alojamientos”, por nombrarlos de alguna manera.

En medio de semejante caos, se oían los llantos de unos y las oraciones de otros, al ver que se perdían las únicas pertenencias, que, con mucho esfuerzo, hubieron de conseguir, no solo para afrontar ese viaje sino para poder iniciar una nueva vida en aquél lugar elegido para emigrar.

Pero las cosas no quedaron allí, como una persona bien intencionada podría llegar a pensar.

**No.**

Al contrario : prosiguieron y es más... empeoraron .

Cuando promediaba la travesía hizo su entrada “en escena” la enfermedad conocida como “**tifus**”. Comentemos que esta enfermedad ,en sus dos variantes, es especialmente destructiva de la salud humana :una de estas variantes es el “**tifus exantemático**”, enfermedad de origen infeccioso transmitida por los piojos, y caracterizada por la aparición de fiebre elevada, manchas rojas en la piel (exantemas, de ahí su denominación) y un persistente estado de sopor; la otra variante se denomina “**tifus murino**”, enfermedad parecida a la anterior, pero que en vez de ser transmitida por el piojo, el agente de transmisión en este caso es la pulga.

Y, como era de preveer, el tifus se cobró su cuota. Es así que el capitán de la embarcación murió, algunos pasajeros que no pudieron soportar lo que estaba sucediendo ante sus ojos perdieron la razón y en su desesperación, se arrojaron al mar, mientras que los que todavía tenían fuerzas para intentar sobrevivir ,se arrastraban penosamente hasta cubierta y así poder respirar un poco de aire fresco para sus pulmones.

Como para remachar este relato con la impiedad del martillo de los sufrimientos, el agua potable se terminó.

Pero estaba visto que la odisea debía llegar a su fin...Es así que al cabo de tanto infortunio, los entristecidos viajeros lograron ver la costa americana

y prorrumpieron en llantos de alegría ( y de tristeza por los que quedaron en alta mar.....), cánticos de alabanza a Dios, y bailes en cubierta.

El anterior relato se extrajo de uno de los libros que se citan como bibliografía y lleva por nombre “**An Emigrant’s Narrative**”, que traducido al idioma español significa: “**Narrativa de Un Emigrante**”.

No me dá la impresión de necesitar agregar algo a este sucinto comentario sobre dicha narrativa. Los hechos sucedidos durante la travesía son suficientemente explicativos, y cualquier ser humano medianamente normal, aunque a la distancia, debiera de ser capaz, sin más palabras, de imaginar lo terrible que hubo de ser semejante sucesión de eventos.

a2) *Desconocimiento de las corrientes y dificultades para su evaluación.-*

Para los buques, que en contadas ocasiones desarrollaban alta velocidad, que además podían enfrentar vientos contrarios y que al tener que navegar zigzagueando, su recorrido en la dirección de avance quedaba aún más disminuído, la corriente llegaba a transformarse en el factor que posibilitaba o no ellos navegasen un determinado curso.

El hecho se agravó por las pocas posibilidades que existieron hasta fines del siglo XVIII, dada la carencia de métodos precisos (ver lo referente a los instrumentos de navegación, desarrollado en el Capítulo I, junto con la cartografía) para la determinación exacta de la posición astronómica del navío, para sí poder efectuar una evaluación confiable del valor de la corriente.

Si el problema se presentaba en pasos, estrechos, aguas restringidas, etc. conllevaba riesgos inmediatos y las crónicas son lo bastante elocuentes sobre dicho aspecto.

Obviamente, el transcurso de los años, la experiencia acumulada, fueron logrando un mejor conocimiento de las derrotas y por tanto, se fueron seleccionando en base a una mejor conjunción de los dos factores antes mencionados: situación del buque y ubicación de las corrientes marinas.

a3) *Deficiencias e insuficiencias en la Cartografía y ayudas a la navegación.-*

Es lógico que uno de los requerimientos para poder viajar por mar, con seguridad, consiste en disponer de cartografía que contenga información precisa de las zonas a recorrer, esto es, accidentes costeros, profundidades, bajíos, escollos, etc. Esto recién se consigue siglos después de las primeras navegaciones descubridoras. No nos olvidemos que en lo referente a la navegación, respecto del continente americano, no había nada hecho sino por el contrario, todo por hacer ; lo mismo se podría decir respecto de las corrientes y demás que surcaban el Atlántico de un lado a otro, desde América hacia Europa y viceversa.

En el Capítulo II se pudo analizar en detalle lo que significaron los primeros tiempos de la cartografía, los elementos de medición, etc. :hubo de pasar mucho tiempo y mucha gente hasta la determinación satelital de la posición de un barco, desde el viejo Mercator hasta la predicción por computadoras de las condiciones climáticas sobre una determinada región. Hablando de **Mercator**, un famoso navegante, a fines del siglo XVII, escribía lo siguiente: *“Quisiera que todos los marinos dejaran de navegar con las falsas cartas planas y guiaran su rumbo con la carta de Mercator, que es fiel a la verdad de la navegación . Pero es difícil convencer a los viejos navegantes para que dejen sus cartas planas: aún cuando se les muestre el Mapamundi, ellos insisten en hablar de los viejos sistemas”*

Obviamente, otro de los factores que contribuyó negativamente a la difusión de la cartografía fue el secreto que rodeó a los primeros descubrimientos: deberá llegarse al siglo XVI para que comiencen a salir de las prensas una gran cantidad de mapas y cartas.

En cambio, el trabajo sistemático para cubrir el planeta se realiza durante los siglos XIX y principios del XX (esto último en los que nos concierne sobre los viajes trasatlánticos) y se va desarrollando de tal manera que los diferentes organismos hidrográficos llevan a cabo importantes labores de



relevamiento y actualización, complementadas con la señalización de costas y canales por medio de faros, balizas y boyas, tanto ciegas como luminosas, y con la publicación de derroteros, listas de faros y señales, tablas astronómicas, de mareas y cartas de rutas, como la “**Pilot’s Chart**”, con información sobre vientos y corrientes.

a4) *Deficiencias en la construcción y mantenimiento de las embarcaciones.*

Como ya hemos visto en el transcurso del Capítulo II, hasta los fines del siglo XVIII, la construcción naval se basó en reglas empíricas que la lógica experiencia acumulada había consagrado a lo largo de los años. Pero, sin embargo, estas técnicas no eran del todo correctas en cuanto a la **estabilidad** propia del buque, ya que se podían presentar problemas que una nave debía enfrentar. Es así que la crónica histórica reconoce varios casos en que los naufragios se deben, justamente, a una falla en lo que a estabilidad toca (recordemos el caso del “Vasa”).

Recién en los finales del siglo XVIII, en Francia, se empezó a trabajar en los aspectos teóricos de la estabilidad.

Aunque no deja de sorprender, en el año **1870** todavía ocurrió un caso de naufragio de un buque de guerra, el conocido como “**HMS Captain**”, de propulsión mixta entre vapor y velamen, cuya característica principal era la aparición de los cañones en torres. Esta tragedia ocurrió el día **6 de Septiembre** en el **Golfo de Vizcaya** (frente a la costa española), debido a la acción de un temporal, con la casi total pérdida de su tripulación, salvándose sólo 18 hombres que alcanzaron a llegar a la costa gallega a bordo de un bote salvavidas.

Pero además de los errores que se cometían frecuentemente, en cuanto tuvieran que ver con fallas de construcción o diseño, se agregaban otras que con mayor, mucha mayor frecuencia, comprometían la seguridad de la nave. Éstas tenían que ver con la de **conservación y mantenimiento de las naves**.

Entre las que se pueden mencionar, se pueden citar el ataque que las incrustaciones, que además de restarle velocidad a la embarcación,

podían llegar a inutilizarla, en el caso de no carenarla a tiempo. El problema llegó a tener tal magnitud en las aguas tropicales que en el año **1554** se pidió al rey que ordenase al virrey de México que las naves no se detuvieran en su jurisdicción, porque “**todos los años se comen allí de broma (teredo) ocho o diez naos**” y que los que regresaban se encontraban en tal deplorable condición que generalmente la mayoría se iba a pique.

De todos modos se intentó hacer algo, ya que en el año de **1513** se le ordenó a **Pedrarias Dávila** que forrase con chapas de plomo las carenas de dos naves, pero parece que el método producía fenómenos electrolíticos entre el plomo y los clavos de hierro necesarios como para fijarlas .

A falta de dique seco o de poderlo varar convenientemente, los buques eran escorados de manera que por turno quedara fuera del agua cada una de las bandas del casco y poder así, limpiarlo y calafatearlo. A esta operación se le llamaba “**dar la banda**”.

A fines del siglo XVII se comienza a proteger la obra viva con planchas de cobre, para poder evitar los efectos mencionados anteriormente. Esta falta de seguridad en las condiciones de construcción y mantenimiento de los buques, repercutía muy pesadamente sobre los aseguradores; es por ello que en el año **1828** en los **Países Bajos**, en **1829** en **Francia** y en **1834** en **Inglaterra**, se crearán registros para información de aquellos.

Asimismo, estas entidades fueron creando e imponiendo normas para la construcción y mantenimiento de los buques. Las más conocidas son el **Lloyd’s Register of Shipping** (Inglaterra), el **Bureau Veritas** (Francia) y el **American Bureau of Shipping** (norteamericano) Comentemos que un buque **clasificado** es un barco que ha sido diseñado, construido y que se mantiene en un estado de conservación dentro de las normas de ingeniería impuestas por la sociedad de clasificación. Para conservarla a través del tiempo, deberá (este barco) someterse a inspecciones y trabajos determinados por la misma sociedad. Es así, que sobre estas garantías gira el **seguro marítimo** .

## **b) Regularidad.-**

Uno de los hechos que incidían en forma más negativa en las condiciones de vida a bordo de los buques a vela era que frecuentemente la duración de las travesías superaba ampliamente el tiempo previsto, en función de factores meteorológicos adversos. Lo anterior no sólo repercutía en el deterioro de los víveres, agua, etc. sino también sobre el estado anímico del pasaje y los tripulantes. Esta irregularidad era tan grande que un viaje desde el puerto de New York hasta la ciudad de San Francisco, doblando por el Cabo de Hornos, podía llevar más entre cien (100) y trescientos (300) días.

### c) Comodidad.-

Las naves que el Occidente empleó para las primeras investigaciones y navegaciones oceánicas --carabelas, naos, galeones-- fueron de dimensiones muy modestas para los estándares actuales; pero además de ello, las “comodidades”, eran sumamente escasas. No me parece apropiado utilizar el término “comodidad” ya que me parece más lógico hablar de las condiciones elementales de salubridad e higiene, para las tripulaciones y pasajeros.

Ahora bien, la necesidad de transportar cantidades cada vez más grandes de bienes a través de extensas rutas, así como la protección de estas vías, hizo que esas primeras embarcaciones se fueran transformando, de manera de poder conjugar dos elementos: **poder** y **velocidad**. De todos modos, las rutas marítimas eran sumamente inseguras, como consecuencias de las constantes guerras entre los estados que las libraban, a lo que había que sumar la acción de la piratería que hubo de estar presente en el Atlántico hasta el siglo XIX ;se puede añadir que en sólo tres meses del año **1826**, fueron víctimas de los piratas, la cantidad de 26 naves.

En la época de la vela, la popa se conservó como lugar de privilegio, ocupada por las más altas jerarquías, huéspedes de distinción o pasajeros que pagaban por las condiciones más altas.

En un navío de línea, donde la amplitud de esta zona era muy grande, el Comandante o el Almirante podían disponer de su cámara, comedor, dos camarotes, una oficina para su ayudante y repostería propia. Debajo de estos alojamientos estaban los de los demás Oficiales.

Como detalle, se podría comentar que recién en los primeros años del siglo XVIII, comienza el uso a bordo de vidrios para iluminación en las ventanas, ya que hasta entonces éstos eran suplidos por planchas de mica. La enfermería se ubicaba en la zona del castillo y uno o más locales proveían en el combate, de un lugar para la atención de los heridos: muchas veces esta zona era testigo de las más crueles amputaciones...

Próxima al palo trinquete y en la cubierta principal se hallaba la cocina, que no era otra cosa que un pequeño local con mamparos y piso de ladrillos sobre el cual se encendía el fuego; piso que presentaba muchas veces ciertas hendeduras para colocar parantes, sobre los cuales iban montados los calderos en los que habitualmente se cocinaban las comidas y se calentaba el agua. Una campana colocada sobre la parte superior, con salida hacia la cubierta, hacía las veces de chimenea.

Una vez consolidado el transporte de pasajeros por medio de buques de vela, el buque más empleado (hasta la llegada del vapor) fue la **fragata**, aunque es menester reconocer que no obstante la preferencia hacia este tipo de embarcación, se empleaba cualquier tipo de navío, e incluso se usaban veleros de 15 metros de eslora para afrontar el cruce del Atlántico.

La disposición común era la de emplear la cubierta de popa como alojamiento de mayor nivel y en los primeros tiempos, era muy común convenir con el capitán las ubicaciones, cerrando con tabiques los espacios que iban a ser preparados, a los fines de contar con ciertas comodidades.

La iluminación diurna y la ventilación, cuando el clima así lo permitía, se hacía por las lumbreras, y los mamparos que separaban camarotes del salón, tenían orificios en su parte superior como medio de ventilación. Unas veces dentro de los camarotes, pero la mayor parte afuera de ellos, había unos pequeños compartimentos que hacían las veces de retrete, y que en la mayoría de los casos no era más que un largo tubo que daba al mar, para su vaciamiento. De todos modos, el costo de estas “comodidades” era alto y el alquiler de una media popa para una familia estaba en el orden de las 500 libras esterlinas, en un viaje desde Inglaterra hasta la India, lo que representaba una pequeña fortuna.

Los pasajeros de entrepuente ocupaban la cubierta principal, en un curioso



**Foto N° 125 : Pasajeros de entrepuente en un navío del siglo XIX, que los llevaba a nuevas tierras. Evidentemente, necesitaban distraerse, ya que el tedio debía ser abrumador.-**

en un curioso agrupamiento. Se distribuían así: en el lado de proa se ubicaban los hombres solos, hacia el medio los matrimonios con sus niños y debajo de los camarotes que hemos mencionado, las mujeres que viajaban solas.

Todo este pasaje de entrepuente dormía en cuquetas de madera superpuestas ; pero mejor leamos la descripción de un buque de las características indicadas, que un hombre visita a su llegada a la ciudad de Quebec en el año de **1831**:

*“Una tarde fuí a bordo del “Airthy Castle”, buque de 116 pies de eslora, procedente de Bristol, inmediatamente después de su arribo. El número de los pasajeros era de 254, todos de entrepuente, todos ingleses de Bristol, Bath, Frome, Warnister, Maiden Bradley, etc . Fuí abajo y realmente aquello era una curiosa visión. Alrededor de 200 seres humanos, hombres y mujeres , jóvenes y de edad mediana, hablando, cantando, riendo y llorando, comiendo, bebiendo, afeitándose, lavándose, algunos desnudos en la cuqueta, otros vistiéndose para ir a tierra, alguna muchacha bonita y algunos viejos feos, casados y solteros, religiosos y ateos. Aquí una severa matrona entonando selecciones de la última edición del nuevo libro de himnos, allí un bronceado muchacho cantando una dulce melodía. Estos inmigrantes eran pobres pero en general tenían un buen aspecto y yo me sentía satisfecho de verlos llegar a América. En mi opinión, pocos de ellos olvidaron que convivieron por cuatro semanas bajo cubierta, con sus 250 compañeros de viaje.”*

Una vez llegado a destino y si la carga así lo justificaba, se desarmaban las cuquetas y demás y el sitio quedaba directamente convertido en una bodega.

Hasta mediados del siglo XIX los inmigrantes de entrepuente debían llevar consigo los víveres para la navegación y cocinarlos en el fogón del buque. Con mal tiempo las condiciones de habitabilidad se tornaban sumamente penosas en estos ambientes, congestionados de tantos pasajeros y sin ventilación. Otro elemento que contribuía a empeorar las condiciones de vida de toda esa gente , ya sea con buen o mal clima , era la presencia de

animales vivos a los que se tenía que recurrir a los fines de proveer la alimentación, hasta que, a finales del siglo XIX, se produjo la aparición de las cámaras frigoríficas.

Como detalle digamos que en el año **1859**, en un viaje desde Inglaterra hasta Australia, de una duración de 62 días y con 500 pasajeros a bordo, se embarcaron, en el puerto de salida del mencionado buque, las siguientes cantidades: 155 carneros, 38 cerdos, 2 bueyes, 1 vaca lechera, 420 gallinas, 320 patos, 400 gansos, 30 pavos, etc. lo que totalizaría una cifra de ...**1366** animales vivos. Me imagino que la navegación en estas condiciones no solo sería muy saludable sino que más bien, todo lo contrario. Los olores nauseabundos sumados al poco lugar disponible, y a la gran cantidad de personas, debían de ser un suplicio infernal.

Aunque revolucionaria en sus concepciones, como ya lo hemos manifestado suficientemente ya, la aparición del vapor no mejoró inicialmente la situación de los pasajeros.

Donde sí nuevas pautas en materia de comodidad se habían desarrollado, era en los Estados Unidos de América, afectando con ellas los buques de transporte fluvial. El gran escritor, humanista y político argentino **Domingo Faustino Sarmiento** ha dejado la siguiente imagen de un viaje a bordo de uno de estos barcos, vapor que cubría el trayecto por el río Mississippi. Dice así: *“Son palacios flotantes de tres pisos con galería y azoteas para pasearse. Brilla el oro en los capiteles y arquitrabes de las mil columnas, que como en el “Isaac Newton”, flanqueaban cámaras monstruos, capaces de contener en su seno al senado y a la cámara de diputados. Colgaduras de Damasco artificialmente prendidas disimulaban camarotes para 500 pasajeros, comedores colosos con mesas sin fin de caoba bruñida , y servicio de porcelana para mil comensales. Puede este buque recibir dos mil pasajeros y tiene 750 lechos, 200 cámaras independientes, mide 341 pies (104 mts.) de largo, 85 pies (25 mts. de ancho) y carga además 1450 toneladas.”*

Veamos ahora la distribución de los primeros tipos de buques construídos con casco metálico, hélice, y velas como propulsión auxiliar.

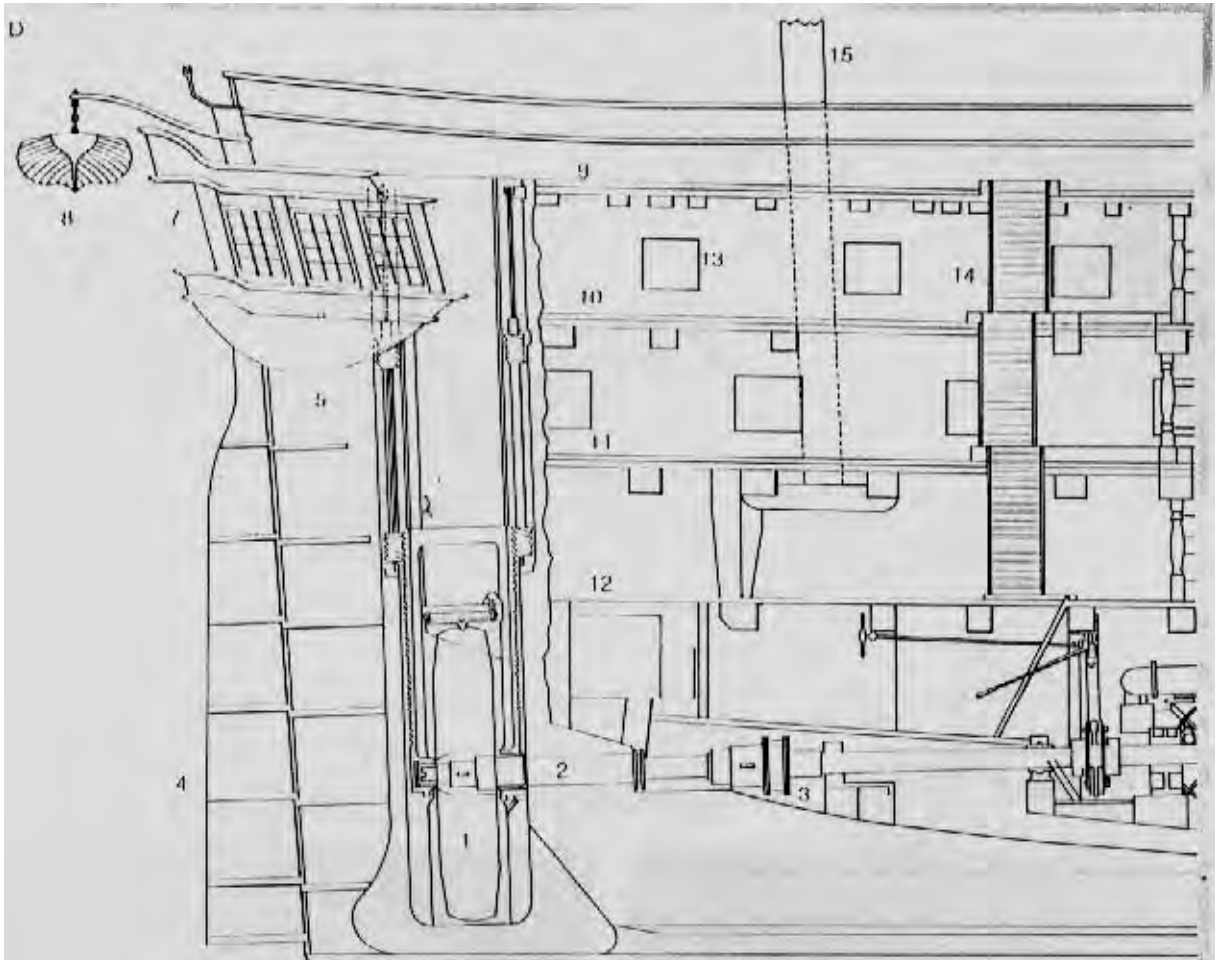
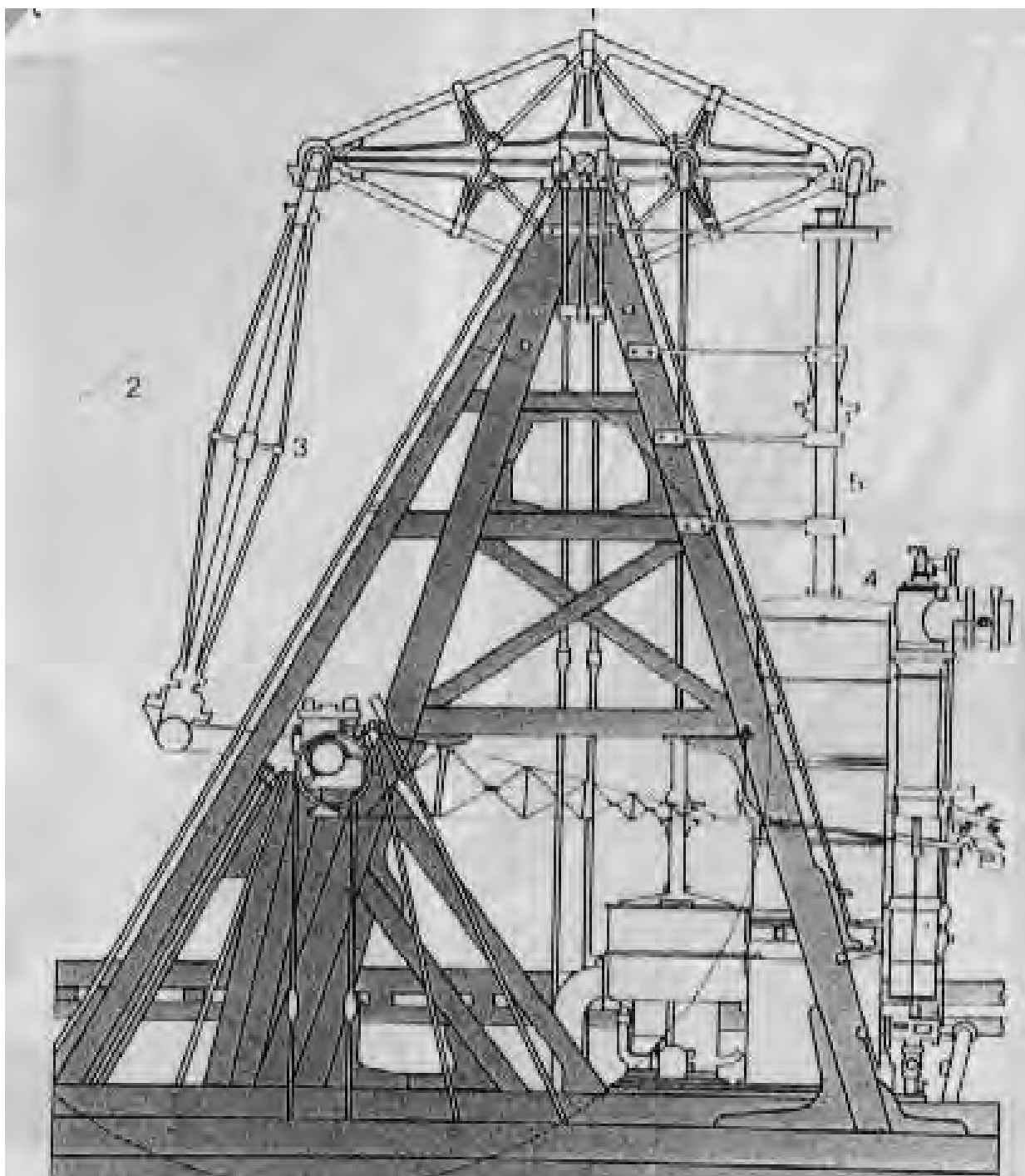


Foto N° 126 : En este esquema se muestra la popa del “Charlemagne”, navío del año 1849, primer buque de la marina francesa. Se detallan :  
 1: Hélice/2: Eje de la hélice/3: Junta/4 :Timón/5:Quilla/6:Estructura de popa/7: Barra del timón/9:Bao.-

Los números “8” marcados con tildes superiores son los puentes.-





**Foto N° 127 : Máquina con ruedas de balancín superior del tipo “Stevens”, destinada a un vapor en servicio en el río Hudson. Se destacan :  
1 : Balancín/2: Rueda/3 : Biela/4 : Cilindro/5 : Émbolo del pistón.-**

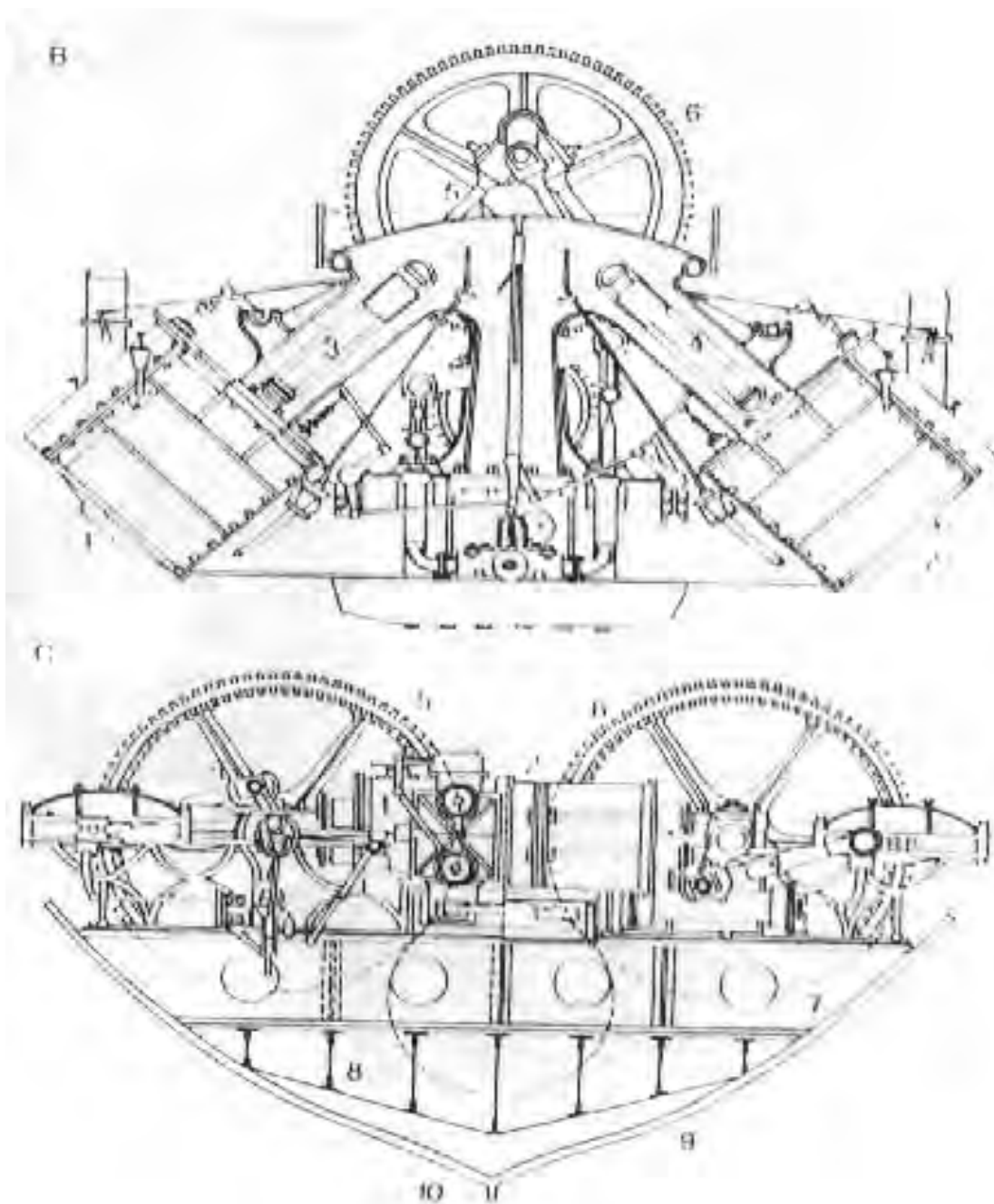


Foto N° 128 : Vista frontal de la máquina de hélice del “Bordeaux” (1850) , proyectada por Thompson. Estaba provista de dos cilindros oblicuos y desarrollaba una potencia de 210 HP. Se indican :  
 1 y 2 : Cilindros/3 y 4 : Émbolos de los pistones/5: Bielas accionadas del eje de la hélice.  
 6 : Rueda dentada del eje.-

Hacia popa de la sala de máquinas, la cubierta principal sigue alojando a los pasajeros de primera clase. A proa de la misma se encuentran las cabinas de menor categoría. Esta cubierta posee un raro privilegio: el de contar con luz y una buena aireación debido a las escotillas y lumbreras. Se conserva la distribución de camarotes alrededor de un gran salón principal que ha ido ganando, con el transcurrir del tiempo, en lujo, ostentación y decoración. Nos encontraríamos con el siguiente panorama: mesas largas con bancos de asientos acolchados cuyos respaldos rebatibles permiten sentarse a los pasajeros de frente a una mesa o en sentido contrario, con todo el mobiliario necesario; en su extremo hay una estufa, que generalmente resulta insuficiente cuando se navega por zonas muy frías. En los mamparos de algunos buques, unos soportes permitían la colocación de violines y piezas del servicio de mesa, fuera del horario de las comidas.

Cuando la cubierta inferior se destinaba a camarotes, ese arreglo se repetía en ella, con el inconveniente que tanto la luz como la ventilación eran las que llegaban de la cubierta principal.

Esta disposición fue alterada en el año de **1870** por el buque de la White Star Line Oceanic, en el que se ubican los salones en el centro, desarrollándose, además, una cubierta superior que va de banda a banda y en la cual se instalan los botes salvavidas. Entre los adelantos que la nave incorpora, se halla el que las cubiertas horizontales, que hasta entonces eran de madera, pasan a ser de hierro con lo que se evitaban así las consiguientes pérdidas de estanqueidad por las juntas. Se podría llegar a considerar, con justicia que la White Star Line Oceanic es la primera empresa que incorpora al servicio un trasatlántico moderno.

Otros adelantos que se van incorporando en los buques mercantes y de pasajeros en las últimas décadas del siglo XIX son: la **ventilación forzada**, la **iluminación eléctrica** y las **cámaras refrigeradas** para la conservación de los alimentos y víveres necesarios para afrontar la travesía. Sobre algunos de estos descubrimientos de las postrimerías del siglo XIX y comienzos del XX volveremos más adelante, a los efectos dar una descripción de los mismos y así poder visualizar con más detalle lo que ocurrió durante la tragedia del **RMS "TITANIC"**. Quizás sea una

pretensión de mi parte, pero a lo largo del estudio de las causas que intervinieron en dicho acontecimiento, he creído descubrir que la transmisión de mensajes vía telégrafo y demás, tuvieron un rol sumamente importante, que vale la pena ser citado en detalle.

Con lo antes expuesto, sumados a los progresos realizado en el campo de la propulsión, podríamos indicar que la navegación ya se encontraba preparada para que a partir de los primeros años del siglo XX se iniciase en el transporte marítimo lo que se habría de considerar y denominar **“la época de los grandes trasatlánticos”**.

A pesar de que desarrollaremos en el Capítulo IV mucho más en detalle determinados temas, en especial los que están relacionados con la atmósfera que se respiraba por aquellos días, podemos adelantar que se trató de una época en la que el boato, el refinamiento, los lujos y toda clase de extravagancia, estuvieron a la orden del día. Obviamente, digamos que la ruta del Atlántico Norte, la llamada **“Ruta del Oro”**, no estaba ausente de esto.

En cuanto al aspecto exterior de los buques, podemos decir que cuatro “arrogantes” chimeneas constituían la expresión de magnificencia suprema, un privilegio que solo llegaron a lucir catorce (14) naves, entre ellas, ocho (8) de origen inglés, cinco (5) alemanas, y una (1) francesa. El término **“arrogante”** no está dicho porque sí : más bien es la inclusión de la palabra justa para expresar los sentimientos de una época.....de la cual hablaremos en su momento. Es así que para no menoscabar su jerarquía, el **“Imperator”**, primero de la serie de tres “paquebotes” de origen alemán, los mayores en su clase que alguna vez hayan ondeado la bandera de su país, fue provista de un águila monumental que montada en su roda --- pieza de madera o de hierro que limita al buque por la proa --, ostentaba sobre su cabeza la corona imperial. Como para decir : **“Nosotros también estamos aquí.....”**

Podemos decir también que los interiores no tenían nada que envidiarle a los mejores hoteles de la Europa de la “Belle Epòque” . Los revestimientos, el mobiliario ,las vajillas y otros detalles (hasta si se quiere, exóticos...) hacían olvidar que se estaba en alta mar: es más, quizás

la idea fuera esa....

No estaría bien que me adelante en demasía a lo que se intentará describir en el Capítulo IV, pero como para ir adentrando al lector en las características de esa época, digamos que una comida a bordo era un ejemplo de pompa, en que el capitán (¿se acuerda de la última versión de la película “**Titanic**” y las cenas a lo largo del viaje por mar?.....) jugaba su rol de maestro de ceremonias . La etiqueta era de rigor y muchas veces se debían añadir las condecoraciones que se hubiesen obtenido.

Las comidas y las bebidas, en calidad, cantidad y variedad, también se constituyeron en un instrumento de prestigio en la competencia de las distintas compañías; como se dice que “...para muestra basta un botón...”, la carta de una de dichas compañías permitía elegir entre **95** opciones de, ya sea, **whisky** y **vinos**. El que se quisiese emborrachar , no tenía pretextos en contra....Otro dato : por cada pasajero en la clase de lujo, había tres personas, integrantes del servicio, con lo que la atención personalizada era casi igual a la de los hoteles de mayor jerarquía en el Viejo Mundo.

Para terminar con este pequeño vistazo sobre la vida a bordo demos un panorama sobre dos aspectos fundamentales : la **alimentación** y el **agua** Hasta el empleo de la propulsión a vapor, que regulariza la duración de los itinerarios y que, en su mayoría los reduce en tiempo, la incertidumbre que sobrevolaba los viajes por mar, traía aparejada la presencia (como mínimo, posible....) del fantasma del hambre y la escasez del agua potable.

El siguiente es un detalle de lo que se ofrecía como “**servicio de mesa**” para aquellos viajeros que cumplieran el trayecto entre España y Montevideo, Puerto Rico, La Habana o Las Canarias. Dice así:

*“ Por la mañana, una jícara --- una especie de vasija pequeña--- de chocolate con pan o bizcocho, o una taza de café, o café con manteca.*

*A las once: una copa de rosolí o vino generoso.*

*A mediodía : una sopa con caldo de la olla, de pan, fideos o arroz, carnero y en su defecto, 340 grs. de carne salada, media gallina, medio chorizo, cien gramos de tocino, cien gramos de garbanzos o de otras menestras finas, y equivalentes. Un principio de 340 gramos de carne fresca o salada , estofada o con cualquier otro guiso .*

*Otro principio de media gallina asada, o estofada, o un pollo, o unas magras de jamón fritas con huevos o cualquier otro equivalente aderezo. Un cuartillo de vino, una copa de rancio o generoso, cien gramos de pasas, almendras o aceitunas, o cien gramos de queso de Flandes.*

*A la tarde, el refresco de agua de limón, o ponche.*

*A la noche: una ensalada de lechuga o escarola fresca, o de cebolla cocida u otra menestra equivalente, 340 gramos de carne fresca estofada, guisada o en fritada, y en su defecto de salada, la misma ración. Media gallina o un pollo u otra vianda equivalente a un principio, un cuartillo de vino común, una copa de rancio o generoso. Postres los mismos que al mediodía. Pan fresco o bizcocho fino y agua a discreción, cuanto quiera comer y beber en las comidas”.*

Lo anterior tenía el costo de tres mil (3000) reales; los de entrepunte, costaban en cambio unos mil trescientos (1300) .

Además podía acomodar su rancho con leña, agua, batería de cocina y demás utensilios; asimismo, el buque proveía el fogón con su horno cuando lo hubiera, el cocinero de dotación y el paje de cámara para que sirva.

Hasta aquí llegaba lo acordado con el iluso y confiado pasajero, quién luego de expresar las peripecias lógicas y propias del viaje, confesaba que “...*habiéndose terminado la carne fresca solo se comía salada, jamón, lenguas del norte, bacalao y cuando menos mal se la pasaba era en las ocasiones en que se pescaba algún pez fresco....*” recomendando también surtirse siempre de cosas frescas, limones, etc. Le faltó agregar que en los viajes, seguramente, se comería lo que hubiere.....

Un paneo por las diferentes raciones que teórica o prácticamente se servían (o debían servirse....) nos permitirá observar la siguiente disposición:

### **Raciones para la Flota a las Indias de Pedro de Roelas (1563/64).-**

Bizcocho ordinario.....1,5 lbs.(700 grs.) por persona y por día.-  
 Vino.....1/2 Azumbre ,por persona y por día.-  
 Vaca .....1 libreta por persona,2 días por semana.  
 Pescado salpreso.....1 libra a cada tres personas 4 días por semana.-

318

Puerco salpreso.....1/2 libreta por persona 1 día por semana.-

Habas y guisantes.....Medio Almud para 15 personas 3 veces a la semana.-

Arroz.....Una libra para diez personas 1 día por semana.-

Queso .....Dos Onzas por persona los días de vaca y puerco.-

Aceite.....1/2 Azumbre mensual por persona.-

Vinagre.....1 Arroba mensual para cinco personas.-

Como comentario, digamos que son:

Un (1) Azumbre : un poco más de dos (2) litros.-

Una (1) Arroba : un poco más de quince (15) litros --- más exacto:15,67 litros.-

Un (1) Almud: 1,75 litros.-

### **Raciones semanales por hombre en la Marina Inglesa Año 1756**

Bizcocho..... 24 onzas por día.-

Cerveza.....7 galones.-

Cerdo.....2 libras.

Vaca.....4 libras.-

Guisantes.....1 Quart.-

Avena..... 1 Pinta.-

Manteca..... 6 Onzas.-

Queso..... 12 Onzas.-

Como comentario indiquemos que son:

Un (1) Quart.....1,14 lts.

Una (1) Pinta.....0,6 lts.

### **Raciones semanales para inmigrantes Cruce del Atlántico Norte hacia el año 1850.-**

Pan o bizcocho.....1,5 kilos.-

Harina de trigo.....0,45 kilos.-  
 Harina de avena.....2,5 kilos.-  
 Arroz.....1 kilo.-  
 Azúcar.....225 gramos.-  
 Té.....56 gramos.-  
 Agua..... 3,5 litros.-

Vemos que entre la primera lista y la tercera han pasado casi 300 años, pero se mantiene la similitud en el racionamiento a bordo y por sobre todas las cosas, los alimentos frescos brillan por su ausencia.....

Además, el tema del agua a bordo se constituyó en un problema tanto o más difícil que el de los víveres.

Ya hemos visto que en los buques antiguos el vital elemento era conservado en barriles de madera, y cuando se hiciese posible, al estar cerca de algún curso de agua dulce, se recogía hasta la última gota almacenable en el barco: a esto se le llamaba “**hacer aguada**”.

A pesar de todo, en las navegaciones dilatadas, era imposible evitar la descomposición, y para ello se intentaban métodos que hoy sonarían hasta ridículos.....cuando no totalmente antihigiénicos; por ejemplo, se quemaba el interior de los barriles, se agregaban productos químicos, se introducían hierros calientes o se añadía vinagre en la propia ración de agua. Otro remedio era el de recolectar el agua de lluvia, cuando llovía.....

Después de **1825** se comienzan a usar los tanques metálicos, lo que representa una ventaja con respecto a los tanques de madera.

Más tarde, se le agrega en su interior una lechada de cemento.

Con el lento progreso de la técnica, a fines del siglo XVIII, comienzan a emplearse destiladores de agua de mar, pero es lógico que su rendimiento los haría descartable en los buques de tripulaciones más o menos numerosas. Obviamente, al tener regularidad en los itinerarios y la incorporación de cámaras frigoríficas, se comienzan a solucionar algunos de los problemas del transporte de víveres y agua.



**D) Salubridad.-**

El mayor flagelo de la navegación (del que damos cuenta en los finales del Capítulo II en lo referente al capitán Cook), fue durante muchos siglos, la enfermedad conocida como el **escorbuto**. Desde siempre, pero más a partir del siglo XVI, se comenzó a presumir que tenía relación con la falta de alimentos frescos, aunque esta idea no estaba generalizada ni era compartida. Demás está decir que al escorbuto, no le importaba mucho que se creyese o no en su existencia : él seguía matando igual....

Recordemos que el médico escocés **James Lind** determina sus causas y que el capitán **James Cook** lleva a bordo en su viaje de **1772**, una gran provisión de zanahorias, mermeladas, jugos de limón y naranja. Pero justo es destacar que había otros males que tallaban .... y fuerte. En primer lugar, el ambiente de humedad, la poca ventilación y la casi nula limpieza que se hacía en la nave, favorecían la descomposición de los alimentos y la aparición de gusanos y roedores. Obviamente, esto traía aparejado consecuencias funestas para la tripulación y los pasajeros.

Podemos indicar a tono con lo antes expresado que, de fuente holandesa, a mediados del siglo XVIII, en **75** buques que realizaron el viaje a Yakarta (Indonesia), se produjeron **1093** muertes en el trayecto que llevaba hasta el Cabo de Buena Esperanza (Africa del Sur) y desde allí hasta Yakarta **1418** decesos. En este último puerto se entregaron **2948** enfermos. Para las cifras de muertos se totaliza **2511** personas, lo que hace un promedio de algo más de **33** personas muertas por embarcación y unas **39** sufriendo de enfermedad. Solo se trata de un promedio, y es fácil inferir que en los buques propiamente dichos la mortandad debió haber sido mayor, en ciertos viajes (por ejemplo, los que se realizaban en verano) que en otros. Estas cifras aterradoras fueron bajando con el tiempo, a medida que las nuevas medidas concernientes a salubridad e higiene se comenzaban a aplicar.

Por parte inglesa, digamos que entre los años **1748** y **1790**, sobre **350** barcos zarpados del puerto de Liverpool, con **12263** personas, quedaron en el camino **2643**, lo que hace un **21,55%** de decesos. Esta cifra de pérdida de vidas humanas nos indicaría que en el lapso de **42** años murieron **63** personas anualmente, más de **5** por mes .

Con respecto a los barcos, esto hace un promedio de más de **7** individuos por navío. Vuelvo a repetir una idea : al escorbuto no le importaba nada de esto, total, gente nace todos los días.....

Pero hay todavía más, y tiene que ver con que en el año **1870**, de **70000** personas que emigran al Canadá, mueren unas **20000** durante el viaje por mar o recién llegados. Son los años de la llamada “hambre de la papa”, y es así que subían a los barcos en un estado de desnutrición desesperante.

En definitiva, dejando de lado el problema del escorbuto, las enfermedades más comunes dependían por un lado, de la duración de las rutas a cubrir, del clima y del contacto con ciertas regiones de tierra. La duración promedio era, en la época de la vela ,de cuatro a seis semanas entre Europa y América del Norte. En estas rutas las enfermedades más comunes eran la fiebre amarilla, disenterías y viruela. En el año de **1794**, en una sola flota mueren 46 oficiales y 1100 hombres atacados por la fiebre amarilla. No se podía pensar realmente que el trayecto a cubrir fuera un crucero de placer, como los actualmente disponibles.....

Sé positivamente bien que los datos anteriores son, como leves, escalofrantes. Pero no son mentiras ni obra de mi imaginación .¿Porqué digo esto?. Así se viajaba antes. Las películas sobre estos temas generalmente exponen el lado valeroso de las tripulaciones y sus oficiales, etc.; pero el otro lado, el lado oscuro, no se toca; es más : **se evita cuidadosamente cualquier referencia a ese tema.....**

Y para justificar lo expresado sobre cómo eran los viajes me gustaría (ahora sí....) dejar por escrito lo que escuché de boca de mi padre sobre su viaje a nuestra Argentina, en el año **1938**, emigrando desde Bielorrusia. Aunque el salto en la distancia es muy grande en cuanto al tiempo cronológico del que este libro trata, vale la pena mencionarlo (ya que creo en su palabra.....y sé por los relatos de mi abuela que no fue precisamente un “viaje de lujo”) ya que es el testimonio de un niño que realiza una travesía por mar. Como fundamento a la anterior expresión, el viejo dicho popular dice : “De la boca de los niños sólo se escucha la verdad...”, o algo parecido....

Me contó **Miguel Kuczynski**, mi padre en esta tierra, que en el trayecto desde el puerto de Danzing (o Gdunia, Polonia) , en ese entonces todavía perteneciente a la Alemania de Hitler (año 1938),tuvieron muchos problemas de todo tipo, derivados del hacinamiento y demás circunstancias ya planteadas anteriormente. Bien. Los relatos de mi padre fueron muchos, pero me quedo con dos, especialmente duros. Me gustaría comenzar por el que involucra gente, es decir por el “general”.

**Miguel** contó así, en más o menos las siguientes palabras (perdonáme, “viejo”, si no soy del todo literal o exacto):

*“...En el viaje había una familia que mi madre me dijo eran franceses ,ya que ella los escuchó hablando, a él y a ella. Venían con sus cuatro hijos.Una vuelta, cuando estábamos en el comedor, se había servido una especie de gelatina o algo parecido....pero nadie la comía. Todos le sentíamos olor a podrido, pero nadie decía nada. Hasta que se levantó la francesa, al ver que el capitán pasaba al lado de la mesa en que ella estaba con su familia y le dijo que esa cosa no se podía comer, que era una porquería...El capitán le contestó (textual) : - Más porquería será Usted --.La francesa se puso roja como un tomate y agarró el plato y se lo revoleó por la cabeza. Ahí nomás se metieron otros tripulantes y el marido de la francesa, para calmar la situación...Esa familia la pasó muy mal: se les murieron los cuatro hijos en ese viaje por una gripe fuerte o algo parecido...Ella enloqueció...”*

**No.....si el viaje era un jolgorio de aquellos....**

El otro relato al que hago alusión es más bien “particular” y tiene que ver con una vivencia (¿vivencia?) de mi abuela paterna **Olga Fiedoruck de Kuczynski**. Ella más tarde le contó a mi padre lo siguiente, que, obviamente, es de saber entender, en su lenguaje filial, el ruso.

*“...Yo estaba durmiendo cerca de la cubierta porque me asfixiaba abajo .En un momento dado me desperté y ví que había gente caminando muy agitada por la cubierta....Me quedé en silencio para ver que estaba pasando...En eso empiezo a ver que el barco va yendo cada vez más rápido, más y más, y en eso oigo a dos marineros que hablaban en polaco ( Nota del Autor : mi abuela Olga entendía el idioma polaco) y que*

*un marinero le preguntaba a un Oficial : ¿Qué hacemos?. ¿Despertamos a los pasajeros?. El otro contestó: ¡No!. Si los despertamos no vamos a poder hacer nada, ya que se van a enloquecer.....*

*Lo que ví yo era que el barco estaba navegando, pero no derecho, sino que estaba dando vueltas alrededor de algo....Después me dí cuenta que era un gigantesco remolino que había atrapado al barco. Estuvo así mucho tiempo, maniobrando, hasta que por fin pudo salir....”*

**Sin palabras, por lo menos de mi parte.**

Lo anterior no fue un componente nostálgico aplicado a estas líneas (aunque no voy a mentir: uno se emociona, más cuando ha conocido a sus ancestros y ya no tiene ni sus miradas ni sus palabras ni sus relatos...), ya que estoy seguro, miles y miles de los inmigrantes que esta tierra recibió tienen historias parecidas o peores que contar. Sólo fue para mostrar que no se viajaba tan bien como ahora....

Para terminar el desarrollo del presente Capítulo, hagamos una pequeña descripción de los servicios marítimos que se desplegaban en esta época. Como habíamos ya indicado, los últimos decenios del siglo XIX fueron testigos de una gran difusión de los mercantes del vapor, y hacia el año **1895** su número era ya equivalente al de los veleros. Al adoptarse las calderas de alta presión y luego al introducirse las máquinas de triple expansión, el uso del vapor se volvió eficaz y además, más económico. Como detalle adicional, se instalaron depósitos de carbón en puntos estratégicos, lo que conllevó la eliminación de tener que programar la ruta según las disponibilidades de combustible, como así también el de disponer de aparejos auxiliares para los buques.

En esta época se comienza a afirmar el concepto de “**servicio de línea**” según el cual un buque unía regularmente dos puertos, zarpando a horarios preestablecidos se hubiera o no completado la carga. De esta manera, se hizo más fiable el transporte de mercaderías, un fenómeno que antes solo



**Foto N° 129 : La situación de los marineros a principios del siglo XIX era muy dura. El trabajo a bordo no estaba protegido por normas humanitarias. Era muy frecuente que la semana de trabajo oscilara alrededor de las cien horas, es decir, el doble de la semana normal, considerando la jornada de ocho horas. Del año 1905 al 1906, la tasa de mortalidad en algunos barcos llegaba al 4,7 por mil. En esta fotografía , los rostros hablan por sí solos .-**

se daba en las rutas transoceánicas de mayor tráfico, como la que unía New York y Liverpool. Los constructores y armadores habían comenzado a introducir un cierto grado de especialización en el empleo de los mercantes de vapor, de tal modo que en los últimos decenios del siglo XIX ya existían los **buques de carga a granel**, los **buques refrigerados**, también llamados *refeer* y los **buques petroleros**.

En el año **1878**, el vapor francés “*Paraguay*” desembarcó en el puerto de Le Havre, la cantidad de 5000 bueyes descuartizados procedentes de Sudamérica, pero dicho mercado nacional no manifestó mayor interés por dicho producto. Pero en cambio sí lo hicieron algunos armadores ingleses que intuyeron rápidamente las posibilidades que podía ofrecer y haciendo zarpar el “*Protos*” rumbo a Australia, en 1880, con emigrantes como única “carga”, lo emplearon en el viaje de retorno para transportar 4600 toneladas de carne de oveja y 100 toneladas de mantequilla, iniciando así un tráfico que duraría casi un centenar de años. Obviamente, con el transcurso del tiempo el comercio de carne refrigerada se hubo de extender a Sudamérica, en especial a la República Argentina, de tal modo de proveer a los mercados europeos, pero especialmente al de Inglaterra, con carne fresca de las pampas argentinas. Y si estamos hablando de puertos y frigoríficos, en la zona del actual partido de **Berisso**, provincia de **Buenos Aires (Rca.Arg.)**, tanto el mencionado puerto como los dos frigoríficos (de nombre “*Armour*” y “*Swift*”) conocieron su época de esplendor hasta la década de los años ‘60 del siglo XX, debido a la intensa y sostenida demanda de dichos productos cárnicos por parte de los mercados.

Como un aspecto recordatorio de parte de quién esto escribe, debo decir que mis abuelos trabajaron en dichos frigoríficos, forjándose un porvenir en estas tierras, criando a sus familias, y lo más emprendedor de todo : **pudieron enviar a sus hijos a estudiar**, que ya en esa época, era decir mucho, mucho... Sin sus esfuerzos, nada de lo que está en estas pocas líneas hubiese sido posible....por más que yo sólo sea el nieto de ellos.

Las personas que lean estas líneas y bordeen los 60,70 o más años, sabrán perfectamente bien a lo que me refiero.....

**Foto N° 130 : Fotografía aérea del frigorífico “Swift”, en el año 1940 .Este frigorífico fue el primero en emplazarse en las tierras del actual partido de Berisso. Su auge se debió a la exportación de productos cárneos .-**



**Foto N° 131 : Otro de los grandes frigoríficos, en Berisso : el “Armour”. Año 1940 .-**



**Foto N° 132 : El puente de la esquina de las calles Montevideo y Génova, de la ciudad de Berisso, en la década del 1940. Su progreso se debió a la instalación de los frigoríficos .-**

Por esos años, se inicia la construcción de los primeros petroleros. Es necesario hacer constar que las primeras extracciones de petróleo se produjeron en el año **1859** en la localidad de **Titusville** (Pennsylvania,



Foto N° 133 : Una fila de buques de carga a granel en los Grandes Lagos Americanos. Los buques aprovechan las primeras estrechas vías de agua libres abiertas entre los hielos (es Primavera) .-

U.S.A.),y en el plazo de tres (3) años, se comenzó a exportar a Europa. No obstante, los armadores estaban interesados en encontrar un sistema de transporte más práctico que los barriles, y hacia finales de **1867**, experimentaron con grandes depósitos colocándolos en las bodegas, pero la mejor solución, pasado el tiempo, consistió en utilizar todo el casco como recipiente.

El primer buque de este tipo fue el “*Vaderland*” que fuera construido en el año **1872** por los astilleros **Plamers** de la ciudad inglesa de Newcastle para la **Sociète Anonyme de Navigation Belga-Americaine**, pero ocurrió que era demasiado avanzado para la época, ya que no existían bombas adecuadas para la carga y descarga del crudo en el casco. Por lo tanto, se volvió a utilizar para el transporte de mercaderías en general. Tan sólo en el año **1886** se logró efectuar el primer transporte de petróleo en un buque preparado a tal efecto: se trataba del “*Gluckauf*”, construido en astilleros ingleses y armado por los alemanes, de unas 2336 toneladas, y al que en páginas anteriores nombramos.





Foto N° 134 : Un petrolero americano del 1900, en el estuario del Támesis.-

Para dejar presentado de una manera simple el panorama en que se encontraba el transporte marítimo del año **1905**, veamos la estadística del **Lloyd's Register**, distribuyendo los barcos por naciones e indicando la cantidad nominal de vapores en servicio.

**Barcos de Vapor**

<b><u>Nación</u></b>	<b><u>Número</u></b>	<b><u>Tonelaje</u></b>
<b>Alemania</b>	<b>1556</b>	<b>3093702</b>
<b>Austria-Hungría</b>	<b>290</b>	<b>604669</b>
<b>Dinamarca</b>	<b>431</b>	<b>537242</b>
<b>España</b>	<b>450</b>	<b>693265</b>
<b>Estados Unidos</b>	<b>1325</b>	<b>2558694</b>
<b>Francia</b>	<b>764</b>	<b>1260973</b>
<b>Gran Bretaña</b>	<b>9029</b>	<b>1509538</b>
<b>Grecia</b>	<b>214</b>	<b>348763</b>
<b>Holanda</b>	<b>405</b>	<b>659409</b>
<b>Italia</b>	<b>375</b>	<b>741110</b>
<b>Japón</b>	<b>691</b>	<b>870839</b>
<b>Noruega</b>	<b>1076</b>	<b>1081335</b>

<b>Portugal</b>	<b>52</b>	<b>58077</b>
<b>Rusia</b>	<b>661</b>	<b>639062</b>
<b>Suecia</b>	<b>827</b>	<b>592695</b>
<b>Turquía</b>	<b>123</b>	<b>89250</b>
<b>Otras Naciones</b>	<b>878</b>	<b>722717</b>

Hasta aquí se extiende el Capítulo III . Espero que los datos, fotos, ilustraciones, resúmenes técnicos, etc. les hayan resultado lo suficientemente explicativos y concisos como para darse una idea de lo que representó en la historia de la Humanidad la “reaparición” del vapor y su aplicación a los transportes marítimos del siglo XIX .Nada más fue mi intención presentar un panorama lo suficientemente claro.

Sé que me queda mucha tinta en el tintero sobre este tema. Pero si hubiese insertado todo lo que tenía como material dedicado a este Capítulo, me hubiera llevado una extensión considerable, no de páginas, sino más bien.....de libros. Y no estoy exagerando, ya que el caudal informativo sobre el aspecto del vapor y su aplicación a los buques del siglo XIX es inmenso, y casi me atrevería a decir : desbordante, como para que una sola persona se encargue de tratarlo.

En el siguiente Capítulo intentaremos realizar un exhaustivo análisis que comprenderá varias instancias, ya que no es una simple historia, sino la de uno de los más grandes barcos que se hayan construido jamás, pero al mismo tiempo, la historia de un inmenso grupo humano, que comprende desde el jefe de Ingenieros encargado de la construcción del buque del que

estamos hablando, el **RMS “Titanic”**, hasta la odisea de los inmigrantes que este navío transportaba.

Con lo que, desde ya, les agradezco la atención que pudieran dispensar a este trabajo de investigación.

Como últimas palabras, les solicito disculpen los errores en las fotografías y demás (cuadros de texto, etc.) ya que debí aprender todo solo y sigo siendo un neófito en la materia. Lo único que espero es que el resultado sea bueno.

**- CAPÍTULO IV -**

**RMS “TITANIC” :**

**HISTORIA DE LA ANUNCIADA**

**MUERTE DE UN GIGANTE**

**Y**

**EL OCASO DE UNA ÈPOCA**

## UNAS POCAS PALABRAS

No pretenderè realizar otra vez un pròlogo tan extenso como aquél que dió inicio a este trabajo de investigaciòn, puesto que creo que el **RMS “Titanic”** y su tragedia no necesitan presentaciòn de ningùn tipo, ya que, a lo largo de los años transcurridos ,por medio de la televisiòn, el cine, los libros, los periódicos, etc. e incluso muchas fuentes orales, los **CONOCIMIENTOS** inherentes a dicho acontecimiento fueron no solo popularizándose (tomando como **“popular”**, en este caso, el conocimiento de los acontecimientos de ese 14 de Abril de 1912, en horas de la noche, por parte de los distintos pueblos del orbe) sino que también, creando toda una leyenda sobre este trasatlántico, obra mayúscula de la Ingeniería de su época.

Sí diré, en cambio, que muchos de los testimonios que aquí encontrarán fueron tomados en base a la atenta lectura de libros que estaban relacionados con este tema; en principio, y para ser fiel a la verdad, creo adivinar que más de uno de ellos se presentan como simples compilados de un hecho histórico, e incluso (como tuve oportunidad de descubrir), algunos errores : en uno, hay fotografías que corresponden a uno de los barcos “gemelo” del **“Titanic”**, en este caso ,el **“Olympic”**.....

No solo libros hube de consultar para hacer este trabajo: también diarios y revistas, videos, películas (entre ellas, la que **James Cameron** filmó en el año 1996, del mismo nombre que el barco...), investigaciones de otros medios referentes al mismo tema, fotos, microfilms, como asimismo un largo etcétera .

Sin embargo, privilegio **por sobre todas las cosas**, el haber encontrado personas de mi ciudad, La Plata, Capital de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina, cuyas edades oscilaban entre los **90** y los **105** años de edad, que, con una memoria deslumbrante, en un estado de lucidez admirable, me indicaron cuáles fueron sus vivencias ,e incluso la de sus parientes, al enterarse de la terrible noticia.

Ahora bien, al ser el **RMS “Titanic”** como dije anteriormente, una gran obra de Ingeniería, me tocó una fibra íntima que es la de ser Ingeniero Mecánico (recibido en el año 1989 en la Facultad de Ingeniería de la

Universidad Nacional de La Plata) y por ende, tratar de analizar, o por lo menos visualizar aquellos aspectos referidos a la parte ingenieril del buque. No es tarea fácil, pero tampoco imposible. Cuando se ama algo, uno deja todo en el intento....

Además, vuelvo a reconocer una vez más la inmensa importancia que posee el vehículo de transmisión de información y **CONOCIMIENTOS** que lleva por nombre **Internet**, y que usado adecuadamente, se convierte en una base de datos fenomenal. De Internet, la red mundial de comunicaciones, he conseguido alrededor de 800 (o más...no puedo ajustar la cifra exacta) archivos referentes al tema, señal que indica que el recuerdo, la investigación, el análisis y las nuevas teorías con respecto a lo que realmente aconteció esa noche, siguen vivos y latentes en mucha gente, a lo largo y ancho del planeta. Pero justo es reconocerlo, también hay mucha “basura” relacionada con este barco, por ejemplo, juegos de PC que involucran una batalla entre el “Titanic” y “Godzilla”; en fin, Uds. entenderán....

No pretendo cansarlos más con este tipo de comentarios. Simplemente agregaré que he tratado de ser lo más fiel respecto de la reproducción de **TODO** lo que conforma en sí mismo este último Capítulo; sin embargo, debo decir que algunos testimonios han debido ser encajados u ordenados adecuadamente, a los únicos fines de darle al trabajo de exposición la dinámica necesaria, sin por ello cambiar la esencia de lo aquí expuesto.

En la parte final de este Capítulo Uds. encontrarán la bibliografía que hubo de ser empleada para la consecución de esta obra y los agradecimientos a aquellos que me facilitaron todo tipo de ayuda, incluso, sin solicitarla. Por todo ello, desde ya, agradezco por la lectura que hagan de este libro, y en especial, de este Capítulo. **Una vez más....¡¡¡¡MUCHAS GRACIAS¡¡¡¡.**

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Argentina, Diciembre 18 de 2000.-**  
**Sergio Kuczynski**  
**Ingeniero Mecánico U.N.L.P.- Matrícula Pcial. N° 49394**

## - INTRODUCCIÒN -

### SEMBLANZA DE UNA ÈPOCA : FINALES DEL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL SIGLO XX.-

No me pareció correcto o por lo menos, oportuno, comenzar este Capitulo con una apertura del tipo “....**El trasatlántico Titanic era un buque...**”, sino que es menester reconocer que este navío fue pensado, diseñado y construido en una determinada época de la Humanidad; con lo que, como producto de la concepción humana, tanto el barco como los que lo tripularon y quiénes murieron a bordo de él, como asimismo los que fueron directa o indirectamente afectados por esta tragedia, estaban insertos en un medio ambiente o si se quiere, en una determinada época histórica. De ahora en adelante utilizaré el término “**época**” para definir toda la suma de factores humanos, en sus partes espiritual y material, que dieron vida a toda la gama de factores que coadyuvaron a este acontecimiento trágico.

Y como de época hablamos, una buena idea sería situarnos en los finales del siglos XIX, algunos años antes del hundimiento del “**Titanic**”, ocurrido en 1912. Quizás la frase “**...algunos años antes...**” no sea exacta, ya que ciertos adelantos técnicos no arrancan uno o dos años antes de **1912**, sino 30 o 40 años hacia atrás. La intención, es más bien, dar un panorama de ciertos adelantos que se van produciendo desde mediados del siglo XIX, junto con algunos detalles de la vida humana de aquél período.

Comencemos entonces por la **metalurgia**. Desde la Antigüedad se conocía el procedimiento para la fabricación del acero, aunque las técnicas para ello eran lentas y dificultosas. Pero en el año **1856** el ingeniero inglés **Henry Bessemer** obtuvo el preciado acero, mediante el procedimiento de inyectar aire en los hornos de hierro candente. A través de los años, se va perfeccionando su uso y debido a su temple y dureza, se empleará en la construcción de barcos (ver Capitulo III).





**Foto N° 135 :En este grabado vemos el interior de una fundición de acero en la Alta Silesia (Alemania),a fines del siglo XIX. La obtención de (para esos días...) nuevo producto, de una dureza superior al hierro, significó un gran avance en el proceso del desarrollo industrial .-**

Otra mención se podría referir a la **electricidad**, que mediante su aplicación a la industria, se constituyó en un importante factor de progreso. Hacia el año **1870** el belga **Gramme**, sobre la base de los estudios efectuados por el científico **Faraday**, inventó una máquina magneto-eléctrica llamada *dinamo*. En una definición muy simple, digamos que el dinamo es un aparato que produce energía eléctrica por rotación rápida de un imán. La primitiva máquina de Gramme fue mejorada y se lograron construir potentes generadores de electricidad, movidos por motores de vapor. Esta energía transportada por cables aislados, se utilizó para mover máquinas, vehículos, como así también para producir iluminación eléctrica en ciudades y también en objetos móviles, como ser los barcos.

A comienzos del siglo XX, la técnica de producción de electricidad había alcanzado un nivel suficiente para garantizar el desarrollo y el aprovisionamiento de energía a grandes poblaciones. Al mismo tiempo, en los años que van desde **1880** a **1900**, y hasta **1910**, se consolidó el monopolio de la producción. Hasta 1910 el mayor consumidor era el alumbrado público, pero después de este año, la demanda proveniente de la tracción eléctrica lo superó holgadamente, permitiendo a las plantas generadoras mayor rendimiento económico.

Uno de los aspectos más interesantes en cuanto a su incipiente desarrollo lo constituye la aparición de la **electrónica**, debido a que el desarrollo de la teoría de **Maxwell** permitió la producción de ondas electromagnéticas, operación efectuada por el gran científico **Hertz** en el año **1886**. Como paso previo a la electrónica, se puede comentar la invención del **teléfono**, en el año **1876** por el hombre de ciencia escocés **Graham Bell**, que ya se encontraba estudiando los problemas de la acústica y que patentó en los Estados Unidos, un aparato precursor del teléfono propiamente dicho.

Pero sobre todo, ya sea se trate de electrónica o comunicaciones, uno de los hitos en el desarrollo de las **telecomunicaciones** está dado por la invención de la *telegrafía sin hilos*.

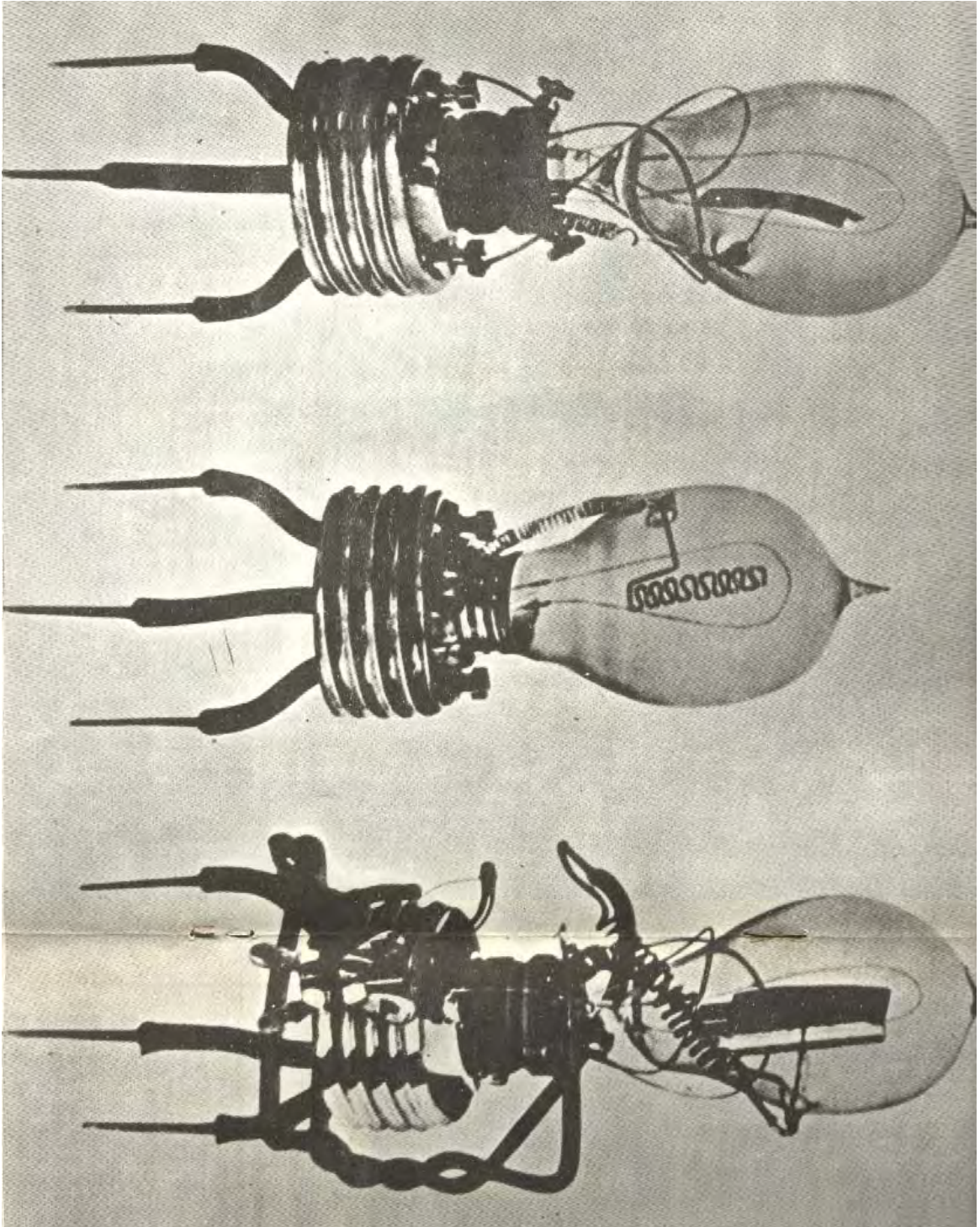


Foto N° 136 : Para que las señales descubiertas por Marconi pudieran “portar una forma”, capaz de reproducir la voz humana y la música—esto es, la radio—habría que esperar la aparición de la válvula de triodo, creada por De Forest a partir del efecto Edison. En esta foto, podemos observar las primeras válvulas de este tipo. Que lejanos días son estos.....tan lejos de los microchips .-

Deberemos analizar un poco más en detalle este punto antes indicado, ya que jugará un papel importantísimo en el desarrollo de la tragedia del **“Titanic”** : es más, me animo a decir que en la historia del **“Titanic”** la radiotelegrafía sin hilos tendrá un rol de importancia crucial para poder entender qué pasó a lo largo de esas dramáticas horas, que al decir de **Walter Lord** se convirtió en **“..una noche para recordar..”**

Antes de la invención y de la posterior aplicación de la radiotelegrafía, el viaje de una nave se caracterizaba por un largo silencio, acompañado de la angustia y de las oraciones de aquellos que tuvieran familiares, parientes o amigos, de los que a bordo iban. Este silencio duraba, como ya hemos visto en el Capítulo III, varios días, pero para ser más realistas, varios meses, especialmente si la travesía era desde Europa hacia los territorios del Lejano Oriente, Oceanía, etc. Y desde que la tierra desaparecía en el horizonte hasta que reaparecía, para la alegría de los ocupantes del barco, éste era un mundo cerrado, un minúsculo y frágil punto en la inmensidad del mar, sin posibilidad alguna, a menos que fuera de modo casual, de recibir de otros buques la menor ayuda, en caso de alguna urgencia o acontecimiento no esperado que pudiera poner en peligro al buque mismo, o a sus tripulantes y pasajeros.

Los armadores y las empresas aseguradoras sabían exactamente a qué hora partía un buque, pero para saber el día (ni qué decir la hora...) de su llegada a destino, había que confiar en el cálculo de probabilidades, cosa de por sí algo bastante complejo de realizar. El naufragio en alta mar, debido a cualquiera de los factores siempre presentes (tormentas, buques mal contruídos, errores en las cartas marinas, escollos no descritos o sin descubrir, etc.), no era una un acontecimiento improbable: es más, por lo antes expuesto era más que probable.....Y los naufragios se traducían generalmente en desastres de proporciones, luego de los cuales casi nadie o casi nada se lograba salvar. Si los humanos a bordo no morían en el naufragio propiamente dicho, el mar con sus elementos (falta de agua dulce, tiburones, lejanía de cualquier posible puerto, frío, etc.) se encargaba de manera rápida, sencilla pero sumamente eficaz de acortar el sufrimiento de aquellos desdichados que hubiesen sobrevivido. No son raros los casos en los que hay sobrevivientes, que luego de haber sufrido lo

indecible y lo indescriptible, son rescatados por alguna nave, que, circunstancialmente, pasó cerca de donde los botes salvavidas iban a la deriva y los recogía: muchos de ellos en un estado deplorable, y la mayoría, habiendo ya perdido la razón.

Por ende, más allá de banderas o razas, esta preocupación por este estado de cosas ( y sus trágicas consecuencias...) y el riesgo de la navegación misma, cualquiera hubiese sido el mar elegido para la travesía, eran íntimamente compartidos por todo el mundo, en la entera acepción de la palabra “mundial”.

Es así, que no es de extrañar que el mismo **Guillermo Marconi**, pensara desde el mismo momento de su primer ensayo en la localidad de **Pontecchio del Reno** (año **1895**) que la transmisión a distancia (solo 2 kilómetros separaban a la estación receptora de la emisora) de señales del tipo Morse era una invención destinada a los barcos y desde este punto de vista, se continuara su trabajo de perfeccionamiento, de manera intensiva.

Sus colaboradores y financiadores pensaban de la misma manera, y es de hacer constar que uno de ellos era el **Ministerio de Correos Británico**, que previendo un extraordinario uso del aparato junto a un desarrollo sostenido de lo relacionado con las comunicaciones, brindaron todo el apoyo a este científico e investigador. Sin embargo, hay que ser justos y decir que levantó un montón de elogios junto a un sinnúmero de críticas, como así también cosechó defensores al mismo tiempo que acérrimos detractores. Lo que ocurrió es que Guillermo Marconi aparece más que como un inventor, como un realizador, por sobre todo. Justo es decir que ya un destacado grupo de científicos ,desde **Hertz** al italiano **Onesti** ,del francés **Braul** hasta el inglés **Oliver Lodge**, del ruso **Popoff** hasta el húngaro **Tesla**, había dispuesto una vasta gama de experiencias y medios técnicos, con lo que el joven **Marconi**, estudiante de la Universidad de Bolonia, tuvo la tarea un poco más facilitada y trabajó sintetizando y reuniendo los materiales y los experimentos que los anteriores hombres realizaron, previos los mismos, a su gran logro .

Este logro se constituye en un instrumento formidable del que todos, antes y ahora, le reconocen la paternidad.

Las aprobaciones a los ensayos ,que comenzaron casi inmediatamente, fueron mayores que las esperadas. Comentemos que luego de las primeras transmisiones de la localidad inglesa de **Salisbury** en el año de **1896**, a una distancia de 4 kilómetros, y a la “**radiocrónica**” de las regatas de **Dublín**, se fundó la **Compañía Marconi**, que tenía por objetivo el perfeccionamiento y el aprovechamiento práctico de la invención.-.

**Foto N° 137 : El gran inventor italiano, Guillermo Marconi. Los ingleses fueron los primeros en comprender plenamente la tremenda importancia del descubrimiento del estudiante de la Universidad de Bolonia y lo aplicaron a los buques .-**



Así pues las cosas, a fines de Diciembre del año **1898** , el primer enlace mediante la radio se estableció entre la nave-faro “**East-Goodwin**” ,que estaba anclada en el Canal de La Mancha y el faro terrestre del cabo South Foreland: el triunfo fue grande, y tal es así que el enlace radiotelegráfico promovió la difusión de la radio y la celebridad de su inventor. Podemos indicar que en el espacio de pocos meses, la radio de la nave-faro pudo transmitir cinco señales de socorro para naves en peligro y ser socorrida ella misma cuando sufrió graves daños a causa de una colisión. Como referencia al anterior desastre, se comenta que se logró salvar un cargamento valuado en una 52600 libras esterlinas de ese entonces, lo que

342

equivalía, según el mismo Marconi expresó, a diez veces más el costo de proveer de las instalaciones de radio a todos los buques radiofaro que en ese momento existían en Inglaterra..

Asimismo, durante las grandes maniobras navales del año **1899** , la radio fue usada en gran escala: se hicieron experimentos diurnos y nocturnos, como así también entre naves situadas hasta 74 millas de distancia (unos 120 kilómetros ).Pero **Guillermo Marconi** no se quedó con esto solo, sino que siguió investigando y en el año **1901**, pudo transmitir una señal (consistente en la letra **S** ) desde San Juan de Terranova, a través del Océano Atlántico , hasta el cabo Lizard en Cornualles, Gales, la parte más

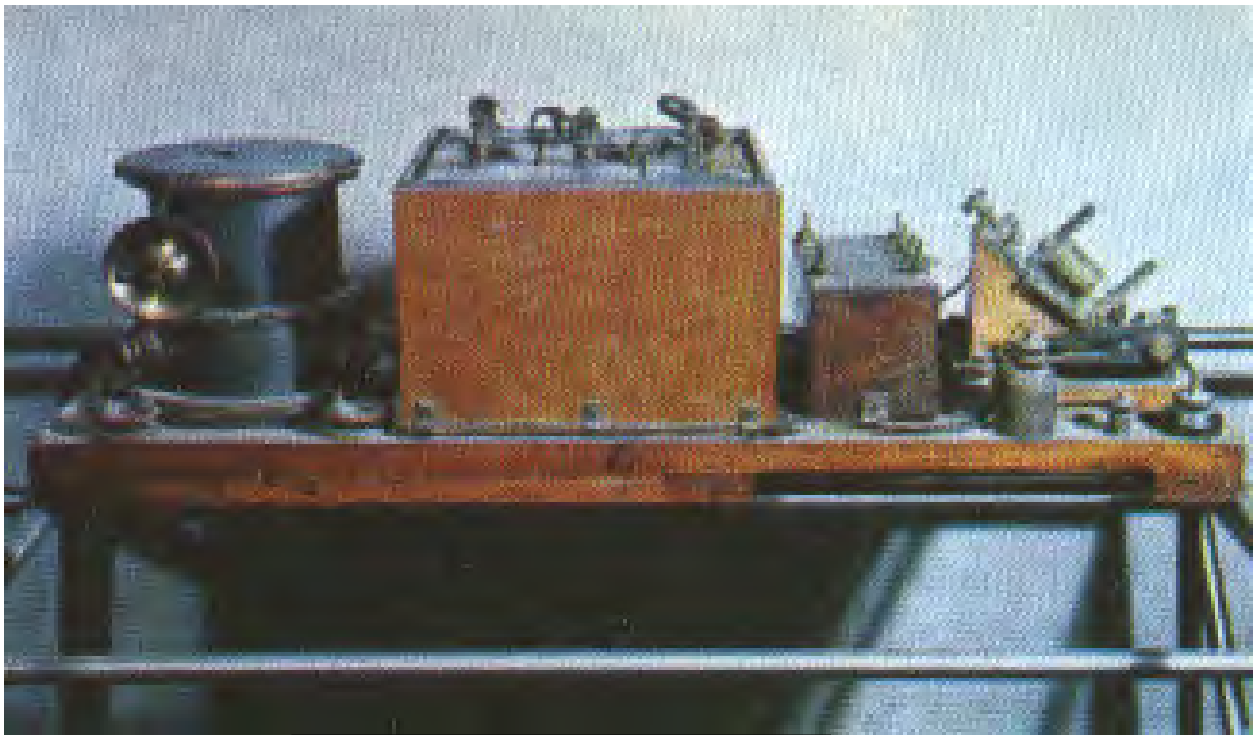


Foto N° 138 : En esta foto, podemos ver uno de los primeros aparatos de radio experimentales .-

occidental de Inglaterra. Este experimento tuvo un enorme éxito y mucha gente no dudó en calificar a este suceso como un verdadero “**milagro**”.

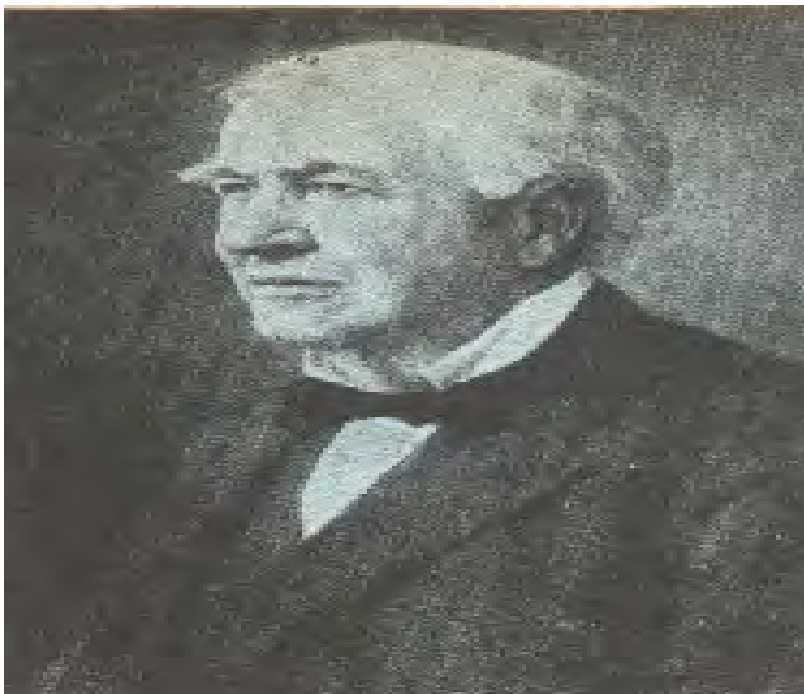
Como resultado de este experimento, muchas extrañezas y escepticismos se derrumbaron para dejar así paso al avance de la radiofonía. Ni lerdos ni perezosos, y anticipándose a todos, la famosa sociedad naviera “**Cunard Line**” equipó a uno de sus trasatlánticos, el “*Lucania*” con una instalación de radio receptora y transmisora. Tres años más tarde todas las naves de la sociedad “Cunard Line” estaban provistas con una instalación de radio a bordo. Se cumplía así el sueño de Guillermo Marconi y los barcos poseían, finalmente su propia voz. Ya no estaban solos e impotentes frente al mar. Del otro lado del mar, alguien (no sólo Dios....) te podía escuchar....

Acá me parecería correcto hacer notar que lo que ocurrió en 1912 con el “**Titanic**” no fue ni la primera ni la última tragedia en el mar ; tomando en cuenta lo que expresamos con respecto al gran auxilio que el radiotelégrafo prestó a la navegación y como para ir introduciéndonos en tema, digamos que en **1909** se lanzaron los primeros S.O.S para ayudar a dos trasatlánticos que chocaron , que llevaban por nombre, “*Florida*” y “*Rèpublique*”; en esta oportunidad, barcos cercanos como también los lejanos, acudieron al llamado de rescate y así se demostró la fructífera ayuda que prestaría, con el transcurrir del tiempo, el recientemente descubierto radiotelégrafo.

Aunque el radiotelégrafo prestó una inmensa colaboración y su intervención salvó muchas vidas, las tragedias mencionadas pusieron de manifiesto la persistente (a pesar de los adelantos que vimos en el Capitulo III) falta de seguridad en las travesías por mar, pero no debida a que el barco estaba librado al azar de los elementos, sino que, aunque tenía “**voz**” le faltaba el “**oído**”: habrían de pasar muchos años todavía para la aparición del radar, aparato que tenía por fundamento la reflexión de las ondas electromagnéticas descubierto por Maxwell.



**Foto N° 139 : El gran inventor Guillermo Marconi, en el atardecer de su vida.-**



**Foto N° 140 : Thomas Alva Edison, el “mago de la electricidad”, dejó patentados más de mil inventos.-**

Podríamos seguir indicando que también hubieron otros adelantos, en distintos campos de la ciencia y la técnica. En cuanto a los **motores de combustión** podremos decir que en el año **1876** el alemán **Nicholas Otto** inventó un motor de explosión impulsado por gas natural, y años más tarde **Daimler**, reemplazó al gas por la gasolina. Otro alemán (evidentemente eran muy investigadores....), **Karl Benz** se dedicó a aplicarle varias mejoras, entre ellas la de la chispa eléctrica para mejorar el encendido de dicho motor. Además, su compatriota **Rudolf Diesel** creó en el año **1897** un motor cuyo combustible era el petróleo crudo (es decir, sin destilar). Obviamente y como el lector podrá suponer, estos adelantos se pusieron inmediatamente a disposición de los vehículos de transporte de personas por excelencia: los **barcos**, el **ferrocarril** y el **automóvil**. Pero de todas maneras habrían de pasar muchos años para que adquirieran el carácter de excelencia que tendrían más adelante: así y todo, eran un poco rudimentarios en sus principios, aunque no dejaban de ser grandes adelantos.

Respecto al **automóvil**, podríamos decir que este invento no fue obra exclusiva de una sola persona, pues a lo largo de los años transcurridos antes del comienzo del siglo XX, varios fueron los intentos por parte de numerosas personas por hacer mover un carruaje utilizando un motor mecánico.

Es de hacerse notar que tanto **Daimler** como **Benz**, utilizaron sus motores en curiosos vehículos que, en realidad, se asemejaban a triciclos. Se atribuye al francés **Levassor** la construcción del primer automóvil que la Historia pueda recordar. Ahora bien, en el año **1898**, el inglés **John Dunlop** inventó la llanta neumática de caucho, que constituyó una gran base y punto de despegue para el perfeccionamiento del automóvil. Once años después, en el año **1909**, el americano **Henry Ford** hubo de difundir el uso del automóvil, mediante su abaratamiento y por tal motivo, luego de una búsqueda que en muchas ocasiones se presentaba como infructuosa, dispuso fabricar en serie un sólo modelo de vehículo, el llamado ( y desde ese entonces, famoso por siempre....) “**modelo T**”, que habría de transfor--



Foto N° 141 : Antes de la aparición del automóvil con motor de explosión, hubo muchos intentos por hacer mover vehículos sin la tracción animal . Este coche, del año 1833, estaba accionado por un motor de vapor. Observemos que al frente, el conductor empuña el volante; atrás, un foguista vigila el funcionamiento de la caldera. Evidentemente , otros tiempos....aunque un buen primer intento, como diría el Ingeniero Garcés (U.N.L.P.) .-

/--marse en el auto por excelencia durante mucho tiempo, principalmente en la tierra de su creador, los Estados Unidos de América .

Como comentarios adicionales a la aparición de sucesivos inventos que, como podemos observar día a día, habrían de cambiar el modo de vida de millones de personas a lo largo de los años, digamos que el gran sabio **Thomas Alva Edison** fue el creador de la **primer lámpara eléctrica incandescente**; el gran físico, **Nicholas Tesla** completó los experimentos y permitió aplicarla en gran escala al alumbrado de calles, hogares y obviamente, **barcos**.

Agreguemos que el estadounidense **Lee De Forest** inventó las lámparas o **válvulas electrónicas**, y se lo considera como el creador avanzado de la radiodifusión. Cabe acotar que este hombre realizó estudios posteriores sobre las ondas de alta frecuencia (ondas cortas) y que, con el transcurso del tiempo que trajo el lógico progreso en la materia, permitieron la cons--

/--trucción de aparatos que sintonizan emisoras distantes a miles de kilómetros.

Sobre Edison se puede agregar que en el año **1889** patentó el **kinestoscopio**, considerado como el antecesor directo y precursor del **cine**; también este genial sabio tuvo la magnífica idea de realizar otro invento, en el año **1878**, el **fonógrafo**, aparato cuya función era la de grabar y reproducir los sonidos. Al auxilio del “cine” acudió el invento de la **película perforada**, realizado por **George Kodak**.

Sin embargo, los inventores del espectáculo que tanto habría de conmover a millones de seres humanos de todos los continentes, en todas las épocas, fueron los hermanos **Lumière**, de origen francés, que dieron la primera función de “cine” en un sótano de la ciudad de París. Creo recordar que uno de sus films llevaba por nombre “Salida de los pasajeros del tren de la estación de Bordeaux” ....(puedo haberme equivocado en el título, lo reconozco...).

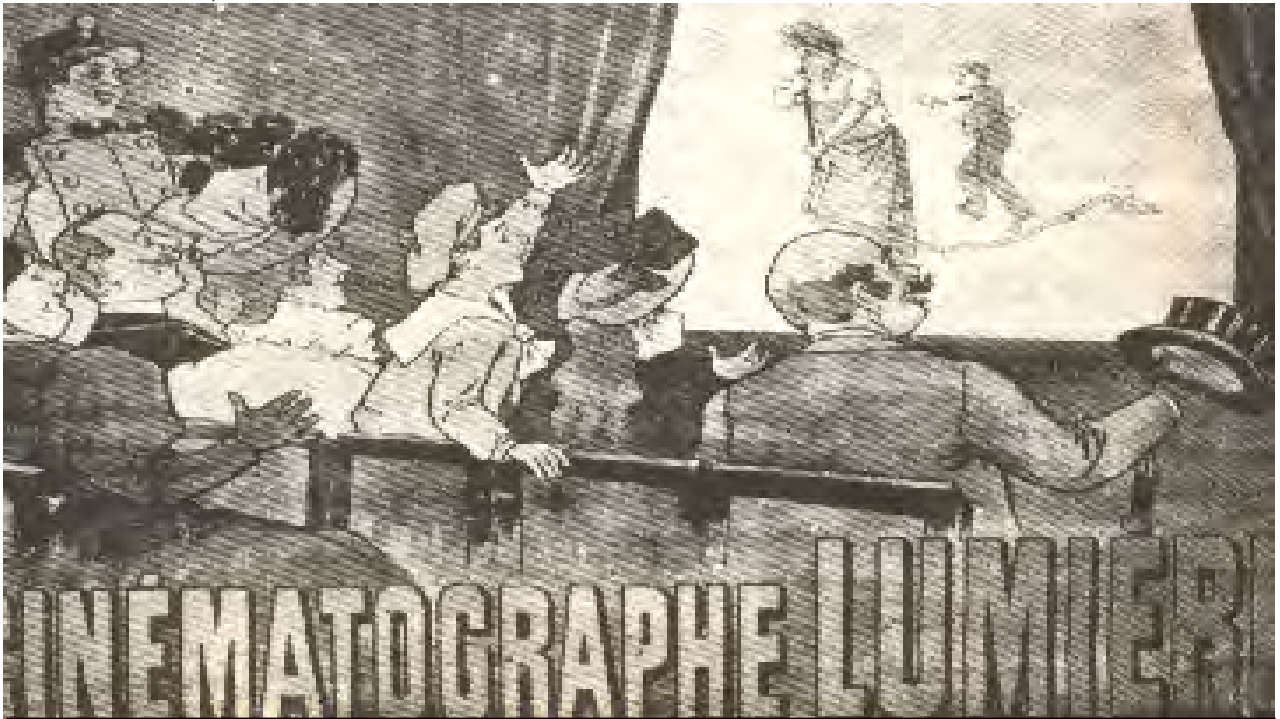


Foto N° 142 : El día 28 de Diciembre de 1895 , Luis Lumière presentó al público, por vez primera, un espectáculo cinematográfico, en el sótano de un café de la ciudad de París (Francia) . Este grabado es el anuncio de la breve película cómica que se proyectó en tan histórica fecha .-

Otro aspecto de la “modernización” que los inventos iban acercando a la Humanidad, en cuanto tenga que ver con los elementos de uso “diario”, lo constituyó la aparición del **aeroplano** más conocido como el **avión**. Vale la pena hacer mención a este respecto.

Es así que a comienzos de este siglo, el ser humano pudo realizar el viejo sueño de volar, tan viejo como el ser humano mismo. Si bien el físico experimental **Langley (1834-1906)** construyó un modelo de máquina de vapor (otra vez el vapor...) que fue capaz de volar una media milla (unos 800 metros), su valor fue puramente académico, digamos como comprobación práctica de la teoría. Otros investigadores, como **Sir Hiram Maxim**, construyeron también modelos ingeniosos. Pero es recién con **Lilienthal**, que la aviación comienza a tener visos de realización práctica, mediante sus experimentos con planeadores, que pusieron de manifiesto lo acertado de los estudios efectuados hasta ese momento en lo que se refiere a aerodinámica, corrientes de aire y perfiles aerodinámicos, esto es, las secciones transversales de las alas.

Tomando como base las consideraciones anteriores y la creación de motores de explosión relativamente livianos, es que los hermanos **Orville y Wilbur Wright** - inicialmente mecánicos de bicicletas y aeronautas aficionados- comenzaron a experimentar, en el año **1900**, con planeadores. Estos visionarios hombres montaron sobre un aeroplano un motor de fabricación casera, introduciéndoles luego varias modificaciones, hasta que en el año **1903** lograron hacerlo volar. Como características técnicas, digamos que el avión de los hermanos Wright estaba impulsado por un motor de gasolina de cuatro tiempos y doce caballos, y que asimismo, presentaba **12,34** metros de envergadura con un largo de **6,12** metros, una superficie de **48** metros cuadrados de superficie y un peso de **335** kilogramos. Cabe acotar que los vuelos se efectuaron en el estado de **Ohio (U.S.A.)**, que fueron cuatro en total, y que duraron según se indica:



**Foto N° 143 : En esta histórica foto , se observa al globo “Pampero”, antes de su despegue desde la República Argentina, vuelo realizado por Jorge Newbery, Waldino Correa y Horacio Anasagasti. Uno de estos viajes tuvo la lamentable consecuencia de la desaparición del globo .....y de sus tripulantes .-**

350

<b>Primer Vuelo.-</b>	<b>Distancia Recorrida.-</b>
<b>12 segundos</b>	<b>36 metros</b>

<b>Segundo Vuelo.-</b>	
<b>13 segundos</b>	<b>59 metros</b>

<b>Tercer Vuelo.-</b>	
<b>15 segundos</b>	<b>66 metros</b>

<b>Cuarto Vuelo.-</b>	
<b>19 segundos</b>	<b>260 metros</b>

Para terminar con este sucinto panorama, digamos que los experimentos no quedaron ahí, sino que en el año **1904**, realizaron en la localidad de **Simmons Station** el primer viraje de un avión en la naciente historia de la aviación y cinco días después, con un motor de 24 caballos, volaron el primer kilómetro.

Quizás lo anteriormente expuesto desde que iniciamos esta pequeña revisión de los adelantos técnicos y científicos, se constituya en una suma de aplicaciones prácticas que se destinen a la vida diaria de las personas. Pero como hay una parte práctica de tantos adelantos, también recalquemos que hay una parte teórica que tiene que ver con los **FUNDAMENTOS FÍSICOS, QUÍMICOS**, etc.

Y es así que en las décadas anteriores al siglo XX, como (lógicamente....) en las primeras de la mencionada centuria, el progreso científico, en lo que tenga que ver con la **Física** y la **Química**, se dirigió a tratar de comprender el **porqué** de la ocurrencia de los fenómenos que se sucedían externamente, pero que tenían asentadas sus bases intrínsecamente, es decir en la “intimidad” de la materia. Veamos la **Física** de aquellos días y sus hallazgos.

En este aspecto de dicha ciencia, los descubrimientos--como habíamos dicho antes, desde las últimas décadas del siglo XIX -- son de incalculable



**Foto N° 144 : En esta foto podemos ver a Orville Wright volando sobre un campo de las afueras de la ciudad de Berlín (Alemania ) en el año 1909. La foto no es de excelente calidad, pero refleja el asombro de los miran al aeroplano .-**



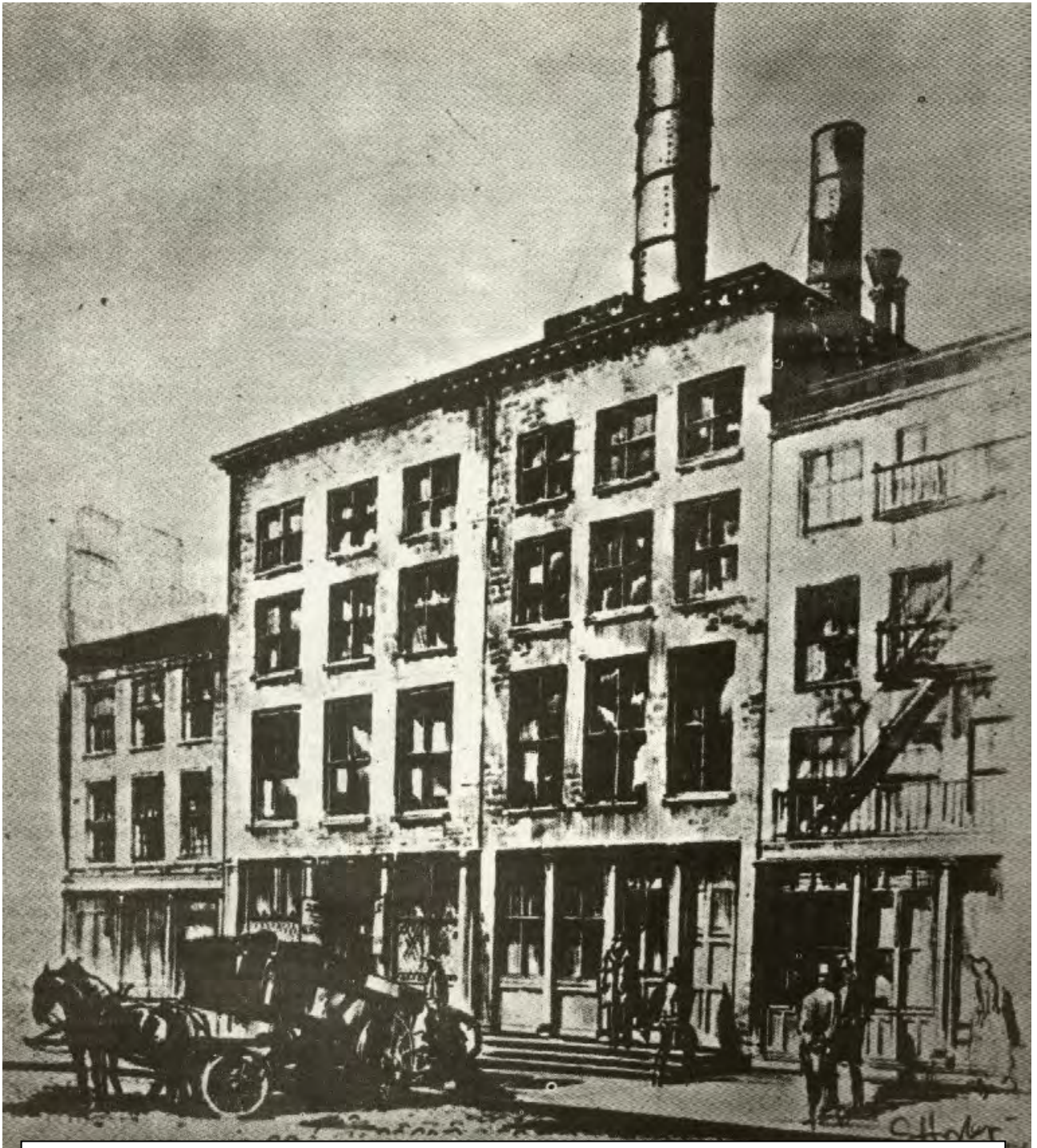
valor.

Comencemos, pues, con una pequeña revisión de los hechos más destacados, que se relacionan con los conocimientos que, de a poco, van ingresando como un torrente imparable, en el desarrollo de la ciencia de aquellos lejanos días.

Como primer detalle, digamos que el alemán **Helmholtz** estableció los principios de la **Termodinámica**. Acotemos que muy suscitadamente, dimos una mirada, a vuelo de pájaro, de las calderas y turbinas, las cuales se basan en principios térmicos hace tiempo establecidos (ver Capítulo III). En **1895** el germano **Roentgen** nota que la corriente eléctrica, al atravesar un medio donde se encuentre un gas enrarecido, emitía unos rayos, que denominó **rayos X** (por su no conocimiento), los cuales eran invisibles a los ojos humanos, pero que sin embargo, impresionaban las placas fotográficas. De tal modo, había hallado el fundamento de la **radiografía**, de uso ampliamente difundido en la medicina, pero que también posee aplicaciones en otros campos de las actividades humanas, como ser, el análisis de las soldaduras efectuadas sobre una cañería, utilizando justamente, la radiografía: a este aspecto se le llama **radiografía industrial**.

Sigamos. El francés **Antoine Becquerel** descubrió que el uranio emitía rayos semejantes a los X, y dió origen a las investigaciones sobre la **radioactividad**, que dió, a su vez, origen a los estudios nucleares. Este sorprendente (para la época) hallazgo permitió a los esposos **Curie** (**María Sklodowska y Pedro Curie**), estudiar otro elemento, más, mucho más activo, un metal raro y muy difícil de encontrar, que llamaron **radio**, nombre que se debió a que emitía vibraciones muy particulares semejantes a la de un aparato de ese tipo.

Como antecedente a estos trabajos, los ingleses **Rutherford** y **Soddy** estudiaron la desintegración del átomo y la naturaleza del mismo. Las experiencias del primero permitieron en el año **1911** conocer la estructura del átomo, en sus bases, integrado por un núcleo central, con carga eléctrica positiva, alrededor del cual gravitaban electrones con carga negativa.



**Foto N° 145 : La industria de la electricidad tuvo una expansión muy rápida . En esta ilustración , se observa la planta generadora de Pearl Street, inaugurada por Edison el 4 de Septiembre de 1882, tres años después de haber patentado la lámpara eléctrica de filamento. Esta planta se ubicaba en un barrio de bancos de New York y proveía , al comienzo, electricidad a 60 clientes de dicho barrio .-**

Uno de los aspectos más destacados de la investigación física de aquellos días lo dió el célebre físico **Max Planck (1858-1947)**, que abrió el camino de la física moderna. Este científico se doctoró a los 21 años en Munich con una teoría sobre la **Segunda Ley de la Termodinámica**. Luego asumió la cátedra de la renombrada Universidad de Berlín, como era dable de esperar. En este lugar, Planck llegaría ser la estrella del famoso instituto **Kaiser Wilhem**, que fuera creado por el emperador alemán para reunir a la “crème de la crème” de la élite científica.

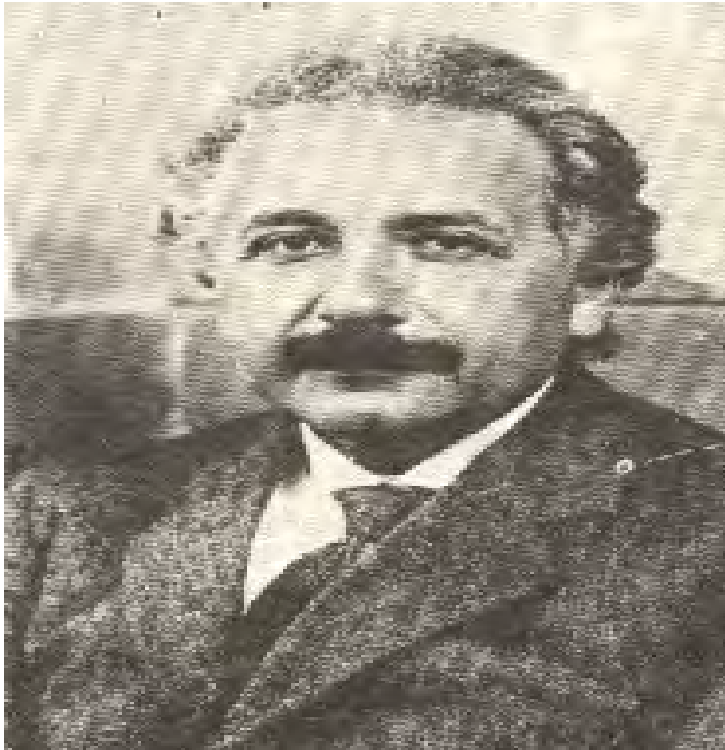
En el año **1900** Planck resolvió, ante la **Sociedad Alemana de Física** un comportamiento de la radiación, hasta ese momento inexplicable, proponiendo que los átomos emitían energía en cantidades discretas llamadas **quantas**, no como se sostenía, en las ondas prescritas por la teoría electromagnética. Este es el origen de la llamada **mecánica cuántica**, y Planck, debido a este tipo de trabajos, recibió en el año **1918** el premio Nobel de Física.



Foto N° 146 : Max Planck, descubridor de los “quanta”.-

Sin embargo, Planck no se quedó en sus propios logros y permitió que aquellos a los que veía con capacidad y aptitud en estos temas, se uniesen a él en sus estudios. Es así que en el año **1905** incorporó a un entusiasta y joven **Albert Einstein** a la Academia Prusiana de Ciencias. Este famoso físico, autor de la teoría de la relatividad y de aquella famosa frase que dice **“Dios no juega a los dados con el Universo”**, explicó ,en **1905**, el **efecto fotoeléctrico**, sugiriendo que la luz está compuesta por pequeños manojos de energía. Einstein pasó los siguientes diez años de su vida tratando de reconciliar los quanta con la teoría tradicional de las ondas electromagnéticas.

Un amigo de Einstein lo definió así: **“En la teoría cuántica utilizó más**



**Foto N° 146 :Posiblemente, la ciencia le deba a este hombre más que a todos los anteriores. Albert Einstein cambió radicalmente la concepción del mundo del siglo XX. Sus teorías y estudios (entre ellas la de la relatividad) hicieron que la materia perdiera parte de su misterio, permitiendo que el CONOCIMIENTO de lo que sucedía en una partícula sea conocido por todo el mundo. Violinista aficionado, estudioso de la vida de Cristo, pacifista y enemigo de las armas nucleares, bosquejó los lineamientos por los cuales la Humanidad, en su faz científica, recorre los finales del siglo XX y encara un nuevo milenio. Se puede decir acertadamente, que sin el trabajo de Einstein ,cientos de elementos que ya son comunes (el láser, los cohetes, etc.) no lo serían tanto .**

**materia gris que en la relatividad”**. Saltando 100 años, vale la pena aclarar que, en la práctica, los reproductores de discos compactos funcionan cuando la luz de un rayo láser choca contra un censor para generar corriente eléctrica.

Para terminar con este pequeño panorama, me gustaría comentar algunos aspectos de la personalidad de **Albert Einstein (1879-1955)**. Este genial hombre de ciencias estableció la teoría del movimiento browniano y mediante la aplicación de la teoría cuántica a la energía radiante, llegó al concepto del *fotón*. Como ya habíamos dicho, fue el autor de la **teoría de la relatividad**, que hubo de marcar profundamente la ciencia moderna y que hizo que se revisen de manera exhaustiva las nociones físicas de espacio y tiempo, estableciendo la equivalencia entre masa y energía, dada por la famosa ( a esta altura...) ecuación:

$$E = m \cdot c^2$$

donde son :

**E = Energía.-**

**m = masa.-**

**c = velocidad de la luz.-**

Fue Einstein un luchador contra el empleo bélico de los descubrimientos científicos y estuvo siempre en contra de la proliferación de las armas nucleares. Además, fue Premio Nobel de Física en el año 1921.

Asimismo, Einstein fue un gran estudioso de la vida de Cristo, tocaba el violín y sostenía una interesante correspondencia con otros sabios y científicos ,como **Charles Hapgood**, el autor de la **teoría de la deriva de las masas continentales** (ver Capítulo III), hoy aceptada en su totalidad .

Sobre otro aspecto de la ciencia, digamos que la **Química** también experimentó grandes progresos. En el año **1895** el inglés **Ramsay** estudió el aire atmosférico y aisló los llamados **gases raros** (argón, neón, etc.). El francés **Berthelot** pudo producir sustancias orgánicas de manera sintética, entre ellas el alcohol y el azúcar ; además, realizó importantes observaciones sobre la acción de los rayos ultravioletas en los vegetales. Si siguiera con la descripción de todo lo que se ha progresado durante el período indicado anteriormente, necesitaría otro libro. Es sólo la intención de bosquejar el panorama técnico-científico de aquellos días . Terminemos

diciendo que se lograron avances importantísimos en los que se refiere a los colorantes, perfumes, explosivos, etc.

Una vez hecho este repaso por ciertos descubrimientos que se hubieron de aplicar, con el correr del tiempo, a la vida de las personas, quiero dejar en claro que la gente más o menos informada de los países europeos, o por lo menos con un cierto nivel de educación, estaba al tanto de los trabajos de investigación y los logros que se iban haciendo.

No es de extrañar, por lo tanto, que la gente que abordó el **RMS “Titanic”** en ese fatídico mes de Abril del año 1912 tuviera frente a sí un panorama auspicioso en lo que a progreso de la Humanidad se tratase. No estaban equivocados. Pero a la Ciencia de esos días igual le faltaba un muy largo camino por recorrer.....eso, ellos, los que abordaron el barco, no lo sabían. A lo sumo, quizás, alguno lo intuía.....

Lo mismo sucedió también (aparentemente...) con aquellos que pensaron, idearon, diseñaron y construyeron al RMS “Titanic”. El ser humano en sí mismo estaba, por decirlo de alguna manera, arrancando a la Naturaleza sus secretos y creyendo con ello que la podía dominar. Craso error, demostrable prácticamente unos días después de su partida. Y la idea de la construcción del “Titanic” nace en estos, los días de los continuos descubrimientos, de la mano de un grupo de hombres ingleses e irlandeses, junto al soporte técnico de una gran compañía.

A continuación, veamos este primer aspecto de la historia del **RMS “Titanic”**. De todos modos, aclararé que dividiré este último Capítulo IV en **partes** ,por dos razones fundamentales, que explico a continuación.

- 1) : Me interesaría dar una descripción detallada de todos los factores que estuvieron presentes al momento terrible del hundimiento del **RMS “Titanic”**; esto es, desde las personas hasta la parte técnica correspondiente al barco.-
- 2) : Luego, lo referente a la navegación , los distintos incidentes antes, durante y después del hundimiento del buque , a lo que espero acoplar

de una manera concreta, razonable y certera, los acontecimientos **personales** de dicho evento.-

3) : Las conclusiones técnicas, humanas, de navegación, que dicho evento representó en la historia humana.

La razón de tratar de realizar este último Capítulo de esta manera, se debe más bien a una problemática **constantemente presente** cuando de hablar del **RMS “Titanic”** se trata; y es que es lógico que se haga dificultoso expresar tantas cosas acontecidas antes, durante y después del 14 de Abril de 1912, sin cometer errores, exageradas disquisiciones, fantasías, etc. ,ya que hay una gran cantidad de factores en juego: como ya dije antes, factores humanos, técnicos, etc. Por eso lo más normal para mi modo de trabajar es separar las cosas y analizarlas (separadamente....) para luego unir las en un conjunto.

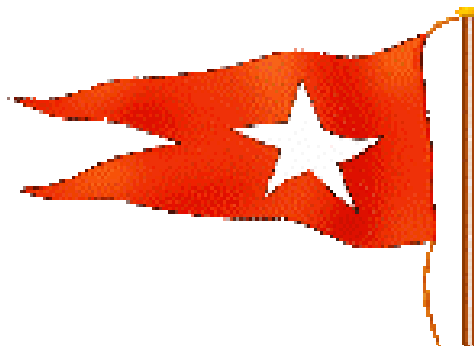
Espero que, aunque tedioso en algunos puntos, este trabajo de investigación dé un poco de claridad a los que, en cierto modo, no son Ingenieros o técnicos especializados en estos temas. Cabe aclarar que yo no soy un especializado en navegación o en barcos. No es ningún defecto no ser Ingeniero. Pero el Ingeniero tendría un gran defecto si no sabe hacer llegar a sus semejantes, de una manera clara y sencilla, los resultados de su trabajo.

Sólo pido un favor al posible lector de estas líneas, que consiste en una oración (cualquiera sea su credo, lo tenga o no lo tenga.....) por aquellos que yacen en el fondo del mar: ellos la esperan.....estoy seguro. Bienvenidos al **RMS “Titanic”**.



**El inolvidable RMS" Titanic",  
en un dibujo monumental**





**;;;MÁS BANDERAS;;;  
SOBRE LAS AGUAS DEL  
OCEÁNO ATLÁNTICO ,UNA  
DE ELLAS SERÁ LA  
INSIGNIA DE AQUELLOS  
QUE  
CREYERON EN LA  
INFALIBILIDAD HUMANA Y  
EN QUE . . . “NI DIOS MISMO  
LO PUEDE HUNDIR” .-**

## **PRIMERA PARTE**

### **LOS REALIZADORES DEL SUEÑO**

*“Lo mucho se vuelve poco con sólo desear otro poco más”*

*Francisco de Quevedo y Villegas (1580-1645), poeta y escritor satírico español.-*

Me pareció más bien exacta esta definición de la primera parte, ya que uno de los dichos o slogans que se decían sobre el **RMS “Titanic”**, era el del ser **“The Ship of Dreams”** que en castellano se traduce por : **“El Barco de los Sueños”**. Me había parecido útil la expresión “Los responsables”, pero aunque esto es así en realidad, se confundiría más fácilmente con la definición de quiénes fueron los responsables del hundimiento del buque, que obviamente, queriendo o no, los hubo.....Pero falta mucho para eso y cuando me refiero a los realizadores del sueño, indicaré a aquellas personas que tuvieron activa participación en la parte de diseño, ingenieril, logística, etc. respecto de la construcción y manejo del barco en sí mismo. Quiero aclarar que las siglas **“RMS”** son las abreviación de las palabras en idioma inglés: **Royal Mail Service** en castellano significarían: **Al Servicio del Correo Real**.

Aunque quizás totalmente desconocido para la mayoría de aquellos que siguen este tipo de temas, el verdadero precursor de esta clase de barcos fue el señor **Alexander M. Carlisle**, nacido en el año **1854**, cuyo principal objetivo fue el diseño de los barcos **“Olympic”** y **“Titanic”**. Luego de su retiro en el año 1909, se siguió trabajando en esto . El encargado y sucesor de Carlisle en la parte de Ingeniería del buque **“Titanic”** fue el Ingeniero **Thomas Andrews**, que vivió entre los años **1873** y **1912**, es decir sólo **39** años.



Foto N° 147 :  
**Alexander Carlisle, quién tuvo a su cargo los primeros diseños de los buques “Olympic” y “Titanic” .-**

Podemos indicar que **Alexander Carlisle** se unió a los astilleros **Harland & Wolff** –los astilleros gigantes de la ciudad de **Belfast, Irlanda**--, que construyeron todos los navíos de la **White Star Line**, cuando sólo tenía 17 años, es decir, muy joven y lo hizo en calidad de aprendiz premiado, que vendría a ser una especie de aprendiz becado, como lo conoceríamos por estas tierras. Pero la tarea y el aprendizaje de Carlisle no se quedaría en sólo aprender su oficio sino que con el tiempo y poniendo su esfuerzo, llegó a convertirse en uno de los directores de dicha firma. Este hombre fue uno de los primeros defensores de la instalación de los pescantes (ver Capítulo III), del tipo “cuadrantes Welin” en los barcos de la Harland & Wolff. Luego de su retiro en el año 1909, hubo de trabajar para la compañía Welin Davit & Engineering de la ciudad de Londres, Inglaterra . Carlisle debió brindar su testimonio ante la investigación británica que se produjo luego del hundimiento del “Titanic”, de la misma manera que en los juicios civiles que por ese mismo motivo se generaron en su país. Este hombre murió en el año **1926**, a la edad de 72 años.

Pero la “posta” respecto del diseño, construcción y puesta a punto del buque, la habría de tomar el Ingeniero irlandés **Thomas Andrews** ,que nació en la ciudad de Belfast el **7 de Febrero** del año **1873** y murió el día **15 de Abril** del año **1912**, hundiéndose en el Atlántico Norte con su creación, el “**Titanic**”. Thomas Andrews fue el segundo hijo del matrimonio formado por el **Muy Honorable Thomas Andrews**, un político local y la señora **Eliza Pirrie** , que a la sazón era la hermana de otro de los actores de este drama , **Lord Pirrie**. En fin, con el correr de esta investigación una de las ideas (que no me parecen ofensivas en grado alguno...) es que toda una suerte de relaciones de parentesco se iba tendiendo, como siguiendo a un extraño destino, alrededor de la construcción del barco y su posterior final.

La cuestión es que **Thomas Andrews hijo** mostró un profundo interés desde temprana edad sobre todo lo que estuviera relacionado con los “**ships**” (barcos, en idioma castellano). Tal es así que ingresó a la edad de 11 años (1884) a la **Royal Belfast Academical Institution** (esto es, la Institución Académica Real de Belfast), para egresar de allí en el año 1889, cuando contaba con 16 años de edad, para, posteriormente, asistir a los astilleros que

habíamos mencionado con anterioridad, Harland & Wolff. Cabe acotar, a los efectos de una ubicación histórica, que **Irlanda** en ese entonces, era parte del **Imperio Británico**, y muchos años más tarde se habría de separar en dos porciones, la República de Irlanda al Sur y el Ulster, en la parte nororiental de la isla irlandesa.



Foto N° 148 : Fotografía del Ingeniero Jefe en la construcción del “Titanic”, Thomas Andrews (hijo) . Foto de la época .-

Siguiendo, con Andrews se podría decir que todo su aprendizaje en la firma Harland & Wolff fue destinado, desde su mismo comienzo, a lograr una posición importante dentro de dicha empresa, y así llegar a los niveles decisorios y ejecutivos ( de ejecutar, realizar, etc.).

Pero los comienzos, como casi todos los comienzos, no fueron sencillos ni rápidos. Antes de convertirse en el especializado Ingeniero Jefe de los astilleros Harland & Wolff, Andrews tuvo que pasar un exigente entrenamiento, desde las cosas más simples hasta las más complejas. Tal es así que comenzó con un período de tres (3) meses en el almacén de ensamble seguido por un (1) mes ocupado en el taller de los ebanistas, y luego dos (2) meses trabajando en tareas relacionadas total y realmente con los buques.

Más tarde fue asignado al depósito, transcurriendo allí dos (2) meses ,y posteriormente, habría de estar cinco (5) meses con los constructores de buques ( o “carpinteros de ribera” ).Sin embargo, su entrenamiento no habría de terminar allí, sino que le esperaban dos (2) meses de trabajo intenso en el taller de moldeo, dos (2) más con los pintores de obra, ocho (8) con los carpinteros metálicos, seis (6) con los ajustadores mecánicos ,tres (3) con los modelistas y finalmente, ocho (8) meses con los forjadores. Esto sumaría un total de 42 meses de entrenamiento constante y lo que me produce una verdadera impresión, es el que haya sido preparado para el conocimiento de todo lo referente a un buque, de tal manera que su preparación , al concluir, sería **excelente**. No es de extrañar, pues, que Andrews tuviera un muy buen conocimiento de varias disciplinas, esto es, desde el análisis matemático hasta el dibujo técnico, desde metrología hasta técnicas de pintado marino, pasando por la geometría descriptiva, las máquinas y los elementos de máquinas, las instalaciones electromecánicas, la Termodinámica, las máquinas hidráulicas y tantas otras. Y no es tanto de extrañar, ya que lo que se estaba realizando, no iba a convertirse en un barco más, sino en “el barco”: para eso el personal que se preparara debía ser, sino el mejor, lo más cercano posible a la excelencia. Los ingleses no eran de preparar las cosas dos días antes.....

Indiquemos que los últimos 18 meses (un año y medio) del período de cinco (5) para el cual fue aceptado, los pasó en la oficina de dibujo. Evidentemente, su gran talento para la Ingeniería Mecánica y para la construcción, junto con sus habilidades propias, lo señalaron como dueño de un futuro brillante, llegando posiblemente, a Director General de la firma. Sin embargo, Andrews se convirtió en uno de los directores del astillero Harland & Wolff, y cabeza del Departamento de Proyectos del mismo astillero. Nadie podría llegar a pensar siquiera que Thomas Andrews fuese precisamente, un improvisado.....más bien, todo lo contrario.

Se puede llegar a decir, en función de los testimonios brindados por las personas que tuvieron oportunidad de trabajar con Andrews, que éste era un hombre muy bien adaptado a su trabajo. Hay que comentar que los constructores de barcos eran, en ciertos aspectos, una “raza” de personas;

los trabajos que ellos emprendían eran arduos, difíciles y a cualquiera que ingresara al ambiente, le llevaba mucho tiempo ganarse el respeto de sus semejantes, compañeros de tareas. Sin embargo Thomas Andrews supo ganarse, además del respeto, la admiración de toda aquella gente, por dos motivos principales: supo estar a la altura de la exigencia física determinada por su trabajo, como así también demostró una verdadera integridad como ser humano. Es por ello, que Andrews era muy estimado entre el personal de Harland & Wolff, ya sea por los operarios que trabajaban bajo cualquier condición climática en las gradas del buque, como así también por los que ocupaban los estamentos superiores de la Compañía . Por lo que parece, no sólo amaba su trabajo profesional, sino que también tenía un preferencial cariño hacia los barcos en sí mismos y a los encargados de hacerlo realidad, los trabajadores del astillero.

Pero Thomas Andrews no fue sólo un trabajador ( en el sentido de la palabra “trabajo”....) sino que también un buen hombre en sus relaciones fuera del astillero. Tal es así que a la edad de 35 años sintió el llamado de la Naturaleza y contrajo enlace con **Helen Reilly Barbour** , en **1908**. La pareja instaló su hogar en la Avenida Winslow, de la ciudad natal de Andrews, Belfast, y en el año 1910, una hija, de nombre **Elizabeth** llegó para alumbrar sus vidas. Muchos de los sobrevivientes del “Titanic” aseguran que Andrews frecuentemente hablaba de ambas, para las cuales sólo tenía palabras de amor y agradecimiento.

Pero la tragedia interrumpiría la vida de Andrews, y algún tiempo después de su muerte, la Sra. Barbour Andrews contraería enlace en segundas nupcias, con **Henry Pierpont Harland**; sin embargo, no tuvieron hijos y Helen murió en Inglaterra en el año **1966**.

No quiero hacer “sesudas” disquisiciones filosóficas, pero al momento de terminar estas líneas me siento un poco triste. El motivo es, que a la distancia de estos tiempos ,se truncó una vida valiosa, llena de futuro (no niego que todos los que iban en el barco poseían la misma esperanza...) ,hasta se podría decir que ejemplar , de un verdadero hombre (con todas las letras...) que puso ahínco, voluntad, tesón y un gran dominio de sí mismo, para llegar a ser un experto en la construcción de los barcos, mensajeros de paz y de comunica---

/--ción entre los pueblos. Pero el Destino tiene esas cosas, tan inexplicables.....sólo explicables para Dios .



**Foto N° 149 : L a familia Andrews – Barbour en tiempos felices, cuando nada hacía presagiar la tragedia por venir .Sostenida por los brazos de su padre y bajo la maternal mirada de Helen, la hija de ambos, Elizabeth .-**



368

Agreguemos que, en una época en que las diferencias sociales eran tan marcadas (con lo que quiero decir que no había tanto disimulo en exteriorizarlas, sino que prácticamente se mostraban y..... no se discutían) ,le tocó viajar a Thomas Andrews en lo que se conocía como la **“primera clase”**. Era quizás hasta esperable una cosa así, ya que la Compañía tenía muy en cuenta el “rango” de sus hombres.

Y como se habló en algún momento de la película de James Cameron del año 1996, veamos la caracterización del Ingeniero Thomas Andrews, en ocasión de su filmación.



Foto N° 150 : Víctor Garber como el Ingeniero Thomas Andrews,  
en el  
film de James Cameron , “Titanic”, del año 1996.-

Sigamos presentando a aquellas personas que tuvieron una activa participación en el diseño, financiación, construcción, etc. del barco más grande jamás realizado hasta ese entonces, el RMS “Titanic”. Habíamos hecho el comentario que indicaba que la madre de Thomas Andrews llevaba por nombre **Eliza Pirrie**, a la sazón hermana de un hombre que poseía también el apellido **Pirrie**, y cuyo nombre era **James**. Mr. James Pirrie fue el propietario “determinante” (es decir, en estas tierras se diría el “mandamás”) o si se quiere el “*primus inter pares*”, expresión latina que traducida significa el “primero entre iguales”, de los astilleros Harland & Wolff. De la misma manera que lo haría más tarde su sobrino Thomas Andrews, **James Pirrie** construiría su camino hacia los más altos estamentos de esta firma, pero (y aparentemente, esto era una regla general para todos...) comenzando desde abajo, como un aprendiz más de tantos. Pirrie se convirtió, con el paso del tiempo, en un socio de la empresa, pero a una edad sumamente temprana (por lo menos, para los días actuales...), esto es, a sus veintisiete (27) años. Como datos adicionales digamos que James Pirrie recibió el título de Barón en el año 1906, como asimismo el de Vizconde en 1921; pero a pesar de su aparente “éxito” en los círculos sociales, su contracara en la vida está dada por el hecho que su matrimonio no tuvo descendencia, y así, la nobleza que le inferían sus títulos nobiliarios, se extinguió con su muerte.

No ahondo más en lo que a Lord Pirrie se pudiera referir. Pero estoy pensando.....y una pregunta está surgiendo dentro mío, a la cual no le puedo poner freno. Pido por favor, que lo siguiente no sea tomado como una falta de respeto a los que ya no están entre nosotros en esta tierra, sino como lo que es: **sólo una pregunta.**

Por lo que se lleva indicado a lo largo de este tramo del Capítulo IV, me surge este cuestionamiento:

**¿Es posible pensar que la idea, diseño, construcción, puesta a punto, botadura, viaje, agonía y final del RMS “Titanic”, se trató de un “asunto de familia”, en el estricto término de la palabra “familia”, con lo que conocemos que ello conlleva?.**



Foto N° 151 : Lord James Pirrie, uno de los propietarios de la firma Harland & Wolff, tío materno de Thomas Andrews (hijo) .-

Como dije que es sólo una pregunta de mi parte, la dejo, únicamente, planteada.

Siguiendo con la presentación y por ende, conociendo a quiénes, de una u otra manera, serían los actores, voluntarios o no, del drama del RMS “Titanic”, nos tocaría conocer ahora a quién la historia lo haría responsable, pleno, directo ( y hay quiénes sostienen en estos días, que “ex - profeso”, es decir, adrede...,algo que desarrollaremos más adelante) del desastre. Se trata pues, del señor **Bruce Joseph Ismay**. Y sin embargo, **Ismay** no puede ser tratado independientemente de otro de los factores intervinientes en este caso: me refiero a la **White Star Line**. Es más, sin la White Star, Ismay no tendría sentido en esta historia. Pues, sigamos analizando por el lado de esta compañía naviera.



**Foto N° 152 : Otra imagen fotográfica de Thomas Andrews, Ingeniero Jefe de Harland & Wolff, que siguió los pasos de Carlisle . Nótense los rasgos decididos y la expresión de sus ojos .Evidentemente, un gran hombre....y un gran Ingeniero .-**

La **White Star Line** existió desde **1845** hasta **1936**, en el cual se vió forzada a unirse con la **Cunard Steamship Company**, que fue justamente su principal competidora, rival número 1, a lo largo de los años.

Esta posterior línea combinada fue llamada de la manera más apropiada, esto es : **Cunard-White Star Steamship Company**, con lo que sobre los buques ondeaban un doble pabellón, obviamente de cada casa naviera.

Finalmente, la **Cunard Steamship Company** liquidó los capitales y posesiones de la **White Star** en el año 1957, y abandonó el nombre **White Star Line** retornando al nombre original: **Cunard Steamship Company Inc.**

La **White Star Line** fue la propietaria de alrededor de más de 120 barcos pertenecientes a su flota, a través de la vida de la Compañía. No todos estos barcos fueron construídos por los astilleros **Harland & Wolff**. Solamente un buque de pasajeros llamado **“Nomadic”** existe todavía; es de propiedad privada y está bajo restauración. El último buque original de la **WSL** (abreviatura de la **White Star Line**) en servicio, fue el tercer **“Britannic”**, que fue desguazado en el año 1961.

Intentaremos ver una pequeña lista de los buques de la **WSL** con detalles sobre los servicios que prestaron y su destino final.

Para evitar confusiones, es importante notar que la **WSL** poseía varios barcos que llevaron el mismo nombre que su predecesor, pero a los detalles explicativos se conservará el mismo nombre original de cada barco. Así tenemos:

- **1845**

- **“Red Jacket”**

- Uno de los clippers originales pertenecientes a la **WSL** con un casco compuesto.

- **1845**

- **“Ellen”**

- También era uno de los clippers originales de la **WSL** con casco compuesto.

- **1845**

### **“Red Jacket”**

Éste era un clipper con casco compuesto, que fue más tarde rebautizado como “White Star”.

#### **• 1863**

### **“Royal Standard”**

Fue el primer navío impulsado a vapor de la WSL (anterior a la compra de la línea por parte de **Thomas Ismay**, el padre de **Bruce** ).Consistía en una combinación de velero y vapor (similar al original “Germanic”). Era un buque de unas 2000 toneladas, provisto de hélice simple. En su viaje inaugural, desde Liverpool hasta el continente australiano, el capitán del barco murió durante el transcurso del mismo. En Abril de 1864, el “Royal Standard” golpeó un iceberg pero pudo llegar a Río de Janeiro (Brasil) y allí realizar las reparaciones del caso. El barco estaba propulsado por un sistema de vapor de dos cilindros, y aunque cumplía muy bien los objetivos para los cuales fue pensado, al ser alcanzado por otros barcos clippers, fue retirado del servicio activo. En el año 1867 fue vendido a una compañía en la ciudad de Liverpool (Inglaterra) ,la cual lo convirtió en un velero. En 1869, el “Royal Standard” zozobró cerca de la costa de Brasil y fue desmantelado allí donde quedó.

#### **• 1865**

### **“Royal Sirius”**

Este buque debió ser vendido, incluso antes de que comenzara a prestar servicio, debido a problemas financieros con la WSL en aquellos años iniciales de la línea.

#### **• 1871**

### **“Oceanic”**

Este navío fue el primero de la WSL construido bajo la propiedad de la firma por parte de Thomas Ismay. A menudo se lo menciona como “La Madre de los Modernos Vapores de Línea”. Fue el primer buque en poseer cubiertas de paseo y agua corriente con bañeras para sus pasajeros. Finalmente, fue desmantelado en el año 1896.

374

• 1871

“Atlantic”

Este barco fue dañado por una tempestad en ruta desde New York hasta Liverpool. El capitán del buque, temiendo la falta de combustible a bordo, se dirigió hacia Halifax, ciudad de Nueva Escocia, Canadá, cuando sólo poseía en reserva unas 127 toneladas de carbón. Hecho esto, el “Atlantic” encalló, luego de golpear contra la roca conocida como “Meaghers-Golden Rule”, el día 4 de Abril de 1873. El accionar de las olas prácticamente descuartizaron los botes salvavidas, como así también hicieron lo mismo con el casco, ya abierto. En la desesperación del momento, los miembros de la tripulación

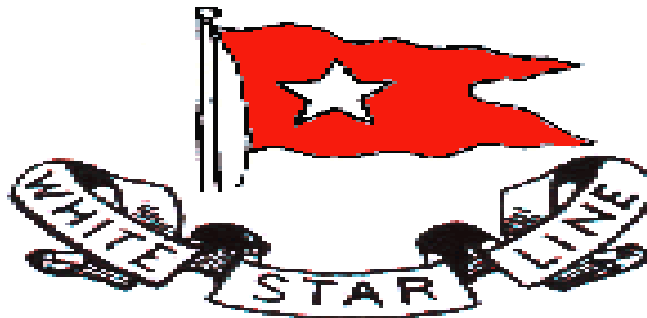


Foto N° 153 : Dibujo del logotipo que identificó por tantos años a la línea de vapores White Star Line .-

nadaron hacia tierra con una línea y desembarcaron a los pasajeros restantes; los sobrevivientes fueron puestos a bordo de los vapores “Delta” y “Lady Head”, y llevados hacia Halifax. Lamentablemente, perdieron sus vidas un total de 585 pasajeros. Ni una sola mujer sobrevivió. Sólo pudo salvarse un niño....

La Board of Trade Commission británica (el Tribunal de la Comisión de Trabajo inglesa) encontró al capitán Williams culpable de negligencia por llevar al barco hacia aguas que no le eran familiares. Así, se le prohibió el comando de un navío por el término de dos años.

• 1871

“Pacific”

- **1871**

- **“Baltic”**

Uno de los pertenecientes a la clase de los llamados “Cuatro Grandes” (“Celtic”, “Celtic II”, “Baltic II” y “Cedric”) .Finalmente, fue vendido a la Holland-America Line en el año 1889. Fue rebautizado como “Veendam”. El día 6 de Febrero de 1898, colisionó con un buque abandonado y se hundió. Sin embargo, no hubo muertos.

- **1871**

- **“Asiatic”**

Construído como un buque de carga por los astilleros británicos Thomas Royden e hijos. Comprado por la White Star Line en 1871. Fue asignado al tráfico con la ciudad de Calcuta (India) , y luego a Sudáfrica (ambos intentos probaron ser infructuosos).Luego de la pérdida del “Atlantic”, el “Asiatic” fue vendido para recuperar capital. Comprado por la Compañía African Steamship Company y rebautizado “Ambriz”, fue, a su vez, vendido en 1873 a una compañía francesa y convertido ene un barco depósito de carbón. Naufragó en las afueras de las costas de la isla de Magadascar (África), pero no hubo muertes que lamentar.

- **1871**

- **“Tropic”**

- **1872**

- **“Republic”**

Fue, originalmente, llamado “Arctic”, pero su nombre cambió a “Republic” antes de su botadura, a causa de un cambio de ruta. Fue finalmente vendido a compradores italianos y rebautizado “Maasdam”. Fue desguazado en 1893.

- **1872**

- **“Arctic”**

- **1872**



376

• **1872**

**“Celtic”**

En el año 1880 un joven hombre llamado **Edward John Smith** se unió al “Celtic” como su cuarto oficial (Smith luego se convertiría en el capitán del “Titanic”) .Este fue su primer destino en la White Star Line. El buque “Celtic” fue, finalmente, vendido a la Thingvalla Line y rebautizado “Amerika”. Más tarde se lo desmanteló en el año 1898.

• **1873**

**“Gaelic”**

Este buque era un navío de carga de la WSL que botado al mismo tiempo que su barco hermano, el “Belgic”. Más tarde, fue transferido a la ruta San Francisco-Hong Kong con el “Belgic” donde permaneció hasta 1919, cuando fue vendido y luego desguazado.

• **1873**

**“Belgic” (1ro.)**

Un buque de carga de la WSL que cubría la ruta Liverpool-Sudamérica. Fue transferido más tarde a la ruta San Francisco – Hong Kong bajo un contrato de cinco años con la Occidental & Oriental Steamship Company. En 1883 fue vendido a una compañía española y rebautizado “Bilbao”. En el año 1886 encalló en el Banco Burbo, sobre la costa del río Mersey. Fue recuperado y desguazado en 1888.

• **1873**

**“Traffic”**

• **1873**

**“Primac”**



Foto N ° 154 : El buque “Republic” , perteneciente a la White Star Line. Obsérvese que, pese a la distancia y al tipo de barco, se va definiendo una tendencia de diseño de buque, que alcanzará su culminación en el “Titanic” .-

- **1874**  
**“Helenic”**

- **1874**  
**“Britannic”**

- **1875**  
**“Germanic”**

Hundido en el año 1899, durante una tormenta de nieve, debido al peso que ésta produjo sobre sus cubiertas. Luego fue recuperado y vendido a la Dominion Line, y rebautizado “Ottawa”. Fue vendido nuevamente, a compradores turcos y así rebautizado “Gulcemal”. El día 13 de Mayo del año 1915 fue torpedeado accidentalmente por un submarino británico, el “E-14”. El “Germanic” fue recuperado y restaurado, y sirvió para realizar trabajos costeros hasta 1950. Esto hizo que el barco “Germanic” se convirtiera en el buque que sirvió durante el segundo período más largo en que así lo haya hecho un buque en el mar, es decir, 75 años.

- **1881**

- **“Asiatic” (2do.)**

Este buque fue requisado en el año 1914, para servicio gubernamental por el Almirantazgo británico, luego de 32 años de servicio. El día 19 de Noviembre de 1915, fue torpedeado y hundido por el submarino alemán (los famosos “U-Boot”) “U-24”, a unas 50 millas del lugar llamado Old Head de Kinsale. De los 200 tripulantes a bordo, murieron 44.

- **1881**

- **“Coptic”**

Este buque fue construido como buque de pasajeros, destinado a la ruta Liverpool-New York . El “Coptic” realizó sólo dos cruces del Atlántico y fue luego transferido al Pacífico, donde se le proveyó de una planta de refrigeración. El “Coptic” trabajó en el área de New Zealand , hasta que encalló en Río de Janeiro en 1889. Luego de las correspondientes reparaciones, el “Coptic” trabajó sobre la ruta San Francisco-Hong Kong, siendo comprado más tarde por la Pacific Mail Steamship Line en el año 1911y rebautizado “Persia”. Fue vendido nuevamente, siendo su nuevo dueño la Toyo Kisen Kaisha (Tokio, Japón) y rebautizado como “Persia-Marú”. Finalmente, fue desmantelado en el año 1925.

- **1883**

- **“Tonic”**

- **1883**

- **“Doric”**

- **1885**

- **“Belgic” (2do.)**

**•1885**

**“Gaelic” (2do.)**

**•1888**

**“Cufic”**

Este barco fue construido para la WSL como carguero de stocks vivos ( junto con su hermano “Runic” ) . Inicialmente, recorrió la ruta Liverpool-New York. Fue fletado para una compañía de embarques en 1896 y rebautizado “Nuestra Señora de Guadalupe”. Usado como transporte de caballos, unía España con Cuba durante la revolución cubana. En 1898 fue devuelto a la WSL y rebautizado como “Cufic”. En 1901 fue vendido a la Dominion Line y rebautizado “Manxman”. Vendido en 1915 a una compañía canadiense y manteniendo el mismo nombre, fue usado por el gobierno de ese país, como buque transporte de tropas en el año 1917. Vendido una vez más en 1919 a una firma de New York. En Diciembre de 1919, mientras transportaba trigo desde Portland hasta Gibraltar, se fue a pique. Lamentablemente, se perdieron los 40 integrantes de la tripulación .

**• 1889**

**“Runic”**

También construido con el mismo propósito, recorrió la ruta de Liverpool a New York. Vendido en 1895 a la West India & Pacific Steamship Co. y rebautizado “Tampican” , en el año 1899 fue transferido a la Leyland Line. En 1912, fue vendido a Moss & Co., e inmediatamente vendido otra vez a la South Pacific Whaling Co. Es así que fue usado como tanquero de aceite de ballena. En 1917, colisionó con el barco de municiones “Mont Blanc”, en la ciudad de Halifax, Nueva Escocia, Canadá. Veinte minutos más tarde, el “Mont Blanc” explotó y arrasó el pueblo de Richmond. Así, 1700 personas murieron y 8000 fueron heridas. Obviamente, el “Mont Blanc” fue completamente destruido, pero el “Irmo” --nombre dado al ex- “Runic” --- de alguna manera sobrevivió con un daño mínimo. En 1918, el “Irmo” fue rebautizado como “Guvemoren” . En 1920 encalló en las islas Falkland (Malvinas) bajo una densa niebla y ello se tradujo en una pérdida completa.

- **1889**

- **“Teutonic”**

Barco hermano del “Majestic”. Ambas quillas fueron colocadas en 1887. El “Teutonic” fue construido bajo el Auxiliary Armed Cruiser Agreement (en idioma español, Acuerdo para los Cruceros Armados Auxiliares), con intenciones de una eventual conversión al servicio de pasajeros. Era un buque extremadamente veloz, y que el primer crucero mercante armado. Se le colocaron cañones de 4,7 pulgadas. El “Teutonic” fue usado como transporte de tropas durante la guerra Boer de 1900. En 1901 fue golpeado por una ola gigante (un “Tsunami”) que fuera causada por un terremoto y dos vigías desaparecieron debido a esto, del puesto de observación, que en la jerga marinera se conocía como “crownest” o “nido del cuervo”. En el año 1916 fue reforzado con cañones de 6 pulgadas y el “Teutonic” participó en varias escoltas de convoy. Nunca se pensó en su uso para servicio comercial de pasajeros y luego fue usado como transporte de tropas en el año 1918. Finalmente, fue vendido y desguazado en la ciudad de Emden, Alemania, en 1921.

- **1890**

- **“Majestic”**

Este barco fue severamente dañado por la acción del fuego en el año 1905, fue restaurado y puesto nuevamente en servicio en 1912 como un vapor de correo luego de la pérdida del “Titanic”. Fue desmantelado en el año 1912.

- **1891**

- **“Tauric”**

Este buque se construyó estrictamente como un carguero de ganado en pie. Sirvió en la ruta Liverpool-Portland. Habiendo sido transferido a la Dominion Line en 1903, fue rebautizado como “Welshman” en el año 1904. Transferido nuevamente a la Leyland Line en el año 1921. Desguazado en 1929.

- **1891**

- **“Magentic”**

## • 1892

### “Naronic”

Llamado también “El Gran Barco Misterioso”. Fue construido y botado al mismo tiempo que su barco hermano, el “Bovic”. Al igual que éste, el “Naronic” fue construido para la WSL como un buque de carga refrigerada pero luego fue convertido para servicio de transporte de pasajeros. El séptimo viaje del “Naronic” (realizado el 11 de Febrero de 1893), que culminaría con su entrada a New York con 74 pasajeros a bordo, sería el último. Luego de partir de Liverpool, nunca más se volvió a escuchar de este buque...como asimismo....nunca se lo volvería a ver. Casi un mes después, el vapor “Coventry”, en ruta desde Inglaterra hasta Newport News, Virginia, U.S.A., observó uno de los botes salvavidas del “Naronic”, flotando boca abajo en el agua, 500 millas (unos 80 kms.) hacia las afueras de la costa de Halifax. Al otro día, otro bote fue avistado. Más tarde, durante ese mes, un total de 4 botellas con mensajes dentro de ellas, especificando que fueron escritas por pasajeros del “Naronic”, se mecían en las costas de New York y Virginia. Dos de los mensajes indicaban que el “Naronic” había chocado contra un iceberg. Un Tribunal de investigación expresó que se dudaba de que esto fuera real, a causa que no se había divisado hielo en la vecindad. Un criterio sumamente frágil....Es algo parecido a decir que el Sol no alumbra porque el día se presenta nublado....

No se sabe aún con precisión porqué este Tribunal hubo de dudar de los mensajes. Además, se desconoce porqué alguien escribiría estos mensajes si no fueran verdaderos.....

Es interesante notar que la ubicación de los botes salvavidas del “Naronic” era de solamente 90 millas (unos 144 kilómetros) a partir de donde chocó el “Titanic” contra el iceberg; también ésta era de aquellas áreas donde era sumamente improbable encontrar icebergs...para los humanos, no para la Naturaleza.

## • 1892

### “Bovic”

Este barco es el hermano del “Naronic”, y fueron botados en 1892. Originalmente diseñado como un carguero de ganado en pie, fue convertido

en un buque de pasajeros. Fue transferido a la Leyland Line en el año 1921, recuperado y desmantelado en Rotterdam en el año 1928.

- **1893**  
**“Gothic”**

- **1894**  
**“Pontic”**

- **1894**  
**“Cevic”**

construido como un carguero de ganado en pie, trabajó sobre la ruta Liverpool-New York. Requisado por el Almirantazgo Británico en 1914, fue convertido en un falso buque de guerra, del tipo “cazabobos”, fue rebautizado como HMS “Queen Mary” y enviado como patrulla para engañar a los alemanes, haciéndoles creer que en el área de patrullaje se encontraba un buque a los efectos de proteger los barcos de aprovisionamiento.

Este truco funcionó y el disfraz nunca fue descubierto. En el año 1916 fue rebautizado como “Bayoi” y se lo convirtió en un tanquero de combustible. En 1917 se lo colocó bajo una nueva dirección y rebautizado “Bayleaf” . En 1920 fue vendido a la Compañía Anglo-Saxon Petroleum y rebautizado “Pyrula”. Más tarde fue desguazado en el año 1933.

- **1895**  
**“Georgic”**

- **1897**  
**“Delphic”**

- **1898**  
**“Romanic”**

Este barco fue originalmente construido para la Dominion Line como buque de pasajeros y bautizado “New England”. Transferido a la WSL en el año

1903 y rebautizado “Romanic”. Comenzó entonces a servir en la ruta Boston-Nápoles-Gènova .Vendido a la Allan Line en el año 1912 y rebautizado “Scandinavian”. Sirvió en la Primera Guerra Mundial como transporte de tropas. Fue vendido y desmantelado en 1920.

- **1898**

- **“Cymric”**

Este barco fue construido como una versión con eslora de mayor longitud, del buque “Georgia”. También se lo conoce a este barco como “El Último de los Barcos de Castillo”. El “Cymric” probó ser un vapor de línea de pasajeros muy redituable, ya que al hacerse ciertos cambios (suprimiendo el espacio destinado originalmente al ganado y al mismo tiempo, añadiendo espacio extra en Tercer Clase) se pudo dedicar de lleno al transporte de inmigrantes.

El “Cymric” fue requisado por el Gobierno inglés en el año 1900 para ser usado como transporte de tropas durante el tiempo de la Guerra Boer. De vuelta en el servicio de pasajeros en el año 1903 su último viaje sería en Abril de 1916.El día 8 de Mayo de 1916 luego de partir hacia Liverpool desde New York , el “Cymric” estaba a 140 millas desde Fastnet cuando fue atacado por el submarino alemán U-20, el mismo que hundió al trasatlántico “Lusitania” el día 7 de Mayo de 1915. Fue torpedeado 3 veces matando 5 miembros de la tripulación. El “Cymric” se hundió durante las horas iniciales de la mañana del día 9 de Mayo de 1916.

- **1899**

- **“Afric”**

- **1899**

- **“Medic”**

Este barco fue construido como un buque de carga refrigerada y recorrió la ruta australiana. Más tarde fue usado para llevar tropas australianas y caballos hacia el infierno de la Guerra Boer. Luego de esto, fue convertido en un buque de pasajeros. Fue vendido en 1928, preparado como un barco ballenero y rebautizado “Hectoria”. En 1932 fue transferido a bandera británica para servir durante la Segunda Guerra Mundial. Luego de su conver



/--siòn a barco petrolero, trabajó como buque de reaprovisionamiento de barcos de guerra. Estando en esos menesteres, fue torpedeado y hundido por el submarino alemán U-608, durante la 2da.Guerra Mundial, en el Atlántico Norte, durante el año 1942.

- **1899**

- **“Persic”**

Construído para la WSL como navío de carga, se desarrolló en la ruta Liverpool-Sydney (Australia). El día 26 de Octubre de 1899 realizó un atrevido rescate de la tripulación de la goleta “Madura”, que debió soportar un incendio a bordo. El “Persic” fue requisado como un transporte de tropas durante la Primera Guerra Mundial. Fue torpedeado por el submarino alemán U-87 en 1918 fuera de las costas de Sicilia, pero de alguna manera, alcanzó a ingresar a puerto con su propio vapor. En 1920 fue reacondicionado para acomodar pasajeros. Este barco trabajó siete (7) años más, hasta que fue desguazado en 1927.

- **1899**

- **“Oceanic” (2do.)**

El único barco de la WSL construído exclusivamente para desarrollar velocidad. Más tarde, fue comisionado como un crucero mercante armado, debido a su rapidez en el agua. Debido a una pobre navegación, fue alojado en una playa en las islas Shetland. Permaneció allí por 18 años y finalmente fue desguazado en 1921.

- **1901**

- **“Runic” (2do.)**

Un vapor de línea construído para servir la línea Liverpool-Sydney. Fue vendido en 1930 a la Sevilla Whaling Company, convertido en barco ballenero y rebautizado como “New Sevilla”. Viajando desde Liverpool hasta la Antártida durante la 2da.Guerra Mundial, el día 20 de Octubre de 1940, fue torpedeado por el submarino alemán U-138, fuera de las costas de Irlanda, hundiéndose y muriendo en ese hecho 2 personas.

- **1901**  
**“Survic”**

- **1901**  
**“Celtic”**

Uno de los barcos de “Los Cuatro Grandes”, ya antes mencionados. Más tarde sirvió como transporte de tropas durante la 1ra. Guerra Mundial. Se hicieron infructuosos intentos de rescate en 1933, y fue destruido parcialmente en el lugar donde estaba situado, a los fines de desguazarlo.

- **1902**  
**“Athenic”**

Este barco fue construido como un barco doble propósito :carga y pasajeros para el comercio y transporte con New Zealand. Sirvió durante la 2da. Guerra mundial como barco transporte de tropas. En 1928 se vendió a una compañía ballenera noruega y ya reconvertido en un barco ballenero, llevó el nombre de “Pelagos”. En 1941 fue capturado por el corsario “Penguin” en la Antártida. Los alemanes convirtieron este buque en un tanquero para recargar submarinos propios. En 1942 un submarino inglés lo atacó y lo hundió. En 1945 los noruegos lo reflataron y lo readaptaron como barco de pasajeros, sirviendo hasta 1962, cuando fue desguazado.

- **1902**  
**“Corinthic”**

Este barco también fue construido para un propósito doble : de carga y pasajeros; asimismo, sirvió en la ruta de New Zealand. Fue botado al mismo tiempo, que sus barcos hermanos “Ionic II” y “Athenic”. Vendido y desguazado en 1931.

- **1903**  
**“Cedric”**

Uno de los llamados “Los Cuatro Grandes”. En este barco, Bruce Ismay, director ejecutivo de la WSL quiso hacer transportar a los miembros sobre --  
386

vivientes del “Titanic” de vuelta a Inglaterra. Sin embargo, el “Cedric” navegó sin ellos debido a la presencia obligada en los testimonios de dicho personal ante la Investigación realizada en los Estados Unidos de América. El “Cedric” sirvió más tarde en la 1ra. Guerra Mundial como transporte de tropas y finalmente, fue desguazado en 1931.

- **1903**  
**“Cretic”**

- **1903**  
**“Republic” (2do.)**

Posiblemente, el verdadero y único “Barco del Tesoro” de la WSL. El “Republic” estaba originalmente construido para la Dominion Line de la compañía International Mercantile Marine y llamado “Columbus” .

Luego de dos únicos viajes, fue vendido a la WSL y rebautizado como “Republic”. El día 23 de Junio de 1909 dejó el puerto de New York con destino a Nápoles (Italia). Mientras estaba pasando por Nantucket (una isla del estado de Massachusetts, U.S.A.) bajo una densa niebla, fue, de improviso, arremetido por el vapor de línea “Florida”, irónicamente de bandera italiana. El “Republic” fue golpeado a la altura media del barco y la sala de máquinas se vió inundada inmediatamente. Equipado con una versión inicial del aparato de radio inalámbrico de Marconi (ver este mismo Capítulo) de potencia 1,5 Watts, el “Republic” pudo comunicarse y pedir socorro. Uno de los barcos hermanos de la WSL, el “Baltic” reconoció el llamado y acudió en su ayuda. También respondió al llamado uno de los guardacostas USA, que estaba en las cercanías del lugar del accidente. La tripulación del guardacostas abordó el “Republic” y trató de disminuir la inundación mediante parrillas de colisión. A continuación tuvo lugar una osada transferencia de pasajeros en el mar; es así que fueron repartidas unas 1600 personas, entre el guardacostas y el “Baltic”. Se perdieron cuatro vidas. A la siguiente mañana, el “Republic” se hundió, convirtiéndose en el más grande vapor de línea que se pueda fechar, como perdido en el mar, hasta ese entonces. La WSL recibió compensación económica luego de diligenciar el caso ante el Lloyd Italiano Line y ganar un juicio por negligencia.

Se rumoreó que el “Republic” llevaba U\$\$ 250 000 en concepto de paga, el cual debía entregar a la Flota Atlántica de la Armada U.S.A., con asiento en Gibraltar. Esta suma rondaría , en la actualidad, los seis (6) millones de dólares (en fin ,una suma nada despreciable, en verdad.....).

Otro rumor respecto al “Republic”, decía que estaba transportando un embarque secreto (muy sensitivo, políticamente hablando...) de monedas recién acuñadas, con la efigie del Águila Dorada Americana ,que podrían llegar a tener un valor actual de entre 400 millones y 1600 millones de dólares, dependiendo de su estado y condición. El sitio del naufragio fue descubierto en 1981. Hasta donde se sabe, nada ha sido rescatado hasta la fecha.....O hasta donde no se quiere hacer saber, nada ha sido rescatado hasta la fecha.....

- **1903**

- **“Romanic”**

- **“Russian”**

Este barco pasó la mayor parte de su servicio trabajando para la WSL, pero no le perteneció. Originalmente construido para la Leyland Line ( una subsidiaria de la International Mercantile Marine Company ) y más tarde transferido a la WSL por esta misma compañía, se lo utilizó como buque de transporte de ganado y de carga, con un mínimo de pasaje. Originalmente llamado “Victorian”, el Almirantazgo Británico requirió que el nombre del barco fuera cambiado durante el transcurso de la 1ra.Guerra Mundial a los efectos de evitar confusión con el navío “Victorian” que estaba siendo usado en servicio en la guerra. En Diciembre de 1916,el “Russian” fue torpedeado y hundido por el submarino alemán U-43, a unas 210 millas al este de Malta, una ruta que iba desde Salónica hasta Newport. Murieron 28 personas en este hecho.

- **1903**

- **“Canopic”**

- **1903**

- **“Ionic” (2do.)**

Construído para el tráfico con New Zealand como un buque de aprovisionamiento de carne refrigerada y asimismo, como un barco de pasajeros. Requisado al estallido de la 1ra. Guerra Mundial para servir como un transporte de tropas para las Fuerzas Expedicionarias Neocelandesas. En la víspera de Año Nuevo de 1915, un submarino alemán emergió y efectuó un disparo contra el “Ionic” que erró al barco sólo por unos pocos pies ,haciendo que éste pudiera escapar .Luego de que la Cunard-White Star Line emergiera en el año de 1936,se decidió que ya se podía prescindir del “Ionic”, tomando en cuenta sus parámetros de velocidad y edad de construcción. Fue vendido al Japón y desmantelado en el año 1922.La campana de este buque está hoy, todavía, en exhibición en el Auckland War Memorial Museum, en New Zealand.

- **1904**

- **“Baltic” (2do.)**

- **1904**

- **“Cufic”**

- **1904**

- **“Tropic”**

- **1907**

- **“Adriatic”**

- **1907**

- **“Gallic”**

- **1909**

- **“Laurentic”**

Comisionado por el Almirantazgo Británico como crucero mercante armado, en el año 1914. En el año 1917, ingresó en un campo de minas y posteriormente, se hundió afuera de las costas de Lough Swilly; así, en este hecho murieron 350 personas. Este barco estaba en ruta hacia New York y transportaba millones en oro en sus bodegas, que luego fueron rescatados.

- **1909**

- **“Megantic”**

- Este buque sirvió en la ruta hacia el Canadá y fue nombrado a semejanza del Lago Megantic en la provincia de Quebec. Fue usado como transporte de tropas en la 1ra. Guerra Mundial y atacado en el año 1917 por el submarino alemán “U-43”, aunque logró salir ileso de dicho ataque. Luego de este conflicto armado, volvió a la ruta entre Liverpool-Montreal como buque de pasajeros. Finalmente, fue vendido y desguazado en el año 1933.

- **1911**

- **“Belgic” (3ro.)**

- **1911**

- **“Olympic”**

- Ver aparte---

- **1911**

- **“Nomadic”**

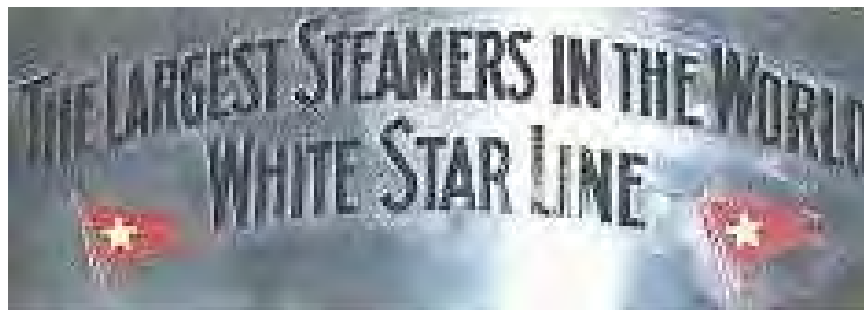
- Construido por Harland & Wolff para la WSL como un transporte de pasajeros y equipaje desde los puertos hasta los barcos. Este tipo de barcos era usado en aquellos puertos donde el calado era inferior al necesario para que los grandes vapores de línea ingresaran a ellos. El “Nomadic” tenía unos 220 pies de largo (unos 73 mts.) y podía transportar unos 1000 pasajeros. Sirvió, de tal manera, a los buques “Olympic” y “Titanic”.

- **1911**

- **“Traffic”**

Construido con el mismo propósito que el “Nomadic”. De este barco hay que destacar que estuvo presente en el viaje de prueba del “Olympic” y nuevamente en la parada que el “Titanic” realiza en el puerto de Cherburgo. Durante la 1ra. Guerra Mundial este barco sirvió bajo las órdenes del Almirantazgo Británico. En el año 1934 fue vendido a una compañía francesa. Durante la 2da. Guerra Mundial sirvió en la Armada Francesa. Cuando Cherbourg fue ocupado por los alemanes en Junio de 1940, el “Traffic” fue echado a pique por los germanos. Más tarde, fue reflotado y puesto al servicio de la Armada alemana como navío de escolta armada de los convoyes costeros. Irónicamente, el día 17 de Junio de 1941 mientras se encontraba en combate con la Armada Británica, fue hundido en el Canal de La Mancha.

Bueno, hasta aquí un sucinto panorama de aquellos barcos que fueron representativos de la White Star Line. Mi interés es destacar que casi todos han pasado por circunstancias no del todo agradables (hundimientos, torpedeos, borrascas, etc.) con lo que se puede deducir que los oficiales y las tripulaciones de estos buques eran, cuando menos, experimentadas; y si no lo eran por vía directa (es decir, habiendo tenido que soportar semejantes acontecimientos), no desconocían los peligros del mar, ya que la transmisión verbal de las experiencias, al ser marinos, estaría a la orden del día: es lógico, el mar era peligroso, ya sea por los fenómenos naturales o por la acción de los hombres.



**Foto N° 155 : No hay mucho que detallar, salvo que se ven las banderas de la WSL, junto a una inscripción que dice en idioma inglés : “Los más grandes vapores en el mundo—White Star Line”. Es así : la WSL era primera en esos tiempos .-**

Ahora bien , indiquemos que la White Star Line fue adquirida por **Thomas Henry Ismay** en el año **1867** por la suma de 1000 libras esterlinas. Ismay padre intentó , de esta manera, salvar de la bancarrota en la que se encontraba esta firma, la cual fracasó en el comercio con Australia y darle un nuevo destino, más rentable, esto es, el tráfico de pasajeros del Atlántico Norte. En este intento fue apoyado y estimulado por **Gustav Schwabe** , un financista de Liverpool, tío de **Gustav Wolff**, joven socio (o como se podría decir: “junior”) en los astilleros Harland & Wolff. Como habíamos dicho, la familia ante todo....

Se le garantizó a Ismay padre (así fueron los deseos de Schwabe) un importante papel dentro de la firma, en especial lo que concernía a la parte bancaria, es decir, el manejo del dinero, si el primero ordenaba (es decir, presentaba una solicitud de orden de trabajo) sus nuevos barcos en el astillero del sobrino de Schwabe.

Junto con un amigo cercano, **George Hamilton Fletcher**, Ismay padre accedió a la propuesta de Schwabe e hizo los arreglos convenientes para la construcción de tres navíos de un tonelaje levemente inferior a las 4000 toneladas. Durante las negociaciones, se añadió un cuarto buque, como así también dos más de tamaño ligeramente mayor. Se llegó a un acuerdo final, el 30 de Julio de **1869** y el día Septiembre 6 de dicho año, la Oceanic Steam Navigation Company Ltd. se hubo de registrar con un monto de 400.000 libras esterlinas de la época.

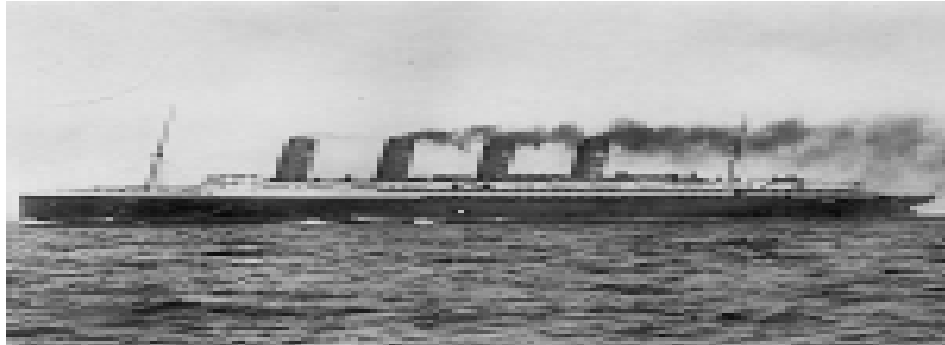
El primer barco, llamado “**Oceanic**” fue tan exitoso que se referían a él como el “Nuevo Leviathan” y hoy se lo conoce con el título de “La Madre de los Modernos Vapores de Línea”. Junto con sus barcos hermanos “**Atlantic**”, “**Baltic**”, “**Republic**” y “**Celtic**” , este primer barco fue el que en realidad fundó la relación entre la WSL y H&W.

Como la compañía crecía, Ismay padre invitó a un viejo amigo suyo, William Imrie a unirse a su firma, en el año **1870**. Los dos habrían de manejar más tarde, los destinos de una de las líneas marítimas más poderosas de la Tierra. La cuestión es que en el año **1891** ,el mayor de los dos hijos de **Thomas Ismay** , de nombre **Bruce Joseph**, fue admitido dentro de la sociedad (otra



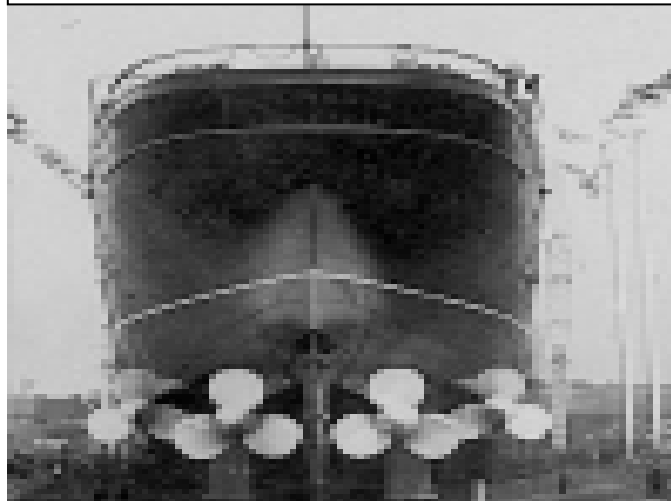
392

vez, la familia.....) ,y un año después Ismay padre hubo de retirarse. Bruce Ismay y su hermano más joven, llamado **James**, el cual también se unió a la Compañía, son los que están al mando cuando se toma la decisión de construir los futuros barcos de la WSL, con un máximo de confort y lujo, más que tener en cuenta el tema de la velocidad.



**Foto N° 156 :Vista del trasatlántico “Lusitania” de la Cunard Line, que habría de hundirse en el año 1915, luego de ser torpedeado por un submarino alemán .-**

**Foto N° 157 : En el momento de la botadura del “Lusitania”, se pueden observar sus poderosas cuatro hélices .-**



Ahora bien, la **Cunard Line** que habíamos visto que era la principal ( y acérrima competidora de la WSL) rival en la ruta del Atlántico Norte presentó “en sociedad” los buques “**Lusitania**” y “**Mauretania**” en el año **1907**. Esto produjo una verdadera conmoción entre los responsables de la **WSL** ; en otras palabras, en Argentina se dice: “sintieron el aliento en la nuca”.....

De tal modo, que, a caballo de la idea anterior del año 1891 y en vista de la acometida de la Cunard Line, en su intento de ganar el “mercado” del Atlántico Norte, una noche de verano del año **1907**, vió a **J.Bruce Ismay** (recordemos: director administrativo de la WSL) reunirse en Londres con **Lord James Pirrie**, tío materno de Thomas Andrews (hijo). De esta reunión, nació la idea de construir los más “fantásticos” barcos que alguna vez hubiese podido concebir la mente humana.



Foto N° 158 : Un joven Bruce Ismay (1863—1937) ,director de la White Star Line, al cual la Historia haría uno de los máximos responsables del desastre del “Titanic”.-



**Foto N° 159 :**

**Uno de los más grandes barcos que jamás se hayan construido : el famoso “Mauretania”, de la**

**Cunard Line, del año 1907. Como para darse una idea de sus dimensiones veamos**

**lo que dicen sus datos técnicos : Tonelaje Grueso: 31 938 toneladas.**

**Longitud : 240,8 mts.**

**Ancho : 26,8 mts.**

**Velocidad : 25 nudos (46,3 kms./hr.)**

**Máxima velocidad : 26,75 nudos ( 49,54 kms./hr.).**

**Botadura : Septiembre 20 de 1906.-**

**Chimeneas : Cuatro (4).-**

**Hélices : Cuatro (4).-**

**Impulsores : Cuatro (4).-**

**Capacidad de Pasaje : 560 pasajeros de 1ra.Clase; 470 de 2da. Clase;1300 de 3ra. Clase. Total de pasajeros a bordo :2330 pasajeros.-**

**Evidentemente , “un pequeño barco con una muy pequeña capacidad de transporte de pasajeros”.**

**Contra este tipo de leviathanes es que se debía enfrentar la White Star**

**Line, y por ello se comienzan a preparar los diseños de los barcos “Olympic”, “Titanic” y “Britannic”. Como en definitiva va sucediendo, estos barcos gigantes tienen, casi todos, la misma forma. y función .-**

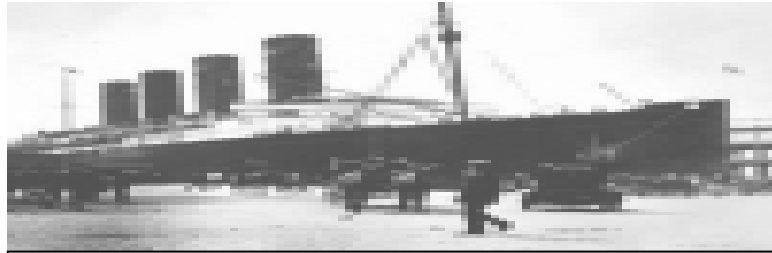


Foto N° 160 : Histórica fotografía del “Lusitania” en el muelle de New York. Aunque un tanto borrosa, la foto nos dá una idea del tamaño del coloso del mar .-

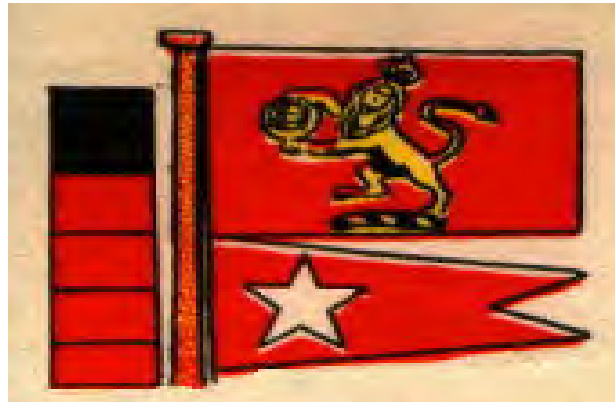


Foto N° 161 : Logotipo de la “Cunard Line”, que sería conocido en el mundo entero a través de sus barcos .-

Ellos habrían de ser los buques de los que todo el mundo hablaría (en esto, seguramente, no se equivocaron....) y en los que todos hubiesen querido viajar (después del 14 de Abril de 1912, no todos....). Pero en esos días los planes estaban trazados y no se iban a desviar de ellos por nada del mundo. Los buques se habrían de llamar : “**Olympic**” , “**Titanic**” y “**Gigantic**” (éste último, luego cambiado por el de “**Britannic**”).

Ahora bien, se debe indicar que la WSL pasa del control de sus dueños británicos (en 1902) al de la **International Mercantile Marine Company (IMM)**, una empresa naviera creada por **John Pierpoint Morgan** , un millonario estadounidense (en realidad, la persona más rica sobre la Tierra....en esos días), que compra la WSL al precio de diez (10) millones de libras esterlinas de esa época.

396

Pero Bruce Ismay no se quedó sin trabajo , por este motivo, como en muchos de los casos actuales de compras de empresas suele suceder: no, al contrario...: fue nombrado Presidente y Director Administrativo a la edad de 41 años (como en páginas anteriores ya lo habíamos adelantado) de la IMM en el año 1904, con la posesión de un control ilimitado sobre sus actividades dentro de la firma.

Tanto Pirrie como Ismay no perdieron el tiempo; más bien, trataban de ganarlo y de esa manera comenzaron las negociaciones con el New York Harbour Board, sobre aspectos fundamentales referentes a la construcción de los inmensos barcos.



Foto N° 162 : Aquí vemos un certificado de capital de la IMMC .-



Foto N° 163 :  
En esta  
fotografía de  
la época, se  
observa al  
millonario  
John  
Pierpoint  
Morgan,  
dueño de la  
IMMC ,que  
compró en  
1902 la  
White Star  
Line .-

Desde el vamos, al intentar escribir estas líneas, siempre deseé poder interpretar o por lo menos, acercarme a lo que estaba pasando, en los momentos decisivos de las empresas humanas, por las mentes y los corazones de los hombres y mujeres que las emprendían. Digo “acercarme” porque en verdad no es posible, totalmente, aún hoy, con toda la parafernalia de la tecnología, conocer todo, absolutamente todo, lo que sucede en el interior del ser humano, en su conjunto de alma, mente, corazón y espíritu.

Por lo que me podría preguntar qué fue lo que llevó a estos hombres a emprender, decididamente, lo que emprendieron : ni más ni menos que la construcción de los buques más lujosos y confortables hasta ese momento.

A lo largo de las investigaciones (libros, y un largo etcétera...) que hube de efectuar para este Capítulo, y comparando los registros de carga y pasajeros de cada una de las líneas líderes de transporte en boga en aquellos días, me pareció observar que no había grandes diferencias entre ellas; mejor dicho :**SÍ LAS HABÍA**; pero tampoco se podía asistir a una lucha por la supervivencia de cada una de ellas en comparación con las demás. Incluso me dá la impresión que cada una tenía (más o menos...) bien marcado el “mercado” hacia el cual tenía apuntados sus “cañones”; obviamente, con sus claroscuros...

Tal es así, que debiendo ser fieles a la verdad, ni la **Cunard Line**, ni la **German Amerika** (Alemania) o la **Norddeustcher Lloyd**, acorralaban a la **White Star Line** .Cierto es que ,como hemos mencionado a continuación, los barcos de la Cunard, con su inmenso porte y su gran capacidad de pasajeros, imponía la regla a seguir.....guste o no guste.

¿ Y entonces? . Entonces (además del “aliento en la nuca”....) la WSL se venía venir una “apretada”, no en ese momento, pero sí en el **FUTURO**.Y en ese entonces, a medida que los descubrimientos científicos, técnicos, navales, etc. se iban presentando cada vez más rápidamente, el **FUTURO** se podía oler muy cerca y casi ,casi, ver a la vuelta de la esquina.....

Por ello me dá la impresión que una de las principales motivaciones, quizás no explícitas, pero sí (y de eso no me cabe ninguna duda....) bien conversadas, era la de lograr un **poderío marítimo (carga y pasajeros)** claro y sin discusiones, por parte de la WSL y sus asociados, presentes y futuros.

Supongo que con esta idea anterior, una gran cantidad de personas que profesan una especie de “culto marino” a este tipo de barco, pero fundamentalmente al “glamour” de esta época, dirán de todo sobre mí, menos que soy bien parecido. Bueno, son los riesgos que se corren al intentar escribir sobre algo que pasó hace tanto tiempo. Pero no creo estar del todo desacertado....Me gustaría escuchar otras opiniones al respecto.

Habiendo visto ya un poco en detalle la temática referente a los que inician la construcción de los grandes barcos de la WSL ( o se podría decir de otro modo : aquellos que tuvieron una decisiva participación en lo que a la idea y su posterior consecución se trata ),es decir , sus cabezas principales, nos tenemos que referir ya sin excusas de ningún tipo, al lugar físico donde se habrían de construir los gigantes navales de esta época. Y debemos volver a repetir que se trató, en este caso, del **astillero Harland & Wolff** de la ciudad de **Belfast, Irlanda**.

Hagamos una pequeña digresión histórica respecto de este astillero.

Aunque los primeros registros escritos sobre construcción de barcos en Belfast no van más allá del año **1636**, cuando se “tomó nota” de la construcción de un navío de 150 toneladas por parte del grupo de sacerdotes presbiterianos de la ciudad, existen dudas todavía acerca que la construcción y reparación de barcos estuviera situada sobre la boca del **Río Lagan** en años anteriores a esta fecha, e incluso, la duda se remonta a que dichas construcciones navales se hayan efectuado a lo largo de cientos de años antes, como se ha querido proponer como fecha de inicio de actividades navales.

Ahora bien, la presencia desde tiempos antiquísimos de un lago (un abrigo natural para los barcos),junto a la abundancia de árboles que crecían en inmensos bosques alrededor del sitio de la boca del mencionado río, y las obvias necesidades que provenían de cualquier comunidad que viviera sobre las costas, debió, ineludiblemente, propender a combinarse para producir alguna forma de astillero. Pero , así y todo, la mayoría de los historiadores de este tema se muestran de acuerdo en que la construcción de barcos como una industria propiamente dicha no tiene su eclosión hasta el fin del siglo XVIII .

El ímpetu de este desarrollo parte, como hecho histórico, del arribo de un escocés, en el año **1791**, llamado **William Ritchie**, el cual trajo, desde su propio astillero de **Saltcoats , Ayrshire** , diez (10) hombres y una cantidad de materiales para iniciar sus negocios en Belfast. El primer navío botado por Ritchie desde su nuevo astillero sobre el río Lagan, se llamó “**Hibernia**”, que tenía un peso de 300 toneladas y que fuera enviado al agua el día 7 de Julio de 1791, justo un año luego del arribo de este hombre.

En los siguientes 20 años su empresa creció y por el año **1812**, el bueno de Ritchie podía escribir : “ *Hay empleados ahora, en los dos astilleros, 44 carpinteros de jornada completa, 55 aprendices, 7 pares de aserradores, 12 herreros y varios jornaleros .*”

Alrededor del año 1820, al menos dos firmas de astilleros se encontraban operando sobre los bancos del Río Lagan; uno de ellos pertenecía al mismo William Ritchie y el otro a un hermano suyo, de nombre **Hugh** ,el cual se “abrió” de su hermano y se puso en sociedad con un compatriota suyo, **Alexander McLaine** .Esta firma fue, la que bajo el nombre **Ritchie & McLaine** , tuvo la distinción (y obviamente, el orgullo para sus dueños....) de botar en el año **1820**, el primer buque de vapor construido íntegramente en Irlanda .Este buque (como no cabía esperar de otra manera.....) fue bautizado con el nombre de “**Belfast**” y sus dimensiones eran de 115 pies de largo ( un poco más de 38 metros) , 20 pies de ancho (un poco más de 6 metros ) y portaba unas 200 toneladas . Además, tenía colocadas dos máquinas de vapor de 70 CV.

En el mes de Diciembre de **1838**, una tercera firma, **Coates & Young** ,que proveyeron las dos máquinas de vapor del “**Belfast**”, botaron el primer buque de vapor con casco de hierro construido en Irlanda. Este navío, el “**Countess of Caledon**”, tenía máquinas de 30 CV y fue construido bajo orden de la **Ulster Steam Navigation Company**, a los efectos de servir de remolcador en la localidad de Lough Neagh . Al decir de un contemporáneo de este acontecimiento, el “**Countess of Caledon**” se deslizó majestuosamente en el agua, a mitad de los disparos de salva y los esperanzados saludos de un gran número de espectadores.



Ahora bien, a la muerte de William Ritchie en el año **1834**, el manejo de su compañía pasó a estar bajo la “guía” de **Connel & Sons**, los cuales, cuatro años más tarde, botarían el que sería el más grande buque irlandés, el “**Aurora**”, de un porte cercano a las 750 toneladas. Como anécdota del momento de la botadura, digamos que, además de los disparos de salva, se encontraba presente la banda del Regimiento 22do., que, al mismo tiempo que el “Aurora” ingresaba al agua, acompañaba dicho evento tocando piezas musicales apropiadas para la situación.

Pero la cosa se fue expandiendo hasta tomar más territorio dedicado a la noble actividad de la construcción de barcos. A pesar que la actividad en la ciudad de Belfast, dedicada a ese fin, se había concentrado para el año **1851**, sobre los bancos del Río Lagan, justamente en ese año, una pequeña firma, la constituida por **Thompson & Kirwan**, decidió mover sus astilleros desde el norte de **Clarendon Dock** (sobre el banco norte del Río Lagan) hasta **Queen’s Island**. Dos años más tarde, ya se había construido un astillero sobre la isla y fue a partir de éste, el astillero de **Robert Hickson**, que el famoso astillero de **Harland & Wolff** comenzó a crecer.

Por aquellos días, Queen’s Island era, efectivamente, una isla. En realidad, era una isla formada por la acción de los hombres, a mediados de la década de los años 40 (siglo XIX), cuando la **Belfast Harbour Commissioners** (Comisionados del Puerto de Belfast) hizo construir un nuevo canal en el estuario del Río Lagan. Más tarde, el viejo lecho del río fue rellenado y por ello, Queen’s Island dejó de ser una isla para convertirse en parte de la tierra firme.

Indiquemos que el nombre de **Harland** ingresa a la historia de los astilleros en Belfast casi al mismo tiempo que el establecimiento del astillero Hickson. **Edward James Harland** tenía sólo 23 años cuando respondió a un aviso del **Shipyard Manager** (Director del Astillero) en Belfast, aunque ya había trabajado varios años en otros astilleros y en la Ingeniería propiamente dicha. Este hombre había nacido en Scarborough (Inglaterra) y desde edad temprana (15 años), unido como aprendiz, a los trabajos que estaban ya realizando **Robert Stephenson & Co.** en la ciudad del noreste de Inglaterra,

Newcastle Upon Tyne. Harland completó su aprendizaje en el año **1851** y casi inmediatamente dejó la firma de Stephenson para comenzar a trabajar con **J. & G. Thompson**, fabricantes de maquinaria marina, en la ciudad de Glasgow, Escocia .

Dos años allí fueron suficientes para él, y en el otoño europeo del año **1853** retornó al estuario del Tyne para convertirse en Director del astillero de **Thomas Toward**. Pero paradójicamente, no se pudo establecer y en el término de un año, se trasladó nuevamente hacia Belfast.

Evidentemente, el arribo de un hombre tan joven para dirigir los destinos del astillero de Queen's Island causó descontento entre los trabajadores y así no es de sorprender que Harland haya tenido “problemas cara a cara”, tanto con hombres, materiales y salarios. Harland pudo contener estos avatares, pero no pudo estar muy tranquilo; con lo que para **1858** comenzó a desear fervientemente poder partir otra vez. Un tipo sumamente movedido, Edward Harland.....



Foto N° 164 : Una fotografía de los actuales astilleros Harland & Wolff, Belfast, Irlanda del Norte .-

De este modo, fue tentado por una oferta de **Robert Hickson** de comprarle (obviamente, a este último) ...“ *mi interés y voluntad en el astillero en Queen’s Island, Belfast, junto con las máquinas de vapor, la caldera, las herramientas, la maquinaria adicional y otros instrumentos para el trabajo en astilleros, estando ahora en uso, por la suma de cinco mil libras esterlinas*”. La oferta fue aceptada.

Con Harland en absoluto control de la situación, el astillero en Queen’s Island comenzó a crecer muy rápidamente. La exitosa terminación de tres navíos realizados para **J.Bibby & Sons & Company** de la ciudad de Liverpool, de nombres “Venetian”, “Sicilian” y “Syrian”, que todavía están listados con los números 1,2 y 3 del libro de órdenes de la Compañía, trajo consigo órdenes posteriores, y alrededor de **1861** Harland creyó necesario incorporar un socio que lo asista en el manejo de los negocios. Él eligió a su asistente **Gustav Wilhem Wolff**, que por entonces contaba con 27 años de edad.

**Wolff**, que fuera educado en Hamburgo (Alemania) y en Liverpool, era también Ingeniero y la combinación de estos dos hombres, jóvenes y capaces, condujo a un completo auge de nuevas ideas en lo referente a la construcción de barcos.

Harland incrementó el largo de sus barcos sin aumentar la manga --sus competidores en Liverpool los llamaban los “ataúdes” -- para poder tener mayor capacidad de transporte sin disminución en la velocidad. Harland reemplazó la cubierta superior de madera con una de hierro, de tal manera que se hace del casco una viga de fuerza notablemente incrementada--(ver “**Resistencia de Materiales**”, William Nash, editorial McGraw-Hill, New York)--.Harland también experimentó con los aparejos de los navíos; logró un ahorro de combustible de cerca de un 20%, resolviendo uno de los problemas de los condensadores de agua de mar; diseño barcos con fondo plano y sentina cuadrada para aumentar la capacidad los buques construídos. Pero, a pesar de su propia confianza y seguridad en el campo del diseño del casco, Harland todavía dependía de otros para la instalación de las máquinas

en los navíos que construía. Los tres primeros navíos para la Bibby, fueron, de hecho, enviados a Greenock, sobre el río Clyde (Escocia) para que sus mecanismos sean preparados, y no fue sino hasta el año **1880** que Harland & Wolff decidieron construir sus propios talleres de Ingeniería y fabricar todas las maquinarias necesarias para sus barcos.

Por esos días, el tamaño de los buques, continuaba incrementándose continuamente. Cerca del año **1885**, la compañía estaba construyendo navíos realmente grandes, como el “**Iran**”, realizado para **Bates & Son**, que portaba 3500 toneladas.

En muy pocos años más, Harland & Wolff estaban construyendo buques incluso más grandes. Inmediatamente luego de completar la construcción del “**Iran**”, construyeron para la White Star Line los barcos llamados “**Teutonic**” y “**Majestic**”.

Estos fueron los primeros barcos de Harland & Wolff en poseer maquinaria con hélices mellizas y al mismo tiempo, se constituyeron en los más largos navíos a flote, con 582 pies de longitud (unos 194 metros), con un porte de 10000 toneladas y poseyendo máquinas de 17000 CV de potencia nominales. Y aunque parezca mentira ..... ¡ todavía llevaban velas¡.

Los años finales del siglo XIX y los iniciales del siglo XX, como ya habíamos mencionado, darían lugar a la construcción, en el astillero de Queen’s Island, de muchos famosos barcos de pasajeros; uno de ellos era el “**Oceanic**”, de 704 pies de largo (es decir, unos 235 metros) y descrito como “el más fino barco jamás producido”. Además, en este período se produce la muerte de Edward Harland, a su muerte Sir Harland, quién fue sucedido por **Lord James Pirrie**.

Durante la dirección de Pirrie, la asociación con la WSL fue incrementada considerablemente (como ya hemos visto...) y en el año **1911** Harland & Wolff construirán para esta compañía los gigantes navales “**Olympic**” y “**Titanic**”, destinados al servicio en el Atlántico Norte. Hemos visto así un pequeño panorama del lugar físico donde se construyeron tanto los barcos que hemos mencionado, como una gran cantidad de otros, no sólo destinados

al transporte marítimo sino que, en circunstancias menos propicias a nivel mundial (guerras, etc.), destinados al servicio armado.

Pero además de las personas que idean los buques, que los construyen, que los financian, etc. están los que deben manejar, es decir, navegar. Y en esta categoría, los hombres de las primeras décadas del siglo XX, que se dedicaban a la navegación eran sumamente eficaces, o si se quiere, cuando menos, experimentados.

Como habíamos indicado en páginas anteriores, hemos visto que tanto el Ingeniero Jefe de los astilleros Harland & Wolff, Thomas Andrews, lo mismo que Lord Pirrie, los mismos Harland y Wolff, Alexander Carlisle, y demás personas, no eran gente improvisada o cuando menos, inexperta, sino que todo lo contrario : había muchos años invertidos en ellos.....y esto podía preveer una cierta seguridad al momento de abordar un buque.

Este podría ser el caso del capitán **Edward John Smith**, que tuvo el honor (todo un honor en sus días.....) de tener bajo su mando al RMS “Titanic”. Hablemos un poco de este marino.

**Edward John Smith**, nació en la localidad de **Hanley, Stoke on-Trent, Inglaterra**, en el mes de **Enero** de **1850**, con lo que para el fatídico mes de Abril de 1912 contaba con unos recién estrenados 62 años. Edward Jr. fue el hijo del alfarero **Edward** y de **Catherine Smith** . Sus padres, luego regentearon un almacén. Si uno está de viaje por Europa, y se llega hasta este lugar de Inglaterra, deberá saber que lo que actualmente, en la **Well Street** de **Hanley**, es una simple esquina, en otros tiempos fue realmente un pequeño almacén que atendieron, inicialmente la madre y más tarde, el padre. Algunos de los habitantes del pueblo (obviamente, ya una minoría en disminución....), pueden recordar todavía el momento en que ese almacén se convirtió en una casa.

Para quién desee ver esto de la perspectiva de un frío informe, en el año **1851** un Censo efectuado en esta localidad, decía al respecto:

*“...Edward Smith: Cabeza de Familia; Casado; Edad: 46; Alfarero; Nacido en: Hanley.*

*Catherine Smith :Esposa; Casada; Edad : 42;Especiera; Nacida en: Stoke.*

*Edward John Smith :Hijo;Edad:1 ; Nacido en :Hanley.*

*(?) Hancock : Hermana; Edad : 16; Modista; Nacida en: Tunstall .*

Pero desde otra perspectiva, se podría decir que la familia en medio de la cual Edward John Smith vino al mundo, era una de esas familias que tenían que pelear todos los días por su subsistencia; y no creo equivocarme, ya que estamos en el tiempo de la expansión industrial y económica inglesa, que como ya hemos visto (ver Capítulo III ) dejó por un lado una pujante clase media burguesa y por el otro, los que quedaron al margen de dicha bonanza. Valga como comentario *“off the record”*, el “almacén” también se convirtió en una institución bien **argentina** y he conocido varios almaceneros, con sus historias de trabajo y esfuerzo detrás de los mostradores.....Por lo que imagino lo que tuvieron que trabajar.....

Siguiendo con esta pequeña semblanza de Edward J. Smith, aquél que se convertiría en el capitán del RMS “Titanic”, digamos que asistió al **Etruria British School** hasta la edad de trece (13) años; por supuesto ,los sacrificios de sus padres para enviarlo a estudiar deben haber sido enormes. Pero a esta edad, se dirigió a Liverpool, sobre la costa oeste de Inglaterra, para iniciar su camino como marino. Evidentemente, no le interesaba seguir con el oficio paterno ni con los afanes maternos..... algo muy, muy parecido a lo que experimentó otro navegante, **Cristóbal Colón**, en tiempos muy anteriores a los de Edward Smith. Evidentemente, el mar fue más fuerte, mucho más fuerte.....

En Liverpool, ingresó a la compañía **Gibson**, como cualquier otro aprendiz. En el año **1880** se unió a la **White Star Line**, y con el correr de los años, se le asignó su primer tarea de comandancia de un buque, en el año **1887**. Su desempeño de comandante lo habría de llevar a cabo sobre buques de esta empresa, como ser :el primero de los *“Republic”*, el *“Coptic”*, el *“Majestic”*, el *“Baltic”*, el *“Adriatic”* y el gemelo del “Titanic”, el barco *“Olympic”*. Además, cuando se declaró la guerra con los Bòers, comandó los barcos de transporte de tropas inglesas que intervinieron en dicho conflicto.

406

Edward J. Smith ganó una gran reputación luego de todas estas experiencias, y es así que algunos pasajeros solo cruzaban el Atlántico si el buque en el reservaban sus pasajes, estaba comandado por él.

Luego que se convirtiera en comodoro de la flota de la White Star Line en el año **1904**, se convirtió en una “rutina” para él, el comandar los más nuevos barcos de línea en sus viajes inaugurales. Por ende, no fue ninguna novedad que se lo eligiera para comandar al **RMS “Titanic”** en su primer viaje, en el mes de Abril de 1912. Además, su salario era por demás atractivo, ya que para esta tarea se le asignaba un sueldo de 1250 libras esterlinas anuales (de ese entonces...) y un “bono” de 200 libras más por no colisionar durante la travesía .

A causa de su posición como Comandante en la **Royal Naval Reserve** (esto es, la **Reserva Naval Real** ), tenía la distinción de portar la **Blue Duster** de la **Royal Naval Reserve** cuando la mayoría de los barcos llevaba la **Red Duster** de los buques mercantes.

Edward J. Smith estuvo casado con **Eleanor Smith** y su matrimonio tuvo una hija, de nombre **Helen Melville**. La familia vivió en una casa de imponente ladrillo rojo, de las llamadas “Woodhead”, en **Winn Road**, en la localidad de **Portswood**, cerca de **Southampton**, puerto de Inglaterra, sobre el Canal de la Mancha.



Foto N° 165 : Fotografía del Capitán Edward John Smith, comandante del RMS “Titanic”, perteneciente a la White Star Line. Foto de la época.-



**Foto N° 166 :Fotografía del capitán Smith, tomada sobre la cubierta de mando del “Titanic”.-**



**Foto N° 167 : Fotografía del capitán Smith, en la que se pueden advertir sobre su lado izquierdo del uniforme, sus condecoraciones .-**





Foto N° 167



Foto N° 168

Las fotografías Nos.167 y 168 son en verdad muy poco conocidas. En ellas se observa al capitán Smith, en uniforme de gala, recorriendo la cubierta del “Titanic”. Ahora bien, estas no son en realidad fotos, sino que fueron extraídas de una película muy bien conservada que existe en Inglaterra, la cual no ha sido trucada. Se corresponde con una inspección que (efectivamente) el Capitán Smith hizo del “Titanic”, poco antes de su partida. Cortesía Canal Infinito, Multicanal S.A.

Veremos más en detalle el rol que le cupo al capitán **Edward John Smith** durante el viaje y la posterior tragedia del “Titanic”, en una parte del Capítulo presente, ya que se tratara específicamente de lo que pasó en el viaje y en el choque.

Asimismo, una vez periclitado Smith, como homenaje a él y a su trayectoria, su hija **Helen**, descubrió una gran estatua de sus (ya a esas alturas...) famoso padre, el día 29 de Julio de 1914 en la localidad de **Lichfield**, Inglaterra. La escultora fue la señora **Kathleen Scott (1870-1947)**, viuda del Capitán **Robert Falcon Scott**, aquél que fuera llamado “Scott de la Antártida” y que muriera tratando de regresar de la Antártida, en ...¡¡¡oh, casualidad¡¡¡... el año **1912**. Ni que la tragedia uniera en la muerte a estos dos hombres y en la vida a estas dos mujeres.....Una placa que fuera ubicada en el Hanley Town Hall en memoria de **Edward John Smith**, en el transcurso del año 1913, fue más tarde llevada hasta la Etruria Media School. Su viuda, **Eleanor Sarah**, nació el **17 de Junio de 1861** y luego de la muerte de su esposo, permaneció

viviendo en Southampton, por un tiempo, pero luego se mudó a Londres. Murió de una manera trágica: arrollada por un taxi, fuera de su hogar en Londres, el día **28 de Abril de 1931**.

Ahora bien : pareciera que los que estaban directamente involucrados con el RMS “Titanic” (y con esto me refiero a los que están comprendidos dentro del título de esta parte de este Capítulo IV) tuvieron un final **TRÀGICO** o **ESTÈRIL** .

Recordemos el final de **Thomas Andrews** y la esterilidad (me refiero con esta palabra al hecho de no tener descendencia, no a la capacidad o no de procrear) de su esposa **Helen**, respecto del segundo matrimonio de ésta. Lo mismo (no tener descendencia) con respecto a **Lord Pirrie**; de la misma manera que **Bruce Ismay**, que se recluyó en su casa, luego de ser señalado por todo el mundo como uno de los responsables máximos de la tragedia del “Titanic”,y que prohibió terminantemente que se hiciera siquiera una sola alusión al barco; es más, siempre impidió o trató de impedir que en su presencia se pronunciara la palabra “Titanic”. Y más: revisando lo acontecido con **Edward J. Smith** , y su viuda, pareciera que se confirmara tal tendencia. No es mi intención hablar de brujerías o algo así....Pero los hechos dan que pensar....

Para terminar con lo referente a E. J. Smith veamos qué fue de la vida de su única hija, **Helen Melville Smith**, ya que sería otra muestra más de que **ALGO** desde el vamos en lo que toca a la idea, diseño, construcción y todo lo conocido referente al “Titanic”, estaba “**maldito**”; que se entienda bien: me refiero a que pareciera que “**una mala estrella**” signó su corta vida.....y la de aquellos que una vez estuvieron de una u otra manera, directamente o por interpósita persona, relacionados con el barco.

Digamos entonces que Helen, hija de Edward J. Smith, más conocida como **Mel**, nació en Liverpool y más tarde se mudó a Southampton, junto a sus padres, debido al trabajo de su padre. Helen se casó en primeras nupcias con el capitán **John Gilbertson**, proveniente de Liverpool. Ahora bien, Gilbertson murió de la “fiebre de las aguas negras”--- posiblemente , tífus--- en un viaje de retorno a Inglaterra desde la India, mientras comandaba (por

primera vez...) un barco de nombre “*Morazan*”, perteneciente a la Bibby Line. Al morir, Gilbertson era el capitán más joven en la **British Merchant Navy** (la **Armada Mercante Británica**). Helen insistió nuevamente en el matrimonio y se casó con **Sydney Russel-Cooke** (1892-1930) en la iglesia de St. Mark . Tuvieron dos hijos **gemelos** (parece mentira : reprodujeron en sus vidas lo que Edward Smith realizó en el mar , esto es, el comando de los dos buques **gemelos** de la WSL, el “Olympic” y el “Titanic”), nacidos en Londres el día 18 de Junio de 1923. Uno de estos niños se llamó **Simon**, nunca se casó y murió muy joven, en acción, en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, el 23 de Marzo de 1944 (no tenía ni 21 años cuando murió...).El otro vástago fue una niña, llamada **Priscilla**, que se casó con un abogado de nombre **John Constantine Phipps**, pero hubo de fallecer de la enfermedad conocida como poliomielitis (o “polio”), el 7 de Octubre de 1947, es decir, cuando contaba nada más que con 24 años.

Y sin embargo, los sufrimientos de la hija del capitán Smith, Helen, no empezaron aquí, ya que años antes, en 1930, murió su segundo esposo, Sydney, durante un accidente de caza. Además, en 1931, murió su madre, **Eleanor**, viuda de E. J. Smith, su padre.

De todos modos, Helen tuvo una vida de aventuras, manejó autos deportivos y se convirtió en piloto. Quizás (sin juzgarla.....) para dejar de lado tanta tristeza en su vida.....

**Helen Smith** tuvo participación en la película “*A Night to Remember*”, filmada a lo largo de los años 1957/58.

**Helen Melville Smith** se mudó finalmente a **Leafield, Oxfordshire**, Inglaterra, en 1934, y allí murió en 1973. Fue enterrada cerca de su madre y esposo.

No era mi intención dar a conocer las crónicas fúnebres de personas que vivieron a la distancia y hace tanto, sino ver que, evidentemente, un signo trágico se abatió sobre toda esa gente. Para muestra, baste confrontar lo que he podido, en páginas anteriores, obtener sobre las personas que fueron “**Los realizadores del sueño**”.

Pero para terminar esta parte del Capitulo IV, me faltaría agregar a aquellos que fueron los brazos, piernas y demás, de la construcción del barco :los **TRABAJADORES DE ASTILLERO**. Generalmente , los menos nombrados a la hora de la gloria, pero, que sin ellos, no es posible nada a la hora de la construcción.

Hubieron varios muertos en la construcción del “Titanic”: quizás el lado menos conocido de la tragedia. Pero no por ello, debe ser dejado de lado. Vaya para ellos mi reconocimiento, y a que a pesar que todo el mundo se lamentó por las pérdidas humanas en el hundimiento (algo muy justificable, humano, lógico y entendible....) del RMS “Titanic”, muy pocos, poquísimos, se lamentaron de la muerte de varios trabajadores durante la fase de construcción y botadura del barco. El señor **David Gittings** sabe un poco más sobre las muertes de los obreros : Ud . puede conectarse con él vía Internet....

Una muestra de lo anteriormente expresado lo constituye uno de los hechos trágicos acontecidos al momento de la botadura del “Titanic”, ya que en dicho evento, el trabajador del astillero, **James Dobbins**, de 43 años de edad, quedó atrapado por sus piernas, en un soporte que estaba cortando al momento que el barco estaba siendo lanzado. Sus compañeros de tareas lo sacaron de esa incómoda posición y lo llevaron al Belfast Royal Victoria Hospital, donde falleció al día siguiente a causa de las contusiones y las heridas recibidas. Los grandes personajes que estaban mirando el espectáculo de la botadura eran ignorantes de lo que estaba sucediendo y de tal modo, se dirigieron al lugar donde Lord Pirrie y sus invitados estaban compartiendo un costoso lunch, antes de abordar al “Olympic”, que los habría de llevar de vuelta a tierra firme en Gran Bretaña.



**Foto N° 169 : Momento histórico de la botadura del RMS “Titanic” .En esos segundos, tan alegres para tantos, James Dobbins, de 43 años quedaba atrapado por un soporte y debido a las heridas recibidas en ese suceso, moriría al día siguiente, en un hospital de Belfast (Irlanda) .-**

Vaya, una vez más, mi humilde reconocimiento a aquellos que murieron en la construcción del “Titanic”: gente que buscaba trabajar y ganarse la vida honradamente, sin “aires” de grandeza, tan cercanos éstos últimos a la futilidad, la soberbia y la vanidad, quizás, una característica distintiva de aquellos días de “belle époque” .

En la segunda parte de este Capítulo, intentaremos acercarnos a la construcción y puesta a punto del RMS “Titanic”, intentando tratar este tema en todo su espectro. Sin embargo, no creo mentir o estar exagerando : a medida que voy avanzando en el tema, éste se vuelve más y más complicado, no porque sea difícil explicarlo (ya que para ello bastaría media página, indicando las dimensiones del barco, su fecha de botadura y el día de su hundimiento) sino que al mismo tiempo que se va desarrollando la crónica histórica junto a sus agregados (ingeniería del buque, interiores, etc.), el caudal de información obtenido es profusamente amplio y muy de ser tenido en cuenta. Por ello, deberé dejar algunas cosas de lado para abocarme a los aspectos **ESPECÍFICOS** de la construcción de “**The Ship of Dreams**”, es decir, “**El Barco de los Sueños**”. Espero ser exacto y fiel a la verdad histórica.....y a cualquier otra verdad que se presente en el transcurso de la organización de esta segunda parte del presente Capítulo.

## SEGUNDA PARTE

### EL BARCO DE LOS SUEÑOS

*“El trabajador pone su vida en el objeto,  
pero a partir de entonces ya no le pertenece a él,  
sino al objeto.”*

*Karl Marx (1818-1883), político, filósofo y economista alemán .-*

A pesar de que parezca fácil, en función de la gran bibliografía que existe sobre el tema, de los numerosos documentales y films que se hicieron sobre el buque **RMS “Titanic”**, del amplio número de fotografías que se pueden conseguir vía Internet o por cualquier biblioteca que presente un archivo fotográfico, no resulta sencillo iniciar la descripción ingenieril del buque, que en su momento y una vez terminado, se convirtió en el más grande objeto movible hecho por las manos del hombre, hasta esos días.

Pero de alguna manera hay que comenzar....

La palabra **“titánico”** proviene de la mitología griega y su significado original se refiere a una raza de gigantes (los famosos “titanes”). Por definición, tenemos que se define a la palabra **titán** como *persona que descuella por ser excepcional por algún aspecto*. De la misma manera, se define como **titánico** a algo *desmesurado, excesivo*.

Estos gigantes, los “titanes”, eran temibles por su gran **tamaño y fuerza**, pero fueron derrotados por los dioses del Olimpo.

Igualmente en el idioma inglés, la palabra **“titanic”** se refiere a las características de estos mitológicos “titanes”, especialmente en la envergadura, lo colosal, lo gigante, la magnitud, etc.; pero obviamente, estos atributos traen implícita la noción de poder, la fuerza o la influencia.

Justamente, éstos eran los atributos que la White Star Line estaba buscando con la creación de sus tres barcos, y por ende, la denominación de **“Titanic”** fue asignado a uno de ellos.

Ingresemos en la consecución de buque. El proceso de construcción no pudo comenzar hasta que los astilleros Harland & Wolff prepararan los *caballetes* (*gantries*, en idioma inglés), bajo los cuales el “Olympic”, el “Titanic” y el “Britannic” serían realizados. Los responsables de Harland & Wolff invitaron, por tal motivo, a participar a varias firmas, y así licitar el trabajo a realizar.

Como para tener una leve idea del aspecto que presentaban los “gantries”, veamos la siguiente fotografía.



**Foto N° 170 : En esta fotografía se puede apreciar la construcción de los “gantries” o caballetes, sobre los que se habrían de montar las estructuras de los tres gigantes barcos de la White Star Line, que habrían de llevar por nombre “Olympic”, “Titanic” y “Britannic”, en el astillero Harland & Wolff, de la ciudad de Belfast, Irlanda del Norte . -**

Habiéndose presentado a competir, la firma de **Thomas Arol & Co** ganó el contrato.

Los “gantries” eran realmente enormes, mucho más largos que cualquiera construido hasta ese entonces. Cada uno de ellos medía **840** pies de largo (**280** metros), **150** pies de ancho (**50** metros) y más de **220** pies de altura (unos **31** metros) . Sobre los topes ( o lo que sería lo mismo, los extremos superiores elevados) de las estructuras fueron montadas grúas móviles que podían alzar **3** toneladas (**3000** kilogramos) cada una de ellas.



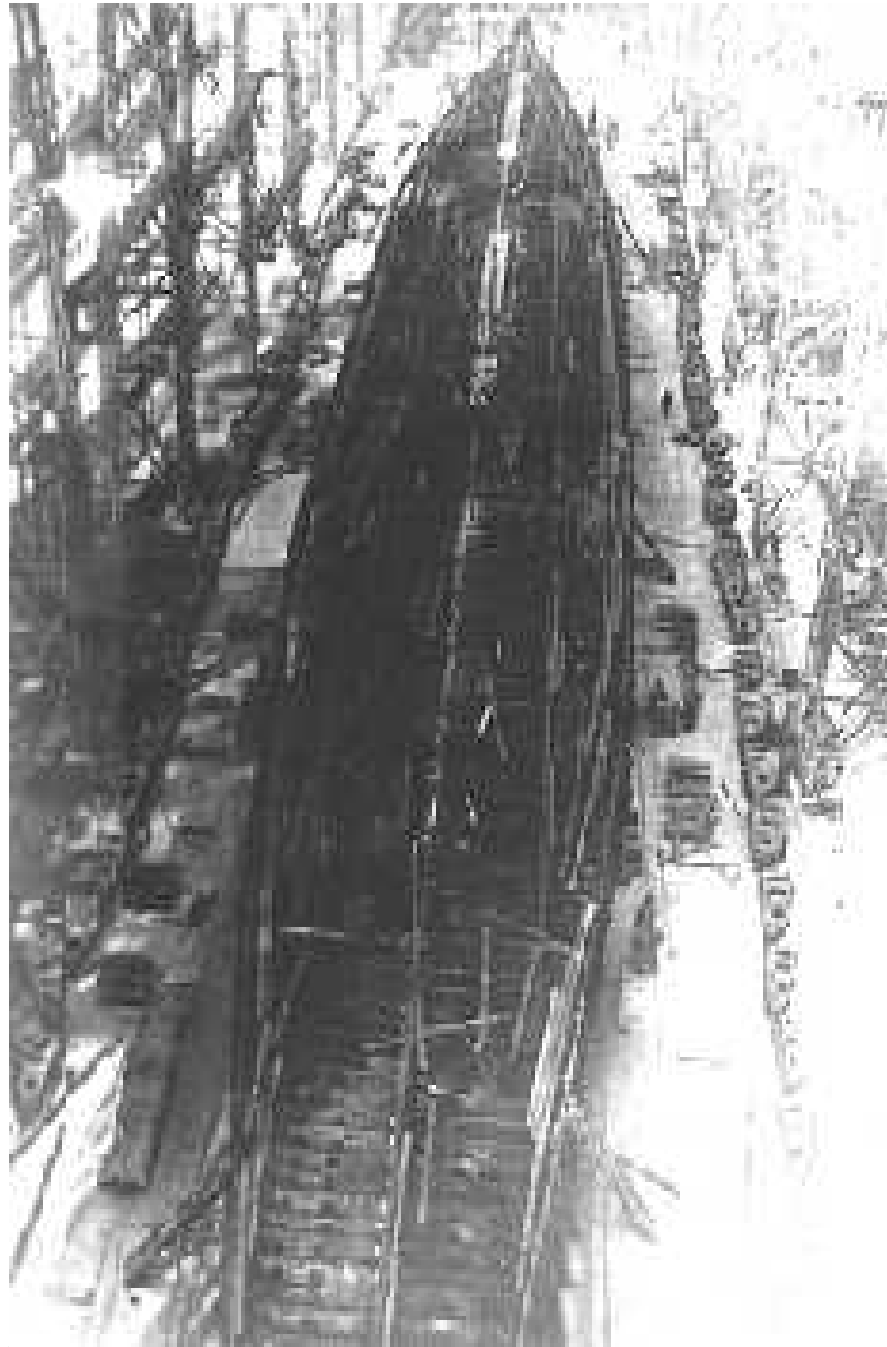
416

Por los mismos días de construcción, Harland & Wolff adquirió una *grúa* (*crane*) flotante de segunda mano, que hubo de ser asignada al trabajo en la dársena de armado. Esta grúa podía levantar **250** toneladas.



Foto N° 171 : Fotografía de la grúa portable, cuya capacidad de izado era de 250 toneladas (250 mil kilos) . En esta misma foto , se aprecia al “Titanic” durante el proceso de armado externo . -

La *quilla* (*keel*) del “Titanic” (como datos adicionales, digamos que era la quilla número **401**, con número de construcción 131428) fue proyectada el día 31 de Marzo de 1909, en (obviamente....) los astilleros Harland & Wolff, de Belfast. Observemos la quilla del RMS “Titanic”, puesta en caballete.

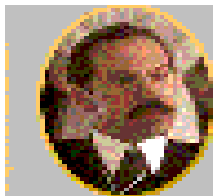


**Foto N° 172 : Fotografía de la quilla del “Titanic”, en plena fase de armado de la parte superior de la estructura . Era grande, bastante grande. . . . Como comparación de su tamaño, nótese al hombre a la derecha de la quilla, hacia la mitad superior de la misma .-**

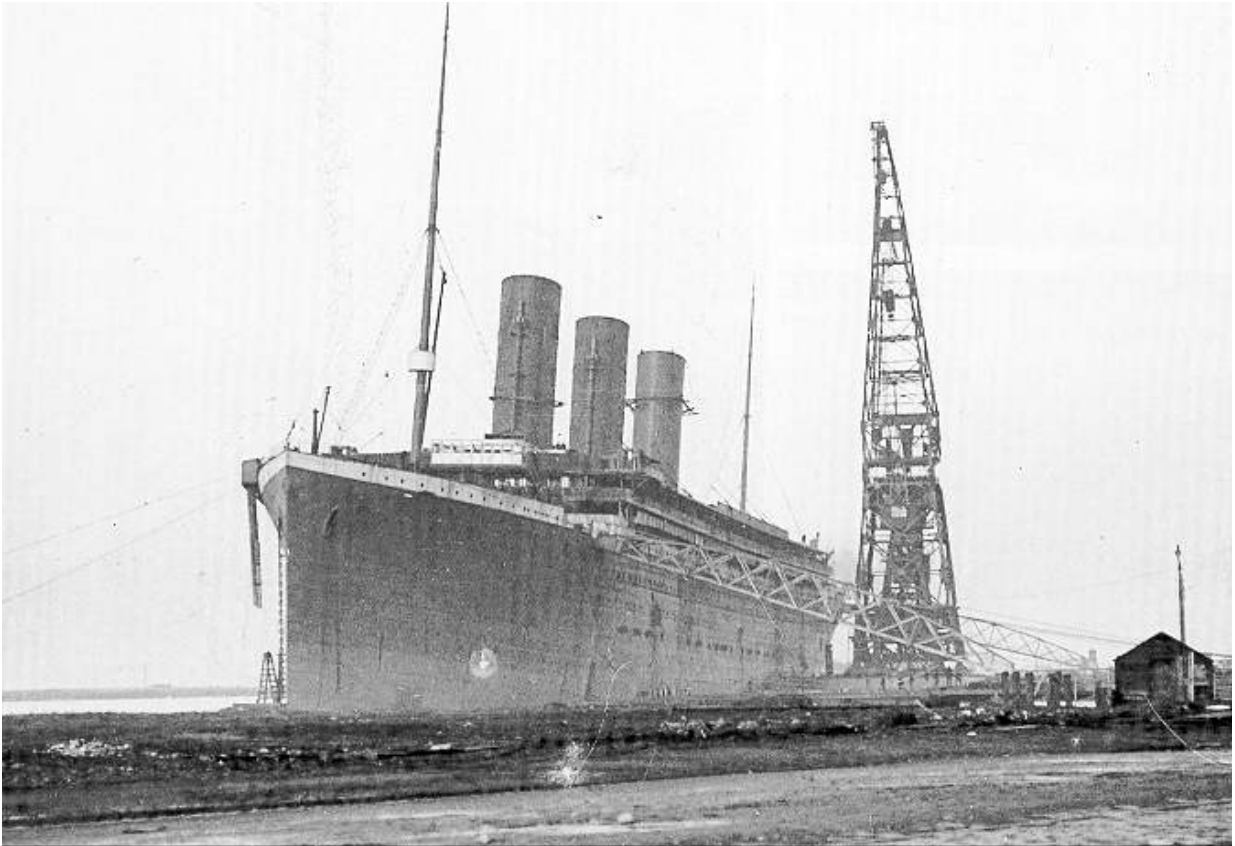
Sigamos con la descripción ingenieril. El RMS “Titanic” estaba originalmente concebido para poseer tres chimeneas y 4 mástiles, pero nuestro conocido, Lord James Pirrie presintió que una presentación del barco con cuatro *chimeneas* lo harían aparecer mucho mejor a la vista del público en general. Además, este mismo “público” sentía ( o creía sentir...) que un buque de cuatro chimeneas sería más seguro, a causa de ser más largo y por ello, más fuerte. Bueno, acá pareciera que se hubiesen impuesto dos criterios sucesivos e iguales : el primero indicaría que, por sobre todo, debía imperar la forma y no la función ; y segundo, no parecería importar el buen o mal uso, sino el tamaño. Y efectivamente, así ocurrió con la cuarta chimenea, que en definitiva era , por decirlo de alguna manera ,“falsa” o como se dice en inglés, “**dummy**”, que en este idioma tiene varios significados, entre ellos: “ *fingido, falseado, imitado, objeto simulado,.....*”.El lector elija el más apropiado para la cuarta chimenea (*funnel* ,en inglés).

Luego de ver las anteriores fotos, que en definitiva son las primeras muestras de lo colosal del tamaño del “Titanic”, uno se pregunta si en verdad el doctor **Sigmund Freud** no tenía razón cuando decía que una de las obsesiones del hombre era el tamaño de su órgano reproductor, ya que, al ser las obras humanas extensión de las ideas, pensamientos, sueños, inquietudes y demás de las personas, se hubiese tratado de “proyectar” en el diseño del “Titanic” lo más profundamente deseado por cualquier hombre..... Los hombres nos entendemos ...¿no es así?

“¿Freud?. ¿Quién es ése?. ¿Un pasajero?”. Pregunta de “Bruce Ismay”, en



el film “Titanic” ,James Cameron, 1996 .-



**Foto N° 173 : Histórica foto del RMS “Titanic”, en la que se lo puede observar sin la famosa “cuarta chimenea” ( o “dummy funnel”) . Esta es una foto bastante desconocida del gigante de los mares, ya que las que generalmente se conocen son aquellas en las que el barco presenta sus cuatro chimeneas .-**

Y aunque parezca raro, el RMS “Titanic” poseía todavía ( por esos días...) características de los navíos veleros. Recordemos que la cantidad de velas en un navío eran, por decirlo así, la marca de distinción --- no del todo alejada de la realidad--- de uno cualquiera de ellos, por ejemplo, el “clipper” (ver Capítulo III). Pero otros criterios (llamémosle más modernos...) se iban imponiendo, con lo que en el caso de nuestro barco, el número de mástiles fue reducido a dos, esto es, uno hacia proa y el restante hacia popa .Antes de proseguir, algo que debe ser aclarado : los navíos veleros, en las décadas anteriores al siglo XX eran llamados “Las Reinas de los Mares” (según lo traduciríamos del idioma inglés) . Pero en español o castellano los términos

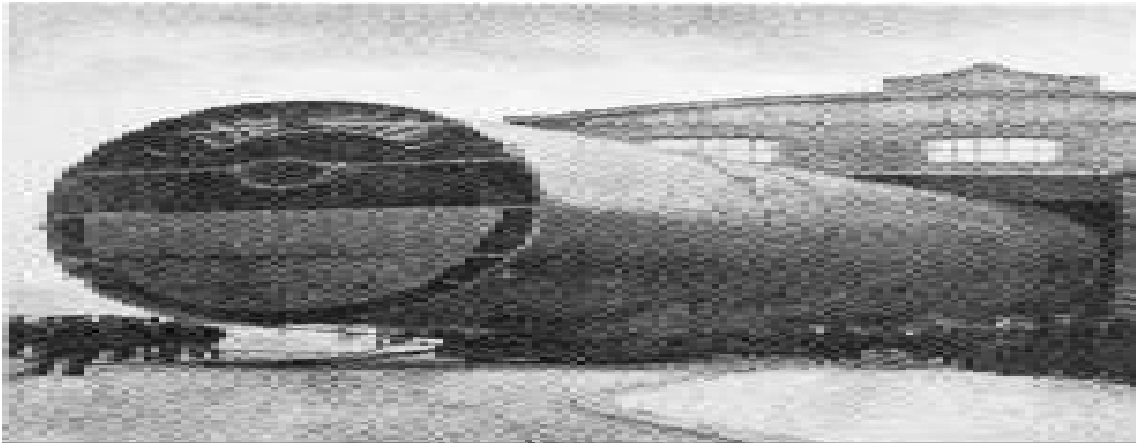


Foto N° 174 : Fotografía de una de las chimeneas del RMS “Titanic”, saliendo del hangar –taller de construcción ,rumbo a la zona de montaje. Justo es reconocer que la fotografía no es muy buena, pero la comparación del tamaño de la chimenea con la de los hombres a sus costados, dá una idea de lo colosal de su tamaño .-

*buque, navío o barco* son todos masculinos. ¿Entonces?. Entonces lo siguiente :en el idioma inglés el barco, el buque, etc. es un sujeto *femenino*, con lo que el pronombre será femenino; y esto, en el idioma inglés es “she” (pronúnciese “yí” ) ; en cuanto al posesivo o que indicase procedencia, el término a aplicar sobre algo femenino es “her” (pronúnciese “jér”).

Retomando el hilo de lo que expresamos anteriormente, y en función de lo que se había explicitado en la Introducción al presente Capítulo IV, teniendo en cuenta que el “Titanic” habría de ser equipado con lo más nuevo de lo mejor de lo más nuevo (siempre recordemos : para esos días....),era lógico que se instalase una *antena*, a los fines de servir a los efectos de propagación de las ondas de un aparato, hacía poco descubierto : el *aparato de transmisión sin hilos de Marconi* (es decir, de transmisión inalámbrica) o si se quiere, el telégrafo sin hilos. Con lo que la misma antena mencionada fue instalada entre los dos mástiles. Luego volveremos sobre este aspecto del equipamiento del “Titanic”, que en el caso de su tragedia tendría un papel preclaro....como también algunas zonas oscuras, muy oscuras. Tiempo para el tiempo, y un rato más.....

Por la parte ingenieril, demos un segundo de atención al tamaño de dos piezas muy importantes en los buques; éstas son : el *timón* (*rudder*, en inglés) y el *ancla* (*anchor*) .Obvio, todo en el “Titanic” era grande, muy grande. Pero no me interesa tanto destacar el aspecto de la grandeza, sino el inmenso trabajo que toda esta grandeza (en el sentido del término de la palabra “grande”) hubo de significar: no se hizo en dos días, como muchos de mis compatriotas piensan que las cosas deben hacerse, sino, y esto es lo más importante de todo, la cantidad de trabajo y trabajadores que esta grandeza requirió.

**No es mi intención dejar planteadas ideas políticas.** No me interesa la política, pero respeto al que sí le interesa. La cuestión es que las grandes naciones se levantaron sobre la faz de la Tierra en virtud de los grandes trabajos de sus trabajadores y en base a los grandes proyectos, a pesar que algunos de éstos se hayan hundido en poco más de dos horas.....

Siguiendo con la parte ingenieril, veamos lo que fue un *ancla* del RMS “Titanic”.



**Foto N° 175 : Fotografía de una de las anclas del “Titanic”. Se puede observar lo pasmoso de su tamaño, ya que como modelos de altura y longitud se podrían tomar los hombres y los caballos, ubicados a sus alrededores. Cabe la pena acotar que para trasladar hasta la zona de ensamble una cualquiera de las anclas, se debía proceder a enganchar veinte ( sí, no es un chiste . . . ;20; ) caballos , que con su fiereza arrastrarían al pesado elemento . Como detalle adicional, se puede indicar que cada una de las anclas que portaba el “Titanic”, pesaba ella sólo 15,5 toneladas (sí, otra vez no es broma : ;15500 kilos cada ancla; .**

**Casi nada . . . .**



**Foto N° 176 :** En esta impresionante fotografía , se puede observar el timón del RMS “Titanic”. Este elemento del barco de los sueños pesaba , por sí sólo,101 toneladas (ciento un mil kilos, ligero como una pluma . . . ) . Este timón se realizó en seis (6) partes separadas y posteriormente ensambladas . A pesar del tamaño y de su extraordinario peso , este timón presentaba un defecto : su tamaño .Evidentemente, a pesar de sus magnitudes, era un timón pequeño, comparado con lo que realmente se necesitaba manejar . ¿Porqué? .Simple : en esos lejanos días ,todavía no se estudiaba la teoría de los “modelos”. Estos “modelos” son piezas a escala sobre las cuales se hacen pruebas semejantes al estado real que dicha pieza encontraría en situaciones de velocidad, presión, temperatura , etc. y otros parámetros físicos .Un buen estudio ( a mi humilde criterio) de éstos hubiera demostrado que este timón no cumplía los requisitos de maniobrabilidad, peso y dimensiones requeridas (todas ellos combinados) para un buque del porte del “Titanic”. De todos modos como muestra del gigantismo de los barcos de la White Star Line, compárese sus dimensiones con el tamaño del hombre que está a su lado .-



**Foto N° 177 :**  
En esta fotografía, observamos una de las cadenas de las anclas (obviamente, una serie de eslabones) del RMS “Titanic” y al grupo de hombres encargados de la tarea de colocarla . -

Lo que nos faltaría ahora (una vez vistas las partes más gruesas que se podían encontrar sobre la parte exterior del barco, esto es, chimeneas, ancla, cadenas, etc.) ver lo aquello por lo que **Alexander Carlisle**, el primer diseñador del RMS “Titanic” insistió durante tanto tiempo, ya sea en su colocación y puesta a punto; esto es, los “**davits**”, es decir, lo que se conoce también como *pescantes* . Los pescantes son mecanismos utilizados en los



Foto N° 178 : Fotografía de la proa (bow) del “Titanic” en su fase de construcción. Sobre el lado de babor (izquierdo) del barco se observa una leyenda que podría decir “Titanic”, pero sobre esto los historiadores no se ponen de acuerdo : hay quiénes dicen que la WSL no hacía escribir sobre sus buques el nombre de los mismos, otros opina lo contrario, y algunos dicen que se escribió y luego se borró . . . Hay quiénes dicen que las fotos que circulan por la Web tienen trucado el nombre “Titanic” .... Pero por sobre todas las cosas, está el tamaño de la misma proa, que deja sin aliento a quién sabe apreciar el impresionante trabajo de montaje . . . y de ingeniería . -



barcos y que están diseñados para subir y bajar los *botes salvavidas (boats)* desde la cubierta de un buque. Como detalle, digamos que una armadura pivotante permite al bote salvavidas oscilar sobre un raíl que se coloca “ex-profeso”, colocándolo en el lugar de posible abordaje ,hasta que el sistema de poleas de fijación es liberado.



Foto N° 179:

En esta interesante foto de la época, se pueden observar los pescantes “Welin” y al costado de éstos, los botes salvavidas, ambos elementos sobre la cubierta del RMS “Titanic” .-

Ahora bien , Mr. Carlisle , que no poseía un cargo menor dentro de los astilleros Harland & Wolff, sino más bien era uno de sus principales directores, debió insistir continuamente para que el “Titanic” estuviera equipado con 16 de los mejores pescantes disponibles en ese momento, que para esos días, eran los que fabricaba la empresa Welin Davit & Engineering Co. de la ciudad de Londres .Cada uno de ellos era capaz de transportar ( o si se quiere, alzar) hasta cuatro botes salvavidas. Pero como detalle a tener en cuenta, el Sr. Bruce Ismay, desde el mismo comienzo, se opuso terminantemente a que cada pescante transportara más de un bote salvavidas. Con este dato, desde ya se puede hacer un pequeño comentario.



**Foto N° 180 : Bote salvavidas izado sobre la cubierta del RMS "Titanic", por la grúa portable de 250 toneladas .-**



**Foto N° 181 :**  
**Aquí tenemos otra foto de la Boat Deck . Aunque la fotografía es un tanto difusa, se pueden ver los botes (a la izquierda ) tapados con lona a fin de protegerlos de las inclemencias del tiempo. Como comparación de su tamaño , obsérvense las chimeneas a la derecha de la foto .-**

Recordemos que a los efectos de la propaganda propia de la empresa White Star Line, el RMS “Titanic” era uno de los botes más seguros que se hubiesen fabricado en la historia del mundo. Y por ende, ciertos parámetros del buque debían de estar de acuerdo a esta **regla de oro**.

Recordemos además que la prensa de aquellos días, en cuanto a la caracterización del buque, lo describía como un **barco insumergible**, de tal modo, que en el colmo de la soberbia, se llegó a decir que al RMS “Titanic” .....*“ni Dios mismo lo podía hundir...”*.



*“So this is the ship they say is unsinkable.”*

*“¿ Así que éste es el barco que dicen que es inhundible?”. Palabras de la madre de Rose De Witt Bukater, film “Titanic”, James Cameron, 1996 .-*

Evidentemente, se equivocaron, no necesariamente por la intervención que pudo haber tenido Dios en el naufragio, sino por la que tuvo una de Sus Obras, integrante de algo tan simple como la Naturaleza ,que no presenta soberbia (salvo por su hermosura) sino que generalmente, es humilde.....Esta actitud de Ismay (por más que se pudiera justificar teniendo en cuenta la mentalidad de aquella época) daría paso a otra pregunta : en los barcos gemelos al “Titanic”, esto es, el “Olympic” y el “Britannic”, **¿se repetía la misma situación de falta de botes salvavidas, antes de la partida del “Titanic”?**. Habría que investigar un poco.....

Además, para terminar con este detalle de los pescantes, digamos que la compañía que los producía fue fundada por el inventor sueco de nombre **Axel Welin** en el año 1901, y que para el infausto año 1912, ya se habían enviado unos 4000 juegos de pescantes para botes salvavidas a diferentes tipos de navíos, y obviamente entre ellos, los tres gigantes de la White Star Line, el “Olympic”, el “Titanic” y el “Britannic”.

Como habíamos indicado, los pescantes se utilizaban ( tanto en varios tipos de navíos como así también en el “Titanic”) para el izado y descenso de botes salvavidas. Y acá entramos en un tema delicado, respecto de la tragedia del “Titanic”. Es “**vox populi**” que el buque no tenía la cantidad necesaria de botes como para poder albergar a la totalidad de los pasajeros que ocupaban el trasatlántico. Sí: **es correcto**. Pero.....¿**porqué?**. Veamos un poco más en detalle este aspecto.

En el mes de Enero de 1912 fueron instalados, a bordo del “Titanic”, un total de 16 botes salvavidas, realizados en madera, y otros 4 botes desarmables , fabricados en lona , siendo colocados bajo los pescantes Welin. Recordemos que éstos podían transportar ( o alzar) hasta cuatro botes salvavidas. Asimismo, Carlisle sugirió que los pescantes fueran capaces de transportar más botes, pero ( y aquí uno no sabe cómo reaccionar...) presentó esta variante más como una **medida de economía** que como una **disposición de seguridad**. No pretendo disculpar a Carlisle ni a ninguno de los que intervinieron en este proyecto, pero me dá la impresión que ellos también (desde sus puestos de trabajo) estaban insertos en la corriente imperante en esos días; me refiero a la suposición hecha carne que decía que la Naturaleza estaba casi, casi, controlada por la ciencia desarrollada en esos días por los científicos e investigadores (ver Introducción a este Capitulo ).Y ello, obviamente, influiría también en las concepciones sobre la seguridad a ser aplicada en los buques.

Pero además a este contexto, se sumaba el hecho que el **British Board of Trade** ( esto es, el Consejo Británico del Comercio) poseía normas sumamente anticuadas respecto de este tema, ya que éstas resaltaban que los 20 botes salvavidas (junto a los cuatro desarmables) “*...en verdad excedían los requerimientos en un diez por ciento de su capacidad*”.



**Foto N° 182 : Fotografía de la cubierta de botes del RMS “Titanic” . Obsérvense los botes salvavidas a la izquierda de la misma, los pasajeros (con la típica ropa de época . . . ) y a la derecha , las sillas.**

Comentemos además que los botes salvavidas del “Titanic” fueron situados sobre la Cubierta de Botes, donde se los asentó sobre cuñas de madera. El bote situado más adelante en el puerto y los situados sobre el lado de estribor, los pequeños “botes de emergencia”, fueron manejados mediante oscilaciones.

Una vez más, digamos que los pescantes Welin instalados sobre el “Titanic” fueron diseñados para llevar hasta 32 botes, pero, y de acuerdo a las consideraciones que efectuamos, el buque poseía 16 **menos** de los que podía tener. Algo, que en el momento en que se los precisó, fue decisivo para que la mortandad del pasaje aumentara terriblemente. Indiquemos además que los botes salvavidas estaban diseñados y distribuídos de la siguiente manera:

- Catorce (14) botes salvavidas, hechos en madera, con una longitud de **30** pies (9,90 metros) ,un ancho de **9** pies y **1** pulgada (esto es, **3** metros ) y una profundidad de **4** pies (1,32 metros).Cada uno de estos botes podía transportar hasta **65** pasajeros, lo que hace un total de: **910** personas.

- Dos (2) botes del tipo “cutter”, de las siguientes dimensiones: longitud : **25** pies y **2** pulgadas ( casi **8,30** mts.) ; ancho : **7** pies y **2** pulgadas ( **2,33** mts.) ; profundidad : **3** pies ( **1** mts.),siendo la capacidad de cada uno de **40** pasajeros; con lo que advertimos que, en total, se podían acomodar : **80** personas .

- Cuatro (4) botes desarmables tipo Englehardt cuyas medidas eran las siguientes: longitud :**27** pies y **5** pulgadas ( **9** metros) ; ancho : **8** pies (**2,65** mts.); profundidad : **3** pies ( **1** mts ) .

La capacidad de cada uno de estos botes desarmables era de **40** pasajeros; quiere decir que podían, entre todos, transportar unas **160** personas.

Estos botes poseían un fondo de tablas de maderas como cualquier otro bote de esos días, pero los laterales eran de lona, que podía ser levantada o bajada para permitir un conjunto bien compacto. Como detalle adicional, los botes desarmables estaban nombrados con las letras **A, B, C** y **D** ; además, todos los botes salvavidas estaban equipados con los engranajes Murray ( de desenganche), que permitían liberar simultáneamente ambos extremos de los mencionados botes.

De todos modos, debemos observar que la suma de los pasajeros que podían transportar ( en su totalidad) los botes salvavidas, era de : **910 + 80 + 160** ; lo que resulta en : **1150** personas. Ahora bien ,si se tiene en cuenta que el RMS “Titanic” en su primer, único y último viaje transportó más de 2000 personas, fácil es imaginar que, desde el vamos ( si ocurriese una tragedia, que, efectivamente ocurrió), por lo menos **850** pasajeros estaban condenados.

Digamos para terminar este aspecto, que los botes salvavidas (los de madera) fueron fabricados por los astilleros Harland & Wolff , obviamente la misma firma que construyó el buque. Asimismo, estos botes fueron diseñados por el Jefe de Dibujantes , **Roderick Chisholm** .Como tantos otros , **Chisholm** se encontraba a bordo del “Titanic” en su viaje inaugural, ya que formaba parte del equipo de inspección de nueve (9) personas que Harland & Wolff habían destacado para esa tarea, y que estaba liderado por Thomas Andrews. Recordemos además que todos ellos murieron en el naufragio.

Hay algo más que debemos agregar al tema de los botes salvavidas y es que el **British Board of Regulations** requería que cualquier barco cuyo porte estuviera por sobre las diez mil (10.000) toneladas debía llevar 16 botes salvavidas; por lo tanto, como el “Titanic” poseía a bordo 20 de dichos botes, estaba completamente dentro de las normas. Pero claro, desde ya que eran totalmente inadecuadas para una completa seguridad del pasaje y de la tripulación, ya que con ese criterio, un buque de unas 45000 toneladas (por decir un valor), al estar por encima de las diez mil toneladas, bastaba con transportar 16 botes salvavidas para cumplir con las regulaciones. De hecho, en esos lejanos días, **ningún navío a flote de esa época llevaba suficiente cantidad de botes salvavidas como para evacuar la totalidad del pasaje y la tripulación** .

Y aunque parezca mentira, el British Board of Council consideró en alguna oportunidad aumentar el mínimo de botes que un buque debía llevar, llevándolo de un número de 16 hasta un mínimo de 32. Pero luego decidieron anular dicha cuestión y seguir con el número inicial.

Ahora bien, a lo largo de todos los años transcurridos desde el hundimiento del RMS “Titanic”, se ha generalizado la creencia que indica que los botes salvavidas fueron dispuestos en los buques como una consecuencia de este naufragio, o por lo menos como una lección a ser tenida muy en cuenta.

Pero en realidad no es así, ya que había botes salvavidas instalados en los diferentes barcos. Lo que sucedía era que la creencia generalizada indicaba que, en el caso de colisión por parte de un buque, los botes salvavidas serían usados para proceder al transporte de los pasajeros hasta los barcos que acudieran al socorro del navío siniestrado, que se ubicarían en las cercanías del mismo. ¿Qué fundamento tenía esta creencia?. Muy simple: si recordamos algunos de los comentarios del Capítulo III, hacia su final, en los que tratábamos el tema de las líneas que cubrían el transporte de carga y mercadería en el Atlántico Norte, se podrá advertir que ese tramo del Océano estaba repleto de líneas de transporte que lo cruzaban desde Europa hasta América. Con lo que se pensaba que siempre habría algunos barcos cerca, como para auxiliar al que tuviera inconvenientes.....

Y sobre llovido, mojado : a estos errores de concepción, se le sumaba el hecho que la invención del telégrafo sin hilos, el invento de Guillermo Mar-

/--coni, posibilitaba una comunicación que, aunque rudimentaria para nuestros días, era superior a todo lo conocido hasta ese entonces.

Como una equivocada consecuencia de todo lo anteriormente descrito, la expectativa general era que un buque en problemas permaneciera a flote durante varias horas e incluso ...¡¡días¡¡, de tal manera que la ayuda llegaría rápidamente, requiriéndosela por el inalámbrico.

Pero, así y todo, los pasajeros tenían un elemento que con el tiempo se convertiría en una herramienta indispensable en cualquier barco, ya sea de pasajeros, de carga o de guerra: el **chaleco salvavidas**. El RMS “Titanic” poseía una carga de **3560** chalecos y además, **49** boyas ( o también conocidas como “balizas”). Lamentablemente, como se verá más adelante, estos elementos no resultaron de mucha utilidad para salvar vidas en el Atlántico Norte, a lo largo de esa noche fatídica ; no porque fueran inútiles en sí mismos sino el enemigo contra el cual debieron combatir era superior a ellos: el frío.



Foto N° 183 : En esta foto, se puede apreciar la cubierta conocida como la “Boat Deck”, es decir, la cubierta de botes .Los mismos, de gran tamaño ,se pueden divisar a la derecha de la foto .Compárense sus medidas con el hombre , que los mira , situado en el pasillo .

Mirada profética , la del Capitán E. J. Smith, si las hay . . . .

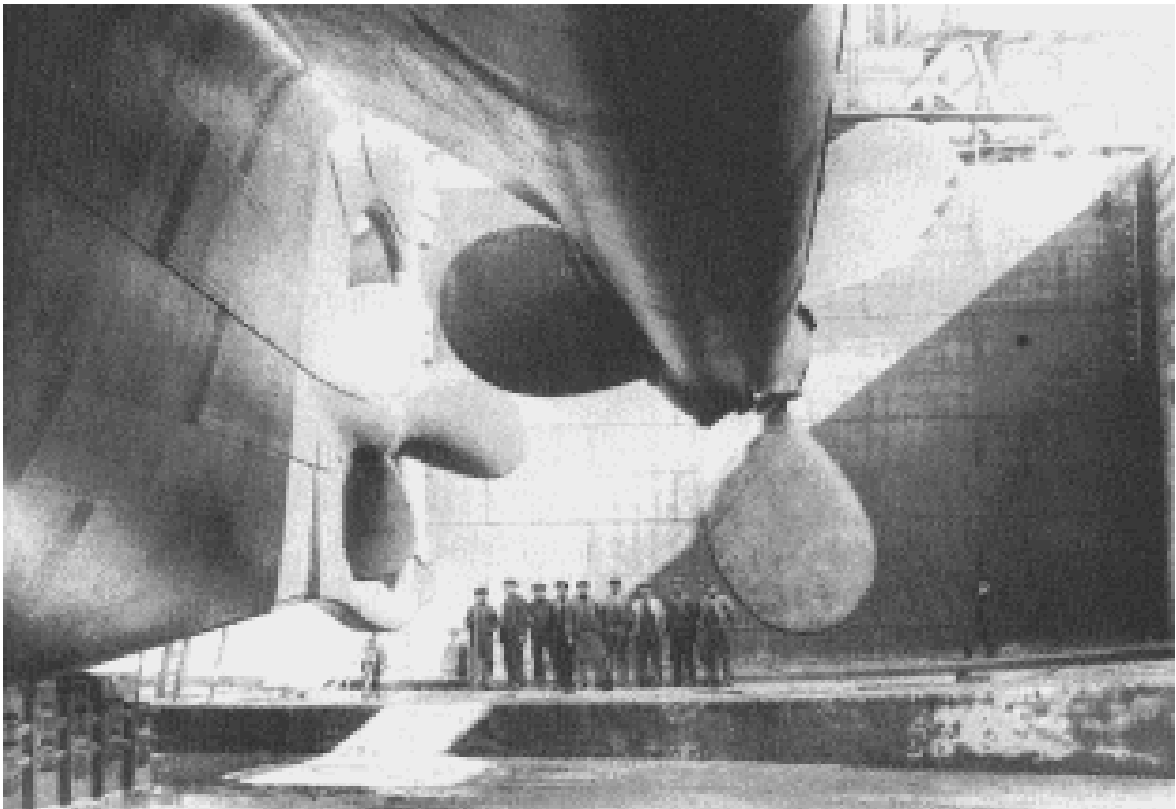




Foto N° 184 : En esta fotografía , podemos observar uno de los chalecos salvavidas de los que estaba provisto el RMS “Titanic” .-

Tenemos algunas otras partes del barco que, al describirlas, nos darán una idea mejorada de lo colosal, “titánico”, que resultó ser el buque. Aunque pudiera parecer una revisión tediosa, no por ello dejará de ser interesante para un mejor conocimiento del barco.

Una de las características de los gigantes de la White Star Line, tanto para el “Olympic” como para el “Titanic”, era que estaban propulsados por un diseño consistente en tres (3) inmensas *hélices (propellers)*. La hélice accionada por la turbina central tenía un diámetro de **17** pies, es decir, unos **5,60** metros y las que estaban alojadas a los laterales izquierdo y derecho, presentaban un diámetro de **23** pies, esto es, unos **7,60** metros. Evidentemente, no eran hélices comunes sino más bien, totalmente excepcionales. Mientras que la hélice central estaba accionada por una turbina de media presión, las hélices laterales utilizaban dos motores alternativos y descentrados .



**Foto N° 185 : Aquí podemos apreciar una fotografía de la hélice izquierda (vista desde la popa hacia la proa) .Nótese el tamaño de la misma en comparación con el de los hombres que observan al fotógrafo . Participantes involuntarios de un instante congelado en el tiempo , ninguno imaginaba el destino de tanto esfuerzo . . .**

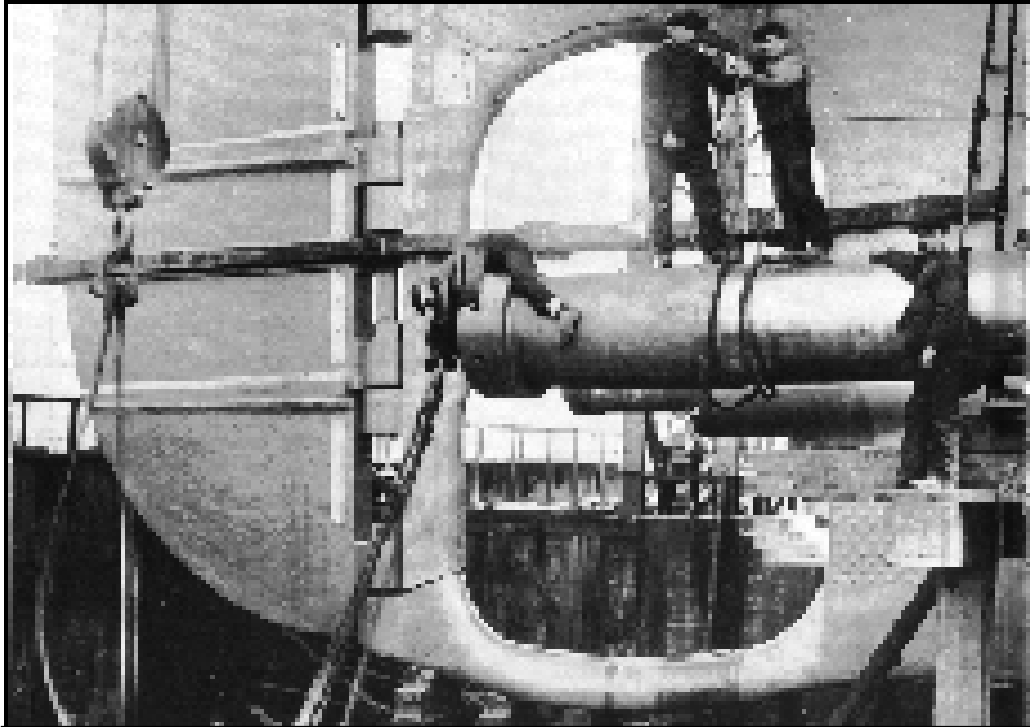
Realmente un aspecto que muestra de cuerpo entero lo que fue el RMS “Titanic” lo constituyó el *sistema de motores*. Estos motores alternativos eran de la clase de los de cuatro cilindros, de triple expansión y de acción directa, del tipo invertido. Cada motor desarrollaba la nada despreciable potencia de **15000 CV** a una velocidad de **75 r.p.m.** (revoluciones por minuto). Ahora bien, la turbina de baja presión que accionaba la hélice central era del tipo Parsons, ya descrita en la última parte del Capítulo III. Esta turbina desarrollaba cerca de **16000 CV** a una velocidad de **165 r.p.m.**

Como dato adicional, la turbina era impulsada por la extracción del vapor en exceso proveniente de otros motores alternativos.



**Foto N° 186 : La fotografía que observamos nos ilustra un poco más acerca de las medidas con las que fue diseñado y construido el barco de los sueños. Se pueden ver las hélices central e izquierda , junto con el timón .Una vez más, el punto de comparación en tamaño está dado por la altura de los hombres que aparecen en la foto . -**

Obviamente, toda esta potencia necesitaba de algo que la produzca y lógicamente, como hemos visto, se lograba mediante el uso del vapor. El vapor requerido para hacer funcionar todo este gigantesco complejo de máquinas era producido por **29 calderas (boilers)**, que como casi todo en este buque, eran impresionantes en tamaño y en producción de vapor. Tal es así que el RMS “Titanic” necesitaba unas **850 toneladas** de carbón por día (sí, leyó bien: 850 000 kilogramos de carbón de piedra) para poder afrontar las exigencias que le presentaban sus **159 hogares** (es decir, los hornos), en los cuales se quemaba dicho carbón, que habría de evaporar el agua, produciendo así el vapor requerido.



**Foto N° 187 : Otra muestra fotográfica del timón del RMS “Titanic” ,que es muy, muy grande comparado con las dimensiones de los tres hombres que posan para la posteridad .  
Hasta creo advertir la orgullosa satisfacción de ambos, hombres de trabajo, por la consecución, paso a paso, de la obra . . .**



**Foto N° 188 : Aquí tenemos el “alma” del barco : las calderas marinas , que surtían del vapor necesario para poder alimentar las turbinas .  
Había 29 de estos mastodontes, haciendo un total de 159 hogares , que consumían unas 850 toneladas ( ochocientos cincuenta mil kilos. . . “un poco” ) por día .-**

Veamos algunas fotografías de los sistemas directamente ligados a la **producción de vapor y fuerza motriz.**

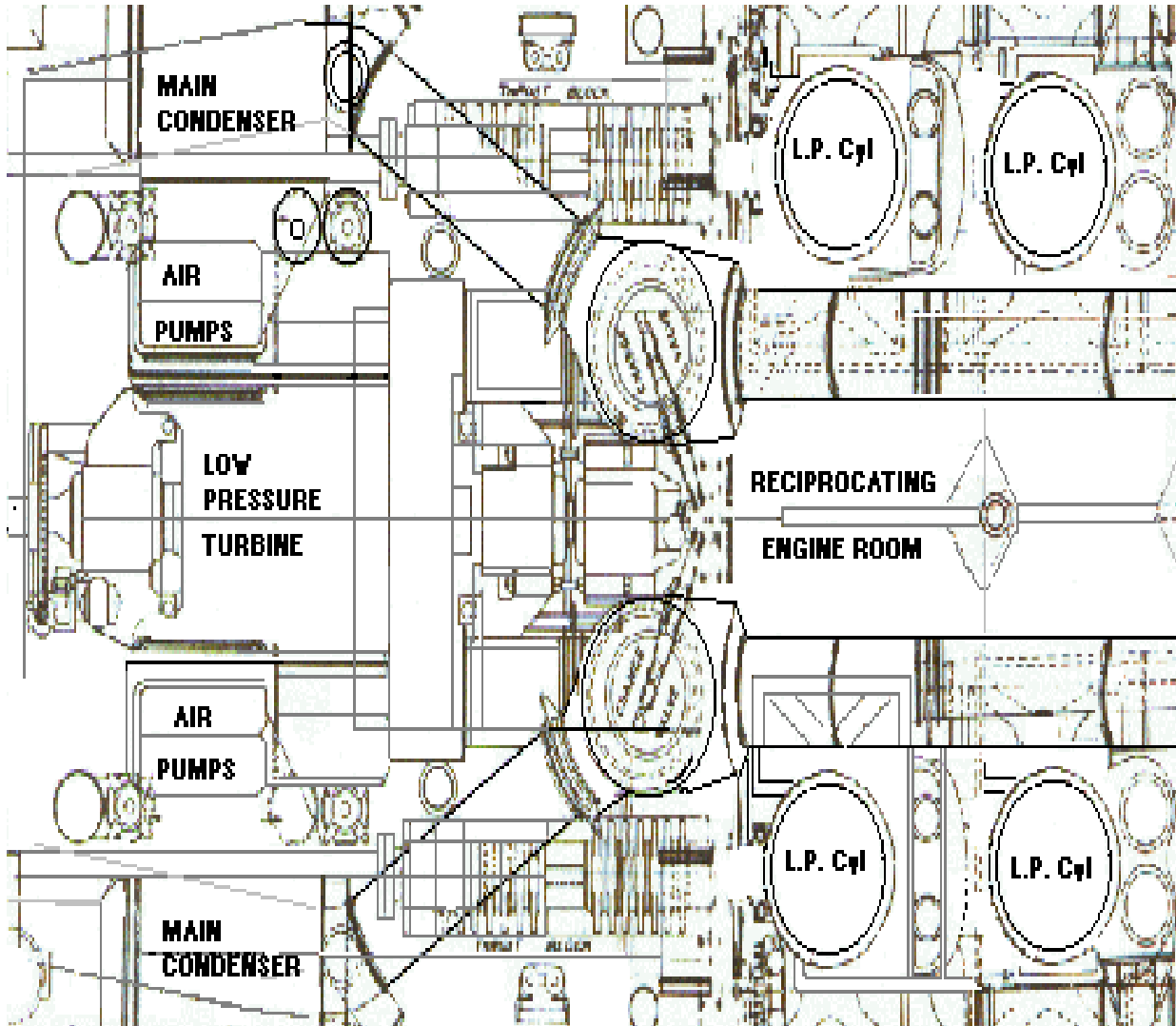


Foto N° 189 : Diagrama técnico del sistema motriz del RMS “Titanic” . Se puede inferir la complejidad del sistema y sus dimensiones en base a los valores de potencia desarrollados por el buque. Los elementos que se detallan en idioma inglés en el esquema son los siguientes

(desde la parte superior del mismo hasta la inferior) :

Main Condenser : Condensador Principal .-

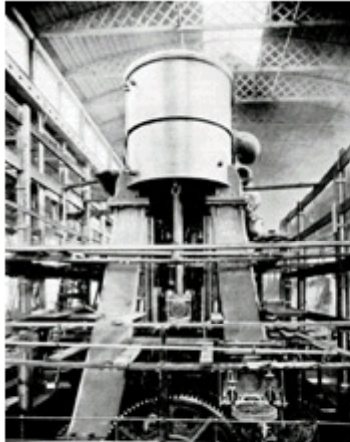
L .P. Cyl . ( Low Pressure Cylinder ) : Cilindro de Baja Presión ( de vapor ) .-

Air Pumps : Bombas de Aire .-

Low Pressure Turbine : Turbina de Baja Presión .-

Reciprocating Engine Room : Sala de Motores Recíprocos .-

En la parte inferior del esquema se repiten los elementos ubicados en la superior .-



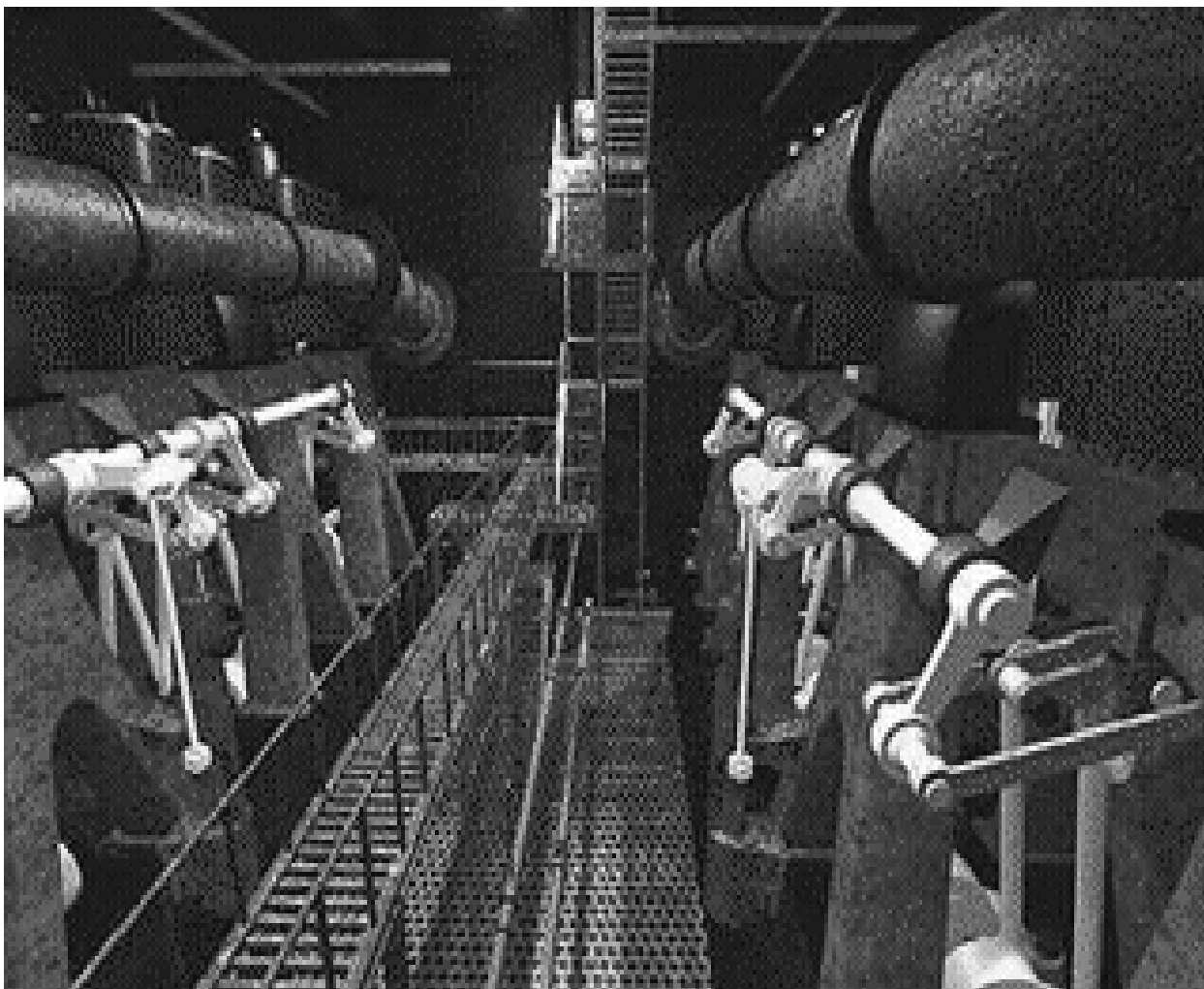
**Foto N°  
190 :  
Fotografía  
del motor  
de  
expansión  
recíproco  
del RMS  
“Titanic”.**

Como dijimos anteriormente, el origen del impulso logrado por el buque estaba dado por sus sistemas motores. Indiquemos que el carbón (*coal*) que se quemaba en los hogares calentaba (mediante su “poder calorífico”) el agua de las calderas, de tal manera que al llegar al grado de disociación agua-vapor, se generaba este último. El vapor que llegaba a alcanzar una presión de 215 psi. (recordemos que esta unidad de presión británica equivale a **14,7** lbs./pulg.cuadradas ; entonces el vapor llegaba a **3160,5** lbs./pulg.cuad., o lo que es igual, en unidades métricas, a **222** kgs./cms. cuadrados) era entonces hecho ingresar a los cilindros de los motores, donde por el trabajo de compresión y expansión se creaba la potencia necesaria como para poder (mediante los sistemas de transmisión ) hacer girar a los sistemas propulsantes (ejes, turbinas y hélices). Obviamente, la explicación técnica es mucho más larga y complicada y para ello se deberían ver materias de Ingeniería, como ser Instalaciones Electromecánicas, Máquinas Hidráulicas, Máquinas Térmicas, Mecanismos y Elementos de Máquinas. Pero a los simples fines explicativos creo que es buena.

Si la turbina no estaba en uso, por ejemplo, en maniobras de ingreso y egreso de un puerto, el vapor “perdido” se hacía circular por los condensadores y el agua retornaba a las calderas .El vapor que quedara luego de esta operación se ventaba a través de las tres (3) chimeneas del RMS “Titanic”. Recordemos que la cuarta chimenea era “falsa” y que también, en varias

438

películas relativas al barco, se vé humo escapando de la misma.....



**Foto N° 191 :**

**En esta composición por computadora ,se tiene la sala de motores del buque .La imagen del film “Titanic” (1996) , en que se vé el accionar de las bielas y demás mecanismos , es bien gráfica sobre el tamaño de esta sala . . . y de lo que estaba allí adentro . . . .-**



**Foto N° 192 : Fotografía tomada en los talleres del astillero Harland & Wolff , Belfast, Irlanda del Norte , donde se pueden visualizar el conjunto de los motores ( parte de ellos) que se instalarían en el RMS “Titanic” , en su fase de ajuste y armado .-**



**Fotos 193, 194 y 195 :  
Lo que queda del taller de armado de los motores del RMS “Titanic” en los astilleros Harland & Wolff (foto actual) . Nada resiste al implacable paso del tiempo . . .**

**Foto N° 194**

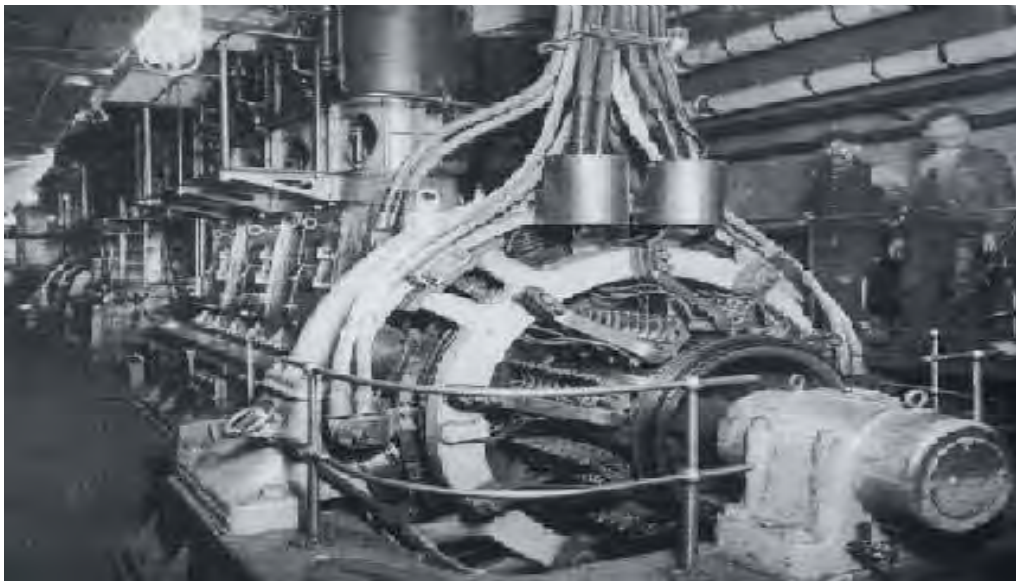


**Foto N° 195**





Otro de las instalaciones que se podían encontrar a bordo del RMS “Titanic” era el *sistema eléctrico* que proveía del fluído a todo el barco, siendo empleada esta producción de electricidad en los más diversos usos. Desde el gimnasio (porque el RMS “Titanic” tenía un gimnasio) que poseía un camello eléctrico hasta las lámparas que iluminaban a los pasajeros y la tripulación entre las cubiertas. La variedad de usos de la electricidad en el buque era sumamente amplia, ya que también se empleaba para: manejo de las grúas de carga, cocinar en las diferentes cocinas eléctricas, refrigeración de los inmensos almacenes de comida fresca (que se ubicaban hacia abajo, cerca de la cubierta de entrepuente), calentamiento e iluminación de las áreas públicas del barco, accionamiento de los ventiladores, operación de las puertas de cierre hermético contra el agua, operación del sistema telefónico y del equipamiento inalámbrico (sistema Marconi). Veamos una fotografía de la del generador de energía (*generator*) en el RMS “Titanic” .

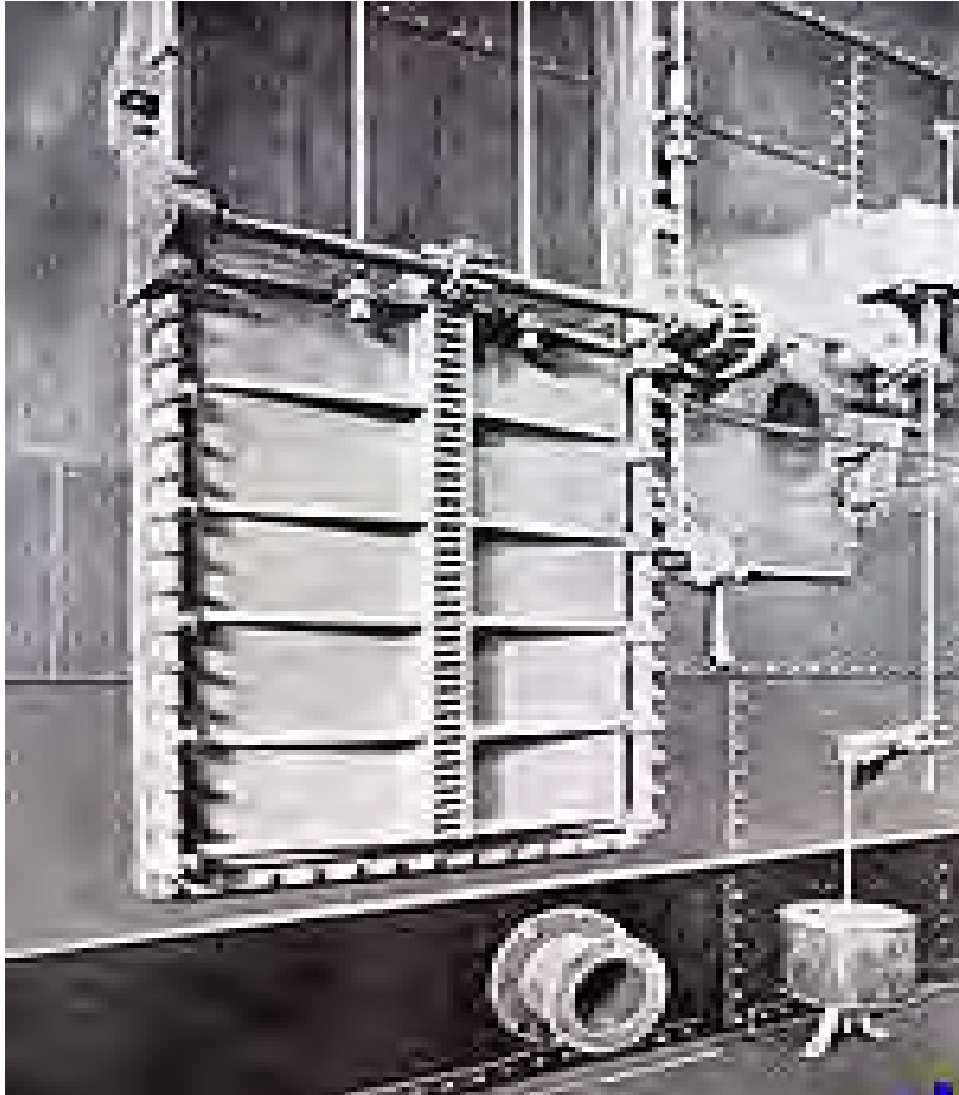


**Foto N° 196 : Fotografía del generador principal del cual estaba provisto el RMS “Titanic” . Aunque la foto es un tanto difusa , se pueden apreciar las dimensiones del implemento eléctrico , que habría de proveer a las necesidades del buque . Dios mío. . . ; y pensar que todo este trabajo se hundió en el mar ;**

Más tarde detallaremos distintos elementos y partes del RMS “Titanic”, como ser el gimnasio, la sala de radio donde se encontraba el aparato inalámbrico de Marconi, los salones comedores, los ascensores, la cúpula de vidrio y la famosa “Grand Staircase” (La Gran Escalera, en español), las cabinas, las habitaciones, la planta refrigeradora, las puertas de cierre hermético, los interiores, etc. Es decir, trataremos de realizar un somero pantallazo de aquellas instalaciones, dispositivos y lugares que con el correr del tiempo ( y a medida que la leyenda iba creciendo al transcurrir de los años...) fueron haciéndose más conocidos para la mayoría de la gente. Ahora, antes de continuar con la descripción de los mencionados elementos y partes indicados anteriormente, hagamos algunos comentarios sobre ciertos aspectos del buque.

Hay muchas contradicciones respecto al RMS “Titanic”; entre ellos está la **cantidad de trabajadores** que tomaron parte en su construcción; unos autores dicen que fueron empleados catorce mil (**14000**) y otros dicen que fueron unos diecisiete mil (**17000**). En realidad, se cree que la cifra aproximada está en el orden de los diecisiete mil (17000) pero no fijos todos ellos, sino que también como pasa ahora, había muchos de ellos que trabajaban un tiempo y luego renunciaban. Otra de las cuestiones se refiere a las **calderas** : como habíamos dicho, sumaban **29**, de las cuales **24** de ellas eran de doble casco y las restantes **5**, de simple casco. Asimismo otra de las estructuras que darían que hablar, en este caso, los **cierres herméticos**, cerraban **16** compartimentos estancos.

En cuanto al costo, se puede indicar que el RMS “Titanic”, según los autores que más trabajaron en este tema, tuvo una inversión de siete millones y medio (**7,5**) de dólares (recordemos : del año **1912**). Como dato adicional digamos que la película de James Cameron costó en 1996 la módica suma de **200** millones de la misma moneda. Si se quisiese realizar una nueva construcción de este gigante del mar, el nuevo buque costaría nada más que unos **400** U\$S millones : poca plata.....Y aunque al lector le parezca mentira, ya hay varios proyectos al respecto .



**Foto N° 197 :Fotografía de una de las puertas de cierre hermético, que presentaba el RMS “Titanic”. -**

Lo que indico sobre una nueva construcción de un nuevo “Titanic” no es obra de mi fantasía : en una posterior parte de este Capitulo, indicaré los diferentes proyectos que se realizan al respecto, sus mentores y demás .

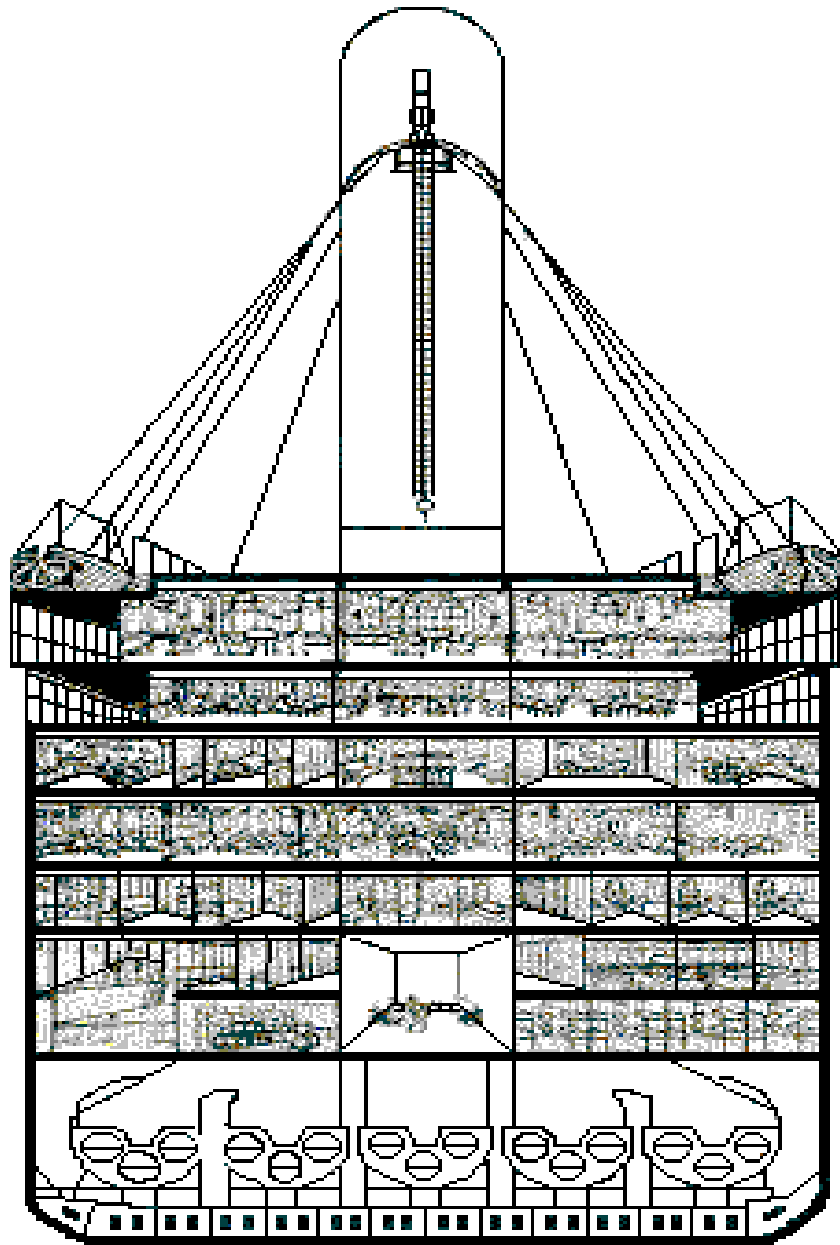


Foto N° 198 : Esquema del corte transversal , por proa, del buque RMS "Titanic" .-

Uno de los detalles que llaman la atención cuando se estudia la trágica historia del RMS “Titanic” es la cantidad de *cubiertas (decks)* que presentaba el buque. No solo un criterio de grandiosidad movió a quienes proyectaron el buque, sino también (y esto es lo más contundente al respecto) **formalizar** (de dar forma) y **explicitar** sin ningún tipo de pudor o prurito, la distinción entre las diferentes clases sociales. La distinción o diferencia entre estas clases era sumamente evidente y a cada rato ( no solo en el barco, sino también en la vida diaria de las ciudades, pueblos, etc.) se hacía notar. Este tipo de conducta no era solo propiedad de una sola nación sino que Europa en su conjunto seguía este tipo de normas sociales, a los efectos de distinguir unas personas de otras, ya sea por su rango, abolengo, crianza y fundamentalmente, **riqueza**. Como pequeña muestra, debemos recordar que (aunque suprimida) la reducción a la servidumbre de la Rusia europea de esos años seguía, de hecho, funcionando como una de las cosas más normales y aceptadas por casi todos, salvo un grupo de revolucionarios (la Revolución de Octubre de 1917 se veía en el horizonte y los hechos de 1905 le ponían el antecedente.....), políticos y fundamentalmente, los siervos rusos.

En definitiva, la distinción tajante entre las diferentes clases sociales era un hecho, guste o no. Y esta distinción estaba presente en el “Titanic”.

Como decíamos, el número de cubiertas en el barco era amplio. En total eran nueve (9) y las podemos listar, partiendo desde la parte superior hasta la inferior, en el siguiente orden :

- **Boat Deck --(Cubierta de Botes)--**
- **Promenade Deck ( Deck “A”) -- (Cubierta de Paseo)--**
- **Bridge Deck (“B”) --(Cubierta del Puente)--**
  - Forecastle Deck --(Cubierta del Castillo de Proa)--**  
Constituía la parte delantera de la Cubierta del Puente.
  - Poop Deck--(Cubierta de Popa)--**  
Constituía la porción anterior de la Cubierta del Puente.

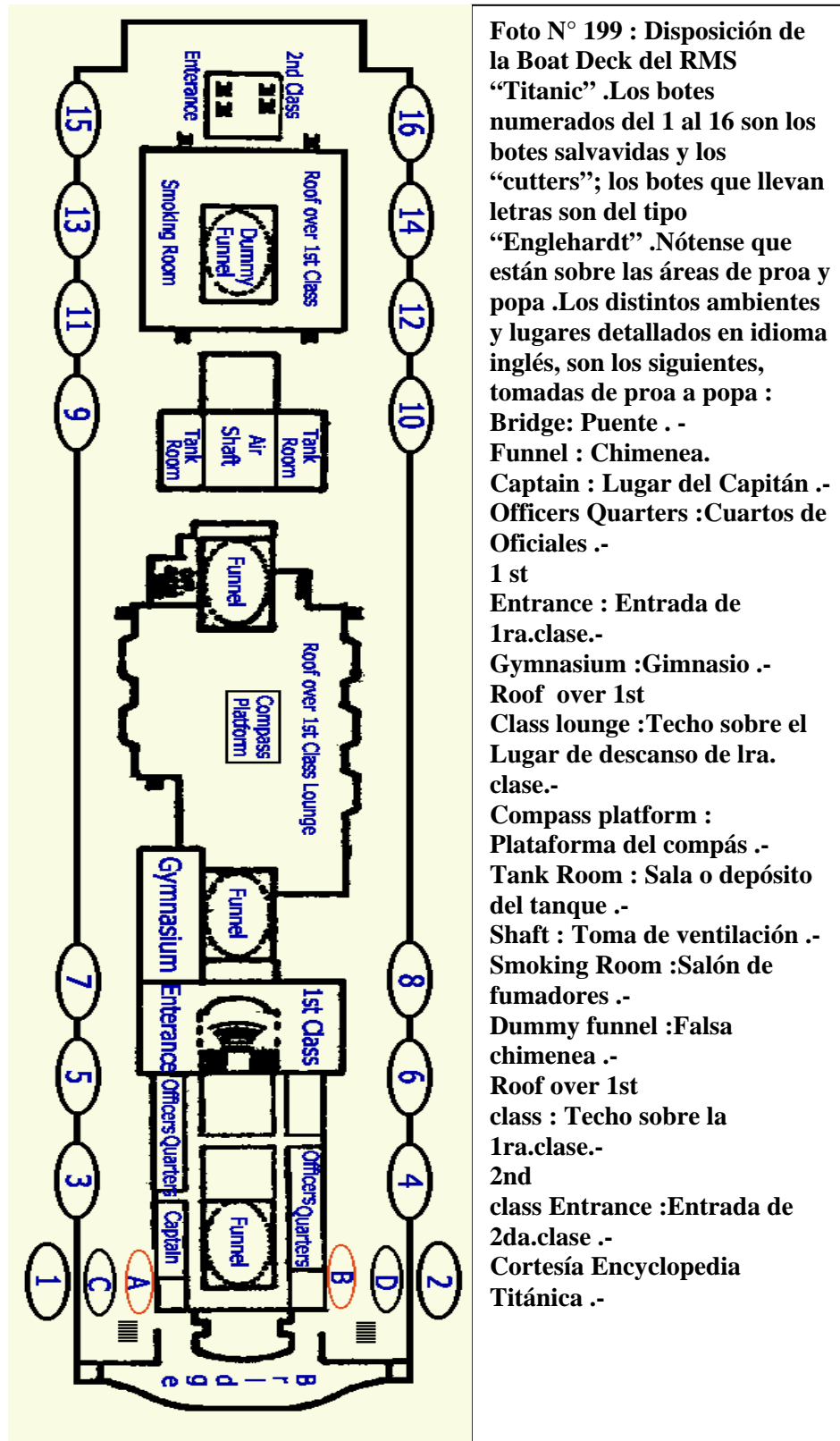
- **Shelter Deck (“C”) --(Cubierta de Refugio)--**
- **Saloon Deck (“D”)--(Cubierta del Salón)--**
- **Upper Deck (“E”) --(Cubierta Alta)--**
- **Middle Deck (“F”)--(Cubierta Media)--**
- **Lower Deck (“G”)--(Cubierta Baja)--**
- **Orlop Deck--(Cubierta del Entrepunte)--**
- **Tank Top Deck**

Y sin embargo, cuando se toman separadamente los buques “Olympic” y “Titanic” para su estudio u observación, se presenta una pregunta clásica: ¿Cómo distinguirlos, si ambos buques eran prácticamente idénticos, teniendo bien ganado el apodo de “gemelos”? Tan es así, que varias fotos que se atribuyen al “Titanic” en realidad pertenecen al “Olympic”. Y sin embargo, hay un procedimiento sumamente fácil como para, de un simple vistazo, poder distinguir cuál es cada uno de ellos. Es así que se deberá tener en cuenta, al observar una fotografía de la época ( o eventualmente, alguna de las poquìsimas películas que se tomaron de dichos buques), que el **“Olympic” presentaba la Promenade Deck (Cubierta de Paseo) totalmente abierta, mientras que tanto el “Titanic” como el “Britannic” tenían, a la mencionada Cubierta, cerrada en un tercio en su parte anterior.**

Veamos (ya que las hemos nombrado) algunas de las características de las Cubiertas que hemos indicado, como así también los respectivos planos de las mismas. Tenemos entonces :

- **1 ) : Boat Deck --Cubierta de Botes--**

Se podían encontrar en esta Cubierta : Salón de Juego de cartas; sala de radio; cuartos de los oficiales; botes salvavidas; gimnasio .



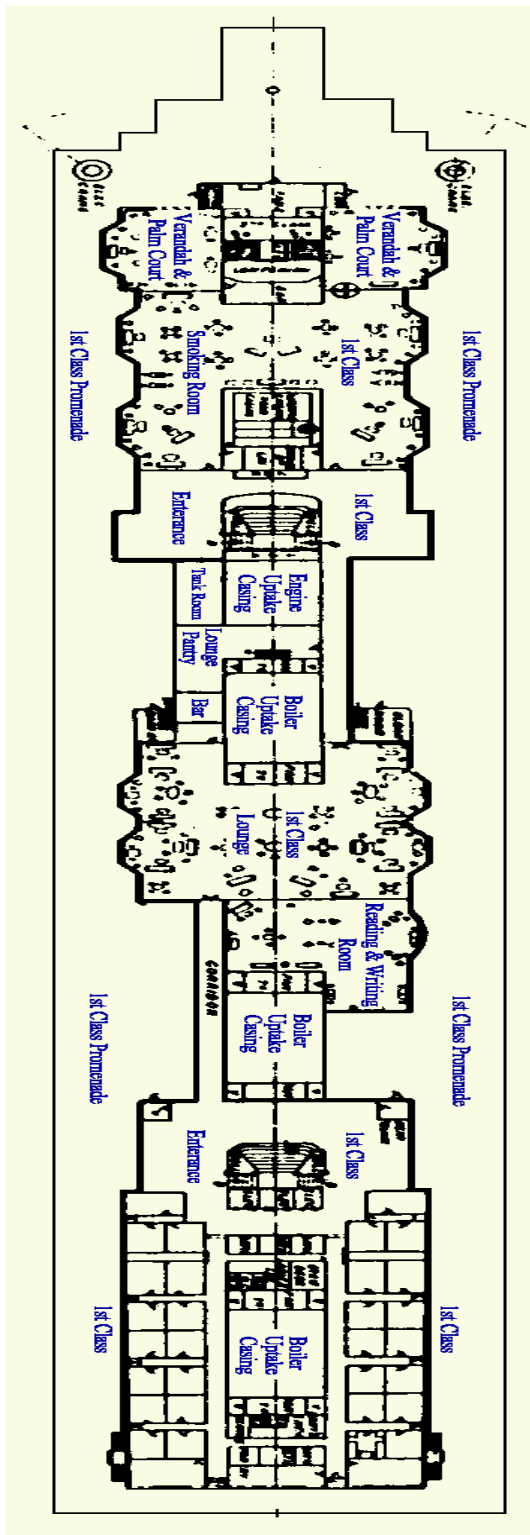


Foto N° 200 :

Diagrama de la Promenade Deck ("A") . Los distintos lugares, instalaciones y ambientes detallados en idioma inglés, son los siguientes ,desde proa hacia popa :

1st

Class : 1ra.Clase .-

Boiler Uptake Casing :  
Tubería del conducto de caldera .

1st

Class entrance :Entrada de 1ra.Clase.

1st

Class Promenade :Cubierta de paseo de 1ra.Clase .

Reading & Writing Room :  
Salón de Lectura y Escritura .

1st

Class Lounge : Salón de Descanso de 1ra.Clase.

Bar : No necesita traducción....

Lounge Pantry : Despensa del Salón de Descanso de 1ra.Clase.

Tank Room: Sala de Depósito.

Smoking Room : Salón de Fumadores de 1ra.Clase .

Verandah & Palm Court :  
Café de la Galería y Salón de las Palmas .-

Cortesía Encyclopedia

Titanica .-



• **2 ) : Promenade Deck (“A”) --Cubierta de Paseo--**

Aquí se hallaban : camarotes de primera clase; salas de lectura y escritura de primera clase; salón de descanso de primera clase; salón de fumadores de primera clase, el café de la Galería y el Salón de las Palmas.

• **3 ) : Bridge Deck (“B”) --Cubierta del Puente--**

En esta parte del barco hallamos: las suites de primera clase; dos suites de primera clase (para millonarios); el restaurant a la Carte de primera clase; el restaurant del Café Parisien y el salón de fumadores de 2da.clase.

Comentemos que los pasajeros de primera clase accedían al interior del “Titanic” a través de lo que se conocía como “The Great Staircase” (La Gran Escalera).Esta impresionante obra de arte medía **16** pies de ancho (unos **5,3** metros) y permitía el acceso a siete de las Cubiertas y se elevaba hasta una altura de unos **60** pies (unos **20** metros ).Como remate de este hermoso trabajo artesanal, lo que sería el cielo raso estaba constituido por una sólida cúpula de cristal, de la cual colgaba un gran candelabro ( o comúnmente llamado “araña de luces”).Asimismo, en la parte inferior de los escalones, había una estatua, y sobre su parte superior, a media altura de la pared, un reloj detalladamente ornamentado; sobre esta escalera y por encima del reloj, se debería haber colocado la pieza que decía “**Honour and Glory Crowning Time**”(en español: “El Tiempo de la Coronación de la Gloria y el Honor”): pero aparentemente no hubo tiempo suficiente y en el lugar que hubiese correspondido, se colocó un espejo.

• **4 ) : Shelter Deck (“C”) --Cubierta de Refugio--**

Se podían observar, sobre esta Cubierta, los siguientes sitios:

suites de primera clase; la biblioteca de 2da. clase; la sala social de 3ra. clase; la sala de fumadores de 3ra.clase; algunas habitaciones para la tripulación; cabinas para doncellas, damas de compañía o sirvientes, que acompañaban a muchos de los pasajeros de 1ra.clase;barbería para el pasaje de 1ra.clase;consultorio médico; compuertas para la carga del buque.

• **5) : Saloon Deck (“D”)--Cubierta del Salón--**

Acá estaban: el salón comedor de 1ra.clase; el salón de recepción de 1ra.clase;el salón comedor de 2da.clase; las cocinas y despensas para la 1ra.y la 2da.clase; las salas de 1ra.,2da.y 3er.clase;los cuartos de la tripulación; la carnicería y panadería de 1ra.y 2da.clase y el hospital.

• **6) : Upper Deck (“E”)--Cubierta Superior--**

Aquí encontramos: salones para las 1ra.,2da. y 3ra. Clase; cuartos para la tripulación y la barbería de 2da.clase.

• **7) : Middle Deck (“F”)--Cubierta Media--**

En esta Cubierta tendremos lo siguiente : piscina; baño Turco; salas para las 2da. y 3ra.clase;cuartos para la tripulación; salón comedor de 3ra.clase;cocina de 3ra.clase;panadería y carnicería para 3ra.clase.

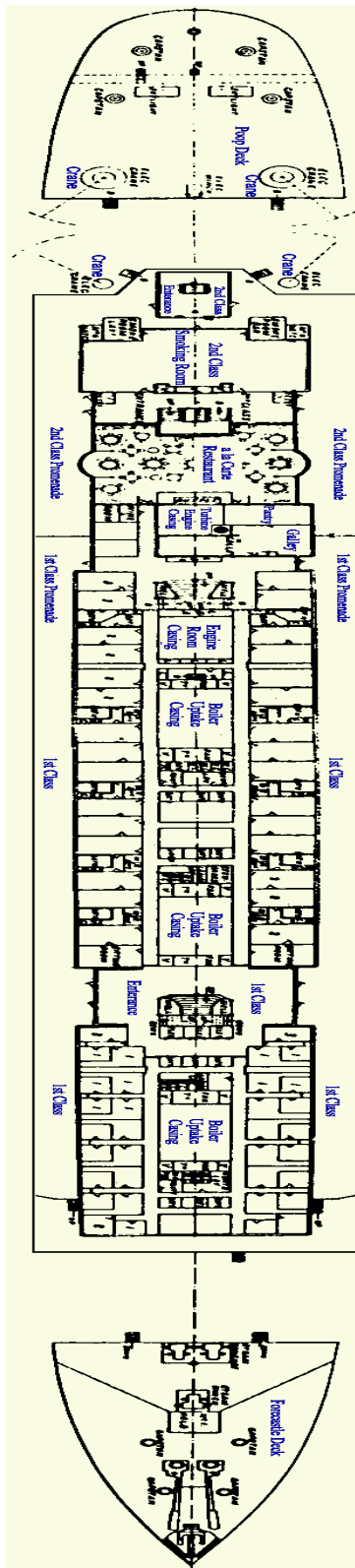
• **8) : Lower Deck (“G”)--Cubierta Inferior--**

En la Cubierta Inferior encontraremos: cancha de squash; Oficina postal (o si se quiere, el Correo); heladera y refrigeradores de comida; salas de equipajes; bodegas de cargo; cuartos de la tripulación; algunos cuartos para la 3ra.clase.

• **9) :Orlop Deck--(Cubierta del Entrepunte)--**

En esta Cubierta se hallaban: salas de máquinas; salas de calderas; depósitos de carbón; depósitos (tanques) de agua fresca; depósitos de alimentos; bodega para los vinos; bodegas de carga ,bodegas de carga refrigeradas y depósitos de equipaje.

Como detalle, tenemos que tener en cuenta que muchas de las áreas del RMS “Titanic” atravesaban múltiples cubiertas, por lo que muchas veces se puede volver dificultoso llegar a determinar exactamente hasta donde se extendía una cubierta.



**Foto N° 201 :  
Disposición de la Bridge  
Deck ("B") .**

**De popa a proa, se  
pueden hallar los  
siguientes lugares sobre  
esta cubierta :**

**Poop Deck : Cubierta de  
popa .-**

**Crane : Grúa .-**

**2nd**

**Class Entrance : Entrada  
de 2da.Clase .-**

**2nd**

**Class Smoking Room :  
Salón de Fumadores de  
2da.Clase .-**

**2nd**

**Class Promenade :**

**Paseo de la 2da. Clase .-**

**A la Carte Restaurant :**

**Restaurant a la Carta .-**

**Pantry : Despensa .-**

**Turbine Engine Casing :**

**Tubería del Conducto de  
la Turbina .-**

**Galley : Cocina .**

**1st**

**Class Promenade :**

**Paseo de la 1ra.Clase.-**

**Engine Room Casing:**

**Tubería de la Sala de**

**Motores .-**

**Boiler Uptake Casing :**

**Tuberías del Conducto de  
Calderas.-**

**1st**

**Class : Primera Clase .-**

**1st**

**Class Entrance :**

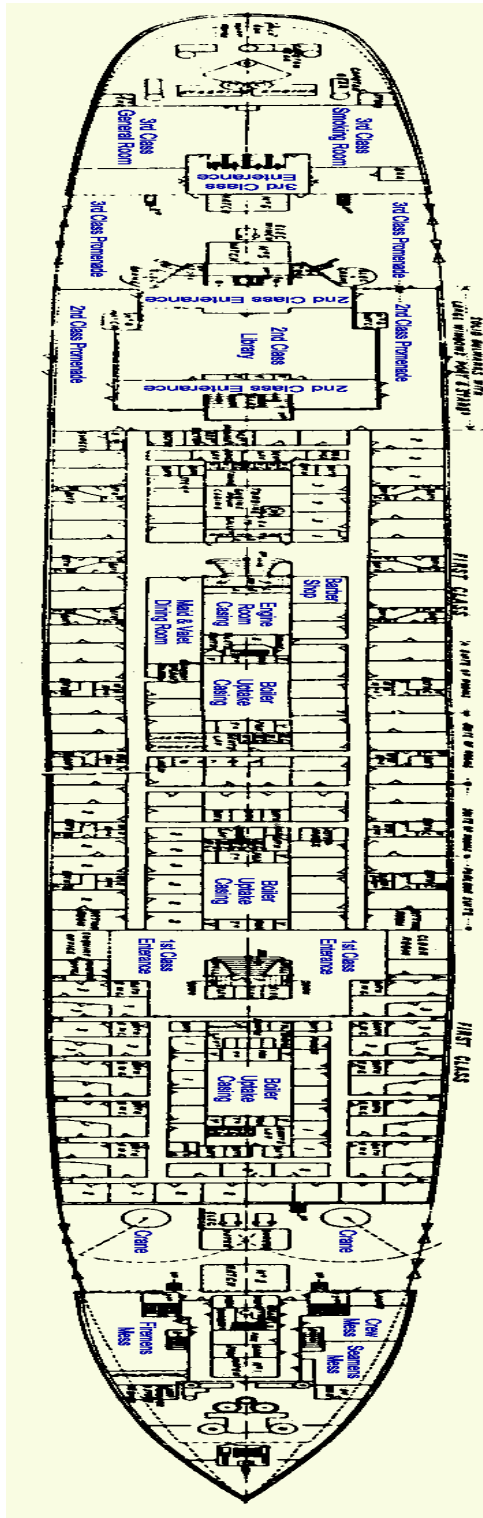
**Entrada de 1ra.Clase .-**

**Forecastle Deck :**

**Cubierta del Castillo de  
Proa .-**

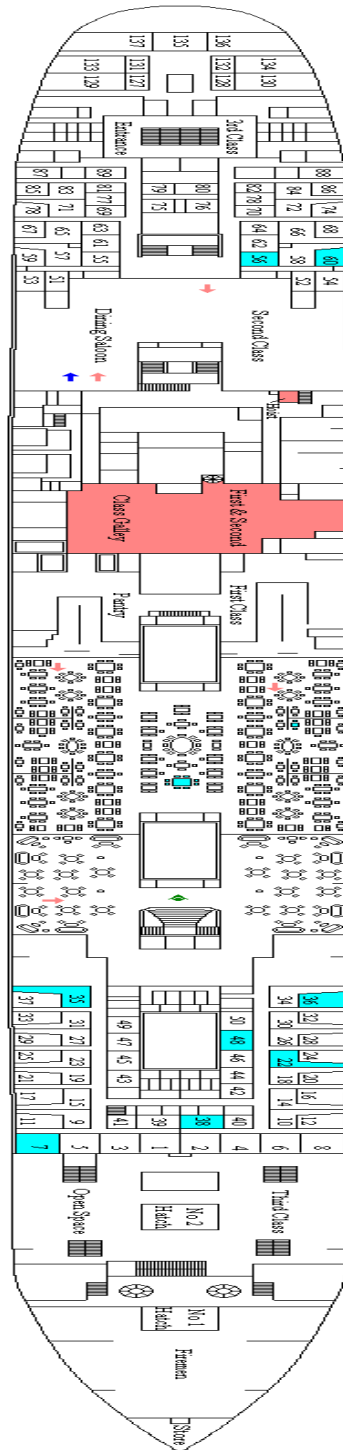
**Cortesía Encyclopedia**

**Titanica .-**



**Foto N° 202 :**  
**Diagrama de la Shelter Deck ("C") , en**  
**la que podemos encontrar, subiendo**  
**desde la proa del RMS "Titanic" hasta**  
**la popa, las instalaciones que a**  
**continuación de detallan :**  
**Firemen Mess : Rancho de los**  
**Fogoneros .-**  
**Seamens Mess : Rancho de los**  
**marineros .-**  
**Crew Mess : Rancho de la tripulación .-**  
**Crane : Grúa .-**

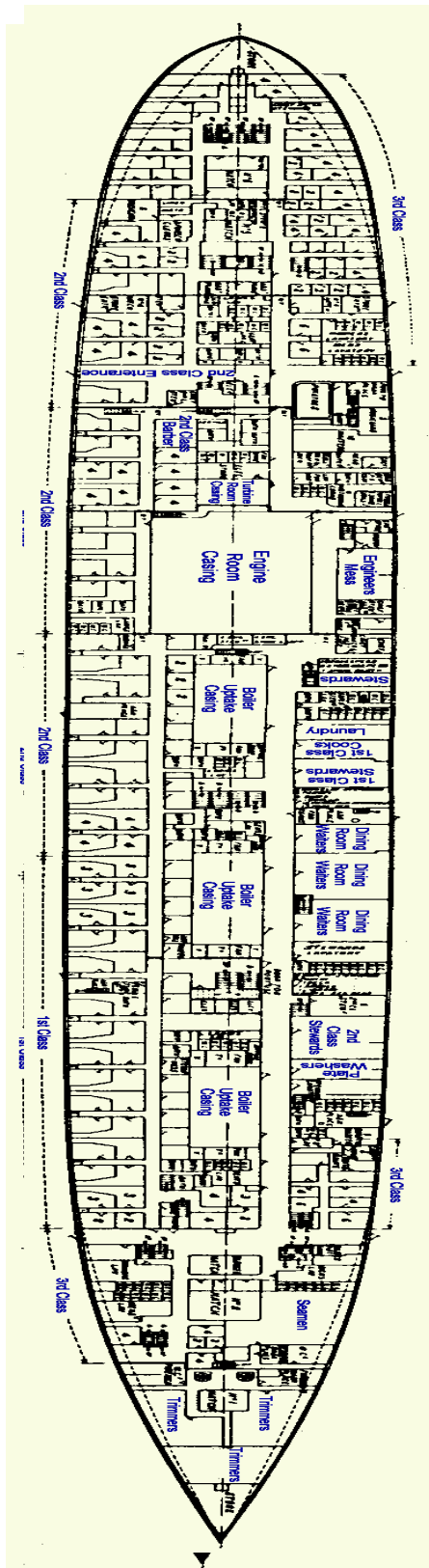
**1st**  
**Class Entrance :**  
**Entrada de 1ra.Clase .-**  
**Boiler Uptake Casing: Tubería del**  
**Conducto de Calderas. -**  
**Maid & Valet Dining Room : Salón**  
**Comedor de las Sirvientas y Valets.-**  
**Engine Room Casing: Tubería de la**  
**Sala de Motores .-**  
**Barber Shop : Barbería .-**  
**2nd**  
**Class Library :**  
**Biblioteca de 2da.Clase .-**  
**2nd**  
**Class Promenade :**  
**Paseo de 2da. Clase .-**  
**2nd**  
**Class Entrance :**  
**Entrada para la 2da.Clase .-**  
**3rd**  
**Class Promenade :**  
**Paseo de la 3ra.Clase .-**  
**3rd**  
**Class Entrance :**  
**Entrada para la 3ra.Clase .-**  
**3rd**  
**Class General Room :**  
**Salón General para la Clase .-**  
**3rd**  
**Class Smoking Room : Salón de**  
**Fumadores de 3ra.Clase .-**  
**Cortesía Encyclopedia Titanica .-**



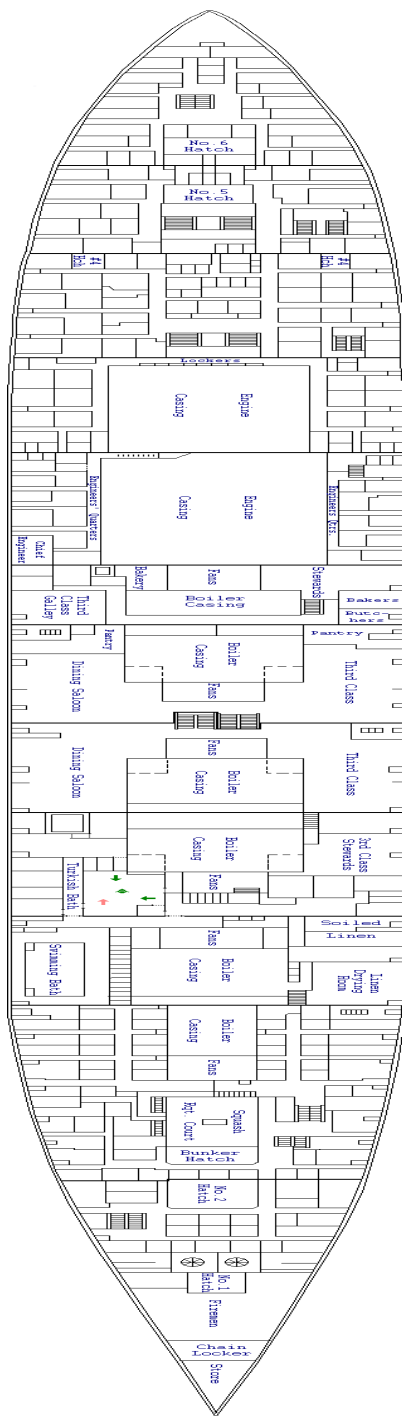
**Foto N° 203 :**  
**Diagrama de la**  
**Saloon Deck (“D”).**

En esta cubierta encontramos, desde el lado de popa hasta el lado de proa , los siguientes espacios e instalaciones :

- 3rd Class Entrance:**  
Entrada para la 3ra.Clase .-
- Second Class Dining Saloon :** Salón Comedor de 2da.Clase .-
- Hoist :** Elevador .-
- First & Second Class Galley :** Cocina de 1ra. y 2da.Clase.-
- First Class Pantry :** Despensa de 1ra. Clase .-
- Third Class Open Space :** Espacio abierto para la 3ra.Clase .-
- Hatch N° 2 :** Escotilla N° 2 .-
- Hatch N° 1 :** Escotilla N° 1 .-
- Firemen :** Fogoneros .-
- Store :** Almacén .-
- Cortesía Encyclopedia Titanica .-**



**Foto N° 204 :**  
**Disposición de la Upper Deck (“E”)**, en la cual hallaremos, partiendo desde proa hacia popa , los lugares conocidos como :  
**Trimmers : Guarnecedores .**  
**Seamen : Marineros .-**  
**3rd**  
**Class :3ra.Clase .-**  
**Boiler Uptake Casing :**  
**Tubería del Conducto de Calderas .-**  
**1st**  
**Class : 1ra.Clase .-**  
**Plate Washers :**  
**Lavadores de Platos .-**  
**2nd**  
**Class Stewards :**  
**Mayordomos de 2da.clase**  
**Dining Room Waiters :**  
**Mozos de Salón Comedor**  
**1st**  
**Class Stewards :**  
**Mayordomos de 1ra.Clase .-**  
**1st**  
**Class Cooks : Cocineros de 1ra.Clase .-**  
**2nd**  
**Class : Segunda Clase .-**  
**Laundry : Lavandería .-**  
**Stewards : Mayordomos**  
**Engine Room Casing :**  
**Tubería del Salón de Motores .-**  
**Engineers Mess : Rancho de los Ingenieros .-**  
**Turbine Room Casing :**  
**Tubería de la Sala de Turbinas .-**  
**2nd**  
**Class Barber :Barbería de 2da.Clase .-**  
**Cortesía Encyclopedia Titanica .-**



**Foto N° 205 :**

**Diagrama de la Middle Deck ("F") , donde se puede observar, partiendo de popa hacia proa , los siguientes espacios, lugares y detalles :**

**N° 6 Hatch : Escotilla N° 6 .-**

**N° 5 Hatch : Escotilla N° 5 .-**

**N° 4 Hatch : Escotilla N° 4 .-**

**Lockers : Cierres .-**

**Engine Casing : Tubería de Motor .-**

**Engineers Quarters : Cuartos de los Ingenieros .-**

**Chief Engineer : Jefe de Ingenieros .-**

**Stewards : Mayordomos .-**

**Fans : Venteos .-**

**Bakery : Panadería .-**

**Boiler Casing : Tubería de la Caldera .-**

**Third Class Galley : Cocina de 3ra.Clase .-**

**Bakers : Panaderos .-**

**Butchers : Carniceros .-**

**Pantry : Despensa .-**

**Third Class : 3ra.Clase .-**

**Dining Saloon: Salón Comedor.-**

**3rd Class Stewards : Mayordomos de 3ra.Clase .-**

**Turkish Bath : Baño Turco .-**

**Soiled : Restos .-**

**Linen : Ropa blanca .-**

**Swimming Bath : Baño de piscina .-**

**Linen Drying Room : Sala de Secado de Ropa Blanca .-**

**Squash Racquet Court : Cancha de Juego de Squash .-**

**Bunker Hatch : Escotilla del pañol .-**

**N° 2 Hatch : Escotilla N° 2 .-**

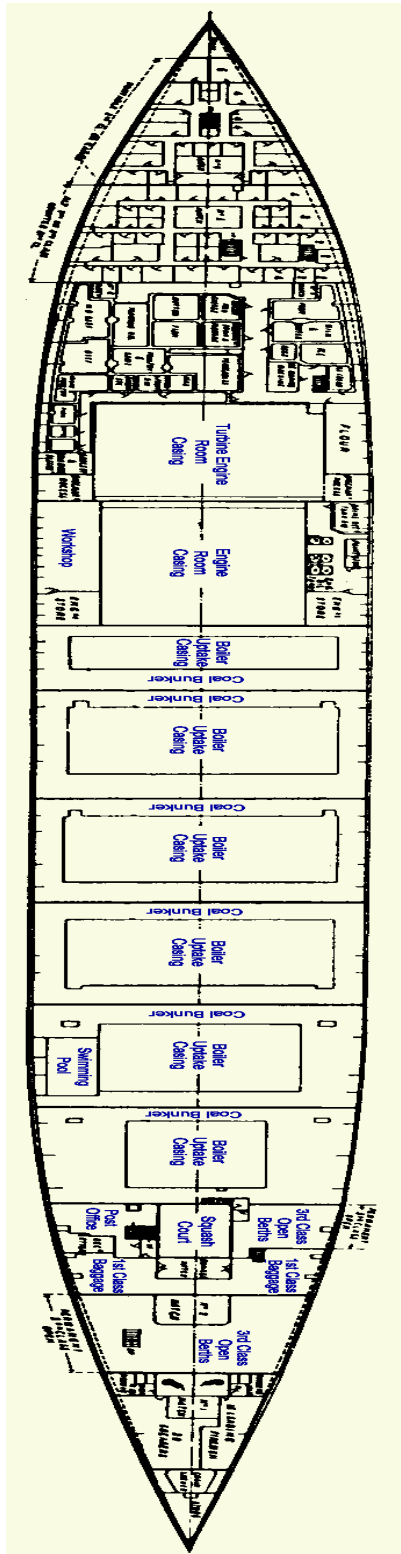
**N° 1 Hatch : Escotilla N° 1 .-**

**Firemen : Fogoneros .-**

**Chain Locker : Bloqueador de la cadena.-**

**Store : Almacén .-**

**Cortesía Encyclopedia Titanica .-**



**Foto N° 206 :**  
**Disposición de la Lower Deck (“G”), en la que se pueden hallar ,desde proa hacia popa :**  
**3rd Class Open Berths :**  
**Camarotes abiertas de 3ra.Clase .-**  
**1st Class Baggage :**  
**Equipajes de 1ra.Clase .-**  
**Squash Court :** Cancha de squash .-  
**Post Office :** Oficina Postal  
**Boiler Uptake Casing :**  
**Tubería del Conducto de Caldera .-**  
**Coal Bunker :** Pañol del Carbón .-  
**Swimming Pool :** Piscina .-  
**Engine Room Casing :**  
**Tubería de la Sala de Motores .-**  
**Workshop :** Taller .-  
**Turbine Engine Room Casing :** Tubería de la sala de motores accionados por turbinas .-  
**Cortesía Encyclopedia Titanica .-**



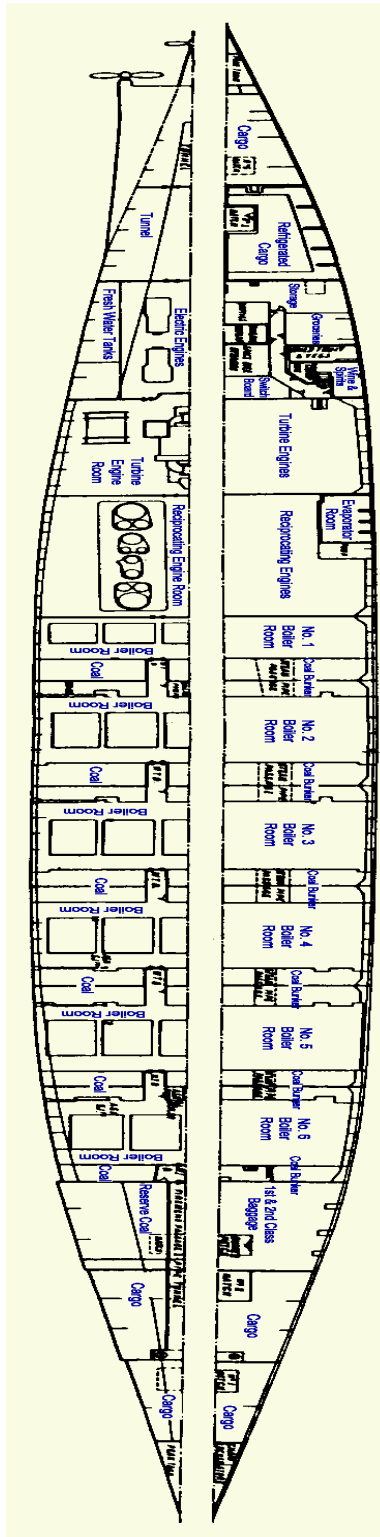


Foto N° 207 :

**Diagrama de la Orlop Deck .**

En esa cubierta , que no estaba nombrada con letras como las demás, se podían encontrar ,desde popa hacia proa :

**Cargo :** Cargamento (Varios) .-

**Tunnel :** Túnel .-

**Refrigerated Cargo :** Carga refrigerada .-

**Storage :** Almacenaje .-

**Groceries :** Comestibles .-

**Electric Engines :** Motores eléctricos .-

**Fresh Water Tanks :** Tanques de agua fresca .-

**Wine & Spirits :** Vino y Licores .-

**Switch Boards :** Cuadros de distribución .-

**Turbine Engines :**

Motores de turbina .-

**Turbine Engine Room :** Sala de Motores de turbina .-

**Evaporator Room :** Sala de los evaporadores .-

**Reciprocating Engines :**

Motores recíprocos .-

**Reciprocating Engine Room:** Sala de Motores recíprocos .-

**N° 1 Boiler Room :** Sala de calderas 1 .-

**Coal Bunker :** Depósito de carbón .-

**Coal :** Carbón .-

**N° 2 Boiler Room :** Sala de calderas 2 .-

**N° 3 Boiler Room :** Sala de calderas 3 .-

**Boiler Room :** Sala de Calderas (Varias) .-

**N° 4 Boiler Room :** Sala de Calderas 4 .-

**N° 5 Boiler Room :** Sala de calderas 5 .-

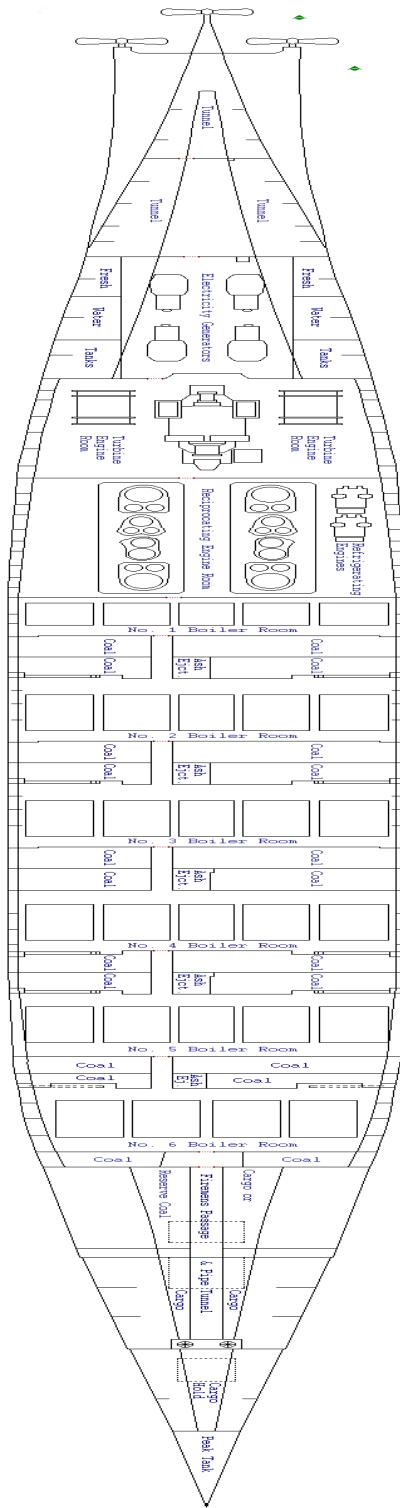
**N° 6 Boiler Room :** Sala de calderas 6 .-

**Reserve Coal :** Carbón de reserva .-

**1st & 2nd Class Baggage :** Equipaje de 1ra. y 2da. Clase.-

**Cargo :** Cargamento ( en proa, varios).-

Cortesía Encyclopedia Titanica .-



**Foto N° 208:**

En esta disposición podemos apreciar la Tank Top Deck, que tiene algunas diferencias con la Orlop Deck . Veamos sus instalaciones y espacios , desde proa a popa :

**Peak Tank : Tanque Extremo .-**

**Cargo Hold : Bodega de carga.-**

**Cargo (varios) : Cargamento.-**

**Firemen Passage & Pipe**

**Tunnel : Pasaje de los fogoneros y Túnel de cañerías.-**

**Cargo or Reserve Coal :**

**Cargamento o carbón de reserva .-**

**Coal (varios) : Carbón .-**

**Ash Ejector : Eyector de cenizas .-**

**Refrigerating Engines :**

**Máquinas refrigeradoras .-**

**Reciprocating Engine Room :**

**Sala de Motores Recíprocos.-**

**Turbine Engine Room : Sala de motores de turbina .-**

**Fresh Water Tanks : Tanques de agua fresca .-**

**Electricity Generators :**

**Generadores de electricidad .-**

**Tunnel (varios) : Túnel.-**

**Boiler Room (N° 1 /N° 6) : Salas de Calderas desde la N° 1 a la N° 6.-**

**Cortesía Encyclopedia Titanica.**

De todos modos, es necesario hacer algunas aclaraciones sobre la disposición de las cubiertas, junto con otros pequeños elementos que formaron parte del “Titanic”. Se dispusieron algunas modificaciones antes del lanzamiento del buque de los sueños. Éstas tuvieron que ver con ciertos “detalles” que se observaron durante el viaje inaugural del buque **RMS “Olympic”**, y que determinaron que Harland & Wolff, junto con la White Star Line, realizaran ciertos cambios .

Vale la pena acotar ( en vista a la tercera parte de este Capítulo) que las camas del “Olympic” eran muy elásticas y la vibración del barco podía sentirse a través de ellas, manteniendo de este modo a los pasajeros despiertos; con lo que el problema se hubo de solucionar colocando en las respectivas camas listones de madera .Asimismo, se decidió mover la sala de Radio desde el lado de babor de la cubierta de Oficiales ( sobre la Boat Deck) hasta el medio del barco y alargar el salón de recepción de la Saloon Deck (“D”), que estaba a continuación del salón comedor de 1ra.clase.

Otra sala de recepción fue añadida al restaurante a la Cárte, siendo que éste era más largo en el RMS “Titanic” que en el RMS “Olympic”.

Si bien la Bridge Deck (“B”) estaba originalmente diseñada para presentar tres (3) lugares de paseo, a los proyectistas y autoridades de la WSL les pareció demasiado , con lo que anularon uno de ellos y ese sitio construyeron el Café Parisien, algunas galerías privadas y suites mucho más grandes, con los cuartos de los sirvientes.

Luego se agregaron algunos baños privados más, y se hicieron las escotillas sobre la Shelter Deck (“C”),un poco más pequeñas allí donde había baños (obviamente....) . Al realizar un nuevo y más largo albergue de Oficiales en la Boat Deck (con sus respectivos cuartos),s e dispuso de más espacio.

Una vez realizado este pequeño paneo por lo que en el “Titanic” se llamaron las **cubiertas** ,viendo en ellas todo lo que se podía encontrar al servicio de los pasajeros ( sean de la clase que sean), pasemos a completar (lo prometido es deuda....) la descripción de los demás elementos, instalaciones, lugares que también constituían el RMS “Titanic”, formando parte del buque. Aunque este es un simple pantallazo, espero que sea lo suficientemente ilustrativo, ya que, a fuerza de ser sincero, debería introducir los nombres de

quiénes hicieron dichas partes, cuánto tardaron en completarlas, etc . Y lamentablemente, no poseo esa información.

Como dijimos en su oportunidad, todo (o casi todo.....) en el barco era grande y lujoso. Además, muchas de las instalaciones contaban con los adelantos del recién nacido siglo XX. Veamos algunas de ellas y sus características.

Para quién deseara mantenerse en forma (y los diseñadores del “Titanic”, si no hubiera sido por su trágico final, se hubieran convertido mediante su instalación, en los precursores del “fitness” –aptitud, buena salud--- o del “body training –entrenamiento del cuerpo--,de los viajes trasatlánticos...), un *gymnasium (gimnasio)* estaba disponible.

Esta característica única del RMS “Titanic” se ubicaba sobre el lado de estribor (costado derecho del buque mirando de popa a proa), cercano a la entrada de primera clase. Este gimnasio poseía ventanas en forma de arco que miraban hacia la Boat Deck, y en él se podían encontrar detalles como una bicicleta fija, un caballo eléctrico (otros dicen que era lo más parecido a un camello) y una máquina para practicar los movimientos de remo. Y si del uso de las instalaciones se trata, podemos decir que el gimnasio se encontraba abierto desde las nueve (9) de la mañana hasta las doce (12) del mediodía para las damas y desde las 14 hs. hasta las 18 hs. para los caballeros ; como así también, no se cobraba ningún “adicional” por utilizarlo. Una sorpresa: también los niños que tuvieran deseos de practicar ejercicio podían usar sus instalaciones, en el horario de 13 hs. a 15 hs.



**Foto N° 209 :**  
**Podemos apreciar en esta foto a un despreocupado caballero (bastante fornido él . . .) ejercitándose en la “rowing machine”— máquina de remos-- . Tiempo feliz , antes de la desgracia . . .**



Foto N° 210 : Otra vista del gimnasio del “Titanic” . De acuerdo a la época, presentaba los adelantos más sofisticados .-

Veamos ahora la escalera de primera clase o, como se la conoce habitualmente, la “*Gran Escalera*”, por la cual los pasajeros de 1ra.clase se dirigían a los salones comedores. Como habíamos mencionado anteriormente en ocasión de hacer algunos comentarios sobre la Bridge Deck (“B”), era un impresionante trabajo de artesanía en madera de roble y hierro forjado. A nivel del barco, estaba ubicada hacia la parte delantera del mismo , aunque habría que aclarar que hacia popa también existía una “Gran Escalera” e iba desde la Promenade Deck (“A”) hasta la Saloon Deck (“D”).Y habíamos comentado que sobre la “Gran Escalera” se encontraba la *cúpula de vidrio (dome)* ;esta estructura estaba hecha de hierro forjado y vidrio, y permitía que la luz del Sol llegara al ambiente de una manera suave, sin gran intensidad, haciendo que el roble pulido de los paneles que revestían los paneles y la balaustradas brillaran en todo su esplendor. En la siguiente fotografía podemos advertir, aunque sea sólo parcialmente, la magnificencia de la cúpula de vidrio, que hacía de filtro a la luz solar intensa pero que dejaba pasar la luminosidad, posibilitando así la permanencia de un tibio ambiente.



**Foto N° 211 :** Distinción , lujo y refinamiento se unieron en la concepción y realización de la “Gran Escalera” . Sobre la parte superior de la misma , se encontraba un largo panel en relieve (ubicado sobre el descanso) , que poseía un reloj. Éste se hallaba rodeado de dos figuras también talladas, que representaban el “Tiempo de la Coronación del Honor y la Gloria”. Hecha en base a hierro forjado y madera de roble, el bajar sus peldaños rumbo a los salones comedores era sinónimo de clase, lujo, distinción . . . y de riqueza .-  
*-“Espérame junto al reloj . . .Házlo valer” -*



**Foto N° 212 :**  
**Reconstrucción cromática de la “Gran Escalera”** , donde advertimos en primer plano, la figura del ángel sosteniendo la lámpara y hacia atrás , el reloj y su marco de madera. Sobre todo el conjunto se puede apreciar la parte inferior de la “Gran Cúpula” .-



**Foto N° 213 : Fotografía de la “Gran Cúpula” .En esta foto se puede advertir la hermosura del conjunto cúpula – escalera .Evidentemente , los artesanos encargados de este trabajo , supieron hacerlo muy bien .La foto presenta una claridad manifiesta , pero evidentemente se procuró tomar la vista en un día soleado ( y posiblemente , a mediodía ) , de manera de resaltar la luminosidad del conjunto. Para no faltar a la verdad, la foto es, en algunos aspectos, difusa : es de hacer constar que por más que las nuevas cámaras fotográficas se estaban desarrollando “ a todo vapor”, todavía faltaba mucho camino para llegar a las películas con filtros solares y demás progresos .Pero así y todo, la foto es una buena muestra de lo que los pasajeros de 1ra.clase del RMS “Titanic” podían tener ante su contemplación .Comentemos que , aunque la luminosidad es quizás demasiada, lo que intentó el fotógrafo, al tomar la foto, es resaltar también el brillo del roble pulido y el trabajo de herrería (forjado) entre balaustradas .-**

Sigamos viendo algunos de los diseños que el RMS “Titanic” incorporó, a los fines de proveer a los pasajeros de todo el confort posible. Un rasgo especial del buque lo constituía la instalación de cuatro (4) (*elevators*) *ascensores*, que habrían de servir a los pasajeros de las 1ra.y 2da.clase; estos ascensores fueron fabricados por la **Otis Elevator Company** .Aunque los planes de instalación contemplaban la colocación de dos (2) ascensores únicamente, debido a otras consideraciones se hizo necesario instalar otros dos (2),siendo destinados tres (3) a los pasajeros de 1ra.clase y uno (1) a los pasajeros de la 2ra.clase.Y para mejorar el servicio, se incluyó en cada ascensor un asistente, que atendía el aparato y sus movimientos.

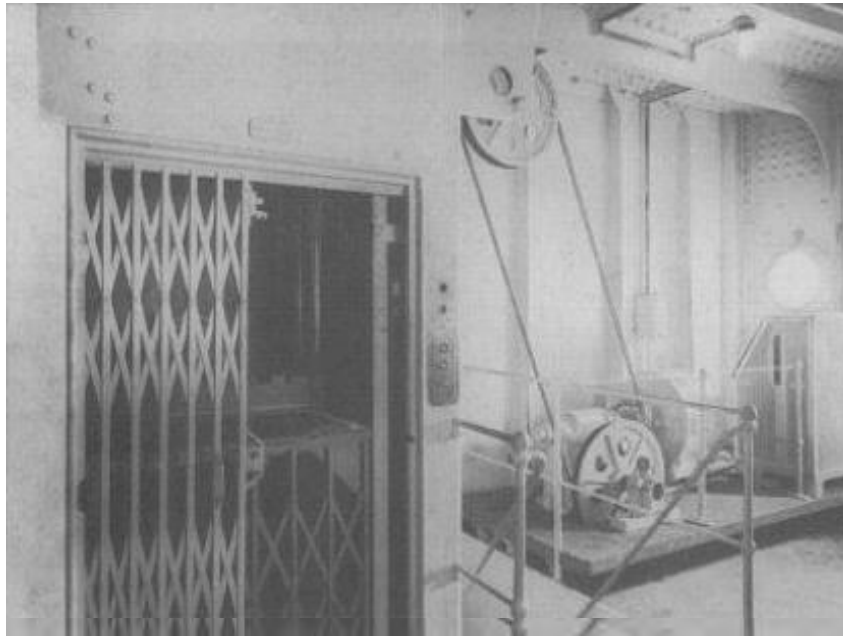


Foto N° 214 : Fotografía de uno de los ascensores del RMS “Titanic” .Al lado de la puerta del mencionado elevador se puede ver el sistema motor y de poleas que lo hacía mover . Evidentemente, esta foto muestra lo que sería el “subsuelo” , ya que los marcos, etc. de los elevadores estaban bien decorados .-

Los ascensores de 1ra.clase cubrían el trayecto desde la Promenade Deck (“A”) hasta la Saloon Deck (D”) ,con las entradas respectivas según el nivel que atravesaran, y se ubicaban hacia adelante de la “Great Staircase”.

En cambio, el ascensor de la 2da.clase se extendía sólo desde la Boat Deck hasta la Upper Deck (“E”),estando localizada en el centro de la escalera mencionada . La escalera anterior de la 2da.clase corría desde la Boat Deck



464

hasta la Upper Deck (“E”) con el elevador ubicado en el medio de los dos tramos de escalera .

Un detalle : los ascensoristas eran los siguientes:

- Fred Allan, de 17 años de edad.
- William Carney, 31 años (su cuerpo fue recuperado luego del naufragio) .
- A. King, edad 18 años.
- R. J. Pacey, edad 17 años.

La nota triste de este aspecto lo constituye el hecho que ninguno de los ascensoristas sobrevivió al hundimiento. Para ellos , el recuerdo de estas líneas .

Sigamos. Para poder atender ciertas necesidades del cuerpo (como ser afeitarse y cortarse el pelo) el RMS “Titanic” ponía a disposición de los pasajeros de 2da.y 3ra.clase,dos (2) (*barber shops*) *barberías*, las cuales poseían utensilios, artefactos de lavado y secado. La barbería de la 1ra.clase estaba ubicada sobre la Shelter Deck (“C”), cerca de la “Gran Escalera” cercana a popa.

Es que los servicios de barbería eran muy solicitados : era una cuestión de principios el estar bien presentable y además, las damas se fijaban (tal como lo sigue siendo hoy.....) en la presentación de los caballeros.

El horario en que la barbería se podía encontrar disponible era de 07 hs. en la mañana hasta 7 de la tarde, pero para la conveniencia general de la mayoría, se pidió a los pasajeros que no solicitaran el servicio de corte de cabello o lavado de cabeza excepto en el horario de mediodía hasta las 17:30 hs. El costo más general estaba alrededor de 1 libra esterlina (medio dólar) de ese entonces y cubría las atenciones de afeitado, corte de pelo y lavado de cabeza.

Y si la barbería no alcanzase a prestar todos los servicios que se requerían de ella, se podía intentar liberarse de toxinas y del famoso “stress” --todavía



**Foto N° 215 : Aspecto que presentaba una de las barberías del RMS “Titanic” , en este caso, la correspondiente a la 1ra.clase. Como se puede apreciar a simple vista, no tenía casi nada que envidiarle a las modernas peluquerías de nuestros días . . .**

sin nombre o conocimiento en esos días- utilizando los renombrados servicios del baño Turco, que en sí mismo, podía rivalizar con los baños turcos de los mejores balnearios europeos , de moda en esos días. El baño Turco (que en definitiva, era una especie de sauna actual) del RMS “Titanic” se ubicaba sobre la Middle Deck (“F”),pero tenía un detalle particular : estaba reservado sólo para los pasajeros de 1ra.clase; su uso estaba permitido

466

tanto para mujeres como para hombres, siendo el horario habilitado para las primeras de 10 de la mañana hasta la 13 hs., mientras que los caballeros lo podían usar desde las 14hs.hasta las 18 hs. Los precios no eran excesivamente caros, ya que tenían un “ticket” variaba desde una (1) libra esterlina hasta cuatro (4) chelines (monedas inglesas), pudiéndoselo

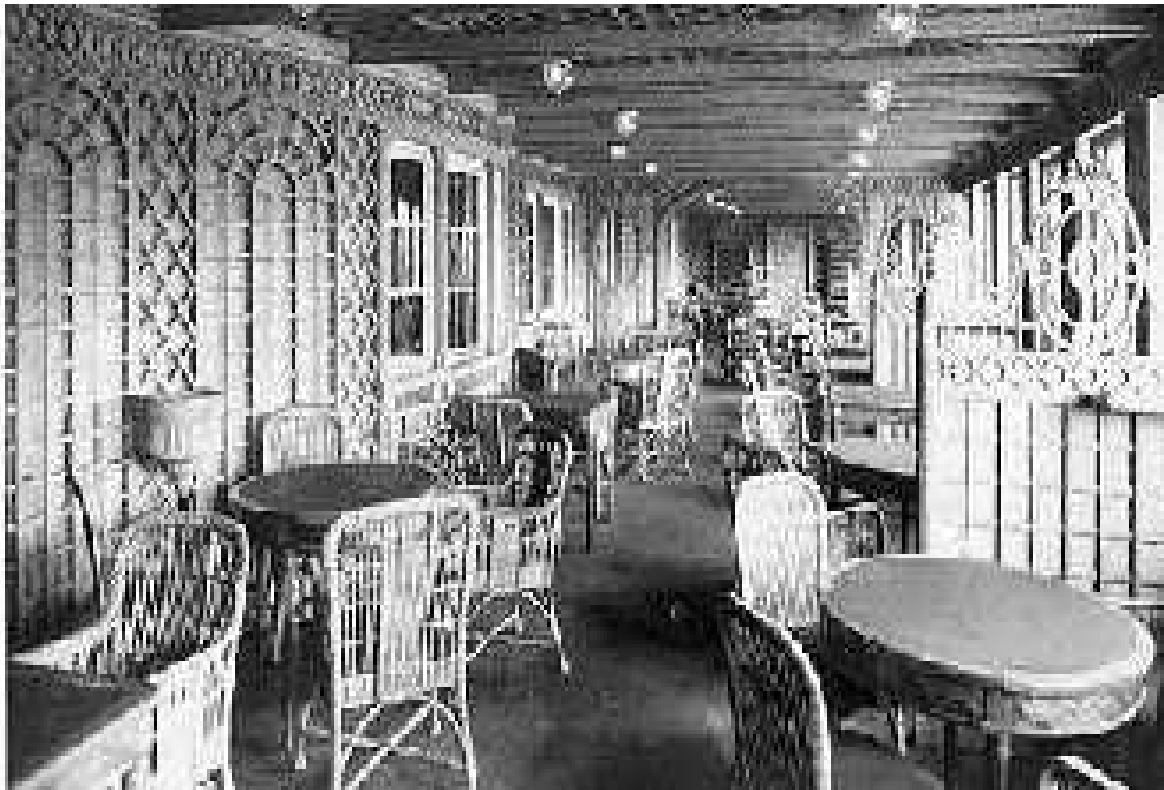


**Foto N° 216 : Fotografía del baño Turco del RMS “Titanic” .Esta era otra de las “joyitas” ( y no precisamente de la abuela . . . ) con la que los pasajeros del buque podían contar para su esparcimiento durante el transcurrir del viaje .Esta instalación era tanto o más completa que los baños turcos de la “belle époque” de los balnearios (o “spa”) de la Europa de aquellos años .-**

conseguir en la Oficina de Consultas.

En nuestra recorrida imaginaria por el interior del buque más grande que se haya construído hasta el año 1912, nos encontraremos con algo fascinante para los espíritus bohemios: el famoso *Café Parisien* ,que fue diseñado de modo de ser una réplica exacta de un café ,de los que se pueden encontrar en

las aceras de las calles de la ciudad de París (Francia). Este Café tenía la apariencia de una encantadora y asoleada galería , ornamentada en toda su extensión con trabajos artísticos de enrejado. Además, como en cualquier otro café del mundo, encontraríamos algunas sillas rodeando las mesas. Los almuerzos y las cenas eran servidas con el mismo servicio, pero incorporando las ventajas de un restaurant. Esta muestra de sofisticación y buen gusto mundano se encontraba en la Bridge Deck (“B”) y para sorpresa de los comensales o simples asistentes al café, el servicio de las mesas estaba a cargo de auténticos y genuinos mozos franceses. Evidentemente, los realizadores del sueño o por lo menos ,aquellos que quisieron hacer del RMS “Titanic” algo excepcional, estaban muy bien asesorados.....



**Foto N° 217 : Fotografía del famoso “Café Parisien” ,a bordo del RMS “Titanic” . Su encanto residía en la total ambientación del mismo , semejante a un verdadero café de la ciudad de París .Como detalle pintoresco , estaba atendido por mozos franceses . Además de pasar un grato momento en sus instalaciones , el Café Parisien servía también como punto de encuentro obligado . . . y para mirar a las “chicas” :;;; Trés Jolié;;; .-**

Este Café Parisien se convirtió en el punto de reunión de varios ilustres pasajeros de la 1ra.clase, entre ellos, el Coronel Archibald Gracie IV y el Mayor Archibald W .Butt. Pero veremos en mayor detalle lo atinente a los

pasajeros de las diferentes clase sociales a bordo del “Titanic” en una parte posterior del presente Capitulo.

No sólo servicios de barbería o de baño Turco se podían hallar a bordo del barco, sino también algo realmente excepcional, por lo menos en lo que se refiere a los viajes trasatlánticos....El “Titanic”, lo mismo que su hermano gemelo, el “Olympic”, poseían un detalle de lujo único: la *piscina* ( o si se quiere , la pileta de natación ). La misma estaba ubicada sobre el lado de



**Foto N° 218 : Reconstrucción por computadora de lo que fue la piscina (Swimming Pool) del RMS “Titanic” .Es de destacar que ésta era una de las atracciones con las que el buque de los sueños presentaba su publicidad como el barco más lujoso de todos los tiempos .-**

estribor de la Middle Deck (“F”), justo hacia adelante del baño Turco, se extendía por debajo de la Lower Deck (“G”).Como era lógico en estos casos, la piscina estaba reservada exclusivamente para los pasajeros de 1ra.clase y contra lo que pudiera esperarse, no tenía un gran tamaño. El horario de uso de sus instalaciones eran los mismos que para el baño Turco y los precios de los “tickets” idénticos a los del mencionado “sauna”, pudiendo hacer uso de

la mencionada pileta de natación tanto los hombres como las mujeres. Como detalle, podemos indicar que el agua que llenaba esta piscina era salada y caliente, mientras que la profundidad que alcanzaba era de seis pies ( casi dos metros). Sigamos recorriendo el RMS “Titanic”. También encontraremos otro pequeño ambiente, llamado *Café Veranda*. Debo hacer una aclaración: este nombre, en realidad, sería una conjunción de un nombre y una característica, ya que “Café” es un nombre y “Veranda” significa pórtico, galería. En definitiva y en buen castellano, sería el **Café de la Galería**. Este Café consistía en dos (2) salas ubicadas a ambos lados del barco; estas salas estaban justo atrás de la Sala de Fumadores de la 1ra.clase y ostentaba un mobiliario blanco hecho en base a mimbre. El Café Veranda estaba decorado con enrejados verdes y plantas trepadoras. Sus sillas, de color marrón y rojo, poseían almohadones y sus ventanas estaban fabricadas en bronce, siendo la altura de éstas de siete (7) pies de alto ( unos 2,30 metros).Como detalle de lujo, el Café Veranda tenía palmeras .El ambiente de estos salones se



**Foto N° 219 : Fotografía del Café Veranda .Nótense el buen gusto del ambiente, dado por sus sillas y mesas y el detalle de las hiedras sobre las paredes. enmarcando las ventanas .-**

completaba con hiedras que subían por las paredes enrejadas, al mismo tiempo que las ventanas de grandes arcos creaban un efecto de estar al aire libre. Para terminar, el Café Veranda estaba ubicado sobre la Promenade Deck (“A”).

Desde que los europeos descubrieron los placeres del tabaco ( y sus complicaciones físicas....) luego del “descubrimiento” de América, las personas que fuman desearon desde siempre poder compartir ese placer con sus semejantes. Y para ello, donde quisiese que estén, se solían reunirse en salones dispuestos a ese fin. Por ello, no es de extrañar que en el RMS “Titanic” encontráramos también ( como ya adelantamos en la descripción del Café Veranda) el *Salón de Fumadores de 1ra.clase* .Este salón se convertiría en el placer y en el punto de reunión de muchos pasajeros de dicha clase; su estilo era del tipo “Georgian” y estaba revestido con paneles de caoba, al mismo tiempo que un detalle de exquisita finura y distinción lo constituía el trabajo de incrustación de numerosas madreperlas ( o nácar).Al estar detallada y finamente realizado, este salón presentaba la particularidad de tener ventanas cuyos vidrios estaban pintados con paisajes, barcos antiguos, además de figuras históricas y mitológicas, logrando que la luz penetrara a través de ellas y creando así un ambiente delicado, casi etéreo. Si a esto le agregamos el humo azulado que flotaba sobre todo, el resultado era una especie de “Nirvana del Fumador”.

Asimismo, en el salón de fumadores de 1ra.clase,había una chimenea de mármol, sobre la cuál colgaba una vieja pintura de la bahía del puerto y ciudad inglesa de Plymouth. De esta pintura, sólo fueron realizadas dos (2) : una de ellas destinada al **RMS “Olympic”** y la otra al **RMS “Titanic”**. Quiénes hayan visto la película del mismo nombre de James Cameron, se habrán emocionado profundamente cuando uno de los hombres más capaces e instruídos a bordo del “Titanic”, el Ingeniero irlandés Thomas Andrews, sabiendo que la hora de su propia muerte se acercaba, se quedaba mirando una pintura sobre una chimenea, mientras una triste melodía acompañaba ese dramático momento; pues bien : la pintura que Andrews estaba mirando absorto era la que recién mencionamos. El Salón de Fumadores de 1ra.clase estaba ubicado en la Promenade Deck (“A”), detrás de la Entrada de Primera Clase. El bar abría a las 8 de la mañana y cerraba a las 11:30 hs., y allí se podía acceder a marcas elegidas de cigarros, cigarrillos y tabaco, que se compraban a precios fijos. Debemos comentar que la WSL apelaba respetuosamente a que los “passengers ” que solían frecuentar este Salón , se



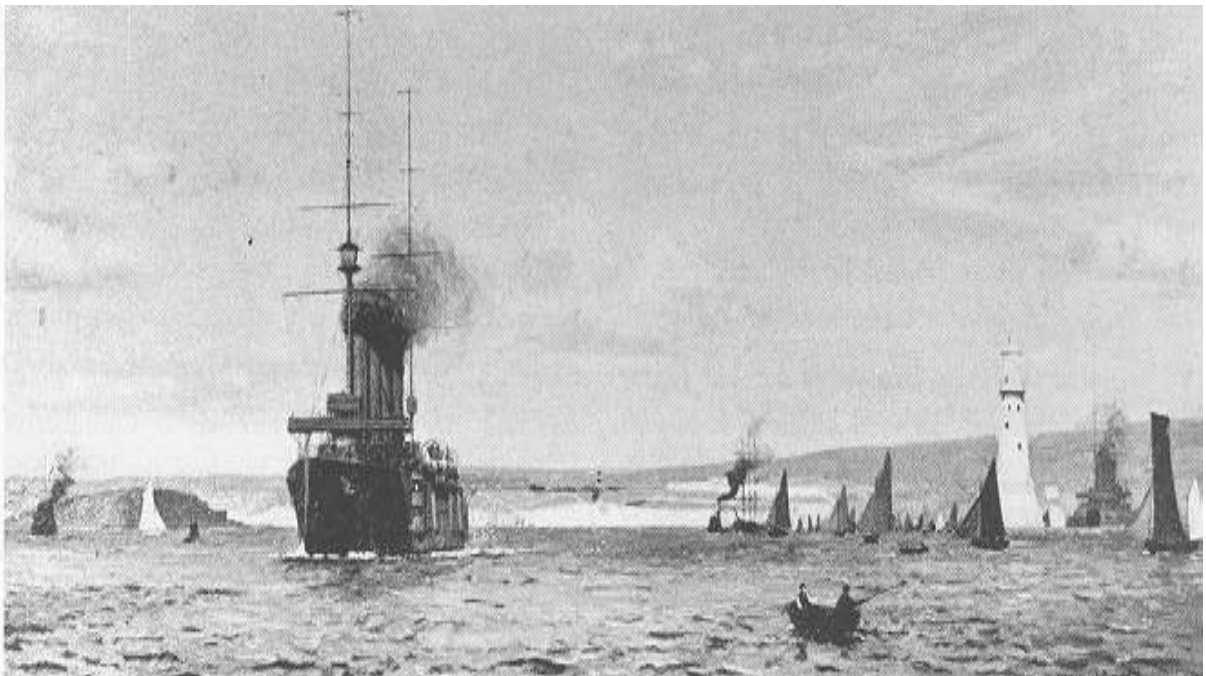
Foto N° 220 : En este Salón de Fumadores de 1ra.clase , se reunía lo más “ selecto” de los hombres de la sociedad que viajaban a bordo del “Titanic” . Además de lo lujoso del mobiliario y del exclusivo ambiente , el Salón de Fumadores ( como todo centro de reunión de ese entonces y de ahora . . . ) , se usaba como lugar de conversación de los más variados temas : desde el eterno tema de las mujeres hasta la marcha de los grandes negocios . . .

que solían frecuentar este Salón, se comportaran moderadamente, en un ambiente de buena camaradería, y que evitaran el lenguaje soez (grosero) o cualquier otro abuso verbal o físico que empañara el buen trato entre caballeros. Una aclaración: no es mi intención deslizar ideas políticas de ningún signo en estos comentarios, sino **SÓLO** mostrar ciertos aspectos del problemático asunto de la tajante división de clases, en total vigencia en esos días. **Este no es un trabajo de investigación política, sino de investigación histórica. O por lo menos, pretende serlo....**



472

*“Ahora, cigarros y brandy en el Salón de Fumadores. Allí se retiran a una nube de humo ,para felicitarse mutuamente por ser los amos del mundo.”  
Frase de “Rose De Witt Bukater”, en la cena en el salón comedor de 1ra.clase , film “Titanic”, de James Cameron.*



**Foto N° 221 : Los últimos pasajeros que escapaban al hundimiento del RMS “Titanic” contaron que al pasar por el Salón de Fumadores de 1ra.clase, divisaron una figura alta y gallarda , que estaba ensimismada mirando un objeto sobre la chimenea del mencionado salón . Esta persona era el Ingeniero irlandés Thomas Andrews que, presintiendo que sus días habían llegado a su fin, junto con los del barco que diseñó y ayudó a construir , observaba la pintura que representaba la bahía del puerto de Plymouth (Inglaterra) .Creo entenderlo : en ese momento supremo de la existencia de todo ser humano, único e irrepetible, Thomas estaba mirando más allá... .. a su familia y a su puerto, despidiéndose de ellos para siempre .-**

En todo caso, los pasajeros de 1ra.clase que no quisieran fumar pero desearan encontrarse con sus semejantes, podían hacerlo en el *Salón de Recepción de 1ra.clase* ,donde podían disfrutar de un “cocktail”, antes de la cena. Este salón estaba ubicado cerca del Salón Comedor de 1ra.clase ,en la Saloon Deck (“D”).



**Foto N° 222 :** En esta fotografía se puede observar todo el lujo y refinamiento del Salón Recepción de 1ra.clase del buque de los sueños .Las columnas de madera, detalladamente trabajadas , ponían el marco adecuado para una reunión amena . Nótense asimismo, las decoraciones, paneles y luminarias que adornaban este gran salón, otro punto de reunión de los más elevados representantes de la sociedad de esos días .-

474

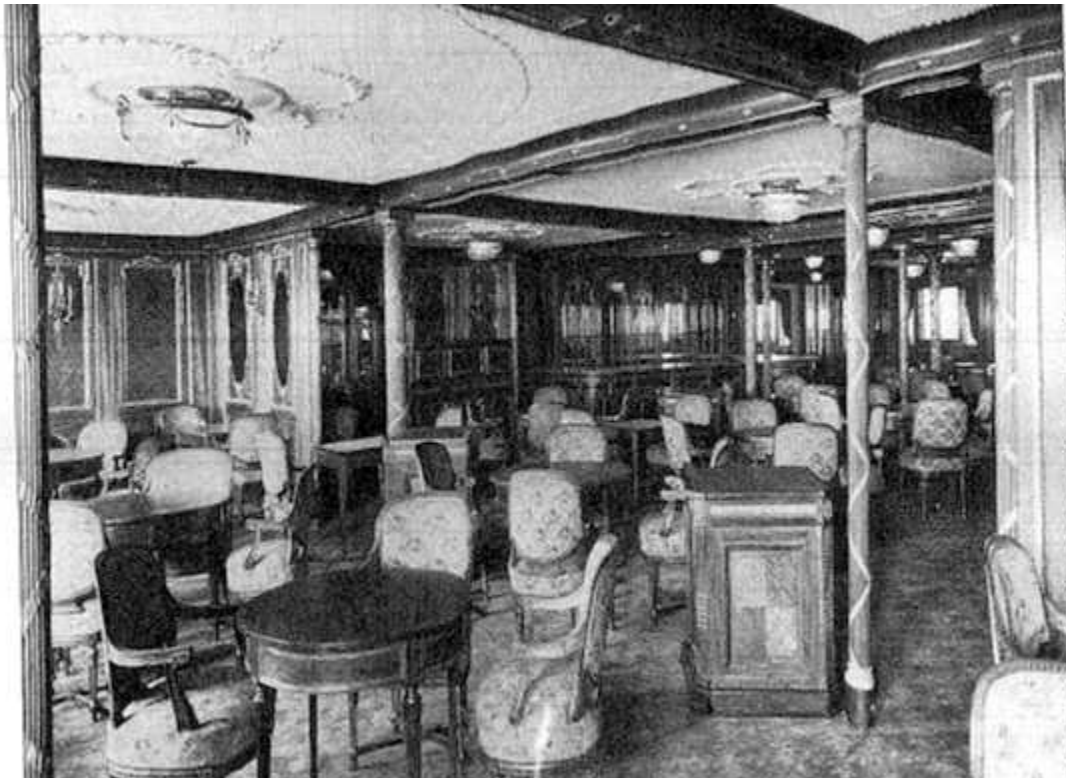
Y como a continuación venía la cena, los pasajeros de 1ra.clase pasaban al *Salón Comedor de 1ra.clase*. Como tantos otros salones del “Titanic”, este era, como para definirlo con una palabra leve, impresionante. Medía **100** pies de largo (esto es, unos **33** metros), cubriendo una superficie de **10488** pies cuadrados (unos **1137,8** mts. cuadrados), pudiendo permanecer sentados **554** personas. Lógicamente, estaba exquisitamente decorado; su estilo era **Inglés**, un recuerdo de la era Jacobina inglesa de los siglos XVI y XVII, siendo la madera utilizada el **roble**. Además, los muebles eran también de roble, de modo de mantener la línea de las partes circundantes. El **Salón Comedor** presentaba ventanas que tenían vitrales con sus emplomaduras y estaba coronado por la famosa cúpula de cristal.

El Salón Comedor se encontraba en la Saloon Deck (“D”) y las comidas que se servían en el mismo, eran preparadas en la misma cocina que las comidas servidas a la 2da.clase. La cocina también estaba localizada en la Saloon Deck (“D”).



Foto N° 223 : En este Salón Comedor de 1ra.clase , las cenas eran más que eso : también un gran desfile de riqueza ,ostentación y moda .Pero sobre todas esas cosas humanas , se puede observar el impresionante trabajo de decoración , artesanía y exquisitez (también humano . . .) que daba el marco apropiado para degustar una cena en la compañía de lo más granado de la sociedad .-

Sin embargo, había otros lugares apartados en donde las familias y demás personas podían cenar en un ambiente de privacidad. Es decir, había otras facilidades para aquellos que no desearan cenar en el Salón Comedor de 1ra.clase. Una de ellas era el famoso *Restaurant “a la Cárte”*. La palabra con la que se podía definir apropiadamente al restaurant “a la Cárte” que el RMS “Titanic” ofrecía a sus pasajeros de 1ra.clase, es: **elegante**. Este restaurant era elegido por aquellos pasajeros de 1ra.clase que arreglaban



**Foto N° 224 : Una fotografía del Restaurant “Á la Cárte” ,un sitio sumamente elegante ,donde se podía cenar en un ambiente de privacidad .Estaba atendido por personal especializado , a las órdenes del Sr. Luis Gatti .-**

cenar privadas, y su decoración consistía en rosas y margaritas, que adornaban las mesas. Los paneles de este restaurant eran de nogal ,con detalles dorados. El restaurant “a la cárte” se ubicaba a popa de la segunda de las primeras dos (2) escaleras de cámara de 1ra.clase de la Bridge Deck (“B”), y se constituyó en una de las innovaciones que la White Star Line presentó tanto para el “Olympic” como para el “Titanic”.



Foto N° 225 :  
Fotografía ( un  
tanto borrosa )  
del Sr. Luis  
Gatti , quién  
tenía a su  
cargo la  
atención del  
restaurant “Á  
la Cárte” , a  
bordo del  
RMS  
“Titanic” .-

A los efectos de construir este restaurant “a la cárte”, los decoradores del RMS “Titanic” invitaron al señor **Luigi Gatti** cuya fama se había cimentado en los restaurantes de Londres, para ofrecerle la concesión. En la ciudad capital de Inglaterra, Gatti regenteaba dos (2) restaurantes Ritz, de nombres “Gatti`s Strand” y “Gatti`s Adelphi”.

Como datos adicionales del señor Gatti, podemos decir que su nombre completo era **Gaspere Antonino Pietro Luigi Gatti**, que nació en **Pavese**, Italia, en el año **1875**, que tenía 11 hermanos y que falleció en el naufragio, siendo su cuerpo recuperado más tarde, y que sus restos mortales descansan en el cementerio de la ciudad de Halifax, Nueva Escocia, Canadá.

Como no se podía esperar de otra manera, teniendo en cuenta el antecedente del Café Parisien, Gatti se embarcó con su propio staff de cocineros, mozos, etc., la mayoría provenientes de Francia e Italia. Diez personas de este staff eran primos suyos y este era el primer viaje por mar que efectuaban; pero como suele suceder a veces entre los seres humanos, fueron tratados como “extranjeros”. Luego del hundimiento, un sólo miembro del staff sobrevivió, el maitre de nombre **Paul Mauge** .

Aquellos pasajeros que no desearan cenar a la hora que se había especificado, podían comer en “A la Cárte Restaurant”, en cualquier momento entre las 8 de la mañana y las 11 de la noche. E incluso más : si los pasajeros elegían tomar sus alimentos en este establecimiento, eran retribuidos con una rebaja de entre 15 dólares hasta 25 de la misma manera

en reconocimiento al hecho de que sus comidas serían abonadas separadamente.

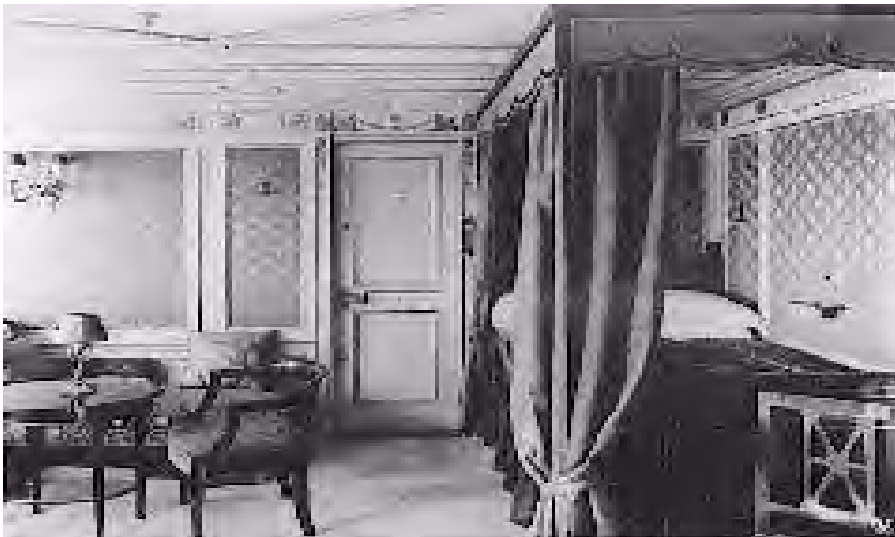
Pero no todo era comer en el RMS “Titanic”. Aparte de los esparcimientos que los pasajeros podían tener para pasar de una manera amena los tediosos y casi interminables días de navegación, como ser el gimnasio, el baño Turco, etc., los que así lo desearan tenían a su disposición una *Sala de lectura y escritura de 1ra.clase*. Esta sala de estilo Georgian estaba ubicada adyacente a la Upper Deck(“D”) y era, más o menos, un retiro para las damas de 1ra.clase, proveyendo una adecuada atmòsfera. Además, la sala presentaba una carpeta de color rosa, al mismo tiempo que las cortinas que colgaban de las ventanas eran de un color rosa claro. Esta sala de lectura cerraba a las 11:30 hs. pasado el mediodía. Aunque no se servían comidas en esta sala ( no era apropiado ni la sala estaba preparada para ello...), sí se podía disfrutar de un buen té luego del mediodía y un delicioso café luego de



**Foto N° 226 : Aquí entramos al Salón de Lectura de 1ra.clase del “Titanic” . Era un lugar de solaz y meditación, donde se observaba el respetuoso silencio acorde a una biblioteca .En fin ,era un lugar ,como Thomas Hardy diría en uno de los títulos de sus libros, apropiado como para escapar . . . “lejos del mundanal ruido “.-**

la cena .

Pero los pasajeros de 1ra.clase , como cualquier otro arriba del barco, tenían sus habitaciones o *camarotes* Comentemos que las cuatro (4) suites con recibidor --ubicados en la Shelter Deck (“B”)--, sobre el RMS “Titanic”, eran las más caras comodidades a bordo. Estos “camarotes” poseían dos (2) camas, un salón de reunión, junto con un baño privado y un lavatorio, luz eléctrica y calefacción. Como detalle, digamos que Bruce Ismay ocupó tres (3) de estas suites ( las Cabinas B-52,B-54 y B-56), durante el viaje inaugural de buque. Los camarotes de 1ra.clase estaban ubicados en las cubiertas “A”(Bridge Deck) y “B” (Shelter Deck), respectivamente, siendo su distribución de 30 suites en la Bridge Deck y 39 sobre la Shelter Deck. Estaban arregladas de tal manera que se las agrupaba y se podían comunicar mediante puertas. Pero en cada una de estas dos (2) Cubiertas, cerca de las escaleras de cámara, a cada lado, se añadieron habitaciones que cumplieron el papel de salas de recibo y de comedor. En total, habían cerca de **350** habitaciones de 1ra.clase,**100** de éstas simples. Había en total unos camarotes para **750** pasajeros de 1ra.clase.De todos modos, había detalles entre los diferentes camarotes, ya que sus estilos eran distintos : entre ellos encontrábamos los estilos: Empire, Renacimiento Italiano, Luis XIV Y XV, Georgian, Regencia, Reina Ana, Holandés Antiguo y Moderno. Las habitaciones eran del más alto nivel, y las cubiertas de paseo privadas eran muy espaciaosas, presentando un detalle único para aquellos días: eran **cubiertas de paseo cerradas.**



**Foto N° 227 :**  
**Lujo y todo el boato para las habitaciones de 1ra.clase .A contar por lo oneroso del pasaje en dicha clase , este precio era gustosamente pagado por los que podían, teniendo en cuenta que habrían de pasar las horas de descanso en lugares tan exquisitos como el que vemos en esta fotografía. .-**



**Foto N° 228 : Aquí observamos otro camarote de 1ra.clase, donde se puede ver la puerta que comunicaba con otras habitaciones .-**



**Foto N° 229 : Vemos otra habitación de 1ra.clase .Nótense los diferentes decorados con respecto a la anterior (paneles de madera en las paredes) y el respaldo de pié de cama, abierto v con pequeñas columnas de madera .-**



480

Veamos el **costo**. El valor de un “ticket” ,viaje de ida, era:

**Primera Clase** ( con salón de recibo) : **870** libras esterlinas (unos **4350** dólares de ese entonces) (**50000** dólares de hoy).

**Primera Clase** (camarote) : **30** libras esterlinas (alrededor de **150** dólares de esos días) (**1724** dólares actuales).

Pero estos serian nada más que números si no fuera porque (aunque las comparaciones son odiosas.....) tomando en cuenta otras cifras, se vería que era sumamente inaccesible para otras clases. Es de hacerse notar que en el año **1912**, los trabajadores experimentados del astillero Harland & Wolff ganaban dos (**2**) libras esterlinas por semana y los no experimentados, una (**1**) libra esterlina o menos por semana. Con lo que, haciendo un cálculo simple, veríamos que un camarote simple de 1ra.clase le habría costado a esos trabajadores los salarios de cuatro (4) a ocho (8) meses.



Foto N° 230 : Salida de los trabajadores del astillero Harland & Wolff (Belfast) .Aunque no podían pagar el costo de un “ticket” de primera clase , estos hombres fueron los que, con su trabajo, dieron forma al buque de los sueños, cuyo contorno se vé (borroso) hacia el fondo .-

Sin embargo, había puntos de contacto entre clase sociales. Un comentario : sin pretender ser una analista de cine, me parece que uno de los mensajes del film de Cameron es que, por sobre todas las diferencias sociales, los seres humanos tienden a unirse. Y uno de los puntos de contacto que el film muestra es el amor entre dos personas de diferentes orígenes sociales. Quizás la historia de amor del film pueda parecer un poco “traída de los pelos” pero igualmente válida en esos, los postreros días de la “belle époque” y en estos, los de la tan mentada “globalización” . . . .

Pero analizando objetivamente el interior del buque, veremos que había un sector donde, lo que los pasajeros comían, se preparaba en un mismo lugar. Es así: los succulentos platos que se servían en el Salón Comedor de Primera Clase eran preparados en la misma *cocina* (“*galley*”) que se encargaba de realizar las excelentes comidas que tenían por destinatarios a los pasajeros de la 2da.clase; esta cocina estaba ubicada en la Upper Deck (“E”),cerca del Salón Comedor de 1ra.Clase, y la comida que se preparaba en ella se guardaba en la *planta de refrigeración* del “Titanic”, otra de las “joyitas” del buque. A este respecto, se pueden consultar los antecedentes del transporte de sustancias refrigeradas en el Capitulo III.

Como algunos elementos que formaban parte de la planta de refrigeración del barco, podemos mencionar a la impresionante máquina de preparación de hielo y el equipo refrigerador. Además, había un determinado número de depósitos de provisiones en la parte de popa, sobre el “Port Site” de la Tanktop Deck y la Orlop Deck.

Es así que habían depósitos separados para las siguientes sustancias: carne de carnero, vaca, queso, agua mineral, pescado, carnes de animales de caza, aves de corral, flores, vinos, diversos alcoholes y champagne, etc. La carga perecedera tenía un compartimiento para ella sólo, en la parte de popa sobre el lado de estribor de la Orlop Deck, también sometida a enfriamiento por parte de la planta refrigeradora.

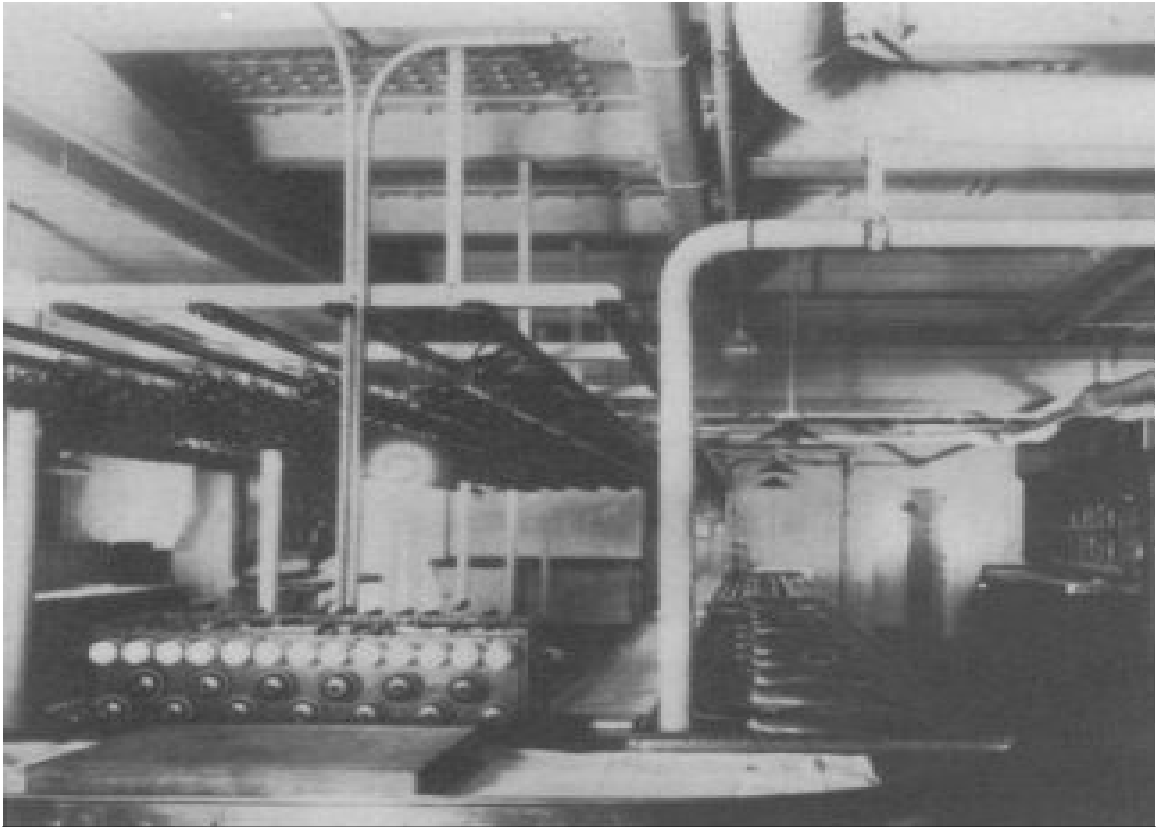


Foto N° 231 : Fotografía de la Cocina (galley) de 1ra.y 2da.clase .En ésta se preparaban las comidas que tomarían los pasajeros de 1ra.y 2da.clase .Aparentemente , se prefirió realizar todas las comidas en una sola cocina , a los fines de evitar un incremento en los costos y la necesidad de contar con más espacio disponible en el buque. Además, cuando se trata del estómago ( la famosa “mástica” . . . ) las diferencias poco importan . . .El hambre y las ganas de comer eran, para todos, iguales .

Vayamos ahora a compartir un buen rato de nuestro tiempo en esta imaginaria recorrida por el interior del **RMS “Titanic”** y veamos algunas de las instalaciones frecuentadas por la **Segunda Clase** que viajaba a bordo del buque de los sueños.

Comencemos por el *Salón Comedor de 2da.Clase*.

Este salón comedor era un amplio y espacioso ambiente que poseía paneles en madera de sicomoro, de tal modo que, al mismo tiempo, podían estar cenando, sentadas todas ellas, **440** personas.



**Foto N° 232 : Fotografía del Salón Comedor de 2da.Clase.Evidentemente, no era, como cualquier despistado podría llegar a pensar , una “pocilga” donde las ratas corretearan entre las mesas y las sillas y mesas fueran cajones de madera . . .Es más : aunque destinado al pasaje de 2da. Clase, se había puesto un gran cuidado en la decoración, limpieza, buen gusto y atención .-**

Vayamos ahora a las *habitaciones de 2da.clase*. Éstas estaban ubicadas sobre la Middle Deck (“F”). Desde el vamos, éstas ya presentaban una cualidad y era la que hacía que estos camarotes (aunque no tan lujosos como los de 1ra.clase, obviamente.....) se igualaran a los de 1ra.clase de otros buques que navegaban por esos años. Las habitaciones de 2da.clase se arreglaron de modo de presentar dos (2) o cuatro (4) “literas”, cada una de ellas con mobiliario de caoba y sofás--cama. También presentaban pisos de baldosas de linóleo.

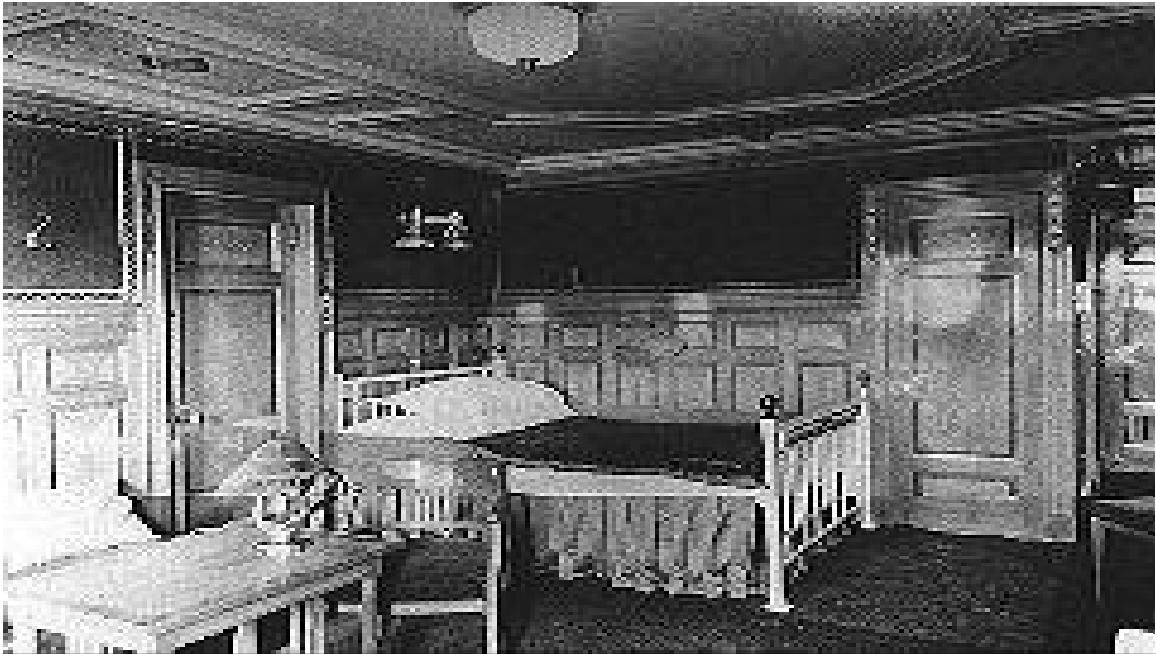
Los pasajeros de 2da.clase sumaban algo más de **550** y el costo de uno de los “tickets” en viaje de ida era de doce (**12**) libras esterlinas (unos **60** dólares de ese entonces), aproximadamente unos **690** dólares de nuestros días.



**Foto N° 233 : Contra lo que se pudiera pensar , no se viajaba tan mal en la 2da.clase , sino que más bien, los ambientes eran luminosos ,cómodos y apropiados para el viaje de familias .En esta foto , se puede apreciar una de las habitaciones destinadas a los pasajeros de 2da.clase que abordaron el RMS “Titanic” .-**

Pasemos ahora al *Salón Público para la 2da.clase*.Èste era considerado como un “retiro” para las damas que viajaban en 2da.clase y estaba ubicado en la Saloon Deck (“D”).Su decoración se constituía con una alfombra marrón y mobiliario de caoba ,recubierto con tapices y adornado todo el ambiente con cortinados de seda verde.

A medida que subimos y bajamos por las cubiertas del barco de los sueños, vemos personas de toda nacionalidad, lenguajes y vestimentas; en realidad, el RMS “Titanic” era un conglomerado de personas de todo tipo, y en cuanto a la mayor cantidad de ellas, las podíamos encontrar en la 3ra.clase a bordo.



**Foto N° 234 : En esta foto , se puede apreciar otra habitación correspondiente a la 2da.clase en el RMS "Titanic" .Eran sencillas, pero cumplían el rol para el cual habían sido diseñadas : el descanso de sus ocupantes .-**



**Foto N° 235 : Aquí se tiene una fotografía del Salón Público de 2da.Clase :alfombras, mobiliario de caoba , tapices y cortinados de seda verde , constituían la decoración de este hermoso lugar de encuentro para los pasajeros de esta clase .-**

Comencemos viendo algunos de los ambientes que la gente que viajaba en la 3ra.clase del RMS “Titanic” frecuentaba.

Uno de ellos era el *Salón Comedor de 3ra.Clase*. Este Salón estaba ubicado a mitad del barco, en la Middle Deck (“F”), y consistía, en realidad, de dos grandes habitaciones divididas por una puerta de cierre hermético. Las paredes estaban esmaltadas en color blanco y la comida servida a bordo del RMS “Titanic” para los pasajeros de la 3ra.Clase era muy superior a la que se podía encontrar en otros buques de transporte que cubrían las rutas en esos días. Esa misma comida se preparaba en la cocina de 3ra.clase, la cual se ubicaba en la Lower Deck (“G”).De todos modos, la White Star Line consideró que se debía brindar un buen servicio a los pasajeros de esta clase, la mayoría de los cuales subió al barco para efectuar un viaje de ida ( en esos tiempos, generalmente era un viaje de ida, hacia una nueva tierra, para poder iniciar una nueva vida.....), en muchos casos el único de sus vidas. Lástima que para un gran mayoría de los pasajeros de la 3ra.clase ese viaje de ida fue el último que realizaron .....no habría otro viaje en sus vidas.



**Foto N° 236 : Fotografía del Salón Comedor de 3ra.clase .Realmente y pesar de las diferencias sociales de aquellos días, este salón era un lugar amplio y adecuado para la atención de la gran cantidad de pasajeros que viajaban en esta clase .-**

Un comentario: si han visto la película “Titanic” de James Cameron, en una escena que tiene por marco el buque “Carpathia”, el caballero “**Hockley**” baja por una escalera, al pie de la cual hay un marinero de dicho barco que se dirige a él, explicándole que no habría de encontrar gente de su clase social en ese sector del barco. Y agrega: “...*It’s only steerage*”. Esta palabra “**steerage**” en idioma inglés, significa la clase más baja de alojamiento ofrecido a los potenciales pasajeros. En los mejores navíos de clase, como el “Titanic”, se referían evidentemente a la 3ra.clase. Estos pasajeros “Steerage”, que viajaban en los barcos más baratos, dormían en dormitorios abiertos, segregados por sexo.

El término “**steerage**” proviene del hecho que, originalmente, el más barato alojamiento el más barato alojamiento estaba en la popa (**stern**, en idioma inglés), a lo largo del “**steering gear**”, mecanismo de dirección, en idioma inglés. Este espacio era un lugar muy reducido y bastante expuesto como para provocar mareos y descomposturas, debido al agitado movimiento del barco, que en ese sector, era sumamente violento. En definitiva, lo que quiso decir el marinero es : “**Es sólo gente de 3ra.**” (por no decir algo más explícito.....). Ese concepto, se tenía, lamentablemente de los pasajeros de dicha clase, es decir : para otros seres humanos más afortunados (por nacimiento, heredad, fortuna o suerte), los integrantes de las 3ras.clases que en esos días se transportaban por barco eran poco menos que “material descartable”. Suena triste y lamentable, pero los hechos, las experiencias de estos seres humanos, como así también las crónicas de los viajes, dejaban ver que esto era así : una **realidad**.

Pasemos a otro sector del RMS “Titanic”, en lo que se refiere a las instalaciones destinadas a los pasajeros de la 3ra.clase. Ingresamos ahora en el *Salón de Fumadores de 3ra.clase* . Este Salón se ubicaba sobre la Saloon Deck (“D”), y en cierto modo, rivalizaba con los Salones de Fumadores de 2da.clase que se podían hallar en otros buques de ese entonces.

Pero también podíamos encontrar dos (2) condiciones innatas a los seres humanos de todas las edades, clases, credos y naciones : la alegría y el espíritu gregario. Estas cualidades la podíamos hallar en el *Salón Público de 3ra . clase* , el cual se ubicaba sobre el lado de popa del buque , en la Saloon



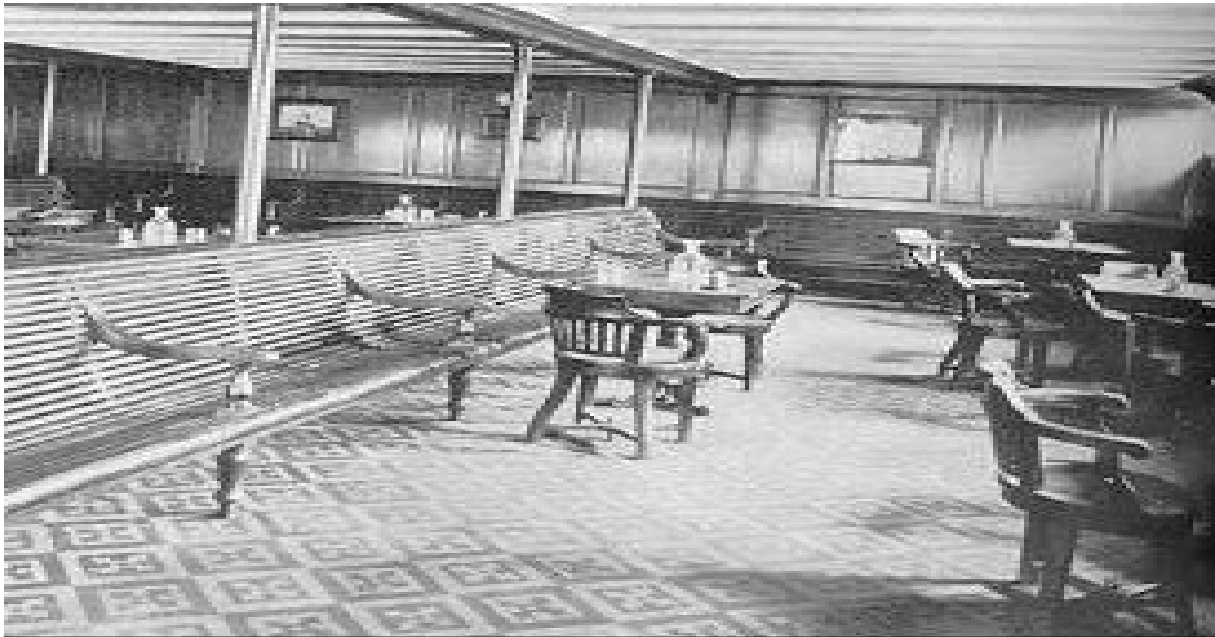
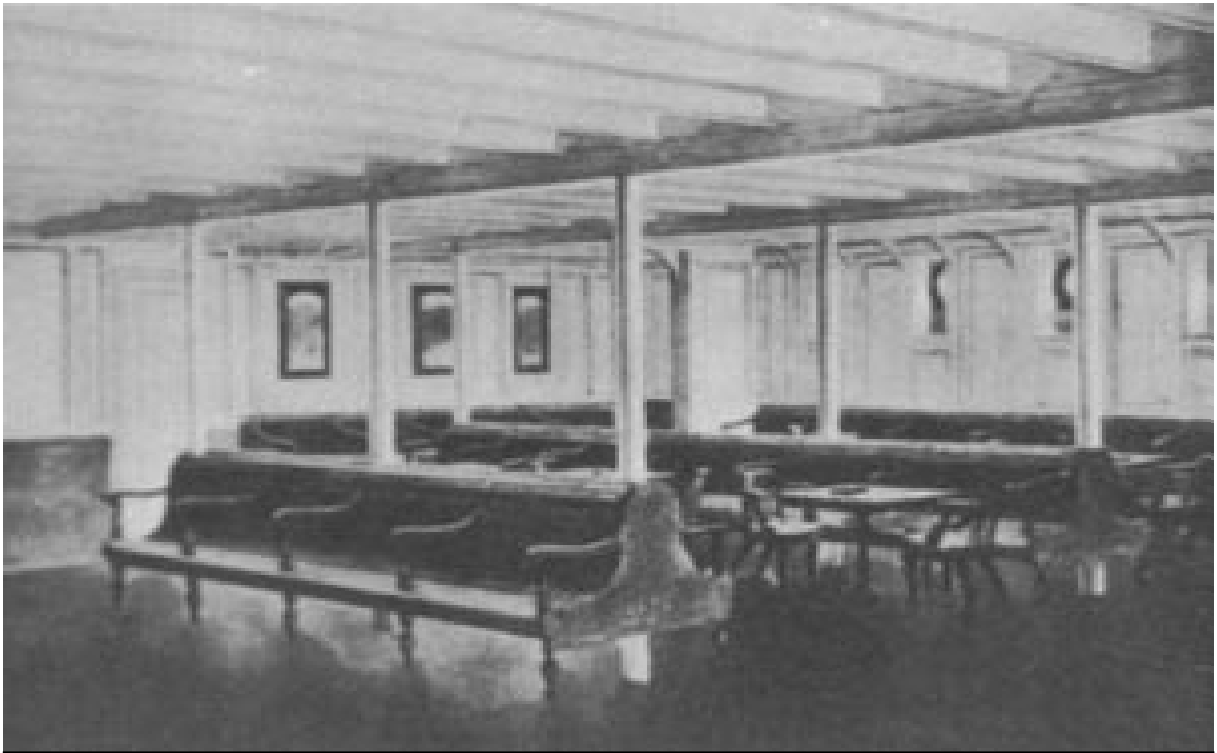


Foto N° 237 : Los pasajeros de 3ra.clase que quisieran fumar , lo podían hacer aquí, en el Salón de Fumadores de la mencionada clase. Otro de los lugares que tenían desarrollado un buen gusto, en cuanto a mobiliario y demás, aunque más sencillo que el de 1ra.clase.Casi se le podría poner un mote al Salón de Fumadores de 3ra. : la “ placita” , por los bancos que la componen . . .

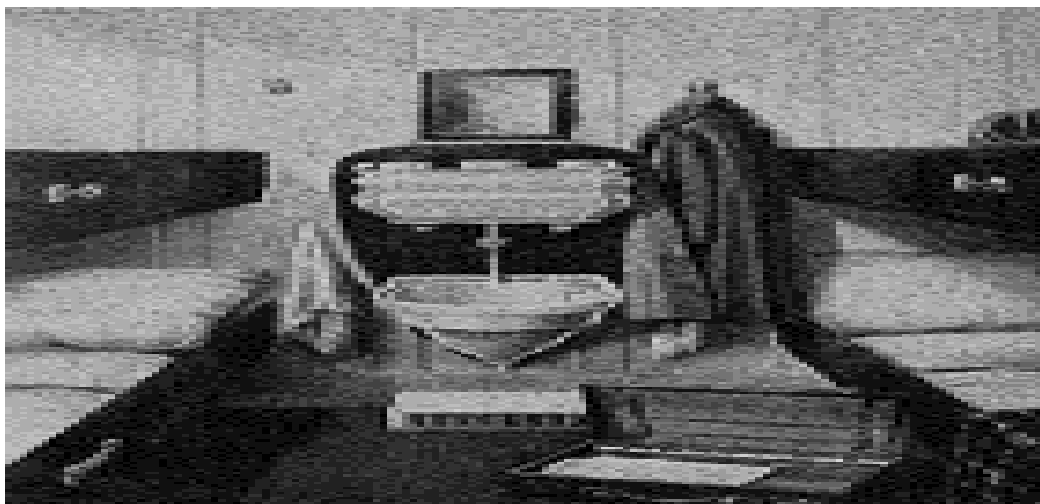
Deck (“D”).Asimismo, se puede decir que este salón para la 3ra.clase era considerado la sala más luminosa sobre el barco y además poseía una ventaja: podía ser utilizada bajo todo tipo de clima.

Una característica que contribuía a que el viaje de los pasajeros de esta clase fuera un poco menos agobiante, era la presencia de un **piano**, que se consideraba un lujo para aquellos días. ¡¡Cuántas canciones llenas de alegría y esperanza, tocadas en ese piano, en tantos otros idiomas, alegraron las vidas de esas personas que buscaban un nuevo futuro, a lo largo de esos pocos días de navegación. ¡¡¡

Veamos ahora como eran las *habitaciones de 3ra.clase*.Las “cabinas” de 3ra.clase estaban ubicadas en las partes más bajas del barco, y eran las menos deseables ( por parte de mucha gente....) para residir durante el viaje. Vuelvo a repetir algo: no me interesa traslucir ideas políticas en base a los tópicos antes tratados.



**Foto N° 238 : Fotografía del Salón Público de 3ra.clase .También de sencilla ornamentación y diseño, no se podían encontrar grandes lujos en él , pero si se quiere , la camaradería de aquellos que viajaban para iniciar una nueva vida . . .**



**Foto N° 239 : Aunque la sencillez se nota a simple vista y el aprovechamiento del espacio es notorio (literas) , se podría decir que las cabinas de 3ra.eran aptas (higiene y camas) para los pasajeros de esta clase .-**

Sin embargo, ¿qué idea se hace Ud., lector de estas líneas, cuándo se entera que la 3ra.clase --"steerage"-- estaba asentada sobre lo que vendría a ser el "fondo" del RMS "Titanic"? Es decir ¿qué pensaban los que no eran de esta clase sobre los que sí eran de esta clase?. Dejo a Uds. la contestación.....**recordando ,una vez más, que no pretendo deslizar ideas políticas de ningún signo**, sino sólo dar un pequeño muestreo de la "época"—ver Introducción a este Capítulo---

Pero incluso a la vista de este tipo de análisis, las cabinas en las que los pasajeros de 3ra.clase se ubicaban eran ,en todo sentido, muchísimo mejor que los hogares y lugares que habían dejado atrás, en sus países de procedencia.

Los hombres y las mujeres estaban separados, ni más ni menos que por la longitud total del buque ( unos cuantos metros.....) : los hombres en la proa y las mujeres en la popa. Con lo anteriormente expresado, se puede decir que Sigmund Freud hubiese tenido un buen ejemplo de las ideas que los diseñadores del buque seguían con toda naturalidad : los hombres se debían asignar a la **proa**, símbolo del embestimiento masculino durante el acto sexual, mientras que las mujeres estaban circunscriptas a la **popa**, recibidora del mencionado impulso. Por supuesto, ni qué decir que faltaban décadas para la aparición de las teorías de los médicos estadounidenses Masters y Johnsson : es más, alguien (¿imaginan quién?...) hubiese preguntado si son pasajeros a bordo..... Y si parecen ideas algo alocadas o sicología barata de café, analícense éstas bajo los aspectos freudianos de los objetos fálicos y demás. Quizás yo no esté tan equivocado....

Para aquellos pasajeros de 3ra.clase a bordo del "Titanic", había un gran número de camarotes cerrados, con ochenta y cuatro (84) cabinas de doble camarote. Las cabinas variaban entre aquellas que poseían dos (2) camarotes hasta seis (6) e incluso ocho (8).

Las cabinas para alojamiento de la 3ra.clase que tuvieran camarotes mellizos a bordo del RMS "Titanic", tenían literas ( o tarimas) plegadizas que permitían contar con más espacio durante el día. El número total de pasajeros

de 3ra.clase que estaba provisto de alojamiento en el buque se componía de alrededor de unas (más o menos) **1100** personas. Los corredores estaban revestidos en linóleo y además, habían (aunque parezca mentira...) “cuartos portátiles”, cuyas paredes móviles, hechas en acero, cerraban espacios variables de acuerdo al número de pasajeros a bordo. Casi todas las cabinas de 3ra.clase estaban revestidas en madera de pino.

El costo de un “ticket” de 3ra.clase viaje de ida, estaba en el orden de las tres (**3**) libras esterlinas (unos **15** dólares de esos días) hasta ocho (**8**) de la misma moneda (aproximadamente **40** de la moneda americana).

Hay un tema que en la mayoría de los casos, generalmente no se toca cuando del RMS “Titanic” se habla. Y es aquél que tiene que ver con el **diseño a bordo del buque en relación con los niños**.

A pesar de la inmensa cantidad de espacios a bordo del barco, *ninguno* estuvo **explícitamente** preparado para el uso por parte de los niños, según el criterio actual que se tiene al respecto (obviamente, luego de tantos años y descubrimientos.....).En contraste a los demás buques que se construyeron después, los espacios a bordo del “Titanic” fueron diseñados inicialmente para la utilización por parte de los adultos. En la mayor parte de las narraciones o informes, los niños que viajaban en el buque aparentemente estaban con sus madres o por lo menos, con sus padres.

Los niños y los juegos de los niños no han cambiado mucho, a pesar del paso de los siglos y de la diferencia de lugares en el mundo. Por ello, no es de extrañar que los niños de las tres (3) clases utilizaran los espacios disponibles para jugar. Es así que los niños de la 1ra.clase usaban el Café Veranda como su salón de juegos, los de 2da.junto a sus madres se establecían con sus gritos y corridas en el Salón Público de 2da.Clase y los de 3ra.jugaban sobre la Boat-Deck, en el espacio de cubierta disponible para dicha clase.

El RMS “Titanic” fue uno de los únicos barcos en permitir que los niños cenaran con sus parientes en las zonas de los salones comedores respectivos.

A diferencia del buque de la White Star Line, los barcos franceses no permitían, por ley, la travesía por barco de niños.

Uno de los elementos o si se quiere, la instalación que habría de jugar un papel importantísimo durante las trágicas horas finales del buque, será el *aparato inalámbrico de Marconi* ; recordemos que ya hemos visto sus aspectos técnicos y funcionales en la introducción a este Capítulo. De todos modos, trataremos mucho más en detalle el aspecto de la actividad del telégrafo sin hilos y de los operadores de dicho aparato en la parte referida a las trágicas horas del hundimiento del barco de los sueños.

Por el momento, digamos que el equipo de transmisión sin hilos del RMS “Titanic” **era el más poderoso** en uso en ese tiempo (año 1912).El **transmisor principal** presentaba un diseño de bobina rotante, alimentada por un generador motor de 5 Kw (5 kilowatts = 5000 watts ),corriente provista desde el circuito de alumbrado del barco. El equipamiento operaba conjuntamente con la colaboración de cuatro (4) antenas ,las cuales estaban suspendidas entre los dos (2) mástiles del buque, unos 250 pies (unos 80 metros) por encima del mar.-

Y por aquellas emergencias que se pudieran presentar, había también a bordo un equipo transmisor de emergencia alimentado por batería y un generador motor separado, en la habitación contigua a la sala de transmisión .El rango garantizado de trabajo del equipamiento era de **250** millas, pero las comunicaciones podían ser mantenidas hasta una distancia de **400** millas durante el día y **2000** en el transcurso de la noche (esto último es obvio, ahora que se conoce en detalle el tema de la transmisión de las ondas : durante la noche , no había tanto “tráfico” electromagnético.....) .

El equipamiento sin hilos no pertenecía a la Marconi Wireless Telegraph Co. Ltd. sino a la **White Star Line** .Comentemos que un operador empleado por la **Marconi Wireless Telegraph Co. Ltd.**, debía tener entre 21 y 25 años y ser capaz de enviar y recibir como mínimo **25** palabras por minuto en el sistema de claves Morse. La restricción respecto de la edad raramente era observada con un criterio muy estricto, y así , muchos operadores comenza--

/--ron sus carreras marinas ya a la edad de 19 años, o como mucho, a los 20 años. Luego de pasar el examen del servicio civil, los operadores del equipamiento debían finalizar su entrenamiento en el **Marconi Training School (Escuela de entrenamiento Marconi)** en la ciudad de Liverpool, Inglaterra : luego de los cinco (5) meses finales de un intenso entrenamiento, los postulantes estaban listos para ser incorporados al servicio en los barcos.

Los operadores de los aparatos inalámbricos Marconi se volvían muchas veces sumamente agudos en sus críticas hacia los que no eran operadores de este tipo de aparatos, dejando entrever que éstos últimos eran muy **“incompetentes”** y que **“ellos no sabían usar el código Morse apropiadamente”** --la marina U.S.A. se aburrió de ser el blanco de estos ataques---.

Como una mera indicación, ya que intentaremos dar una más amplia visión de este tema particular en otra parte de este Capítulo, digamos que el RMS “Titanic” tenía incorporados, entre su personal de tripulación a dos operadores : los señores **John George Phillips** y **Harold Bride** , los cuales eran, a nivel de la disposición orgánica, dentro del barco, los **Radio Oficiales** o quizás más conocidos internamente, como los **Operadores del Inalámbrico Marconi** o simplemente, los **“Telegrafistas”**.

Digamos, a nivel del buque que la Sala de Operación del aparato inalámbrico se llamaba habitualmente **“The Marconi Room”** o en idioma español: **“La sala de Marconi”**, estando ubicada en la Boat Deck ,en el extremo anterior de la superestructura que contenía el Puente (Bridge) y los Cuartos de Oficiales .Se encontraba unos 40 pies ( unos 13 metros) hacia popa ,desde el Bridge, conectada por el corredor que corría por el “lado portuario” de los Cuartos de Oficiales.

La Sala de Operación del aparato inalámbrico estaba en el centro de las ubicaciones--no tenía una abertura que diese hacia el exterior-- . La luz natural era provista mediante la luminosidad proporcionada a través del cielo raso de la cubierta. Evidentemente, faltaba un poco de estudio de la luminotecnia (ciencia que estudia la luz y su injerencia en varios aspectos).

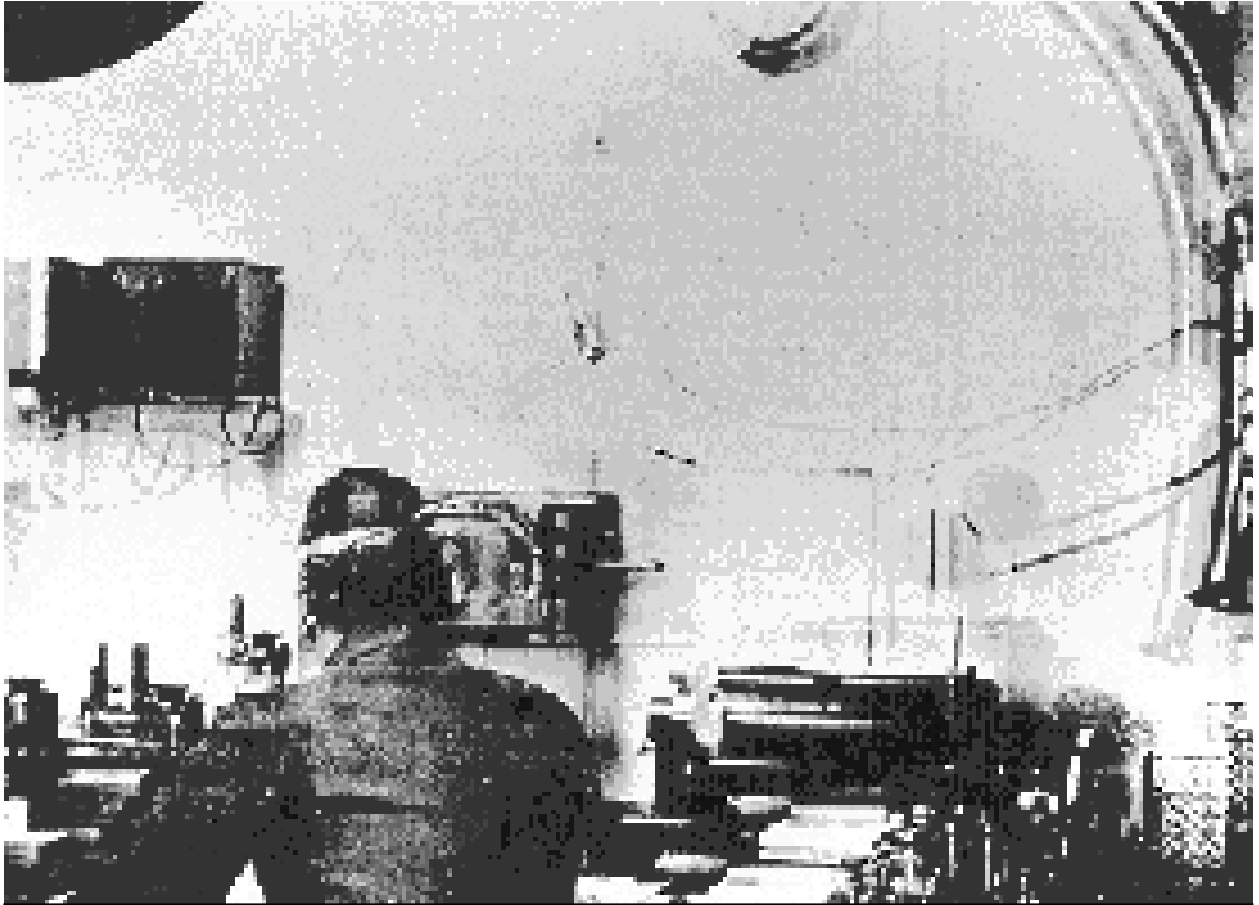


Foto N° 240 : Aparentemente, por lo que se sabe y por lo que se ha podido encontrar en cientos de archivos sobre el RMS “Titanic” , esta es la única fotografía que se conoce de la Sala de Radio del buque . Nótese el equipamiento de la misma y la claridad (parte superior) que ingresa por el cielo raso .El hombre de espaldas al fotógrafo es el Sr. Harold Bride ,Radio Operador oficial del buque, al cual le cupo un papel difícil de igualar (pero sumamente importante . . . ) en la tragedia del barco de los sueños .-

Las habitaciones dormitorio de los Radio Operadores se encontraban en una sala separada hacia estribor de la Sala del Aparato de Marconi, conectadas a la sala de operaciones por una puerta habilitada a tal fin, y podían compartirlas las facilidades que se otorgaban a los Oficiales, como ser el toilette y la ducha.

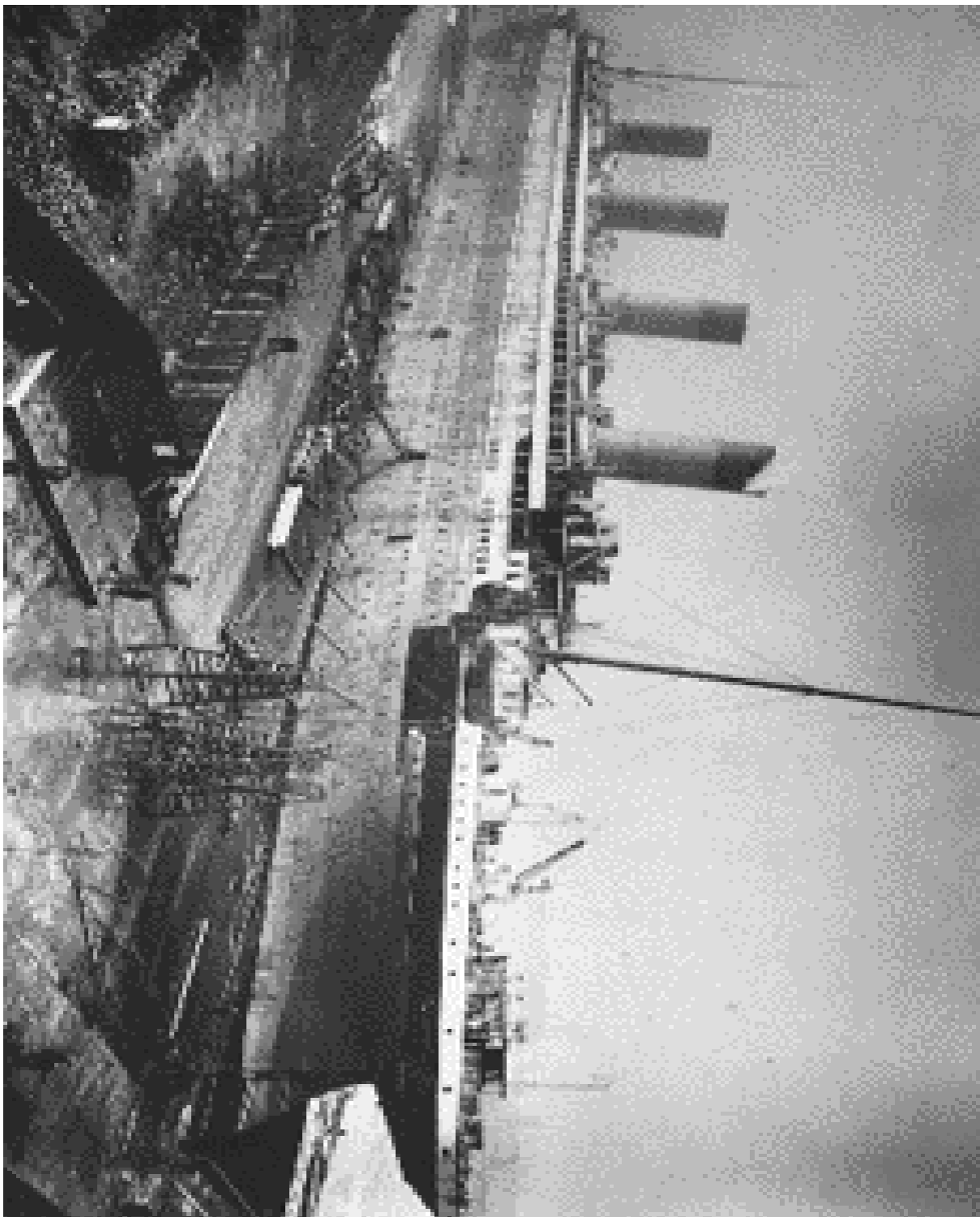
La Sala de Telégrafo estaba conectada a la central telefónica del RMS “Titanic”, que constaba de **cincuenta (50) líneas**, pero así y todo, no parece haber habido conexión telefónica con el Bridge .

Volvamos a la parte estrictamente **técnica** del barco de los sueños. Recordemos que este buque era un portento en todo sentido y como tal, sus dimensiones, cargas, abastecimientos, etc. no eran los comunes que se podían esperar para otros buques de ese tiempo . Y como dice el viejo dicho **“una imagen vale más que mil palabras”**, veremos un **corte transversal del RMS “Titanic”** en una página posterior de este Capítulo.

Además, podemos hacer una sencilla descripción del barco, en base a la **cantidad** y la **calidad**. Este resumen de sus **datos principales** sería como sigue:

- **Longitud** : 882 pies / 269 metros (tomando:1 pie = 0,3048 mts.).
- **Desplazamiento** : 66000 toneladas.-
- **Tonelaje en bruto** : 46329 toneladas.
- **Tonelaje neto** : 21831 toneladas. Otras fuentes admiten un tonelaje mayor, en el orden de las 24900 toneladas.
- **Peso del casco** :26000 toneladas.
- **Alturas** : 18,44 metros desde la línea de flotación hasta la Boat Deck; 51,8 metros desde la quilla hasta el tope de las chimeneas;31,7 metros desde el puente hasta la quilla.
- **Cubiertas**: Nueve (9) : Orlop Deck, Boat Deck y las nomencadas como: A,B,C,D,E,F y G.
- **Manga**: 28,2 metros.
- **Proa**: Ligeramente inclinada con un tajamar.
- **Distancia de detención de emergencia**: 850 yardas (777 metros) a una velocidad de 20 nudos (37 kms. /hr.) .
- **Radio de giro** : 3850 pies (1173 metros) a 20 nudos.
- **Número de quilla** : 401.
- **Número del casco** : 390904.
- **Número Oficial del barco** : 131428.
- **Clase** : Olympic.
- **Botes salvavidas** : 20.





**Foto N° 241 : Fotografía perteneciente al RMS “ Titanic” durante la fase de armado externo en los astilleros Harland & Wolff .Faltaba poco para el nacimiento del gigante . . .**



**Foto N° 242 : Fotografía del “Titanic”  
ingresando al astillero, para su armado .-**

- **Capacidad teórica de los botes salvavidas** : 1178 pasajeros.
- **Peso de la carga a bordo** : 900 toneladas.
- **Consumo de carbón diario** : 825 toneladas de carbón por día.
- **Consumo de agua**: 63644 litros diarios (14000 galones ingleses) de agua fresca por día.
- **Puerto de registro** : Liverpool, Inglaterra.
- **Capacidad máxima (pasajeros)** : 3547 personas.
- **Pasajeros a bordo del “Titanic”** : 1324.
- **Pasajeros de 1ra.clase a bordo** :329.
- **Pasajeros de 2da.clase** : 285.
- **Pasajeros de 3ra.clase** :710.
- **Tripulación a bordo** : 899.
- **Total de personas a bordo** : 2223 .
- **Compases** : 18.
- **Ascensores eléctricos** : Cuatro (4) : tres (3) para la 1ra.clase y uno (1) para la 2da.clase.
- **Sirenas de vapor** : Dos (2): una en cada chimenea frontal delantera, siendo las más largas (hasta ese momento) en dimensión y teniendo tres (3) tonos.
- **Chimeneas** : Cuatro (4) ; cada una presentaba un diámetro de 22 pies (6,7 metros ) y una altura de 62 pies (18,9 metros) sobre la cubierta.
- **Ángulo de inclinación de las chimeneas** :Inclinadas hacia atrás en un ángulo de pendiente 1 en 6 ( es decir, 9° 27’).-
- **Aparejo aéreo de la telegrafía sin hilos** : Ubicado a 50 pies (15,24 metros) sobre las chimeneas, soportados por dos (2) mástiles de 70 pies (21,33 metros) .-
- **Radio Transmisor** : Aparato de 5 kilowatts (5000 watts) .-
- **Rango de alcance del aparato transmisor**: Se aseguraba un alcance de 250 millas (algo más de 460 kilómetros). Durante el día se podían establecer comunicaciones hasta una distancia de 400 millas (740 kms.) y durante la noche, hasta un radio de unos 2000 millas (3700 kms.).
- **Antena del inalámbrico** : Cuatro (4) a 250 pies (76 metros ) sobre el mar.-
- **Diseño del principal transmisor** : A bobina rotante.-

- **Remaches del buque** :En peso, aproximadamente :1200 toneladas (Un millón doscientos mil kilogramos) .-
- **Total de remaches empleados** : Más de tres (3) millones.-
- **Timón** :Con un peso de 101 toneladas (ciento un mil kilogramos), fabricado en seis (6) piezas separadas y luego ensambladas, con un diámetro de unos 78 pies (23,77 metros).-
- **Anclas** : Dos (2) en uso más una (1) de reserva; cada una con un peso de 15,5 toneladas (quince mil quinientos kilos).-
- **Longitud de la cadena del ancla** : 300 brazas -- 1 braza = 1,82 metros-- esto es :548 metros , para cada ancla en uso.-
- **Eslabones** : Cada eslabón del ancla pesaba 175 libras (casi 80 kilos).-
- **Calado (profundidad de agua requerida)**: 59,5 pies (18 metros).
- **Cubiertas** : Nueve (9), terminadas con fondo de doble celda.-
- **Quillas en comba** :Dos (2) a mitad del barco; de 295 pies (90 metros ) con una proyección de 2 pies ( 60 centímetros) hacia afuera, para prevenir el rolido en mares agitados.-
- **Fuerza Motriz** : Una turbina Parsons de baja presión y dos motores de vapor recíprocos de triple expansión .
- **Potencia motriz y número de revoluciones** : Motores recíprocos que rotaban a 75 r.p.m. y generaban 30000 caballos- vapor .Turbina : rotación a 165 r.p.m. y 16000 caballos - vapor.
- **Fuerza motriz (máxima teórica)** : 55000 caballos vapor .-
- **Propulsores laterales** : Dos (2) , de 23 pies y 6 pulgadas (7,16 metros ) de diámetros; peso de cada una : 26 toneladas (26000 kilos), portando tres (3) palas.-
- **Propulsor de la turbina** :Uno (1) ,de 17 pies (5,2 metros) de diámetro, sin capacidad de reversibilidad, con un peso total de 22 toneladas (22000 kilos), portando tres (3) palas .-
- **Velocidad de servicio** : 21 nudos --1 nudo marino = 1,852 kms./hora--,esto es : 38,9 kms./hr.-
- **Velocidad máxima** : Dos valores, dependiendo de las condiciones ambientales: 23 nudos (42,6 kms./hr.) y 24 nudos (44,45 kms./hr.) .-
- **Platinas de los motores** : 95 toneladas cada una (95000 kilos).-

500

- **Calderas** : Veintinueve (29) : 24 de doble casco y 5 de casco simple .-
- **Diámetro de cada caldera** : 16 pies (4,9 metros) .-
- **Salas de calderas** : Seis (6) .-
- **Peso de cada caldera** : 100 toneladas (cien mil kilos) .-
- **Hornos** :159 .-
- **Superficie de calentamiento** : 144142 pies cuadrados --1 pie cuadrado = 0,092 mts. cuadrados) ,equivalente a 13391 metros cuadrados.-
- **Presión de vapor** : 215 psi (siendo 1 psi = 14,7 lbs. por pulgada cuadrada, dá una presión de 222 kgs./cm.cuadrado .-
- **Superficie de roce** : 34660 pies cuadrados -- 1 pie cuadrado = 0,092 metros cuadrados--- equivalentes a 3180,8 mts.cuadrados.
- **Botes salvavidas** : Veinte (20) botes de madera más catorce (14) accionados por pescantes doble acción del tipo Welin más dos (2) del tipo “Cutter” más cuatro botes del tipo “Englehardt” desarmables .-
- **Elementos de rescate adicionales** : 3560 chalecos salvavidas y 48 boyas.-
- **Compartimentos herméticos** :16 .-
- **“Bulkheads” (Mamparos) herméticos** : Quince (15),con un ancho de 1/2 “ (1,27 cms.) de espesor .-
- **Compartimentos de 1ra.clase** : 735 .-
- **Compartimentos de 2da.clase** : 674 .-
- **Compartimentos de 3ra.clase** : 1024 .-
- **Puertas herméticas** : Doce (12) ; podían ser activadas manualmente desde el puente, desconectando la corriente eléctrica que mantenía abiertas las puertas mediante los electromagnetos de poder, o cerrándolas por detección de agua.-
- **Velocidad de cierre de las puertas** : Se cerraban en un tiempo de 25 segundos .-
- **Portholes (Portillas )** : 1116 .-
- **Ventanas de vidrio** : 1954 .-
- **Paños de carbón** :Sumaban una capacidad de 8000 toneladas de carbón.-
- **Señal de llamada de radio** : Originalmente MUC ; luego cambiada a MGY (previamente al llamado del US Yale).-

- **Puerto de contrato** : Southampton (Inglaterra).-
- **Propietario** : John Pierpoint Morgan .-
- **Diseñador** : Thomas Andrews y equipo de Ingeniería de los astilleros Harland & Wolff .-.-
- **Capitán**: Edward John Smith .-
- **Nombre Oficial** : Royal Mail Steamship “Titanic” ( Vapor del Correo Real “Titanic” ).-
- **Alias** : “El especial de los millonarios” ; “El Inhundible”.-
- **Precio de costo** : En libras esterlinas : Un (1) millón y medio; en dólares : siete (7) millones y medio. (Año 1910/12) .En la actualidad esas cifras equivaldrían a unos 400 millones de dólares .-
- **Protección anti-incendio** : Hidrantes y mangueras ubicadas a todo lo largo del buque; sistema básico de detección contra el fuego .-
- **Potencia eléctrica** : Cuatro (4) generadores eléctricos de 400 kilowatts , que producían 16000 amperes a 100 volts .-
- **Lámparas eléctricas requeridas** : Más de diez mil (10000) .-
- **Cableado eléctrico** : Extendido por todo el barco, sumaba un total de 200 millas (370,5 kilómetros) .-
- **Comunicación a bordo** : 50 aparatos de comunicación .-
- **Otros** : Laboratorio fotográfico / Sala de Operaciones y enfermería .-

Hasta aquí, un pequeño pantallazo sobre el **RMS “Titanic”**. Como muestra de lo que era semejante gigante de los mares, veamos la siguiente ilustración, proveniente de planos del “Titanic”, que mostraremos en una página inmediata.

Podemos asimismo visualizar una imagen del **RMS “Titanic”**, donde se muestra un corte del barco con los mamparos a través del buque, lo que nos irá dando una idea de lo que pudo haber pasado en los trágicos momentos de su hundimiento.-

White Star Line Triple Screw Royal Mail Steamship Titanic

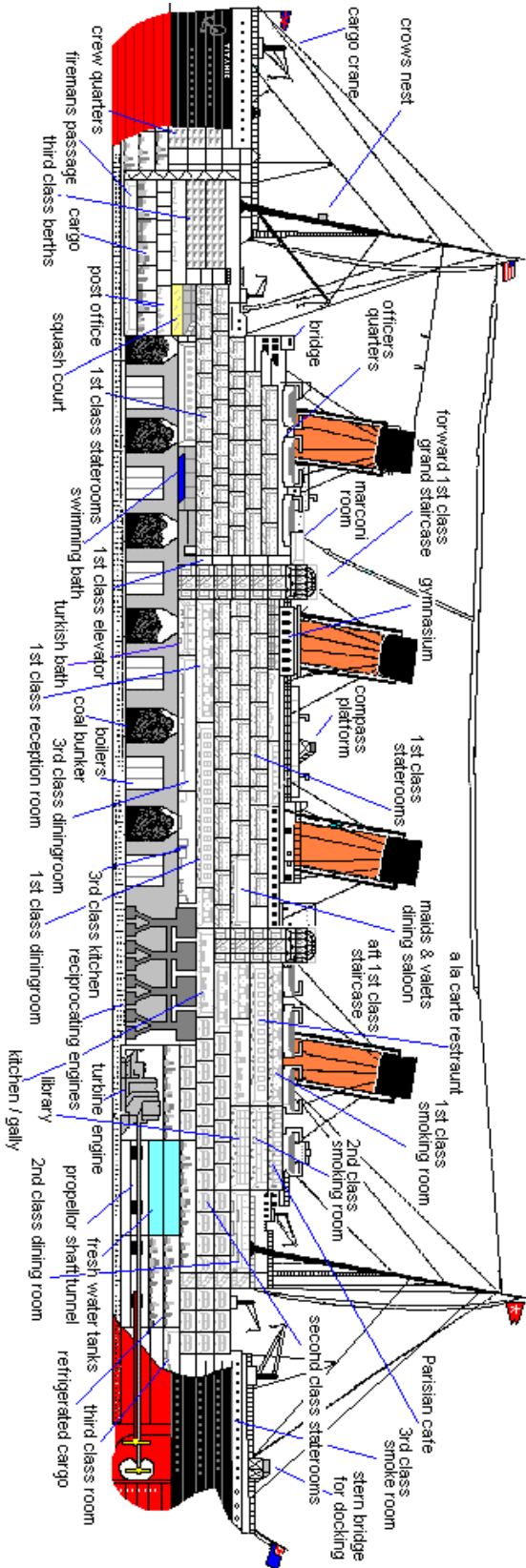


Foto N° 243 :  
Para la información sobre las partes del buque , ver cuadro de texto en página N° 513.- Cortesía Mark Nicholl (página en Internet)

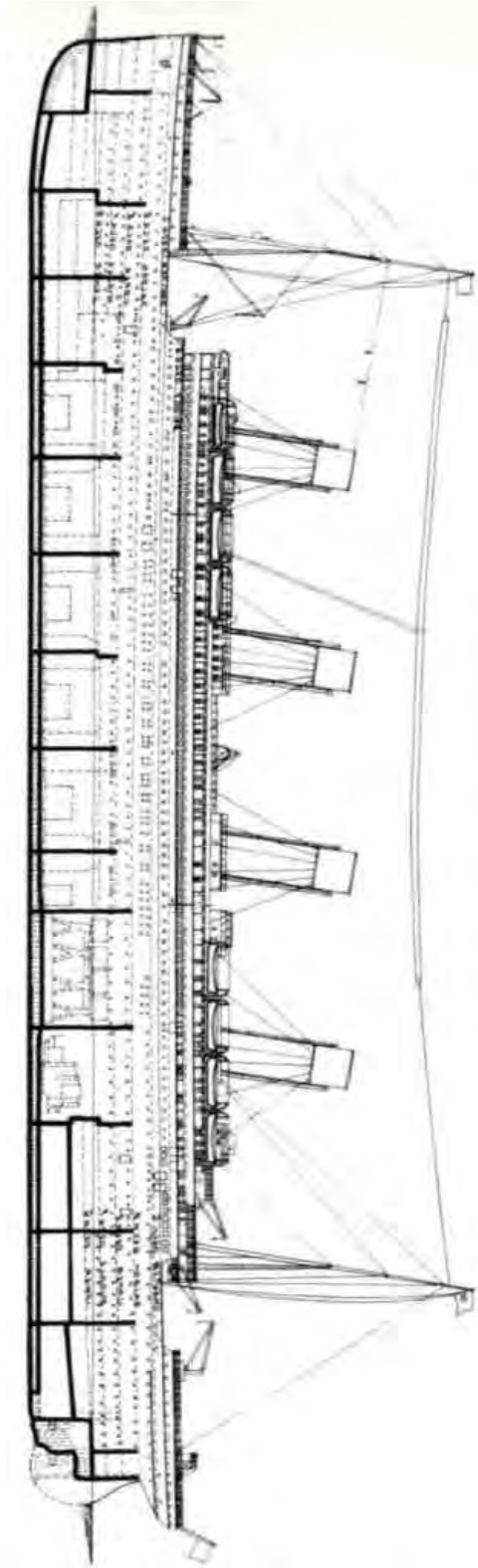
copyright 1998 Mark M. Nichol

**TEXTO CORRESPONDIENTE A LA FOTO N° 243 :**  
**PARTE SUPERIOR , DESDE PROA HACIA POPA :**  
**CARGO CRANE :** Grúa de carga .-  
**CROWS NEST :** “Nido de los cuervos” .En cristiano : puesto de los vigías .-  
**BRIDGE :** Puente .-  
**OFFICERS QUARTERS :** Cuartos de los Oficiales .-  
**MARCONI ROOM :** Sala “Marconi” .-  
**FORWARD 1ST CLASS GRAND STAIRCASE :** La “Gran Escalera” , parte delantera .-  
**GYMNASIUM :** Gimnasio .-  
**COMPASS PLATFORMS :** Plataforma de los compases .-  
**1ST CLASS STATEROOMS :** Habitaciones de 1ra.clase .-  
**MAIDS & VALETS DINING ROOM :** Salón Comedor de doncellas y valets .-  
**A LA CARTE RESTAURANT :** Restaurant “Á la Carte” .-  
**AFT 1ST CLASS GRAND STAIRCASE :** La “Gran Escalera” , parte de popa .-  
**1ST CLASS SMOKING ROOM :** Salón de Fumadores de 1ra.clase .-  
**2ND CLASS SMOKING ROOM :** Salón de Fumadores de 2da.clase .-  
**PARISIEN CAFÉ :** Café Parisien .-  
**3RD CLASS SMOKE ROOM :** Salón de Fumadores de 3ra.clase .-  
**2ND CLASS STATE ROOMS :** Habitaciones de 2da.clase .-  
**3RD STATE ROOMS :** Habitaciones de 3ra.clase .-  
**STERN BRIDGE FOR DOCKING :** Puente de popa para el amarrado en muelle .-

**PARTE INFERIOR, DESDE POPA HACIA PROA :**  
**THIRD CLASS ROOM :** Sala de 3ra.clase .-  
**REFRIGERATED CARGO :** Cargamento refrigerado .-  
**FRESH WATER TANKS :** Tanques de agua fresca .-  
**PROPELLOR SHAFT TUNNEL :** Túnel del eje del propulsor .-  
**2ND CLASS DINING ROOM :** Salón Comedor de 2da.clase .-  
**TURBINE ENGINE :** Motor Turbina .-  
**LIBRARY :** Biblioteca .-  
**KITCHEN/GALLEY :** Cocina .-  
**RECIPROCATING ENGINES :** Motores recíprocos .-  
**1ST CLASS DINING ROOM :** Salón Comedor de 1ra.clase .-  
**3RD CLASS KITCHEN :** Cocina de 3ra.clase .-  
**3RD CLASS DINING ROOM :** Salón Comedor de 3ra. clase .-  
**BOILERS :** Calderas .-  
**COAL BUNKER :** Depósito de carbón .-  
**1ST CLASS RECEPTION ROOM :** Salón Recepción de 1ra.clase .-  
**TURRKISH BATH :** Baño Turco .-  
**1ST CLASS ELEVATOR :** Ascensor de 1ra.clase .-  
**SWIMMING BATH :** Piscina .-  
**SQUASH COURT :** Cancha de squash .-  
**POST OFFICE :** Oficina Postal .-  
**CARGO :** Cargamento.-  
**THIRD CLASS BERTHS :** Camarotes de 3ra.clase .-  
**FIREMAN PASSAGE :** Pasaje de los fogoneros .-  
**CREW QUARTERS :** Cuartos de la tripulación .-



**Foto N° 244 :**  
**Corte transversal**  
**del RMS**  
**“Titanic” , donde**  
**se pueden**  
**observar los**  
**mamparos del**  
**buque . Nótese**  
**que los mamparos**  
**sobre la zona de**  
**proa no llegan**  
**hasta la cubierta**  
**de botes .Dato a**  
**tener en cuenta . .**



Y, avanzando en el tiempo cronológico de la Historia, llegaremos al gran momento de su *“launch”* ( en español, el lanzamiento). Indiquemos que el **RMS “Titanic”** fue botado con mucha fanfarria (como no podía ser de otra manera . . .) el día **31 de Mayo del año 1911** y entre los asistentes se encontraban **Joseph Bruce Ismay** ,uno de los directores de la White Star Line y presidente de la International Mercantile Marine, la Compañía que adquirió la WSL .También se encontraba en esta ceremonia **William James Pirrie** ,cabeza de los astilleros Harland & Wolff y que como ya indicamos varias veces, el lugar donde se estaban construyendo este tipo de barcos. Además, se hizo presente **John Pierpoint Morgan**, el dueño de la International Mercantile Marine y en esos días, la persona más rica sobre este planeta.

La botadura o “launch” del RMS “Titanic” también estuvo emparentada con otros sucesos. Además de la botadura del buque, se celebraron dos “acontecimientos” relevantes, sumamente difíciles de no ser tenidos en cuenta, más en un momento tan especial ( por lo menos para la sociedad de esos días.....) : ese mismo día se celebraban los cumpleaños de Lord James Pirrie y el de su señora esposa Lady Pirrie . Junto a esto, se hará la entrega del buque ( a esas alturas, ya armado....) **“Olympic”** a la White Star Line .



**Foto N° 245 :**  
**Inspección**  
**realizada por**  
**Bruce Ismay**  
**(director de la**  
**WSL) y Lord**  
**Pirrie , otro**  
**hombre**  
**importante en la**  
**firma , por las**  
**instalaciones del**  
**RMS “Titanic” ,**  
**antes de la**  
**botadura del**  
**barco de los**  
**sueños .-**

506

Sin embargo, el RMS “Olympic” tuvo unos años iniciales bastante agitados, debido a sus muchos accidentes. Esto hizo que el viaje inaugural del RMS “Titanic” se atrasara más de lo previsto y en vez de ser efectuado el día **20 de Marzo de 1912**, se realizara a partir del **10 de Abril** del mismo fatídico año, **1912**. Pero desarrollaremos el primer y único viaje del barco de los sueños en otra parte de este Capitulo.

Por el momento nos bastará saber que el “Titanic” fue ( como dijimos en la primera parte de este Capitulo) botado el día **31 de Mayo de 1911** .-

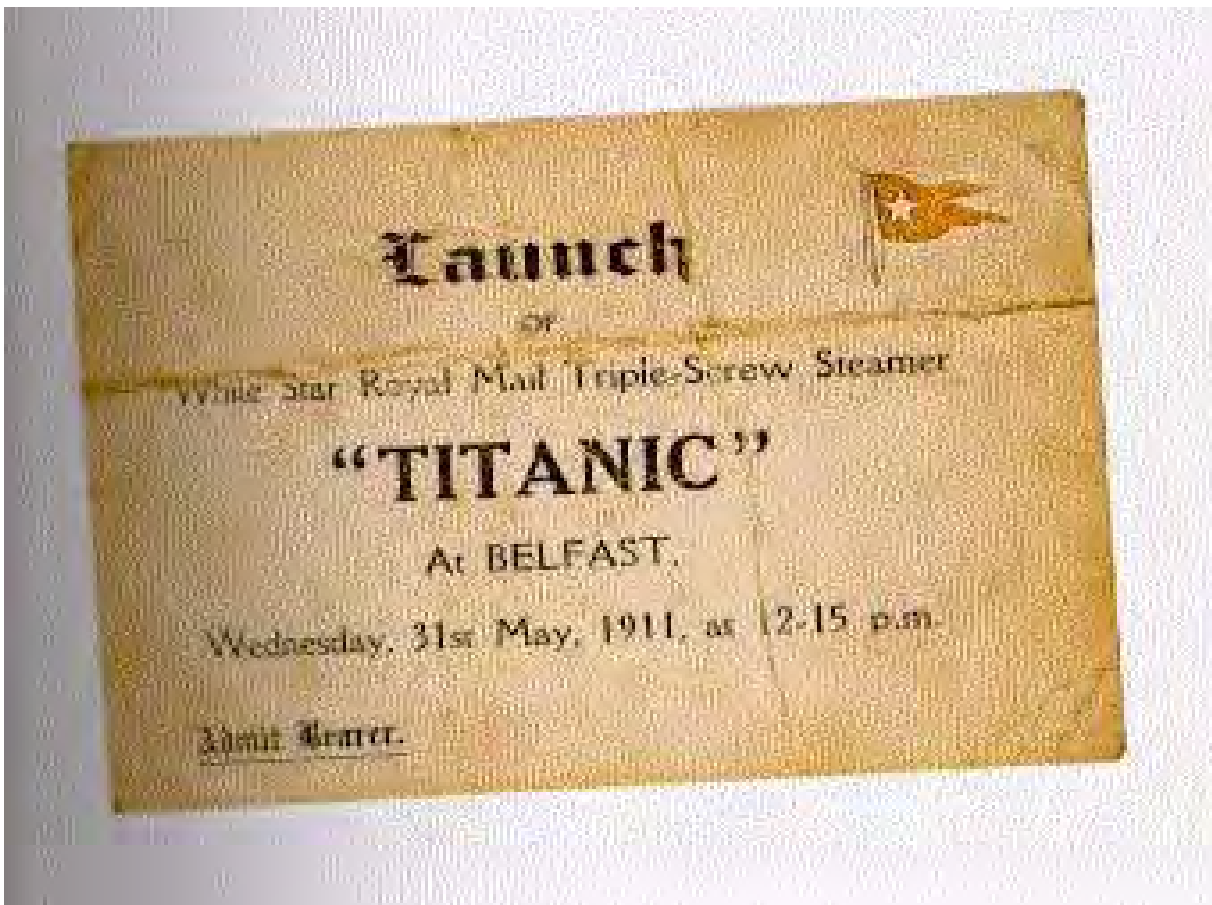


Foto N° 246 : Histórica tarjeta de invitación a la botadura del RMS “Titanic” , celebrada el día 31 de Mayo de 1911, en la ciudad de Belfast (Irlanda del Norte) , en los astilleros de Harland & Wolff .-



Foto N° 247 :

Otra foto histórica , más bien poco conocida de la botadura del RMS “Titanic” , el día 31 de Mayo del año 1911 . Nótense (aunque la fotografía no es de excelente calidad) la presencia del público , las grandes estructuras de los “gantries” (caballetes) y el barco de los sueños sin las cuatro chimeneas colocadas.-

Al día siguiente, muchos de los periódicos del mundo se hicieron eco de este hecho y como no iba a ser de otra forma ,loas y elogios se leyeron a través de todo el mundo. Recordemos la época en que nos movemos : todo o casi todo se creía que estaba al alcance de las manos humanas y la botadura de un barco tan grande que se utilizara para desafiar al mar ( en cuanto a velocidad y cantidad de personas a bordo) no podía ser fácilmente dejada de lado o por lo menos, obviada.

Es así que en la prensa de Irlanda se leyó el siguiente comentario, en la edición correspondiente al día **1 de Junio de 1911** del “**The Belfast Newsletter**”—“**El Noticiero de Belfast**” ---- .En esta edición se puede leer un sucinto informe de la botadura del RMS “Titanic” que dice, más o menos así, traducido del idioma inglés :

*“Ayer, en Queen’s Island ,el “Titanic” uno de los dos navíos mas grandes del mundo ,fue botado exitosamente, ante la presencia de varios cientos de espectadores. La construcción de este gran barco es otro triunfo para los Sres. Harland y Wolff , y una nueva prueba del alto lugar ocupado por Belfast como centro de construcción de barcos. El reconocimiento difícilmente podría ser aumentado pero la botadura de dos barcos, como el “Titanic” y el “Olympic” en menos de ocho meses , uno del otro, es un logro magnífico, incluso por esto mismo . Es gratificante enterarse que los exámenes del “Olympic” han sido exitosos y, como el “Titanic” es prácticamente el mismo en tamaño, diseño y equipamiento, no hay temor de que ,tanto los propietarios como los constructores se desilusionen con el barco cuando éste se complete .*

*Hubo un gran interés por parte de los ciudadanos en la botadura, y grandes multitudes pagaron la admisión al Albert Quay, desde el cual se podría obtener una buena vista .Los beneficios obtenidos en la venta de las entradas se derivan al “Children’s Hospital” (Hospital de los Niños) en Queen Street y al “Ulster Hospital for Children and Women”(Hospital del Ulster para Niños y Mujeres).Se ha comprobado, por parte de nuestro reportero , que los arreglos fueron perfectos, sin ocurrir demora o tropiezo de ninguna clase .*

*Sean felicitados los Sres. Harland y Wolff ,por su última hazaña en la construcción de barcos y la White Star Line por la presentación de dos espléndidos navíos como el “Olympic” y el “Titanic” .*



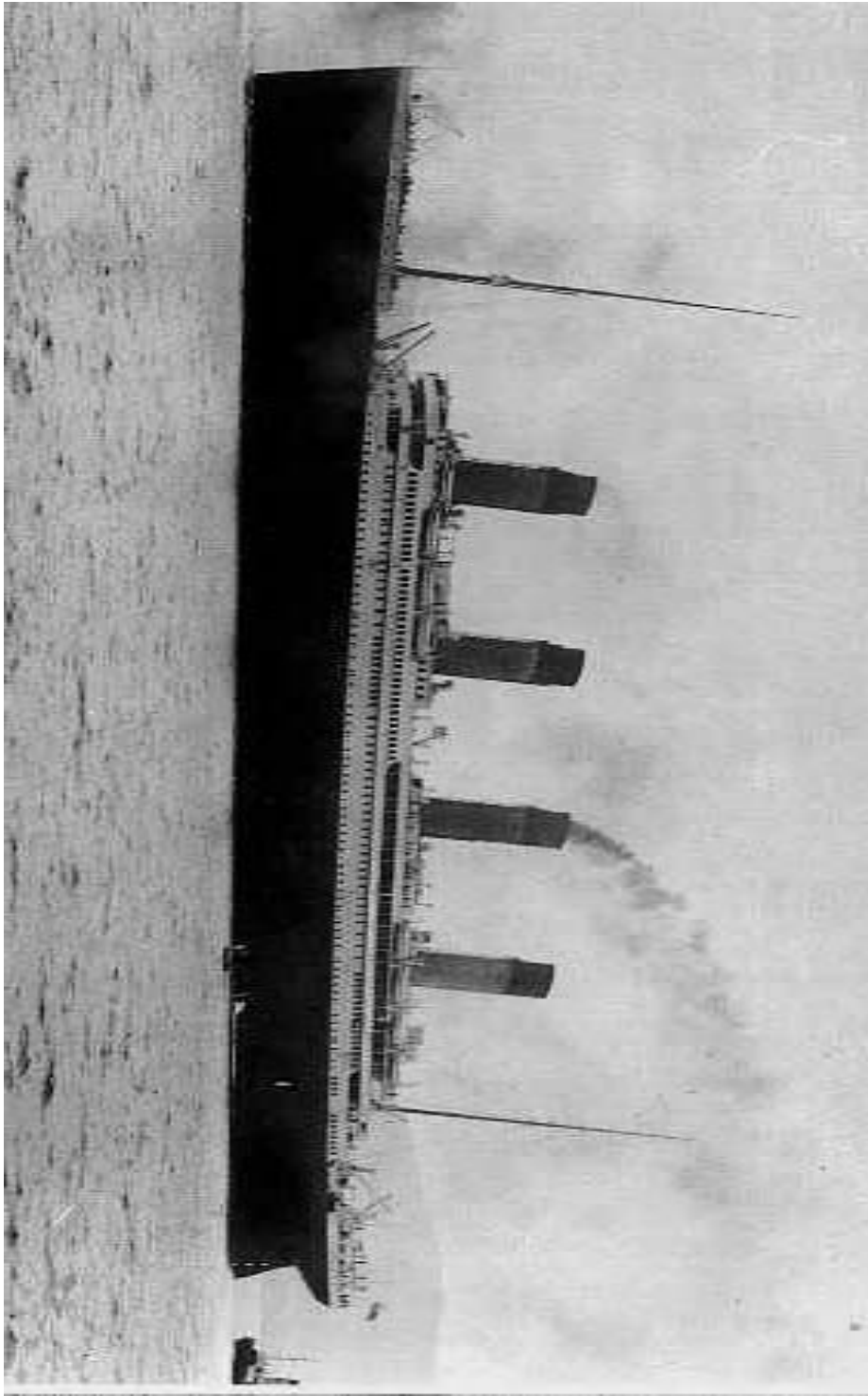
Foto N° 248 :  
Pequeña fotografía  
del recorte del  
periódico donde se  
describe la  
ceremonia cumplida  
en los astilleros de  
Harland & Wolff,  
con motivo de la  
botadura del RMS  
“Titanic”, el día 31  
de Mayo del año  
1911 .-

He intentado hacer un pequeño bosquejo de la parte constructiva, en sus aspectos estructurales, técnicos, de equipamiento y decoración. Sé perfectamente bien que pude haber dejado muchas lagunas sin rellenar o datos que debían ser más explicitados. Pero aunque el caudal de información es amplio y accesible, no he podido encontrar otras fuentes de datos ( debido a mis limitaciones de carácter económico y otras...) que me habrían permitido ser más detallista :una de ellas es la revista **“The Shipbuilder”**, de origen inglés, del año **1911**, donde se pueden apreciar los detalles constructivos del **RMS “Titanic”**. Esta edición de la revista mencionada hubiera terminado con un montón de dudas que surgían a medida que esta parte del Capitulo IV iba tomando forma. Sin embargo, me parece (humildemente....) que he presentado un panorama sencillo de entender por todos los que tengan acceso a estas líneas e ilustrativo del que se llamó **“el barco de los sueños”**. Del cual, la fotografía de cuerpo entero de la próxima página, será suficientemente ilustrativa .-

En la tercera parte de este Capitulo, veremos algunos detalles explicativos e históricos de los que se denominaron **“los barcos gemelos”** del RMS **“Titanic”**, y que fueron nombrados varias veces desde el inicio del mencionado Capitulo .Ellos recibieron el nombre de **HMHS “Britannic”** y **RMS “Olympic”**. Quizás no fueron tan famosos como su tristemente desaparecido “hermano”, pero sí tuvieron su papel en la historia de los grandes navíos de la White Star Line. Junto al “Titanic” constituyeron una de las trilogías más famosas de la historia de los barcos, en los inicios del siglo XX. Una vez más, utilizaremos las fuentes de información más acostumbradas al mismo tiempo que el caudal informativo de Internet. Sólo me queda esperar que el resultado , una vez más, sea del agrado de todos Uds.



**Foto N° 249 :  
Fotografía del  
RMS  
“Titanic”  
luego de su  
botadura el  
día 31 de  
Mayo de 1911,  
en los  
astilleros  
Harland &  
Wolff , Belfast,  
Irlanda del  
Norte .-**



**Foto N° 250 :**  
**El gigante ha nacido y dá sus primeros pasos. Acá vemos una de las mejores fotos del barco de los sueños, que se hayan tomado alguna vez .-**

Por todo lo antes expresado, los invito a pasar a la **tercera parte** del **Capítulo IV**.-



## TERCERA PARTE

### LOS BARCOS GEMELOS DEL RMS “TITANIC”:

#### RMS “OLYMPIC” Y HMHS “BRITANNIC”

*“Pero el padre le dijo :Hijo mío ,tú estás siempre conmigo, y todo lo mío es tuyo. Es justo que haya fiesta y alegría, porque tu hermano estaba muerto y ha vuelto a la vida, estaba perdido y ha sido encontrado”.*  
Evangelio según San Lucas,Cap-15,vs.31 y 31 .-

Como mencionamos a lo largo de las páginas precedentes, el RMS “Titanic” formó parte de una trilogía de buques construída en los astilleros Harland & Wolff, de la ciudad de Belfast, Irlanda del Norte, para la White Star Line. Como adelantamos en su momento (ver la primera parte de este Capitulo, “Los realizadores del sueño”), la decisión de realizar estos barcos fue tomada en el año **1907** ,en el transcurso de una cena que compartieron **Lord William Pirrie** ,de la White Star Line y presidente de la International Mercantile Marine (IMM),el conglomerado de empresas pertenecientes al millonario estadounidense **John Pierpoint Morgan**.

Como también indicamos, los motivos de esta decisión estaban basados en tres (3) factores :

1) La masiva ola de inmigrantes, desde Europa hacia América, que hacían que los viajes fueran sumamente redituables (ver Capitulo III).-

2) La feroz competencia entre las compañías navieras Cunard Line y la White Star Line.-

3) La amenaza externa que planteaban las compañías de Alemania, Italia y Francia, que comenzaban a desafiar la supremacía británica en el transporte de pasajeros a través de las rutas del Atlántico Norte.-

Luego de la muerte de **Thomas Henry Ismay** ,como ya hemos visto, su hijo **Bruce** tomó el mando de la Compañía bajo grandes presiones. Tres (3 ) años más tarde , la IMM compró la compañía White Star, dejando de este modo a la Cunard Line como única línea de bandera británica. Es decir, en definitiva y correlacionando este panorama de inicios del siglo XXI con aquél de principios del siglo XX, se estaban sintiendo los efectos de las privatizaciones . . . .también allí y entonces.

Y si Ud. ha leído algo sobre el carácter y decisión de los ingleses, el **Gobierno Británico** tomó rápidamente nota de la situación de lo que estaba aconteciendo en este aspecto ( uno de los más importantes para el pueblo de la isla , ya que su permanencia entre las grandes naciones del orbe dependía

en una muy gran medida de lo que estuviese relacionado con el mar.....) , ya que debido a los acuerdos y contratos preestablecidos, los buques pertenecientes a compañías extranjeras no podían ser usados en caso de una emergencia (guerra, desastres, etc.) y es así que decidió, en base a este panorama complicado, la creación ( y quizás sin proponérselo, su trágico fin ) del “**Britannic**” .

Sin embargo, el Gobierno de Su Majestad concretó un acuerdo especificando que los navíos de la **White Star** permanecerían bajo registro **británico** y estarían disponibles para su utilización en caso de emergencias. En compensación, la White Star Line no sería tratada como una compañía **extranjera**, lo que conllevaba una serie de beneficios y compensaciones. En el otro lado de la vereda, cerró un trato con la **Cunard Line**, accediendo a efectuarle un préstamo a ésta última, cuyo monto estaba en el orden de los dos millones seiscientos mil libras esterlinas (**2600000**) de ese entonces (unos **13** millones de dólares de esos días), que se corresponderían con unos **681** millones de dólares actuales .Es decir, “poca plata” .....ahora y entonces. En definitiva, el Gobierno inglés decidió implementar una política clara y bien dirigida a proteger su disponibilidad de buques, para los usos que hubiese considerado necesarios. Pero a esto se le adivina otra intención, que no encaja con las románticas teorías del desarrollo de la navegación que muchos siguen imaginando como prosecución de los dorados años de la “belle époque” europea.

Si de intenciones se habla, la **real intención** ( real, pero no por ello expresada a los gritos.....) era la de formar una amplia flota de buques de gran porte, de unas 40000 toneladas como mínimo en cada uno de los navíos, destinadas “**originalmente**” al servicio marítimo regular de pasajeros desde Europa hacia América y viceversa .Pero no nos olvidemos que un buque de transporte de pasajeros **civiles** también podía ( con algunas pequeñas modificaciones que no afectaban lo sustancial del barco) recibir a bordo otra clase de personas, los pasajeros **militares**. Es decir, los buques de la clase “Olympic” y demás de gran porte servirían como **transportes de tropas** en caso de un futuro conflicto.

Y es lógico que haya sido así : las tensiones prebélicas en la Europa de comienzos del siglo XX iban continuamente en aumento, principalmente entre Alemania e Inglaterra, que a lo largo de la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX, se habían convertido en enemigos irreconciliables, que se disputaban todo ( o casi todo ....) : territorios coloniales, influencias sobre los demás pueblos europeos, y además, un terreno importantísimo y vital (más en el caso de Inglaterra...): el **mar** y todo lo relacionado con el mismo. No nos olvidemos que desde el año **1870**,aproximadamente, luego del surgimiento de la Alemania potencia de Bismarck y los nobles prusianos (cuyo hito inicial fue la toma de París en dicho año) ,se vivía en toda Europa lo que se conoció como **“paz armada”**: todos hablando de paz, pero armándose hasta los dientes y disputándose cada milímetro de espacio vital. Pero los ingleses, como he expresado anteriormente en el Capítulo II, siempre fueron un pueblo ( unido a sus gobiernos nacionalistas) sumamente previsor y visionario. Por lo tanto, no es de extrañar que sus dirigentes hayan apoyado esta política, de tal modo de poder dar **empleo** a sus trabajadores, al mismo tiempo de garantizar una buena disposición de buques en caso de **guerra**. Como preveían, el año **1914**, con su bagaje de muerte, destrucción, salvajismo y miserias, no estaba muy lejos : más bien, a la vuelta de la esquina.....y lógicamente, Inglaterra debía de estar preparada, en especial, en el mar.

Tomando como base las consideraciones efectuadas anteriormente, la Cunard Line ( con apoyo del gobierno inglés) procede a la botadura en el año **1907**, de dos ( 2 ) mastodontes del mar : el **“Lusitania”** ( de 31500 toneladas y una velocidad de 24, 5 nudos --45,37 kms./hr.--) y el **“Mauretania”** con un desplazamiento de 31940 toneladas y una velocidad mayor a los mencionados 24,5 nudos. En esos días, se convirtieron en los barcos más grandes y más veloces del mundo.

Obviamente, la White Star Line debió reaccionar a fin de no quedar al margen del negocio marítimo y comenzó la construcción de dos (2) gigantes, teniendo como apoyo monetario a la IMM ; éstos fueron como ya dijimos varias veces: el **“Olympic”**, (que desplazaba 45324 toneladas a una velocidad de 22 nudos --40,74 kms./hr. --) que fuera botado en el año **1910** y

516

el tristemente célebre **“Titanic”**, que desplazaba 45324 toneladas, también a unos 22 nudos, que fuera lanzado al mar en el año **1911**. Además, otro barco habría de venir más tarde, hacia el año **1914**, el denominado **“Gigantic”** que fue rebautizado **“Britannic”**, luego de la tragedia del RMS **“Titanic”**, por ciertas razones de orden propagandístico y nacionalistas, en respuesta a la construcción (nueva) que habría de efectuar la Cunard Line, el buque **“Aquitania”** de 45647 toneladas. De todos modos, las cosas, a lo largo de los años por venir, habrían de ser sumamente diferentes y muchas sorpresas habrían de surgir, con lo que este balance de fuerzas no se mantendría por mucho tiempo.



Foto N° 251 : Este iba a ser el afiche de publicidad que iba a publicitar el nuevo navío de la serie de tres de la WSL, y cuyo nombre sería **“Gigantic”**. Luego fue llamado **“Britannic”** .-

Como lo inferí en alguno de los párrafos anteriores, los tres (3) navíos de línea de la White Star Line hubieron de reflejar la estructura social de los comienzos del nuevo siglo XX. En Inglaterra, la influencia más directa provenía del **Rey Eduardo VII** . Y junto a él se formó todo un grupo de industriales británicos cuyo objetivo era la preponderancia inglesa a lo largo y ancho del planeta : obviamente, mediante la venta de los productos manufacturados industriales que en Inglaterra se producían. Lo anterior no sería una nueva edición de la Revolución Industrial, sino un “rearmarse” contra los embates de otras potencias, europeas y no europeas, esto es, Alemania principalmente en el Viejo Mundo y los U.S.A. en el Nuevo, especialmente en el campo industrial , pesado y liviano. El resto de los países “**emergentes**” para esa época, habrían de proporcionar los elementos necesarios para dicho nuevo embate industrial británico : alimentos, materias primas y petróleo.

Pero las cosas no fueron idílicas, ya que los efectos de este embate, por parte de los grupos hegemónicos británicos, hacia los propios estamentos de la sociedad inglesa primero y luego hacia los externos, después, fueron sumamente duros, llegando a decir algunos autores que fueron “devastadores”. Pero si el problema se encara tomando a los grandes grupos industriales y financieros británicos como los “malos de la película”, la visión sería parcializada. En verdad, y a lo largo de la historia del país inglés, las decisiones de los estamentos ubicados en las áreas de decisión, se dirigieron, en primer lugar a forjar una clase preparada para enfrentar los desafíos de las épocas, con un profundo sentido nacionalista y en segundo lugar, a formar un sentido de **pertenencia** de las clases populares (aunque muchas veces pauperizadas), a un **país**, a una **religión** y a un **Rey**.

Justo es reconocer que los grupos hegemónicos que hemos mencionado buscaban inicialmente sus propios beneficios : esto fue así y evidentemente, seguirá siendo así. Luego, en todo caso, y dependiendo del sentido de Nación de dichos grupos, se producirá el “derrame” hacia los demás estamentos de la sociedad.

No me desviaré más del tema, aunque me pareció adecuado hacer una pequeña reseña de ciertos detalles. Si hemos de seguir con la parte que nos compete, debemos indicar que los efectos sobre las clases bajas fueron, aparentemente, devastadores, y los contrastes no fueron pocos, como para ser disimulados bajo un suave manto de piedad.

Recordemos además que la victoria electoral del **laborismo británico** y la muerte del **Rey Edward** trajo aparejado la introducción del “**estado de bienestar**” que, salvo algunas variantes de acuerdo a la nación de que se trate, se expandió por toda Europa y se mantiene hasta la actualidad, principalmente en la Comunidad del Mercado Común Europeo. Al mismo tiempo, otras medidas democráticas fueron introducidas en la vida política inglesa, lo que ayudó a que Inglaterra sea uno de los países más democráticos del mundo, pero al mismo tiempo, el más tradicionalista del planeta.

Sin embargo, la coyuntura no se presentaba como fácil para nadie, y uno de los botones de muestra en Europa era la gran agitación obrera, lógica y fácilmente esperable, luego de dos (2) acontecimientos :

1) La Revolución Industrial de la 2da.mitad del siglo XIX, que de la mano del vapor cambió el rostro de Europa. (Ver Capítulo III).

2) Las nuevas ideas políticas de los intelectuales (la “*intelligentzia*”) y pensadores, entre ellos, **Carlos Marx** ( 1818 –1883 ), que en su gran mayoría, estaban destinadas a iniciar el surgimiento de la clase obrera ( como se conocería más tarde, el “proletariado”) como un importante factor de poder, dentro de los distintos países europeos.

Tal es así que la nación inglesa se halló, durante los años **1910** y **1911**, e incluso durante **1912**, sometida a una serie de huelgas masivas, que en el caso del **RMS “Titanic”** llegaron casi a impedir su partida.....pero eso lo veremos en su oportunidad. Pero además de este panorama, se presentaba el hecho de la masiva inmigración hacia América, tema que hemos desarrollado en el Capítulo III. Uno de los pueblos de la Corona Británica que más se “desangró” mediante la inmigración hacia otras tierras , y en especial, hacia

la inmigración hacia otras tierras, y en especial hacia los Estados Unidos de América, fue el que poblaba **Irlanda**, utilizando los buques de pasajeros de las líneas ( en 3ra.clase, su gran mayoría ).Al mismo tiempo, y con esto se vé el otro lado de la moneda, ricos pasajeros Americanos se volvieron usuarios regulares de las líneas marítimas del Atlántico Norte.

Por ello ( y obviamente, por muchas cosas más....) los nuevos navíos de las grandes líneas oceánicas debieron mejorar sus capacidades en dos direcciones : la primera, destinada a brindar la mayor cantidad de lujo y exquisiteces a los pasajeros de alto poder monetario y la segunda, con la intención de lograr mayor espacio a fin de alojar el creciente número de inmigrantes, que provenientes de todos los rincones de Europa, abordaban los buques.

Y como ya habíamos empezado a ver en la primera parte del Capitulo II, la aparición de la turbina junto a otras modificaciones y mejoras en lo que respecta de la propulsión de los buques, revierte la tendencia hasta ese momento presente, consistente en la extrema lentitud de los viajes por mar. Para enfrentar el problema de las exigencias que el transporte de pasajeros requería en esos días, las principales compañías navieras británicas asumen diferentes posturas Es así que la **Cunard Line** seguirá una política naviera destinada a ofrecer mayor velocidad , por medio de sus barcos, en el cruce del Océano, intentando así atraer la mayor cantidad de viajeros posibles, sin querer por ello inferir que los standards de lujo en el interior de los barcos sean disminuidos. Al otro lado de la vereda, la **White Star Line** intentará realizar una conjunción entre el lujo extremo y el colosal tamaño ( destinado éste a infundir “seguridad”), con una aceptable velocidad de travesía.

Como hemos visto a lo largo de la primera parte de este Capitulo, las comodidades ofrecidas a los pasajeros de la 1ra.y 2da.clase eran, para decirlo de alguna manera, únicas, mientras que las que se hubieron de poner a disposición de los usuarios de la 3ra.clase también eran sumamente acepta---





**Foto N° 252 :Un “pequeño” barco : el “Aquitania” , con el que la Cunard Line se vuelve a enfrentar a la White Star Line .-**

/--bles. Para estos últimos, que debían viajar en condiciones casi inhumanas, el poder disponer de una cubierta abierta, un salón comedor, buenas cabinas y servicios sanitarios ,era algo nada despreciable y que hacía la travesía no tan dura como las que se vivían a bordo de otros buques, por esos días.

Los precios que hemos ya visto, estaban en el orden de los 4350 dólares y los 3100 de la misma moneda para los pasajes de la 1ra.y 2da.clase ,mientras que los de la 3ra.clase se podían conseguir a unos 32 dólares en el “Olympic”, lo que convertía a los inmigrantes de esta clase en la “élite” de los que navegaban rumbo hacia una nueva tierra, si hemos de considerar su desesperada situación en los lugares y pueblos que hubieron de dejar atrás.

Como sabemos, aún antes de desarrollar en detalle el tema, el hundimiento del RMS “Titanic” ocurrió el día 14 de Abril de 1912. El impacto que causó este hecho fue extraordinario ( tal es así, que se siguen escribiendo libros sobre este suceso,89 años después .. . . . ) ,ya que el barco tenía fama de inhundible ( a lo que se sumaban las opiniones de varios “expertos” ). Pero, se quiera o no, este acontecimiento tuvo una gran importancia en lo que se refiere al mejoramiento de las medidas de seguridad, en los barcos de las líneas de navegación de todo el mundo.

La quilla del “**Britannic**” --previamente “Gigantic” --fue colocada en las gradas 433 en el mes de Noviembre del año **1911**.Los planes que se tenían respecto de este buque eran incorporarlo al servicio en el verano (europeo) de 1914 pero la tragedia del **RMS “Titanic”** forzó a la White Star Line a realizar diseños modificatorios extensos. Esta reestructuración de los barcos de las WSL fue más dura para el **RMS “Olympic”** que para el “Britannic”, ya que el primero debió estar fuera de servicio seis (6) meses mientras que el segundo recién estaba en la etapa inicial de construcción y las modificaciones se podían ir haciendo a medida que se construía .

Una de las importantes modificaciones que se realizaron en el “Britannic” fue el de proveerlo con un doble casco que corría por las zonas de las cal--

/--deras y las salas de máquinas ( un 60 % de la longitud total del barco : de 269 metros, unos 162 metros ) y que además, asomaba unos 4 pies (1,2 metros) por encima de la línea de carga .El arreglo de los compartimentos cerrados fue totalmente revisado (obviamente.....) y un nuevo compartimiento fue añadido en la sala de máquinas eléctricas y cinco (5) de ellos (de los 16 en total) , fueron extendidos hasta la Bridge Deck .Con estas disposiciones, el buque quedaba dividido en diecisiete (17) compartimentos y el casco se encontraba completamente protegido. Con estas modificaciones el buque sería capaz de sobrevivir a un daño similar como el infligido al barco de los sueños, permaneciendo en este caso , a flote ( **pero no en movimiento**) con sus primeros seis (6) compartimentos a flote .

Las disposiciones de las maquinarias eran similares al “Olympic” y al “Titanic” : veintinueve (29) calderas, todas (salvo 5) de doble fondo, con un peso de 105 toneladas ( ciento cinco mil kilogramos ),junto a dos (2) motores de cuatro (4) cilindros a triple expansión recíprocos ,con 30000 caballos vapor de potencia .El vapor remanente habría de pasar por una turbina de baja presión (cuyo peso era de 490 toneladas), manejando la hélice central y desarrollando otros 18000 HP. Con una potencia total de 50000 HP, el “Britannic” podría alcanzar y mantener una velocidad de 21 nudos (unos 39 kms./hr.), de la misma manera que tener suficiente poder de reserva en caso de que se lo necesite .

Externamente, el “Britannic” mantenía el extremo delantero cerrado de la Promenade Deck ( presente en el RMS “Titanic” pero no así en el “Olympic”) ,destinado a la protección de los pasajeros contra el clima difícil (ventiscas, borrascas, etc.).La Shelter Deck hacia popa también fue cerrada de manera de crear un área cubierta para los pasajeros de 3ra.clase.Cabe acotar que la modificación más visible fueron los amplios pescantes para los botes salvavidas, más bien como aplicación del desastre del “Titanic” .



**Foto N° 253 : El buque de la WSL “Britannic” , ingresando a la etapa de armado externo , en los astilleros Harland & Wolff .Nótense que salvo ciertos rasgos particulares, los tres barcos de la serie eran prácticamente idénticos .-**

El “Britannic” podía transportar cuarenta y seis (46) botes salvavidas abiertos más dos (2) del tipo “cutter”; dos de ellos estaban motorizados y tenían su propio aparato de transmisión inalámbrico. Estos botes eran posicionados en cuatro (4) grupos sobre la cubierta de botes .

Cada pescante podía manejar más de un (1) bote salvavidas y en dos de las ocho (8) estaciones (aquellas que no estuvieran cerca de las chimeneas ) podía transferir un bote salvavidas desde un lado del buque hasta el otro , algo sumamente útil en caso de que se incrementara la demanda sobre uno de los lados del barco .Con esta disposición se creaba un amplio espacio para los pasajeros sobre la cubierta de botes, lo que permitía la entrada de los mismos en los botes salvavidas mientras estuvieran todavía en cubierta.

Luego el bote completo podía ser bajado a una distancia segura desde el buque, debido a la acción de dos (2) motores separados y no como hasta ese entonces, manualmente. Se acordaron de otra “innovación”, elemental si se quiere, pero innovación al fin : al final de cada pescante fue colocada una luminaria, que haría más fácil la operación durante la noche .Por supuesto, la WSL montó una gran campaña de publicidad (como no posible esperar que fuera de otra manera....) , bien de acuerdo a explotar las bondades del nuevo producto y de dar impulso a su alicaído emporio.

Obviamente, todo lo anterior se hizo en consideración al hundimiento del RMS “Titanic” que dejó numerosas lecciones, y que las autoridades de la WSL supieron rápidamente aprender....

### **No.....si el recuerdo estaba muy fresco todavía....**

Desde el punto de vista interno, el **HMSH “Britannic”** era completamente similar al “Titanic”. Algunos nuevos rasgos incluían : un salón de peinado para las damas, un lugar de recreo para los niños , perreras para perros , un gimnasio para los pasajeros de 2da.clase, un cuarto elevador para los pasajeros de 1ra.clase y un tubo neumático que corría desde la Sala de radio hasta el Puente, de manera de enviar mensajes de navegación .

Por supuesto, el barco poseía las mayores atracciones con que los buques de la Clase Olympic contaban. Por ejemplo, el Restaurant à la Carte, un gimnasio para la 1ra.Clase, el Café Parisien , la barbería para los caballeros, los baños turcos, la piscina, los Salones de Fumadores, salas de lectura y un Salón Comedor para cada clase. En definitiva, estas modificaciones hicieron del HMHS “Britannic” el buque más grande de los tres (3) hermanos ,el buque más largo del mundo ( hasta ese entonces) y el mejor de la clase Olympic, con un peso de **48158** toneladas; la mayor parte de este peso se debía a la compartimentación del barco, a los pescantes “gigantes” y alguna otra construcción pesada y la lista de sistemas de seguridad.

El día **26 de Febrero de 1914** , a las **11:15** hs. de la mañana , el “**Britannic**” fue, finalmente, botado en la ciudad de Belfast, Irlanda del Norte sin ninguna ceremonia de botadura ( una tradición de la White Star Line), luego de 27 meses (2 años y 3 meses) después de que su quilla fuera colocada en las gradas del astillero. Solamente 81 segundos después el casco de **24800** toneladas estaba a flote y cinco remolcadores lo arrastraban hacia la dársena de armado externo. Cuando el barco fue completado, éste tenía la siguiente capacidad : **790** pasajeros de primera clase, **953** pasajeros de 3ra.clase y **950** miembros de la tripulación .

La WSL anunció que el “**Britannic**” estaría en servicio entre los puertos de Southampton (Inglaterra) y New York (U.S.A.) en la primavera (europea) de **1915** , aunque la realidad cambiaría todo esos planes : la Primera Guerra Mundial se desató en Julio de **1914** con toda su furia y bagaje de destrucción. El día 13 de Noviembre del año 1915 el “Britannic” fue requisado por el Almirantazgo británico y completado en su equipamiento como un buque hospital, destinado a la atención de los heridos de guerra. Demás está decir que el esplendor de sus interiores dió paso rápidamente a dormitorios y salas de operaciones. Hacia el mes de Diciembre del mismo año el **HMHS “Britannic”** estaba listo para el servicio de guerra.

El barco llegó así al puerto de Liverpool (Inglaterra) el día **12 de Diciembre de 1915**, bajo la protección de una fuerte escolta armada, estando el buque al mando del **Capitán Charles A. Bartlett** .Este hombre comenzó su carrera naval dentro de la WSL en el año **1874** y fue escalando posiciones ,sirviendo en varios buques como ser el “Celtic” , “Teutonic” , el “Oceanic” y el “Georgic”. Bartlett consiguió su **Master Certificate** (Certificado de Maestro) en el año 1903 .Como “Master”, comandó los barcos “Germanic” y “Cedric” y, por un breve período, el “Republic” .

Debemos puntualizar que el capitán Bartlett tuvo contínuos roces con la administración de la White Star Line a causa de su excesivo interés en la seguridad, por sobre la velocidad .

Cabe acotar que el “Britannic” fue equipado ( de modo de cumplir con su función como **barco hospital**) con **2034** camarotes y **1035** camillas para los heridos .El “staff” a bordo se componía de **52** oficiales , **101** enfermeras, **336**

asistentes (vendrían también a ser una mezcla entre “ayudantes” y los actuales “practicantes”), más una tripulación de **675** hombres y mujeres .

Cabe mencionar que las siglas **HMHS** en idioma inglés, son las abreviaturas de las palabras : “ **His Majesty’s Hospital Ship**”, que en idioma español significa : “**Barco Hospital de Su Majestad**”.

Veamos los itinerarios que en sus viajes cumplió el HMHS “Britannic” en las rutas marítimas, en el transcurso de esos fatídicos años de guerra.

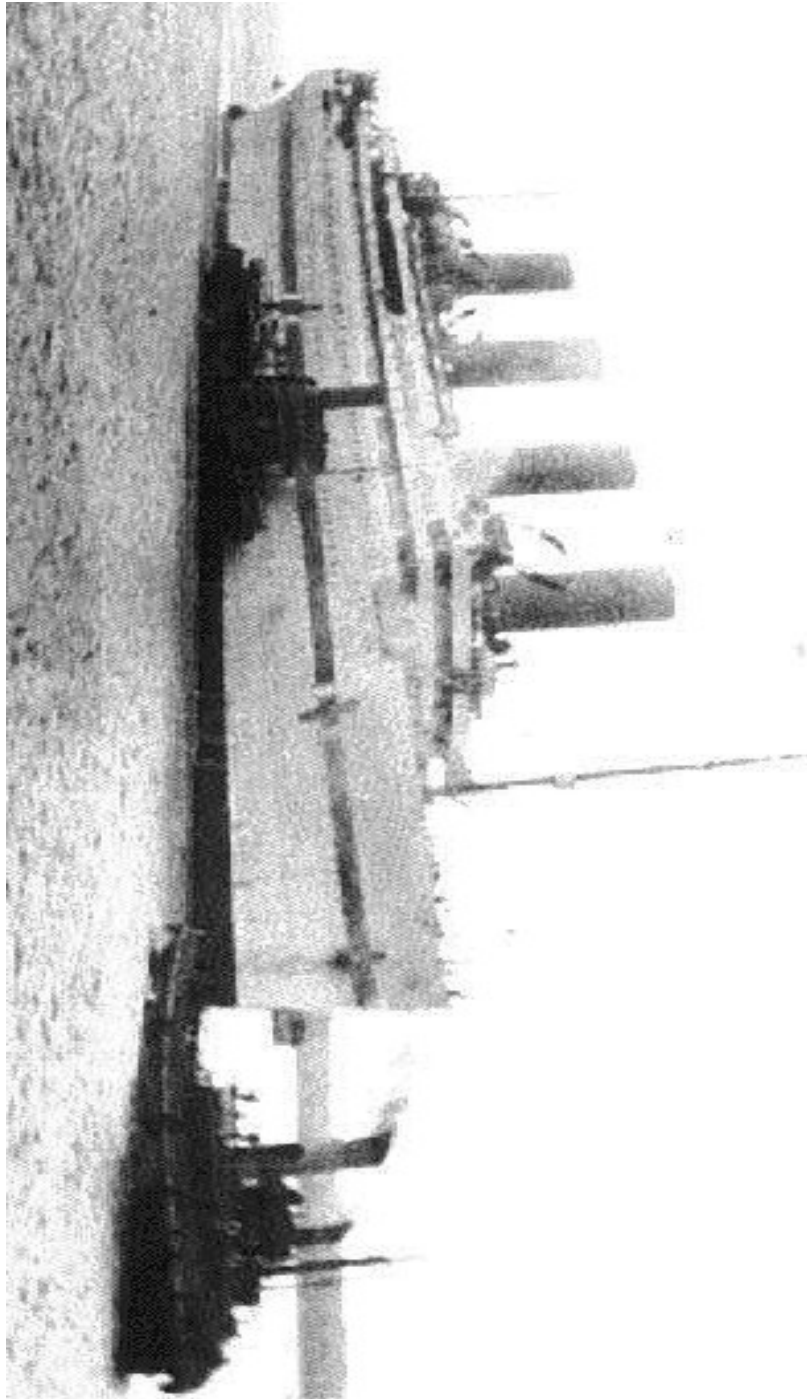
El día **23 de Diciembre del año 1915** el buque hospital “Britannic” partió desde el puerto de Liverpool para su viaje inaugural, el **primero** de varios, siendo comisionado en la zona de **Mudros**, isla de **Lemnos** ,en el **Mar Egeo** (situado éste último entre los territorios de Turquía y Grecia). Luego, fue comisionado a unirse en la zona de los **Dardanelos** ( el Estrecho del mismo nombre donde se libro durante meses las trágicas batallas entre las Fuerzas Expedicionarias Aliadas y el ejército Turco, luego del desembarco que impulsó Winston Churchill), junto con los otros mastodontes marinos, el “**Mauritania**”, el “**Aquitania**” y el “**Olympic**” , requisados para estas funciones por las autoridades navales inglesas .

Más tarde, a estos buques, se les unió el “**Statendam**”, lo que hizo que los cinco (5) barcos fueran capaces de transportar unos **17000** enfermos o heridos y en caso de desembarcos u operaciones militares, unos **33000** hombres .

A causa de su tamaño, los buques que hemos mencionado anteriormente, debían anclar en aguas muy profundas y contar con unos ocho (8) pequeños barcos para proceder al transporte de los heridos y enfermos desde los lugares donde se peleaba hasta los barcos que quedaban a la espera, aguas afuera .

Unos días más tarde, el “Britannic” partió para el puerto de **Nápoles**, donde estaba su lugar de aprovisionamiento de carbón, celebrando la Navidad a bordo ,en el transcurso de dicho viaje, y arribando a este puerto italiano el día **28 de Diciembre de 1915** , día de los Santos Inocentes .

Una vez reabastecido con el combustible necesario, volvió a partir desde Nápoles hacia Mudros (Mar Egeo) . Comenzando el año **1916** , un año y



**Foto N° 254 : Fotografía del buque HMHS “Britannic” ,  
donde ya se lo puede ver como buque hospital ,  
acompañado por dos remolcadores. Nótese sus  
cruces pintadas sobre el lado de estribor del barco .-**



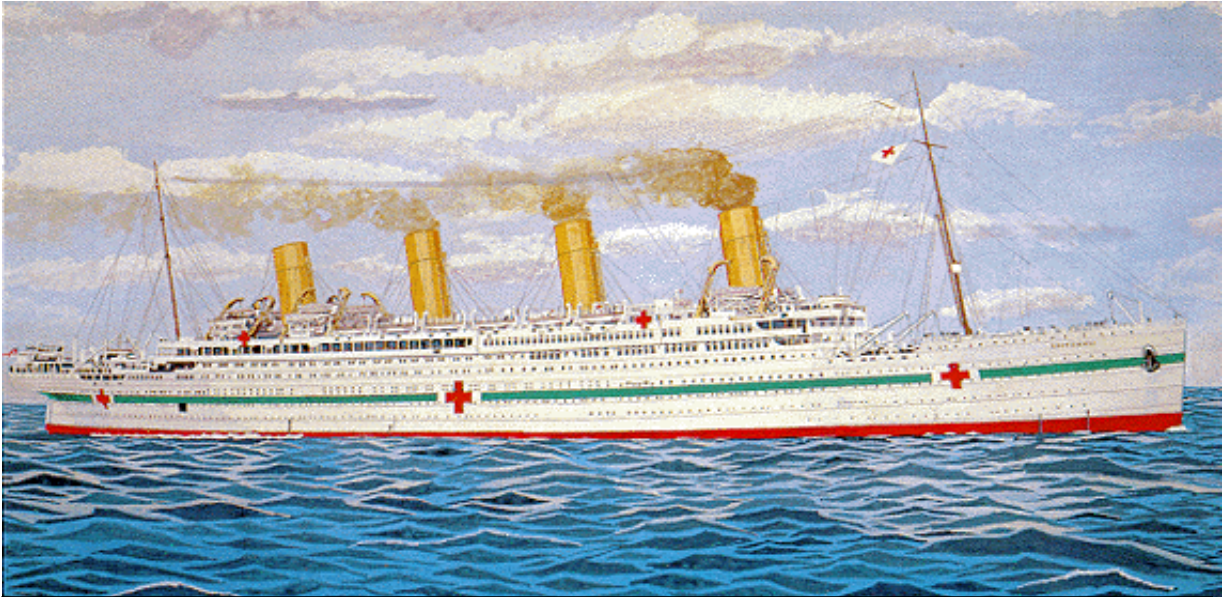


Foto N° 255 : Pintura del HMHS “Britannic” , donde se representa al buque hospital con sus cruces sobre el lado de estribor .-

medio casi del reinado de Marte sobre los campos de la vieja Europa y de varias partes del mundo, el “Britannic” pasó unos días en Mudros recogiendo heridos y enfermos en una cantidad de **3300** militares.

Evidentemente, el dios Marte se cobraba su cuota de bajas....no sólo del lado británico ( o aliado , si se quiere, para ser más exacto...) sino del lado de enfrente : el turco. Pero para estos últimos, no había viaje de internación y rehabilitación en un trasatlántico de lujo .....

El “Britannic” retornó al puerto de Southampton (Inglaterra) con fecha **9 de Enero de 1916** ; allí, sus pacientes de a bordo fueron transferidos a trenes acondicionados al efecto del transporte de heridos , a fines de conducirlos a los hospitales de Londres .

El **segundo** viaje de este buque fue más corto, ya que sólo llegó hasta Nápoles ,donde recogió heridos e inmediatamente retornó a Southampton el día **9 de Febrero de 1916**.

El **tercer** viaje transcurrió sin mayores eventualidades, ya que el “**Britannic**” fue estacionado durante cuatro (4) semanas como hospital flotante, en las afueras de la Isla de Wight .Siguiendo con su servicio, el buque volvió a Belfast, Irlanda del Norte, el día **6 de Junio de 1916**, donde fue relevado del servicio de guerra. Con lo que los directivos de Harland & Wolff comenzaron a redimensionarlo a los efectos de destinarlo nuevamente al servicio comercial, pero el trabajo efectuado con esta finalidad fue detenido cuando nuevamente el Almirantazgo Británico lo convocó al servicio militar, trasladándose al puerto de Southampton el día **28 de Agosto de 1916**.

El **cuarto** viaje del **HMHS “Britannic”** comenzó el día **24 de Septiembre de 1916**, llevando a bordo a los integrantes del **Voluntary Aid Detachment** (Destacamento de Ayuda Voluntaria, en español).Estos miembros de la **VAD** serían transbordados en las cercanías de Mudros. Luego de su reabastecimiento en el puerto de Nápoles ( carga de carbón), el barco llegó a esta isla del Mar Egeo, donde los miembros del VAD fueron transferidos al buque hospital **“Galeka”**. En este destino, el “**Britannic**” fue sometido a investigación oficial, ya que se trataba de hallar las causas del envenenamiento por ingestión de comida, que dejó fuera de servicio a varios integrantes del personal de a bordo. Una vez más, el buque retornó a Southampton el día **11 de Octubre de 1916** .

Respecto al **quinto** viaje del HMHS “**Britannic**” digamos que consistió en cubrir la ruta Southampton - Nápoles - Mudros. El último día de este viaje el barco se encontró bajo la acción de un mar tempestuoso y fuertes tormentas. Pero logró llegar a Southampton y “descargar” algo más de **3000** heridos hacia los trenes hospitales .Cabe mencionar que el **“Aquitania”** también atravesó ese clima marino inhóspito, con la salvedad de sufrir algunos daños, debiendo ser retirado del servicio para proceder a las reparaciones del caso.

A causa de los inconvenientes que se produjeron en el “**Aquitania**”, el “**Britannic**” debió hacerse nuevamente a la mar, tan sólo cuatro (4) días después de haber arribado a él. De este modo ,comenzó el **sexto** viaje del HMHS “**Britannic**” , que a la postre sería el **último**.

El “Britannic” partió del puerto de Southampton el día 1 **Sábado 12 de Noviembre de 1916**. El Viernes 17 de Noviembre de 1916 el buque arribó nuevamente a Nápoles, para el acostumbrado reaprovisionamiento de carbón y de agua. Aunque debía partir el siguiente Domingo, debió suspender la salida, ya que se presentó una violenta tormenta en el mar. Habiendo pasado unos días, cuando se observó una pequeña mejoría en las condiciones del clima, el Capitàn Bartlett decidió levar anclas .El Martes 21 de Noviembre se presentó como ideal para la para la navegación; tal es así que en esa fecha, el “Britannic” se encontraba pasando por el Canal Kea, cerca del punto extremo sur de Attica (Cabo Sounio) y la isla de Kea, hacia afuera del Golfo de Atenas, en el Mar Egeo, navegando a toda velocidad, unos 21 nudos ( es decir, unos 39 kms./hr.) .

A pesar del clima bélico que se vivía en esos días, se podía llegar a suponer que los barcos hospitales estaban protegidos por las leyes de la guerra, es decir a salvo de ataques y demás acciones ofensivas. Por ello, se podía ver un panorama casi normal en el barco .Tal es así que en el salón comedor las enfermeras estaban tomando su desayuno , luego de haber asistido a la misa (en horario muy temprano) que había ofrecido el Capellán del buque, el Capellán John Fleming.

Había mucha gente a bordo, como integrante de la tripulación ; entre ellos se encontraban algunas personas de las que hablaremos en otra parte de este Capitulo; entre ellas se encontraba la enfermera **Violeta Jessop** (una de las enfermeras VAD),de nacionalidad **argentina**. Ella cuenta que estaba arreglando una “**breakfast tray**” (bandeja de desayuno) para una amiga que se encontraba demasiado enferma como para comer en el salón comedor del buque. Alrededor de las **08:12** de la mañana de ese día , una fuerte explosión golpeó al barco. **Violeta** cuenta lo siguiente : *“Súbitamente, hubo un sordo, apagado estruendo. El “Britannic” tuvo un estremecimiento, un largo y tembloroso estremecimiento, de proa hasta popa, golpeando las escudillas sobre las mesas, rompiéndose cosas hasta que todo se apaciguó, a medida que el buque seguía su camino. Todos nosotros sabíamos que el buque había sido golpeado”*

La reacción en el salón comedor fue inmediata y no se hizo esperar : los doctores y enfermeras corrieron a ocupar sus puestos. Respecto de esto, **Violeta** se mostró un tanto sorprendida por la velocidad que los acontecimientos iban tomando, entre ellos los desplazamientos del personal arriba del barco, pero teniendo en cuenta que durante el transcurso de una guerra la gente está esperando constantemente lo peor ( además de la muerte de miles y miles .....¿qué puede ser peor en una guerra? ¿La destrucción?. No: las casas se vuelven a levantar, la gente -- de sus tumbas – no..... ) y avizorando el peligro inmediato, especialmente si están bajo uniforme y han experimentado la brutal realidad del frente de batalla ,lo anterior no era raro. No obstante, no todos reaccionaron de la misma manera. Hacia popa, el poder de la explosión se sintió menos y muchos llegaron a pensar que el buque había colisionado con un pequeño bote .

**Violeta** supuso inmediatamente que el barco estaba en peligro, aunque según sus propias expresiones, calmadamente ayudó a su amiga a tomar el desayuno, luego la introdujo en un ascensor y posteriormente, al llegar a cubierta, la colocó sobre un bote.

Más tarde, **Violeta Jessop** se dirigió raudamente a su cabina, donde logró reunir algunas cosas, entre ellas una muy importante, el **cepillo de dientes** (estética femenina y practicidad naval....) .Violeta logró subir a un bote salvavidas , pero luego de unos minutos de estar sobre el agua, debió saltar del bote para poder evitar un nuevo accidente. ¿Qué fue lo que ocurrió?. El HMHS “Britannic” continuó moviéndose al mismo tiempo que eran lanzados al agua dos (2) botes salvavidas; y dichas embarcaciones fueron succionadas por las hélices que todavía se encontraban en movimiento. Lamentablemente, este suceso trajo aparejado la mayoría de los decesos que ocurrieron en el hundimiento del “Britannic”, en total **30** muertes. Demás está decir que las hélices destrozaron los botes, y también, a muchos de los que estaban a bordo de ellos....No obstante, Violeta consiguió ser recogida por otro bote salvavidas y así salvar ( una vez más...) su vida.

Aquí debo hacer una aclaración : en el extenso prólogo que dá inicio a este trabajo de investigación deslicé una pregunta : la misma consistía en (más o

menos) lo siguiente : “¿Sabía Ud. que esa misma enfermera, de nacionalidad argentina, sobrevivió al naufragio de los dos buques gemelos del RMS “Titanic”?”. Pues aquí he cometido un error : Jessop sobrevivió a **dos naufragios** , a saber : el del “**Titanic**” y el del “**Britannic**” .Pero lo que además sucedió, fue que en uno de los primeros viajes del tercer buque de la WSL de estas características, también fue espectadora y privilegiada observadora de un incidente que el **RMS “Olympic”** habría de protagonizar.....Fue una pequeña confusión, por la cual, desde ya pido disculpas .La cuestión que a todo esto ,**Violeta Jessop**, ya tenía bastante experiencia en esto de los desastres marítimos con la White Star Line y sus buques “gemelos” .De todos modos, si en algún viaje por mar yo observara que en las listas de pasajeros estuviese presente una tal “**V. Jessop**” no me sentiría del todo seguro a bordo del barco que fuere .. . . .

Pero, y siguiendo con el relato, ¿qué había sucedido en realidad?. Aparentemente, el **HMHS “Britannic”** golpeó, en el transcurso de su navegación, una mina ( colocada allí por un submarino alemán o por el buque minador turco “**Nusret**” ) ; pero también pudo haber sido torpedeado, ya que los informes de la Inteligencia británica indicaban que el sumergible germano **U -73** se encontraba operando en el área. Los historiadores de este tema en particular no se han puesto de acuerdo sobre la naturaleza del artefacto que hundió al **HMHS “Britannic”** ; además, quedaría una **tercera posibilidad**, que es la de que haya sido una combinación preparada ex-profeso : es decir, una mina submarina dejada allí a los efectos de que colisionase con un buque y rematar a éste con un torpedo. En otras palabras, una simple, efectiva y mortal trampa.

Al momento de la explosión, sobre el puente estaban presentes el capitán **Bartlett**, el Oficial en Jefe **Hume** y el Cuarto Oficial **Mc Tavish**. Evidentemente, la gravedad de la situación era muy clara, y los primeros reportes eran, cuando menos, alarmantes : la explosión ocurrió sobre el lado de estribor entre los mamparos N° 2 y N° 3,pero la fuerza de la explosión también dañó la puerta de cierre hermético entre el mamparo N° 1 y la parte de proa. Esto indicaba a las claras que el agua llenaba rápidamente los primeros cuatro (4) compartimentos del **HMHS “Britannic”**.

Para hacer las cosas peores, el túnel de los fogoneros, que conectaba los cuartos de los mismos ( en la proa) con la sala de calderas N° 6, fue seriamente dañado y el agua comenzó a ingresar en dicha sala ( el mamparo estanco--ubicado entre los mamparos N° 3 y la sala de calderas N° 6-- se encontraba increíblemente intacto pero su puerta hermética probablemente no ).

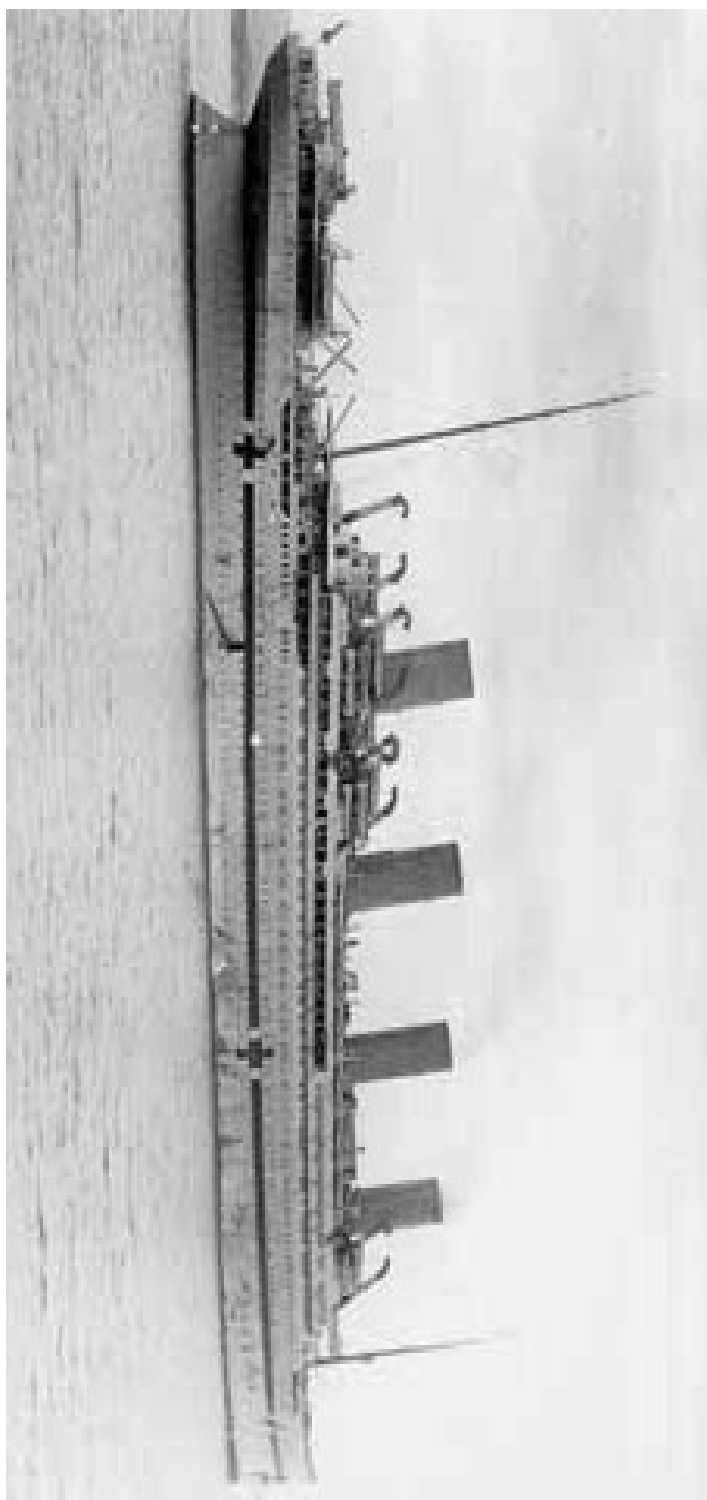
Bartlett ordenó que se cerraran las puertas herméticas, que se enviara una señal de “desastre” y que la tripulación preparara los botes salvavidas .Sin embargo, las sorpresas destructivas seguían, con el transcurso de los minutos, apareciendo: al mismo tiempo que la dañada puerta de cierre hermético del túnel de los fogoneros, la puerta del cierre hermético entre las salas de calderas N° 6 y N° 5 falló en el momento de cerrar ( de la manera apropiada) por alguna razón desconocida.

Entonces, a partir de este momento, el agua estaba ingresando hacia la popa dentro de la sala de calderas N° 5. Aquí se llega el punto en el cual el HMHS “Britannic” arriba al límite estructural. El buque podía mantenerse a flote (aunque sin movimiento) con sus primeros seis (6) compartimentos inundados y tenía cinco (5) compartimentos estancos extendidos hasta la “B” Deck. Obviamente, estas medidas fueron tomadas luego del hundimiento del RMS “Titanic” y se podría decir que el “Britannic” **SÍ** estaba dividido en compartimentos estancos.

Afortunadamente, el siguiente mamparo se convirtió en un elemento crucial, siendo que estaba ubicado entre las calderas N° 5 y N° 4 y que, además, su puerta no fue dañada, con lo que pudo garantizar la sobrevivencia del barco, por un cierto tiempo.

Indiquemos que la explosión destruyó el mamparo entre las bodegas N° 3 y N° 2, dañó el mamparo cerca de proa, y sobre todas las cosas, el túnel de los fogoneros ( en color verde) en la ilustración que podremos observar sobre la explosión que abatió al buque.

Esto canceló el efecto del mamparo entre la bodega N° 3 y la sala de calderas N° 6 ,que fue construido en vertical hasta la “B” Deck ,de tal modo de que pudo localizar la inundación .



**Foto N° 256 : Otra fotografía del HMHS  
“Britannic”: de buque de línea a buque hospital . Tal  
sería una buena definición de este barco .-**



**Foto N° 257 : Este es un panfleto de lo que habría de ser el buque “Britannic” de la White Star Line . Su uso estaría centrado en las rutas del Atlántico Norte .Pero la guerra de 1914/18 cambiaría, para siempre , todos esos planes . . . .**

Por todo lo anterior, el HMHS “Britannic” se hundió a causa que el agua pasó dentro de la sala de calderas N° 4 desde las portillas abiertas de las cubiertas más bajas.

Mientras tanto, sobre el puente, el capitán Bartlett estaba tratando de elegir la mejor acción, de manera de poder salvar el buque. Sólo dos (2) minutos después de la explosión, las salas de calderas N° 5 y N° 6 debieron ser evacuadas. Dicho de otro modo, en alrededor de diez (10) minutos el HMHS “Britannic” estaba prácticamente en la misma situación en que se encontró el RMS “Titanic” una hora después. Quince (15) minutos luego de la explosión las portillas sobre la “E” Deck estaban bajo el agua ,y lo peor de todo, fueron dejados abiertas por las propias enfermeras, para así poder ventilar las cuadras antes del arribo de los heridos. Este hecho pareciera haber sido el que condenó al “Britannic”. El agua ingresó hacia la zona de popa del buque desde el mamparo entre las salas de calderas N° 5 y N° 4. El barco desarrolló muy rápidamente un bandeado muy serio hacia el lado de estribor. Pero Bartlett vió, hacia su derecha las costas de Kea , a unas tres (3) millas de allí, e



536

inmediatamente decidió acometer un desesperado intento por tratar de llevar el buque hasta las costas que había divisado. Pero esto se volvió una tarea sumamente complicada y difícil de realizar ,a causa del efecto combinado del bandeo y del peso del timón. Ahora bien, los sistemas de transmisión no eran capaces de responder adecuadamente pero usando las hélices (dando más potencia a la izquierda) el “Britannic” comenzó a moverse, tratando de girar hacia la izquierda.



Foto N° 258 : Pintura que representa el dramático momento en que el HMHS “Britannic” intenta enfilar hacia las costas de la isla de Kea, en el Mar Egeo , para tratar de salvar la mayor cantidad de personas .’-

Al mismo tiempo que esto sucedía, sobre la cubierta de botes, los miembros de la tripulación se hallaban ya preparando los botes salvavidas. Obviamente, había tensión y miedo, pero no pánico. Las enfermeras fueron agrupadas dentro de los botes salvavidas, haciéndose cargo de esto la *matron* (o directora jefe de las enfermeras) **E. A. Dowse**, que iba supervisando la evacuación de las mencionadas auxiliares de sanidad. El comandante **Harry William Dyke** estaba realizando las disposiciones para la bajada de los botes salvavidas desde los pescantes de popa de la cubierta de botes del lado de estribor, cuando divisó a un grupo de fogoneros que habían tomado un bote sin autorización y no lo permitían llenar a su total capacidad .

Dyke ordenó que se izaran a bordo a algunos de los hombres que ya habían caído al agua .Por el otro lado del buque, se había suscitado una situación de indisciplina cuando un grupo de gente (mayormente miembros de la tripulación y mayordomos) trataban de ocupar los botes salvavidas, pero el Quinto Oficial **G.Fielding** estaba tratando de detenerlos. Fielding intentaba bajar cuidadosamente los botes algunos metros por encima del agua a causa que el “Britannic” todavía se estaba moviendo hacia adelante .

Y es aquí que ocurre el incidente mortal de las hélices (que generalmente estaban bajo la superficie del agua...), cuando un bote salvavidas que fue bajado sin autorización fue llevado por la corriente ( o por todo el conjunto de factores que actuaban...) hacia las gigantescas hélices.

### **Para qué.....**

El espectáculo debió haber sido horrible.

Como habíamos ya comentado, Violeta Jessop se demoró al ir a buscar unos efectos personales, luego de asistir a una colega amiga y llegó a la cubierta de botes cuando todas las enfermeras se habían ido.

La enfermera argentina Violeta Jessop, describiría la escena que se le presentó a sus ojos, años más tarde, en el momento en que su bote, el N° 4, era descendido al agua. Violeta relataba así lo que veía : ***“Mis ojos estaban mirando con inesperado horror los restos y los regueros rojos ,sobre todo el agua. El descenso de los botes salvavidas ,colgando a la izquierda, podía ser visto ahora con seres humanos pegándose a ellos, como moscas en papel cazamoscas, sosteniendo la valiosa vida, con un creciente miedo de la muerte cercana que les aguardaba si los dejaban ir ....”***.

### **“Hermoso espectáculo” . . . . .**

El bote salvavidas de Jessop no tenía tanta suerte, a pesar de todo .Unos momentos después de que su bote tocara el agua, éste se agrupó con los otros botes que ya se encontraban en el mar, que peleaban por liberarse del costado

del HMHS “Britannic”, pero fue conducido rápidamente hacia los propulsores (hélices). A propósito de esto, Violeta escribiría luego : *“...cada marinero en el grupo de botes circundantes voló en un brinco hacia el mar. Ellos venían chocando desde atrás y todo alrededor mío ,convirtiendo la extensión del mar en un vasto ejército de ratas. Miré alrededor para ver la razón de este éxodo, y, para mi horror, ví a las grandes hélices del “Britannic” revolviendo y desmenuzando todo lo que se encontrara cerca de los marineros, botes y cualquier cosa allí era un remolino horrible”*.

**“Soberbio panorama” . . . . .**

Violeta no podía nadar pero venció su miedo frente al peligro y saltó al agua. Su chaleco salvavidas la condujo nuevamente hacia la superficie, sólo para golpear violentamente su cabeza, por dos veces, contra algo sólido. Se desesperó al encontrar que no podía evadirse. Súbitamente, se tomó de un brazo pero, habiendo oído que la gente que se ahoga retenía su “presa” luego de morir, dejó ir al que parecía su “brazo salvador”. Luego de algunos segundos de agonía ,finalmente alcanzó la superficie. Entonces abrió sus ojos y observó a continuación lo que más tarde relató : *“ La primera cosa que mis ojos punzantes contemplaron fue una cabeza sobre mí, una cabeza partida y abierta, como una cabeza de oveja servida por el carnicero, los pobres sesos escurridos sobre los hombros de color caqui. Todo alrededor eran escenas de agonía que rompían el corazón, pobres piernas dislocadas, como si algún gigante las hubiera roto en un ataque de furia. Los muertos flotaban ahora pacíficamente, hombres subiendo solamente para bajar nuevamente en el último momento, con una mirada de terrible horror en sus caras”*.

**“Magníficas escenas” . . . . .**Esto es la guerra. . .

Violeta Jessop cerró sus ojos para apartar la escena de su mente mientras trataba de mantener su nariz fuera del agua. Un comentario sobre esto: los chalecos salvavidas usados en esos tiempos no podían aguantar el peso de

la cabeza y esto era, muchas veces, fatal , para la gente que no era consciente de esta limitación o que no podían nadar .

La buena noticia del relato de la enfermera argentina **Violeta Jessop** sobre este tremendo incidente, fue ése, justamente : que lo pudo relatar , a diferencia de otros que , lamentablemente, no tuvieron la misma suerte.....

Como cabría esperar, los últimos momentos de la “vida” del gigante de la WSL, el HMHS “Britannic”, no fueron para nada festivos. Pero sigamos con la cronología.

Mientras tanto, la noticia de la masacre llegó al puente de mando. El capitán Bartlett, al ver que el agua ingresaba más rápidamente, debido al movimiento del buque, y que se producía, de esta manera, el riesgo de que el número de víctimas se incrementara, ordenó la detención de las máquinas. También ordenó que se lanzaran los botes salvavidas y a la hora 08:35 A.M. ordenó además que se abandonara el barco. Mientras tanto, el Quinto Oficial **Fielding** se las ingenió para lanzar al agua tres (3) botes salvavidas más, desde la parte de pescantes de popa.

A las 08:45 hs. el bandeo del lado de estribor era tan pronunciado que ya no habían pescantes operables. Los hombres comenzaron, entonces, a arrojar sillas y balsas salvavidas a la gente que se encontraba en el agua. Bartlett escuchó una última explosión y luego caminó por el agua que ya inundaba el puente de mando; a continuación, el capitán nadó hasta un bote desarmable, comenzando a coordinar las tareas de rescate. La misma explosión que Bartlett escuchó fue la señal para los Ingenieros del “Britannic” (comandados por el Jefe de Ingenieros **Robert Fleming**) que como otros tantos marinos , en diferentes barcos que se hundieron, permanecieron en sus puesto hasta el último momento posible. Pudieron escapar ascendiendo por la escalera interior de la chimenea número 4 ,que cumplía las funciones de ventilar la sala de máquinas.

El “Britannic” se balanceó sobre su lado de estribor y las chimeneas comenzaron a inclinarse más y más. Los últimos minutos de agonía tienen en

Violeta Jessop una narradora breve y concisa .Dijo así : “ *Toda la maquinaria de la cubierta cayó al mar como los juguetes de un niño. Luego el barco se precipitó en una horrible zambullida, su popa levantándose cientos de pies en el aire hasta que con un bramido final, desapareció en las profundidades, el ruido de su partida resonando a través del agua con violencia jamás imaginada*”.

Eran la 09:07 hs. de la mañana del 21 de Noviembre de 1916. Luego de tan sólo 55 minutos de agonía el buque hospital **HMHS “Britannic”** se hundía en el Mar Egeo, dejando tras de sí muerte, destrucción, llanto y tristeza. Otro barco de la White Star Line se iba a pique , tan sólo cuatro (4) años, siete (7) meses y siete (7) días después que otro de los gigantes del mar se hundiera en las profundidades marinas.

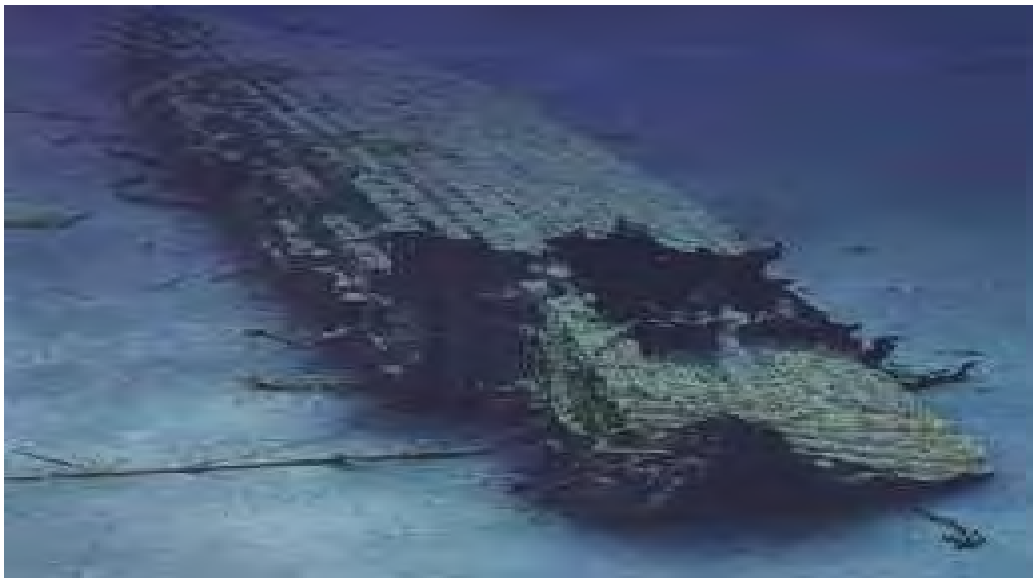
La crónica histórica nos dirá que el destructor británico “**Scourge**” recibió la llamada de socorro, alrededor de las 08:15 hs. de esa mañana, enviada por el malogrado buque hospital e inmediatamente puso proa al canal Kea, seguido por los remolcadores franceses “**Goliat**” y “**Polifemo**”. Pocos minutos después, a las 08:28 hs. el crucero auxiliar “**Heroic**”, que se había encontrado en su curso de navegación durante ese día con el “Britannic”, retornando desde Moundros hasta Salamina, recibió la señal del desastre y revirtió su curso inmediatamente. Este último barco estaba rodeando el Cabo Sounio y se encontraba muy cerca del lugar de hundimiento del HMHS “Britannic”. Más tarde, el destructor “**Scourge**” requirió la presencia de otro destructor inglés, el “**Foxhound**”, que estaba patrullando el Golfo de Atenas.

Lo que los sobrevivientes cuentan sobre este tremendo drama en el mar, es algo que hasta se lo podría calificar de “irreal” ,y tiene que ver con las condiciones del clima. Lo de “irreal” viene porque al lado del terrible momento que los sobrevivientes estaban pasando, las condiciones del tiempo eran excelentes, casi una burla para tanto sufrimiento : el mar estaba calmo y el sol brillaba intensamente en el cielo. De todos modos, los que se hallaban en el agua esperando el rescate tenían cosas en mente más urgentes como para ocuparse de estas otras.

Es así que la tripulación había logrado hacer lo posible como para que en la superficie del mar se dispusieran de 35 botes salvavidas de los 58 posibles en menos de 50 minutos. Este es un hecho importante, ya que indica que, afortunadamente, una de las “innovaciones” que la WSL incorporó a los buques de su pertenencia había probado ser útil en las tareas de rescate de los cientos de sobrevivientes que se encontraban desparramados por toda el área del hundimiento.

A partir de los primeros momentos las dos lanchas motoras recogieron, de manera rápida, muchos sobrevivientes, siendo elementos (las lanchas) que, obviamente, se desplazaban mucho más rápidamente que las de remos y que eran más fáciles de manejar.

Uno de estos botes motores subió a bordo a la enfermera argentina **Violeta Jessop** que había sufrido una fractura de cráneo y un profundo corte en una de sus piernas. Una vez arriba de la lancha ,Violeta comienza a observar las tareas de rescate de los que están en el mar, víctimas del naufragio. Violeta relata lo siguiente : *“Varios no respondían. Aquí un pobre cocinero con su delantal todavía puesto, allí un pequeño muchacho marinero. Yo me sentí miserablemente cuando se dio la orden de arrojarlos por la borda nuevamente y mirarlos flotar a la deriva”* .



**Foto N° 259 :**  
**Fotografía de**  
**los restos del**  
**HMHS**  
**“Britannic”,**  
**en su tumba**  
**del Mar**  
**Egeo. La**  
**tremenda**  
**brecha que**  
**se halla cerca**  
**de la proa,**  
**indica el**  
**lugar de la**  
**explosión .-**

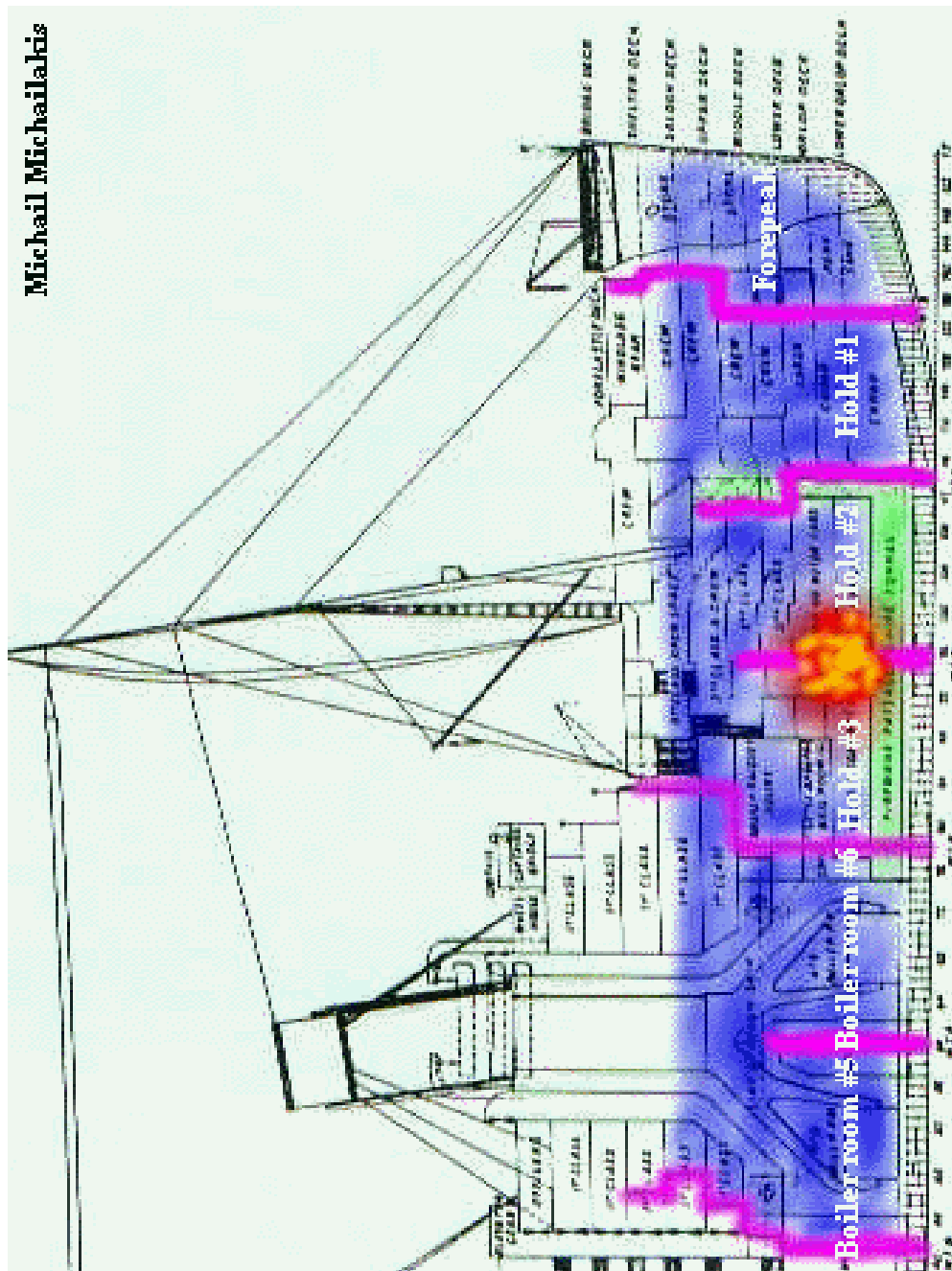


Foto N° 260 : Diagrama ( reconstrucción ) del buque y del lugar de la explosión , en el “Britannic” .El impacto ocurrió casi exactamente sobre el mamparo ubicado entre las bodegas N° 1 y N° 3 .Cortesía Michail Michailakis . -



Foto N° 261 : Fotografía del Capitán Charles Bartlett , a cargo del buque hospital HMHS “Britannic” ,durante sus viajes entre el Mar Egeo e Inglaterra , en el período de la 1ra.Guerra Mundial .-

Pero hay que ser justos e indicar que los primeros en llegar a la escena del drama fueron los pescadores griegos de la isla de Kea , que con sus barcos “**kaikia**” levantaron muchos de los sobrevivientes .Aunque parezca un detalle anecdótico, el Almirantazgo Británico le abonó al pescador griego Francesco Psilas, la cantidad de **4** libras esterlinas por los servicios prestados durante el rescate de los sobrevivientes del “Britannic”.



A las 10:00 hs. de esa mañana el destructor “Scourge” avistó los primeros botes salvavidas, detuvo su andar y recogió los primeros **339** sobrevivientes. El “**Heroic**” había ya arribado a la escena del drama y subió a bordo a otros **494** personas. Otros **150** de los que sobrevivieron al naufragio, había logrado arribar hasta el puerto de San Nicolo donde los doctores y enfermeras del “Britannic” estaban tratando de hacer todo lo posible por los hombres mutilados ,utilizando delantales de cocina y chalecos salvavidas para hacer vendas. Como toda sala de operaciones, tenían un muelle totalmente liso, pero totalmente desprovisto de todo . . . .Los habitantes del lugar ofrecieron toda la ayuda posible a los sobrevivientes y alojaron a muchos de ellos en sus casas mientras esperaban la llegada de los barcos de rescate.

Violeta, quién a esta altura se ha convertido en una espectadora de lujo y de la cual daremos más detalles en su momento, siguió cumpliendo con sus deberes de enfermera, y por tal motivo se aproximó a un herido.

Violeta cuenta así : “ *Un hombre de edad madura, en un uniforme de las RAMC ,con una hilera de cintas en su pecho, permanecía sin movimiento en el suelo. Parte de su muslo ya no estaba y un pie se había perdido ;el color verde grisáceo de su rostro contrastaba con su atildado físico. Tomé su mano y lo miré .Luego de un largo tiempo ,abrió sus ojos y dijo :--Me estoy muriendo--.Nada parecía desaprobarlo y sin embargo involuntariamente le repliqué: --No, Ud. no va a morir, porque yo he estado rezando para que viva—Ese hombre me dio una hermosa sonrisa .....Aquél hombre vivió y cantó ,para nosotros, hermosas canciones el día de Navidad.*”

Los destructores “**Scourge**” y “**Heroic**” no tenían ya más espacio para otros sobrevivientes y se dirigieron hacia el puerto del Pireo, señalando la presencia de los demás sobrevivientes en el puerto de San Nicolo. Afortunadamente, el “**Foxhound**” arribó al lugar de los hechos a eso de las 11:45 hs. y se puso inmediatamente a barrer el área en busca de sobrevivientes, para luego anclar en el pequeño puerto de alrededor de las 13:00 hs. para ofrecer asistencia médica y llevar a bordo a los restantes sobrevivientes. A las 14 hs. aproximadamente, llegó al lugar el crucero liviano “**Foresight**” .

El **“Foxhound”** partió para el Pireo alrededor de las 14:15 hs. mientras que el **“Foresight”** permanecía en San Nicolo para proceder a enterrar al Sargento **W. Sharpe** que falleció a causa de sus heridas. Las muertes, aunque no en una gran escala, se seguían sumando: se produjeron dos decesos a bordo del **“Heroic”** y uno más a bordo del remolcador francés **“Goliath”**, obviamente a causa de las tremendas heridas recibidas en el naufragio. La última muerte ocurrió en el Hospital Ruso del puerto del Pireo. Cabe acotar que estos cuatro muertos fueron enterrados con honores militares en el Cementerio Británico del Pireo.

Como resultado del hundimiento del **HMHS “Britannic”**, se tendrían las cifras de **1036** personas con vida, **30** muertos y de éstos últimos, sólo **5** fueron enterrados. Obviamente, los otros **25** se perdieron en el mar .A todo esto se le debe sumar una cantidad consistente en **24** hombres que fueron heridos severamente. Y aunque, en su época, hubiese parecido un consuelo de tontos, cabe mencionar que el buque hospital no poseía pacientes al momento de su hundimiento: si esto no hubiese sido así, la cifra de muertos seguramente se hubiese incrementado notablemente.

Los sobrevivientes fueron alojados en los buques de guerra que estaban anclados en el puerto del Pireo; éstos navíos estaban imponiendo un embargo, luego del fracaso de los franceses en enajenar el material militar y naval de guerra que la Armada Griega poseía en su haber. A esta pretensión de los franceses, siguió una batalla en los barrios bajos de la ciudad de Atenas, porque ,obviamente, a los griegos no les hizo mucha gracia los deseos de los franceses. No poseo los detalles históricos completos de este hecho : sólo una pequeña referencia histórica. Por lo que pido disculpas por la falta de datos sobre este aspecto del hundimiento del **“Britannic”** .

Sin embargo, las enfermeras pudieron ser alojadas en el hotel **“Actaion”**. Aunque el ambiente se presentaba un poco hostil en la Atenas de esos días, algunos oficiales griegos y simpatizantes de la causa Aliada asistieron al entierro de los cuatro muertos del **“Britannic”**, que ya hemos mencionado.



Foto N° 262 : Fotografía donde se pueden observar a los sobrevivientes del HMHS “Britannic”, a bordo de uno de los cruceros británicos que acudieron al socorro de los tripulantes del barco . A muchos de ellos se les puede adivinar una sonrisa : por posar para el fotógrafo . . . . o por salvar la vida .-

Pero también hay otros aspectos referidos al hundimiento del HMHS “Britannic”. Y que, justamente, tienen que ver con lo que lo produjo. En realidad, no hay una evidencia contundente de **qué fue exactamente (clase de armamento) lo que hundió al “Britannic”**. El Reporte Oficial de la **Royal Navy** especifica, a pesar de que muchos testimonios indicaban un ataque de torpedo , que : “ *Los efectos de la explosión podrían haberse debido a una mina o a un torpedo. La probabilidad parece ser la de una mina.*” Luego del fin de la 1ra .Guerra Mundial , surgieron nuevas evidencias

desde los archivos alemanes. Parece ser que alrededor del **28 de Octubre de 1916** se encontraba en el área de Kea el submarino alemán **U -73** ,el cual observó un gran número de buques hospital y un “gran vapor”, pero anuló un ataque de torpedos sobre este barco, al darse cuenta de que se trataba de un buque hospital. Ahora bien, en este caso, ¿se trataba del “Britannic”?

De todos modos , el comandante del submarino decidió colocar dos barreras de minas a causa que observó que todos los barcos estaban navegando cerca de Kea. Y , justamente, ésta fue la ruta seguida por el “Britannic” el día de su naufragio.

De todos modos, hay un detalle a tener en cuenta: el Almirantazgo Británico todavía no ha desclasificado de sus archivos y permanecen sellados aún, algunos documentos sobre el hundimiento del buque hospital de la WSL. Además, otro “pequeño” detalle : entre la posición del naufragio dada por el Almirantazgo y la posición real del buque hundido, que fuera comprobada por el investigador francés **Jacques Cousteau**, hay una diferencia a tener en cuenta. Lo anteriormente expuesto dió, como era lógico y previsible, a una serie de teorías sobre una conspiración; la más conocida indica que el HMHS “Britannic” transportaba material militar, siendo esto una violación de la Convención de Ginebra .Por ello , el Almirantazgo no deseaba que se develara esta clase de secreto por una expedición de buceo.

En definitiva, **hasta ahora nada se ha encontrado** sobre la verdadera causa del naufragio del HMHS “Britannic” .



Foto N° 263 : Fotografía del sumergible alemán, “U -73” , que fuera el presumible autor del disparo del torpedo que finalmente hundió al HMHS “Britannic” . Sin embargo, no se descarta la intervención de una mina submarina que haya explotado bajo el buque .-

De todos modos, el interés por el destino del HMHS “Britannic” no murió con el buque ; al contrario, se incrementó. A medida que pasaron los años, y en especial, a partir de la década de los años '70 del siglo XX, se fueron haciendo expediciones al fondo del mar donde estaban ubicados los restos del barco de la WSL. La mejora en los dispositivos náuticos, submarinos, electrónicos y tecnológicos, hizo posible que se pudiera ir hasta dicho lugar de una manera segura , de tal manera de obtener los mejores resultados.

Como habíamos indicado anteriormente, uno de los primeros en ir hasta las afueras de la isla de Kea, en el Mar Egeo, fue el insigne explorador y submarinista **Jacques Cousteau (1910-1997)**, francés de nacimiento. Aunque no poseo los datos de la expedición, por lo poco que he podido averiguar fue todo un éxito ; y aunque no lo pueda traslucir en estas páginas, estoy seguro que me habría sorprendido .... Lo que si puedo indicar que Jacques Cousteau, del cual no seré yo quién haga su presentación en “sociedad”, ya que para ello una historia de trabajo y logros (como así también un sufrimiento muy grande, que fue la pérdida de un hijo en el transcurso de una de sus tantas expediciones) no necesita de introducciones baratas, fue de los primeros en llegar hasta donde reposa el HMHS “Britannic”. En el año **1975** Cousteau dirigió una expedición con base en el “**Calypso**” ,en el mes de Diciembre.

Con fecha **3** del mismo mes descubrió los restos del mencionado barco, pero con un leve y sutil, casi diríamos **insignificante** detalle : el barco no se encontraba en la posición que había especificado el Almirantazgo Británico sino **sólo** unas **6,75 millas marinas** ,es decir unos **12,5 kilómetros** ,desde dónde el Capitán Charles Bartlett indica que el naufragio se produjo. Es decir, entre las posiciones “oficial” y “real” habían nada más que unos **46,5 HMHS “Britannic” de diferencia**, si tenemos en cuenta que el buque medía **269 metros**. Ahora bien, lo antes expuesto se podría encuadrar en dos (2) aspectos lógicos por parte de las esferas oficiales británicas de aquellos días:

1) : No debía ser conveniente que se sepa exactamente donde reposaba el barco ,ya que otros gobiernos extranjeros (pero en especial los alemanes) tendrían acceso a él. Aquí hay que decir que el tiempo les dio la razón, ya que durante la 2da.Guerra Mundial los germanos dispusieron de los sumergibles más desarrollados del mundo .

Y una “visita” por parte de los muchachos submarinistas alemanes de la Kriegsmarine no hubiera sido un acontecimiento agradable para la Royal Navy . . . .

2) : Una de las teorías sobre el hundimiento del barco hospital “Britannic” indicaba que (**posiblemente** y sólo **posiblemente** . . . .) el buque estuviera transportando armas y explosivos, cosa que aunque se negara ,podría haber sido totalmente factible. ¿Porqué? .Muy simple : en el año **1915** el barco inglés “**Lusitania**” fue echado a pique ,cerca de las costas de Irlanda por un submarino alemán .La cuestión es que no hubo una sólo explosión de torpedo, sino **dos explosiones**, pero a consecuencia de las expresiones del capitán del submarino, **que juró haber efectuado un solo disparo de torpedos** y del **tipo de explosión** que los testigos (numerosos) afirman haber sentido, sumado esto a las nuevas expediciones y descubrimientos efectuados al “Lusitania”, que indican que la 2da.explosión se produjo desde **adentro hacia fuera** (detalle crucial),cabe una gran posibilidad que el “Lusitania” haya transportado una gran cantidad de explosivos y armas. Ahora bien, como se sabe, el buque “Lusitania” era un buque de transporte de pasajeros y no un navío militar : el acarrear estos elementos estaba en total contravención con los postulados de la Convención de Ginebra, que Inglaterra firmó. En una de sus cláusulas se prohibía terminantemente el traslado de armas y pertrechos de guerra en buques civiles, o si se quiere, de pasajeros. Quién quiera verificar si lo que digo es cierto, no tiene más que revisar libros y ver documentales –los hay y muy buenos---, y sacar sus propias conclusiones . . . .Por supuesto que todo lo anterior no justificará de ninguna manera el torpedeo de un buque hospital . . .o de cualquier otro.-

Pero ,además, cabría otro aspecto de la cuestión .El capitán Bartlett no era, precisamente, un grumete recién ingresado a las filas de la Armada Británica, sino más bien, un experimentado “lobo de mar”: las había pasado, como cualquier otro capitán que se precie. Con lo que se infiere que hubiese sido sumamente raro que el capitán se haya equivocado al dar la última posición del HMHS “Britannic”.. . . .De todas maneras, en los cuadernos de bitácora de los destructores que auxiliaron al “Britannic”, deben haber figurado estos

tres datos : la posición del destructor del que se tratase, la hora de la comunicación S.O.S. por parte del “Britannic” y la **posición** del buque hospital en pleno proceso de naufragio. No nos olvidemos que los radiotelegrafistas, los tripulantes y demás no eran ningunos nenes de teta, sino personal experimentado, en el medio de una guerra (es decir, no se podía jugar) y con entrenamiento en caso de desastre.

¿Y entonces?. Recordemos que la WSL no tenía en un altísimo grado de estima al capitán Bartlett, aunque le reconociera sus dotes de mando y experiencia. Asimismo, el convenio del Almirantazgo Británico con la White Star Line indicaba ciertas ventajas para la última en caso que se utilizaran sus buques en el servicio de guerra. Es decir, para hablar en criollo, la WSL y el Almirantazgo inglés eran “carne y uña”. Y si el Almirantazgo contrariaba la posición final del buque que Bartlett indicara, ¿la WSL iba a contradecir al Almirantazgo?. Por cierto que no. . . . . *“Cosas veredes Sancho, que non crederes.....”*. Recordemos además que el Capitán Bartlett pertenecía a una fuerza armada, que se estaba en tiempos de guerra y que el mismo capitán debía obediencia a toda orden oficial. No sé si me explico. . . . . Y para terminar, no nos olvidemos que, si le damos factibilidad al hecho que el “Britannic” haya transportado pertrechos militares, otro dato a tener en cuenta es que el frente de batalla de los Dardanelos no estaba precisamente en las antípodas de la última posición del buque hospital, sino más bien cerca: es decir, el “Britannic” se encontraba cerca del “teatro de operaciones”, como se diría en nuestros días, aunque exhibiendo una obra más bien trágica.....y no justamente griega. . . . .

Pero sigamos con nuestro derrotero . Por el mismo nos encontraremos con **Kostas Thoctarides**, explorador submarino y prolífico buzo comercial, de origen griego (como su apellido lo indica) que en **Julio** del año **1995**, realizó una inmersión al malogrado buque hospital. La bajada de Kostas sólo duró unos 20 minutos, pero debió ser planificada durante 2 largos años. Sin embargo, Kostas se anotó un poroto, ya que fue el primero en esta clase de eventos que ,como buceador, utilizó técnicas de buceo empleando circuitos abiertos .



**Foto N° 264 : El gran oceanógrafo e investigador submarino Jacques Cousteau (1910-1997) , uno de los primeros en el descubrimiento del HMHS “Britannic” .-**



**Foto N° 265 : El buceador Kostas Thoctarides, uno de los que utilizó circuitos abiertos para la investigación del HMHS “Britannic” , en el año 1995. Todo un precursor. Quizás no se distinga mucho de sus rasgos faciales, pero que estuvo allí, . . . seguro.-**



552

Las expediciones se siguieron sucediendo y entre ellas podemos señalar la que el **Dr. Robert Ballard** ,quién dirigió una misión al HMHS “Britannic” a partir del **29 de Agosto de 1995** hasta el **4 de Septiembre** del mismo año. Esta expedición estuvo principalmente financiada por NOVA/WGBH de Boston , que a partir de esta investigación realizó un documental para la TV, y también por la U.S. Navy , a través del préstamo de un navío de reconocimiento ( el “Carolyn Chouest”) , junto con un submarino nuclear , el NR-1 .El HMHS “Britannic” fue filmado desde el NR-1 al mismo tiempo que se usaron ROVs (Remotely Operated Vehicle) –Vehículo Operado Remotamente--.

Esta expedición volvió con películas tomadas desde esta clase de vehículos , mostrando la condición en la que quedó el barco, junto con algunos registros de sonar, mostrando que en general, los restos del naufragio están casi intactos. Además, la expedición a cargo de Ballard pudo ubicar las posiciones de los tubos de las chimeneas, que la expedición de Cousteau no pudo localizar. Sin embargo, el suceso respecto de la toma de fotografías de 35 mm. fue limitado debido a que fue sumamente difícil debido a los peligros que representaba utilizar el submarino y los ROVs cerca del naufragio, por la presencia de enganches con redes de pesca. De todos modos, no fue requerida la presencia de buzos en esta expedición.



**Foto N° 266 :**  
**El Dr. Robert**  
**Ballard , quién**  
**condujo una**  
**expedición al**  
**HMHS**  
**“Britannic”, en**  
**Agosto de 1995 .**



**Foto N° 267 : Fotografía del barco “Carolyn Chouest” , utilizado por el Dr. Ballard y su equipo durante la expedición al HMHS “Britannic” en Agosto de 1995 .-**



**Foto N° 268 : Fotografía del submarino U.S. Navy “NR-1” cedido por la Armada de los Estados Unidos para efectuar la exploración del HMHS “Britannic” .-**



**Foto N° 269 : Uno de los ROV (Remotely Operated Vehicles) de la expedición del Dr. Ballard, al momento de ser enviado al agua .-**

Otra expedición al HMHS “Britannic” fue dirigida por el buzo **Kevin Gurr** en el año 1997, liderando un equipo internacional de 19 buzos profesionales y un team de apoyo. Desafortunadamente ,esta expedición se vió envuelta en un montón de problemas ,debidos la mayoría de ellos a las adversas condiciones climáticas ( vientos muy fuertes, etc.) y no fue sino hasta el día número 11 en que se pudo realizar un buceo hasta el sitio de ubicación de los restos del naufragio. A pesar de estos inconvenientes, la expedición tuvo éxito y se obtuvieron algunas excelentes fotografías junto con algunas películas. Cabe mencionar que los buzos obtuvieron algunas de las primeras fotos de la rotura del casco ,algo que Ballard y su equipo no pudieron lograr, desde las cámaras montadas en los submarinos.



**Foto N° 270 :**  
**Foto del buzo**  
**Kevin Gurr,**  
**quién lideró una**  
**expedición**  
**compuesta por**  
**19 buzos ,para**  
**descender hasta**  
**el HMHS**  
**“Britannic” en**  
**el año 1997 .-**

Además ,transcurriendo el tiempo encontraremos que en el año **1998** se efectúa otra expedición al “Britannic” ,que muestra la particularidad que fue conformada por buceadores amateurs, con una mujer buceadora. La expedición fue “sponsoreada” por una gran cantidad de empresas relacionadas con la actividad náutica y subacuática, y rindió muy buenos frutos, si de acuerdo a las fotografías que se pudieron obtener se trata. Además, los buzos tuvieron un gesto destacado al incorporar al lecho marino de las cercanías del HMHS “Britannic”, una placa recordatoria de la expedición que en el año 1975 comandó Jacques Cousteau al buque hospital.

La visita al “Britannic” se denominó oficialmente “*HMHS Britannic 98 Technical Diving Expedition*” y tengo entendido que fue todo un éxito. Desde ya agradezco que hayan tomado las fotos que ilustrarán estas páginas ,con lo que indico que utilicé el material disponible en la Web sobre esta expedición .

Veamos las siguientes fotos que ilustran el tiempo antes de la caída y lo que se halla actualmente en el barco hospital HMHS “Britannic” .



Foto N° 271 : La placa recordatoria que los buzos de la Expedición Técnica '98 dejaron en memoria del buzo ,oceanógrafo y explorador submarino Jacques Ives Cousteau .-



**Foto N° 272 : Otra de las “alegres” caras de la 1ra.Guerra Mundial: los pacientes a bordo del buque hospital HMHS “Britannic” .Quizás la foto no es muy buena, debido a una contraposición de luces y demás temas de la fotografía, pero alcanza, basta y sobra para apreciar las caras de los soldados al frente de la foto : ellas lo dicen todo ...**



**Foto N° 273 : Fotografía que muestra las portillas abiertas sobre la “E” Deck .Las mismas fueron dejadas así por las enfermeras que estaban prestando servicio en el buque hospital, de modo de ventilar los compartimentos, en vista de los nuevos heridos que llegarían al barco .-**

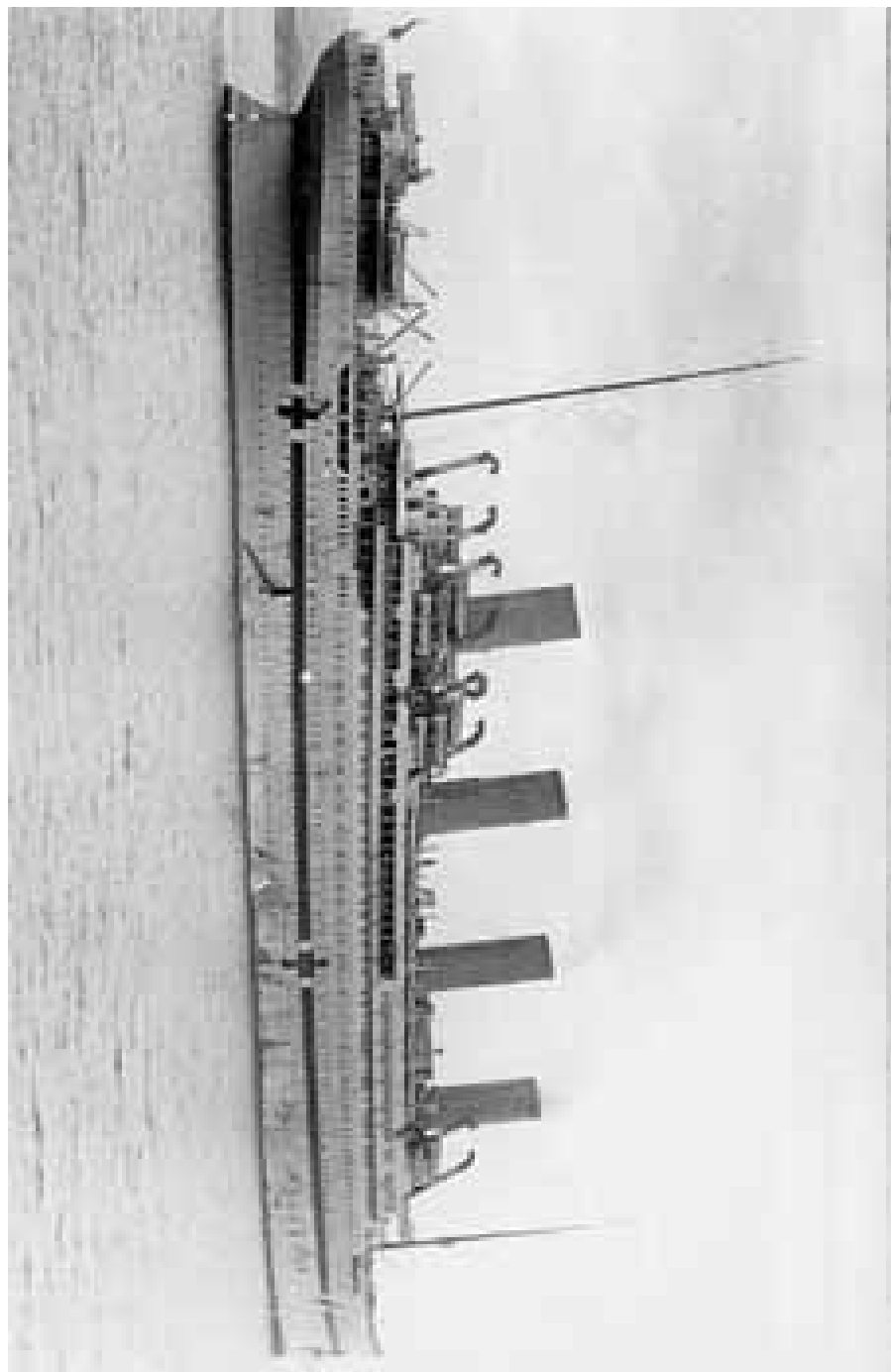


**Foto N° 274 :Fotografía ,aunque un poco difusa, de un par de enfermeras a bordo del buque hospital HMHS “Britannic” .Muchos hombres que debieron pelear en la 1ra.Guerra Mundial les deben a ellas el incansable amor de sus cuidados, la solicitud de su entrega para recuperarlos y la abnegación de sus esfuerzos. Esta es la otra cara de la guerra : los que están detrás. Para estas enfermeras el tratar con piernas amputadas, intestinos destrozados y caras desfiguradas estaba a la orden del día, pero no por lo terrible del espectáculo dejaban de cumplir con su labor .  
A pesar de la distancia y de los años transcurridos, de las diferentes costumbres y de las diferentes lenguas, a pesar de los diferentes bandos en lucha, vaya para ellas mi homenaje, siempre que yo recuerdo que también ,alguna vez, pasé por un hospital . . .**

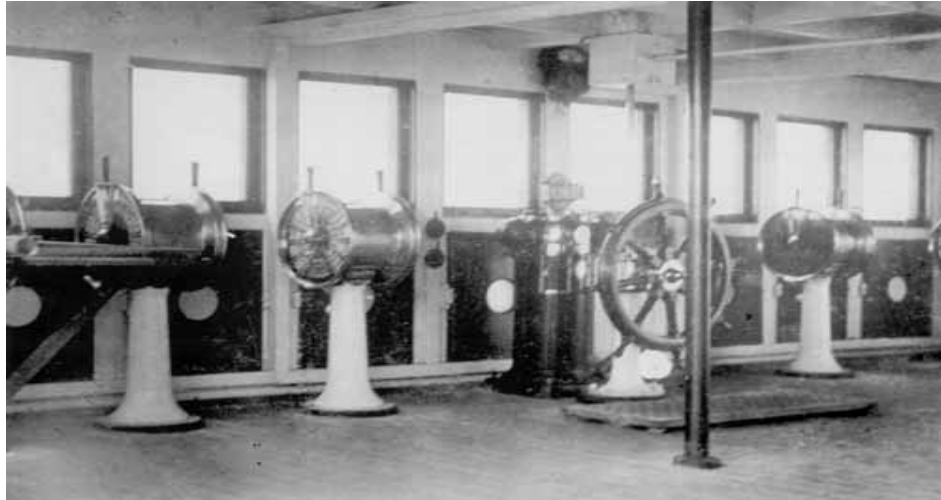


**Foto N° 275 : Como salido de la noche tenebrosa, asoma para traer a la memoria su recuerdo: una de las hélices del HMHS “Britannic” asoma una de sus palas. Esta fotografía submarina, una de las mejores que alguna vez se haya obtenido en las expediciones al hundido buque hospital , fue obtenida por el grupo de buzos amateurs de la Expedición HMHS “Britannic” ’98 (Technical Diving Expedition) .-**





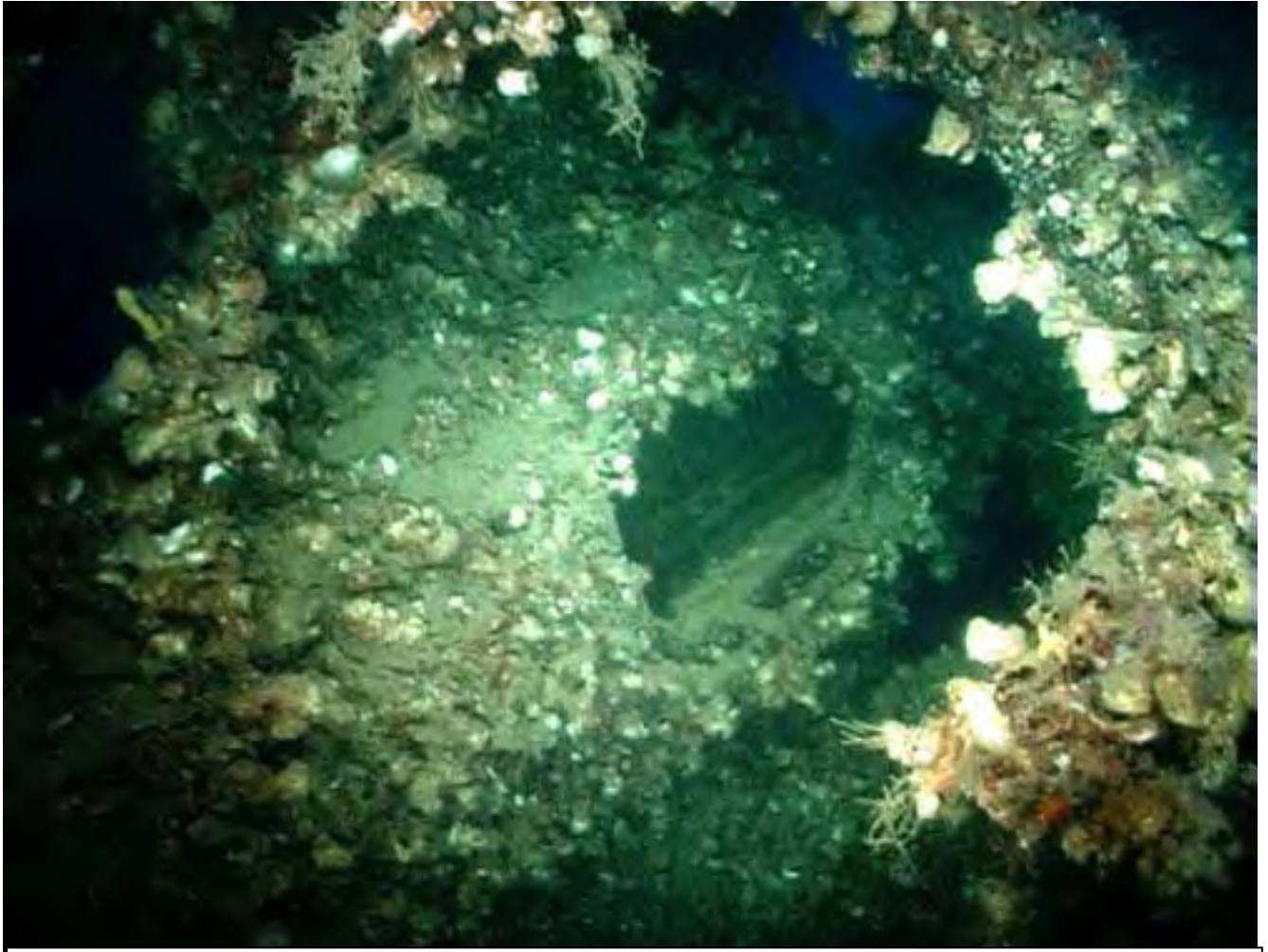
**Foto N° 276 : Fotografía del HMHS “Britannic” , tomada el día 3 de Octubre de 1916 , en las cercanías de la isla de Mudros . Poco tiempo después , el día 21 de Noviembre del mismo año, sobrevendría la tragedia . Esta foto pertenece al National Maritime Museum (Inglaterra) .-**



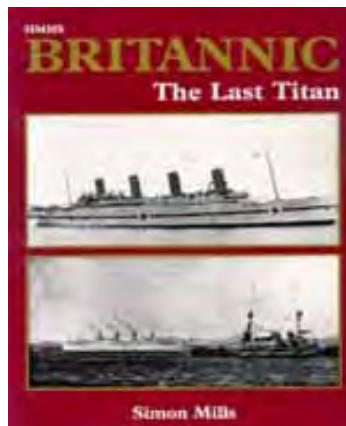
**Foto N° 277 : El puente principal del buque hospital . Se ven los 4 telégrafos y la plataforma del timón . No se han hallado restos del compás binocular y con el paso del tiempo , la rueda de madera se pudrió .-**



**Foto N° 278 : Fotografía de las baldosas y de la base del telemotor, como se conservan en el HMHS “Britannic” .-**



**Foto N° 279 : Fotografía del puesto de vigía del palo de trinquete del HMHS “Britannic” , donde se puede observar la puerta de entrada desde la escalera interna. Un detalle : no se tiene a la vista la campana que se añadía a este puesto de observación .-**



**Foto N° 280 :  
Fotografía de la portada  
del libro  
“HMHS Britannic : El  
Último Titán”, escrito  
por Simon Mills .  
Para quiénes deseen  
profundizar en los  
aspectos concernientes al  
buque hospital , he aquí  
un excelente libro .-**

Para dejar un sucinto reporte de los datos técnicos del buque hospital, veamos el siguiente cuadro :

- **Longitud** : 882 pies (269 metros) .-
- **Tonelaje** : 48158 toneladas .-
- **Desplazamiento** :78950 toneladas .-
- **Manga del barco** : 94 pies (31,3 metros) .-
- **Profundidad (barco vacío)** : 64,3 pies (21,4 metros) .-
- **Calado (Cargado)** : 34,7 pies (11,6 metros) .-
- **Número de cubiertas** : Nueve (9) .-
- **Número de mamparos** : Dieciséis (16) .-
- **Motores** : Dos (2) sistemas motores y una (1) turbina .-
- **Número de ejes** : Tres (3) .-
- **Velocidad** : 21 nudos ( casi 39 kilómetros por hora ) .-
- **Descripción de los sistemas motores** : Motores de triple expansión ,de acción directa e invertidos, más una turbina de baja presión (Parsons) que actuaba sobre el eje central .-

Para terminar con esta pequeña revisión sobre el HMHS “Britannic” me gustaría que la persona que se interese por este tema en particular, me pudiera resolver una duda que mi mente no puede contestar ( o quizás sí...).

La persona que haya visto la película “**Titanic**”, de James Cameron (1996) habrá contemplado la escena en la que intervienen los vigías ubicados en el “crow’s nest” o puesto de observación .Pues bien : fue **real**.

Yo pregunto lo siguiente :

- 1) : ¿Había vigías en el “crow’s nest” del HMHS “Britannic” esa fatídica mañana?. Veamos las dos preguntas subsiguientes ,en el caso que la respuesta hubiera sido positiva o negativa :
  - a) : Si los había , ¿no pudieron distinguir la sombra de una mina marina (aunque estuviera algunos metros bajo el agua o en superficie) o la trayectoria de un torpedo viniendo hacia el buque hospital? .En ambos casos, es necesario considerar que la altura desde la línea de flotación del barco hasta el puesto de vigía es de unos **21** metros.
  - b): Si no los había,¿ **porqué no los había?** .No es necesario considerar dos aspectos, pero los podemos refrescar : (I) : El capitán Bartlett era un hombre que sabía **dónde estaba** (en el medio de una guerra), con **quiénes estaba** (una tripulación entrenada) y sabía **con quiénes** se podía encontrar: los submarinos alemanes .(II) ¿Qué órdenes hubo al respecto?.

2) Debe haber una respuesta a todo lo anterior .

Pasemos ahora a ver el otro buque “hermano” o si se quiere ,”gemelo” del HMHS “Britannic” que fuera construido por la White Star Line .Se trata ,en este caso, del **RMS “Olympic”**, del cual trataremos, a los fines descriptivos y técnicos, de ser sucintos y explicativos al mismo tiempo.

Aunque el nombre “Olympic” estaba reservado para el último de los tres barcos de la trilogía , luego de las primeras revisiones de los diseños e ideas sobre la construcción de los gigantes del mar de la White Star Line, se acordó designar con este nombre al primero de los barcos que habrían de salir de los astilleros Harland & Wolff .Como habíamos comentado en ocasión de presentar la primera parte de este capítulo, tanto Lord James Pirrie como Bruce Ismay coincidieron en que el dinero no sería un escollo o inconveniente para concretar la realización del más grande buque que, hasta esos días, haya navegado los mares .Allí y en esos tiempos no había proble-

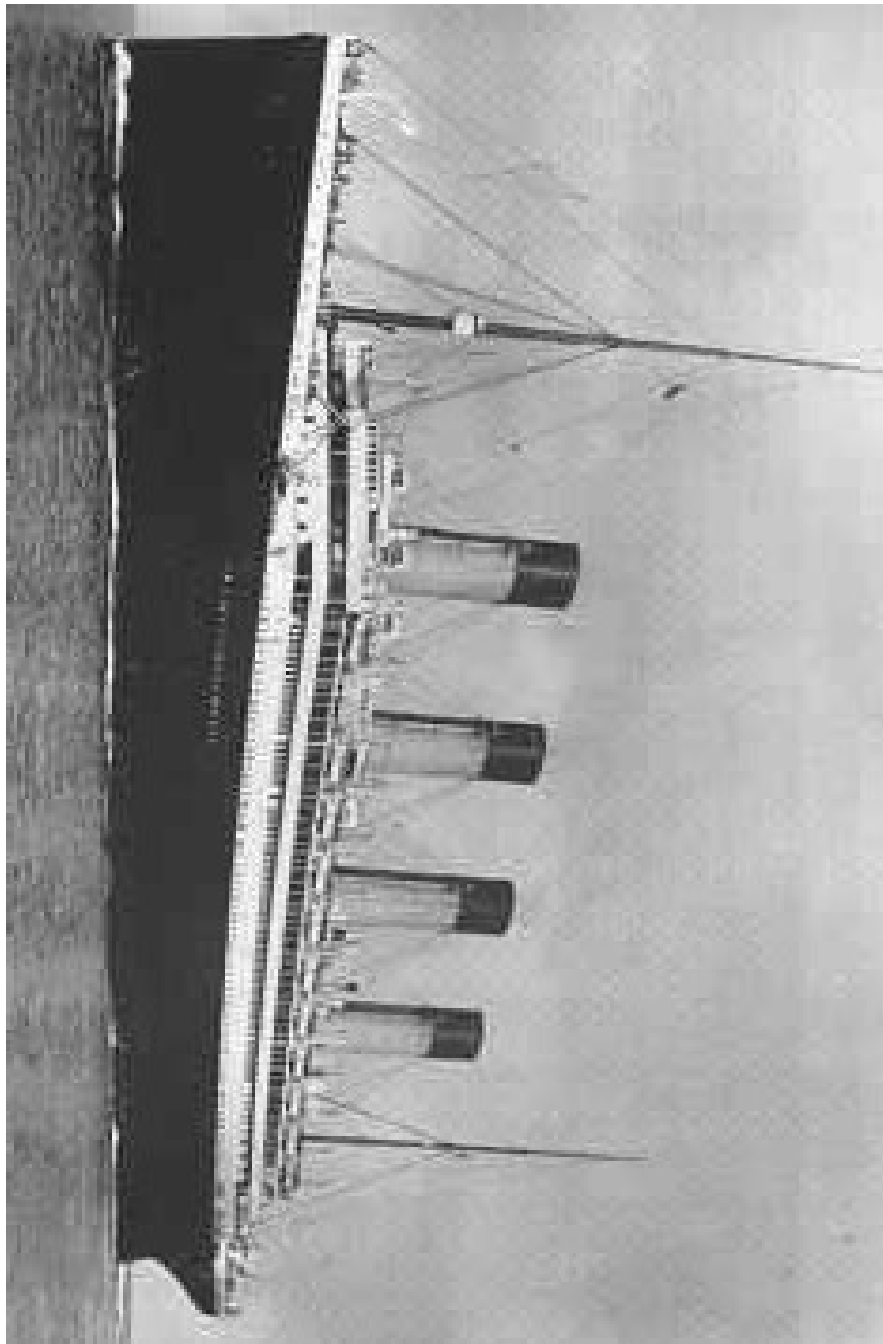
/--mas de “recortes presupuestarios” . . . .

Como en los otros buques de la línea, es decir, en los dos restantes, también se deberían encontrar, para la comodidad y disfrute del pasajero, una piscina, baños Turcos y un gimnasio. Además, estas finezas tendrían como marco once estilos de decoración, desde el estilo Jacobino hasta el estilo Imperio, que obviamente adornarían las suites de primera clase. También se solicitaría una tarifa adicional para acceder al famoso “A la Carte Restaurant”, de la misma manera que se hacía en la Hamburg American Line (Hamburgo, Alemania), una de las competidoras externas de la WSL.

Aunque el RMS “Olympic” era un buque diseñado para transportar una multitud de pasajeros, esto es, **1054** correspondientes a la 1ra. clase, **510** asignados a la 2da. clase y **1020** congregados en la 3ra. clase, era como se lo había pensado, tan espacioso como un palacio flotante y un suceso increíble para aquellos lejanos días.

Comentemos que el RMS “Olympic” fue botado el día **20 de Octubre de 1910**. Además, como hemos visto, su viaje inaugural se realizó el día **31 de Junio del año 1911**, llevando a bordo a grandes personalidades de la época, entre ellas a nuestro viejo conocido Bruce Ismay, quien desde el barco radiografió a Lord James Pirrie lo siguiente: “*El Olympic es una maravilla y ha brindado una satisfacción ilimitada*”. Detalle sugerente: Ismay radió un mensaje desde la sala de Radio (o Sala Marconi), es decir, si no comprendió en su totalidad los fundamentos técnicos y físicos de la transmisión por radio, la vió funcionar y en el caso del “Olympic”, fue parte de una transmisión por ese medio. O sea que cuando viajó en el RMS “Titanic” ya sabía cómo era el tema de la radio. . . .

Sin embargo, el “Olympic” presentaba algunas pequeñas diferencias con respecto al RMS “Titanic”; una de ellas (quizás la más notoria) era que la Promenade Deck (“A”) se hallaba totalmente abierta en el “Olympic” mientras que la que el “Titanic” estaba cubierta con ventanas acordes a la categoría de esta cubierta de 1ra. clase en una longitud aproximada a 1/3 de la correspondiente al total del mencionado espacio. Asimismo, el RMS “Titanic” poseía, en su interior, algunas suites muy lujosas (ver “El Barco de



**Foto N° 281 : Fotografía del RMS “Olympic” . Como bien pudiera suceder , muchas veces se lo confunde con el otro de los malogrados “hermanos” : el RMS “Titanic” .-**

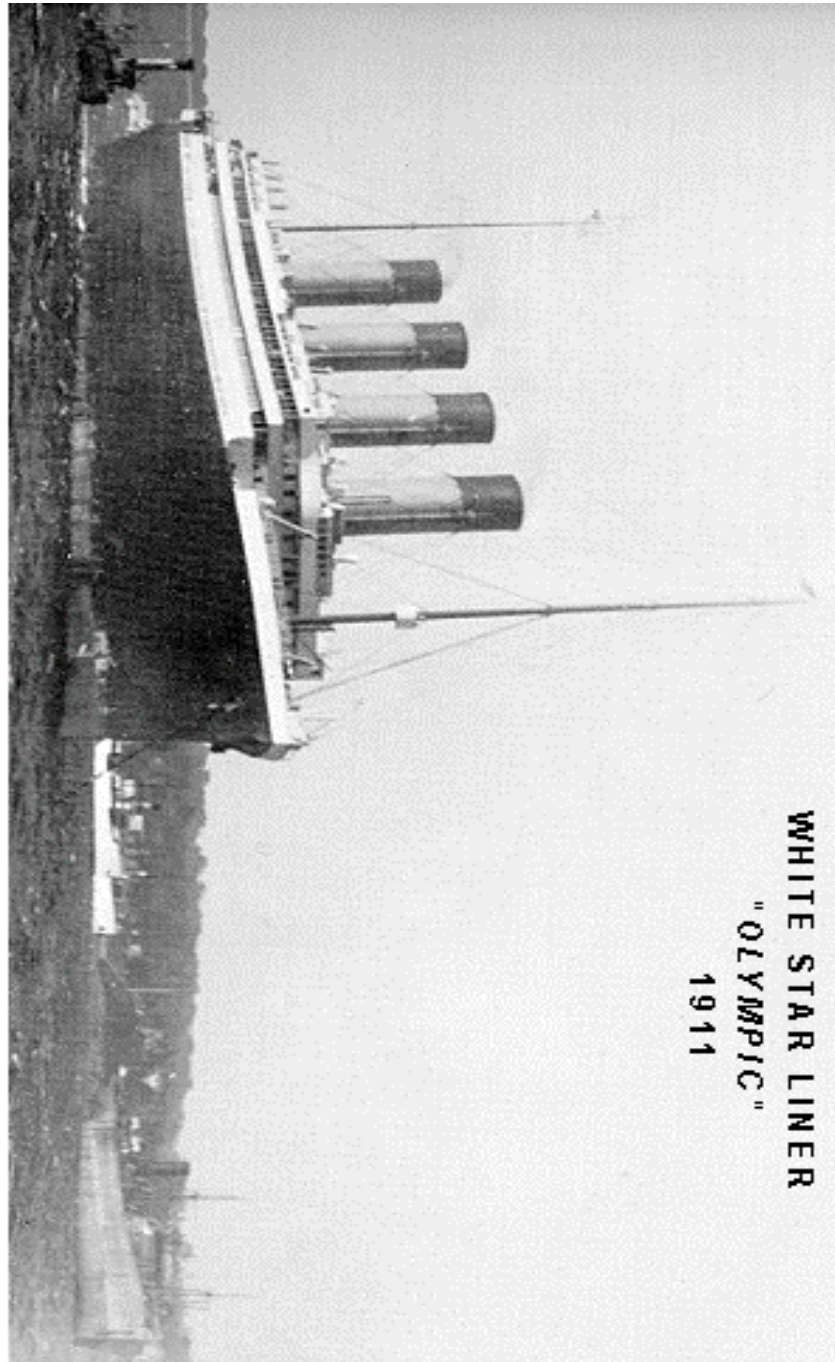


Foto N° 282 : Otra foto del RMS  
"Olympic", acompañado por un par de  
remolcadores .-



los Sueños”, de este mismo Capítulo) .

De todos modos , si seguimos siendo totalmente imparciales ( como debo serlo . . . . ) , justo es reconocer que el primer viaje del RMS “Olympic” fue totalmente exitoso y acorde a lo que se esperaba de este gigante .

### **Hasta aquí, todo bien .**

Pero a partir de acá, una serie de extraños episodios se comienzan a suceder. No digo “extraños” como si fuera una novela de misterio, sino que a la luz de los años y a la vista de los acontecimientos **históricos** ,suenan cuando menos así : **extraños** .Es decir, la definición vía Diccionario nos diría que se entiende por : “*Extraño : Raro, singular .Fuera del orden natural o común. No habitual o corriente .*”.Y en definitiva, esto irá pasando a medida que el “Olympic” ,en sus primeros años, realice las travesías que se le hacen cumplir .

En el primer viaje, el inaugural del buque del que estamos hablando, un conocido nuestro (ver “Los Realizadores del Sueño” de este mismo Capítulo) se hace cargo de su comando. Esta persona, según todas las fuentes, un experimentado marino, es el Capitán **Edward John Smith**. Recordemos de paso que Smith se había unido a la White Star Line en **1882**, luego de una amplia carrera en buques de línea y otros. Este marino poseía una cierta reputación en lo que se refiera a navegación de velocidad, es decir, que el buque a su mando rindiese lo máximo de su velocidad, fama que permaneció sin tacha ni mancha hasta el año **1911**. Smith ( y acá es necesario hacer una observación) sabía **positivamente bien**, que el navío a su mando, en ese viaje inaugural, era capaz de desarrollar una velocidad de **24 nudos** (cerca de **44,5 kms./hr**) ,algo sorprendente para ese tipo de navío. Con lo que de acuerdo a los tiempos que se tomaron de la salida y la llegada, Smith debió haber hecho avanzar el barco a **esa** velocidad como mínimo, durante una buena parte del trayecto. Como bien debemos recordar, la política de la White Star no consideraba, para sus buques, una imposición del factor **velocidad** sobre el factor **confort**, sino que más bien, se pretendía hallar un



**Foto N° 283 : Una foto del RMS “Olympic” llegando a puerto y siendo recibido por el público asistente .Nótense los sombreros, ropas de las damas y los caballeros y como telón de fondo , el gran barco. Otros tiempos . . . .**

570

compromiso entre lo que se podría considerar una buena velocidad de travesía, esto es , 21 o 22 nudos ( es decir , de unos 39 kms./hr. a unos 40,7 kms./hr) con un gran standard de confort .No obstante, pareciera que Smith se sintió como un joven con un auto nuevo deportivo. Obviamente, algunos pasajeros de los buques que comandaba Smith tenían conocimiento de este comportamiento por parte del capitán “**Storm**” (Tormenta, en inglés) ,como era el sobrenombre de este hombre y otras personas lo conocían por los comentarios. Finalmente, muchos preferían viajar en los buques que él comandara.....

No obstante, a pesar de su buena estrella, **algo** comienza a fallar en todo este esquema y consiste en que su buena suerte y su criterio comienzan a abandonarlo, de tal modo que el último año y medio de su vida se vé marcado a fuego con el hecho que tuvo que hacer frente a una serie de colisiones marítimas.

La **primera** colisión en la que se vieron involucrados, tanto el capitán **Edward John Smith** y el buque a su mando, el **RMS “Olympic”**, tuvo también como protagonista al crucero ligero británico **HMS “Hawke”**, buque de unas 7350 toneladas, ocurriendo el mencionado incidente el día **20 de Septiembre de 1911** .

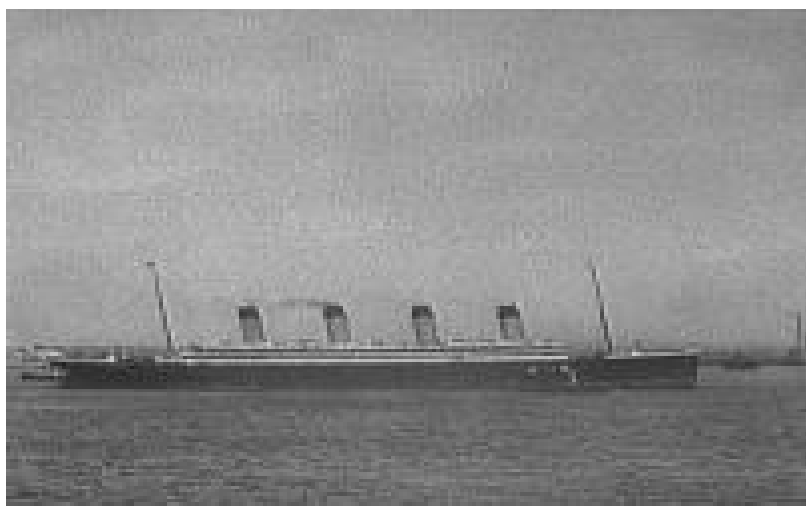


Foto N° 284 : El RMS “Olympic” saliendo de puerto , en uno de sus viajes .-

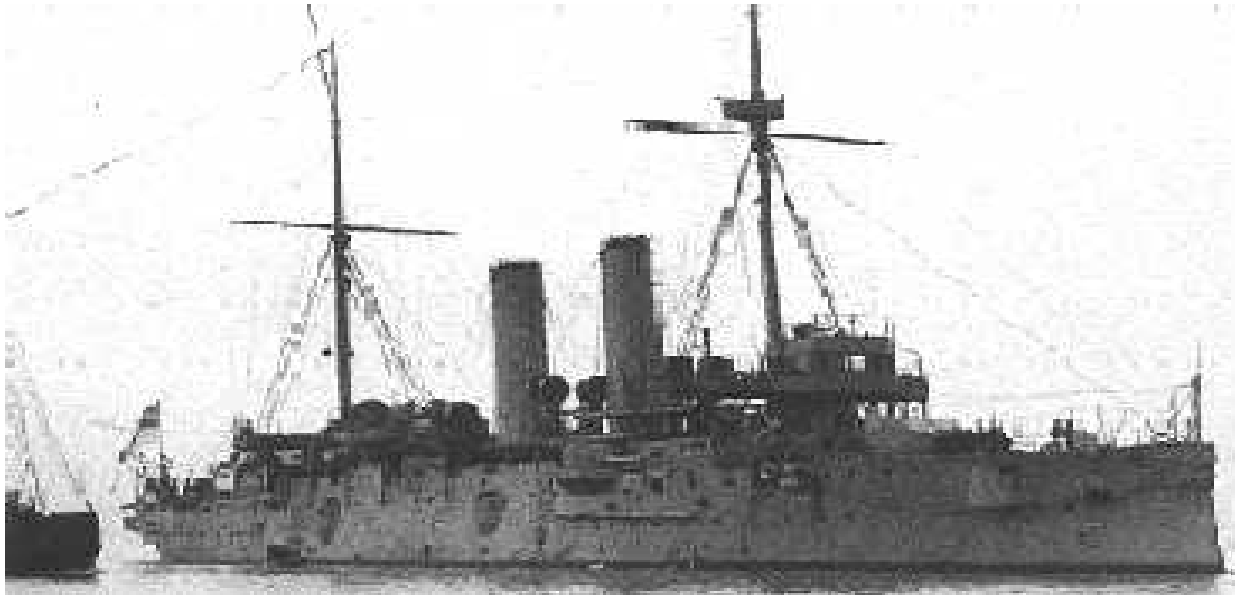


Foto N° 285 : Histórica fotografía que muestra una vista del crucero ligero británico “Hawke”, que más tarde colisionara con el buque RMS “Olympic” .-

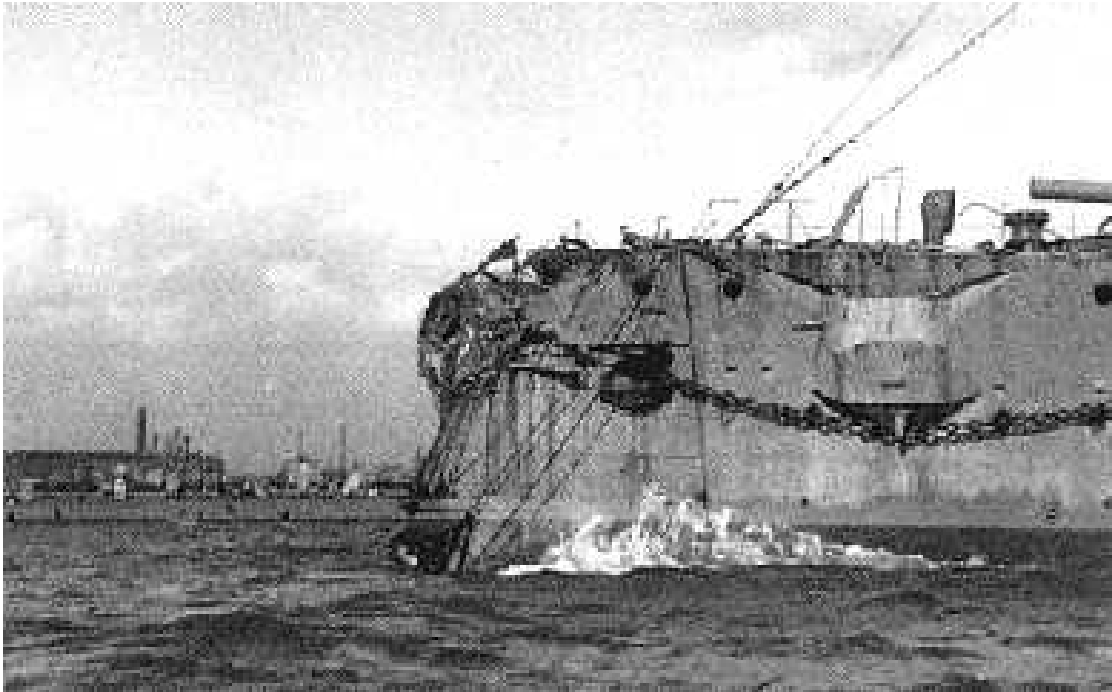
Según la crónica registrada, ésta nos indicaría que el “Olympic” estaba rodeando un banco (el Bramble Bank) a una velocidad de aproximadamente **19 nudos** (esto sería unos **35,2 kms./hr.**) , si se quiere bastante en la entrada a un puerto, cuando se encontró con el crucero antes mencionado, el “Hawke”. De acuerdo a los testigos (uno de ellos nuestra ya conocida enfermera **argentina Violeta Jessop**) y a los diarios de la época, los dos buques estaban separados una distancia que debería estar oscilando entre los **100** y los **300** pies, que serían desde **33** hasta los **100** metros .Yo sería un poco más conservador y me jugaría por una distancia término medio, es decir unos **60** metros.

La cuestión es que el crucero “Hawke” fue, de improvviso, empujado hacia la mole del RMS “Olympic”. Como los intentos por detener al “Hawke” no dieron resultado, debido a lo súbito del arranque y la escasa distancia que lo separaba del “Olympic”, éste se lanzó, desafortunadamente, hacia el buque de la WSL, como ya venía, es decir, casi como una lanza, hacia el lado de estribor del “Olympic”, causándole serios daños.



**Foto N° 286 : Una foto muy buena, considerando los años en que fuera tomada y las condiciones lumínicas, del capitán Edward J. Smith y de parte de la tripulación del RMS “Olympic” .Desde izquierda a derecha : William McMaster Murdoch , Charles A. Bartlett (luego capitán del HMHS “Britannic”) , Henry Tingle Wilde y el capitán Smith .-**

Indicaremos que, de resultas de la colisión, la proa del “Hawke” fue destrozada ,aunque el “Olympic” no la sacó tan barata, ya que se produjeron dos grandes incisiones ,una de ellas por sobre la línea de flotación y la otra por debajo de la misma. Afortunadamente, en esta ocasión, no se produjeron víctimas y así ,una vez pasado el susto, los dos barcos fueron capaces de soltarse y volver a sus derroteros.



**Foto N° 287 : Fotografía de la proa del crucero británico “Hawke” , en la que podemos observar los daños producidos en el mencionado buque a causa del choque con el RMS “Olympic”, el día 20 de Septiembre de 1911 .-**



**Foto N° 288 :  
Personal de la White Star Line , analizando los daños causados por el choque contra el RMS “Olympic”.  
Recuérdese que el “Hawke” embistió con su proa al lado de estribor del buque de la WSL .  
Además, hay que considerar que las proas de los buques de guerra de esos días estaban reforzadas interiormente, en el caso de un posible choque con un barco enemigo .-**

574

Y la pregunta entonces sería: ¿Qué fue lo que causó el accidente?. Aparentemente lo que más probablemente haya sucedido es que la gran succión creada por el paso del RMS “Olympic” empujara al desafortunado crucero hacia el costado del buque de la WSL. Y con ello, sobrevendría el choque.

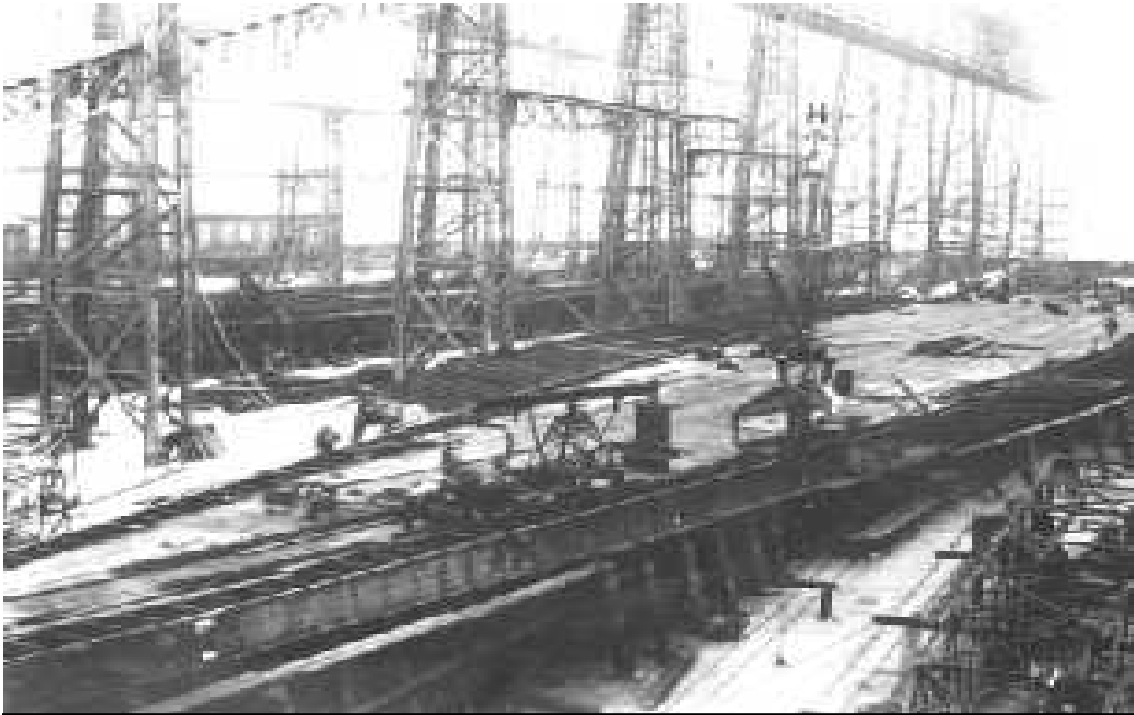


Foto N° 289 : En esta fotografía , los trabajadores de los astilleros Harland & Wolff sellan los topes de los tanques del RMS “Olympic” , dándole de esta forma, un doble casco .-

Obviamente , luego de este choque las autoridades de la WSL creyeron necesario que el “Olympic” fuera ingresado a las gradas de los astilleros Harland & Wolff , a fin de llevar a cabo las reparaciones necesarias. Pero es de hacerse constar que este inconveniente en el “Olympic” y las posteriores reparaciones, retrasaron los trabajos que se estaban , al mismo tiempo, efectuando en el RMS “Titanic”. Luego de un tiempo, el buque mencionado fue reparado y se hizo otra vez a la mar.

Pero aquí se produce la **segunda** colisión del RMS “Olympic” , esta vez con

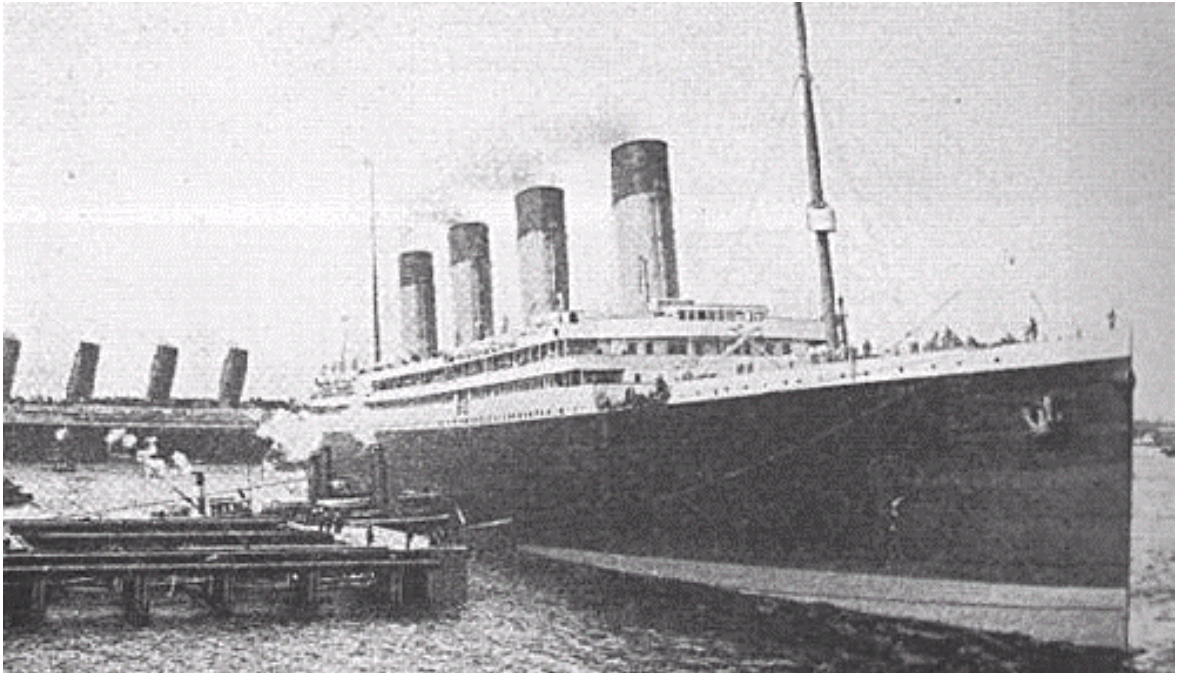
/--tra los restos de un naufragio en las afueras de las costas de Norteamérica, con el resultado de la rotura de una de las palas de una de sus hélices. De todas maneras el “Olympic” pudo llegar a puerto nuevamente, y luego introducido de nuevo en los astilleros H&W de Belfast, a fin de ser reparado otra vez.

Pero este nuevo arreglo del “Olympic” produciría un nuevo retraso en la construcción del buque de los sueños, pero además dos (2) factores relacionados con este nuevo tropiezo del hermano del “Titanic”. El primero consistió en que el viaje inaugural del “Titanic” fue pospuesto, desde Marzo de 1912 hasta Abril del mismo año, con los perjuicios económicos que conllevó y el segundo, en que el capitán Smith comenzaba a ser mirado de una manera ya no tan afectuosa por parte de las autoridades de la WSL, a pesar que , en los choques, prácticamente no haya tenido responsabilidad alguna. Pero cuando se trata de señalar con el dedo, los humanos estamos mandados a hacer . . . . .

La cuestión es que el RMS “Olympic” pudo sobrevivir a su hermano , el HMHS “Britannic” y a su otro hermano, el RMS “Titanic”. Pero me cabe una pregunta :¿Porqué la WSL encargó el mando del “Titanic” a un hombre que había estado a cargo de un barco gemelo del anterior, habiendo éste padecido dos choques?. ¿Sería porque Smith ya estaba por retirarse luego de una dilatada trayectoria como capitán de los navíos de la WSL ,y con ello la compañía lo quiso premiar?. **¿O porque hubo una deliberada intención de dejar el buque en manos de alguien que no estaba capacitado para navegar un navío de semejantes proporciones, amén de sus antecedentes de uso de la velocidad?.** De todos modos ,es un poco extraño, dada la meticulosidad inglesa, que una vez sometido a análisis, haya sido elegido **Smith** para el comando del barco de los sueños, en vez, por ejemplo, de **Charles Bartlett**, el cual luego fuera asignado al HMHS “Britannic”, quién prefirió siempre la seguridad a la velocidad.

¿O somos tan ingenuos de pensar que la WSL no tenía ,cuando menos ,uno o dos hombres a bordo que se encargaran de informar de los movimientos, actitudes, etc. de los hombres (oficiales, capitán, etc.) que se encargaban de



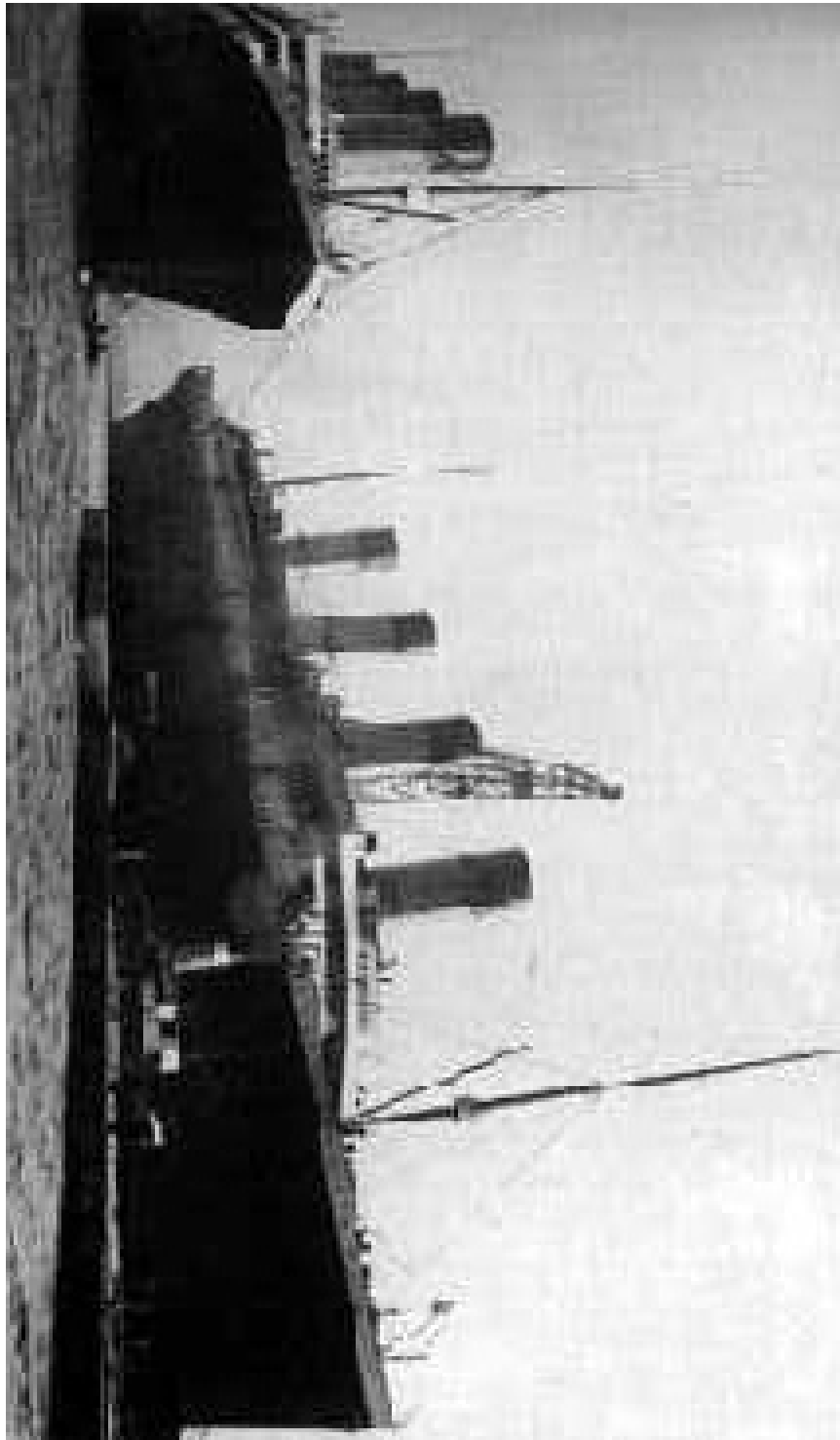


**Foto N° 290 : Una foto del RMS “Olympic” , ingresando a puerto , auxiliado por tres remolcadores .Obsérvense el ancla levantada a la derecha de la imagen , los remolcadores que se encuentran semitapados a la izquierda (abajo) y al fondo de la foto, un buque de portentosas dimensiones ,de cuatro chimeneas .-**

su comando y demás tareas inherentes a su navegación?. Estoy seguro que cuando Smith, en el viaje inaugural, decidió incrementar la velocidad, **“alguien”** se enteró prácticamente al instante. . . . .

Luego de la tragedia del RMS “Titanic”, el “Olympic” fue enviado nuevamente a las gradas, para rediseñar ciertos aspectos del buque, a fin de hacerlo más seguro, es decir, arreglar aquellas fallas que (según la investigación) condujeron al hundimiento. Se le añadió un doble casco, se extendieron los mamparos de su interior, se le redujo un poco la capacidad, aunque siguió siendo espacioso y confortable.

Cabe acotar que, luego de la tragedia del “Titanic”, estos grandes barcos, pensados para presentar un standard de seguridad, eran evitados a toda costa, ya sea por los ricos o los pobres .Pero la WSL hubo de esperar a que se apacigue la tormenta desatada por el hundimiento de su emblemático barco,



**Foto N ° 291 : Fotografía de dos buques inmensos : el RMS “Olympic” y el RMS “Titanic” , ingresando al puerto de Belfast.-**

y una vez preparado el “Olympic”, volvió a la carga con la típica campaña de publicidad, diciendo que este buque era **“dos barcos en uno”** y asimismo, que los nuevos mamparos proveerían de **“la mayor seguridad del buque”**. Como para resaltar este aspecto, se añadieron más botes salvavidas y su tonelaje fue aumentado desde 40000 toneladas a casi 46000 ton. En la primavera (europea) del año **1913** fue totalmente terminado su reajuste y puesto en servicio en las rutas marítimas del Atlántico Norte.

De todos modos, el RMS “Olympic” tiene su historial . Ni bien comenzó la 1ra.Guerra Mundial, debió rescatar a la tripulación del navío inglés ( un buque de combate) **HMS “Audacious”**, luego que éste chocara con una mina, cerca de las costas de Irlanda. Sin embargo, ciertos historiadores y militares son sumamente críticos de esta decisión por parte del capitán del “Olympic” , ya que se convirtió , por un buen rato, en un “gran pato sentado” es decir, un blanco al que no se le podía fallar (en el caso de un torpedo) y de este modo, un gran “premio” para cualquier capitán de U-Boot que quisiese hacer “méritos”.

Inmediatamente después, el Almirantazgo Británico decidió su incorporación al servicio de guerra y en el año **1915**, fue comisionado como transporte naval. Es así que fue pintado con colores deslumbrantes, en formas geométricas sobre un fondo amarillo : se suponía que esto debía confundir a los capitanes alemanes de los submarinos, los U-Boots, pero esta técnica no se ha podido verificar, o por lo menos, no hay relatos u observaciones del personal alemán que indiquen que la técnica fue efectiva. Procedido a efectuar el camouflage, su misión consistió en llevar tropas al frente de batalla.

Durante la guerra de 1914/18,el “Olympic” sirvió como un buque de transporte de tropas , siendo atacado cuatro (4) veces , por parte de los submarinos alemanes. Sin embargo, se las ingenió para sobrevivir. Tal es así, que el día **12 de Mayo de 1918**, durante su viaje número 22 como transporte, fue atacado por el submarino **“U-103”**.El RMS “Olympic” evitó, por muy poco, ser torpedeado, mediante una acción evasiva y de manera sorpresiva, giró hacia el sumergible (que evidentemente, estaría: o sobre superficie o a muy poca distancia de ella) y a la vieja usanza de los navíos de la Edad Me--

/--dia, lo ¡¡¡¡ espoloneó¡¡¡¡ .A pesar que los daños no aparentaron ser muy grandes, sí lo fueron como para hundirlo ; y así fue : el “U-103” se hundió, dejando de existir ,tanto el sumergible como una parte de la tripulación. El resto de la tripulación pudo escapar y fueron más tarde recogidos por un destructor americano que alcanzó a pasar por el lugar.

El RMS “Olympic” se convirtió, con el paso del tiempo, en el “**Old Reliable**”, esto es ,el “Viejo Confiable”. Durante su servicio, transportó **66000** soldados,**41000** pasajeros civiles y **12000** miembros de un batallón de trabajo (chino) ,quemando un total de **347000** toneladas de carbón y recorriendo **184000** millas, es decir, unos **340770** kilómetros.



Foto N° 292 : Una pintura donde se puede observar al RMS “Olympic” “camuflado” , durante su servicio en la 1ra.Guerra Mundial .-

En el mes de Marzo de **1935** ,debido a una serie de negocios que la WSL no pudo realizar, debido a los nuevos buques que estaban surgiendo, fue anclado en el puerto de Southampton, a la espera de nuevas órdenes . Finalmente fue vendido y desguazado. Luego que fuera despojado de sus ajustes y superestructura en el puerto de Jarrow, sobre el río Tyne (Inglaterra), para ser llevado hasta Inverkeithing (Escocia), el día **19** del mes

580

de **Septiembre** de **1937** (casi **26** años después del choque con el “Hawke”) donde su casco fue demolido.



**Foto N° 293 : Fotografía tomada al RMS “Olympic”, en la que se lo ve ya sin sus otrora orgullosas chimeneas y sus ajustes externos . Aquí, en esta foto, se lo va remolcando hacia su destino final, en Inverkeithing (Escocia) donde será totalmente desguazado .Triste final para un gigante. . . -**

De todos modos, no todo lo que fue parte del RMS “Olympic” ,como ser pinturas e interiores (paneles, etc.), se perdió. Algunas cosas se vendieron y así (digámoslo de este modo . . . .) todavía se pueden admirar.

Es así que algunos “pubs” ingleses ,entre ellos el “White Swan Hotel” en la localidad de Alnwick (Inglaterra) ,presentan algunos relieves en madera de los que ,en su momento, decoraron el majestuoso buque.

Si algún día viaja por Gran Bretaña y entra a un pub, para tomarse una buena “ale” (cerveza negra inglesa), levante la vista : quizás sea el afortunado espectador de alguna pintura sobreviviente del RMS “Olympic” . . .o de algún relieve. Entonces, vuelva su mente y su corazón hacia atrás y sienta lo que pudo haber sido ese tiempo de esplendor . . . .y quizás también de futilidad. Y cosa extraña ¿no? : treinta años después del comienzo de toda la historia de los tres grandes barcos, es decir, durante la famosa cena de Bruce Ismay, todo lo que quedaba a “flote” de estos buques eran algunas pinturas y

algunos relieves. Como que desde el vamos estuvieran condenados a desaparecer .Quién lo sabe. . . .



**Foto N° 294 : Fotografía de algunos de los relieves y trabajos artesanales en madera que todavía sobreviven al RMS “Olympic” .Extraña aunque sorprendente lección nos deja la Naturaleza : lo que ha sido fabricado por el hombre (hierro y acero) muere, no así lo que provee Madre Natura (la madera) .Además, los objetos (inanimados , por cierto) parecen decir : “Ellos quisieron vencer a nuestra Madre, la Naturaleza. Nosotros vivimos, ellos no .” .-**

Hasta aquí hemos tratado (muy suscintamente) el tema de los barcos gemelos del malogrado gigante de los mares y barco de los sueños ,el RMS “Olympic”: el HMHS “Britannic” y el RMS “Olympic”.

A continuación, y ya ingresando de lleno en los aspectos inherentes al buque “inhundible”, veremos un aspecto quizás muchas veces ignorado, pero no por ello, menos real .

En la siguiente parte de este Capítulo, analizaremos las que fueron las varias advertencias sobre el posible naufragio del barco de los sueños. Estos avisos fueron hechos tiempo antes por varias personas, de diferentes países, e incluso mucho antes que se planeara siquiera la construcción de los tres gigantes de los mares. Intentaremos acercarnos a dichas visiones y saber un poco más de las premoniciones de lo que sería el primero, único y último viaje del RMS “Titanic”. Seguiremos utilizando, como hasta ahora, el variado material que se ha podido reunir al respecto más el caudal informativo aportado por Internet. Ingresems, pues, a este aspecto anunciado de la muerte del gigante de los mares, el RMS “Titanic” .

## CUARTA PARTE

# DIFERENTES PREMONICIONES SOBRE EL RMS “TITANIC”

*“...me desconcierta lo que oigo ,  
me espanta lo que veo.  
Se extravía mi mente,  
el pánico me aterra.  
El crepúsculo que ansiaba  
se ha vuelto, para mí, un horror”.*  
Isaías, Capítulo 20, Vs. 3 y 4 .-

*“Hay más cosas en la tierra y en el cielo,  
Horacio,  
que las soñadas en tu filosofía”.*  
“Hamlet”, William Shakespeare .-



La historia de la Humanidad está constituida por una serie encadenada de continuos hechos. Aunque parezca una verdad sumamente simple y de perogrullo, no por ello deja de ser así. Sin embargo, la mala memoria de los humanos muchas veces impide que encadenemos las situaciones precedentes que, obviamente, dan paso a las presentes y dejan su fundamento a las futuras. Cualquiera que lea estas líneas puede llegar a pensar ( y no lo culpo por ello. . . ) : **“Éste se puso a escribir esto después de tomarse un par de botellas de whisky”**. Y no lo culpo por sus (posibles) pensamientos : lo que sucede es que los humanos, en el medio del tráfago de noticias y comentarios, que los medios de comunicación se encargan cuidadosamente de transmitirnos ( a la manera de un bombardeo continuo, que más que información se parece a la acción de una motoniveladora : arrastrar la superficie para que no se distinga lo que hay por debajo . . . ), nos olvidamos continuamente que los acontecimientos relacionados con, por , en y de los seres humanos son continuas consecuencias de los anteriores. Muchas veces, a ciertos estamentos y niveles, no conviene que las raíces de los sucesos se hagan presentes, ya que ciertos equilibrios de poder (o de lo que sea. . . ) se verían afectados. Y , sin justificarlos, estos desniveles traerían aparejados grandes e impredecibles cambios.

La cuestión es que, en el continuo sucederse de los hechos relacionados con los seres humanos, ocurrieron algunos que afectaron profundamente las vidas de las personas de todo el mundo. Entre ellos, olvidándome de muchos, podemos mencionar (cronológicamente) los siguientes, como para darle un inicio temporal a esta sucesión: el Nacimiento de Jesucristo, el advenimiento del Cristianismo, la caída del Imperio Romano, la aparición de las órdenes monásticas, las Cruzadas, la Peste Negra, el Renacimiento, el “descubrimiento” de América, la Reforma Protestante, la Contrarreforma, la Monarquía Ilustrada, la Revolución Francesa, la independencia de los pueblos de América, la Guerra de Secesión Americana, la Revolución Industrial, el desarrollo tecnológico de los fines del siglo XIX, la 1ra. Guerra Mundial, la aparición del fascismo y del comunismo en sus diferentes expresiones, la 2da. Guerra Mundial, la Guerra Fría, la “caída” del comunis--

/--mo, y en estos, los días de nuestras vidas, la tan mentada “globalización” . Pero ,vuelta a ponerme del otro lado de la vereda, si yo fuera un lector, preguntaría : “¿Adónde quiere llegar este tipo?”.

Paciencia.

Muchos de los terribles acontecimientos que se produjeron gracias al desarrollo ( o la involución. . . .depende de los casos) del pensamiento humano involucran muchos de los aspectos de la vida humana presente.

Por ejemplo: Ud., lector, hoy envía a sus hijos a la escuela a que ,una vez concluído el primario, sepan (básicamente, éste es el objetivo esencial, aquí y en cualquier otro país del mundo.....) leer y escribir. Ahora bien, ¿Ud. sabía que si no fuera por los monjes benedictinos, que en épocas de invasiones, saqueos y destrucción, guardaron el **SABER (SÍ, CON MAYÚSCULAS)** o mejor dicho, lo escondieron de tantos invasores que venían matando y quemando, Ud. no sabría ni siquiera lo que es una letra o cómo se pronuncia?. Lo que ahora es normal, en otros tiempos era una rareza.

Otro ejemplo: Ud. entra en su casa ( a oscuras), sube o baja una tecla (generalmente, pegada a la pared) y la lámpara eléctrica se enciende, llenando el ambiente de luminosidad. Bien. Sin embargo, esto es así desde hace muy poco tiempo, recién desde los principios del siglo XX, gracias a los estudios de excelentes y dedicados científicos y hombres de ciencia.

Y siguiendo así, la lista sería interminable.

En definitiva, lo que parecería que fueron sucesos normales, quizás no lo fueron tanto, para las mentes y espíritus de cada época. ¿Porqué? . Porque en su momento (más todavía en la parte científica) parecieron (obviamente, antes de que sucedieran. . .) cosas raras, imposibles de suceder, cosas reservadas a alguna mente enferma o cuando menos . . . . pasada de alcohol.

Y sin embargo, muchos de esos sucesos fueron “vistos”, “pronosticados”, “profetizados”, “descriptos”, etc. por ciertas personas, a quiénes en tiempos pretéritos se los califico (como suave. . .) de “brujos”, “hechiceros”, “nigromantes”, “endemoniados”, ”locos visionarios” o “locos”: digamos que

586

la definición más común era ésta, la de ser **locos**. **La incomprensión humana es, a veces, más fuerte que un cáncer :éste último mata despacio, a diferencia de la primera, que lo hace RÁPIDAMENTE y sin PIEDAD.**

Y esta continúa lucha entre los que tenían “visiones” y los que decían que éstos estaban “locos”, no es de ahora : viene de lejos. Para dar un ejemplo: Isaías fue un gran profeta ,lo mismo que muchos otros. Además, cuando Cristo profetizó la caída y destrucción de Jerusalén , lo tomaron (cuanto menos....) de loco.

Y sin embargo, ni Isaías ni Cristo se equivocaron : el primero respecto de Asiria y Nuestro Señor, respecto a la Ciudad Centro del Mundo (año 66 de nuestra Era, con la destrucción por parte de las legiones romanas de Tito) .

Con lo que siguiendo la lógica de estas disquisiciones, podemos llegar a una conclusión muy simple : muchos de los acontecimientos que afectaron en grado sumo la vida de los seres humanos a lo largo de los siglos, hubieron de ser profetizados, denunciados, explicados, etc. por seres humanos que tenían un don en particular : el de **ver el futuro**.

Los médicos e investigadores científicos mencionan que los seres humanos usamos solamente el 10 % de nuestra capacidad cerebral. Y con el resto... ¿qué hacemos?. Y esto, mediante las nuevas técnicas de investigación ,se confirma continuamente : existen personas que son capaces de **predecir** la ocurrencia de **ciertos hechos**.. No de cualquier clase de hechos, sino de **algunos** en especial. Sé perfectamente bien que hay mucha charlatanería, enjuague, verso, mentira, abuso, mala fé, negocio, etc. en esto. Sin embargo, de buena fé, en muchos casos, se ha dado positivamente la predicción de ciertos acontecimientos, con suficiente tiempo de antelación, en la variedad de países y pueblos que componen el orbe.

Desde la noche de los tiempos, es evidentemente que los humanos han sentido la necesidad de conocer el futuro. Pero, y haciendo una pregunta bien directa. . . **¿es posible conocer el futuro?**.

Nuestras concepciones de espacio – tiempo se oponen, generalmente, a una eventualidad como la anteriormente planteada, ya que ellas dicen que se puede predecir el futuro de los procesos ,de acuerdo a una suma de leyes **precisas**, y además, **conocidas**. Sin embargo, hay una gran cantidad de casos que parecieran avalar las creencias en la adivinación del futuro por medios no deductivos, de tal modo de llevar a la moderna parapsicología a estudiarla, bajo el nombre de **precognición**. Ésta resulta ser la manifestación más frecuente (junto con la telepatía) , pero también la más rara y difícil de aceptar. En cambio, la **adivinación** difiere de la precognición por presentar un carácter deliberado. Se acude a la adivinación, habitualmente, mediante la interpretación de signos ,y la utilización de drogas y rituales que inducen a un estado alterado de la conciencia. Sobre la otra vereda, encontramos la **profecía** ,que no se busca, sino que se la considera inspirada por **Dios** y que, generalmente, se refiere a sucesos y acontecimientos más allá de los límites personales, incumbiéndole a pueblos y naciones enteras.

De todos modos, existen muchos casos que, quiénes los viven o los estudian, los pueden confundir con precogniciones. Se agrupan en estas variantes ,a saber :

***Coincidencias***: son más probables cuanto más imprevisto es el conocimiento que se tiene del mismo hecho.

***Inferencias racionales*** : cuando el suceso puede preverse por medios racionales, como el caso de la muerte de un anciano o el estallido de una guerra entre dos países que vienen de atravesar un período de tensiones .

***Inferencias telepáticas*** : cuando la presunta precognición se produce simultáneamente al suceso o éste puede preverse al conocer telepáticamente las intenciones de quiénes lo provocarán.

***Autosugestión*** : cuando quién tiene un presentimiento o recibe una predicción ,puede ayudar a que se realice, conscientemente o no.

***Dejá Vú*** : es una variante de la anterior, tratándose de situaciones que tenemos la sensación de haber visto o experimentado antes de que ocurriesen.

E incluso hay una **disquisición** que se puede traer a colación sobre las profecías, dada por uno de los “genios” del Cristianismo de la Edad Media, pero que se puede aplicar actualmente .Veamos.



Foto N° 295 : Pintura que representa a Santo Tomás de Aquino (1225 – 1274), uno de los más grandes teólogos de la Cristiandad .-

Uno de los más grandes pensadores y teólogos de su época, **Santo Tomás de Aquino (1225–1274)** escribía en su “**Summa Teológica**” lo siguiente respecto al tema del que estamos hablando : *“El fin de la profecía es mostrar con claridad una verdad que excede la capacidad natural del hombre. Aquella, en que la verdad sobrenatural se muestra en una visión intelectual es más excelente que aquella otra en la que esa verdad se muestra por medio de imágenes. Pero aunque en sí sea “más excelente”, puede ser también más difícil de comunicar a los demás hombres .Las imágenes siempre son claras, dinámicas, comprensibles. Pero las palabras, por el contrario, han de ser sometidas a un proceso lento y difícil que solamente las haría comprensibles para aquellas personas que están de antemano preparadas e interesadas por el tema. Los profetas no siempre comprenden lo que están diciendo; no es siempre fácil determinar qué par*

*/--te del mensaje procede directamente de Dios y qué otra parte del subconsciente”.*

Y han habido muchas personas que han corrido el “velo” de ciertos acontecimientos , a lo largo de la Historia de la Humanidad. Entre ellos, uno de los más destacados es el francés **Miguel de Nostradamus (1503-1566)**. La mayoría de los mencionados sucesos se han cumplido, hasta ahora.



**Foto N° 296 : Grabado de Miguel de Nostradamus (1503-1566) ,quién fuera el autor de las célebres “cuartetas”, varios tomos de predicciones , algunas cumplidas y las otras . . . .el tiempo lo dirá .-**

De ellos, se pueden citar : la relativa a la muerte del Rey de Francia, herido de muerte en un torneo de caballería, la Revolución Francesa, el ascenso de Napoleón y sus campañas, la 1ra.Guerra Mundial, el advenimiento de Hitler, la 2da.Guerra Mundial, la dinastía Kennedy, etc.

En la época más cercana al tiempo del viaje del barco de los sueños, encontramos a una personalidad sumamente atrayente , de la cual una gran

mayoría de nosotros, gracias a la formación que el colegio primario y el secundario nos dió, tuvimos la suerte de leer, es decir, sus libros. Y estamos, obviamente, hablando de **Julio Verne (1828-1905)**, el cual escribió ,entre otros, “Viaje de la Tierra a la Luna”, “Viaje al Centro de la Tierra”, “Los Quinientos Millones de la Begúm”, “Frente a la Bandera”, “La isla de la Hélice”, “La extraña aventura de la Misión Barsac” y “El eterno Adán”. Quizás Ud. se lleve la misma sorpresa ( sobre Julio Verne) que yo me llevé cuando tuve acceso a la información que ahora transmito, ya que este visionario francés también ,aparte de predecir los viajes a la Luna, la exploración intraterráquea, los super-cañones, los misiles, etc. también profetizó el posible choque ....de ¿a qué no saben qué? .Sí : ya lo adivinaron.

Pero veamos entonces, aquello que gracias a la colaboración de la **Srta. Claudia Torres**, de la **Biblioteca de la Casa de las Provincias de la Provincia de Buenos Aires**, puedo incluir en esta parte del presente Capítulo.

El artículo fue escrito por el **Sr. César Aira** , en el Suplemento de Cultura del diario “**La Nación**”, de la ciudad de Buenos Aires, del día **9 de Julio de 2000**. Al mencionado columnista periodístico le agradezco, desde ya, su artículo, por dos razones :la primera, porque me permitió saber un poco más de ese gran autor que fue **Julio Verne** y la segunda, porque dá una idea más acabada de lo que fueron los diferentes avisos, premoniciones y profecías sobre el posible hundimiento, en los primeros meses del año **1912**,de una nave de muy gran porte. Solamente haré unos pocos recortes ,de acuerdo a mantener la homogeneidad del artículo respecto de lo más importante del mismo: el pronóstico del hundimiento de una gran nave trasatlántica .El mencionado artículo dice así :

**“PASIÓN Y DUELO MORTAL A BORDO DEL TITANIC II”  
EN “LA CIUDAD FLOTANTE”, JULIO VERNE ANTICIPÓ EL  
POSIBLE CHOQUE DE UNA NAVE GIGANTESCA CONTRA  
TEMIBLES TÉMPANOS .**

*Es casi inevitable pensar una segunda versión* (Nota del Autor : se refiere a la película “Titanic” del año 1996, de James Cameron) *que le devuelva al*

*relato la sorpresa que la historia le negó, una versión en la que el “Titanic” no se hunda, y sus pasajeros desembarquen en Nueva York con un alivio que ,tan alimentadas han estado las expectativas, no podría sino estar matizado de cierta decepción. Créase o no, esa versión fue escrita medio siglo antes de que el Titanic se hundiera, y su autor (esto por su parte no puede constituir ninguna sorpresa) fue Julio Verne. La novela se llama “Une ville flottante”, es de las pocas conocidas de él, y la leí en una reciente edición de bolsillo que un editor francés lanzó para el estreno de la festejada película.....*



**Foto N° 297 : Fotografía de Julio Verne y su señora esposa, en los últimos años de su vida .Gran escritor y visionario de los progresos de la Humanidad en lo concerniente al futuro, dejó libros proféticos : “Viaje de la Tierra a la Luna”, “Viaje al Centro de la Tierra”, etc.-**

*.....Aquí el barco se llama “Great Eastern” , es el trasatlántico más grande del mundo, el más lujoso y completo, una verdadera “ciudad flotante”. A diferencia de su antecesor posterior y real, éste ha hecho ya*



*diez cruces del océano, ha tenido toda clase de problemas, ha pasado un tiempo varado en reparaciones y ahora hace su viaje inaugural de una nueva etapa .El narrador, un francés anónimo, saca pasaje de ida y vuelta (Liverpool –Nueva York –Liverpool) sólo por la curiosidad de ver cómo pasan las cosas en este leviatán moderno. A bordo se encuentra con un conocido, Fabián Mc Ewin, que viaja acompañado de su fiel amigo Corsican. Fabián hace la travesía para distraerse, pero en realidad nada lo distrae de una pena extraordinaria : su amada, la bella Ellen, ha sido casada contra su voluntad, por un padre dictatorial, con el infame Harry Drake , rico y vicioso.*

*También a bordo el narrador conoce a Dean Pittferger, el personaje más curioso y anticipatorio de la novela. Es un contemplativo, mina de las más curiosas informaciones, médico de profesión pero evidentemente con medios para permitirse largos ocios, que dedica ... a viajar en el Great Eastern ,ida y vuelta, con una idea fija. Ha estado en todas las travesías del buque, con la tesis de que se trata de un barco condenado a naufragar en medio del Atlántico .Es como si intuyera el mito del Titanic : es un barco demasiado grande, demasiado lleno de gente ( y de cristalería y platería y salones de baile y orquestas y aristócratas) ,demasiado inhundible como para que no se hunda, por una ley elemental de justicia poética. Como interlocutor del narrador, desgrana toda clase de datos sobre el barco y los pasajeros y la meteorología pertinente. Está absolutamente seguro de que esta vez es la definitiva, el Great Eastern se irá a pique en medio del mar, y él tendrá la ocasión tan esperada de presenciar un naufragio; frente a esta pasión por la realización de los augurios, para él morir es secundario. Es uno de esos extravagantes razonables, tan comunes en las novelas de Verne, de cuyas predicciones todos se ríen pero al final resulta que tenían razón –y el lector lo había sabido todo el tiempo--.*

*Empiezan las tormentas; el Great Eastern se tambalea, Dean Pittferger se frota las manos con satisfacción : el momento se aproxima. Los Pasajeros siguen descorchando botellas de champaña, inconscientes del desastre inminente. Más insidiosos que el oleaje (para nosotros) son los icebergs, que flotan a la deriva y pasan muy cerca del barco . . .*

*A bordo, están pasando las historias privadas; de ellas nos enteraremos por las informaciones que le transmite Dean Pittferger, que lo sabe todo, al narrador. Entre otros muchos ,va una pareja de recién casados, cuya luna de miel fue una vuelta al mundo: entre California al Japón se amaron, del Japón al Cabo discutieron, del Cabo a Londres se odiaron, y en esta última etapa están arreglando los términos del divorcio para cuando desembarquen. Otra pareja, simétrica, ha dado la vuelta al mundo para conocerse, y tanto ha ido creciendo su amor que ahora cuentan cada metro para llegar de vuelta y casarse.*

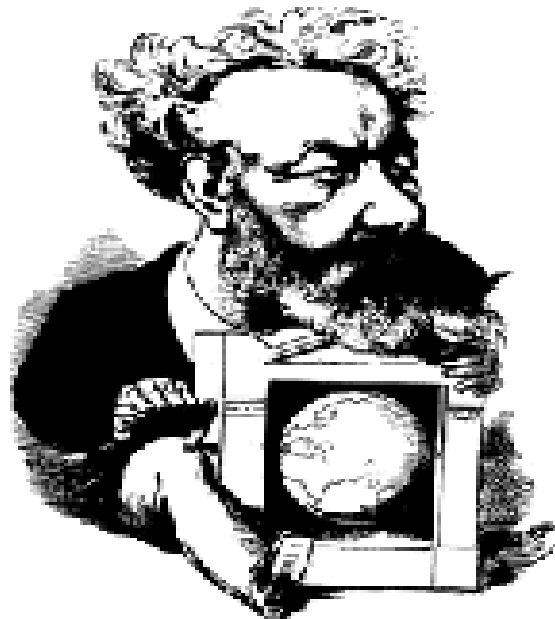


Foto N° 298 : Caracterización gráfica de Julio Verne , en la prensa francesa de fines del siglo XIX .-

*Las dos historias se conjugan en la principal. Porque sucede que a bordo del Great Eastern, que aquí revela su condición de pequeño universo narrativo autosuficiente, hay un grupo de jugadores empedernidos, entre los cuales se hace notar uno por sus malos modales, y resulta ser, ya podemos preverlo, Harry Drake, que lleva encerrada en su camarote a la bella Ellen, a quién la desdicha de ese matrimonio forzado le ha hecho*

*perder la razón. Pese a los esfuerzos del narrador y del fiel Corsican por ocultarle esta circunstancia a Fabián, termina produciéndose un choque , y hay un reto a duelo. Es lo peor que podía pasar , porque las dos alternativas son igualmente fatales : a Fabián muere , o mata a Harry Drake , y como asesino del marido jamás podría casarse con la viuda, sin la cual, ya ha quedado probado, no puede vivir.*

*La tierra ya está a la vista, el desenlace también. Se desata la madre de todas las tormentas. Mientras todos los pasajeros asisten a una fiesta, se desarrolla el duelo en un puente de popa. Harry Drake ha elegido espadas. Hay dos asaltos, el barco es sacudido por los elementos desencadenados.*

*En el tercer asalto, Fabián baja el arma, la vista fija en un punto atrás de su oponente ; es que ha aparecido Ellen, loca, sonámbula, transida por la lluvia , iluminada por los relámpagos. Harry Drake levanta la espada para dar el golpe mortal . . .y en ese momento cae un rayo ( la espada ha hecho de antena) y lo fulmina. Queda hecho una estatua de carbón, que se cae a pedacitos. Un remanente de la corriente eléctrica alcanza a pasar por el cerebro de Ellen y le devuelve la razón. Los amantes se reúnen, final feliz, la tormenta cesa, y al día siguiente el Great Eastern atraca en Nueva York y el pasaje desembarca, a seguir festejando su buena suerte.”*

El comentario de **Aira** se extiende un poco más todavía, comentario con el que coincido ,pero a los fines explicativos de esta parte del presente Capítulo creo conveniente “cortarlo” allí, no por malintencionado sino porque trata sobre otros aspectos no estrictamente relacionados con la actitud profética de **Julio Verne**.

### Y SIN EMBARGO . . . .

queda algo de tela para cortar.

Veamos.

Verne llama a su barco “**Great Eastern**”, que como habíamos visto en el Capítulo III, fue uno de los buques que cubrió las rutas del Atlántico Norte durante un buen número de años del siglo XIX. Creo que con este nombre dió a entender que la nave de la cual hablaría en el libro, se debía comparar con aquella inicial (también británica) por su velocidad y regularidad. Hasta aquí no habría mucho motivo de asombro. Pero quién haya leído alguna vez los libros de Julio Verne ( y si no lo hizo, vaya corriendo a conseguirse uno...) en sus años infantiles o juveniles ( justamente por esto, en una parte de este trabajo de investigación hablo de mi **madre** , que nos hacía leer. . . **de todo**), sabrá perfectamente bien que el escritor francés no dejaba nada librado al azar y que todos sus escritos tenían **base** (datos científicos, lugares, etc.), **desarrollo** ( generalmente , entrelazado mediante una narración novelesca) y **final** (de modo de dejar una enseñanza a las generaciones venideras : no creo que sean casualidad sus últimas palabras, dirigidas a sus familiares : “**Sed buenos**” ).

Es por ello que me llama profundamente la atención este artículo, cuando dice **Aira** ( del cual no tengo ningún motivo para dudar que haya sido incorrecto en la transcripción del argumento central del libro y de sus detalles):

*“...ha tenido toda clase de problemas, ha pasado un tiempo en reparaciones y ahora hace su viaje inaugural de una nueva etapa.”.*

Como segundo punto, referido a lo antes expuesto, cabría preguntarse ,si en la parte “predictiva”, **Verne no habló del “Titanic” sino del RMS “Olympic”**, ya que estos últimos detalles parecieran más relacionarse con éste último que con el primero.

Y si de suponer se trata, aunque lo que vaya a decir parezca imprudente (como leve. . .), ¿podríamos aventurarnos a decir que Verne relacionó su historia de “La ciudad flotante” con la del RMS “Olympic”?

Y lo que sería más inquietante aún :¿Era realmente el RMS “Titanic” el que emprendió el viaje el 10 de Abril de 1912?.¿**O se trataba del RMS “Olympic, bajo otro nombre?**

Un pequeñísimo detalle : como Verne lo indica (refiriéndose a su “La ciudad flotante”), el puerto de matrícula del “Great Eastern” era el de Liverpool (Inglaterra), el mismo puerto de matrícula del RMS “Titanic”.

Dejo a los posibles lectores de este trabajo de investigación las consultas en los organismos competentes (bibliotecas, fundaciones, Internet, etc.) sobre este aspecto: más no puedo agregar, no porque no quiera ,sino porque no tengo otro material sobre este punto.

No obstante, la lista de personas que predijeron el desastre del RMS “Titanic” no se agota en Verne, aunque justo es reconocerlo, sorprende que el insigne escritor francés haya preparado un libro acorde a la predicción de esta tragedia.

Además de Verne, hubo otras personas que avisaron ( y con suficiente tiempo. . .) que el barco de los sueños se iría a pique.

Entre ellos comenzaremos nombrando a un desconocido pescador noruego, de nombre **Anton Johansson**, quién, en sus posteriores relatos, indica que en la noche del **14 de Octubre de 1907** se le apareció **Jesús**, quién le reveló el futuro del mundo. Observó Johansson, en esa noche, una larga hilera de números correspondientes a los años venideros y a su lado los acontecimientos correspondientes.

Como en cualquier otro caso de precognición, debemos observar que los acontecimientos **ya cumplidos** pueden ser capaces de dictar un criterio para la calidad de los pronósticos, en especial para aquellos que **aún no se han cumplido**.

Relata Johansson que vió como un buque de grandes dimensiones ,con luz en sus escotillas, se acercaba a un témpano, escuchó el crujir de la colisión y el nombre de “**Titanic**”.

Sobre Johansson podemos decir que también “vió” las dos guerras mundiales que afectaron nuestro planeta durante el siglo XX. También podemos decir sobre Anton que no era , precisamente , un pescador de laguna , sino bien de

mar, acostumbrado a lidiar con el oleaje del mar casi congelado y contra los témpanos.

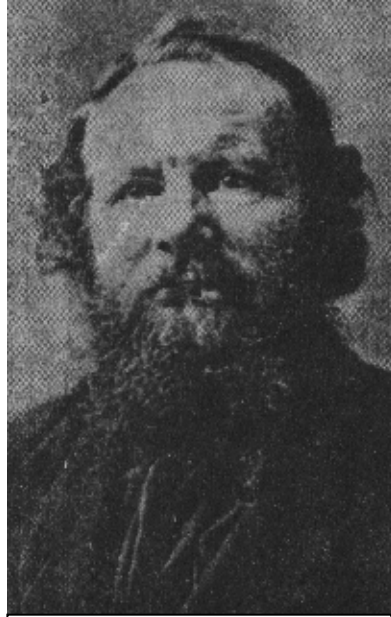


Foto N° 299 : El pescador  
Anton Johansson, que ,  
según sus propias  
palabras, vió el  
hundimiento del RMS  
“Titanic” .-

En cuanto a la **visión** de Johansson, no es la intención de este autor tomar partido por la autenticidad o no, del hecho de carácter místico-religioso que Johansson indica. Pero sí puedo decir que en una parte de la Biblia, en el Nuevo Testamento, se hace referencia a que “**...Jesús se apareció a más de quinientos hermanos a la vez...**”.Y si **Cristo** (además de sus apariciones ante María Magdalena y los Apóstoles) se apareció a tantas personas al mismo tiempo, ¿porqué no también a una sola, muchos cientos de años después de los acontecimientos relatados por la Biblia?

Además, la realidad del suceso que Johansson cuenta queda limitada, en este caso, **estrictamente a dos personas: Anton Johansson y Jesús**. El **primero** ya no existe, habiendo cumplido su ciclo en nuestra Tierra. El **segundo**, una vez **Resucitado, ya no muere más**.



Foto N° 300 : Fotografía del pescador Anton Johansson, a la izquierda, en los últimos años de su vida, junto a un pescador amigo .-

Otro de los que predijeron el hundimiento del barco de los sueños fue el (en su época) famoso clarividente **Cheiro** ( **Conde de Hamon**) que le indicó a un famoso periodista de su tiempo que, bajo ningún concepto, viajase por agua en el mes de Abril del año **1912**.Luego veremos el caso de este periodista con más detalle.

De todos modos, la más importante de las premoniciones con respecto al RMS “Titanic” y su trágico final, no fue dada en vísperas del viaje del barco de los sueños, sino muchos años antes. Esta premonición fue, en sí misma, una profecía, que se convirtió, gracias al trabajo de su autor, en un libro.

En el año **1898** dicho autor, muy poco conocido, llamado **Morgan Robertson** escribió una novela sobre un vapor de línea del tipo trasatlántico, increíblemente inmenso, mucho más grande que todos los construídos hasta ese momento. **Robertson** hizo abordar “su” barco con gente rica, frívola y despreocupada, sólo atenta a los compromisos sociales, y lo hizo hundirse en una fría noche de Abril, como la consecuencia del choque contra un témpano

Esto demostraba ,como consecuencia la poca importancia (ante la pérdida de la vida) de ciertas cosas, es decir ,la futilidad de ellas, en sí mismas. En definitiva, la obra de Robertson se convierte en una novela sobre la estupidez, el orgullo y el engreimiento, “cualidades” tan caras a los sentimientos humanos. Esta obra de Robertson se llamó **“The Wreck of The Titan or Futility”**

Lo que realmente hizo que la gente se fijara en la obra de Robertson no fue precisamente el carácter futurista de la misma, ya que ,si no hubiese sido por el hundimiento del “Titanic” hubiese sido una novela más perdida en la estantería de una librería. Pero lo que asombró ( y lo sigue haciendo aún hoy, a pesar del paso de los años. . . . ) es la **insospechada** similitud entre los dos barcos, el “**Titán**” de “**Futility**” (como esta obra se conocería de allí en más) y el “**Titanic**” de la White Star Line. Porque justamente en ello reside el “encanto” de esta obra. ¿Y cuáles eran estas similitudes, tan exactas entre los dos barcos, el de Robertson y el de la WSL? . En los siguientes datos :

	<u><b>TITAN</b></u>	<u><b>TITANIC</b></u>
<b>Mes del naufragio</b>	<b>Abril</b>	<b>Abril</b>
<b>Total de pasajeros y tripulación</b>	<b>3000</b>	<b>2207 (1)</b>
<b>Botes</b>	<b>24</b>	<b>20</b>
<b>Tonelaje</b>	<b>75000</b>	<b>66000</b>
<b>Longitud</b>	<b>800 pies (266,7 mts.)</b>	<b>882,5 pies (294 mts.) (2)</b>
<b>Hélices</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Velocidad</b>	<b>25 nudos (46,3 km./hr.)</b>	<b>23 nudos (42,6 km./hr) (3)</b>



600

En las llamadas (1), (2) y (3) se debe considerar que estos datos varían según las fuentes y los autores.

Desde **1898** hasta **1912**, el tiempo transcurrido entre la aparición de la novela de Robertson y el hundimiento del barco de los sueños, median **catorce (14)** años.

Por ello es que las preguntas me siguen surgiendo.....

Un excelente profesor que tuve en la cátedra de “Máquinas y Elementos de Máquinas” de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata, nos expresó una vez, en una clase, que el buen Ingeniero siempre copia lo anterior, pero no como una “copia” sino que tomaba lo ya hecho para mejorarlo.

Y no se equivocó : para muestra, los televisores del año 2001 son una “copia” mejorada (eso sí, muy mejorada.....) de los que existían en 1960 .¿O no es acaso así?.

Por lo anterior cabría preguntarse : **¿Los diseñadores del RMS “Titanic” tomaron al barco “Titan” de Robertson, lo rediseñaron y lo construyeron casi al detalle, creando así al RMS “Titanic”?. ¿Sabía el Ingeniero Thomas Andrews de la existencia del libro de Robertson?. ¿Lo antes expresado respecto de Andrews explicaría su desazón ( como veremos) al tener que viajar en el “Titanic”?. ¿El RMS “Titanic” fue parte de un macabro juego entre ficción y realidad?.**

Pero también podemos traer a colación otros testimonios de varias personas que ,teniendo o no mucho que ver con el barco de los sueños, expresaron ciertas cosas respecto del mismo, antes de que se hundiera en el Atlántico Norte.

Entre éstos podemos citar al **Oficial Jefe Henry Wilde**, que escribió : ***“Todavía no me gusta este barco. Tengo un extraño sentimiento sobre él”***.

A **Thomas Andrews** no le gustaba (así lo expresó en varias oportunidades) el hecho que el buque lo llevara lejos de su familia.

**Esther Hart** , la madre de **Eva Hart**, una de las niñas a bordo del barco, le contaba que ,durante las noches de navegación, pasaba esas horas sentada en la habitación más bien que estar durmiendo.

La esposa de **Mr. Richard Rouse** le dijo a su esposo : *“Este barco es muy grande. Tengo un mal presentimiento : que nunca alcanzará América”*. Su esposo rehusó cambiar la fecha del viaje y el buque en el que viajaría. . . . y nunca más volvió.

Justo antes de abordar el buque , **Mr. Stephen Jenkin** ,tuvo un arranque : dejó todas sus pertenencias y valores a sus padres, por si acaso. Murió en el hundimiento.

**Mrs. W. Bucknell** dijo antes del viaje : *“Tengo un miedo mortal de abordar este buque. Siento que algo terrible va a suceder”*. Se hundió con el barco.

Una mujer (anónima), ubicada sobre las costas del puerto de Southampton, mirando el barco pasar, súbitamente exclamó : *“Este barco se hundirá antes de llegar a América”*.

La señora **esposa** de un hombre llamado **Jack Marshall**, cuando el “Titanic” pasaba frente a las costas de la Isla de Wight , junto con otra gente que aplaudía y vitoreaba, comenzó a gritar , agarrada del brazo de su marido, en un ataque de desesperación : *“Se hundirá, se hundirá, este barco se hundirá.....¡¡¡Sálvenlos, sálvenlos ¡¡¡”*.Pero nadie atendió los ruegos de una mujer, que a los ojos de todos, parecía estar histérica o loca. Pero lo que lamentablemente la esposa de Marshall **no sabía** era que su madre había reservado un pasaje a bordo del barco de los sueños.....

El hermano más joven de **Bruce Ismay**, uno de los directores de la White Star Line, se despertó de un estado de coma el día del hundimiento y dijo : *“Bruce está en problemas, Bruce está en problemas”*.

El famoso novelista inglés **Graham Greene** , escritor de inolvidables textos como “El Tercer Hombre” y “El Poder y la Gloria”, nacido en 1904, relata lo siguiente : *“En la noche de Abril del desastre del Titanic, cuando tenía ocho años, soñé con un naufragio. Una imagen de ese sueño ha permanecido en mí por más de 60 años : un hombre vestido con un impermeable encorvado al lado de la escalera de una cámara, bajo el embate de una gran ola”*.

Pero también hay otros testimonios de los pasajeros, que sería bueno recordar, a los efectos de poder tener una idea acabada de que ,también ellos, sintieron que algo muy particular estaba por suceder con el barco de la WSL.

Hablamos de un conocido periodista, pero no dimos el nombre .Este hombre se llamaba **William T. Stead** y era el editor de una famosa revista de su tiempo, la “Revista de las Revistas”. En el año **1892** (veinte años antes del naufragio del “Titanic” ) este editor escribió una historia en la que describe el trágico hundimiento de un gran trasatlántico. Pero en **1912**, Stead estaba planeando navegar hacia U.S.A. en el mes de Abril , habiendo sido invitado por el presidente de este país, el Sr. William Howard Taft. Sin embargo, Stead no se mostraba tan excitado por la invitación presidencial, sino más bien por la travesía en un buque trasatlántico de lujo.

Un día, Mr. Stead y un joven periodista en ascenso, llamado Shaw Desmond, estaban caminando juntos por una calle del corazón de Londres. Desmond estaba tratando de discutir un artículo que se encontraba escribiendo para la revista que Stead editaba, pero el hombre de edad (Stead ya tenía sus años....) quería dirigir la conversación de vuelta a su propio temario. Stead indicó que, en muy poco tiempo más, estaría navegando a bordo del RMS “Titanic”, un nuevo barco con la reputación de ser inmundible, y al mismo

tiempo, se explayaba sobre las bondades de velocidad, tamaño y otras cualidades del buque. Sin embargo, Desmond jamás había oído hablar del “Titanic” sino que la primera vez que esto ocurre es cuando Stead le hace los comentarios mencionados.

Los dos hombres continuaron su paseo, hasta que, en un punto, Desmond se corrió, levemente un poco, de Stead . Fue entonces que, a Desmond, lo atrapó un extraño sentimiento, un sentimiento que más tarde el joven periodista describiría de la siguiente manera : ***“Vino hacia mí, por primera vez en mi vida , pero no por última, la convicción de una muerte inminente. En este caso, que el hombre a mi lado moriría en muy poco tiempo. La convicción era oprimente y me sentí sin socorro, pero ni por un momento lo asocié con el navío del cual Stead estuvo hablando.”***

Shaw Desmond decidió no hacer mención de su súbito pronóstico respecto de la suerte del señor Stead, y finalmente, los dos hombres siguieron sus propios caminos. Cuando Desmond llegó a su casa, sin embargo, fue lo suficientemente cauto como para hacer una anotación respecto de sus premoniciones sobre Stead, y le puso la fecha en que ocurrió, para “futuras referencias”, como el mismo Desmond indicaría.

Sólo unos días después, las noticias sobre la tragedia del “Titanic” llegaron a Inglaterra. Aunque ,desde los primeros momentos, se escucharon rumores sobre que, posiblemente, Stead hubiera sobrevivido al hundimiento del buque. Desmond sintió que los rumores no tenían consistencia y que eran falsos, como también se convenció, en ese momento, que su propia premonición sobre el destino de Stead se había convertido en realidad.

***“No se salvó: se hundió”***, le dijo Desmond a su esposa.

Las predicciones de Desmond de la cercana muerte de su amigo fueron correctas , más bien, hasta exactas. El famoso periodista William Stead encontró el final de sus días a bordo del RMS “Titanic”, el día del hundimiento del barco de los sueños.

Otro caso de evidente premonición fue el que se produjo con el **Mayor Archibald Butt** .Butt era el edecán militar del Presidente Taft (U.S.A.) y



**Foto N° 301 : Fotografía del Mayor Archibald Butt, quién ,desde días antes , se comenzó a sentir deprimido, por motivos aparentemente inexplicables. Pero ,también aparentemente, Butt ya preveía lo que pasaría durante el viaje del “Titanic” hacia América :  
su propia muerte . . . .**

amigo del presidente U.S.A. Theodore Roosevelt .Cuando el Partido Republicano de este país no pudo decidir entre los candidatos Taft y Roosevelt ,en cuanto a la nominación para la elección del año 1912 ,Butt pasó momentos de angustia ya que estaba dividido por sus lealtades separadas, debido a que los candidatos eran sus propios amigos cercanos, y él sintió una enorme presión debido a que se sintió atrapado en el medio de esta conflicto.

Butt era sabedor que tenía que desprenderse de estos problemas; y encima de ello, un amigo de Butt, su amigo Frank Millet, un notable artista de la época,

le preguntó si lo quería acompañar a una visita a la ciudad de Roma. Aunque Butt aceptó esta invitación, se sintió culpable, prácticamente al instante, como si hubiera “abandonado” al Presidente , estando éste soportando un momento crítico.

Ahora bien, en el mes de **Febrero** de **1912**, Archibald Butt le escribió una carta a su cuñada en la que le avisa de su futuro viaje. Le aclara : *“No olvides que todos mis papeles están en el almacén..... y si el viejo barco se hunde , tú encontrarás mis asuntos bien ordenados”*. Sin desconocer que esta explicación podría alarmar a la mujer, Butt añadió algo como para que su cuñada no tome tan en serio este aviso, y le dice así :

*“Como siempre te escribo de esta manera cuando voy a alguna parte, no estarás aburrida ahora por mis presentimientos”*.

Incluso, aunque Butt trató de dar una pequeña luz sobre estos hechos a su cuñada, parece bastante claro que ,de hecho, estaba teniendo un fuerte presentimiento que le indicaba la cercanía, en su vida, de un peligro terrible. Pero aunque sus amigos hubiesen atribuído su intranquilidad al “stress” bajo el cual se hallaba el Mayor Butt, este hombre les comentó que *“nunca había tenido tal sentimiento constante y especial de un peligro inminente”*.

Este sentimiento parece haber tenido bastante que ver con lo que Butt hizo después . A pesar que Butt accedió a acompañar a Millet a Roma, se levantó de su cama en la mañana del día 26 de Febrero de 1912 dispuesto a permanecer en América. De tal modo, envió mensajes radioelèctricos cancelando los arreglos previos que había ya efectuado para su viaje por mar, y luego le comentó al presidente Taft lo que había decidido y hecho. Sin embargo, Taft no quiso escuchar lo que Butt argumentaba e insistió en que el Mayor realizara el viaje que su edecán había programado.

Y, como donde manda capitán no manda marinero, Butt se resignó a realizar el viaje por mar .

Creo una obligación aclarar (por si alguien no lo sabía) que en esos días del año 1912, la aviación estaba poco menos que en pañales, y ni siquiera remotamente se habían efectuado las travesías que darían lugar (muchos años más tarde) a los vuelos de pasajeros : no se había cruzado el Canal de La Mancha (Bleriòt), ni atravesado el Atlántico (Lindbergh) ni volado el mencionado Océano desde España hasta Sudamérica (Franco-Plus Ultra). Aunque la 1ra. Guerra Mundial estaba en ciernes (1914) y ella traería un abrupto y destructivo desarrollo de la aviación, salvo ciertos intentos de mejoramiento, no había algo establecido en cuanto a la aeronavegación se trate. Por lo antes expuesto, el viaje por mar era, hasta ese entonces y muchos años después, el único medio para atravesar el mar.

Ahora bien, sabido ya que debería realizar el viaje, Butt no siguió tratando de imponer su voluntad y les contó, a varios miembros del Servicio Secreto del Presidente Taft ,sus impresiones sobre este presentimiento que lo acosaba continuamente. Butt, en una oportunidad, deslizó el siguiente comentario a varios de ellos : *“.....tengo un inenarrable sentimiento que dice que encontraré un peligro terrible antes de retornar”*.

Un día o dos ,antes de dejar Washington, Butt caminaba por los jardines de la Casa Blanca junto a un amigo, y los dos hombres se hallaron, de improviso, discutiendo el inminente viaje del mayor. Butt le contó a su amigo que *“...tengo el extraño sentimiento ,que nunca he tenido en mi vida, que estaré en el medio de alguna tremenda calamidad”*. Asimismo, Butt le confesó a su amigo que él había tenido este sentimiento por varias semanas y no lo podía “sacudir” de su alma.

El Mayor Butt abordó su barco ,que lo dirigía hacia Nápoles junto con Frank Millet el día 2 de Marzo de 1912. Luego de enviar mensajes de salutación encargados por el Presidente Taft, dirigidos al Papa y al rey de Italia, Butt se relajó y trató de recuperar sus fuerzas. Y de acuerdo a planes futuros, Butt y Millet hicieron las correspondientes reservaciones para retornar a U.S.A. a bordo del RMS “Titanic” cuando éste emprendiera su viaje.

Aunque los presentimientos del Mayor Butt sobre un repentino peligro continuaron y no se desvanecieron a lo largo del período de sus vacaciones, pareciera haber sentido que ,reservando su pasaje de regreso a casa en el RMS “Titanic”, evitaría la posibilidad final de un peligro que este viaje (el de sus vacaciones) le hacía presentir. Butt le comentó al barón Carlo Allotti, que había disfrutado su viaje pero que deseaba regresar a América lo antes posible.

***“Llegaré a Washington en tiempo, ya que soy muy afortunado de tener una reservación en el nuevo barco “Titanic”. Cuando aborde el “Titanic” me sentiré absolutamente a salvo. Ud. sabe que ese buque es inhundible”*** dijo el Mayor en un comentario.

A todo esto, tanto Butt como Millet llegaron a Londres, ya cerca y en vísperas de su viaje marítimo. Y sin embargo ,cuando parecía ser que Butt se tranquilizaría, la cosa se disparó súbitamente.

### **No hubo caso, che.**

Los presentimientos de Butt retornaron y peor aún, se intensificaron. Un amigo personal de Butt diría más tarde que, a pesar de poseer un temperamento fogoso y vivo, el Mayor se encontraba extrañamente deprimido en esos días anteriores al viaje inaugural del RMS “Titanic”. Y tanto es así que sus amigos estaban totalmente al tanto. Es decir, el comportamiento de Butt debería ser tan especial que hasta las hormigas harían un alto en el trabajo para observarlo por un minuto. . . . o dos.

***“Debo visitar la Abadía de Westminster , ya que si no voy ahora ,nunca más la volveré a ver”.***

Con fecha 10 de Abril de 1912,el Mayor Archibald Butt y su amigo Frank Millet se embarcaron en el RMS “Titanic”, partiendo desde el puerto de Southampton a mediodía. Cinco días después, ambos hombres perecieron al hundirse el barco de los sueños.



Profético deseo el de ver la Abadía : intuyendo que se acercaban los últimos días de su vida, buscó el consuelo que la oración puede brindar al alma (cualquiera sea el credo, se lo tenga o no) y la paz del espíritu que un ser atribulado necesita para saber enfrentar sus horas finales.

Otro de los que presintieron “algo” fue el señor **Harry Burrows**. Este hombre vivía con su madre en la calle Anderson’s Road, en el número 38 de la misma. Asimismo, cabe mencionar que Burrows trabajó durante su vida en los grandes trasatlánticos de línea , que habitualmente, zarpaban de la mencionada ciudad portuaria. Burrows era una persona sumamente previsor, y tal es así, que se anticipó al viaje ,consiguiendo un camarote en el RMS “Titanic” y permaneciendo en su hogar por el lapso de un mes ,de manera de estar disponible cuando llegara el momento de zarpar.

El día 10 de Abril de 1912, Burrows le dijo adiós a su madre y bajó hasta el puerto para ubicarse en el trasatlántico. Y sin embargo, se produjo una sorpresa en el hogar de los Burrows : la madre de Harry vió, estupefacta, retornar a su hijo a la casa. En definitiva, Harry Burrows decidió no enlistarse en el “Titanic”.

Al pasar el tiempo, la señora Burrows le comentó a la prensa el incidente que había tenido a su hijo como protagonista. Esta mujer dijo, en más o menos, estas palabras, lo siguiente : *“Harry me dijo que:.... “ en el último minuto, cambió de opinión y se alejó del buque, por lo cual estoy sumamente agradecida. No puedo explicar porqué cambió de opinión, pero una especie de presentimiento se abatió sobre él.”*

Otro de los que pudo contar su historia, explicando que “algo” extraño le indicaba que algún hecho sumamente terrible estaría por suceder, fue el señor **Isaac Frauenthal**.

Este hombre era un abogado que vivía en la ciudad de New York, que había viajado rumbo a Europa en el mes de Marzo de 1912 para asistir a la boda de su hermano, la cual tuvo lugar en la ciudad de Niza (Francia).Después de esto, los dos hermanos, junto a la cuñada de Isaac, decidieron retornar a New

York a bordo del “Titanic” en su viaje inaugural. Por lo que viajaron hasta el puerto de Southampton para abordar el barco de los sueños el día 10 de Abril del mencionado año.



**Foto N° 302 : Fotografía del abogado Isaac Frauenthal, quién también presintió que “algo raro” estaba por pasar con el RMS “Titanic”, como así también que ello lo involucraría a él , a su hermano y a la esposa de éste. Afortunadamente , los tres se salvaron del naufragio .-**

Luego que el barco hubo zarpado, Isaac le comentó a sus parientes una sensación que lo mantenía intranquilo desde que el buque comenzó a navegar, aunque esto parecía tener un fundamento anterior al viaje en sí mismo.

La cuestión es que Isaac Frauenthal tuvo un sueño, antes de subir al barco. Este hombre describiría más tarde lo que soñó : ***“Me parecía estar en un gran navío de vapor que, súbitamente, chocaba contra algo y comenzaba a hundirse. En este sueño ví tan claramente como si pudiera observarlo con mis ojos abiertos, el hundimiento gradual del barco, al mismo tiempo que podía oír los gritos de los aterrados pasajeros.”***

Parece ser que Frauenthal interpretó su sueño como una simple pesadilla, pero lo más **extraordinario** ( y esto es lo que hace al testimonio de Isaac más extraño) ,confiando en que sus palabras hayan sido expresadas con la verdad, es que este sueño se repitió por **segunda** vez.

Frauenthal diría más tarde lo siguiente : “ *No le presté mucha atención al primer sueño, pero debo confesar que cuando se repitió por segunda oportunidad, me comencé a sentir un poco preocupado*”.

Sin embargo, una vez que Isaac les contó a su hermano y su señora, sobre lo que había soñado por segunda vez, ellos no tuvieron mejor idea que reírse de ello y de tal modo, trataron de hacer que no se preocupe más. Esto parece haber hecho que la intranquilidad de Isaac se calmara un poco, quizás también debido al hecho de estar inmerso en la atmósfera a bordo del RMS “Titanic”.

Isaac diría más tarde : “ *Nunca imaginé que un barco que llevara un rumbo de navegación hacia América ,tuviera una multitud de pasajeros tan felices y tan confiados como el “Titanic” la tenía. La novedad de tener participación en el viaje inaugural del más grande buque de pasajeros del mundo, parecía entusiasmar a toda la gente .Entonces, también, casi todos nosotros sentimos que no había ninguna razón para estar alarmados o con aprehensión por nada*”.

En la noche del día 14 de Abril de 1912, Isaac Frauenthal estaba leyendo en su cama, a bordo del RMS “Titanic”, cuando sintió un largo y desgarrador “ruido de fricción”. Isaac, como tantos otros pasajeros que, tiempo después del hundimiento fueron consultados sobre sus vivencias al momento del choque del barco de los sueños, se levantó y fue a investigar qué era lo que había ocurrido. Habiendo escuchado que el buque chocó contra algo, corrió a despertar a su hermano Henry. Éste último no pensaba que la situación fuera seria y con ese pensamiento, retornó a su cama . Isaac más tarde referiría que “*...Yo no me encontraba muy seguro de todo esto ,habiendo tenido ese sueño en mi mente ; de tal modo , que subí a la cubierta , buscando al*

*capitán Smith o a cualquier otro oficial que me pudiera decir qué era lo que realmente había ocurrido”.*

A partir de este momento Frauenthal fue testigo de varios acontecimientos que se dispararían velozmente sobre la cubierta.

Es así que escuchó al capitán E. J. Smith indicarle a uno de los más altos exponentes de la “high society” --alta sociedad-- de esos días, que despierte a su esposa, al mismo tiempo que los pasajeros deberían subir a los botes salvavidas. Entonces ( y ésta sí es una opinión personal.....) a Frauenthal no le hizo falta más, y una vez que escuchó esto, retornó a la cabina que ocupaba su hermano y su cuñada y nuevamente golpeó la puerta de su habitación.

Pero la generalizada confianza que una gran parte de los pasajeros tenía en la condición de “inhundible” del RMS “Titanic” , le comenzaba a jugar una mala pasada al abogado Isaac Frauenthal. Tal es así que le costó realmente mucho el poder convencer a su hermano que se estaba presentando un peligro, real e inminente.

Cuando Henry Frauenthal y su esposa llegaron a cubierta, Isaac le preguntó, a su descreído hermano: ***“Bien, Henry, ¿Yo no era tan estúpido, no?”***. Su hermano le contestó inmediatamente : ***“Oh, el buque es demasiado grande. No se puede hundir.”***

**No hay caso : la cabra al monte tira . . . . .**

Luego de esto, la esposa de Henry fue subida a bordo de un bote salvavidas, mientras Isaac y Harry permanecían a bordo del “Titanic”. Una dramática escena se vivió a continuación ( y no creo equivocarme si planteo que más de una de estas situaciones se produjeron a lo largo de las dramáticas horas del hundimiento, de lo cual no sería de extrañar que Cameron haya tomado alguna de ellas para la realización del film del año 1996) : una vez que el bote en que la esposa de Henry se encontraba, comenzaba a bajar, ella amenazó con saltar del bote si su marido no se le unía. Obedeciendo a un mismo impulso, los dos hermanos Frauenthal saltaron desde cubierta hasta el bote.

Y así, los Frauenthal salvaron sus vidas.

Deseo terminar esta pequeña parte del Capítulo IV, en el cual hemos visto las premoniciones sobre el hundimiento del barco de los sueños, con una referencia a una en especial y con el detalle de otras dos, patéticas informaciones sobre qué algo terrible relacionado con el buque de la White Star Line.

La primera es la de un **argentino**, llamado **Edgardo Andrew**, el cuál escribió :“*hubiera querido que el buque se encontrara ya en el fondo del mar....*”, en una carta dirigida a su novia. Pero esto lo veremos en otro Capítulo. Discúlpeme : yo (creo..) sé lo que debo hacer....

En referencia a las otras dos, digamos que **Eugene Ryan**, un irlandés proveniente de la localidad de Athlone, abordó el RMS “Titanic” cuando el buque realizó su parada en la ciudad de Queenstown ,antes de lanzarse hacia el mar abierto, junto a un grupo de amigos que también viajaban en la 3ra.clase del pasaje. No pasó mucho hasta que el joven Ryan comentó que había tenido un sueño que lo estaba perturbando profundamente. Sobre esto, su amiga Bertha Mulvihill comentaría más tarde , lo siguiente :

*“ Fue una cosa divertida (SIC) .....Había un muchacho de mi propio pueblo que estaba junto a nosotros. Cuando dejamos Queenstown nos contó que había soñado que el “Titanic” se habría de hundir. Y cada noche que nos hallábamos en el mar, nos decía que había soñado que el “Titanic” se hundiría antes que alcanzáramos New York. .La noche del Sábado, justo antes que nos fuéramos a dormir ,nos dijo que el “Titanic” se hundiría esa misma noche. Fue pavoroso.”*

Por otra parte, indicó que Eugene Ryan sabia que el buque se hundiría ya que, en su sueño, *“había visto claramente la colisión contra el iceberg”*.

Luego de la colisión contra el témpano, la señorita Mulvihill se quedó en la cubierta (que a esas alturas, se inclinaba más y más.....), al mismo tiempo que

el último bote salvavidas comenzaba a ser bajado al mar. Un marinero que estaba en ese bote, vió a la joven Bertha y le gritó : “*¡ Salte!*”. Así lo hizo y de tal modo, se encontró a salvo en ese mismo bote.

Lamentablemente, nadie supo jamás que le ocurrió al pobre Eugene Ryan. Pero todos lo imaginan.....

Uno de los que **no viajó a bordo del RMS “Titanic”** fue el capitán, a cargo del Ejército de Salvación en la localidad escocesa de Kirkudbright ,el señor **W. Rex Sowden**. En esa fatídica noche del sábado 14 de Abril de 1912, ya sea había retirado , cuando alguien golpeó a su puerta y preguntó : “*¿Podría venir enseguida, Capitán? .Jessie se está muriendo*”. Sowden se vistió al instante y fue hasta la habitación de la pequeña huérfana en cuestión. Se sentó junto a la niña agonizante por el lapso de unos minutos, pero justo a las 23 horas Jessie se sentó sobre su cama .Cuando se dió cuenta que Sowden estaba sentado al costado de su cama ,dijo : “*Tome mi mano, Capitàn . Tengo miedo .¿No puede ver que este barco se está hundiendo en el agua?*”.

Pensando que la niña estaba divagando, el Capitàn Sowden buscó confortarla diciéndole que sólo había tenido un mal sueño. Pero la pequeña Jessie no se conformó con esta explicación.

***“No, el barco se está hundiendo. Mire a toda esa gente que se está ahogando .Alguien llamado Wally está tocando un violín y viniendo hacia Usted.”***

Sowden miró alrededor suyo pero no vió nada inusual. Acostó a la pequeña niña nuevamente en su cama, y luego, lamentablemente, ella entró en coma.

El capitán Sowden se sentó con la niña agonizante por varias horas y no observo cambios en su condición, pero, entonces, súbitamente, escuchó el sonido de la aldaba sobre la puerta del dormitorio. Levantándose, Sowden fue hasta la puerta y la abrió, pero no vió a nadie allí. Sin embargo, Sowden tuvo la extraña sensación que alguien pasó a través de él y entró a la habitación. El capitán corrió hasta la cama de Jessie y vió que un cambio había tenido lugar y que la muerte de la niña tendría lugar en unos pocos mi-

/--nutos. La pequeña niña súbitamente abrió sus ojos y dijo que su madre había venido *“...a llevarme al Cielo”*.

Sowden tomó la mano de Jessie por un momento, y la niña, entonces, murió pacíficamente.

El capitán Sowden se levantó del costado de la cama y se preparó para ir por ayuda cuando nuevamente escuchó que la aldaba se alzaba otra vez, sobre la puerta del dormitorio. Nuevamente Sowden abrió la puerta para ,de nuevo , no ver a nadie, y definitivamente, no pudo llegar con ayuda, ya que llegó a la conclusión que **“ la madre había partido con su niña”**.

Rex Sowden sigue diciendo : *“Algunas horas más tarde, el mundo se espantó al conocerse la tragedia del “Titanic” .Entre lo que se habían ahogado estaba Wally Hartley, el líder de la banda, al que yo conocía desde que era un muchacho. Yo no tenía conocimiento de su viaje por mar o que tuviera algo que ver con ningún barco.”*

En años posteriores, cuando se encontraba pensando acerca de la visión que tuvo la pequeña niña sobre el barco que se estaba hundiendo, el capitán Sowden comentó : *“ Lo que pensé que era una alucinación , fue una visión que se estampó indeleblemente en mi mente y cambió todo mi panorama espiritual”*.

Hasta aquí, hemos visto un pequeñísimo pantallazo de lo que hemos dado en llamar las premoniciones respecto al hundimiento del RMS “Titanic”.

Podemos hacer un análisis muy simple sobre todo lo anterior.

Justo es reconocer que un acontecimiento tan especial como fue en su tiempo el viaje de este gran barco, unido a la inmensa propaganda que se le hizo respecto de este acontecimiento, más la preparación mental, espiritual, económica , social , y un largo número de etcéteras, pudo también haber

sensibilizado ciertos aspectos del ser humano. Y todos sabemos que ante los estímulos los seres humanos reaccionamos. Como una simple muestra, traigamos a colación un simple ejemplo, que más de uno de nosotros hemos experimentado :por ejemplo, un día en el que estamos atareados, y vamos de un lugar a otro, y pasamos por una ventana, de la cual sale un intenso aroma a pollo cocinándose al horno. Sumémosle a esto que no hemos desayunado. ¿Qué pasa entonces?.

Pasa que nuestro sentido del olfato, al estar (sin saberlo....) agudizado, y oliendo ese agradable aroma producirá una intensa secreción **involuntaria** de saliva , destinada ( en el caso eventual.....) a una mejor preparación de la comida, previa a su paso al esófago y estómago.

Pues bien, luego de los estudios que el sabio **Pavlov** realizó (en animales) sobre las respuestas a los estímulos, esto quedó un poco más clarificado.

Volviendo al tema, digamos que, en virtud de lo que decimos respecto al “Titanic”, es muy posible que una cierta **intuición** se hubiera despertado en ciertos espíritus, con lo cual las advertencias de la inminente catástrofe se multiplicaron, aunque, por los resultados, evidentemente, muy pocos las tuvieron en cuenta.

En definitiva, pareciera ser que un acontecimiento de las características relacionadas con el “Titanic”, es decir , su viaje y demás, sensibilizó a ciertos espíritus y más de uno de ellos (tanto los que “preveían” los acontecimientos como los que los escucharon) tomó debida cuenta de esto, de tal modo, que alguno salvó su vida, tomando una determinación en el momento preciso, aunque la mayoría no, y el resultado fue fatal.

De todos modos, sigo planteando una variante, de la cuál comienzo a ser un partidario : tengo toda la impresión que el RMS “Titanic” fue una historia de “familia” --ver este mismo Capítulo, “Los realizadores del sueño”---, cuyos planos y diseños pudieron haber tenido un origen en el libro de Morgan Robertson, y que a pesar de todos los pronósticos, tenía sus días contados por un montón de cosas relacionadas entre sí, de las cuales las premoniciones sobre el hundimiento de este barco son una muestra.



**Nada pasa porque sí .....todo tiene un fundamento.**

De todos modos, para terminar con este panorama sobre lo que fueron los diferentes avisos de la ocurrencia de una tragedia marítima en aguas del Océano Atlántico, y habiendo hablado del periodista **William Stead**, digamos también que escribió, en el año **1886 (veintiséis años antes )** un cuento similar a la novela de Robertson y que llevaba por nombre : **“How the Mail Steamer went down in the Mid Atlantic, by a survivor”**, que en español se podría traducir por : **“Cómo se fue a pique el Vapor de Correo en el Atlántico Medio, por un sobreviviente”**. En esta historia, Stead habla sobre un gran vapor que se hunde, luego de chocar contra otro barco. Stead (refiriéndose al hecho que narra en este escrito, de la gran pérdida de vidas debido a no contar el barco con suficientes botes de salvamento) dice : **“Esto es exactamente lo que podría tener lugar y lo que tendrá lugar , si los buques son enviados al mar faltos de botes salvavidas”**



**Foto N° 303 : Fotografía del escritor y periodista norteamericano William Stead , que , proféticamente , redactó un artículo sobre un buque de línea que se hundía en el Atlántico Norte , el cual tenía falta de botes salvavidas . Este artículo se escribió 26 años antes del hundimiento del RMS “Titanic”. Quizás por ello Stead estaba triste : había pronosticado su propia muerte . . . .**

En la próxima parte de este Capítulo, intentaremos dar una amplia visión sobre un hecho puntual , de los dos más conocidos sobre este buque: uno lo constituyó el hundimiento y el otro (del que trataremos en esta siguiente parte), el viaje del inmundible.

Así, intentaremos realizar una correcta, generosa (en detalle), y por sobre todos los aspectos, humana descripción ( humana refiriéndome a los aspectos que se relacionan con los seres humanos) de lo que, en definitiva, se constituyó en el primer, único y último viaje del inmundible buque de la White Star Line, el barco de los sueños, el Royal Mail Service “Titanic”.

Aborden conmigo el buque, a sabiendas de su destino, y abran bien los ojos. Cada minuto cuenta y debemos llevarnos en nuestras retinas todas las imágenes ,visiones y recuerdos posibles, ya que el viaje del **original RMS “Titanic”**, iniciado el **10 de Abril del año 1912.....nunca se repetirá.**

Acompañenme en este viaje y seamos testigos de la Historia.

**QUINTA PARTE****CRÓNICA DEL PRIMER, ÚNICO Y ÚLTIMO****VIAJE DEL ROYAL MAIL STEAMER “TITANIC”**

*--Nocturno –*

*Yo no volveré.*

*Y la noche,*

*triste, serena y callada ,*

*dormirá el mundo*

*a los rayos de su luna solitaria .*

*Mi cuerpo no estará allí ;*

*y por la ventana abierta*

*entrará una brisa fresca*

*preguntando por mi alma .*

*No sé si habrá quién solloze*

*por mi doble ausencia larga ,*

*o quién bese mi recuerdo*

*entre caricias y lágrimas.*

*Pero habrá estrellas y flores ,*

*y suspiros y fragancias ,*

*y amor en las avenidas*

*a la sombra de las ramas .*

*Y sonará ese piano....*

*como en esta noche plácida*

*y no tendrá quién lo escuche*

*pensativo . . .*

*en mi ventana .*

**Juan Ramón Giménez (1881 – 1958)**

Los seres humanos, sabedores de nuestras grandes limitaciones físicas, le hemos siempre intentado poner inicio y final a todos los acontecimientos históricos, por lo menos, a los que más han influido en la Historia de la Humanidad, ya sea para poder recordarlos rápidamente ( por lo que ellos significaron) o por su propia importancia, que indica que se debe recordar su ocurrencia en el tiempo. Así, en Occidente , se conmemora el 25 de Diciembre como la fecha del Nacimiento de Cristo (aunque ya se sabe que ésta no es la fecha **exacta** cronológica) y el 14 de Octubre de 1492 como la correspondiente al “**descubrimiento**” de América.

Es así, que el día 10 de Abril de 1912 hubiese sido un día más en la ciudad portuaria de Southampton (Inglaterra), acostumbrada a ver zarpar y arribar infinidad de buques de todos los tamaños y portes, como así también a que sus calles sean recorridas por gentes venidas de los más recónditos lugares del mundo, con su infinita variedad de uniformes, rostros e idiomas.

Pero para la ciudad de Southampton, aunque con un gran historial marítimo a sus espaldas, el que hubiese sido un día más, sólo unos días más tarde se convertiría en (parafraseando a **Walter Lord** , autor del libro “**A Night to Remember**”) en “**un día para recordar**” .

Porque no fue un día más, como tampoco fue un día común.

Ese día, el barco más grande del mundo construido hasta ese entonces, el orgullo de la White Star Line, el sueño del grupo de Ingenieros encabezado por Thomas Andrews, el competidor del “Lusitania”, la gran inversión hecha por John Pierpoint Morgan, el orgullo de los astilleros Harland & Wolff, el lugar de trabajo de tantos miles de obreros antes y de un gran número de tripulantes después, y el “barco de los sueños” idealizado por la propaganda, el **Royal Mail Steamer “Titanic”**, habría de emprender su viaje inaugural, a las 12 :00 hs., por supuesto, con la esmerada puntualidad británica.

Además, se podía, de seguro, contar con una gran cantidad de espectadores, gente de la ciudad en su mayoría , que venían a ver cómo el “Titanic” daba sus pasos iniciales hacia el mar abierto, al mismo tiempo que poder estar cerca de lo que en ese tiempo eran los grandes exponentes de la sociedad de esos días. No olvidemos que el cine todavía no era el gran fabricante de estrellas y en cuanto a los deportes, éstos no se habían convertido en la usina de ídolos. Por lo anterior, los miembros de la “high society” eran los que, en esa época, estaban en el candelero. A todo lo antes expuesto cabría agregar que el buque habría de transportar a la mayor variedad de millonarios, representantes de la nobleza, hombres de negocios y “nuevos ricos” que se hubiese podido reunir hasta ese entonces.

Pero antes de quién lea estas líneas saque conclusiones, sería bueno explicar el porqué de esta “reunión”.

En aquellos días (como los que ahora vivimos, pero bajo diferente forma ) la clase MUY pudiente podía darse el lujo de vivir muy bien, con toda la gama de lujos, comodidades, placeres y demás, que el dinero podía conseguir .Entre los gustos que, por costumbre, se solían dar, estaban la adquisición de grandes mansiones, de cotos de caza, de joyas, pinturas valiosas, como así también muchos **viajes** de placer, junto a un séquito de sirvientes y ayudantes.

Por ello, el viaje inaugural del RMS “Titanic” se convirtió en una atracción más, a la cuál los opulentos miembros del “jet set” de ese entonces no podían dejar de estar presentes. Es decir, era totalmente lógico que las personas de altísimo poder adquisitivo viajaran de regreso a América, o solo para disfrutar un viaje de placer, teniendo en cuenta las exquisitas suites y demás comodidades (ver “El Barco de los Sueños”, en este mismo Capítulo) que podían disfrutar, eso sí, a un costo acorde a la 1ra.clase,es decir, de unos cuantos miles de dólares. Más adelante, veremos a algunos de estos altos exponentes de la sociedad de ese año 1912 con un poco más de detalle.

Otro de los que iría a bordo del barco de los sueños era el Ingeniero Thomas Andrews, que , aunque no perteneciera a la nobleza, ocupaba un alto cargo (como ya hemos dicho, Jefe de Ingenieros ) en los astilleros Harland & Wolff, en la ciudad de Belfast, Irlanda del Norte .-

Recordemos que la White Star Line aprobó los esmerados diseños de Andrews únicamente cuando los requerimientos impuestos por la línea eran cumplidos. Pero muchos de estos diseños se cambiaron drásticamente en favor de la capacidad y de la decoración. Hay que asumir que Andrews peleó una batalla perdida de antemano, de tal manera de poder tener los buques construídos apropiadamente, y aunque los barcos de la WSL excedían las regulaciones del **British Board of Trade** (Consejo Británico del Trabajo), en la opinión del Ingeniero , los barcos salían al mar a medio construir.

Pero además, Andrews siempre supo que el barco, a la larga o a la corta, **estaba condenado a muerte**, cuando le tocara enfrentar algún problema grave. ¿Porqué?. Para empezar, la presión y la prisa por construir los barcos, puso a la tecnología de fabricación del acero al límite de los conocimientos existentes sobre el tema, en esa época. La queja que se le solía escuchar al Ingeniero Andrews era que se estaba “bombeando” el acero para los remaches (proveniente de la firma Colvilles y Co, establecida en Glasgow, Escocia) , como si fuera agua corriente. Y que, justamente por lo anterior, eran de una calidad bastante pobre.

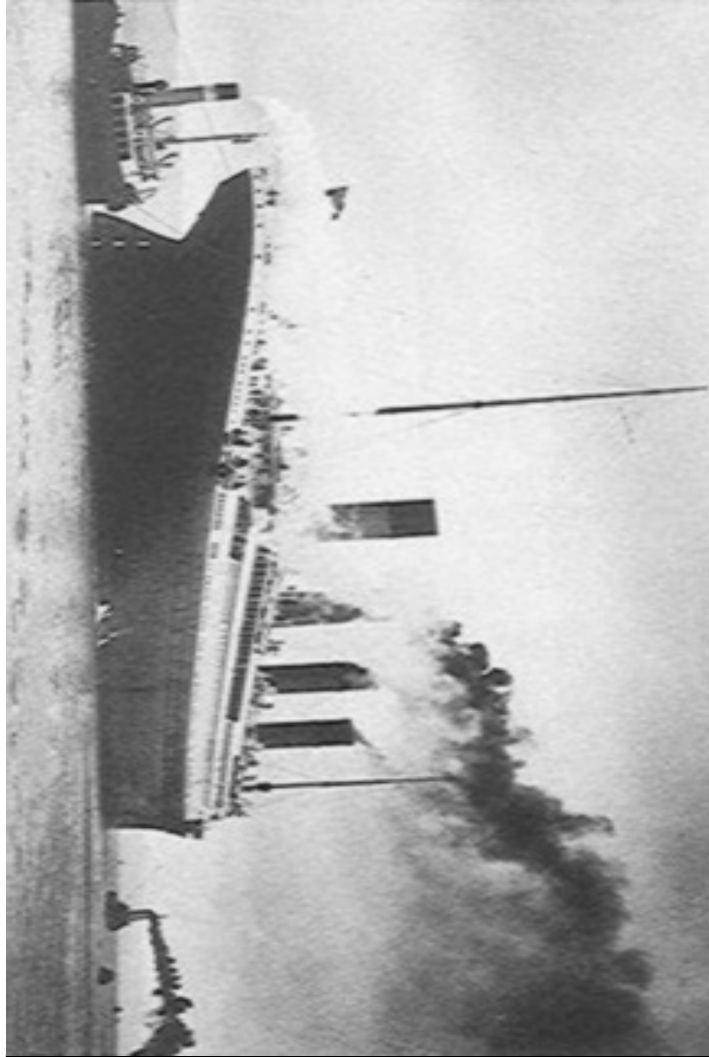
De todos modos, Andrews dió claras y terminantes instrucciones a los remachadores, sobre que debían observar cada remache tratando de hallar alguna grieta, rotura o imperfección. Pero incluso suponiendo que se hayan cumplido al pié de la letra las indicaciones de Andrews, técnicamente hubiese sido imposible su cumplimiento, por parte de los operarios, debido al tiempo material que hubiese demandado cada examen y a lo tedioso de esa tarea, y además, a la muy pobre calidad del hierro forjado excedía cualquier examen visual o táctil ; en definitiva ,el hierro proveniente de Glasgow era malo y punto.

Se comprenderá mejor que el estado de ánimo de Thomas no era, precisamente, de lo más exultante, ya que real sabedor de las reales condiciones sobre las que se asentaba el barco, conocía sus limitaciones estructurales (si hablamos del metal que lo componía, serían : resistencia a la tracción, a la torsión y al choque, etc. de nuestros días: recordemos que todavía no estaba desarrollada la ciencia del estudio de la resistencia de los materiales como hoy lo está.....) en función de la experiencia acumulada por varios años. Sin embargo, Andrews se tomó todo el tiempo necesario como para verificar que todo esté en su lugar una vez llegado el gran día.

Mucha gente supone que los problemas del RMS “Titanic” se terminaron al momento de la partida desde el puerto de Southampton. Y no es así :el capital de J. P. Morgan logró comprar el certificado que permitía la navegación del buque, con la aceptación explícita por parte de la empresa naviera de que los problemas “menores” que todavía se encontraran en el barco, se resolvieran en el transcurso del viaje inaugural hasta el puerto de New York .Viaje inaugural que, debido a los variados accidentes que le tocó soportar a su gemelo RMS “Olympic”, se vió postergado desde el día **20 de Marzo de 1912** hasta el **10 de Abril** del mismo año.

Pero el RMS “Titanic” no llegó al puerto de Southampton el mismo día 10 para unos minutos después, zarpar. Como todo, o casi todo, tiene una historia en el “Titanic” .

Es así que el RMS “Titanic” llega a Southampton durante los últimos minutos del día **Jueves 4 de Abril de 1912**, es decir unos minutos antes de la medianoche, inicio del **5 de Abril** del mismo año, a los efectos de ser aprovisionado y completado el “staff” de personal. Durante ese **Viernes 5 de Abril de 1912**, (un excelente Viernes para el barco) al “Titanic” se lo “vistió” de punta a punta , con banderas y gallardetes e insignias , para saludar a la gente de la ciudad portuaria; tal es así, que es la única oportunidad en que el barco estará totalmente “vestido” para la ocasión., aunque ,en realidad, no había generado un gran interés, como sí había sucedido con el RMS “Olympic”, el año anterior . De todas maneras, siempre, a partir del día que indicamos, había gente que se acercaba al barco para admirar sus medidas y ver a la tripulación trabajar.



**Foto N° 304 : Histórica fotografía del RMS  
“Titanic”, saliendo hacia mar  
abierto , desde el puerto de la ciudad de Belfast  
(Irlanda del Norte) rumbo a la ciudad de  
Southampton (Inglaterra) , acompañado por dos  
barcos remolcadores. -**





**Foto N° 305 : Otra foto poco conocida del RMS “Titanic” , al cuál se lo puede ver engalanado para su partida. Seguramente esta fotografía hubo de ser tomada el día Viernes 5 de Abril de 1912 , cuando estaba surto en el puerto de la ciudad de Southampton, a la espera de la partida , luego del viaje desde Belfast .-**

Otro día comienza, en Southampton : es el **Sábado 6 de Abril de 1912**. Para el año 1912 la población de Southampton había crecido hasta una cifra cercana a las 120.500 personas, aproximadamente, pero continuaba creciendo a medida que más compañías se incorporaban al mercado naviero. Este es el día en que se procede al reclutamiento de la mayoría de la tripulación al mismo tiempo que las primeras cargas generales van llegando. Se ha calculado que la carga total estaba en el orden de las 560 toneladas y que estaba compuesta por unas **11524** piezas. De la **British Seafarer's Union** (Unión de Marineros Británicos) y de la **National Sailors'and Firemen's Union** (Unión de Fogoneros y Navegantes Nacionales) , salieron varios cientos de tripulantes que habrían de firmar para así poder trabajar en el buque de la WSL. Esta gente estaba ansiosa de volver a trabajar , luego de estar desempleados por muy largo tiempo, debido a la “huelga del carbón” que Inglaterra padecía por esos días, que mucho aumentó el nivel de desempleo entre los marineros de Southampton y zona de influencia .

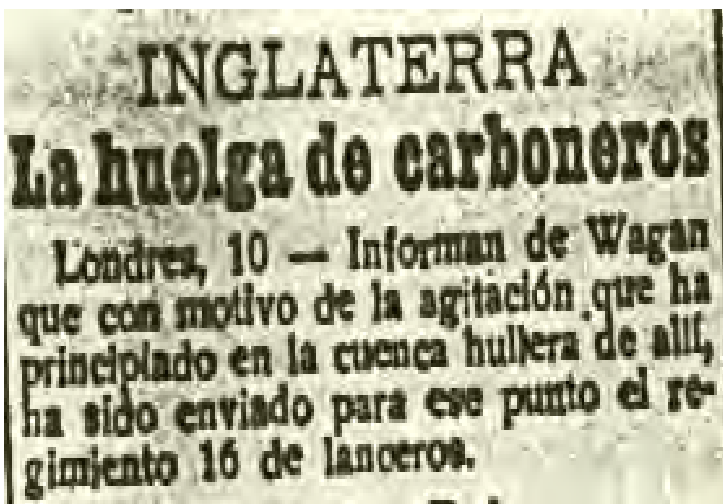


Foto N° 306 : Fotografía de un recorte periodístico del diario “EL DÍA” , de publicación en la ciudad capital de la Provincia de Buenos Aires, La Plata, de fecha 10 de Abril de 1912 .

En éste podemos ver que la huelga de los mineros venía pegando fuerte , a tenor de lo que aquí se lee , pero que se había extendido a otros países, como ser España, en la cual los mineros de Asturias seguían la misma actitud que sus compañeros ingleses .El recorte del diario fue extraído de los microfilms de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata .-

La cuestión era que el “Titanic” era algo nuevo, de calidad según sus dueños, que sería comandado por un viejo conocido de los marineros, el capitán Edward J. Smith .Esto, en definitiva, es lo que hizo que muchos marineros dejaran su actitud favorable a la huelga y se incorporaran como tripulación del buque de la WSL.

Mientras la mayoría del personal que compondría la tripulación provenía de Southampton, había otros que venían desde Liverpool, Londres y Belfast ; es decir, como el viejo dicho inglés dice: **“Una tripulación inglesa para un barco inglés”**

**No.....si los ingleses no son nacionalistas...**

Al final del día, la mayoría de la tripulación operativa estaba reclutada. Además de la gran cantidad de carga, se iban cargando las más de **5800** toneladas (cinco millones ochocientos mil kilogramos ) de carbón, a través de las puertas laterales de carga de carbón, es decir, una tarea más bien sucia....

Y también larga....., ya que tomaba unas 24 horas cargar las toneladas de carbón que un buque como el barco de los sueños necesitaba, luego de lo cual el carpintero del buque procedía a sellar las puertas de carga del carbón con una solución especial .

Siguiendo con la crónica histórica, digamos que para el día **Domingo 7 de Abril de 1912** ,el RMS “Titanic” permanecía amarrado en el Muelle 44. Además, la White Star Line utilizaba habitualmente los Muelles 43 y 44, que fueron dragados hasta una profundidad de 40 pies (unos 13 metros), de tal manera de permitir las operaciones de los gigantes de dicha línea .

Comentemos que la “huelga del carbón” terminó unos días antes de la partida del RMS “Titanic”, esto es, el día **6 de Abril**, pero así y todo, al estar la zarpada preparada para el día **10** (luego de la postergación producida desde el **20 de Marzo**) , no hubo suficiente tiempo como para conseguir el carbón de mina necesario como para incorporarlo al buque.

Entonces, en función de la cantidad de carbón que el “Titanic” habría de consumir y ante la imposibilidad técnica de poder obtener lo suficiente y necesario de las fuentes naturales, ¿cómo hubo de ser resuelto el problema del abastecimiento del carbón para que la partida del barco de los sueños fuera posible?.

Muy simple : se hizo transportar al “Titanic” el carbón que poseían cinco (5) barcos de la International Merchant Marine (IMM, sus siglas), que recordemos, era la dueña del barco, como así también el remanente de su gemelo, el “Olympic”, almacenándolo en los espaciosos depósitos del buque. Además , hagamos el comentario que el RMS “Titanic” llegó al puerto de Southampton con sólo **1890** toneladas de carbón, siendo provisto el buque con otras **4427** tons. en su estadía en dicho puerto, consumiendo unas **415** toneladas en la semana transcurrida en ese lugar, en concepto de producción de vapor para la operación de los montacargas, de electricidad y de calor, que todo el buque requería.

Pero ese día Domingo era **Domingo de Pascua**. Con lo que todo trabajo a bordo del “Titanic” cesó totalmente.....No había humo o vapor que escapara desde sus chimeneas. La campana del buque sonó a través de toda la bahía, marcando el paso de las horas, al mismo tiempo que la bandera flameaba al tope del asta de popa.....Evidentemente, éstas serían las últimas horas de tranquilidad que el barco de los sueños pasaría.....

Pero también había otros quehaceres en el barco. No necesariamente todo era carga de bultos y carbón, o gente que contemplaba los quehaceres de los marineros.

Otra de las actividades que se cumplía a bordo del RMS “Titanic” era el de preparar los distintos equipamientos que habrían de funcionar en el transcurso de la travesía inaugural del buque. Entre los distintos equipamientos estaba el **aparato de transmisión inalámbrico ( o de Marconi)**.

Este equipo habría de ser operado por los dos Oficiales a cargo de la Sala de Radio, siendo los mismos los señores **John George Phillips** ( cuyo sobre---

/--nombre era **“Jack”** o **“Spark”** -Centella-) cuyo cargo era el de 1er. Radio Operador del buque y **Harold Sidney Bride**, el asistente del 1er. radio-operador.

Sobre el primero, podemos decir que **John Phillips** nació el día **11 de Abril del año 1887** en la localidad de Godalming (Surrey), Inglaterra. Luego de dejar la Godalming Grammar School, pasó por los exámenes del Servicio Civil y comenzó a trabajar como telegrafista en la oficina de correo local. Más tarde, con el correr de los años, Phillips deja su pueblo en Marzo de 1906 para asistir a la Escuela de Entrenamiento de Telegrafía Inalámbrica de la Compañía Marconi, en Seaforth Barracks, de la ciudad de Liverpool.

Luego de completar su entrenamiento en el mes de Agosto de 1906, fue ubicado como un Oficial Junior (encargado de la radio) en el navío de la White Star Line, el “Teutonic”. Los próximos dos años vieron a Phillips trabajar a bordo de los buques “Lusitania”, “Mauretania”, “Campania” y “Oceanic”. En 1908, fue transferido a la estación Trasatlántica Marconi, en Clifden, sobre la costa irlandesa, donde trabajó como operador transmitiendo y recibiendo mensajes

**Foto N° 307 : Fotografía del 1er. Radio operador John George Phillips , quién muriera en el hundimiento del RMS “Titanic” .Sin embargo, su muerte no fue en vano : su permanencia junto al aparato sin hilos permitió la salvación de muchas personas .-**



hacia y desde la estación hermana en Glace Bay (Nueva Escocia, Canadá). Ésta se convirtió en la primera operación a través del Atlántico de transmisión inalámbrica. Luego de dejar Clifden en el año 1911, Phillips retornó al mar en el buque “Adriatic”. Más tarde, sería enviado hacia Belfast para tomar el puesto de Oficial en Jefe de Radio a bordo del RMS “Titanic” .

En cuanto al otro operador, se trataba del joven **Harold Sidney Bride**, hijo del matrimonio formado por Arthur Bride y Mary Ann Rowe, que nació en Hull ( Inglaterra) ,el **11 de Junio de 1890** y que se incorporó de muy joven a la Escuela Marconi, recibiendo su primer nombramiento en el mes de Julio de 1911. Bride así trabajó en los buques “Hoverford”, “Lafranc”, “Anselm” y más tarde, en el famoso “Lusitania”. Bride se unió al “Titanic”, lo mismo



**Foto N° 308 : Un joven Harold Bride , asistente de Radio operador .Otro de los grandes protagonistas de . . . “Una noche para recordar” .-**

que John Phillips, en la ciudad de Belfast, Irlanda.

Cabe mencionar que el equipamiento del aparato inalámbrico fue enviado al RMS “Titanic”, con la suficiente anticipación como para que sea visualizado su trabajo y rendimiento en las pruebas marinas del día **2 de Abril de 1912**, antes de su viaje inaugural.

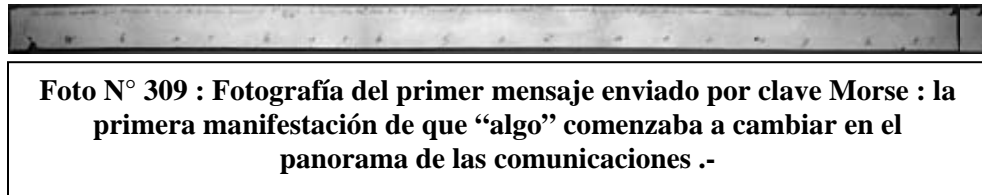
Tanto Phillips como Bride pasaron el día completando la instalación y ajustando el equipo. Ambos intercambiaron llamadas de prueba con las estaciones costeras de Malin Head (sobre la costa Norte de Irlanda) , cuya señal de llamada era **MH** y la ciudad de Liverpool, en Inglaterra, con señal de llamada **LV** .

Ya en esta etapa, el aparato inalámbrico estaba prácticamente en uso constante , con los reportes de sus evaluaciones técnicas, yendo los mismos desde el capitán Edward J. Smith, como dijimos, comandante del barco, hasta Bruce Ismay (Director Administrativo de la White Star Line), en las oficinas de la Compañía en la ciudad de Liverpool.

De lo cual sacamos una **valiosa conclusión** : no era posible que Ismay planteara que no tenía conocimiento de la manera en que el aparato trabajaba, más teniendo en cuenta que él mismo se encargó desde el viaje inaugural del RMS “Olympic” de transmitir un mensaje hacia Inglaterra (ver “Los Barcos Gemelos del RMS “Titanic”...”). Es más, me dá la impresión que sabía bien cómo trabajaba y su utilidad práctica, en función de que estuvo transmitiendo desde el “Olympic” y asimismo, en las pruebas preliminares del “Titanic”.

Es más, prestemos atención a lo que pasó el día **3 de Abril** .En esta fecha, el equipamiento fue ajustado y se comprobó que funcionaba correctamente . Las pruebas que se hicieron para comprobar el buen funcionamiento del “wireless” incluyeron el intercambio de mensajes desde el buque y la estación costera de la isla de **Tenerife (Islas Canarias)** , a unas **2000 millas** de distancia , esto es , unos **3700 kilómetros** desde Southampton . También hubo una comunicación con la ciudad de **Port Said (Egipto)** , situada a una distancia de **3000 millas** , es decir, alrededor de **5550 kilómetros**. Quiere decir que el aparato cumplía a la perfección su cometido, con lo que se debe tener esto en cuenta al momento de la tragedia del barco de los sueños.

Luego que se hubiera terminado el propósito principal de la revisión, esto es, la **verificación del buen funcionamiento del equipo inalámbrico**, los dos radio-operadores dejaron el barco para pasar un pequeño intervalo en Southampton.



Tanto Phillips como Bride retornaron al RMS “Titanic” unos días después; el primero, el día 6 de Abril, enlistandose en esa fecha, y procediendo a chequear nuevamente las partes principales del equipo; y el segundo, el día 9 del mismo mes, a las 23: 30 hs., procediendo también a enlistarse.



**Foto N° 310 : Fotografía de un aparato de transmisión de clave Morse. Estos primeros aparatos tuvieron una decisiva influencia en las comunicaciones de la 2da.mitad del siglo XIX y aunque Ud. no lo crea , todavía sus funciones eran útiles a comienzos del siglo XX .-**

Nos vamos acercando a la fecha de la partida del “Titanic”, que seguía, en ese día, estacionado sobre el Muelle 44 , “preparándose” para su primer viaje, a partir del día Miércoles 10.



Y estamos hablando del día **8 de Abril de 1912**. Si pudiéramos volver imaginariamente atrás, veríamos cómo las provisiones frescas son embarcadas en el buque, habiendo sido traídas hasta el muelle mediante el uso de un tren y luego transportadas en carretas hasta los accesos al barco. Es así que se cargaron todo tipo de alimentos , desde carne de pescado hasta carne de vaca, pasando por la “ice-cream” o cremas heladas. El aspecto que cubre la variedad y cantidad de los alimentos y provisiones que el RMS “Titanic” embarcó antes de su viaje inaugural , lo veremos con más detalle en páginas posteriores de la presente parte de este Capítulo.

Thomas Andrews, mientras tanto, seguía supervisando todos los detalles de último momento , como también algunos pequeños problemas que surgieron en el corto trayecto que el buque cubrió desde **Belfast (Irlanda)** hasta **Southampton (Inglaterra)**. Podemos decir también que el RMS “Titanic” fue abordado por un determinado número de personas en el puerto de Belfast para efectuar ese trayecto hasta Southampton. La nómina de pasajeros en este recorrido es la siguiente :

<u>N°</u>	<u>Nombre y Apellido</u>	<u>Categoría</u>
1	<b>Sr. Wyckoff Van der Hoef</b>	<b>Pasajero de 1ra.Clase.-</b>
2	<b>Sr. Francis Carruthers</b>	<b>Representante del Board of Trade (Británico)</b>
3	<b>Sr. Ing. Thomas Andrews</b>	<b>Grupo de Supervisión del Astillero Harland &amp; Wolff</b>
4	<b>Sr. William Campbell</b>	<b>Idem anterior.-</b>
5	<b>Sr. Roderick Robert Crispin Chisholm</b>	<b>Idem anterior.-</b>

- |           |                                       |   |
|-----------|---------------------------------------|---|
| <b>6</b>  | <b>Sr. Alfred Flemming Cunningham</b> | <b>Idem anterior.-</b>  |
| <b>7</b>  | <b>Sr. Antony Wood Frost</b>          | <b>Idem anterior.-</b>  |
| <b>8</b>  | <b>Sr. Robert J. Knight</b>           | <b>Idem anterior.-</b>  |
| <b>9</b>  | <b>Sr. Francis Parkes</b>             | <b>Idem anterior.-</b>  |
| <b>10</b> | <b>Sr. William Henry Marsh Parr</b>   | <b>Idem anterior.-</b>  |
| <b>11</b> | <b>Sr. Joey Thompson</b>              | <b>Idem anterior (pintor).-</b>   |
| <b>12</b> | <b>Sr. Ennis Hastings Watson</b>      | <b>Idem anterior.-</b>  |
| <b>13</b> | <b>Sr. Edward Wilding</b>             | <b>Arquitecto Naval de H &amp; W</b>  |
| <b>14</b> | <b>Sr. Harold Arthur Sanderson</b>    | <b>Director de la Oceanic Steam Navigation Company ,de Liverpool, Inglaterra .-</b> |
| <b>15</b> | <b>Sr. Harold Sidney Bride</b>        | <b>Operador de transmisión inalámbrica.-</b>  |
| <b>16</b> | <b>Sr. John George Phillips</b>       | <b>Idem anterior.-</b>  |

Siguiendo con Andrews, digamos que el Ingeniero se quedaría en el barco hasta las 18:30 hs. de ese 8 de Abril, cuando decidió retornar a las oficinas de los astilleros Harland & Wolff para firmar algunas cartas y ver otros asuntos relacionados con la próxima partida.

Obviamente, los días anteriores, lo mismo que este día, fueron aprovechados, por parte de los Oficiales, amigos y familiares de la tripulación como así también parte del staff de la White Star Line y representantes de la prensa,

para recorrer en toda su extensión al RMS “Titanic”. En estos días, fueron tomadas muchas de las fotografías que ilustran este trabajo de investigación, de las cuales varias han sido recogidas en la Web, con la mayor presunción, por parte de los fotógrafos , de estar asistiendo a un momento histórico. Sí, es real: fue un momento histórico.

Pero también el prolegómeno de otro suceso histórico ...y trágico.

Estamos llegando a los días finales de la estancia del “Titanic” en el puerto de Southampton. Estamos ahora al **9 de Abril de 1912**. Todavía se siguen cargando alimentos y provisiones a bordo. El Capitán **Clark**, inspector del **Board of Trade** (Consejo del Trabajo) , se encuentra a bordo del buque, cumpliendo con su trabajo de revisar cada parte del barco. De acuerdo a las expresiones del **2do.Oficial Charles Lightoller** *“el inspector hizo su trabajo, y ciertamente lo hizo completamente”*.

También el **Capitán Edward Smith** se encontraba realizando su propia inspección. Mientras se hallaba sobre el puente del RMS “Titanic” , un fotógrafo londinense tomó la foto que dió vuelta al mundo , en la que se lo muestra sobre dicha parte del buque, sobre el que sería su último comando de un navío.

Todos los Oficiales, excepto Smith, pasaron la noche a bordo, manteniendo guardias regulares y supervisando la normalidad del buque durante su última noche en la rada. Quedándose arriba del barco una tripulación reducida, y sin pasajeros, la última noche se presentaba extremadamente en paz. Una noche más bien fría, y como sucede en ciertas ocasiones en que los seres humanos nos vemos enfrentados a algo nuevo, pero no por ello desconocido, podríamos ver a un Oficial apoyado sobre una baranda del buque, tomando una taza de té caliente y mirando las luces de Southampton .Si pudiéramos entrar en sus pensamientos y emociones, hallaríamos una extraña mezcla controlada de ansiedad, miedo, alegría y orgullo : el de aquellos oficiales que estarían navegando a bordo del RMS “Titanic” .

Cabría hacer un comentario con respecto a la **oficialidad y sus relaciones jerárquicas** a bordo del RMS “Titanic”, de cara a entender mejor los acontecimientos posteriores que se desarrollarían durante la trágica noche. Comentemos que en los viejos navíos se seguía manteniendo un rígido sistema de rangos, principalmente para poder dirigir un buque que se encontrara en condiciones azarosas, cuando un momento de debilidad interno y externo pudiera resultar en la pérdida del mismo. Obviamente, también había un temor generalizado en cuanto a la aparición de motines, piratería o un quiebre del orden natural que en los navíos debía estar siempre presente ,



Foto N° 311 : Fotografía de una de las “Luggage Cards”, es decir, tarjetas de equipaje de los barcos de la White Star Line, en este caso, correspondiente al RMS “Titanic” .-

de cara a una crisis. Las atribuciones del capitán del barco eran, por ejemplo, la de celebrar casamientos a bordo, como así también la de utilizar armas para defender el buque y su tripulación de un motín armado. Ciertamente, existía una autorización explícita y previa como para proceder de esta manera. Y aunque parezca mentira en estos tiempos de “diálogo y convivencia pacífica” , una gran mayoría de los buques de mar llevan un gavetero o un cajón con suficientes armas de puño ( y de las otras....) como para ser usadas, en caso que así lo requiera la situación, por los oficiales Jefe del barco.¿ O nadie se preguntó de dónde viene la palabra “**armario**”?

Las **armas** que se subieron al RMS “Titanic” fueron traídas como el resultado de una idea tardía, posterior, es decir, como quién no quiere la cosa pero no puede evitarla.

En el RMS “Titanic” los **Oficiales del Puente** eran los siguientes:

• **Captain/Master ( Capitàn/Jefe ) :**

Es la máxima autoridad, civil o militar, responsable por la navegación segura del buque, como así también por la apropiada eficiencia de sus oficiales a cargo y de toda la tripulación, lo mismo que por el confort y comodidad de sus pasajeros. El término en idioma inglés “**Master**” (de la cual una buena



Foto N° 312 : Fotografía de los Oficiales del RMS “Titanic” .En ella se pueden ver a los siguientes Oficiales :

**Parados :** Herbert McElroy (Jefe de Sobrecargos); Joseph Grove Boxhall (4to.Oficial); James P. Moody (6to.Oficial) ;Harold G. Lowe (5to.Oficial);Herbert J. Pitman (3er.Oficial) .

**Sentados :** Charles H. Lightoller (2do.Oficial) ; Henry T. Wilde (Jefe de Oficiales); Edward J. Smith (Capitán) y William McMaster Murdoch (1er.Oficial) . De los Oficiales mencionados, sólo sobrevivieron cuatro .-

acepción en castellano podría ser la de “Jefe” o “Maestro”) o “**Master Mariner**” se refiere a un marino que ha conseguido su “**Master’s Ticket**”(Certificado) y que, además ha tenido el mando de un barco.

Mencionemos que el Capitàn **Charles Bartlett** (que unos años después tendría el mando de uno de los barcos gemelos del RMS “Titanic”, esto es, el HMHS “Britannic” ) comandó al “Titanic” durante las pruebas marinas del barco de los sueños y más tarde, en el corto viaje desde Belfast hasta Southampton.

Entonces voy atando cabos, aunque me digan que estoy rematadamente loco.....¡Qué molesto que soy¡

Recordemos que el Capitàn Bartlett tenía un gran cuidado por lo que se refiriera a la seguridad del buque y no tanto por la velocidad que desplegara. También recordemos que ,al tener experiencia, se le dá el mando del “Britannic” **pero no el del “Titanic”** .

¿Porqué?.

1) Porque Bartlett expondría muchas cuestiones referentes a la seguridad del buque en navegación. Es decir, se volvería un cuestionador. Sin embargo, a Bartlett le quedaban años de servicio por cumplir, con lo cual, por contar con experiencia y evitar un juicio por incumplimiento de contrato, no le convenía a la WSL deshacerse de un marino con estas cualidades..

2) Porque no debía ser un hombre **condicionado** por la edad, las circunstancias, el eventual retiro o la fama ganada a lo largo de tantos años de comando sobre los buques. Esto equivaldría, para la White Star Line, a que se le presentasen dos posibles problemas: (a) Colocar al mando del RMS “Titanic” un marino que no estaría dispuesto a cumplir **toda** orden que emanara de un ejecutivo de la línea naviera. (b) Colocar a un marino que no fuera tan “famoso” y con un cierto “glamour” entre los pasajeros, especialmente entre los de 1ra.clase,a los cuáles el buque iba, principalmente, destinado .

Acordémonos de los precios que se pagaban para viajar en cada clase:

- **Boleto de 1ra.Clase** : 870 libras esterlinas/U\$4S350 dólares (1912) – U\$S 50000 de nuestros días .-
- **Boleto de 2da.Clase** : 12 Libras esterlinas /U\$S 60 (1912) –U\$S 690 hoy .
- **Boleto de 3ra.Clase** : 3 libras esterlinas a 8 libras esterlinas (de U\$S 172 a U\$S 460 hoy ).-

Ellos (esta clase de pasajeros, los de 1ra.) eran, en definitiva, el soporte y el **objetivo** declarado ( y no declarado también.....) de la construcción de los gigantescos navíos de la WSL.

Pero, aunque mis disquisiciones puedan parecer una tontería, no es esa la impresión que me dan (no porque las haya realizado yo...), ya que, en función de todos los hechos acontecidos, las personas que intervienen en los mismos a partir del año 1907 y las resultantes de los mismos, pareciera haber toda una línea conducente que los relaciona..... ¿no es así?.

- **Chief Officer (Oficial Jefe) :**

Es el Oficial Jefe ejecutivo (que ejecuta), a menudo a cargo de la navegación del barco, pero sin reemplazar la suprema autoridad del “Master”. Es responsable del trabajo del barco , es decir, que el navío se desplace en forma pareja y sin inconvenientes. En algunos barcos, cumplía guardias( por ejemplo, si tenía un lapso de trabajo sobre el puente).El Oficial Jefe **Henry Tingle Wilde** cumplía, efectivamente, guardias a bordo del “Titanic”; esta sería una de las razones por las cuáles Smith lo reclutó de la tripulación del RMS “Olympic” --- ver “Los Buques Gemelos” --- en especial la fotografía que muestra a la tripulación del mencionado barco.

- **First Officer ( Primer Oficial) :**

Era el más antiguo guarda/vigía del buque (lo que equivaldría al actual navegante) ,que estaba generalmente en la Guardia cuando se presentaban problemas en las maniobras en puerto o en las condiciones del mar.

Mencionemos que el Oficial **William Mc Master Murdoch** , que era inicialmente Oficial Jefe bajo el mando del Capitàn Bartlett, se convirtió en

**1er.Oficial** cuando Smith se hizo cargo del “Titanic”, trayendo a Wilde como Oficial Jefe.

• **Second Officer/Subordinate Officers :**

Vendrían ser el Segundo Oficial y los Oficiales subordinados. A los nombrados se los conocía originalmente como 2do.**Piloto** y así sucesivamente hasta 6to.**Piloto**.

Tenían muchas de las mismas responsabilidades del 1er.Oficial.

Un Oficial antiguo y uno joven , estaban, a menudo, cumpliendo funciones en cada guardia. En situaciones especiales (la responsabilidad por uno o más botes salvavidas, o por el accionamiento de los pescantes) podían tener asignadas tareas específicas. Todos los Oficiales eran responsables ante el Capitàn por sus actos en el transcurso del viaje por mar y por sus errores en la consecución de las órdenes emanadas. Estas fallas podían llegar a provocar que el buque encallara, varara o se pierda.

Y como del RMS “Titanic” estamos hablando, pasemos a presentar a los Oficiales subordinados que estarían a bordo del buque durante el transcurso de ese viaje inaugural. Ellos eran:

• **2do.Oficial Charles Lightoller :**

Se distinguió en el naufragio del RMS “Titanic” por haber salvado varias vidas. Luego del hundimiento, fue extensamente interrogado sobre el mismo. En la evacuación de las Tropas del Cuerpo Expedicionario Británico a Francia, en el transcurso de la 2da.Guerra Mundial, tuvo un destacado papel navegando su propio yate, el “Sundancer” ,con el cual hizo varios viajes de ida y vuelta, desde la playa de Dunkerke hasta la costa inglesa. Fue un hombre destacado .

Este Oficial fue, muchas veces, acusado de cubrir las faltas o errores de la White Star Line. Fue gran amigo del Oficial Murdoch.-



640

• **Tercer Oficial : H. J. Pitman**

Otro de los oficiales a bordo del barco. No estaba junto a Murdoch en el turno de guardia correspondiente a la noche del naufragio. Estuvo a las órdenes de este último oficial, haciéndose cargo del bote N° 5 .-

• **Cuarto Oficial : Joseph Groves Boxhall**

Estaba a cargo del bote N° 2, bajo las órdenes de Murdoch.-

• **Quinto Oficial : H. J. Lowe**

Este oficial se encontraba durmiendo al momento de la colisión. Más tarde, tuvo una actitud decidida cuando disparó dos veces (aunque algunos autores dicen que varias veces más....) para prevenir que los hombres salten al Bote N° 7. Estuvo a cargo del Bote N° 14, luego de una discusión que sostuvo con el Oficial Moody. Según todas las fuentes, un valeroso Oficial.

• **Sexto Oficial :James Moody**

Estaba cumpliendo la Guardia con el Oficial Murdoch al momento de la colisión. Murió en el naufragio.

Foto N° 313 : Fotografía del Capitán Edward J. Smith , aquí junto a un perro de su propiedad .-



Foto N° 314 : Fotografía del Oficial Jefe Henry T. Wilde.-





**Foto N° 315 : Fotografía del  
Sexto Oficial James Paul  
Moody . -**



**Foto N° 316 : Fotografía  
del Quinto Oficial Harold  
Godfrey Lowe .-**



**Foto N° 318 : Fotografía del  
Primer Oficial William  
McMaster Murdoch . -**



**Foto N° 317 :  
Fotografía del Tercer Oficial  
Herbert John Pitman .-**



Foto N° 319 : Fotografía del Segundo Oficial Charles Herbert Lightoller .-

También los Ingenieros tenían un sistema de jerarquías similar al que imperaba en el puente. El **Ingeniero Jefe Joseph Bell** se hundió con el resto de los demás oficiales y la mayoría de los hombres a su cargo. Estos testimonios los veremos en mayor detalle al tratar el tema del Departamento de Ingeniería del RMS “Titanic” .

La intención de quién esto escribe no es sólo mostrar uno de los acontecimientos más impresionantes y trágicos de la Historia, sino también (como lo he expresado en páginas anteriores, al momento del extenso prólogo que abre este trabajo de investigación, como así también al momento de cerrar el Capítulo III) , efectuar una pequeña reseña de los seres humanos

que estaban a bordo del buque al momento de su zarpada, viaje, choque, hundimiento y postreros momentos, debido a los motivos que en dichas líneas expresé.

Pero me es imposible realizar una total descripción de **TODAS** las personas que intervinieron, de una manera u otra, en dicho acontecimiento histórico. No obstante, realizaré, para conocimiento de los que lean estas líneas, una pequeña descripción de algunos seres humanos que estuvieron involucrados en esta página de la Historia. Son quizás, después de tantos años, “famosos”, ya sea porque sus testimonios y actitudes fueron especiales o porque lo que les pasó en esos momentos impactó en la opinión pública, en tiempos de la tragedia y posteriores.

Ellos también abordaron el RMS “Titanic” con su bagaje de sueños e ilusiones y ya sea que hayan provenido de una clase social u otra, también tuvieron un rol en esta historia, la historia del barco de los sueños.

Además de la Oficialidad presente a bordo del RMS “Titanic”, también encontramos personas que cumplían otras funciones. Ellas son :

- **Frederick Fleet :**

Vigía del RMS “Titanic” , a cargo de la guardia nocturna en el “nido de cuervos”--puesto de vigía---, en la noche del choque con el iceberg. Una vez en un bote salvavidas, al momento del naufragio, remó junto a otras personas para salvarse. En esos días, tenía 25 años de edad.

Fleet continuó trabajando en el mar hasta el año 1936. Con el paso de los años, el vigía Fleet debió vender diarios para mantener a su familia, en la ciudad de Southampton. Pero aparentemente, alguna pena muy grande lo acongojaba, ya que lo encontraron varias veces tomando cerveza (solo) en el club local.

Inmediatamente después de la muerte de su esposa, su cuñado le consultó sobre el hecho de mudarse de su casa.

644

A la mañana siguiente, lo encontraron colgando de un poste de tendido de ropa , en el jardín de su casa. Había muerto otro de los actores principales (uno de los principales) de esa noche trágica.



Foto N° 320 : Fotografía del vigía Frederick Fleet , de guardia el día 14 de Abril del año 1912, en el “nido de cuervos” del RMS “Titanic” .-

● **Wallace Hartley :**

Hartley nació en la localidad inglesa de Colne (Inglaterra). Estudió violín en la escuela y luego se empleó en varios barcos, realizando numerosos viajes a través de los mares. Irónicamente, Wallace no tenía muchos deseos de tomar el trabajo a bordo del “Titanic”, ya que se había casado recientemente con la Srta. María Robinson, y le costaba dejarla. Pero la posibilidad de trabajar a bordo del mas lujoso de los trasatlánticos de esos días, le pareció una muy buena oportunidad como para realizar contactos destinados a lograr otros contratos. Hartley se convirtió en parte de la orquesta de música del RMS “Titanic”, y durante su estancia a bordo del mismo le cupo la responsabilidad de ejecutar varios estilos musicales, esto es : valeses, himnos de iglesia, música ligera, etc. Pero Wallace Hartley, como ya hemos dicho, formaba parte de un conjunto de otros músicos. Es así que la orquesta del RMS “Titanic” estaba formada por ocho (8) miembros, que

tocaban distintos instrumentos y cuyos nombres eran los siguientes :

**Sr. Theodore W. Ronald Brailey , pianista .-**

**Sr. Roger Marie Bricoux , Cellista .-**

**Sr. John Frederick Clarke , Violinista Bajo.-**

**Sr. Wallace Henry Hartley , Maestro de Banda.-**

**Sr. John Law Hume , Primer Violinista.-**

**Sr. George Alexandre Krins , Violinista .-**

**Sr. Percy Cornelius Taylor , Pianista y Cellista .-**

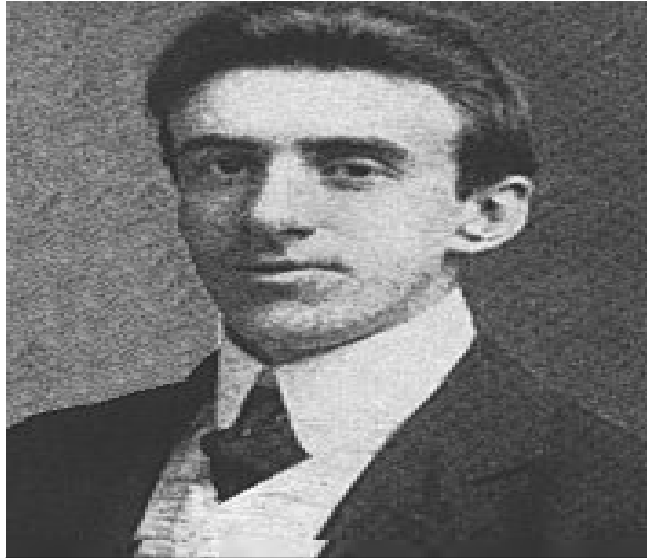
**Sr. John Wesley Woodward , Cellista .-**

Los miembros de la orquesta fueron contratados por los señores C.W. y F.N. Black , cuyas oficinas comerciales estaban ubicadas en la calle Castle Street, en la ciudad de Liverpool .Todos subieron al buque como pasajeros de la 2da. clase mediante un boleto expedido en conjunto, en tanto que sus cuartos estaban ubicados hacia la parte de popa del barco, sobre la cubierta “E”, pudiendo contar con un cuarto separado para guardar sus instrumentos.

En realidad, existieron dos (2) orquestas a bordo del RMS “Titanic” ; esto es así : existía un trío compuesto por los señores **George Krins** (violín) , **Roger Bricoux** (cello) y uno de los dos pianistas , ya sea **Brailey** o **Taylor**. El otro grupo se componía de un quinteto y estaba formado por : **Hartley** (violín y dirección), **Hume** (violín) , **Woodward** (cello) ,**Clarke** (bajo) y ya sea **Hartley** o **Brailey** ( en piano). Durante el viaje inaugural del RMS “Titanic” el trío habría de tocar en la Sala de Recepción del “Restaurante à la Carte”

646

y en el Café Parisien (obviamente , de la 1ra.Clase) , mientras que el quinteto se encargaría de entretener a los que viajaran en dicha clase, en las zonas en



**Foto N° 321 : Otro hombre valiente : el músico y director de la orquesta del RMS "Titanic" , Wallace Henry Hartley .-**



**Foto N° 322 : Una fotografía de la orquesta del RMS "Titanic".  
En el centro se puede observar a Wallace Hartley .-**

entretener a los que viajaran en dicha clase, en las zonas donde estaban ubicadas la Sala de Recepción de y la Sala de Descanso, ambas de 1ra.Clase. En una escena que ha quedado grabada para siempre en la memoria de quiénes tuvieron la fortuna de sobrevivir al hundimiento del barco de los sueños, y que se ha contado a las generaciones posteriores de varias formas (libros, relatos, películas, etc.), la orquesta dirigida por Wallace, en un intento de tranquilizar a los pasajeros, tocó varias piezas, al mismo tiempo que el buque naufragaba. Se hacen dos comentarios a este respecto : el primero dice que la última canción que se tocó en esa noche fue **“Nearer, My God, to Thee”** (en español, **“Más Cerca de Ti, Dios Mío”**; el segundo, que no fue esa canción sino otra , la llamada **“Autumn”** (en español, **“Otoño”**) .

A la luz de todas las fuentes, fue un hombre de coraje y en su lugar de origen, será recordado siempre como un “héroe”. Tal es así que se erigió, a su memoria, una estatua de 10 pies (un poco más de 3 mts.) de altura.

• **Charles Joughin :**

El señor Joughin era el panadero oficial del barco. Quiero hacer un comentario : me gusta tomar un muy buen whisky de vez en cuando, ya que (principalmente en invierno) ayuda un poco a “calentarse”.....Pero este hombre parece que pasaba mucho frío, ya que esa noche se tomó un botella de whisky completa. Es decir, se calentó en demasía.....

Provisto de su chaleco salvavidas, subió hasta la popa del buque y se sentó en la baranda de la cubierta de popa. Luego se tomó del poste de la bandera y, bajando por el barco, saltó de la baranda tranquilamente. Pareciera ser que el alcohol lo mantuvo con vida hasta que fue recogido por un bote



**Foto N° 323 :**  
**Fotografía del**  
**panadero del**  
**RMS “Titanic” ,**  
**Charles**  
**Joughin .-**



salvavidas. Milagros del whisky, que le dicen.....

• **Violeta Jessop :**

La señorita **Violet Constance Jessop**, de **24** años al momento del naufragio, vivió en la calle Shirley Road 71, Bedford Park (Londres), aunque nació en la **República Argentina**, en la ciudad de **Bahía Blanca**, siendo la hija de los emigrantes irlandeses William Jessop y Katherine Kelly. Su padre era un criador de ovejas, teniendo Violet otros cinco hermanos, entre varones y mujeres. La infancia de Violet, como tantas otras, tuvo sus claroscuros; es así que contrajo tuberculosis .Y tal es así que los médicos que la atendieron le pronosticaron muy pocos meses de vida. En función de los acontecimientos que sucedieron en la vida de Jessop, los médicos, evidentemente, se equivocaron.....

La cuestión es que Violeta se las arregló como para superar la enfermedad y seguir viva.

Cuando su padre murió en la ciudad de Mendoza (Rca. Argentina), la familia decidió retornar a Gran Bretaña. Es allí que la madre de Violeta encontró trabajo como camarera de a bordo en los barcos de la Royal Mail Line mientras Violeta asistía a las clases de un colegio conventual. Pero al deteriorarse la salud de su madre, Violeta debió abandonar el colegio, empleándose ella misma como camarera, primero en la Royal Mail Line y luego en la White Star Line.

Sin embargo, a Violeta no le atraía mucho la idea de trabajar con la WSL, ya que no le gustaba mucho el tener que navegar por la ruta del Atlántico Norte debido a las cambiantes condiciones del clima, además de haber escuchado ciertas historias sobre ciertos pasajeros.

Sin embargo, Violeta, entre cuyos atributos femeninos estaban los de poseer ojos de un color hermoso, gris-azulado, un cabello color castaño-rojizo y hablar con un acento irlandés, se convirtió en una eficiente camarera de la White Star, trabajando hasta 17 horas por día ,con un sueldo mensual moderado. Recordemos que Violeta sirvió en el RMS “Olympic” antes de embarcarse en el RMS “Titanic”, y fue una espectadora del choque del crucero británico “Hawke” con el RMS “Olympic” en el año 1911.

A Violeta le gustaba mucho el “Olympic”, pero sus amigos la convencieron de enlistarse en el “Titanic”, ya que, según ellos, sería *“una maravillosa experiencia”*. Con amigos así, quién necesita enemigos.....

Y así las cosas, Violeta (según sus propias palabras) *“vestida con un nuevo vestido marrón del largo de un ancla”* tomó un carruaje de caballos, efectuó el recorrido que la separaba del puerto, y luego de descender del mismo subió al RMS “Titanic”, anclado en Southampton , para así vivir esa *“maravillosa experiencia”* .....

Entre las personas que le tocó conocer a Violeta se encontró el Ingeniero Thomas Andrews, a quién admiraba. Como varias veces indicamos (ver “Los Realizadores del Sueño” en este mismo Capítulo), al parecer, Andrews fue la única persona que daba importancia a los requerimientos que le efectuaba la tripulación sobre introducir mejoras en los cuartos de la misma . De todos modos, los camareros y camareras del buque estaban a gusto con sus alojamientos.

Violeta contaba que *“...a menudo, durante nuestras recorridas, nos encontrábamos con nuestro querido diseñador dando vueltas ,su cara cansada pero con un aire de satisfacción. Nunca evitaba detenerse para una palabra cordial, aunque su única tristeza era que nos alejábamos de casa. Todos sabíamos el amor que tenía por su lugar de origen y suponíamos que esperaba volver a la paz de su hogar ,para un necesario descanso y para olvidar el diseño del barco por un rato”*.

Violeta cuenta, asimismo, que fue amiga de uno de los violinistas escoceses de la orquesta, el señor **Jack Hume**, una de las pocas personas que trabajaban en el barco a quién ella identifica por su nombre real.

Violeta comenta además que tenía el hábito de tomar aire fresco sobre cubierta antes de retirarse por las noches, y que *“.....si el Sol dejaba de brillar tan luminosamente día tras día sin cesar, y si un pequeño toque de escarcha crepitaba en el aire, al tiempo que la tarde caía ,éste era el ambiente propicio que servía para resaltar el calor y el lujo del interior del barco.”* En sus memorias, Violeta agrega que, al momento del viaje inaugural del “Titanic”, tenía entre sus pertenencias una copia de un devocionario hebreo, traducido al inglés, que una vieja mujer irlandesa le había dado.

650

Una vez en su cuarto, Violeta comenzaba a leerlo ,y una vez finalizada la lectura, se lo pasaba a su compañera de cuarto, que según el editor **John Maxtone-Graham**, se trataba de la camarera **Elizabeth Leather**. Este rezo



Foto N° 324 : Fotografía de la camarera argentina Violeta Constancia Jessop , en una toma posterior al momento de su trabajo en el RMS "Titanic" . Hermosa , muy hermosa mujer y abnegada enfermera . . . .

estaba extrañamente redactado, pero no por ello, Violeta dejaría de confiar en él : ella decía que se suponía que la protegería contra el fuego y contra el agua. Evidentemente por lo que ocurriría unos días después y unos años más tarde, no se encontraba tan equivocada.....

Pero Jessop no estaba sólo para atender todo el barco.....Obviamente , había una gran cantidad de mayordomos y camareras a bordo del buque, ya que las tres clases sociales que viajaban requerían los servicios de dichas personas. Además de camareras y mayordomos (**steward** significa en español mayordomo y **stewardess**, camarera ), había otras personas que cumplían otras funciones, como ser, las siguientes en idioma inglés :

- **Purser : Sobrecargo .-**
- **Stenographer : Estenógrafo .-**

- **Storekeeper : Empleado de Depósito (Varias Funciones) .-**
- **Matron : Ama de Llaves (Varias Funciones ) .-**
- **Manager : Director**
- **Scullion : Personal de Limpieza de Cocina .-**
- **Porter :Cargador .-**
- **Confectioner :Repostero .-**
- **Baker : Panadero .-**
- **Butcher : Carnicero .-**
- **Cook : Cocinero .-**
- **Clark : Escribiente (Empleado Administrativo) .-**

El **sobrecargo** era un miembro superior de la tripulación que, en los buques de pasajeros, tiene a su cuidado la carga y las funciones administrativas que se le encomiendan respecto a lo que el barco transporta .

La siguiente lista del personal que trabajaba a bordo del RMS “Titanic” se extrajo de la página de Internet que la **Encyclopedia Titánica** publicó en la Web, que me limito a transcribirla estrictamente .Más adelante, veremos la que publica, al final de su libro, el escritor **Walter Lord** .La publicada por la Encyclopedia Titánica es ésta, aclarando que, en **letra cursiva y negrita** figuran las personas que **sobrevivieron al naufragio**, y en **letra recta** (**precedida ésta por el símbolo de la Cruz cristiana**) los que **no tuvieron esa suerte**, como así también figuran en primer lugar los apellidos y luego los nombres.:

### **MAYORDOMOS DE 1RA.CLASE :**

= Mc Elroy ,Hugh Walter	Sobrecargo
= Barker, Reginald Lomond	2do.Asistente de sobrecargo
= King, Ernest Waldrom	Escribiente
= Ashcroft, Austin Aloysius	Escribiente
= Rice, John Reginald	Escribiente
= Campbell, Donald S.	Escribiente

652

= Turner, George Frederick	Estenógrafo
= Parsons, Edward	Jefe de Empleados Depósito
= Thompson, H.H.	2do.Asistente del Jefe de Empleados de Depósito
= Kieran, Michael	Empleado de Depósito
= Morgan, C.F.	Empleado de Depósito
<b>Prentice, Frank</b>	<b>Empleado de Depósito</b>
= Ricks, Cyril G.	Empleado de Depósito
= Rogers, Edward James William	Empleado de Depósito
= Williams, Arthur J.	Empleado de Depósito

**CAMARERAS DE 1RA.CLASE :**

***Bennett, Mabel***

***Bliss, Emma Junod***

***Gold, Katherine (“Kate”)***

***Gregson, Mary***

***Jessop, Violeta Constanca (Nacionalidad : Argentina) .-***

***Lavington, Bessie***

***Leather, Elizabeth M.***

***Marsden, Evelyn***

***Martin, Annie***

***Mc Laren, H.***

***Pritchard, A.***

***Roberts, Mary Keziah***

***Robinson, Annie***

***Sloan, Mary***

***Smith, Katherine E.***

***Stap, Sarah Agnes***

= Wallis Moore, Katherine Jane

***Caton, Annie***

***Slocombe, Maud***

***Camarera del Baño Turco***

***Camarera del Baño Turco***

= Latimer, Andrew	Jefe de Mayordomos
= Dodd, George Charles	2do.Jefe de Mayordomos
= Hughes, W.T.	Asistente del 2do.Jefe de Mayordomos
<b>Wheat, Joseph Thomas</b>	<b>Asistente del 2do.Jefe de Mayordomos</b>
= Moss, William	1er.Mayordomo de Salòn
<b>Burke, William</b>	<b>2do.Mayordomo de Salòn</b>
= Ahier, Percy	Mayordomo de Salòn
= Allsop, Frank	Idem anterior
= Baggot, Allen Marden	Idem anterior
= Bagley, Edward Ernest	Idem anterior
= Barker, Ernest T.	Idem anterior
= Barringer, Arthur William	Idem anterior
= Barrows, William	Idem anterior
= Best, Alfred Edwin	Idem anterior
= Boughton, B.	Idem anterior
= Boyd, John	Idem anterior
= Boyes, John Henry	Idem anterior
= Bristow, Harry	Idem anterior
<b>Brown, Edward</b>	<b>Idem anterior</b>
= Brown, Walter James	Idem anterior
= Burr, Edward Sydenham	Idem anterior
= Butt, Robert	Idem anterior
= Butterworth, J.	Idem anterior
= Cartwright, James Edward	Idem anterior
= Casswill, Charles	Idem anterior
= Cave, Herbert	Idem anterior
= Cheverton, W.F.	Idem anterior
= Coleman, Albert Edward	Idem anterior
= Cook, George	Idem anterior

<b><i>Crafter, Frederick</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Crisp, Albert Hector	Idem anterior
<b><i>Crowe, George Frederick</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Deeble, Alfred Arnold	Idem anterior
= Derrett, A.	Idem anterior
= Deslands, Percival Stainer	Idem anterior
= Dineage, James Richard	Idem anterior
= Dyer, William	Idem anterior
= Evans, George	Idem anterior
= Fairall, H.	Idem anterior
= Goshawk, Arthur James	Idem anterior
<b><i>Harrison, Aragon D.</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
<b><i>Hartnell, Frederick</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Hendy, Edward Martin	Idem anterior
= Hoare, Leonard James	Idem anterior
= House, William	Idem anterior
= Howell, Arthur Albert	Idem anterior
<b><i>Johnson, James</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Jones, Reginald V.	Idem anterior
<b><i>Keene, Percy Edward</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Ketchley, Henry (“Harry”)	Idem anterior
= Kingscote, William Ford	Idem anterior
= Kitching, Arthur Alfred	Idem anterior
<b><i>Knight, George</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Lake, William	Idem anterior
= Lane, Albert Edward	Idem anterior
= Lawrence, Arthur	Idem anterior
= Lefevre, Paul Georges	Idem anterior
<b><i>Littlejohn, Alexander James</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
=Lloyd, Humprey	Idem anterior
<b><i>Lucas, William</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Lydiatt, Charles	Idem anterior

**Mc Kay, Charles Donald**

= Mc Grady, James

**Mc Micken, Arthur**

= Mc Mullen, J.

= Mellor, Arthur

= Nicholls, S.

= Orpet, Walter Hayward

= Osborne, William Edward

= Perriton, Hubert Prouse

= Pusey, John E.

= Pryce, W.

= Ransom, James ("Jas")

**Ray, Frederick Dent**

= Revel, William

= Rimmer, Gilbert

= Robinson, James William

= Rowe, E.M.

= Saunders, D.E.

= Shea, John

= Simmons, F.G.

= Skinner, Edward

= Smillie, J.

= Smith, R.G.

= Stagg, John Henry

= Stroud, Harry John

= Strugnell, John H.

= Symonds, J.

= Taylor, W.

**Thomas, Albert Charles****Thomas, Benjamin James****Toms, F.**

= Toshack, James Adamson

**Idem anterior**

Idem anterior

**Idem anterior**

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

**Idem anterior**

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

Idem anterior

**Idem anterior****Idem anterior****Idem anterior**

Idem anterior



656

= Turner, L.	Idem anterior
= Veal, Thomas Henry Edom	Idem anterior
<b>Ward, William</b>	<b>Idem anterior</b>
= Warwick, T.	Idem anterior
= Weatherston, Thomas Herbert	Idem anterior
<b>Wheelton, Edward Ednser</b>	<b>Idem anterior</b>
= White, L.	Idem anterior
<b>Whiteley, Thomas</b>	<b>Idem anterior</b>
= Wormald, Frederick William	Idem anterior
<b>Yearsley, Harry</b>	<b>Idem anterior</b>
= Dolby, Joseph	Mayordomo de la Sala de Recepción
= Holland, Thomas	Idem anterior
= Mc Cawley, T.W.	Mayordomo de Gimnasio
= Freeman, Ernest Edward Samuel	Mayordomo “Senior” de Cubierta-- Secretario Privado de Bruce Ismay
= Boston, William John	Asistente del anterior
= Hawksworth, William Walter	Idem anterior
= Fletcher, P.W.	Mayordomo de Corneta *
	* Tenía a su cargo el toque de corneta que anunciaba las cenas.-
= Abbott, E.	Mayordomo de Despensa del Salòn de Descanso
= Burke, Richard Edward	Mayordomo del Salòn de Descanso
= Back, Charles Frederick	Asistente del anterior
= Webb, Brooke	Mayordomo del Salòn de Fumadores
= Hamilton, E.	Asistente del anterior
= Broome, Athol Frederick	Mayordomo del Café Verandah
<b>Stewart, John (“Jack”)</b>	<b>Idem anterior</b>
= Wright, Frederick	Mayordomo de Raquetas
= Bessant, E.	Mayordomo de Equipajes
= Paintin, James Arthur	Mayordomo del Capitàn
= Olive, Ernest R.	Mayordomo Planchador de Ropas

= Holloway, Sidney	Asistente del anterior
= Allen, Fred	Mayordomo de Ascensor
= Carney, William	Idem anterior
= King, Alfred	Idem anterior
= Perkins, S.	Mayordomo de Teléfonos
= Barrett, A.	Campanero
= Harris, C.H.	Campanero
= Watson, W.A.	Campanero
= Mishellany, A.	Mayordomo Imprentero
= Corben, Ernest Theodore	Asistente del anterior
= Broom, H.	Mayordomo de Baños
= Major, Thomas Edgar	Idem anterior
<b>Morris, Frank Herbert</b>	<b>Idem anterior</b>
= Pennell, Frank Herbert	Idem anterior
<b>Rule, Samuel James</b>	<b>Idem anterior</b>
= Baxter, Thomas Ferguson	Mayordomo de la Ropa Blanca
= Allan, R.	Mayordomo de Dormitorios
= Andersen, Walter Y.	Idem anterior
= Bishop, Walter	Idem anterior
= Bond, William John	Idem anterior
= Brewster, G.H.	Idem anterior
= Clark, T.	Idem anterior
<b>Crawford, Alfred</b>	<b>Idem anterior</b>
= Crumplin, Charles	Idem anterior
<b>Cullen, Charles</b>	<b>Idem anterior</b>
<b>Cunningham, Andrew</b>	<b>Idem anterior</b>
= Davies, Gordon Raleigh	Idem anterior
= Donoghue, T.	Idem anterior
<b>Etches, Henry Samuel</b>	<b>Idem anterior</b>
<b>Faulkner, William Stephen</b>	<b>Idem anterior</b>
= Geddes, Richard Charles	Idem anterior
= Gill, Joseph Stanley	Idem anterior

= Hayter, Arthur	Idem anterior
= Hewitt, T.	Idem anterior
= Hill, James Colston	Idem anterior
= Hogg, Charles William	Idem anterior
= Ide, Harry John	Idem anterior
= Janaway, William	Idem anterior
= Mc Carthy, Frederick James	Idem anterior
= Mc Murray, W.	Idem anterior
= O' Connor, Thomas Peter	Idem anterior
= Penrose, John Poole	Idem anterior
= Roberts, H.	Idem anterior
= Siebert, Sidney Conrad	Idem anterior
= Stone, Edmond J.	Idem anterior
= Swan, W.	Idem anterior
<b><i>Thessinger, Alfred</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Ward, E.	Idem anterior
= Ward, Percy Thomas	Idem anterior
= Wareham, Robert Arthur	Idem anterior
= Wittman, Henry	Idem anterior
= Walpole, James	Mayordomo del Jefe de Despensa
= Tucker, B.	Segundo Mayordomo-Despensero
= Akerman, Joseph Francis	Asistente del Mayordomo Despensero
= Edwards, C.	Idem anterior
= Harris, E.	Idem anterior
= Levett, G.	Idem anterior
= Marks, J.	Idem anterior
= Marriot, J.W.	Idem anterior
= Smith, F.	Idem anterior
= Wrapson, Frederick Bernard	Idem anterior
= Stebbings, S.	Mayordomo Jefe de Calzados
= Fellows, Alfred J.	Asistente del anterior
<b><i>Guy, Edward John</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>

= Jackson, C.	Idem anterior
= Rattenbury, William Henry	Idem anterior
= Scott, J.	Idem anterior
<b><i>Ball, Percy</i></b>	<b><i>Mayordomo de Vajillas</i></b>
= Bradshaw, J.A.	Idem anterior
= Bunnell, W.	Idem anterior
= Hiscock, S.	Idem anterior
= Hogue, E.	Idem anterior
= Hopkins, F.	Idem anterior
= Light, C.	Idem anterior

### **MAYORDOMOS DE 2DA.CLASE:**

<b><i>Hardy, John</i></b>	<b><i>Jefe de Mayordomos de 2da.Clase</i></b>
<b><i>Andrews, Charles Edward</i></b>	<b><i>Mayordomo de 2da.Clase</i></b>
= Bailey, George Francis	Idem anterior
= Benham, Frederick	Idem anterior
= Charman, John	Idem anterior
= Christmas, H	Idem anterior
= Conway, P.W.	Idem anterior
= Dashwood, William George	Idem anterior
= Davies, Robert J.	Idem anterior
= Dean, George H.	Idem anterior
= Doughty, N.	Idem anterior
= Franklin, Alan Vincent	Idem anterior
<b><i>Gibbons, Jacob William</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Gunn, J.T.	Idem anterior
= Harris, C.W.	Idem anterior
= Hawkesworth, John	Idem anterior
= Heinen, Joseph	Idem anterior
= Humphreys, Toms Humprey	Idem anterior
= Jenner, Harry	Idem anterior

= Jensen, Charles Valdemar	Idem anterior
= Jones, Albert	Idem anterior
= Kerley, W.T.	Idem anterior
= Lacey, Bert	Idem anterior
= Middleton M.N.	Idem anterior
= Moore, A.E.	Idem anterior
<b><i>Nichols, Walter Henry</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Owen, Lewis	Idem anterior
= Parsons, Richard	Idem anterior
= Penny, William	Idem anterior
<b><i>Pfropfer, Richard</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
<b><i>Phillimore, Harold Charles W.</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Randall, F.H.	Idem anterior
= Ridout, W.	Idem anterior
= Robertson, George Edward	Idem anterior
= Rogers, M.	Idem anterior
= Russell, Richard	Idem anterior
<b><i>Ryerson, William Edwy</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Samuel, O.W.	Idem anterior
= Scovell, R.	Idem anterior
= Stroud, Edward Alfred Orlando	Idem anterior
<b><i>Terrell, Frank</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Teuton, Thomas Moore	Idem anterior
= Whitford, A.H.	Idem anterior
<b><i>Williams, Walter John</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Wood, J.T.	Idem anterior
= Pacey, Reginald Ivan	Mayordomo de Ascensor
= Kelland, T.	Mayordomo de la Biblioteca
= Edge, J.W.	Mayordomo de Cubierta
<b><i>Witter, James William Chatham</i></b>	<b><i>Mayordomo del Salòn de Fumadores</i></b>
= Bulley, H.A.	Mayordomo de Calzados
<b><i>Chapman, Joseph Charles</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>

= Perren, W.C.	Idem anterior
= Hinckley, G.	Mayordomo de Baños
<b>Widgery, James George</b>	<b>Idem anterior</b>
= Barlow, George	Mayordomo de Dormitorios
= Beedem, George Arthur	Idem anterior
= Bogie, Leslie Norman	Idem anterior
= Boothby, W.	Idem anterior
= Byrne, J.E.	Idem anterior
= Ford, F.	Idem anterior
= Hamblyn, Ernest William	Idem anterior
= Mackie, G:W.	Idem anterior
= Petty, Edwin Henry	Idem anterior
= Reed, Charles S.	Idem anterior
= Smith, Charles Edwin	Idem anterior
= Stone, Edward Thomas	Idem anterior
<b>Seward, Wilfred</b>	<b>Jefe de Mayordomos de Despensa</b>
= Harding, A.	Asistente del anterior
= Longmuir, John Dickson	Idem anterior
= Pook, P.	Idem anterior
<b>Burrage, Alfred</b>	<b>Mayordomo de Vajillas</b>
= Humby, F.	Idem anterior
= Jones, Arthur E.	Idem anterior
= Snape, Lucy Violet	Camarera
= Wallis, Catherine Jane "Cissie"	Matron

**MAYORDOMOS DE 3RA.CLASE/PERSONAL DE COCINA:**

= Kiernan, James W.	Jefe de Mayordomos de 3ra.Clase
= Sedunary, Sidney Francis	2do.Jefe de Mayordomos de 3ra.Clase
= Müller, L.	Mayordomo Intérprete
<b>Pearcey, Albert Victor</b>	<b>Mayordomo de Despensa de 3ra.Clase</b>

= Dunford, William	Mayordomo de Hospital
= Akermann, Albert	Mayordomo
= Barton, Sidney John	Idem anterior
= Baxter, Harry Ross	Idem anterior
= Bristow, Robert C.	Idem anterior
= Brookman, John	Idem anterior
= Cecil, C.	Idem anterior
= Chitty, Archibald George	Idem anterior
= Cox, William Denton	Idem anterior
<b><i>Daniels, Sidney Edward</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Edbroke, F.	Idem anterior
= Ede, George B.	Idem anterior
= Egg, W.H.	Idem anterior
= Evans, George	Idem anterior
= Finch, Harry	Idem anterior
<b><i>Foley, Williem C.</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Ford, Ernest	Idem anterior
= Fox, W.T.	Idem anterior
<b><i>Halford, Richard</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
<b><i>Hart, John Edward</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Hill, H.P.	Idem anterior
<b><i>Hyland, James Leo</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Ingrouille, Henry	Idem anterior
= Knight, Leonard George	Idem anterior
= Leonard, Matthew	Idem anterior
<b><i>Lewis, Arthur Ernest Read</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>
= Mabey, J.	Idem anterior
= Mantle, Roland Frederick	Idem anterior
= Mullin, Thomas A.	Idem anterior
= Nichols, A.D.	Idem anterior
= Pearce, A.E.	Idem anterior
<b><i>Port, Frank</i></b>	<b><i>Idem anterior</i></b>

=Prideaux, Jack Arthur	Idem anterior
<b>Prior, Harold John</b>	<b>Idem anterior</b>
<b>Pugh, Alfred</b>	<b>Idem anterior</b>
= Rice, Percy	Idem anterior
= Ryan, T.	Idem anterior
<b>Savage, Charles J.</b>	<b>Idem anterior</b>
= Sivier, William	Idem anterior
= Slight, H.J.	Idem anterior
= Talbot, George Frederick Charles	Idem anterior
= Taylor, C.	Idem anterior
= Thaler, Montague Donald	Idem anterior
= Willis, W.	Idem anterior
= Ashe, Henry Wellesley	Mayordomo del “Glory Hole”
= Crispin, William	Idem anterior
= White, J.	Idem anterior
<b>Wright, William</b>	<b>Idem anterior</b>
= Proctor, Charles	Director de Cocina/Chef
= Bochatay, Joseph Alexis	Asistente del Chef
= Stubbings, Harry Robert	Cocinero de 2da.Clase
<b>Maynard, Isaac</b>	<b>Cocinero de Entradas de Cena</b>
= Slight, W.	Cocinero de Repostería
= Caunt, W.	Cocinero de Parrilla
= Lovell, J.	Idem anterior
= Hutchinson, J. (“Hutchinson”)	Cocinero de Vegetales
= Ayling, E.	Asistente del Cocinero de Vegetales
= Buckley, H.E.	Idem anterior
<b>Ellis, John Bertram</b>	<b>Idem anterior</b>
= Orr, J.	Idem anterior
= Coombs, C.	Asistente de Cocina
= Thorley, William	Idem anterior
= Welch, W.H.	Idem anterior
<b>Windebank, Alfred Edgar</b>	<b>Idem anterior (Substituto)</b>



= Jones, H.	Cocinero de Asador
= Bedford, William Barnet	Asistente del Cocinero de Asador
= Allen, G.	Fregador
= Bull, W.	Idem anterior
<b>Colgan, Joseph</b>	<b>Idem anterior</b>
<b>Collins, John</b>	<b>Idem anterior</b>
= Hall, F.A.J.	Idem anterior
= Hatch, H.	Idem anterior
= Ings, W.	Idem anterior
= King, G.	Idem anterior
= Locke, A.	Idem anterior (Substituto)
<b>Martin, F.</b>	<b>Idem anterior</b>
= Platt, W.	Idem anterior
<b>Ross, Horace Leopold</b>	<b>Idem anterior</b>
<b>Simmons, Alfred</b>	<b>Idem anterior</b>
= Beere, William	Mozo de Cocina
<b>Hardwick, Reginald</b>	<b>Idem anterior</b>
= Shaw, Henry "Harry"	Idem anterior
= Smith, Charles	Idem anterior
= Simmons, W.	Cocinero de Pasajeros
= Gollop, F.	Asistente del Anterior
= Kennel, Charles	Cocinero de Comida Hebrea
<b>Joughin, Charles John</b>	<b>Jefe de Panadería</b>
= Giles, J.	2do.Panadero
= Davies, John James	2do.Cocinero Adicional
= Hine, W.	3er.Panadero
<b>Burgess, Charles Reginald</b>	<b>3er.Panadero Adicional</b>
= Barker, A.	Asistente de Panadería
= Barnes, Frederick	Idem anterior
= Chitty, G.	Idem anterior
<b>Neal, Henry</b>	<b>Idem anterior</b>
= Smith, J.	Idem anterior

= Wake, T.	Idem anterior
= Farendon, E.	Repostero
= Leader, A.	Asistente de Repostero
= Feltham, G.	Panadero (Especialidad: Pan de Viena)
= Maytum, Alfred	Jefe de Carniceros
= Topp, T.	2do.Carnicero
= Roberts, Frank John	3er.Carnicero
= Barrow, Charles	Asistente de Carnicero
<b>Mills, C.</b>	<b>Idem anterior</b>
= Parker, T.	Idem anterior
= Wiltshire, W.	Idem anterior
= Gill, P.	Cocinero de A Bordo
= Johnson, H.	Asistente del Cocinero de A Bordo
<b>Weikman, August H.</b>	<b>Peluquero</b>
= Klein, Herbert	Barbero de 2da.Clase
= White, Arthur	Barbero de 3ra.Clase
= Crosbie, J.B.	Mayordomo de Baño Turco
= Ennis, W.	Idem anterior
= Taylor, Leonard	Idem anterior

Evidentemente, unas cuantas personas ....¿no?. Sin contar a los Radio Operadores, John Phillips y Harold Bride, de los cuáles nos ocupamos en otras páginas, he contabilizado un total de **424** personas, de las cuales **19** de ellas son mujeres y **405** hombres : evidentemente , un amplio predominio masculino ....

Este listado de las personas que servían los requerimientos de otras, es decir, de los pasajeros a bordo del RMS “Titanic”, nos indica también las diferentes profesiones que trabajaban a bordo del barco de los sueños. Como bien detallamos, en esos días, las clases transportadas tanto en un barco como en un tren se diferenciaban en 1ra.clase, 2da. y 3ra.clase, con las implicancias y restricciones de movimiento u oportunidades que ello conllevaba.

Pues bien, comencemos un pequeño paneo por las diferentes clases sociales que abordaron el “Titanic” y fundamentalmente, veamos que ellas no sólo eran un número (tantos abordaron , tantos murieron y tantos se salvaron) sino (aunque parezca evidente....) que estaban compuestas por **PERSONAS DE CARNE Y HUESO** , algo que generalmente se olvida ante la parafernalia de informaciones, datos técnicos, detalles especiales, etc., que se dan cita cuando hablar del RMS “Titanic” se trata. Y aunque pudiera parecer tedioso o sumamente cansador efectuar una atenta lectura de todos los nombres que integraron cada clase, la sugerencia sería : busquen entre los apellidos, ya que (¿quién sabe?....) se pudiera encontrar algún pariente lejano que viajó en el barco, que se salvó o que murió. Yo lo hecho, en la guía telefónica de la ciudad de La Plata : se llevaron varias sorpresas.....doy mi palabra que así es. Con lo cual, comencemos viendo a algunos de los integrantes de la llamada “**steerage**” , es decir, la 3ra.Clase de Pasajeros que integró las listas del pasaje del buque. Esta “clase” de pasajeros estaba ubicada ( a los efectos de saber su lugar en el buque) cerca del área de carga, y constituía más de la mitad de los pasajeros a bordo, siendo en su mayoría, inmigrantes en busca de un nuevo futuro en América. Como bien se muestra en el film de Cameron de 1996, todos eran inspeccionados antes de abordar, debido a los controles sanitarios en busca de enfermedades como la tuberculosis, etc. como así también piojos, chinches y pulgas. Muchos, al no pasar la inspección, tenían que retornar a sus lugares de origen, con lo que ello implicaba.....la desazón, el cierre de todas las puertas y oportunidades, y la pérdida de todo, ya que, en una gran mayoría, habían vendido sus pocas posesiones en sus lugares de origen, con lo que ya no tenían nada detrás.

Como dato “anecdótico” puedo decir que mi abuelo paterno , don **Juan Kuczynski**, tuvo que vender todos sus bienes( aunque no estaba en una mala posición económica tampoco tiraba manteca al techo...es decir, comían bien, se vestían .... y gracias), antes de poder iniciar su viaje hacia la República Argentina: quiero decir con esto que **se la jugó** , en todo sentido de la palabra, sabiendo que si les iba mal en la inspección en el puerto se las iban a ver negras .....y feas. Aquí ,antes de proseguir, quisiera hacer una aclaración : en los finales del Capítulo III, cuando narré dos experiencias que mis ances-

/--tros hubieron de pasar, cometí un error : yo expresé que mi padre salió desde el puerto de **Gdynia** ( o **Dantzing** ) , ubicado sobre el Mar Báltico, pero indiqué que pertenecía todavía a la Alemania de Hitler. Allí está el error: el puerto de Gdynia todavía pertenecía a **Polonia**, siendo constantemente reclamado por la Alemania de Hitler como medio de poder reunirse con la parte este de Alemania, en ese entonces, **Prusia**. Este continuo reclamo fue uno de los pretextos “oficiales” que produjeron la invasión nazi a Polonia del 1ro.de Septiembre del año 1939.

Hecha la correspondiente aclaración y solicitando se me disculpe por el error cometido con anterioridad, volvamos al tema que nos concierne. Digamos que, aunque para la White Star Line, los pasajeros de 3ra.Clase se constituían en la mayor fuente de ingresos en los viajes, o por lo menos una fuente constante de entradas, debían estar, según los criterios imperantes en esa época “**fuera de la vista, fuera de la mente**”: en definitiva, lejos de los ojos y del pensamiento. Y sin escandalizarme por lo que a continuación digo, hubieron de ser “**ganado**” para muchos de los demás pasajeros de otras clases.

La gente de 3ra.Clase era un buen negocio para la WSL, ya que era el mayor número de pasajeros reunidos en el menor espacio del barco. Como ya habíamos indicado , un boleto para 3ra.se hallaba en el orden de los **U\$S 35.-** es decir, aproximadamente unos **U\$S 650.-** de nuestros días y esto se podría asimismo comparar con un boleto de avión que cubra la ruta Buenos Aires-Miami, hoy día. Para una familia con nueve (9) niños (que las había....) ,el costo era aún menor, ya que se hacía descuento por “cantidad”, y se podía conseguir los “tickets” por una suma de 70 libras esterlinas de la época. Además, para una madre con un hijo, el costo del viaje se podía estimar en unas 9 libras esterlinas de 1912.

Otra cosa que es necesario recordar es que los inmigrantes no provenían de una sola nación o país, sino que había inmigrantes de más de 12 naciones reconocidas del orbe, con lo que las dificultades en la comunicación, en el caso de una emergencia, se multiplicarían hasta el infinito. A esto hay que sumarle el hecho de que las restricciones al movimiento de los pasajeros de

668

esta clase eran numerosas y continuas, con lo que el desplazarse por el buque para esta gente se tornaba una tarea prácticamente imposible: si no habían suficientes puertas bloqueadas, siempre cabía la posibilidad de hallar algún camarero, mayordomo o integrante de la tripulación que le recordara a uno quién era, de dónde provenía, dónde estaba asignado en el barco y dónde no podía estar. Aunque pudiera parecer una gran defensa de las condiciones difíciles en que estaban asignados dentro del RMS “Titanic” , no es mi intención hilvanar en este relato ideas “socialistas” o “comunistas”, sino más bien indicar las condiciones sociales **REALES** de los pasajeros de esta bien definida clase.

Ya con estos pocos comentarios efectuados, veamos algunas personas que viajaron en la 3ra.Clase a bordo del barco de los sueños. Podemos así citar, entre otras, a :

• **La Familia Goodwin.-**

El matrimonio compuesto por Frederick y Augusta Goodwin viajaba (como tantas otras...) hacia Norte América, para poder iniciar una nueva vida en la localidad de Niágara Falls, estado de Nueva York. Lamentablemente, no pudieron alcanzar su destino, ya que se hundieron con el buque.

La familia Goodwin se componía de los siguientes integrantes:

**Frederick Goodwin, Padre, 40 años de edad.**

**Augusta Goodwin, 43 años.**

**Lillian Goodwin, hija, 16 años.**

**Charles Goodwin, hijo, 14 años.**

**William Goodwin, hijo, 11 años.**

**Jessie Goodwin, hija, 10 años.**

**Sidney Goodwin, hijo, 6 años.**



**Foto N° 325 : La familia Goodwin, en pleno, aunque falta el hijo menor, Sidney .No llegaron a su destino : como tantos otros , sucumbieron con el RMS “Titanic” . A veces cuando se habla de la tragedia que provocó el hundimiento de este barco , se focaliza el tema sobre la parte técnica u otras. Pero generalmente se olvida que familias enteras murieron . . .**



**Foto N° 326 : Fotografía del pequeño Sidney Goodwin , cuando contaba con sólo 18 meses de vida: murió durante el naufragio, a la edad de seis años .-**

670

Otra de las personas que viajaba en 3ra.Clase y que tuvo una gran fortuna, fue la **Sra. Minnie Coutts**, que al tener un buen conocimiento del idioma inglés, consiguió salvarse ella y sus dos hijos, de edades tres y nueve, respectivamente. Coutts viajaba a los Estados Unidos para encontrarse con su esposo.



**Foto N° 327 : La Sra. Minnie Coutts , que viajaba hacia América junto a sus dos hijos.-**



**Foto N° 328 :  
Fotografía de  
William Loch  
Coutts , de nueve  
años al momento  
de embarcar en el  
RMS "Titanic" .-**



**Foto N° 329 :  
Fotografía de  
Neville Leslie  
Coutts , de tres  
años de edad en  
1912 .-**

Una de las mujeres que sobrevivió al desastre fue la **Sra. Elizabeth Gladys Dean** (también conocida como **“Millvina” Dean** ) quién viajaba junto a su madre, de nombre Eva, de 33 años, su padre Bertram ,de 26 años de edad, y su hermano, Bertram Vere, de 1 año solamente. Es menester decir que Millvina era la pasajera más joven a bordo del RMS “Titanic”, con sólo seis (6) semanas de vida. Salvo el padre, todos los demás integrantes de la familia sobrevivieron.



Foto N° 330 : Fotografía de la familia Dean , tomada en el año 1914 .En ellas observamos a la Sra. Eva de Dean , a Millvina y a su hermanito Bertram. La tristeza de las miradas lo dice todo. .

Como muestra de los componentes de la 3ra.Clase, también podemos mencionar a la **familia Sage** , que estaba compuesta por :

**John Sage, padre, 44 años de edad.**

**Annie de Sage, madre, 44 años.**

**Stella Sage, hija, 20 años.**



672

**George Sage, hijo, 19 años.**

**Douglas Sage, hijo, 18 años.**

**Frederick Sage, hijo, 16 años.**

**Dorothy Sage, hijo, 13 años.**

**William Sage, hijo, 11 años.**

**Ada Sage, hija, 9 años.**

**Constance Sage, hija, 7 años.**

**Thomas Sage, hijo, 4 años.**

Esta familia se encontraba en viaje desde la localidad de Peterborough (Inglaterra) hasta Jacksonville, Florida, U.S.A., para poder comenzar una nueva vida, luego de haber comprado una granja dedicada a la plantación de citrus.

**Ninguno sobrevivió.**



Foto N° 331 : La familia Sage, en su totalidad : mirando la foto, a la izquierda del dintel de la puerta , la Sra. Anne Elizabeth Cazaly de Sage ; a la izquierda de la ventana, el Sr. John Sage; y ocupando toda la foto , los hijos del matrimonio, uno de los cuales (aparentemente, Stella Sage ) sostiene en brazos a uno de sus hermanitos. De todos ellos, no quedó ninguno con vida luego del 15 de Abril de 1912 .-

Como otra muestra de las familias que viajaron en el RMS “Titanic”, podemos citar a la **familia Aks**, que se componía de **Leah Aks** , de 18 años de edad y su pequeño hijo, **Frank** , de 10 meses de nacido, y que viajaban desde Inglaterra hasta la ciudad de Norfolk, Virginia, USA, para encontrarse

con el padre de Frank, en este caso también de nombre Frank. Ambos, madre e hijo, fueron rescatados por el buque “Carpathia”.



Foto N° 332 : Fotografía de la familia Aks. De izquierda a derecha : Frank padre, el hijo del matrimonio, Frank Jr. y la Sra. Leah de Aks .-

Cabe mencionar que las fotos utilizadas fueron obtenidas del libro “**Titanic : Fortune & Fate**” ,obra de **Beverly Mc Millan** y **Stanley Lehrer**, editado por Simon & Schuster, en el año 1998, y que fueran conseguidas, para luego ser presentadas en estas páginas, a través de las publicaciones que circulan en la Web (Internet).

Antes de proseguir, repito un concepto: me he limitado a utilizar las fotos que circulan en la Web ya que no las he podido conseguir en otros medios, pero **no es mi intención comercializarlas** como medio de obtención de fama o fortuna, sino sólo insertarlas en este pequeño trabajo de investigación como medio de aumentar el caudal informativo del que nos estamos ocupando. Por ende, menciono aquellas publicaciones que he consultado para que se sepa que no he trucado ni falsificado ninguna fotografía, sino sólo retocado (filtros, contrastes, brillo, etc.) las que así lo ameritaban.

Una vez vuelta a hacer esta aclaración , ya podemos pasar a detallar el **Listado de Personas de Tercera Clase** que viajaban a bordo del RMS “Titanic”, en el transcurso del fatídico viaje. Indiquemos que las personas que poseen delante de su apellido y nombre símbolo = y están en letra recta, se hundieron con el buque, y las que están en letra cursiva y negrita, sobrevivieron .Ellas son :

= Abbing, Anthony

***Abbott, Rosa Hunt de***

= Abbott, Eugene Joseph

= Abbott, Rossmore Edward

***Abelseth, Karen Marie***

***Abelseth, Olaus Jorgensen***

***Abraham, Mary Sophie Halau Easu de***

***Abrahamson, Abraham August Johannes***

= Adahl, Mauritz Nils Martin

= Adams, John

= Ahlin, Johanna Persdotter Larsson de

***Aks, Leah Rosen de***

***Aks, Frank Philip***

***Albimona ,Nassef Cassem***

= Alexander, William

= Alhomäki, Ilmari Rudolf

= Ali, Ahmed

= Ali, William

= Allen, William Henry

= Allum, Owen George

= Andersen, Albert Carvin

= Andersson, Anders Johan

= Andersson, Alfrida Konstantia Brogen de

= Andersson, Sigrid Elizabeth

= Andersson, Ingeborg Constanzia

- = Andersson, Ebba Iris Alfrida
- = Andersson, Sigvard Harald Elias
- = Andersson, Ellis Anna Maria
- Andersson, Erna Alexandra***
- = Andersson, Ida Augusta Margareta
- = Andersson, Johan Samuel
- = Andreasson, Paul Edvin
- = Angheloff, Minko
- = Arnold-Franchi, Josef
- = Arnold –Franchi , Josefine Franchi de
- = Aronsson, Ernst Axel Algot
- = Asim, Adola
- = Asplund, Carl Oscar Vilhelm Gustafsson
- Asplund, Selma Augusta Emilia Johansson de***
- = Asplund, Carl Edgar
- = Asplund, Filip Oscar
- = Asplund, Clarence Gustaf Hugo
- Asplund, Lilian Gertrud***
- Asplund, Edwin Rojj Felix***
- Asplund, Johan Charles***
- = Assaf, Gerios
- Assaf Khalil, Mariana (“Miriam”)***
- = Assam, Ali
- = Attalah, Malake (“Malaki”, “Attala”)
- = Attala, Sleiman (“Solomon”)
- = Augustsson, Albert
- Ayoub, Banoura***
  
- = Baccos, Raffull (“Rafoul”)
- = Backström, Karl Alfred
- Backström, Maria Mathilda Gustafsson de***
- Baclini, Latifa Qurban de***

676

***Baclini, Marie Catherine***

***Baclini, Eugenie***

***Baclini, Helene Barbara***

***Badman, Emily Louisa***

= Badt, Mohamed

= Balkic, Cerin ("Kerim")

= Barbara, Saiide ("Saude")

= Barry, Julia

= Barton, David John

= Beavan, William Thomas

= Bengtsson, Johan Viktor

= Berglund, Karl Ivar Sven

= Betros, Tannous

= Betros, Seman ("Simon")

***Bing, Lee***

= Birkeland, Hans Martin Monsen

= Björklund, Ernst Herbert

= Bostandyeff, Guentcho

= Boulos, Hanna

= Boulos, Joseph ("Sultana")

= Boulos, Nourelain ("Laura")

= Boulos, Akar

= Bourke, John

= Bourke, Catherine (Sra. de John Bourke)

= Bourke, Mary

= Bowen, David John ("Dai")

***Bradley, Bridget Delia***

= Braf, Elin Ester Maria

= Braund, Lewis Richard

= Braund, Owen Harris

= Brobeck, Karl Rudolf

= Brocklebank, William Alfred

***Buckley, Daniel***

- = Buckley, Katherine
- = Burke, Jeremiah
- = Burns, Mary Delia

- = Cacic, Jego Grga

- = Cacic, Luka

- = Cacic, Marija

- = Cacic, Manda

- = Calic, Jovo

- = Calic, Petar

- = Canavan, Mary

- = Canavan, Patrick

- = Cann, Ernest Charles

- = Caram, Joseph (“Kareem”)

- = Caram, Marià Elias de

- = Carlsson, Carl Robert

- = Carlsson, August Sigfrid

***Carr, Ellen (“Helen Carr”)***

- = Carr, Jane

- = Carver, Alfred John

- = Celotti, Francesco

- = Charters, David (“Chartens”)

***Chip, Chang***

- = Christmann, Emil

- = Chronopoulos, Apostolos

- = Chronopoulos, Demetrios

- = Coelho, Domingos Fernandeo

***Cohen, Gurshon (“Gus”)***

- = Colbert, Patrick

- = Coleff, Satio (“Fotio”)

- = Coltcheff, Peju (“Peyo”, “Coleff”)

678

= Conlon, Thomas Henry

= Connaghton, Michael

= Connolly, Kate

***Connoly, Kate***

= Connors, Patrick

= Cook, Jacob

= Cor, Bartol

= Cor, Ivan

= Cor, Liudevit

= Corn, Harry ("Kornblatt")

***Coutts, Winnie "Minnie" Trainer de***

***Coutts, William Loch ("Willie")***

***Coutts, Neville Leslie ("Eden")***

= Coxon, Daniel

= Crease, Ernest James

= Cribb, John Hatfield

***Cribb, Laura Mae ("Mary", "Alice")***

= Daher, Shedid

***Dahl, Charles Edward ("Karl Edwart")***

= Dahlberg, Gerda Ulrika

= Dakic, Branko

***Daly, Eugene Patrick***

***Daly, Margaret Marcella ("Maggie")***

= Danbom, Ernst

= Danbom, Sra. De Ernest Gilbert (Anna Sigrid Maria Brogen)

= Danbom, Gilbert Sigvard Emanuel

= Danoff, Yoto

= Dantcheff, Ristiu ("Khristo'", "Dantchoff")

= David Barbara, Catherine

= Davies, Evan

= Davies, Alfred J.

= Davies, John Samuel  
 = Davies, Joseph  
 = Davison, Thomas Henry  
*Davison, Mary E. Finck de*  
 = Dean, Bertram Frank  
*Dean, Eva Georgetta Light de*  
*Dean, Bertram Vere*  
*Dean, Elizabeth Gladys "Millvina"*  
 = Delalic, Redjo  
*DeMessemaeker, Guillaume Joseph*  
*DeMessemaeker, Anna de*  
*De Mulder, Theodore ("Theodore")*  
 = De Pelsmaeker, Alfons ("Alphonse")  
 = Demetri, Marinko ("Dmitri Marinko")  
 = Denkoff, Mitto  
 = Dennis, Samuel  
 = Dennis, William  
*Devaney, Margaret Delia*  
 = Dika, Mirko  
 = Dimic, Jovan  
 = Dintcheff, Valtcho  
 = Doharr, Tannous  
 = Donohoe, Bridget ("O'Donoghue")  
 = Dooley, Patrick  
*Dorking, Edward Arthur*  
*Dowdell, Elizabeth*  
 = Doyle, Elizabeth  
*Dropkin, Jennie ("Drapkin")*  
 = Drazenovic, Jozef  
*Duquemin, Joseph*  
 = Dwan, Frank  
 = Dyker, Adolf Fradrik  
*Dyker, Anna Elisabeth Judith Andersson de*



680

= Ecimovic, Jeso (“Culumovic”)

= Edvarsson, Gustav Hjalmar

= Eklund, Hans Linus

= Ekström, Johan

= Elias, Dibo

= Elias, Tannous

= Elias, Joseph

= Elias, Joseph Jr.

= Elsbury, William James

***Emanuel, Virginia Ethel***

= Emir-Farres, Chehab

= Everett, Thomas James

= Farrell, James

***Finoli, Luigi***

= Fischer, Eberhard Thelander

= Fleming, Theodora

= Flynn, James

= Flynn, John

= Foley, Joseph

= Foley, William

***Foo, Chung (“Chung”)***

= Ford, Arthur

= Ford, Margaret Ann Watson de

= Ford, Dollina Margaret

= Ford, Edward Watson

= Ford, William Neal Thomas

= Ford, Robina Maggie

= Fox, Patrick

= Franklin, Charles (“Charles Fardon”)

- = Gallagher, Martin
- = Garfirth, John
- = Gerios, Youssif
- = Gheorgheff, Stanio
- = Gilinski, Eliezer (“Leslie”)
- Gilnagh, Katherine (“Katie”)***
- Glynn, Mary Agatha***
- = Goldsmith, Frank John
- Goldsmith, Emily Alice Brown de***
- Goldsmith, Frank John William “Frank”***
- = Goldsmith, Nathan
- = Gonsalves, Manuel Estanislao (“Estanislau”)
- = Goodwin, Charles Frederick
- = Goodwin, Augusta Tyler de
- = Goodwin, Lillian Amy
- = Goodwin, Charles Edward
- = Goodwin, William Frederick
- = Goodwin, Jessie Allis
- = Goodwin, Harold Victor
- = Goodwin, Sidney Leonard
- = Green, George Henry
- = Gronnestad, Daniel Danielsen
- = Guest, Robert
- = Gustafsson, Alfred Ossian
- = Gustafsson, Anders Vilhelm
- = Gustafsson, Johan Birger
- = Gustafsson, Karl Gideon
  
- = Haas, Aloisia
- = Hagland, Ingvald Olai Olsen
- = Hagland, Konrad Mathias Reiersen
- = Hakkarainen, Pekka Pietari

***Hakkarainen, Elin Matilda Dock de***

= Hampe, Leo Jerome (“Leon”, “Mampe”)

= Hanna, Mansour

***Hannah, Borak (“Hanna Assi Borah”)******Hansen, Jennie Louise Howard de***

= Hansen, Claus Peter

= Hansen, Henrik Juul

= Hansen, Henry Damsgaard

= Hargadon, Catherine

= Harknett, Alice Phoebe

= Harmer, Abraham

= Hart, Henry

= Hassan, Houssein G.D.

***Healy, Hanora (“Nora”)******Hedman, Oskar Arvid******Hee, Ling***

= Hegarty, Hanora (“Nora”)

***Heikkinen, Laina (“Laila”)***

= Heininen, Wendla Maria

***Hellström, Hilda Maria***

= Hendekovic, Ignjac

= Henry, Delia

= Henriksson, Jenny Lovisa

***Hirvonen, Helga E. Lindqvist de******Hirvonen, Hildur E.***

= Holm, John Frederick Alexander

= Holthen, Johan Martin

***Honkanen, Eliina***

= Horgan, John

***Howard, May Elizabeth***

= Humblen, Adolf Mathias Nicolai Olsen

***Hyman, Abraham***

- = Ibrahim Shawah, Yousseff (“Brahim”)
- = Ilieff, Ylio (“Ileo”)
- = Ilmakangas, Ida Livija
- = Ilmakangas, Pieta Sofia
- = Ivanoff, Kanio (“Konio”)

***Jalsevac, Ivan***

***Jansson, Carl Olof***

- = Jardin, José Neto

***Andersen- Jensen, Carla Christine Nielsine***

- = Jensen, Hans Peder
- = Jensen, Svend Lauritz
- = Jensen, Niels Peder (“Rasmus”)

***Jermin, Annie***

***Johannesen, Bernt Johannes***

- = Johanson, Jakob Alfred
- = Johansson, Nils

***Johansson Palmquist, Oskar Leander***

- = Johansson, Erik
- = Johansson, Gustaf Joel
- = Johansson, Karl Johan
- = Johnson, Malkolm Joackim (“Johansson”)
- = Johnson, Alfred
- = Johnson, William Cahoone Jr.

***Johnson, Elizabeth Vilhelmina Berg de***

***Johnson, Harold Theodor***

***Johnson, Eleanor Ileen***

- = Johnston, Andrew Emslie
- = Johnston, Eliza Watson de Andrew Emslie
- = Johnston, William Andrew
- = Johnston, Catherine Nellie
- = Jonkoff, Lallo (“Lazor”)

684

***Jonsson, Carl***

= Jönsson, Nils Hilding

***Joseph-Peter, Catherine Rizk de***

***Joseph-Peter, Michael J.***

***Joseph-Peter, Anna***

= Jussila, Katriina

= Jussila, Mari Aina

***Jussila, Eiriik (“Erik”)***

= Kallio, Nikolai Erland

= Kalvik, Johannes Halvorsen

= Karajic, Milan

***Karlsson, Einar Gervasius***

= Karlsson, Julius Konrad Eugen

= Karlsson, Nils August

***Karun, Franz***

***Karun, Manca (“Anna”)***

= Kassem, Fared

= Katavelas, Vassilios

= Keane, Andrew (“Andie”)

= Keefe, Arthur

***Kelly, Anne Catherine (“Annie Kate”)***

= Kelly, James (abordó en Southampton)

= Kelley, James (abordó en Queenstown)

***Kelly, Mary***

***Kennedy, John***

= Khalil, Betros

= Khalil, Zahie “María” Elias de

= Kiernan, John

= Kiernan, Philip

= Kilgannon, Thomas

***Kink-Heilmann, Anton***

***Kink-Heilmann, Louise Heilmann de (“Louise”)***

***Kink-Heilmann, Louise Gretchen***

- = Kink, Maria
- = Kink, Vincenz
- = Klasen, Klas Albin
- = Klasen, Hulda Kristina Eugenia Löfqvist
- = Klasen, Gertrud Emilia
- = Kraeff, Theodor

***Krekorian, Neshan***

- = Lahoud, Sarkis (“Lahowd”)
- = Laitinen, Kristina Sofía
- = Laleff, Kristo

***Lam, Alí***

- = Lam, Alem

***Landergren, Aurora Adelia***

- = Lane, Patrick

***Lang, Fang***

- = Larsson, August Viktor
- = Larsson, Bengt Edvin
- = Larsson-Rondberg, Edvard A.

***Leeni, Fahim (“Philip Zenni”)***

- = Lefebre, Frank (“Frances”)
- = Lefebre, Henry Forbes
- = Lefebre, Ida
- = Lefebre, Jeannie
- = Lefebre, Mathilde
- = Leinonen, Antti Gustaf
- = Lemberopolous, Peter L.
- = Lennon, Denis (“Lemon”)
- = Lennon, Mary (“Lemon”)
- = Leonard, Lionel
- = Lester, James

686

- = Lievens, René Aime
- = Lindahl, Agada Thorilda Viktoria
- = Lindblom, Augusta Cahrlotta
- = Lindell, Edvard Bengtsson
- = Lindel, Elin Gerda Persson de  
***Lindqvist, Eino William***
- = Linehan, Michael
- = Linhart, Wenzel
- = Ling, Lee
- = Lithman, Simon
- = Lobb, William Arthur
- = Lobb, Cordelia K. Stanlick de
- = Lockyer, Edward Thomas
- = Lovell, John Hall (“Henry”)  
***Lulie, Nikola***
- = Lundhal, Johan Svensson  
***Lundin, Olga Elida***
- Lundström, Thure Edwin***
- = Lyntakoff, Stanko
  
- = MacKay, George William  
***Madigan, Margaret (“Maggie”)***
- Madsen, Fridtjof Arne***
- = Maänpää, Matti Alexanteri
- = Mahon, Bridget Delia
- = Mahon, John (“Mechan”)
- = Maisner, Simon
- = Mäkinen, Kalle Edvard  
***Mamee, Hanna (“Mama”)***
- = Mangan, Mary  
***Mannion, Margaret***
- = Mardirosian, Sarkis

= Markun, Johann  
 = Markoff, Marin  
**Masselmani, Fátima**  
 = Matinoff, Nicola  
**McCarthy, Catherine (“Katie”)**  
**McCormack, Thomas Joseph**  
**McCoy, Agnes**  
**McCoy, Alicia (“Alice”)**  
**McCoy, Bernard**  
**McDermott, Bridget Delta**  
 = McEvoy, Michael (“McElroy”)  
**McGovern, Mary (“Hugh”)**  
 = McGowan, Katherine  
**McGowan, Anna (“Annie”)**  
 = McMahan, Martin  
 = McNamee, Neal  
 = McNamee, Eileen O’Leary de  
 = McNeill, Bridget  
 = Meanwell, Mario Ogden  
 = Meek, Annie Louise Rowley de  
 = Meo, Alfonzo (“Alfonso”)  
 = Mernagh, Robert  
**Midtsjo, Karl Albert**  
 = Mionoff, Stoytcho (“Mihoff”)  
 = Miles, Frank  
 = Mineff, Ivan  
 = Minkoff, Lazar  
 = Mitkoff, Mito  
**Mockler, Ellen Mary**  
 = Moen, Sigurd Hansen  
**Moor, Beila de**  
**Moor, Meier**  
 = Moore, Leonard Charles



688

***Moran, Bertha Bridget***

= Moran, Daniel James

= Moran, James (“John Dougherty”)

= Morley, William

= Morrow, Thomas Rowan

***Moubarek, Omine (“Amenia”) Alexander de George***

***Moubarek, Gerios (“George”)***

***Moubarek, Halim Gonios (“William George”)***

***Moss, Albert Johan***

***Moussa, Mantoura Boulos de***

= Moutal, Rahamin Haim

***Mullen, Katherine “Katie” (“Mullins”)***

***Mulvihill, Bertha E.***

= Murdlin, Joseph

***Murphy, Nora***

***Murphy, Margaret Jane (“Mary”, “Maggie”)***

***Murphy, Catherine (“Kate”)***

= Myhrman, Pehr Fabian Oliver Malkolm

***Nakid, Sahid (“Said Nackid”)***

***Nakid, Waika (“Mary”) Mowad de***

***Nakid, Maria (“Mary”)***

= Naidenoff, Penko

***Najib, Adele Kiamie “Jane”)***

= Nancarrow, William Henry

= Nankoff, Minko

= Nasr, Mustafa

= Naughton, Hannah

= Nenkoff, Christo

***Nicola –Yarred, Jamila de (“Amelia Garrett”)***

***Nicola –Yarred, Elias (“Louis Garrett”)***

= Nieminen, Manta Josefina

= Niklasson, Samuel (“Sandel”)

= Nilsson, August Ferdinand

*Nilsson, Berta Olivia*

*Nilsson, Helmina Josefina*

= Nirva, Iisakki Antino Äijö

*Niskänen, Juha*

= Nosworthy, Richard Cater

= Novel, Mansouer (“Nofal”)

*Nysten, Anna Sofia*

= Nysveen, Johan Hansen

= O’Brien, Timothy (“Denis”)

= O’Brien, Thomas

*O’Brien, Johanna (“Hannah”) Godfrey de Thomas*

= O’Connell, Patrick Denis

= O’Connor, Maurice

= O’Connor, Patrick

*O’Driscoll, Bridget*

*O’Dwyer, Ellen (“Nellie”)*

*O’Keefe, Patrick*

*O’Leary, Hanora (Nora”)*

*Olsen, Artur Karl*

= Olsen, Karl Siegwart Andreas

= Olsen, Henry Margido

= Olsen, Ole Martin

= Olsson, Elina

= Olsson, Nils Johan Göransson

*Olsson, Oscar Wilhem (“Johansson”)*

= Olsvigen, Thor Anderson (“Anderson”)

= Oreskovic, Luka

= Oreskovic, Marija

= Oreskovic, Jelka

= Osén, Olaf Elon

*Osman, Mara*

690

= O'Sullivan, Bridget Mary

= Ödahl, Nils Martin

***Öhman, Velin***

= Panula, Maria Emilia Ojala de Juha

= Panula, Jaako Arnold

= Panula, Ernesti Arvid

= Panula, Juha Niilo

= Panula, Urho Abraham

= Panula, Eino Viljami

= Pasic, Jakob

= Patchett, George

= Paulner, Uscher

= Pavlovic, Stefo

= Pälsson, Alma Cornelia Berglund de Nils

= Pälsson, Gösta Leonard

= Pälsson, Paul Folke

= Pälsson, Stina Viola

= Pälsson, Torborg Danira

= Peacock, Edith Nile de Benjamin

= Peacock, Alfred Edward

= Peacock, Treasteall

= Pearce, Ernest

= Pokrnic, Mate

= Pokrnic, Tome

= Pedersen, Olaf

= Peduzzi, Joseph

= Pekoniemi, Edvard

= Peltomäki, Nikolai Johannes

= Perkin, John Henry

***Persson, Ernst Ulrik***

= Peters, Katie

- = Petersen, Marius
- = Petranec, Matilda
- = Petroff, Nedialco (“Nedeca”)
- = Petroff, Pastcho (“Pentcho”)
- = Petterson, Johan Emil
- = Petterson, Ellen Natalia
- Pickard, Berk (Berk Trembisky)***
- = Plotcharsky, Vasil
  
- = Radeff, Alexander (“Randeff”)
- = Rasmussen, Lena Jakobsen Solvang de
- = Razi, Raihed (“Raibid” o “Bazi”)
- = Reed, James George
- = Rekić, Tido
- = Reynolds, Harold J.
- = Rice, Margaret Norton de William
- = Rice, Albert
- = Rice, George Hugh
- = Rice, Eric
- = Rice, Arthur
- = Rice, Eugene
- = Riihivuori, Susanna Juhantytär (“Sanni”)
- = Rintamäki, Matti
- Riordan, Hanna (“Johanna”)***
- = Risien, Samuel Beard
- = Risien, Emma Lellyet de Samuel
- = Robins, Alexander A.
- = Robins, Grace Charity Laury de Alexander
- = Rogers, William John
- = Rommetvedt, Knud Paust (“Karl Kristian Knut”)
- = Rosblom, Helena Wilhemina de Viktor
- = Rosblom, Viktor Richard

692

= Rosblom, Salli Helena

***Roth, Sarah A.***

= Rouse, Richard Henry

= Rush, Alfred George John

= Ryan, Patrick

***Ryan, Edward***

= Saade, Jean Nassr

= Saad, Amin

= Saad, Khalil (“Salomon Khalil”)

= Sadlier, Matthe

= Sadowitz, Harry

= Sage, John George

= Sage, Annie Elizabeth Cazaly de John George

= Sage, Stella Anne

= Sage, George John

= Sage, Douglas Bullen

= Sage, Frederick

= Sage, Dorothy Florence (“Dolly”)

= Sage, Anthony William

= Sage, Elizabeth Ada

= Sage, Constance Gladys

= Sage, Thomas Henry

= Salander, Karl Johan

***Salkjelsvik, Anna Kristine***

= Salonen, Johan Werner

= Samaan, Hanna

= Samaan, Elias

= Samaan, Youssef (“Joseph”)

***Sandström, Agnes Charlotta Bengtsson de Hjalmar***

***Sandström, Beatrice Irene***

***Sandström, Marguerite Rut***

***Sap, Julius (“Jules”)***

- = Saether, Simon Siversten
- = Saundercock, William Henry
- = Sawyer, Frederick Charles
- = Scanlan, James
- = Sdycoff, Todor
- = Shaughnessy, Patrick

***Scheerlinckz, Jean***

- = Shellard, Frederick William Blainey

***Shine, Ellen Natlia***

- = Shorney, Charles Joseph
- = Simmons, John
- = Sirota, Maurice
- = Sirayanian, Orsen (“Arsun”)
- = Sivic, Husein
- = Sivola, Antti Wilhem

***Sjöblom, Anna Sofía***

- = Skoog, Wilhem (“William Joahnsson”)
- = Skoog, Anna Berbahrdina Karlsson de Wilhem
- = Skoog, Karl Thorsten
- = Skoog, Harald
- = Skoog, Mabel
- = Skoog, Margit Elizabeth
- = Slabenoff, Petco
- = Slocovski, Selman Francis
- = Smiljanic, Mile (“Smiljanovic”)
- = Smith, Thomas

***Smyth, Julia***

- = Soholt, Peter Andreas Lauritz Andersen
- = Somerton, Francis William
- = Spinner, Henry John
- = Spector, Woolf

694

= Staneff, Ivan

= Stankovic, Ivan

***Stanley, Edward Roland***

= Storey, Thomas

= Stoytcheff, Ilia (“Stoyehoff”)

= Strandberg, Ida Sofía

***Strandén, Juho***

= Strilic, Ivan

= Ström, Elna Matilda Persson de Wilhem

= Ström, Telma Matilda (“Selma”)

***Sunderland, Victor Francis***

***Sundman, Johan Julian***

= Sutehall, Henry Jr.

= Svensson, Olof

= Svensson, Johan

***Svensson, Johan Cervin***

***Tenglin, Gunnar Isidor***

= Theobald, Thomas Leonard

= Thomas, Tannous (“John”)

***Thomas, Thamine (“Thelma”) de Alexander***

***Thomas, Assad Alexander***

= Thomas, Charles P.

= Thomas, John

= Thomson, Alexander Morrison

= Thorneycroft, Percival

***Thorneycroft, Florence Kate Stears de Percival***

= Tikkanen, Juho

= Tobin, Roger

= Todoroff, Lelio

= Törber, Ernst Portage

= Torfa, Assad (“Forfa”)

= Toufik, Nakli (“Toufik Nahill”)

*Touma, Hanna Youssef Razi Darwis de*

*Touma, Georges Youssef*

*Törnquist, William Henry*

= Turcin, Stjepan

*Turja, Anna Sofía*

*Turkula, Hedwig (Miss)*

= Van Billiard, Austin Blyler

= Van Billiard, James William

= Van Billiard, Walter John

= Van de Velde, Johannes Joseph

= Vandercruyssen, Victor

= Vanderplanke, Julius (“Jules”)

= Vanderplanke, Emelia Maria Vandermoortele

= Vanderplanke, Augusta Maria

= Vanderplanke, Leo Edmondus

= Van der Steen, Leo Peter

= Van Impe, Jean Baptiste (“Jan Baptist”)

= Van Impe, Rosalie Paula Govaert de Jean Baptiste

= Van Impe, Catharina

= Vande Walle, Nestor Cyriel (“Vandewalle”)

= Van Melkebeke, Philemon (“Melkebuk”)

*Vartanian, David*

= Vendel, Olof Edvin

= Vestrôm, Hulda Amanda Adolfina

= Vovk, Janko

= Waelens, Achille (“Wailens”)

= Ware, Frederick

= Warren, Charles William

= Webber, James

*Wennesrstrôm, August (August Edward Andersson)*



***Whabee, George Joseph (Shawneene Abi-Saab)***

- = Widegren, Carl
- = Wiklund, Karl Johan
- = Wiklund, Jakob Alfred

***Wlikes, Ellen Needs de James***

- = Willer, Aaron
- = Willey, Edward
- = Williams, Leslie
- = Williams, Howard Hugh (“Harry”)
- = Windelov, Einar
- = Wirz, Albert
- = Wiseman, Phillippe
- = Wittevrongel, Camilius Aloysius
- = Yasbeck, Antoni (“Fraza”)

***Yasbeck, Selini (“Celiney”) Alexander de Antoni***

- = Yousseff, Gerios
- = Yousif, Wazli
  
- = Zabout, Thamine (“Tamini”)
- = Zabout, Hileni
- = Zakarian, Ortin (“Artem”)
- = Zakarian, Mapriededer (“Maprider”)
- = Zimmermann, Leo

Deseo hacer una aclaración : sé que coloqué cruces sobre los apellidos y nombres de personas que no pertenecían a la fé cristiana. Lo hice para indicar que murieron . La muerte iguala todas las religiones....

Este es el listado de personas que estaban a bordo del buque, viajando en la 3ra.clase.Hay que hacer algunas aclaraciones respecto de ciertos agregados que se efectúan a ciertos nombres. Esto es así : en aquellos días no existía un control estricto y concienzudo de los pasajeros que pudieran abordar un barco, debido a que los problemas de terrorismo y demás no se habían impuesto como un riesgo a tener en cuenta, de modo que , potencialmente, pudieran comprometer la seguridad del barco, de los tripulantes y de los pasa

/--jeros. Es decir, aunque ya había habido ataques del tipo hoy conocido como terroristas, no era una moda o por lo menos, algo a ser muy tenido en cuenta. Es cierto que hubo, años antes de 1912, ataques de este tipo contra, por ejemplo, los zares rusos. Pero no había este tipo de actitudes contra civiles y menos en barcos. Por supuesto, y salvando las distancias, en nuestros días, un poco más le revisan a uno hasta los calzoncillos para saber si se llevan armas o explosivos a bordo del avión o lo que sea que uno aborde: de hecho, es así , ya que las cámaras infrarrojas y de análisis láser efectúan este tipo de trabajo.....quizás sin saberlo uno.

Pero volviendo a los días de 1912, sólo se miraba lo que podía traer consecuencias de contagio e infecciones, como ya lo hemos indicado. Es así, que al viajar tanta gente de diferentes culturas y naciones a bordo del RMS “Titanic” los nombres muchas veces estaban escritos no correctamente o con cambios profundos en su forma; junto a lo anterior se suma el hecho de los sobrenombres y como se encontrarán en varios, sólo figura una inicial para el nombre. Otra cosa : muchos de los nombres que figuraron en el listado de 3ra.Clase fueron tachados o sobrescritos, debido a malas interpretaciones de los nombres (por el caso, nombres árabes) por parte del personal administrativo de la White Star Line , como así también pasajeros que a último momento desertaron del viaje (por los motivos que hayan sido...).

Del listado anteriormente expuesto, podemos decir , haciendo las sumas correspondientes, que en la 3ra.Clase del buque de la White Star Line, el RMS “Titanic” , viajaban :

**TOTAL PASAJEROS DE 3RA.CLASE : 709 .-**

**TOTAL HOMBRES DE 3RA.CLASE : 493 (69,53 %).-**

**TOTAL MUJERES DE 3RA.CLASE : 216 (30,47 %).-**

Una vez visto el pasaje de 3ra.Clase, vayamos “subiendo” en la escala social de aquellos días (según los parámetros que hemos visto....) y ahora demos una mirada a los pasajeros que viajaban en lo que se podría denominar, sin ningún tipo de discriminación ni título irónico, la “clase intermedia” del RMS “Titanic”. Ellos, las personas que viajaron en esta “clase”, serían los que formarían la llamada **Segunda Clase** a bordo del buque. Pero acerquémonos un poco más en detalle a algunos de los exponentes que también habrían de experimentar sensaciones más o menos parecidas a las de otras personas , no importando en qué clase viajasen estas últimas, a lo largo de los pocos días de navegación del barco e incluso, durante sus últimas horas.

Recordemos que esta 2da.Clase a bordo del “Titanic” podía ser comparada con la que , en otros buques de aquellos días, viajaban en la 1ra.Clase, ya que las comodidades de que gozaban así lo indicaba. También muchos de los pasajeros de 2da.Clase viajaban hacia América intentando poder establecerse para poder iniciar una nueva vida. Por lo tanto, para tener una vista más acabada de algunos de los integrantes de esta clase, veamos algunos ejemplos, que bien podrían ser los de una gran mayoría. Comencemos citando a **Samuel Ward Stanton**, que estaba volviendo a su hogar en los Estados Unidos de América, luego de un viaje de investigación por España. Stanton tenía muchos deseos de ver nuevamente a su esposa y a sus tres niños, que esperaban por él, en la distancia. Era un hombre con experiencia en las cosas náuticas, ya que era el hijo de un “shipbuilder”, es decir, un constructor de barcos y además, el editor de la “Nautical Gazette”. Stanton tenía 41 años al abordar el RMS “Titanic”.



**Foto N° 333 :**  
**Fotografía de Samuel**  
**Ward Stanton , otro de**  
**los pasajeros de**  
**2da.Clase que abordaron**  
**el RMS “Titanic” .-**

Lamentablemente, no sobrevivió al hundimiento.

Al igual que en las otras clases en las que los pasajeros del buque se agrupaban, en la 2da.clase también había familias. Una de ellas fue la compuesta por los **Hart**, integrada por Benjamín (el padre) , Esther (la madre) y Eva (la hija). Tanto Eva, que tenía 7 años al abordar el RMS “Titanic” como su madre , cuya edad era de 45 años en esos días, sobrevivieron al naufragio. No así el padre de Eva, de 43 años, quién falleció esa fatídica noche. Incluso siendo Eva Hart muy joven por esa fecha, ya presentía un destino adverso para su vida : a lo largo del viaje, la madre de Eva estuvo constantemente trastornada, experimentando un constante sentimiento de la proximidad de una tragedia, un desastre en el transcurso del cruce del Atlántico Norte.....Lamentablemente, no se equivocó.



**Foto N° 334 : La familia Hart : Benjamin, Esther y en el medio, la hija de ambos, Eva , en una fotografía cercana a la época del viaie en el barco de los sueños .-**

700

Un dicho que circula por las tierras argentinas ( aunque debe ser algo que se conoce, por experiencia, a lo largo y ancho del mundo....) dice que : “Cuando vienen las cosas buenas, vienen separadas; cuando vienen las cosas malas, vienen todas juntas...”. O por lo menos, una detrás de otra.....

Este comentario anterior es para hacer referencia a otro integrante de la 2da.clase, (ya veremos porqué...) en este caso un hombre, de nombre **Lawrence Beesley**, que también abordó el barco de los sueños. Este pasajero, que a la sazón era profesor, viajaba desde Londres, punto inicial de su viaje, hasta América (U.S.A.). Este hombre estaba abrumado por la reciente muerte de su esposa, y, en cierto modo, tratando de superar ese momento tan doloroso al mismo tiempo de rescatar lo que ella había dejado en él, luego de compartir su vida. Algo había dejado sembrado : un hijo, el cuál quedó en Inglaterra, al momento en que decidió abordar el buque. Por el momento, nos basta decir que sobrevivió al naufragio, otra terrible experiencia en su vida, luego de la sufrida con la muerte de su señora esposa.



Foto N° 335 : Fotografía del profesor Lawrence Beesley. En este hombre , se encuentra un excelente narrador de los sucesos a bordo del RMS “Titanic”.-

Como para terminar este pequeño paneo por la gente de la 2da.clase del RMS “Titanic” veamos a **Ruth, Richard y Marion Becker**, junto a su madre **Nellie**, de 36 años, siendo la primera una niña de sólo 12 años junto a su hermanito de 1 año de edad ,y Marion una niña de jóvenes 4 años. La buena noticia fue aquella que indica que sobrevivieron las cuatro, después de haber mostrado una conducta ejemplar durante la noche trágica.



Foto N° 336 : Ruth y Richard Becker , un tiempo después de haber sobrevivido al hundimiento del RMS “Titanic” : experiencia que marcó, evidentemente, sus vidas .-

Habiendo visto ya algunos ejemplos de personas y familias que viajaron en la 2da.clase, lamentando este autor no disponer de biografías de todos los miembros de aquella, al mismo tiempo que aclarando que sería una tarea ímproba y tediosa, de la cuál ya hay escritos muchos y muy buenos libros, y siguiendo con la continuidad histórica, veamos ahora el correspondiente **Listado de los Integrantes de la 2da.Clase** a bordo del **RMS “Titanic”**, desde la partida desde Southampton, su parada en Cherbourg y la última, en Queenstown. Nuevamente indiquemos que los pasajeros que perdieron sus vidas en el naufragio están precedidos del símbolo de la Cruz y escritos en letra recta, mientras que los más afortunados, están redactados en letra cursiva y en negrita. Todos ellos, extraídos de las páginas en la Web de la **Encyclopedia Titanica** , conforman el siguiente nomenclador :

702

= Abelson, Samuel

*Abelson, Hannah Wizosky de Samuel*

= Aldworth, Charles Augustus (chofer de William Carter)

= Andrew Edgardo Samuel (**nacionalidad argentina**)

= Andrew, Frank Thomas

= Angle, William A.

*Angle, Florence ("Mary") Agnes Hughes de William A.*

= Ashby, John

= Bailey, Percy Andrew

= Baimbrigge, Charles Robert

*Ball, Ada E. Hall de Martin Luther*

= Banfield, Frederick James

= Bateman, Reverendo Robert James

*Beane, Edward*

*Beane, Ethel Clarke de Edward*

= Beauchamp, Henry James

*Becker, Nellie E. Baumgardner de Allen Oliver*

*Becker, Marion Louise*

*Becker, Richard F.*

*Becker, Ruth Elizabeth*

*Beesley, Lawrence*

*Bentham, Lilian W.*

= Berriman, William John

= Botsford, William Hull

= Bowenur, Solomon

= Bracken, James H.

= Brito, José Joaquim de

*Brown, Amelia ("Mildred") (cocinera de Hudson Allison)*

= Brown, Thomas William Solomon

*Brown, Elizabeth Catherine Ford de Thomas W. Solomon*

*Brown, Edith Eileen*

= Bryhl, Kurt Arnold Gottfrid

***Bryhl, Dagmar Jenny Ingeborg***

***Buss, Kate***

= Butler, Reginald Fenton

= Byles, Reverendo Thomas Roussel Davids

***Byström, Karolina***

***Caldwell, Albert Francis***

***Caldwell, Sylvia Mae Harbaugh de Albert Francis***

***Caldwell, Alden Gates***

***Cameron, Clear Annie***

= Campbell, William (Harland & Wolff)

= Carbines, William

= Carter, Reverendo Ernest Courtenay

= Carter, Lilian Hughes de Ernest Courtenay

= Chapman, Charles Henry

= Chapman, John Henry

= Chapman, Sara Elizabeth Lawry de John Henry

***Christy, Alice Francis***

***Christy, Julie Rachel***

= Clarke, Charles Valentine

***Clarke, Ada Maria Winfield de Charles Valentine***

= Coleridge, Reginald Charles

= Collander, Erik Gustav

***Collett, Sidney C. Stuart***

= Collyer, Harvey

***Collyer, Charlotte Annie Tate de Harvey***

***Collyer, Marjorie Charlotte ("Lottie")***

***Cook, Selena Rogers de Arthur***

= Corbett, Irene Colvin de Walter H.

= Corey, Mary Phyllis Elizabeth Miller de Percy C.

= Cotterill, Henry ("Harry")

= Cunningham, Alfred Fleming (Harland & Wolff)

= Davies, Charles Henry



704

*Davis, Mary*

*Davies, Elizabeth Agnes Mary White de John Morgan*

*Davies, John Morgan Jr.*

= Deacon, Percy William

= Del Carlo, Sebastiano

*Del Carlo, Argene Genovesi de Sebastiano*

= Denbury, Herbert

= Dibden, William

*Doling, Ada Julia Bone de John T.*

*Doling, Elsie*

= Downton, William James ("Douton")

= Drew, James Vivian

*Drew, Lulu Thorne Christian de James Vivian*

*Drew, Marshall Brines*

*Duran y More, Asunción*

*Duran y More, Florentina*

= Eitemiller, George Floyd

= Enander, Ingvar

= Fahlström , Arne Jonas

= Faunthorpe, Harry

*Faunthorpe, Elizabeth Anne Wilkinson ("Lizzie") de Harry*

= Fillbrook, Joseph Charles

= Fox, Stanley Hubert

= Frost, Anthony Wood ("Archie") (Harland & Wolff)

= Funk, Annie Clemmer

= Fynney, Joseph J.

= Gale, Harry

= Gale, Shadrach

*Garside, Ethel*

= Gaskell, Alfred

- = Gavey, Lawrence
- = Gilbert, William
- = Giles, Edgard
- = Giles, Frederick Edward
- = Giles, Ralph
- = Gill, John William
- = Gillespie, William Henry
- = Givard, Hans Kristensen
- = Greenberg, Samuel
  
- = Hale, Reginald
- Hämäläinen, Anna de William*
- Hämäläinen, Wiljo*
- = Harbeck, William H.
- = Harper, Reverendo John
- Harper, Annie Jessie ("Nina")*
- Harris, George*
- = Harris, Walter
- = Hart, Benjamin
- Hart, Esther Ada Bloomfield de*
- Hart, Eva Miriam*
- = Herman, Samuel
- Herman, Jane Laver de Samuel*
- Herman, Alice*
- Herman, Kate*
- Hewlett, Mary Dunbar Kingcome*
- = Hickman, Leonard Mark
- = Hickman, Lewis
- = Hickman, Stanley George
- = Hiltunen, Marta
- = Hocking, Samuel James Metcalfe
- = Hocking, Richard George

706

***Hocking, Elizabeth (Eliza Needs)***

***Hocking, Ellen (“Nellie”)***

= Hodges, Henry Price

= Hold, Stephen

***Hold, Annie Margaret Hill de Stephen***

= Hood, Ambrose Jr.

***Hosono, Masabumi***

= Howard, Benjamin

= Howard, Ellen Truelove Arman de Benjamin

= Hunt, George Henry

***Illet, Bertha***

= Jacobson, Sidney Samuel

***Jacobsohn, Amy Frances Christy (“Cohen”) de S. Samuel***

= Jarvis, John Denzil

= Jefferys, Clifford Thomas

= Jefferys, Ernest Wilfred

= Jenkin, Stephen Curnow

***Jerwan, Marie Marthe Thuillard de Amin S.***

= Kantor, Sinaí (“Sehua”)

***Kantor, Miriam Sternin de Sinai***

= Karnes, J. Frank (Claire Bennett)

= Keane, Daniel

***Keane, Nora A.***

***Kelly, Florence (“Fannie”)***

= Kirkland, Reverendo Charles Leonard

= Knight, Robert J. (Harland & Wolff)

= Kvillner, Johan Henrik Johannesson

= Lahtinen, Reverendo William

= Lahtinen, Anna Sylfvèn de William

- = Lamb, John Joseph
- = Laroche, Joseph Philippe Lemercier
- Laroche, Juliette Marie Louise Lafargue de Joseph*
- Laroche, Louise*
- Laroche, Simonne Marie Anne Andrée*
- Lehmann, Bertha*
- Leitch, Jessie Wills*
- Lemore, Amelia (“Milley”) Hunt de*
- = Lévy, René Jacques
  
- = Mack ,Mary
- = Malachard, Noël
- = Mallet, Albert
- Mallet, Antoinette Magnin de Albert*
- Mallet, André*
- = Mangiavacchi, Serafino Emilio
- = Matthews, William John
- = Maybery, Frank Hubert
- = Mc Crae, Arthur Gordon
- = Mc Crie, James Matthew
- = Mc Kane, Peter David
- Mellinger, Elizabeth Anne Maidment de*
- Mellinger, Madeleine Violet*
- Mellors, William John*
- = Meyer, August
- = Milling, Jacob Christian
- = Mitchell, Henry Michael
- = Montvila, Reverendo Juozas (“Joseph”)
- = Moraweck, Ernest
- = Morley, Henry Samuel (“Henry Marshall”)
- = Mudd, Thomas Charles
- = Myles, Thomas Francis

708

= Nasser, Nicholas (“Nasrallah”)

*Asser, Adele Achem (“Hakim”) de Nicholas*

= Navratil, Michel (“Louis M. Hoffman”)

*Navratil, Edmond Roger*

*Navratil, Michel Marcel*

= Nesson, Israel

= Nicholls, Joseph Charles

= Norman, Robert Douglas

*Nye, Elizabeth Ramell de Edward Ernest*

= Otter, Richard

= Oxenham, Percy Thomas

*Padrón Manent, Julián*

= Pain, Alfred

*Pallas y Castello, Emilio*

= Parker, Clifford Richard

= Parkes, Francis (“Frank”) (Harland & Wolff)

*Parrish, Lutie Davis Temple de Samuel Edward*

= Pengelly, Frederick William

= Pernot, René (chofer de Benjamín Guggenheim)

= Peruschitz, Reverendo Joseph Benedikt

*Phillips, Kate Florence (“Kate Louise Phillips Marshall”)*

= Phillips, Escott Robert

*Phillips, Alice Frances Louisa*

*Pinsky, Rosa*

= Ponesell, Martin

*Portaluppi, Emilio Ilario Giuseppe*

= Pulbaum, Franz

*Quick, Jane Richards de Frederick Charles*

*Quick, Phyllis May*

*Quick, Winifred Vera*

= Reeves, David

= Renouf, Peter Henry

***Renouf, Lilian Jefferys de Peter Henry***

***Reynaldo, Encarnación***

= Richard, Emile

***Richards, Emily Hocking de Sidney***

***Richards, George Sibley***

***Richards, William Rowe***

***Ridsdale, Lucy***

= Rogers, Reginald Harry

***Rugg, Emily***

= Sedgwick, Charles Frederick Waddington

= Sharp, Percival James R

***Shelley, Imanita Parrish Hall de William***

***Silvén, Lyyli Karolina***

***Sincock, Maude***

***Sinkkonen, Anna (“Siukkonen”)***

= Sjöstedt, Ernst Adolf

***Slayter, Hilda Mary***

= Slemen, Richard James

= Schmidt, August (“Augustus Smith”)

***Smith, Marion Elsie***

= Sobey, Samuel James Hayden

= Stanton, Samuel Ward

= Stokes, Philip Joseph

= Swarre, George (chofer de Hudson Allison)

= Sweet, George Frederick

***Toomey, Ellen***

= Troupiansky, Moses Aaron

***Troutt, Jessie L. De William H.***

***Troutt, Edwina Celia (“Winnie”)***

710

= Turpin, William John Robert

= Turpin, Dorothy Ann Wonnacott de William John Robert

= Veal, James

***Walcroft, Nellie***

= Ware, John James

***Ware, Florence Louise Long de John James***

= Ware, William Jeffrey

= Watson, Ennis Hastings (Harland & Wolff)

***Watt, Elizabeth (“Bessie”) Inglis Milne de James***

***Watt, Robertha Josefina “Bertha”***

***Webber, Susan***

= Weisz, Leopold

***Weisz, Mathilde Françoise Pède de Leopold***

***Wells, Dart (“Addie”) Trevaskis de Arthur Henry***

***Wells, Joan***

***Wells, Ralph Lester***

= West, Edwyn Arthur

***West, Ada Mary Worth de Edwyn Arthur***

***West, Barbara Joyce***

***West, Constance Miriam***

= Wheadon, Edward H.

= Wheeler, Edwin Charles (“Fred”) (Valet de G. W. Vanderbilt)

***Wilhelms, Charles***

***Williams, Charles Eugene***

***Wright, Marion***

= Yrois, Henriette (“Yvois”)

Podemos hacer un par de observaciones con respecto al listado de pasajeros de la 2da.clase, que hemos presentado. Una de ellas es la que indica que se vuelve a repetir el caso de varias personas que ,o bien firmaron sus “tickets”

con **otros nombres**, o bien se presentaron con sus típicos **sobrenombres** indicándolos como sus **nombres** (además de ser conocidos durante el transcurso del viaje por esos mismos sobrenombres). Además, una mirada a vuelo de pájaro nos diría que fueron muchos los casos en los que murieron los esposos y las viudas sobrevivieron.....

Una cuenta de la cantidad de personas embarcadas en la 2da.Clase del RMS “Titanic” nos indicaría que viajaban **170** hombres y **106** mujeres, sobre un total de **276** pasajeros. Con lo que los porcentajes nos darían :

**TOTAL PASAJEROS DE 2DA.CLASE : 276**  
**TOTAL PASAJEROS VARONES : 61,6 %**  
**TOTAL PASAJEROS MUJERES: 38,4%**

Finalmente, de acuerdo a continuar indicando la cantidad de personas que viajaron en el RMS “Titanic” desde Southampton hacia América (no importando por el momento dónde hayan embarcado más tarde, ya sea en Cherbourg --Cherburgo-- , Francia, o en Cobh --Queenstown--, Irlanda) , nos faltaría comentar que en el buque también viajaban las personas registradas en la 1ra.Clase del barco.

Uno de los sobrenombres de este barco de la White Star Line, era el de ser el **“Barco de los Millonarios”**, y mucha razón no les faltaba, ya que abordaron en Southampton varias personalidades de la sociedad de aquellos días, cuyas fortunas personales eran (sumadas) varios millones de dólares, libras esterlinas, francos o de la moneda que se quisiera utilizar.

Entre algunos de ellos podríamos citar a los siguientes, que viajaron en el buque y nos darán un ligero pantallazo en cuánto a lo referido al tema de la “Gran Sociedad”. No nos olvidemos que, a lo largo de décadas, este tema y el “glamour” que de él se desprendía (las personalidades de 1ra.clase y la aureola que se les dibujó sobre sus vidas, etc.), ocupó las mentes de miles y miles de personas a lo largo y ancho del mundo, hasta que la llegada de otros acontecimientos mundiales (la 1ra.Guerra Mundial, la aparición del cine co-



/--mo fábrica de “estrellas”, la vida y muerte de gánsters, etc.) suscitó un “stop” en el continuo recrear de las imaginaciones.....De todos modos, hay cosas que fueron ciertas : el viaje costaba algo así como unos **U\$S 50000** de hoy día, algo que no estaba al alcance de muchas personas de ese entonces y de ahora . De la misma manera , cuando hubimos de hacer un leve paneo (ver “El Barco de Los Sueños”, en este mismo Capitulo) sobre las habitaciones que la 1ra.clase ocupó en el RMS “Titanic”, observamos el lujo, el boato y refinamiento de ellas, como así también de los lugares destinados, justamente, a estos pasajeros. Como otra muestra de las instalaciones destinadas a los “ricos y famosos” de aquellos ya lejanos días de 1912, recordemos que también tenían a su disposición una cancha de tennis.....

Veamos algunas de estas vidas (porque también ellos eran seres humanos, no sólo millones de dólares....) , que también , a semejanza de tantos otros no tan ricos (ni por asomo...) como ellos , hubieron de experimentar la tragedia del RMS “Titanic”, un acontecimiento que igualó a todos, sin importar la clase social a la que se perteneciera : la muerte en sí misma no reconoce trajes de afamadas marcas o géneros humildes.....

**Benjamín Guggenheim** era un destacado y prominente industrial ,de 46 años de edad al momento de embarcar hacia América .Las “malas lenguas” de siempre decían que tenía una amante en el trayecto del barco, aunque en América lo estuvieran esperando su esposa Florette y sus tres niños. La realidad dice que, vestido de smoking, fumando un cigarro y bebiendo un añejo brandy, esperó la muerte junto a su valet, mientras el barco de los sueños se hundía en las oscuras aguas del Atlántico Norte.



**Foto N° 337 :**  
**Fotografía del**  
**millonario industrial**  
**Benjamin**  
**Guggenheim , el cuál**  
**eligió morir de una**  
**manera muy**  
**particular .....**

Otro de los millonarios americanos que subieron en Southampton fue el coronel **John Jacob Astor IV**. Se calculaba que poseía una fortuna de alrededor de **U\$S 87 millones** de esos días, proveniente de la fortuna del imperio familiar , junto a varias inversiones inmobiliarias.



Foto N° 338 : Fotografía del Coronel norteamericano John Jacob Astor IV , fallecido en el naufragio .-

En el RMS “Titanic” los movimientos de John Jacob eran objeto de la “comidilla” de la alta sociedad, ya que a su lado se encontraba su joven esposa, **Madeleine**, de 18 años de edad, que se encontraba embarazada de 5 meses, siendo este futuro hijo el primero de la pareja, cuando el coronel era ya un hombre de 46 años. Es decir, todo un “escándalo” para los cánones societarios de esos años. Sin embargo, Madeleine dió a luz un varón el día **14 de Agosto de 1912**, es decir, exactamente cuatro meses después de la fecha en que el RMS “Titanic” chocara contra el iceberg . Lo que son las coincidencias .....¿no?.

John Jacob Astor IV nunca habría de ver a su hijo, ya que murió en el naufragio. Según las fuentes más confiables, tuvo un comportamiento caballeresco, en cuánto a no abordar ningún bote salvavidas hasta que todas

714

las mujeres y niños estuvieran a salvo, propósito que (de todos modos) no se hubiese podido lograr, por la falta de botes suficientes. Posiblemente murió a causa de la caída de una de las chimeneas y su cuerpo fue encontrado flotando en el Atlántico. Su esposa Madeleine le sobrevivió, casándose dos veces luego de 1912, y aunque se le insistió varias veces para que publicara sus memorias sobre la trágica noche en la cual el “Titanic” se hundió, se negó constantemente a ello, y , por una razón u otra , sus recuerdos de lo que sucedió allí y entonces, se los llevó a la tumba. La joven esposa del coronel americano murió en el año 1940.Tenía sólo 46 años.

El matrimonio constituído por **Isidor y Ida Straus** fue otro de los protagonistas de aquella noche. Casados a lo largo de 41 años, dueños de la famosa tienda Macy’s, en la ciudad de New York, inseparables, de 63 años de edad ella y de 67 él , se negaron a separarse, al ofrecérsele a Ida un asiento en uno de los botes salvavidas. Es decir, como vivieron, murieron : juntos.



**Foto N° 339 :**

**Fotografía del matrimonio formado por Ida e Isidor Straus, que en una muestra del amor que puede unir a dos seres en la vida, decidieron que no se iban a ir de este mundo separados , sino juntos : ambos murieron en el hundimiento del RMS “Titanic”, al negarse ella a separarse de su esposo.-**

Nos encontraremos ahora con la (posteriormente) famosa **Margaret Tobin** , más conocida como **“Molly” Brown** o también como la **“Inhundible Molly Brown”**. Nacida en el año 1867, contrajo matrimonio en el año 1886 con el prospector de minas americano **James Brown**. Tuvieron un hijo, que llevó por nombre **Lawrence** y una hija , llamada **Catherine Ellen**. Sin embargo, se separaron en el año 1909.

Molly dominaba varios idiomas y hubo de salvarse de la tragedia, abordando el bote salvavidas N° 6, el cuál sólo transportó 24 mujeres y dos hombres, aunque tenía capacidad como para llevar 65 personas. Margaret “Molly Brown” murió en el año 1932, como consecuencia de un ataque fulminante.



Foto N° 340 : Fotografía de la “inhundible” Margaret Tobin (“Molly Brown”) , tomada en el año 1900 .-

Nos quedaría comentar otras dos vidas “famosas” que estuvieron a bordo del “Titanic”. Así tenemos a **Lady Lucy Christiana Sutherland de Duff Gordon**, quién nació en la ciudad de Londres y que era, originalmente, una diseñadora de vestidos. Con el tiempo, logró expandirse y llegar a poseer varios locales de venta de sus productos en Londres y New York.

716

Lucy estaba casada con otro de los pasajeros de 1ra.clase, **Sir Cosmo Duff Gordon**, el cuál, junto a la secretaria de Lucy, viajaban en el buque. Luego de la tragedia, Lucy hubo de ser interrogada por un tribunal británico, de modo de investigar las acusaciones que pesaban sobre ella, consistentes en que habría incitado a los miembros de la tripulación del bote salvavidas N° 1, a remar alejándose del lugar del naufragio, pero sin auxiliar a ninguna de las víctimas que estaban dispersas por el agua, en los alrededores del mencionado bote. De todos modos, fue hallada inocente de los cargos que se le atribuyeron y su nombre y honor quedaron limpios.

Cuando deslicé la idea que sugería que un signo trágico marcó las vidas de muchos de aquellos que sobrevivieron a la tragedia, no creí equivocarme, sino que, al ir investigando, esta idea se afirmó **constantemente**.

La cuestión es que , a partir del hundimiento del buque, las vidas de ambos se fueron deslizando sin rumbo, al mismo tiempo que sus negocios cayeron en la bancarrota.

La señora Lucy Christiana Sutherland de Duff Gordon murió en el año 1935.



Foto N° 341 : Fotografía de Lady Lucy Sutherland de Duff Gordon , tomada en el año 1915 , esposa de Sir Cosmo , que fuera absuelta de las acusaciones que pesaban sobre ella, posteriormente al hundimiento del RMS "Titanic" .-

Habíamos indicado que la Sra. Lucy Sutherland estaba casada con **Sir Cosmo Duff Gordon**. Este hombre, según todas las fuentes una simpática persona, salva su vida subiéndose al bote salvavidas N° 1; más tarde, donó la suma de U\$S 360.- dólares (valor actual) a cada uno de los marineros sobrevivientes, para ayudarlos después del desastre. Obviamente, para la época (1912) era una suma considerable y muchos de estos hombres iniciaron luego una nueva vida.

Luego del desastre del buque, Cosmo se recluyó en su hacienda de Escocia. La pareja (**sin hijos**) que formaba con Lady Lucy se fue resquebrajando cada vez más, y el tiempo compartido por ambos disminuía día tras día. Finalmente, Sir Cosmo habría de morir en el año 1931.

¿Entienden ahora porqué repito constantemente la idea de que el barco de los sueños nació **“maldito”**, y de que esa **“maldición”** se extendió a muchos de los que estuvieron a bordo del RMS “Titanic”? Como comentario, digamos que una de las numeraciones del buque era : **3606 ON**. Si se mira de atrás hacia delante y al revés, se podría leer : **“NO POPE”**, cosa que indicaría que el buque, al ser construído por muchos obreros **protestantes** irlandeses, no estaría bendecido ....(**NO POPE : en inglés significa “Sin Papa”**) .De todos modos, es interesante hacer constar que el “Titanic” no fue bendecido por ningún sacerdote (ni católico ni protestante) como todavía se estilaba, como así también, no hubo rotura de botella de champagne.....es decir, la clásica ceremonia de bautismo náutico. Entonces yo pregunto : **¿Porqué?**.



Foto N° 342 : Fotografía de Sir Cosmo Duff Gordon, esposo de Lady Lucy Sutherland. Hombre afable y simpático , la tragedia del RMS “Titanic” también lo atrapó y en los años posteriores de su vida , la bancarrota y la separación matrimonial signaron su vida .-

718

Finalmente, hallamos a otra personalidad de 1ra.clase a bordo del RMS “Titanic” : el señor **Hudson J. Allison** ( de 30 años de edad), que viajaba a bordo acompañado por su esposa **Bess** (de 25 años) y sus dos pequeños hijos, **Lorraine** (2 años) y **Trevor** (de 11 meses).Y como para volver a recalcar que en esta masacre, familias enteras fueron devastadas, digamos que el único que se salvó de la muerte fue el pequeño Trevor. Asimismo, cabe acotar que el *único* niño perteneciente a la 1ra.clase que sucumbió en la tragedia del RMS “Titanic” fue la pequeña Lorraine. De 1ra. o de cualquier otra clase : un ser humano que murió cuando ni siquiera había comenzado a vivir .....



Foto N° 343 : Fotografía del pasajero Hudson J. Allison, que viajaba hacia los Estados Unidos de América , acompañado de sus dos pequeños hijos .-



Foto N° 344 :Fotografía de los dos hijos de Hudson J. Allison : Lorraine (de 2 años de edad) y Trevor (de sólo 11 meses) . Lorraine fue el único niño de 1ra.clase en morir en el hundimiento. De la familia Allison , el único sobreviviente fue Trevor .-

Llegados a este punto, y para completar el panorama referente a los pasajeros de esta clase, presentemos el **Listado de Pasajeros de la 1ra.Clase** , de acuerdo a los parámetros indicados en el caso de las otras listas, en lo concerniente a muertos y sobrevivientes .Asimismo, recordemos que los siguientes datos fueron extraídos de las páginas en Internet que la **Encyclopedia Titanica** publicó.

La lista está integrada por los siguientes nombres :

***Allen, Elizabeth Walton***

= Allison , Hudson Jeshua Creighton

= Allison , Bessie Waldo Daniels de Hudson J.C.

= Allison, Helen Lorraine

***Allison ,Hudson Trevor***

***Anderson, Harry***

***Anderson, Kornelia Theodosia***

= Andrews, Thomas Jr. (Harland & Wolff)

***Appleton, Charlotte Lamson de Edward Dale***

= Artagaveytía, Ramón

=Astor, John Jacob Astor

***Astor, Madeleine Talmadge Force de John Jacob Astor***

***Aubert, Leontine Pauline***

***Barber, Ellen (“Nellie”) (doncella de la Sra. Cavendish)***

***Barkworth, Algernon Henry Wilson***

= Baumann, John D.

***Baxter, Hélene DeLaudenièrre Chaput de James***

= Baxter, Quigg Edmond

***Bazzani, Albina (doncella de la Sra. Bucknell)***

= Beattie, Thomson

***Beckwith, Richard Leonard***

***Beckwith, Sallie Monypeny de Richard Leonard***

***Behr, Karl Howell***

***Bidois, Rosalie (doncella de la Sra. Madeleine Force de Astor)***

***Bird,, Ellen (doncella de la Sra. Straus)***



720

= Birnbaum, Jakob

*Bishop, Dickinson H.*

*Bishop, Helen Walton de Dickinson H.*

*Bissette, Amelia (doncella de la Sra. White)*

*Björnström-Steffansson, Mauritz Häkan*

= Blackwell, Stephen Weart

*Blank, Henry*

*Bonnell, Caroline*

*Bonnell, Elizabeth*

= Borebank, John James

*Bowen, Grace Scott (institutriz de John Borte Ryerson)*

*Bowerman, Elsie Edith*

*Bradley, George ("George Arthur Brayton")*

= Brady, John Bertram

= Brandeis, Emil

= Brewes, Arthur Jackson

*Brown, Margaret Tobin de James Joseph*

*Brown, Caroline Lane Lamson de John Murray*

*Bucknell, Emma Eliza Ward de William Robert*

*Burns, Elizabeth Margaret (niñera de Robert D. Spedden)*

= Butt, Archibald Willingham

= Cairns, Alexander (sirviente de *William Ernest Carter*)

*Calderhead, Edward Pennigton*

*Candee, Helen Churchill Hungerford de Edward*

*Cardeza, Charlotte Wardle Drake de J. Warburton Martínez*

*Cardeza, Thomas Drake Martínez*

= Carlsson, Frans Olof

= Carrau, Francisco M.

= Carrau, José Pedro

*Carter, William Ernest*

*Carter, Lucile Polk de William Ernest (Sra.)*

*Carter, Lucile Polk (Hija)*

***Carter, William Thornton II***

= Case, Howard Brown

***Cassebeer, Eleanor Genevieve Fosdick de Henry Arthur Jr.***

= Cavendish, Tyrell William

***Cavendish, Julia Florence Siegel de Tyrell William***

= Chafee, Herbert Fuller

***Chafee, Carrie Constance Toogood de Herbert Fuller***

***Chambers, Norman Campbell***

***Chambers, Bertha Griggs de Norman Campbell***

***Chaudanson, Victorine (doncella de la Sra. Ryerson)***

***Cherry, Gladys***

***Chevré, Paul Romaine***

***Chibnall, Edith Martha Barber de Alfred Benjamin***

= Chisholm, Roderick Robert Crispin (Harland & Wolff)

= Clark, Walter Miller

***Clark, Virginia Estelle McDowell de Walter Miller***

***Cleaver, Alice Catherine (niñera de Trevor Allison)***

= Clifford, George Quincy

= Colley, Edward Pomeroy

***Compton, Mary Eliza Ingersoll de Alexander Taylor***

***Compton, Sara Rebecca***

=Compton, Alexander Taylor Jr.

***Cornell, Malvina Helen Lamson de Robert Clifford***

= Crafton, John Bertram

= Crosby, Edward Gifford

***Crosby, Catherine Elizabeth Halstead de Edward Gifford***

***Crosby, Harriette R.***

= Cumings, John Bradley

***Cumings, Florence Briggs Thayer de John Bradley***

***Daly, Peter Dennis***

***Daniel, Robert Williams***

***Daniels, Sarah (doncella de la Sra. Allison)***

722

= Davidson, Thornton

*Davidson, Orian Hyas de Thornton*

*Dick, Albert Adrian*

*Dick, Vera Gillespie de Albert Adrian*

*Dodge, Washington*

*Dodge, Ruth Vidaver de Washington*

*Dodge, Washington (Hijo)*

*Douglas, Mary Hélene Baxter de Frederick Charles*

= Douglas, Walter Donald

*Douglas, Mahala Dutton de Walter Donald*

*Duff Gordon, Sir Cosmo Edmund ("Mr. Morgan")*

*Duff Gordon, Lady Lucy Christiana Sutherland de*

= Dulles, William Crothers

*Earnshaw, Olive Potter de Boulton*

*Endres, Caroline Louise (ayudante de cámara de la Sra. esposa de Astor)*

*Eustis, Elizabeth Mussey*

= Evans, Edith Corse

= Farthing, John (sirviente de Isidor Straus)

*Flegenheim, Antoinette Liche de Alfred*

*Fleming, Margaret (doncella de la Sra. Thayer)*

*Flynn, John Irwin*

= Foreman, Benjamin Laventall

= Fortune, Mark

*Fortune, Mary McDougald de Mark*

*Fortune, Ethel Flora*

*Fortune, Alice Elizabeth*

*Fortune, Mabel Helen*

= Fortune, Charles Alexander

*Francatelli, Laura Mabel (doncella de Lady Duff Gordon)*

= Franklin, Thomas Parnham

*Frauenthal, Henry William*

*Frauenthal, Clara Heinsheimer de Henry William*

*Frauenthal, Isaac Gerald*

*Frölicher-Stehli, Maximilian Josef*

*Frölicher-Stehli, Margaretha Emerentia Stheli de M. Josef*

*Frölicher, Hedwig Margaritha*

= Fry, John Richard (valet de Bruce J. Ismay)

= Futrelle, Jacques Heath

*Futrelle, Lily May Peel de Jacques Heath*

= Gee, Arthur H.

*Geiger, Amalie ("Emily") (doncella de la Sra. Widener)*

*Gibson, Pauline C. Boeson de Leonard*

*Gibson, Dorothy Winifred*

= Giglio, Victor (Valet de Benjamin Guggenheim)

*Goldenberg, Samuel L.*

*Goldenberg, Edwiga Grabowska de Samuel L.*

= Goldschmidt, George B.

*Gracie, Archibald IV*

= Graham, George Edward

*Graham, Edith Junkins de William Thompson*

*Graham, Margaret Edith*

*Greenfield, Blanche Strouse de Leo David*

*Greenfield, William Bertram*

= Guggenheim, Benjamin

*Harder, George Achilles*

*Harder, Dorothy Annan de George Achilles*

*Harper, Henry Sleeper*

*Harper, Myna Haxtun de Henry Sleeper*

= Harrington, Charles H. (Sirviente de C. Bloomfield Moore)

= Harris, Henry Birkhardt

**Harris, Irene Wallach de Henry Birkhardt**

= Harrison, William (secretario de Bruce J. Ismay)

***Hassab, Hammad***

***Hawksford, Walter James***

= Hays, Charles Melville

***Hays, Clara Jennings Gregg de Charles Melville***

***Hays, Margaret Bechstein***

= Head, Christopher

= Hilliard, Herbert Henry

= Hipkins, William Edward

***Hippach, Ida Sophia Fischer de Louis Albert***

***Hippach, Jean Gertrude***

***Hogeboom, Anna Louisa Andrews de John Clinton***

= Holverson, Alexander Oskar

***Holverson, Mary Aline Towner de Alexander Oskar***

***Homer, Harry (Sr. "E. Haven")***

***Hoyt, Frederick Maxfield***

***Hoyt, Jane Anne Forby de Frederick Maxfield***

= Hoyt, William Fisher

***Icard, Amelie ("Amelia") (doncella de la Sra. Stone)***

= Isham, Ann Elizabeth

***Ismay, Bruce Joseph***

= Jones, Charles Cresson

= Julian, Henry Forbes

= Keeping, Edwin Herbert (valet del Sr. Widener)

***Kreuchen, Emilie (doncella de la Sra. Robert)***

= Kent, Edward Austin

= Kenyon, Frederick R.

***Kenyon, Marion Stauffer de Frederick R.***

***Kimball, Edwin Nelson Jr.***

***Kimball, Gertrude Parsons de Edwin Nelson Jr.***

= Klaber, Herman

*Leader, Alice*

*Le Roy, Bertha (“Berthe”) (doncella de la Sra. Walter Donald Douglas  
Leseur, Gustave J. (“Lesurer”)(sirviante del Sr. Thomas Drake Martínez  
Cardeza)*

= Lewy, Ervin G.

= Lindeberg-Lind, Erik Gustaf (“Lingrey, Edward”)

*Linström, Sigrid Posse de Carl Johan*

*Lines, Elizabeth Lindsey James de Ernest H.*

*Lines, Mary Conover*

= Long, Milton Clyde

*Longley, Gretchen Fiske*

= Loring, Joseph Holland

*Lurette, Elise (doncella de la Sra. Spencer)*

*Madill, Georgette Alexandra*

= Maguire, John Edward

*Maioni, Roberta Elizabeth Mary (doncella de la Condesa de Rhodes)*

*Maréchal, Pierre*

= Marvin, Daniel Warner

*Marvin, Mary Graham Carmichael Farquharson de Daniel Warner*

*Mayné, Berthe Antonine ( “Sra. de Villiers”)*

= Mc Caffry, Thomas Francis

= Mc Carthy, Timothy J.

*Mc Gough, James Robert*

= Meyer, Edgar Joseph

*Meyer, Leila Saks de Edgar Joseph*

= Millet, Francis Davis

= Minahan, William Edward

*Minahan, Lillian E. Thorpe de William Edward*

*Minahan, Daisy E.*

*Mock, Phillipp Edmund*

726

= Molson, Harry Markland

= Moore, Clarence Bloomsfield

= Natsch, Charles H.

= Newell, Arthur Webster

*Newell, Madeleine*

*Newell, Marjorie*

*Newsom, Helen Monypeny*

= Nicholson, Arthur Ernest

*Nourney, Alfred ("Barón Von Drachstedt")*

*Oliva y Ocaña, Doña Fermina (doncella de la Sra. Peñasco y Castellana)*

*Omont, Alfred Fernand*

= Ostby, Engelhart Cornelius

*Ostby, Helene Ragnhild*

= Ovies y Rodríguez, Servando José Florentino

= Parr, William Henry Marsh (Harland & Wolff)

= Partner, Austen

= Payne, Vivian Ponsonby (asistente de Charles Melville Hays)

= Pears, Thomas Clinton

*Pears, Edith Wearne de Thomas*

= Peñasco y Castellana, Victor

*Peñasco y Castellana, María Josefa Pérez de Soto y Vallejo, de Víctor*

*Perreault, Mary Anne (doncella de la Sra. Hays)*

*Peuchen, Arthur Godfrey*

= Porter, Walter Chamberlain

*Potter, Lily Alexenia Wilson de Thomas Jr.*

= Reuchlin, Jonkheer John George

*Rheims, George Alexander Lucien*

= Ringhini, Sante (Sirviente de la Sra. White)

= Robbins, Victor

*Robert, Elizabeth Walton McMillan de Edward Scott*

= Roebing, Washington Augustus II

***Romaine, Charles Hallace (“C. Rolmane”)***

= Rood, Hugh Roscoe

***Rosenbaum, Edith Lousie (“Russell”)***

= Rosenshine, George (“George Thorne”)

= Roos, John Hugo

***Roths, la Condesa de (Lucy Noël Martha Dyer-Edwards)***

= Rothschild, Martin

***Rothschild, Elizabeth L. Barrett de Martin***

= Rowe, Alfred G.

= Ryerson, Arthur Larned

***Ryerson, Emily Maria Borie de Arthur Larned***

***Ryerson, Emily Borie***

***Ryerson, John Borie***

***Ryerson, Susan Parker (“Suzette”)***

***Saalfeld, Adolphe***

***Sägesser, Emma (doncella de Madame Aubert)***

***Salomon, Abraham Lincoln***

***Schabert, Emma Mock de Paul***

***Serreplan, Augusta (doncella de la Sra. Carter)***

***Seward, Frederick Kimber***

***Shutes, Elizabeth Weed (institutriz de Margaret Edith Graham)***

***Silverthorne, Spencer Victor***

= Silvey, William Baird

***Silvey, Alice Munger de William Baird***

***Simonius-Blumer, Alfons***

***Sloper, William Thompson***

= Smart, John Montgomery

= Smith, James Clinch

= Smith, Lucian Philip

***Smith, Mary Eloise Hughes de Lucian Philip***



728

*Snyder, John Pillsbury*

*Snyder, Nelle Stevenson de John Pillsbury*

*Spedden, Frederic Oakley*

*Spedden, Margaretta Corning Stone de Frederic Oakley*

= Spencer, William Augustus

*Spencer, Marie Eugenie de William Augustus*

*Stähelin-Maeglin, Max*

= Stead, William Thomas

*Stengel, Charles Emil Henry*

*Stengel, Annie May Morris de Charles Emil Henry*

*Stephenson, Martha Eustis de Walter Bertram*

= Stewart, Albert A.

*Stone, Martha Evelyn de George Nelson*

= Straus, Isidor

= Straus, Ida Rosalie Blum de Isidor

= Sutton, Frederick

*Swift, Margaret Welles Barron de Frederick Joel*

= Taussig, Emil

*Taussig, Tillie Mandelbaum de Emil*

*Taussig, Ruth*

*Taylor, Juliet Cummins Wright de Elmer Zebley*

= Thayer, John Borland

*Thayer, Marian Longstreth Morris de John Borland*

*Thayer, John Borland Jr.*

*Throne, Gertrude Maybelle*

*Tucker, Gilbert Milligan Jr.*

= Uruchurtu, Don Manuel E.

= Van der Hoef, Wyckoff

= Walker, William Anderson  
***Ward, Anna (doncella de la Sra. Cardeza)***  
 = Warren Frank Manley  
***Warren, Anna Sophia Atkinson de Frank Manley***  
 = Weir, John  
***White, Ella Holmes de John Stuart***  
 = White, Percival Wayland  
 = White, Richard Frazar  
 = Wick, George Dennick  
***Wick, Mary Hichcock de George Dennick***  
***Wick, Mary Natalie***  
 = Widener, George Dunton  
***Widener, Eleanor Elkins de George Dunton***  
 = Widener, Harry Elkins  
***Willard, Constance***  
 = Williams, Charles Duane  
***Williams, Richard Norris II***  
 = Williams-Lambert, Fletcher Fellows  
***Wilson, Helen Alice (doncella de la Sra. Spedden)***  
***Woolner, Hugh***  
 = Wright, George

***Young, Marie Grace***

Hasta aquí se extiende el listado de los pasajeros de 1ra.clase que abordaron el RMS “Titanic”, cuya suma nos totaliza la cantidad de **324** personas, dando la discriminación **180** hombres y **144** mujeres. Con lo que tendríamos :

<b>TOTAL PASAJEROS EN LA 1RA.CLASE :</b>	<b>324</b>	<b>(100%)</b>
<b>TOTAL PASAJEROS HOMBRES :</b>	<b>180</b>	<b>( 55,56 %)</b>
<b>TOTAL PASAJEROS MUJERES :</b>	<b>144</b>	<b>(44,46 %)</b>

730

Realizando un simple análisis en base a los datos indicados, vemos que la mayoría de los matrimonios sobrevivieron, aunque hubo familias que perdieron a los jefes varones de las mismas. Como asimismo podemos notar, se produjeron la menor cantidad de decesos en esta Clase, si la comparamos con las demás, es decir, 2da.y 3ra.clase.

Pero al momento de abordar, salvo aquellos que tenían el presentimiento, la intuición o como se le quiera llamar, sobre un posible desastre en el mar, al resto de los pasajeros ( y en especial a los de esta clase) todo les parecía indicar un tranquilo y encantador viaje a través del Atlántico.



**Foto N° 345 : Esta fotografía se ha obtenido del documental , que se difundió por el canal “INFINITO”, en el transcurso del año 2000 . En la misma se puede observar a dos damas (posiblemente de 1ra. Clase , a juzgar por sus sombreros) descendiendo del buque, quizás luego de haber dejado depositados sus equipajes .Cortesía Canal Infinito .-**



**Foto N° 346 : Fotografía del coloso de los mares, en su apostadero de Belfast .Nótese la gran grúa, destinada a cargar los equipos que se incorporarían al barco. Obviamente , este caballero y las tres damas eligieron , como fondo, el buque de la White Star Line para darle “majestad” a la toma .De seguro , ninguno de ellos imaginaba la pesadilla que se habría de abatir sobre el barco .Cortesía Canal Infinito .-**

Pero el RMS “Titanic” no sólo embarcó personas, sino, como es lógico, las provisiones necesarias como para satisfacer la demanda de todos los pasajeros a bordo, de todas las clases. Y como tantas otras cosas, las cargas (o si se quiere, la “carga”) que se embarcaron, también eran monumentales.

732

Es lógico que haya sido así : eran un par de miles de personas en el barco , que comían, dormían, se bañaban, etc. todos los días en que el buque navegara. Y para todo ello, se procedió (como hemos visto en el tratamiento de los días precedentes a la partida ) durante varios días, a surtir al “Titanic” de todos aquellos elementos que se necesitasen.

Sin embargo, podríamos denominar “**carga general**” a aquella que consistió en alimentos, bebidas, elementos de uso particular (sábanas, almohadas, etc.) y “**carga específica**” a la que comprendía particularidades, por ejemplo : un automóvil, libros, y un largo etcétera.

Entonces, inicialmente, veamos un listado de la “**carga general**”, que fue incluida en el RMS “Titanic”. Recordemos que , al ser un barco de matrícula británica, las medidas y usos consistían en unidades específicas, como ser: libras (pounds), galones (galoons), quarters (cuartos ) y bundles (atados). A los efectos de hacer la aproximación necesaria a las unidades del sistema métrico decimal, digamos (recordando) que son :

**1 Libra = 0,454 Kgs.**

**1 Galón = 4,543 Lts.**

**1 Quarter = 1 Arroba = 1/4 de Quintal = 0,25 x 100Kgs. = 25 kgs.**

**1 Bundle : 1 paquete o un atado .-**

Así , se puede tener el siguiente listado de la “**carga general**”, expresadas sus cantidades en las unidades métricas decimales, comprendido por los siguientes elementos :

### **ALIMENTOS Y BEBIDAS :**

**Tocino y Jamón : 3405 kgs.**

**Cereales : 4540 kgs.**

**Café : 1000 kgs.**

**Leche Condensada :2726 litros (cantidad sólida que ocupa el mencionado volumen).**



**Foto N° 347 : Fotografía tomada del mismo documental indicado .Aquí podemos observar a los cargadores afanándose en el traslado y carga de los diversos elementos que irían a bordo del RMS “Titanic” .Nótense la impresionante cantidad de baúles y demás que , agrupados por atados o sueltos, deben ser izados a bordo . Cortesía Canal Infinito .-**

734

**Harina :200 barriles.**

**Espárragos frescos : 800 atados.**

**Crema Fresca : 30000 kgs.**

**Huevos frescos : 40000 unidades**

**Pescado Fresco : 5000 kgs.**

**Guisantes negros frescos : 1022 kgs.**

**Carne Fresca : 34050 kgs.**

**Leche Fresca : 37500 litros.**

**Toronjas : 50 cajas.**

**Uvas : 454 kgs.**

**Crema Heladas : 43750 kgs.**

**Jaleas y Mermeladas : 510 kgs.**

**Limones : 16000 unidades embarcadas en 50 cajas.**

**Lechuga : 7000 cabezas**

**Cebollas : 1590 kgs.**

**Naranjas : 36000 unidades embarcadas en 180 cajas.**

**Papas : 40000 kgs.**

**Aves de Corral y de Caza : 11350 kgs.**

**Arroz y guisantes secos : 4540 kgs.**

**Pescado salado y secado : 1816 kgs.**

**Salsas : 1135 kgs. (Peso de las salsas)**

**Azúcar : 4540 kgs.**

**Pan Dulces : 1000 unidades.**

**Té : 363 kgs.**

**Tomates : 2750 kgs.**

**Cerveza y Cerveza Fuerte : 20000 botellas**

**Agua Mineral : 15000 botellas**

**Licores :850 botellas.**

**Vinos : 1500 botellas**

### **ARTÍCULOS DE MESA , CRISTALERÍA Y CUCHILLERÍA :**

**Pinzas de espárragos : 400 .**

**Tazas de Té : 3000 .**

**Platos de Té : 3000 .**  
**Tazas de Desayuno : 500 .**  
**Platos de Desayuno : 2500 .**  
**Platillos Dulceros de Desayuno : 4500**  
**Platos para Manteca : 400 .**  
**Cuchillos para Manteca : 400 .**  
**Vasos para Apio : 300 .**  
**Copas de Champagne : 1500 .**  
**Jarras de Vino Clarete : 300 .**  
**Copas de Cocktails : 1500 .**  
**Cafeteras : 1200 .**  
**Platillos de Café : 1500 .**  
**Jarras para Crema : 1000 .**  
**Platos de Cristal : 1500.**  
**Cubiletes de Vidrio : 8000 .**  
**Platos de Postre : 2000 .**  
**Cucharas de Postre : 3000 .**  
**Tenedores de Postres : 8000 .**  
**Tenedores para Cena : 8000 .**  
**Platos para Cena : 12000 .**  
**Cucharas para Cena :**  
**Cucharas para Huevo : 2000 .**  
**Platos para la Entrada . 400 .**  
**Cuencos para el Enjuague : 1000 .**  
**Tenedores para Pescado : 1500 .**  
**Cuchillos para Pescado : 1500 .**  
**Floreros : 500 .**  
**Platos para Frutas : 400 .**  
**Tenedores para Frutas : 1500 .**  
**Cuchillos para Frutas : 1500 .**  
**Tijeras para Uvas : 100 .**  
**Platos para Crema Heladas : 5500 .**  
**Copas para Licores : 1200 .**  
**Platos para Carne : 400 .**



736

**Cucharas para Mostaza : 1500 .**  
**Rompenueces : 300 .**  
**Tenedores para Ostras : 1000 .**  
**Platos de Postres : 1000 .**  
**Platos para Budín : 1200 .**  
**Boles para Ensalada : 500 .**  
**Saleros : 2000 .**  
**Cucharas para Sal : 1500 .**  
**Platos para Soufflè : 1500 .**  
**Platos para Sopa : 4500 .**  
**Azucareras : 400 .**  
**Tenazas para Terrones de Azúcar : 400 .**  
**Cuchillos para Postres Sólidos : 8000 .**  
**Teteras : 1200 .**  
**Platillos para Tazas de Té : 3000 .**  
**Cucharitas para Té : 6000 .**  
**Tosteras : 400 .**  
**Platos para Vegetales : 400 .**  
**Vasos para Vino : 2000 .**  
**Delantales : 4000 .**  
**Toallas de Baño : 7500 .**  
**Cobertores para Cama : 3600 .**  
**Ropas Blancas : 7500 .**  
**Ropas de Cocinero : 3500 .**  
**Colchas para Cama : 3000 .**  
**Doble Sábanas : 3000 .**  
**Acolchados de Plumas : 800 .**  
**Toallas Finas : 25000 .**  
**Paños para Cristalería : 2000 .**  
**Toallas para Lavatorio : 8000 .**  
**Toallas de Cocina y Despensa : 6500 .**  
**Fundas de Almohadas . 15000 .**  
**Toalla en Rollo : 3500 .**  
**Sábanas Simples : 15000 .**

**Paños para Mesas : 6000 .**  
**Servilletas de Mesa : 45000 .**  
**Otros Ítems : 40000 .**

Hasta aquí, un somero bosquejo de los elementos que se cargaron en el RMS “Titanic” .Obviamente, en base a que el barco transportaba gente, se deberían haber cargado otros “menesteres”: jabón, canastas para panadería, jaboneras, etc. Pero no he podido conseguir la cantidad que se cargó de los anteriormente mencionado enseres, aunque de seguro deben haber sido grandes cifras.

Aunque detallar hasta el último elemento que se cargó en el RMS “Titanic” y sus cantidades sería una tarea sumamente engorrosa, por el tiempo necesario y porque no he podido conseguir en su totalidad, sí podemos hacer una pequeña disquisición en cuanto a lo que el buque hubo de transportar, que de por cierto no era poco. Es así que hube de dar con una pequeña transcripción del libro **“Titanic: Triumph and Tragedy”** ( en español : **“Titanic : Triunfo y Tragedia”**), de los autores **John Eaton** y **Charles Haas**, editado en New York y Londres.

En dicho libro, podemos hallar la copia del manifiesto de la carga comercial que el “Titanic” subió a bordo antes de emprender su viaje hacia la nada .A su vez, una copia del manifiesto original de dicha carga fue enviada hacia New York, a bordo del buque de la empresa rival de la White Star Line, la Cunard Line, el “Mauretania”. Este manifiesto apareció en dos periódicos de la ciudad de New York el día 20 de Abril del año 1912 , en medio de la gran efervescencia causada por el hundimiento del barco de los sueños; asimismo, se conserva una copia carbónica en los Archivos Nacionales de los Estados Unidos de América.

Cabe acotar que el valor neto de la carga así manifestada, pasible de ser transportada, sumaba un valor de (año 1912) **U\$S 420.000 .-**

738

Hagamos pues una pequeña revista a los tipos de mercaderías y a las empresas e individuos que eran dueños de las mismas, aunque sin el detalle de qué cantidad de dichas pertenencias correspondían a cada ítem. Esto es :

### **EMPRESA /RAZÓN COMERCIAL**

Waken & McLoughlin

Vino especial, bizcochos y vinos en general

Thorer & Praetorius

Pieles

Carter, W.E.

Autopartes

Fuchs & Lang Manufacturing

Papel para impresión en blanco

Spaulding

Artículos atléticos

Park & Tilford

Pasta dentífrica, géneros de telas y cepillería

Maltus & Ware

Orquídeas

Spencerian Pen & Co

Lápices

Sherman Sons & Co

Algodón

Claflin, H.B. & Co  
Cuerdas de algodón

Muser Bros.  
Tejidos de gasa

Isler & Guve  
Fardos de Heno

Rydeman & Lassner  
Velos, telas de malla cavada

Petry, P.H. &  
Idem anterior

Metzger, A.Z.  
Idem anterior

Mills & Gibb  
Algodones

Marshall Field & Company  
Guantes

NY Motion Pic.Co  
Películas del tipo "film"

Thorburn, J.M. & Co  
Bulbos

Rawstick Trading Co  
Etiquetas para bolsos

Dujardin & Ladnick

740

Melones

American Express Company

Mercancías varias, elásticos, gramófonos, calcetería, artículos de goma, estampas, libros, películas del tipo “film”, tweed, plantas, accesorios para jeringas, velocímetros, sustancias varias, etc. pastas, cámaras, paquetes varios, barriles de mercurio, barriles con tierra, cristalería, sombreros de paja, trenzados de paja, queso.-

Tiffany Company

Pipas chinas

Lustig Bros

Sombreros de paja

Kuyper, P.C. & Co

Cuerdas elásticas, cuero

Cohen, M. Bros.

Pieles

Gross, Engle Co.

Tules, velos y telas de malla cavada

Gallia Textile Co.

Artículos de encaje

Calhoun, Robbins & Co.

Encajes de algodón y cepillería

Victor & Achilles

Cepillería

Baumgarten, Wm & Co.

Muebles

Spielman Co.

Seda

Nottingham Lace Works

Algodón

Naday & Fleisher

Trenzados

Rosenthal, Leo & Co.

Algodón

Leeming, T. & Co.

Bizcochos

Crown Perfume Co.

Perfumes para jabonería

Meadows, T. & Co.

Libros, muestras varias y pergaminos

Thomas & Pierson

Ferretería, libros y muebles

Sheldon, G.W. & Co.

Maquinarias

Maltus & Ware

Aparatos de alarma y orquídeas

Hempstead & Sons

Plantas

742

Brasch & Rothenstein  
Collares trenzados y libros

Isler & Guve  
Heno

Baring Bros.  
Gomas y gutapercha

Altman, B. & Co.  
Algodón

Stern, S.  
Polvos varios

Arnold, F.R. & Co.  
Jabón

Shieffelin & Co.  
Lana "gorda"

American Motor & Co.  
Lámparas

Strohmeyer & Arpe  
Paquetes con pescado.

National City Bank of New York  
Paquetes con goma

Kronfeld, Saunders & Co.  
Cascos

Richard, C.B.

Películas del tipo “film”

Corbett, M.J. & Co.  
Cuero para sombreros

Snow’s Express & Co.  
Libros  
Van Engen E.H. & Co.  
Tejidos de lana

Lippincott, J.B. & Co.  
Libros

Lazard Freses  
Paquetes de pieles

Aero Club of America  
Maquinaria, materiales para impresión

Witcombe, McGrachlin & Co.  
Rollos de linóleo

Wright & Grahm Co.  
Barriles con té

Arnold & Zeiss  
Goma

Brown Bros & Co.  
Productos especiales

American Shipping Co.  
Libros



744

Adams Express  
Libros

Lasker & Bernstein  
Esponjas

Oelrichs & Co.  
Pinturas (cuadros)

Stechert ,G.E. & Co.  
Periódicos

Milbank, Leaman & Co.  
Tejidos de lana

Vandegrift, F.B. & Co.  
Champagne

Downing, R.F. & Co.  
Metal, pelotas de tenis, motores, fieltros

Dublin, Morris & Kornbluth  
Pieles

International Trading Co.  
Instrumentos quirúrgicos y equipamiento de hierro

Pitt & Scot  
Materiales de impresión, maquinaria, pinturas, libros, mercaderías varias,  
fotos y artículos de valor escaso

Sheldon, G.W. Co.  
Elásticos, libros y pelotas de golf

Vandegrift & Co.  
Mercaderías varias

Budd ,S.  
Mercaderías varias

Leinke & Buechne  
Mercaderías varias

Nicholas, G.S. & Co.  
Mercaderías varias

Adams Expres  
Rollos de linóleo, cueros, sombreros, confituras, libros, tubos de hojalata,  
jabones, botas

Wells Fargo & Co.  
Libros, muebles, panfletos, plantas, huevos y whisky

International News & Co.  
Periódicos

Van Ingen ,E.H. y Co.  
Paquetes varios

Sterns, R.H. & Co.  
Seda

Downing, R.F. & Co.  
Chaquetas de hierro, bulbos y calcetería

Carbon Machinery & Co.  
Ropas especiales

746

Sanger, R. & Co.  
Redecillas para el cabello

Flietman & Co.  
Artículos de seda

Rush & Co.  
Redecillas para el cabello

Blum, J.A.  
Artículos de seda

Tiedeman, T. & Sons  
Artículos de seda

Costa, F.  
Artículos de seda

Tolson, A.M. & Co.  
Guantes

Tice & Lynch  
Libros, bastidores y algodón

US Export Co  
Instrumentos científicos, cuerdas, géneros varios de telas, material para  
imprensa

Pape, Chas & Co.  
Papas

Sauer, J.P. & Co.  
Papas

Rusch & Co.  
Terciopelos

Mallouk, H.  
Trenzados

Bardwill Bros  
Trenzados

Heyliger, A.V.  
Terciopelo

Peabody, H.W. & Co.  
Artículos de paja

Simon, A.I. & Co.  
Plumas en bruto

Wilson, P.K. & Sons  
Telas de lino

Manhattan Shirt Co.  
Tejidos de gasa

Broadway Trust Co.  
Pieles de conejo

Prost, G.  
Autopartes

Young Bros.  
Plumas

Wimpfheimer, A. & Co.

748

Cueros

Brown Bros & Co.

Pelo de conejo

Goldster, Morris

Plumas

Cobb, G.H.

Trenzados de tejidos de gasa

Anderson Refridg ,Mach Co.

Aparatos de refrigeración

Suter, Alfred

Maquinaria

Meadows, Thomas & Co.

Calcetería

Uchs & Hegnoer

Artículos de seda

Cauvigny Brush Co.

Cepillería

Johnson, J.G. Co.

Cintas

Judkins & McCormick

Flores

Spielman Co.

Guantes

Wakem & McLaughlin  
Corcho

Acker, Merrall & Condit  
Anchoas, mejillones y licores

Engs. P.W. & Sons  
Licores y duraznos

Schall & Co.  
Conservas

NY & Cuba SS Co.  
Manteca, aceite, cabezas de cerdo en vinagre, vinagre, conservas, frutas secas,  
Vinos

DuBois, Geo.C.  
Cabezas de cerdo en vino

Hollander, H.  
Vino y brandy

Van Renssaller, C.A.  
Cabezas de cerdo en vino y coñac

Brown Bros & Co.  
Nueces desgranadas

Bernard, Judas & Co.  
Queso

750

Moquin Wine Co.

Licores y aceites

Knauth, Nachod & Kuhne

Panfletos y hongos

Lazard Freres

Sardinas y conservas

Acker, Merrall & Condit

Vino

DuBois, Geo. F.

Vermouth y vino

Heydelbach, Ickelheimer & Co.

Nueces desgranadas

Brown Bros & Co.

Nueces desgranadas

First National Bank of Chicago

Nueces desgranadas

Blechhoff, H. & Co.

Madera en bruto

Baumert, F.X. & Co.

Queso

Rathenberger & Co.

Queso

Haupt & Burgi

Queso

Sheldon & Co.

Queso

Percival, Co.

Queso

Stone, C. D. & Co.

Queso

Phoenix Cheese Co.

Queso

Petry, P.H. & Co.

Queso

Reynolds & Dronig

Queso

Fouger, E.

Papel para filtros

Munro , J.& Co.

Hongos, guisantes, frijoles, vegetales mixtos,  
pescados, mercaderías varias, aceitunas .-

Austin, Nichols

Aceite de oliva, hongos

Pedidos de Mercaderías Varias

Caucho, té, pieles, opio, amazones de ventanas, pelo de caballo, seda, seda en bruto, redecillas de pelo, sardinas, rollos de yute, papas, plumas en bruto, pieles para sombreros, tejidos de gasa, pelo de conejo, goma en crudo (sin trabajar), vegetales, pescado, jarabes, licores, nueces desgranadas, queso, re-



/-- lojes de pared, cuero, calabazas, etc.

Hasta aquí un simple pantallazo de las mercaderías que fueran solicitadas por empresas, comerciantes y particulares, y que se hubieron de transportar en el Royal Mail Steamer “Titanic”. Observemos que , entre ellas, hay varias que necesitaban frío ( y mucho....) para su conservación : carne, conservas, pescado, etc., es decir , todas aquellas que requirieran contar con cámaras de frío en las cuales colocar las sustancias o materias pasibles de corromperse (es decir, descomponerse). Pero también vemos la variedad de mercaderías que se traficaban entre los dos países más importantes, en aquellos días, a ambos lados del Atlántico : los Estados Unidos de América y el Reino Unido de la Gran Bretaña . Con lo que una vez más se resalta la importancia de la ruta del Atlántico Norte, que atraía así un gran movimiento naviero , en lo que a cargas y pasajeros se refiere: sino, véanse las cantidades de pasajeros inmigrantes que se largaban en busca de un nuevo futuro , a cruzar el mar. Con estos conceptos en mente, nos vamos acercando al día de zarpada del RMS “Titanic”, esto es , el día **10 de Abril del año 1912**.

Por esa fecha, el “Titanic” se encontraba surto en la dársena de la White Star Line en el puerto que ya hemos mencionado varias veces, esto es, el de Southampton. Lógicamente, hubo que construir esa nueva dársena, debido al tamaño del buque, y con el tiempo recibió el nombre de **Dársena White Star**. Esta tarea le cupo a la empresa **London & Southwestern Railway** y la construcción resultante hubo de medir **1700** pies de largo ( unos **566, 67** metros ) , unos **400** pies ( aprox.**133** metros) de ancho y con cerca de **16** acres-pies de agua .

Pero de todos modos había un problema subyacente, que aunque solucionado en parte, seguía estando presente. Y éste es el que tiene que ver con la huelga de mineros en Inglaterra. A pesar de que, oficialmente, la huelga fue levantada el día 6 de Abril, la imposibilidad de conseguir la cantidad de carbón que el RMS “Titanic” necesitaba ( que ciertamente, no era poca.....), en tan poco tiempo, al ser la partida programada para el día 10, hizo que se

pensara en las posibles variables, que solucionaran el problema antes indicado. Y es así, que se resolvió de una manera simple : los demás buques que integraban la White Star Line ( o si se quiere , la IMM) , incluido el barco gemelo del “Titanic”, es decir el “Olympic”, le traspasaron el carbón requerido. Y se acabó el problema, qué joder.

Pero el problema de la huelga de los mineros ingleses no fue un hecho anecdótico que casi impide la partida del “Titanic”, sino algo de más vastas dimensiones, algo comparativo a nuestros días con la famosa “Guerra del Petróleo”, que estalla al mismo tiempo que el conflicto árabe-israelí de 1973, la famosa “Guerra del Yom Kippur”. Y no fue para menos, ya que esta huelga habría de sentar un precedente en cuanto a lo que significaran las distintas actitudes obreras a partir del naciente siglo XX. Como indicación de ver el otro “medio ambiente” , o si se quiere, el ambiente interno en el que el “Titanic” hubo de emprender su viaje, veamos este artículo , aparecido en la revista argentina “**Caras y Caretas**”, famosa revista si las hubo, en la República Argentina, del año **1912**, en su número de la semana del **15 de Abril** del mismo año, que realiza un análisis de la situación imperante en esos días, en lo referente a la huelga mencionada. El artículo dice así :

### **“EL CARBÓN EN INGLATERRA”**

*Durante muchos días ha preocupado al mundo entero y ha dado que hablar a la prensa de todos los países, la actitud de los mineros ingleses .La cosa no es para menos. Todos saben la sensación mundial que produciría una invasión de la Gran Bretaña por cualquier otra potencia; pues bien, una huelga en las minas de carbón sería para aquel país una calamidad casi tan grande como una invasión. Sus resultados pueden, en efecto, resumirse así : 650000 mineros en huelga, cincuenta millones de francos de fondos de resistencia gastados, muchos miles de obreros de otras industrias en paro forzoso, muchas líneas férreas cortadas, los puertos llenos de buques ociosos, las ciudades sin agua, sin electricidad y sin gas. En una palabra, toda la vida industrial paralizada. Que Inglaterra es la primera nación carbonera de Europa no es una novedad para nadie ; pero*

## El carbón en Inglaterra



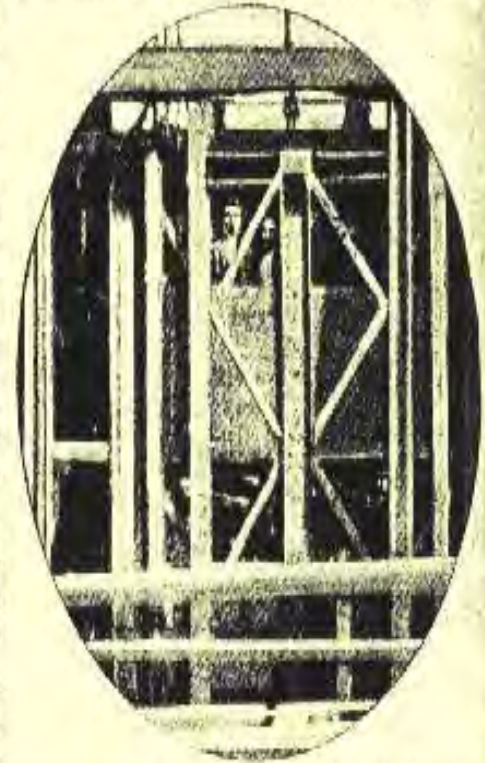
Obreras de una mina de carbón

Durante muchos días ha preocupado al mundo entero y ha dado que hablar á la prensa de todos los países, la actitud de los mineros ingleses. La cosa no es para menos. Todos saben la sensación mundial que produciría una invasión de la Gran Bretaña por cualquier otra potencia; pues bien, una huelga en las minas de carbón sería para aquel país una calamidad casi tan grande como una invasión. Sus resultados pueden, en efecto, resumirse así: 650.000 mineros en huelga, cincuenta millones de francos de fondos de resistencia gastados, muchos miles de obreros de otras industrias en paro forzoso, muchas líneas férreas cortadas, los puertos llenos de buques ociosos, las ciudades sin agua, sin electricidad y sin gas. En una palabra, toda la vida industrial paralizada.

Que Inglaterra es la primera nación carbonífera de Europa no es una novedad para nadie; pero no estará de más dar algunas cifras interesantes.

Toda la Gran Bretaña ha producido en 1910 la friolera de 264.433.000 toneladas de carbón, es decir, más de la mitad de lo que produjeron los Estados Unidos, á pesar de su extensión considerablemente menor. Inglaterra da seis toneladas anuales por habitante, mientras los Estados Unidos sólo dan cinco.

Alemania produjo en dicho año 150.372.000 toneladas, ó sean poco más de dos por habitante; Francia, 37.254.000 (menos de una por habitante), y Bélgica 24.532.000 ( $3\frac{1}{2}$  por habitante). Por cada obrero empleado en las minas inglesas, la producción fué de 254 toneladas; es decir, que cada uno extraja,



Bajando al fondo de una mina en la jaula de extracción

Foto N° 347 : Del inmenso Archivo existente en la Sección Hemeroteca de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata (La Plata, Pcia. de Bs.As., Argentina) , este autor ha conseguido este artículo aparecido en la revista argentina "Caras y Caretas" del 15/04/12 . En él, se puede leer y observar la situación desatada a partir de la huelga de los mineros ingleses , en dicho año .-

*no estará de más dar algunas cifras interesantes.*

*Toda la Gran Bretaña ha producido en 1910 la friolera de 264 433000 toneladas de carbón , es decir , más de la mitad de lo que produjeron los Estados Unidos, a pesar de su extensión considerablemente menor. Inglaterra dá seis toneladas anuales por habitante , mientras los Estados Unidos sólo dan cinco.*

*Alemania produjo en dicho año 150 372 000 toneladas , o sean poco más de dos por habitante ; Francia , 37 254 000 (menos de una por habitante) y Bélgica 23 532 000 (3 ½ por habitante) .Por cada obrero empleado en las minas inglesas , la producción fue de 254 toneladas ; es decir, que cada uno extrajo, por término medio , casi cuarenta toneladas menos que en 1900 , en cuyo año la producción fue de 296 toneladas.*

*De la cantidad indicada , fueron en dicho año exportados , sesenta y dos millones de toneladas, de los cuales , correspondieron , 9 588 892 á Francia , 9 005 515 á Alemania , 8 784 000 á Italia , 3 991 207 á Suecia , 3 224 344 á Rusia , 2 897 793 á la Argentina , 2 798 945 á Dinamarca, 2 564 570 á Egipto , 1 982 599 á Noruega , 1 957 722 á España y el resto a las demás naciones .Inglaterra consumió a su vez 179 939 000 toneladas , y además importó 48 000,principalmente de Alemania y de los Estados Unidos . Dentro del país, sólo la industria metalúrgica empleó sólo 20 485 514 toneladas de carbón , la fabricación del gas de alumbrado 15 225 310 , y los ferrocarriles 12 472 479 .*

*Calcúlese , en vista de estos datos, si tiene importancia ó no la tiene una crisis minera en Inglaterra.*

*En cuanto á los procedimientos de extracción que se emplean en las minas inglesas , no estará de más decir dos palabras ; no más, para no salirnos de la índole de este artículo.*

*Una vez que los ingenieros han terminado su labor, es decir, que han facilitado el acceso al yacimiento por medio de túneles, pozos, galerías, etc., comienza la labor del minero propiamente dicho.*

*Los obreros arrancan el mineral á golpes de pico, con barrenos ó con cor-*

Foto N° 348 : En esta fotografía ,  
apreciamos la otra página del artículo de  
la revista “Caras y Caretas” del  
15/04/12, en la cuál se dá un detalle del  
tema de la huelga minera en Inglaterra .-

### El carbón en Inglaterra

por término medio, casi cuarenta toneladas menos que en 1900, en cuyo año la producción fué de 296 toneladas.

De la cantidad indicada, fueron en dicho año exportados sesenta y dos millones de toneladas, de los cuales, correspondieron 9.588.802 á Francia, 9.005.515 á Alemania, 8.784.000 á Italia, 3.091.207 á Suecia, 3.224.344 á Rusia, 2.897.763 á la Argentina, 2.798.945 á Dinamarca, 2.564.570 á Egipto, 1.982.500 á Noruega, 1.957.722 á España, y el resto á las demás naciones. Inglaterra consumió á su vez 179.939.000 toneladas, y además importó 48.000, principalmente de Alemania y de los Estados Unidos. Dentro del país, sólo la industria metalúrgica empleó 20.485.514 toneladas de carbón, la fabricación del gas del alumbrado 15.225.310, y los ferrocarriles 12.472.479.



Mapa de los yacimientos hullaeros ingleses

Calcúlese, en vista de estos datos, si tiene importancia ó no la tiene una crisis minera en Inglaterra.

En cuanto á los procedimientos de extracción que se emplean en las minas inglesas, no estará de más decir dos palabras; no más, para no salirnos de la índole de este artículo.

Una vez que los ingenieros han terminado su labor, es decir, que han facilitado el acceso al yacimiento por medio de túneles, pozos, galerías, etc., comienza la labor del minero propiamente dicho. Los obreros arrancan el mineral á golpes de pico con barrenos ó con cortadores mecánicos de gran potencia, y lo van cargando en las vagonetas. Estas lo conducen hasta las faulas de extracción que, á modo de ascensores, suben á la superficie las vagonetas cargadas. Una vez arriba, el mineral tiene que ser sometido á diversas operaciones antes de ser puesto á la venta. La antracita y otras clases de carbón que salen en enormes pedruzcos, tienen que pasar por poderosos quebrantadores que reducen la masa á un tamaño más conveniente para ser manipuladas.

*/--tadores mecánicos de gran potencia, y lo van cargando en las vagonetas. Éstas lo conducen hasta las jaulas de extracción, que , a modo de ascensores, suben á la superficie las vagonetas cargadas. Una vez arriba, el mineral tiene que ser sometido á diversas operaciones antes de ser puesto á la venta. La antracita y otras clases de carbón que salen en enormes pedazos, tienen que pasar por poderosos quebrantadores que reducen la masa á un tamaño más conveniente para ser manipuladas.”*

La cuestión es que creo (al no haber profundizado el tema.....) que los motivos que deben de haber impulsado esta huelga no difieren mucho de los problemas expresados en el Capítulo III “La Revolución del Vapor y Su Aplicación a Los Navíos del Siglo XIX”, en lo que se refiere a la Revolución Industrial y sus implicancias. Hasta aquí , una pequeña digresión histórica en función de los tiempos del RMS “Titanic”, aclarando que ese sábado me tuve que levantar muy temprano para ir a la Biblioteca de la Universidad.....

Sigamos con la crónica histórica de la partida del RMS “Titanic”. Digamos que ese día, **10 de Abril**, inmediatamente después del amanecer, comenzaron a llegar las primeras personas en abordar el buque. Se trataba de algunos miembros de la tripulación, en especial aquellos que tenían órdenes de incorporarse en el horario comprendido entre las 6 y las 8 de la mañana de ese día.

Esa mañana, el capitán **Edward John Smith**, vistiendo un largo sobretodo, se despidió de su familia, tomó un taxi desde su casa y se bajó en los muelles de Southampton, lo mismo que tantas personas que ya comenzaban a llegar a dicho lugar. En el lapso comprendido entre las 7 y 7:30 hs. ingresó al buque, dirigiéndose a su cabina, al mismo tiempo que recibía el informe preparado por el Oficial Jefe **Henry Wilde**, mientras que los demás Oficiales ,que habían pasado la noche en el barco, iban ocupando sus puestos en el mismo, dispuestos para la revisión de rutina.

Además de lo que iba sucediendo sobre el barco, el cuadro que se iba bosquejando en las calles de Southampton , tomaba sus colores propios , en

una abigarrada mescolanza. Aquí, los fogoneros; allí, los engrasadores; un poco más lejos, los mayordomos y a la distancia, los ajustadores, daban el toque inconfundible que la partida de un barco de aquellos tiempos presentaba: una larga procesión de profesiones, rumbo al lugar de desempeño, en este caso, el “Titanic”.

De vez en cuando, las sirenas del buque largaban un perentorio aviso, de que, justamente ese día, era día de partida. Se puede decir que las sirenas de este buque eran las más largas construídas hasta ese entonces, y que su pitido (más bien, su bramido) podía ser escuchado hasta una distancia de 11 millas (es decir, unos 18 kms.): bastante, es decir, como para que no se lo escuche.....

Una vez finalizado su desayuno, el presidente de la White Star Line, **Bruce J. Ismay** se incorporó al buque y comenzó un recorrido por el interior y el exterior del trasatlántico. Había pasado la noche anterior en un hotel (de 1ra. clase, obviamente...), que enfrentaba a la más excelente creación de la WSL y los astilleros Harland & Wolff: el RMS “Titanic”. Sin poder ingresar en la intimidad de los pensamientos de este hombre, me imagino que su orgullo estaría en un elevado nivel (no era para menos....) al contemplar **SU** obra maestra (y a pesar de todo, es lógico su orgullo, **a sabiendas de lo que sabía.....**), que en muy poco tiempo más se habría de hacer a la mar.

A medida que transcurrían las horas de aquella mañana, se iban sumando los pasajeros a toda la multitud de tripulantes que se iban incorporando al barco. Una gran mayoría de ellos, en el horario comprendido entre las 9:30 hs. y las 11:30 hs., arribaron en tres vagones de la White Star Line, transportando personas de 1ra., 2da. y 3ra. Clase, desde la estación Waterloo (en Londres) hasta el mismo muelle de Southampton. Esta línea fue uno de los motivos por los cuales el puerto de Southampton se convirtió en uno de los “niños mimados” para las líneas White Star Line y Cunard Line

Obviamente, los pasajeros de 1ra. clase no tuvieron mayores dificultades en ingresar al buque, no así los de 3ra., que debían de pasar por una serie de revisiones anexas, que demoraban un poco su recepción a bordo del buque. Éstas eran, principalmente, el tratar de hallar enfermedades infecto--



Foto N° 349 : Esta fotografía muestra las comparaciones entre los tamaños de diversos edificios y monumentos construídos por el hombre ( de los cuales se distinguen claramente las pirámides de Egipto y la catedral de Colonia, Alemania) con el RMS “Olympic” , hermano gemelo del RMS “Titanic” . Como los buques de la White Star Line eran externamente iguales, se puede tener una idea de lo que fue el barco de los sueños . Las medidas comparativas serían las siguientes , recordando que la unidad inglesa pie equivale a 0,33 metros , de izquierda a derecha :

- Monumento de Bunker Hill (Boston) : 225 pies /75 mts.
  - Edificio público en Filadelfia (U.S.A.) : 534 pies /178 mts.
  - Monumento a Washington (Washington, U.S.A.) : 555 pies/185 mts.
  - Torre Metropolitana (New York, U.S.A.) : 700 pies/233 mts.
  - Edificio Woolsworth (New York, U.S.A.) : 750 pies/ 250 mts.
  - Trasatlántico RMS “Olympic” : 882, 5 pies de largo/294 metros
  - Catedral de Colonia (Alemania) : 516 pies/ 172 mts.
  - Pirámide de Keops : 451 pies / 150 mts.
- Cortesía Canal Infinito .-



760

contagiosas ( que pudieran poner en peligro al resto del pasaje y a la tripulación), por ejemplo : tifus, disentería o tuberculosis y otras molestias menores, como ser , piojos, chinches y pulgas.

Y lo que todas las clases hubieron de hacer, satisfaciendo un humano deseo, fue recorrer el buque, su casa durante los próximos días.....

Se podrían citar varios testimonios de la gente que sobrevivió al hundimiento, ya que, luego de esto, como tantas otras veces pasa, los recuerdos quedaron profundamente grabados en las mentes de aquellos que vivieron esos momentos inolvidables .....e históricos. Estos recuerdos tienen que ver, lógicamente, con el momento de la partida del gigante de los mares.

Una de las personas que llegó al buque era **Lawrence Beesley**, quién alrededor de las 10:00 abordó el barco, junto con dos amigos que habían venido desde la ciudad de Exeter (Inglaterra) para despedirlo. Lo mismo estaban haciendo cientos de personas con otras, desde el desembarcadero, revoleando pañuelos y agitando manos, en un continuo despedirse de sus seres queridos, conocidos y amigos, al mismo tiempo de darle el “hasta pronto” a los tripulantes y Oficiales del buque. También, porqué no, en un “adiós” al buque más grande que se había construido hasta ese entonces, el inmundible RMS “Titanic”.

Entre la gente que abordó el buque, se encontraba la pequeña **Eva Frank**, quién junto a su familia fuera transferida desde otro de los buques de la **American Line**, el barco que llevaba por nombre “**Philadelphia**”, surto también, como otros de la misma línea, en el puerto de Southampton. Podemos indicar que los buques de la **WSL** que se encontraban anclados en los embarcaderos del puerto eran : el “**Oceanic**” y el “**Majestic**”, mientras que la American Line tenía allí a los buques “**New York**”, “**Philadelphia**”, “**Saint Paul**” y “**Saint Louis**”.

Comentaba **Eva Hart** :



Foto N° 350 : En esta fotografía poco conocida, se puede observar la oficina de la White Star Line/American Line , en la ciudad portuaria de Southampton, con una multitud de pasajeros dispuestos a embarcar en uno de los navíos de la WSL : el RMS “Titanic” . Para aquellos interesados en la moda, se puede apreciar en detalle el tipo de vestimentas que las personas de esos días llevaban.-

*“Cambiamos del barco “Philadelphia” al “Titanic”. Hacía frío. Yo nunca había navegado. Era maravilloso.....el mundo entero estaba hablando de este barco.*

*Mi madre tenía una premonición : no había navegado antes y tampoco lo hizo después, pero dijo : “No podemos hacer esto...seguramente algo catastrófico pasará”.*

*Era del tipo de mujer que tenía los pies bien puestos sobre la tierra .Que ella se comportara de esa manera, era absolutamente increíble para todos. Pero ella tenía esa premonición.*

*Yo estaba segura. Había leído que era un barco grande. No significaba tanto para mí como lo que era para mi padre. Obviamente, nunca antes había estado en un barco ....pero no significaba mucho para mí”.*

Digamos también que ,en el viaje de ida hacia la nada, el **RMS “Titanic”** dejó atrás algunos tripulantes que no se unieron en tiempo y forma al buque. Esto es así : algunos de los tripulantes que se encontraban en tierra poco antes de que el barco zarpe, decidieron tomarse un par de copas antes de embarcar, en uno de los bares que estaban ubicados enfrente de la dársena White Star. Pero de un par, pasaron a una botella y seguramente, luego a otra más. Y si hablamos en criollo argentino: “se agarraron un pedo de aquellos”. Tal es así , que cuando quisieron embarcar, se les negó el permiso para abordar, por dos razones : la primera, haber llegado tarde; la segunda: algunos de ellos no estarían en condiciones de subir al buque, debido a los efectos del alcohol.

Es más : seguramente, no estaban en condiciones no de subir a un barco, sino arriba de un ladrillo.....

La cuestión es que fueron rechazados del RMS “Titanic”. Y posiblemente, en esto se haya inspirado **James Cameron** al momento de realizar su film (del mismo nombre) : la historia de dos hombres (en la ficción, posibles pasajeros: “**Jack**” y “**Fabrizio**”) sea el paralelo de dos de aquellos marineros que no embarcaron en el barco de los sueños, por las razones antes mencionadas.



*“All Right. Moment of truth. Somebody’s life is about to change” (“Está bien. El momento de la verdad. La vida de alguien está por cambiar”), expresión de “Jack” al momento de ver las cartas de los jugadores. Del film “Titanic”, de James Cameron (1996).-*

Mientras tanto la gente permanecía en los alrededores del muelle, observando la confusión y animación que una partida de este tipo de barco aparejaba , además del hecho que no zarpaba un barco más, sino el orgullo de la White Star Line, el orgulloso RMS “Titanic”.

Al mismo tiempo, inmediatamente antes de la zarpada, prevista para el mediodía de ese glorioso 10 de Abril de 1912, el Capitàn **George Bowyer** comenzó a recorrer el puente de mando y allí mismo, la bandera del piloto fue levantada en lo alto (como dijimos antes: la bandera sobre todo.....) como queriendo decir : **“Aquí estamos”**.



Foto N° 351 : Extraída de la película “Titanic” del año 1996 , de James Cameron, esta imagen nos dá una buena idea de lo que debió haber sido la partida del buque más grande construído hasta ese entonces : el RMS “Titanic” . A pesar de los años transcurridos , las voces de “Adiós” y “Hasta Pronto” siguen estando presentes en aquellos que vemos la fragilidad de la existencia humana , alimentada por las esperanzas y sueños de cada persona .-

Todo estaba preparado meticulosamente.

**Todo, o casi todo** . . . .

**El viaje, el primer , único y último viaje del inhundible RMS “Titanic” estaba por comenzar.**

## Y ASÌ SUCEDIÒ.

Con un bramido de sus sirenas, en medio de los vítores y saludos, abrazos, lágrimas y besos de despedida, en ese instante único e irrepetible de la historia humana, con un lento despertar de sus hélices, que esperaban el movimiento que les diera vida, y bajo la atenta mirada de los encargados de hacer el sueño realidad, el barco de los sueños, el extraordinario **RMS “Titanic”**, a la orden de .....

⋮⋮⋮⋮ **LET’S GO** ⋮⋮⋮⋮

⋮⋮⋮⋮ **VAMOS** ⋮⋮⋮⋮

zarpò a las **12 : 00 hs.** del día **10 de Abril** del año **1912** , dejando tras de sí la estela marina de su paso hacia el mar abierto que lo esperaba, como un padre espera a un hijo largamente añorado.....

Pero también dejaba detrás una estela, aquella que lo haría imborrable a la memoria de los seres humanos que contemplaron la partida de este buque....y que nunca sería olvidada.

Un periodista escribiría, con motivo de la partida del “Titanic” : *“El barco presentaba un cuadro impresionante , a medida que se deslizaba serenamente en el brillante mediodía , por las aguas de Southampton, empequeñeciendo totalmente a todos los buques adyacentes”*

Y no se equivocaba, en lo absoluto.



**Foto N° 352 :** Es justo reconocer que la presente fotografía no es de la excelente calidad de las que estamos acostumbrados a ver , en los días en que vivimos .Pero como un documento único de los que fue la partida del gigante de la WSL, el tristemente malogrado RMS “Titanic” , es extraordinaria .Sobre el lado izquierdo podemos ver al buque que se vá desplazando lentamente , ante los saludos de la gente ubicada (lado derecho) en los muelles de Southampton , en ese mediodía del 10 de Abril del año 1912 .Todo es júbilo, alegría y esperanza del próximo reencuentro . Sin embargo , la tragedia tejería sus finos, pero resistentes hilos . . . y el “Titanic” caería en ellos .Cortesía Canal Infinito .-



**Foto N° 353 :**  
Una de las damas de la “high society” , al momento de descender del automóvil que la traía hasta Southampton .Por supuesto , es “Rose” .....



**Foto N° 354 : Fotografía que toma la sección de popa del RMS “Titanic” , saliendo del puerto de Southampton .Es una foto interesante por los detalles del buque que aquí se pueden observar; entre ellos señalemos : el pequeño tamaño del remolcador comparado con el “Titanic” , el timón en el extremo izquierdo , y la “Promenade Deck” . Aunque es una foto borrosa, caben las mismas consideraciones respecto a la calidad del documento histórico .Cortesía Canal Infinito .-**



**Foto N° 355 : ¿Qué podríamos decir de esta fotografía?. No dejo de repetir : un excelente testimonio de un tiempo ido hace tanto ya . . . Aunque la foto no es un espectáculo en sí mismo, muestra el espectáculo de la vida en el puerto de Southampton , el día de la partida del RMS “Titanic” .**

**Obsérvense las vías férreas que llegaban , prácticamente, hasta el mismo muelle del puerto . Y como majestuoso símbolo de una época especial, el gigante de la WSI, el inmundible barco de los sueños .-**

Recordemos que en esos días, tan lejanos a la memoria humana, ya sea, porque al transcurrir de los años, otros eventos vinieron para superar en grandiosidad o dramatismo ( p.e., las Guerras Mundiales o el alunizaje en el satélite natural de la Tierra, la Luna) o porque no existían todavía los medios de comunicación (entendiéndose por ellos a las cadenas de televisión, por ejemplo) y los medios de captación de imágenes y sonidos (como ser, grabadores, video-grabadoras, cámaras fotográficas de tecnología espacial, etc.) , no se registraron imágenes como las que hoy estaríamos habituados a encontrar en cualquier noticiero o programa dedicado a los fines informativos.

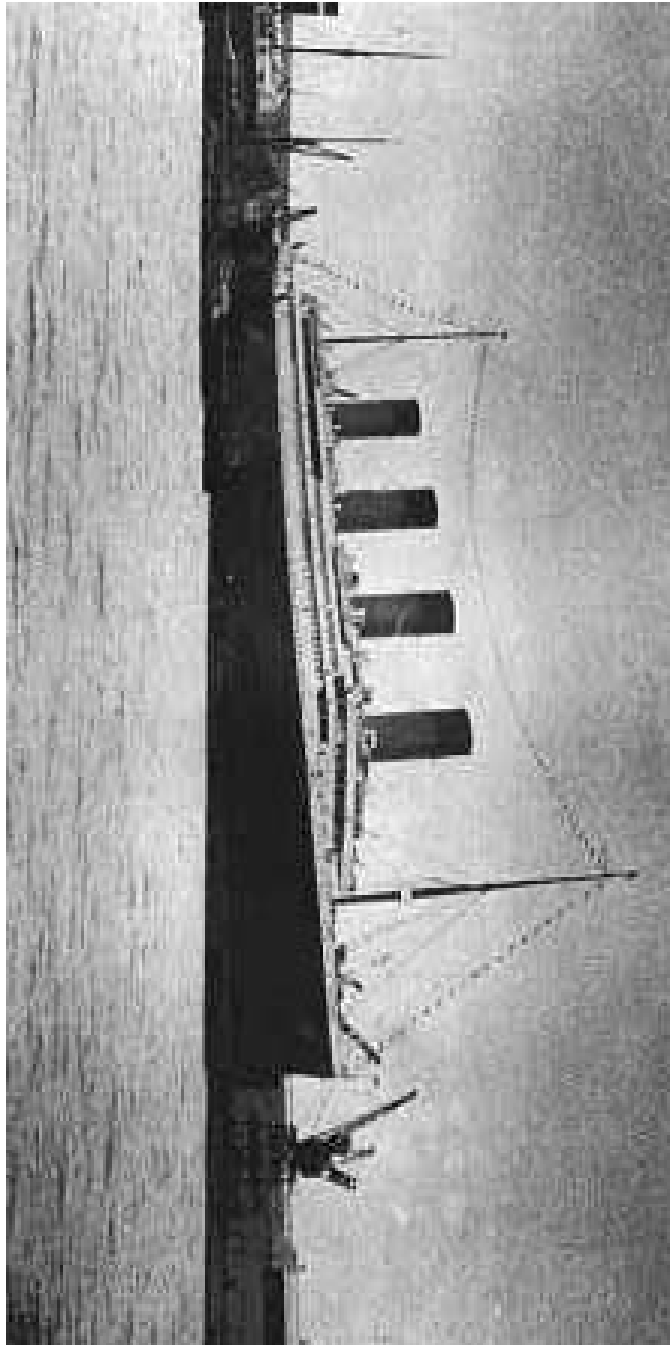


Y sin embargo, el inicio del viaje del RMS “Titanic” fue captado por los medios de aquella época, es decir , el primitivo cine, que en el caso de la partida del buque, se convirtió en una especie de lo que ,actualmente, conoceríamos como **documental**. Lo cierto es que hubo, por lo menos, **un camarógrafo** que tomó imágenes en blanco y negro, de la zarpada del “Titanic”. Sobre estas imágenes fílmicas (en blanco y negro), que recorrieron el mundo entero, podemos decir dos cosas : primero, que unos días más tarde, se convertirían en un **DOCUMENTO ÚNICO**, que reflejarían lo que fue el comienzo del mencionado viaje: quizás ( no lo puedo saber con exactitud....) el camarógrafo que tomó esas imborrables escenas desde los muelles de Southampton estaría acostumbrado a captar este tipo de partida; o no, quién lo sabe.....Segundo, que James Cameron, en su film del mismo nombre, dá un justo homenaje a aquellos primeros años del cine, mostrando al camarógrafo tomando las escenas indicadas, al mismo tiempo que gira la manivela que hacía correr el rollo de película.

Y una vez más, debo recordarle a quién tenga la oportunidad de ver este **DOCUMENTO FÍLMICO** , que en ese entonces el cine era (todavía) **MUDO** y **ASINCRÓNICO** ( es decir, no estaban sincronizadas , de manera automática, la velocidad de movimiento de los seres humanos y/o cosas que la cámara filmaba con la velocidad a la que la película se movía). Pero como valor histórico, el que obviamente posee, es **inmensurable**.

Una vez puestas las hélices en marcha , que seguramente como el film lo muestra, generaron un burbujeante remolino de potencia, el piloto que hemos mencionado, el Sr. **George Bowyer** fue guiando al barco al mismo tiempo que éste se iba moviendo ( despertando de su letargo....) ayudado por seis (6) remolcadores , uno de los cuales llevaba por nombre “**Vulcan**” .

Pero las cosas no iban a salir tan bien, como se esperaba, desde el inicio del viaje. La cuestión era que el tamaño del “Titanic” iba a causar un problema, que casi, casi, termina con el viaje allí mismo. A medida que se desplazaba en su recorrido, y una vez a la altura del desembarcadero 38 , pasó cerca de



**Foto N° 356 : El inmundible RMS "Titanic" , en otra fotografía poco conocida . Evidentemente, fue tomada desde la otra orilla del puerto de Southampton .-**



Foto N° 357 : Fotografía extraída del documental anteriormente mencionado del Canal de Cable “Infinito” . En él se puede observar al remolcador de la Foto N° 354 , acercándose al RMS “Titanic” .  
 Obsérvense las cubiertas llenas de pasajeros , mirando la maniobra . Cortesía Canal Infinito .-

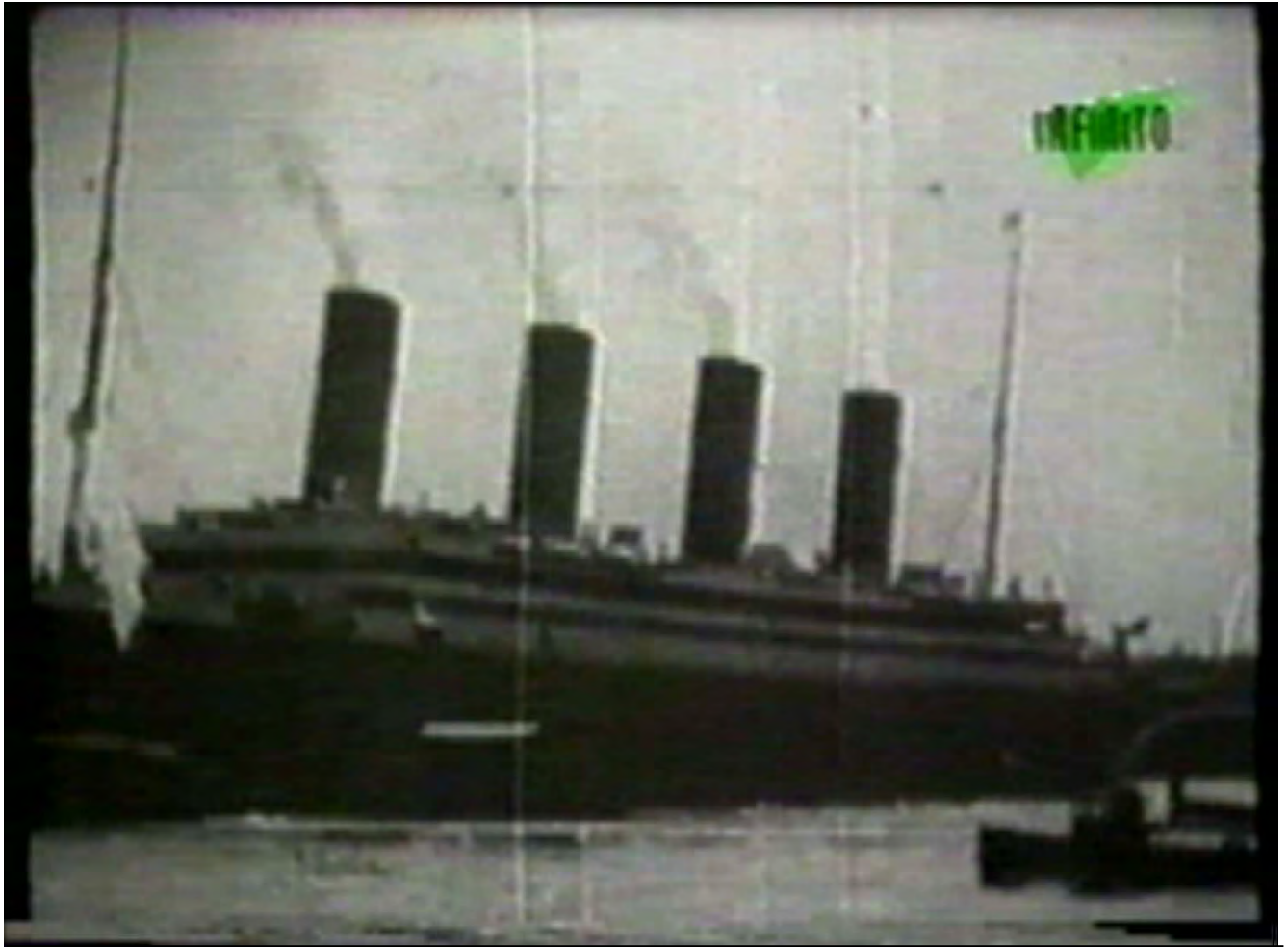
buques “Oceanic” y “New York”, que se encontraban amarrados a lo largo del muelle respectivo. Tal es así, que la fuerza que el buque imprimía a las aguas circundantes, era muy grande. De tal modo, el gigantesco casco del RMS “Titanic” fue empujado hacia la zona inferior de estos dos navíos. Ahora bien, la agitación provocada por el “Titanic” hizo que el crucero “New York” rompiera sus seis (6) cuerdas de amarre, y se deslizara , de manera segura, hacia el buque de la WSL .



**Foto N° 358 : Fotografía del mismo remolcador , llegando hasta la parte de popa del buque .Para seguir las secuencias de este desplazamiento, sería necesario colocar, una a continuación de la otra, las fotografías Nos. 357, 354 y 358 .Cortesía Canal Infinito .-**

A esta altura cabría preguntarse si la colisión acontecida entre el “Olympic” y el “Hawke” no había enseñado nada sobre los posibles choques entre buques, a la salida o entrada de los puertos.....

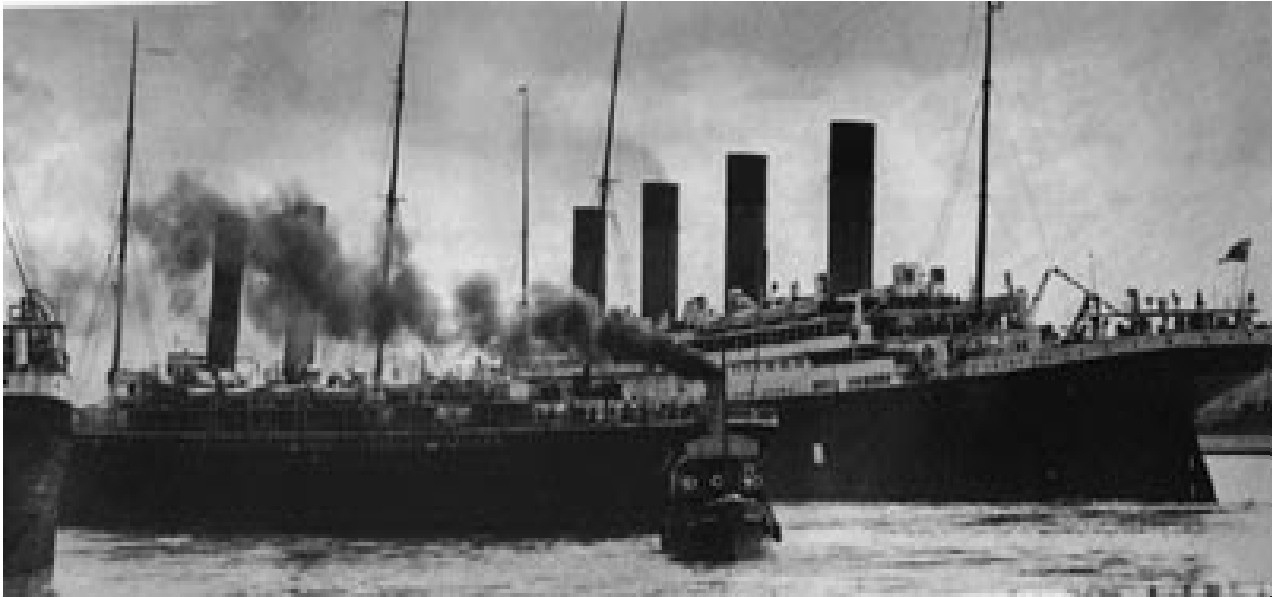
La cuestión es que la gente encargada de la navegación de los buques tomó cartas en el asunto (antes de que se les fuera de las manos.....). Por ello, el capitán Smith ordenó la parada de los propulsores, al mismo tiempo que les indicaba a los remolcadores que se encontraban empujando al “Titanic” que



**Foto N° 359 : El gigante de los mares se va moviendo, buscando la salida hacia el mar abierto . . . .  
Son los primeros pasos de su primer, único y último viaje .-**

se ubicaran entre el crucero “New York” y su buque, a los fines de evitar una casi segura colisión.

Y tal es así, que se evitó ese choque por muy poca distancia: algunos autores hablan de unos cuatro metros, otros de sólo un metro. Pero la verdad histórica indica que no hubo colisión, entre el “New York” y el RMS “Titanic”. De todos modos, este incidente fue casi como un aviso de lo que habría de suceder sólo unos días después.....



**Foto N° 360 : Histórica fotografía del RMS “Titanic” en el momento en que está a punto de efectuar una colisión con el barco “New York” , que también estaba surto en la rada del puerto de Southampton .El choque, gracias a las atinadas órdenes del Capitán Edward Smith, pudo ser evitado, aunque por muy poco. Casi, casi , un aviso de lo que sucedería pocos días más tarde . . .**

En definitiva, el incidente que se produjo al soltarse las amarras del “New York” fue un aviso de que había que estar preparado ante todas las posibles incidencias del viaje, es decir, que las cosas no vendrían tan bien como se presuponía que deberían venir.

Pero también el espíritu de la época no aceptaba de buen grado temas tales como las premoniciones sobre sucesos futuros , la fuerza propia de la naturaleza o los errores de las personas. La creencia generalizada era que se había llegado al tope de todo lo conocido y que a partir de allí, ya nada ( o casi nada....) habría de ser inventado, mejorado o desarrollado. Obviamente, se equivocaron.

Ahora bien, para quién haya visto la película de Cameron , la pregunta lógica sería : “Si este incidente fue real, ¿porqué no lo mostró en su película?”.

No he hablado con Cameron, y no creo que lo haga alguna vez. Pero creo advertir el porqué : si se tuviera que mostrar todas las cosas respecto de la sólo partida del buque ( sin contar las demás, hasta su trágico final) la película hubiera durado.....ocho (8) horas o más, y no hubiese alcanzado su



Foto N° 361 : En esta fotografía, muy conocida, se puede ver al majestuoso RMS “Titanic” en todo su esplendor , una vez superados los problemas que la salida del puerto le ocasionó .

Debo hacer un comentario : me ví en el triste deber de cercenar una parte de la foto original , ya que ésta presentaba defectos de origen que comprometían la reproducción de la misma y su inclusión en este trabajo de investigación . Pero sí puedo indicar que en el mencionado original , en la parte izquierda inferior , se encontraban dos fotógrafos realizando su labor; a su vez, había dos fotógrafos tomando una foto del panorama general, en el que se podía observar a los dos primeros fotógrafos cumpliendo con su tarea . En resumen : dos fotógrafos fotografiando a dos fotógrafos, y los cuatro , tomando una histórica foto del barco de los sueños .Cortesía “Casa de Las Provincias Argentinas” (La Plata) . de su extenso Archivo .-

presupuesto. Es decir, creo que Cameron mostró lo principal de la partida del RMS “Titanic”, que no es poco, a mi humilde entender.

Pero , así y todo, el RMS “Titanic” no estaba del todo desprotegido contra los elementos naturales o las fallas de los hombres. El buque contaba con un Grupo de Ingeniería, o si se quiere, para hablar con mayor propiedad, con un **Departamento de Ingeniería** , el cual tuvo su participación en la idea, desarrollo, estudio e investigación, diseño, planificación y posterior construcción del barco de los sueños. Sin ellos, cabe pensar que no se podría haber construido el “Titanic”.

Por lo tanto, veamos el **Listado del personal del Departamento de Ingeniería**, en operaciones en el RMS “Titanic”. Aclaremos que , los nombres y apellidos que aparecen en letra recta , precedidos por el símbolo,

crisiano de la Cruz, son de aquellas personas que fallecieron en el naufragio; mientras que los que están escritos en letra cursiva y negrita, son de las personas que sobrevivieron. El listado está conformado por los siguientes nombres :

= Bell, Joseph

Jefe de Ingenieros

= Farquharson, William Edward

Segundo Ingeniero (Senior)

= Harrison, Norman

Segundo Ingeniero (Junior)

= Hesketh, James H.

Idem anterior

= Wilson, Bertie

Segundo Ingeniero Asistente (Senior)

= Harvey, Herbert Gifford

Segundo Ingeniero Asistente (Junior)

= Sheperd, Jonathan

Idem anterior

= Hosking, George Fox

Tercer Ingeniero Senior

= Dodd, E.C.

Tercer Ingeniero Junior

= Hodge, Charles

Asistente Senior del Tercer Ingeniero

= Coy, F.E.G.

Asistente Junior del Tercer Ingeniero

= Fraser, James

Idem anterior

= Hodgkinson, Leonard

Cuarto Ingeniero Senior

= Dyer, Henry Ryland

Cuarto Ingeniero Asistente Senior

= Smith, James M.



776

Cuarto Ingeniero Junior

= Dodds, Henry Watson (Substituto)

Cuarto Ingeniero Asistente Junior

= Ward, Arthur

Idem anterior

= Kemp, Thomas Hulman

Cuarto Ingeniero Asistente Adicional

= Parsons, Frank Alfred

Quinto Ingeniero Senior

= Mackie, W.D.

Quinto Ingeniero Junior

= Millar, Robert

Quinto Ingeniero Adicional

= Moyes, William Young

Sexto Ingeniero Senior

= McReynolds, W.

Sexto Ingeniero Junior

= Creese, Henry Philip

Ingeniero de Cubierta

= Millar, Thomas

Ingeniero Asistente de Cubierta

= Sloan, Peter

Electricista Jefe

= Ervine, Albert George

Electricista Asistente

= Jupe, Herbert

Idem Anterior

= Kelly, William

Idem Anterior

= Middleton, Alfred Pirrie

Idem Anterior

= Allsop, Alfred Samuel

Segundo Electricista

= Chisnall, George Alexander

Calderero Senior

= Fitzpatrick, H.

Calderero Junior

**FOGONEROS JEFES :**

*Barrett, Fredrick William*

= Davies, Thomas

= Ferris, W.

= Ford, Thomas

*Hendrickson, Charles George*

= Keegan, James

= Mason, J.

= Mayo, William Peter

= Pugh, Percy

= Small, William

*Threlfall, Thomas*

= Ward, J

= Webber, Francis Albert

**FOGONEROS :**

= Abraham, C.

= Adams, R.

= Allen, Henry

= Bailey, George W.

= Barlow, C.

= Barnes, Charles (“Chas”)

= Barnes, J.

= Barrett, Frederick W.

*Beauchamp, George William*

= Bendell, T.

= Bennett, George Alfred

= Benville, E.

778

- = Bessant, W.
- = Biddlecombe, C.
- = Biggs, E.
- = Black, Alexander
- = Black, D. (Substituto)
- = Blackman, H.
- = Blake, Thomas
- = Blaney, James
- = Blann, Eustace H.
- = Bradley, Patrick
- = Brown, Joseph James (Substituto)
- = Brown, John
- = Burroughs, Arthur
- = Burton, Edward John
- = Butt, William
- = Camner, J.
- = Carter, James
- = Cherrett, William Victor
- = Chorley, J.
- Clark, William***
- Collins, Samuel***
- Combes, George***
- = Cooper, H.
- = Copperthwaite, B.
- = Corcoran, Dennis
- Couper, Robert***
- Crimming, James***
- = Croos, W.
- = Cunningham, B.
- = Curtis, A.
- Diaper, J.***
- Dilley, John***
- Doel, Frederick***
- = Doyle, Lawrence

***Dymond, Frank***

***Flarty, E.***

= Fraser, J.

= Geer, Alfred Ernest

***Godley, George***

= Golder, M.W.

***Graham, Thomas G.***

= Graves, Sidney Frank

= Grodidge, Ernest Edward

***Haggan, John***

= Hall, J.

= Hallett, George

= Hands, B.

= Hannam, George

= Harris, E.

***Harris, Frederick***

= Hart, Thomas

= Hasgood, R.

= Head, A.

= Hodges, W.

= Hosgood, Richard (Substituto)

= Hunt, T.

= Hurst, Charles John

***Hurst, Walter***

= Instance, T.

= Jacobson, John

= James, Thomas

= Jarvis, W.

= Joas, N.

***Judd, Charles E.***

***Kaspar, Franz Vilhelm***

***Kemish, George***

= Kerr, Thomas

= Kinsella, L. (Substituto)

= Lahy, T.E.

= Light, C.

= Light, W.

***Lindsay, William Charles***

= Lloyd, W. (Substituto)

***Major, William***

= Marrett, G.

= Marsh, Frederick Charles

***Mason, Frank Archibald Robert***

= May, Arthur

***Mayzes, Thomas***

= McAndrew, Thomas

= McAndrews, William

= McCastlen, W.

= McGarvey, Edward

= McGaw, Errol

= McGregor, J.

= McQuillan, William

= McRae, William Alexander

= Milford, George

= Mintram, W.

***Moore, John J.***

= Morgan, Thomas A.

***Murdock, William*** (“*William John Murdoch*”)

= Nettleton, George

= Noon, John

= Norris, J.

= Noss, Bertram Arthur

***Noss, Henry***

***Nutbean, William***

***Oliver, H.***

***Othen, Charles***

= Paice, Richard Charles John

= Painter, Charles

= Painter, Frank

***Pearse, J.***

***Podesta, John***

= Pond, George

***Priest, Arthur John***

***Pusey, Robert William***

= Reeves, F.

***Rice, Charles***

= Richards, Joseph James

= Rickman, G.

= Roberts, George

= Sangster, Charles

= Saunders, T.

= Saunders, W.

= Scott, Archibald

***Self, Edward***

***Senior, Henry*** (“Harry”)

= Shea, Thomas

***Shiers, Alfred***

= Smither, Harry James (“Harry John”)

= Snellgrove, G.

***Sparkman, H.***

= Stanbrook, Augustus

***Street, Thomas Albert***

= Stubbs, H.

= Sullivan S.

= Taylor, John

***Taylor, James***

= Taylor, T.

***Taylor, William Henry***

= Thomas, James

***Thompson, John***

***Thresher, George***

= Tizard, Arthur

***Triggs, Robert***

- = Turley, Richard
- = Van der Brugge, Wessel Adrianus
- = Vear, H.
- = Vear, W.
- = Wardner, Fred
- = Wateridge, Edward Lewis
- = Watson, W.
- = Williams, E.
- = Witcher, Albert Ernest
- = Witt, Henry Dennis
- = Wyeth, James
- = Young, Francis James

**AJUSTADORES .-*****Allen, Ernest******Avery, James Frank***

- = Bevis, James Henry
- = Billows, J.

***Binstead, Walter******Blake, Percival Albert***

- = Brewer, Henry
- = Brooks, J.
- = Calderwood, Hugh
- = Carr, Richard Stephen
- = Casey, T.

***Cavell, George Henry***

- = Coe, Harry
- = Cooper, James
- = Cotton, A. (Substituto)
- = Crabb, H.
- = Dawson, Joseph
- = Dickson, W. (Substituto)

***Dillon, Thomas Patrick***

***Dore, A.***

= Eagle, A.J.

= Elliot, Everett Edward

= Evans, William

= Ferrary, A.

= Ford, H.

***Fredricks, W.***

***Fryer, Albert E.***

= Gordon, J. (¿Substituto?)

= Gosling, Bertram James

= Goslings, S.

= Green, George

= Harris, Frederick

= Haslin, James

***Hebb, A.***

= Hill, J.

= Hinton, William Stephen

***Hunt, Albert***

= Ingram, Charles

= Kearl, G.

= Lee, H.

= Long, F.

= Long, F.

= Long, W.

= Maskell, Lei Adolphus

***McGann, James***

***McIntyre, William***

= Mitchell, Lawrence

= Moore, R.

= Morrell, R.

= Morris, W.

***O' Connor, John (Substituto)***

***Pelham, George***



784

***Perry, Edgar Lionel***

- = Perry, H.
- = Preston, Thomas Charles
- = Proudfoot, R.
- = Read, J.
- = Reed, Robert
- = Saunders, W.

***Sheath, Frederick***

- = Shillaber, Charles
- = Skeats, W.
- = Smith, Ernest George
- = Snooks, W.

***Snow, Eustace Philip***

- = Steel, Robert Edward (Substituto)
- = Stocker, H.
- = Webb, S.
- = White, Frank Leonard

***White, William George***

- = Wilton, William
- = Witt, F.
- = Woods, H.

**ENGRASADORES .-**

- = Baines, Richard
- = Bannon, John
- = Beattie, Joseph
- = Bott, W.
- = Castleman, Edward
- = Couch, John Henry
- = Eastman, Charles
- = Fay, Thomas
- = Gardner, F.
- = Goree, Frank

= Gregory, David  
 = Jago, J.  
 = Jukes, James  
 = Kearl, Charles Henry  
 = Kelly, James  
 = Kenchenten, Fredrick  
 = Kirkham, J.  
 = McInerney, Thomas  
 = Moores, Robert Henry  
 = Morris, A.  
 = Olive, Charles  
 = Pallas, T.  
 = Phillips, G.  
 = Pitfield, William James  
*Pragnell, George*  
*Ranger, Thomas G.*  
*Scott, Frederick*  
 = Self, Alfred Henry  
 = Stafford, M.  
 = Tozer, james  
 = Veal, Arthur  
*White, Alfred*  
 = Woodford, Frederick

**MAYORDOMOS DE RANCHO .-**

= Blake, Seaton  
 = Coleman, John  
*Fitzpatrick, Charles William N.*  
 = Gumery, George

**PERSONAL ANEXO AL "RANCHO" .-**

*Knowles, Thomas*

786

= May, Arthur William

**JEFES DE ALMACÈN.-**

= Foster, A.

= Kenzler, Augustus

= Newman, Charles Thomas

= Rudd, Henry

**ESCRIBIENTE /APUNTADOR DEL INGENIERO JEFE:**

= Duffy, William

**ESCRIBIENTE:**

= Rous, Arthur J.

Hasta aquí el listado perteneciente al Departamento de Ingeniería, que fuera publicado por la **Encyclopedia Titanica** en la Web. Sin temor a equivocarnos, podemos hacer unos comentarios, nada extensos.

Como se verá, y no quiero dar con esto una verdad de perogrullo, había mucha, mucha gente encargada del correcto funcionamiento del buque. Pero asimismo, esta gente (en especial, aquellos bajo el barco , o por lo menos, aquellos a los que habitualmente “no se les veía las caras”) cumplía funciones de vital importancia para la buena performance del navío. Las tareas que tenían a su cargo no eran ni menores ni fáciles, ya que , además de la complejidad propia que las funciones de las instalaciones electromecánicas de un buque plantean, se debe tener en cuenta que el trabajo (por turnos) era de 24 horas, lloviera, tronara o hiciera calor. En definitiva, el mundo por debajo del RMS “Titanic” era otro barco....y esto dicho sin eufemismos de ninguna clase. A los trabajadores de “bajo cubierta”, también James Cameron, en su film “Titanic” brinda un justo homenaje , al mostrar en varios pasajes del film, lo arduo y complejo de la labor desarrollada.

Respecto de las cantidades observadas en lo que al **Departamento de Ingeniería** se refiere el listado, se podrá observar que la mortandad en este grupo de personas fue altísima , sólo comparable con la que tuvo lugar entre los pasajeros de la 3ra.clase. Si no conté mal, en el Departamento de Ingeniería se encontraban enlistados **325** hombres, de los cuales sobrevivieron solo **72** , es decir, un escaso **22,15 %** .

Sin ánimo de volverme melancólico por algo que no viví o de imbuirme de una falsa mística, debo comentar que cuando estoy pasando los listados me asaltan una serie de raras sensaciones. Esto es así : yo voy anotando nombres de personas que vivieron en otro tiempo (muy, muy diferente del que vivimos en la actualidad.....aunque los seres humanos sigamos siendo los mismos, con las mismas necesidades, defectos y virtudes), que tenían sus lógicas inquietudes, sueños y proyectos, y de los cuales prácticamente no queda nadie vivo (no creo equivocarme, pero me parece que hoy , a 27 días del mes de Abril del año 2001, sólo quedan dos sobrevivientes del hundimiento, dos mujeres, con lo que , una vez más, se tendría por cierto que las mujeres ,el “sexo débil”, sobreviven más que los hombres.....).Y a pesar de todo, de lo fría que pudiera parecer la tarea de pasar nombres desconocidos para mí, me sucede que al estar indicando cada uno de ellos, los veo despidiéndose de sus familias, besando a sus esposas, acariciando a sus niños con la promesa del pronto reencuentro, trabajando duro o disfrutando de esos pocos días de viaje hacia una muerte atroz, ilusionados con la esperanza de una nueva vida en una tierra de promisión, pasando por problemas o saliendo de ellos, en fin, en toda la acepción del término “vida”, viviendo.

Y acá sí no sé realmente porqué es, pero me pongo un tanto triste.....No soy desconocedor de que, en esos días, a pesar de que no lo pareciera, también había guerras, enfermedades, miseria, promiscuidad, indiferencia, y una larga lista de etcéteras, que, en sí, siempre las hubo. Pero también me sorprende que, de tantos seres humanos arriba del buque, tan pocos hayan presentado su tétrico final . Además, quizás, como también hoy se hace, no quisieron saber.... o por lo menos darse cuenta. Y como no podía ser de otra manera, sigo considerando al RMS “Titanic” como un excelente mosaico de los seres humanos, sin distinción de razas, credos, clases sociales, vestimen--

Sin embargo, no puedo pasar por alto algo, algo muy importante: el verdadera “**alma**” del buque, no sólo compuesta por los fogoneros, mayordomos de rancho, engrasadores y demás, sino en especial , por aquellos a las que las tareas técnicas agobiaban ; en definitiva : los **Ingenieros**. Es decir, los Ingenieros a bordo del RMS “Titanic”. Ellos también sudaban con el calor de las calderas y se engrasaban como cualquier otro : ¿o hay alguien que todavía piense que los Ingenieros son señores de saco y corbata , manos limpias , uñas pulidas y rostros tostados por camas solares?.

Sí : obviamente, los hay, pero en ese entonces eran los menos....Más bien, se tostaban por el calor de los fuegos de las calderas.....

Tal es así que ,nobleza obliga, se impondrá hablar de los Ingenieros a bordo del “Titanic”. Es justo que este autor haga esto, por dos (2) simples y sencillas razones, a considerar :

1) :El trabajo del Ingeniero es fundamental para la vida humana : ¿O alguien todavía no se dio cuenta que el camino asfaltado por donde su automóvil corre está diseñado y construído a las órdenes de un Ingeniero en Construcciones?. ¿O el simple teléfono celular que utiliza ha sido concebido y diseñado por los Ingenieros Electrónicos?. ¿O la mesa de quirófano de un hospital?. ¿O un automóvil?. ¿O un tren?.

O en este caso, un barco.....

2): Además, al ser Ingeniero Mecánico (U.N.L.P.) creo que , en función de que fueron, a la distancia y lejos, colegas de profesión, es correcto brindarles un homenaje, aunque sea simbólico, consistente en el sólo hecho de explicar sus tareas y comentar algunos aspectos de sus vidas.

Sin embargo, este tema (el de los **Ingenieros** ) lo habré de desarrollar en páginas posteriores de esta parte del presente Capítulo , a fin de no cortar el hilo del temario por el que estamos transitando.

Paciencia....Todo llega en la vida, o casi todo.....

Siguiendo con esta pequeña reseña histórica, fruto de mis desvelos, digamos que, a bordo del RMS “Titanic”, se encontraba un muy reducido número de personas que tenía una función crucial en lo que respecta a la parte postal , que también el buque transportaba : el **correo** .

Para lo cuál, había cinco (5) encargados de esta tarea, y eran los llamados (en idioma inglés) “**Postal Clerks**” (que obviamente, tenían a su cargo todo lo relacionado con el movimiento, preservación, acomodamiento , recepción, etc, de las sacas de correo y de los paquetes postales a bordo del barco) , que en idioma español serían “**Empleados de Correo**” .

En las postreras horas del barco que nos ocupa, ellos tuvieron la tarea de tratar de salvar todo lo que se pudiera de la mencionada carga .

Sus nombres son :

- = Gwinn, William Logan
- = March, John Starr
- = Smith, John Richard Jago
- = Williamson, James Bertram
- = Woody, Oscar Scott

### **Murieron todos.**

La respuesta al porqué me pongo triste es : transcribo nombres de personas que murieron inútilmente ( aunque no creo en la “utilidad” de la muerte, salvo cuando de salvar a otro ser humano se trate...) y lo más triste de todo : inocentemente.

Y aunque --- ver en este mismo Capitulo “Premoniciones ....”---- hubo gente que “vió” el trágico final del buque, en desmedro de una gran mayoría, también hubo personas, que por una razón u otra, no concurrieron a tomar el servicio correspondiente para el cual habían sido contratados por la empresa. O, por defecto, habiendo igualmente firmado para desempeñarse en “Titanic”, no estaban presentes en el buque al momento del desastre.

El listado correspondiente a la gente “faltante” o si se quiere, para usar un término más duro , pero no por ello menos desconocido para la mayoría, “desertó” , está constituido por los siguientes nombres :

El listado es el siguiente :

<b>Blake, C.</b>	<b>Ajustador (No se presentó)</b>
<b>Bowman, J.</b>	<b>Cocinero asistente ( No se presentó)</b>
<b>Brewer, B.</b>	<b>Ajustador</b>
<b>Burrows, W.</b>	<b>Fogonero (Renuncia consentida)</b>
<b>Carter, F.</b>	<b>Ajustador (No se presentó)</b>
<b>Coffey, John</b>	<b>Fogonero (Desertó en Queenstown)</b>
<b>Dawes, W.W.</b>	<b>Mayordomo de Salòn de 1ra.Clase (No se presentó)</b>
<b>Dawkins, P.</b>	<b>Cocinero Asistente (No se presentó)</b>
<b>Di Napoli, E.</b>	<b>Mozo Asistente (No se presentó)</b>
<b>Ettlinger, Peter</b>	<b>Mayordomo de Salòn de 2da.Clase (No se presentó)</b>
<b>Fish, R.</b>	<b>Mayordomo de 1ra.Clase (No se presentó)</b>
<b>Fischer, R.</b>	<b>Planchador de 2da.Clase (No se presentó)</b>
<b>Haveling, A.</b>	<b>Cuarto Ingeniero Asistente Junior (Transferido)</b>
<b>Holden, Frank</b>	<b>Fogonero (No se presentó)</b>

<b>Kilford, P.</b>	<b>Mayordomo de 1ra.Clase (Causa:Enfermedad)</b>
<b>Manby, A.</b>	<b>Mayordomo de 3ra.Clase (No se presentó)</b>
<b>Mewe, W.J.</b>	<b>Cocinero de Salsas (No se presentó)</b>
<b>Penney, V.</b>	<b>Ajustador (No se presentó)</b>
<b>Sartori, Lazar</b>	<b>Mozo (No se presentó)</b>
<b>Shaw, J.</b>	<b>Fogonero (No se presentó)</b>
<b>Sims, W.</b>	<b>Fogonero (Renuncia consentida)</b>
<b>Slade, Alfred</b>	<b>Fogonero (No se presentó)</b>
<b>Slade, Bertram</b>	<b>Fogonero (No se presentó)</b>
<b>Slade, Thomas</b>	<b>Fogonero (No se presentó)</b>

Hasta aquí la lista que conforman **24** personas, la cual fuera extraída de las páginas que la **Encyclopedia Titanica** publicara en la Web.

Un detalle al que tengo que hacer mención ahora se refiere nuevamente a la **carga**. Esto es así: la carga se componía, como era lógico, de lo que se podría denominar la “carga primaria” ( carga de los elementos que el buque necesitaba para navegar, para sí mismo y para los pasajeros que transportaba) y una “carga secundaria”, consistente en las diferentes mercaderías que el barco transportaba , destinado a empresas e individuos que, aprovechando



ciertas condiciones del RMS “Titanic” (cámaras frías, amplias bodegas, etc.) hacían llevar, en el buque de la White Star Line.

Ahora bien, dentro de esta “carga secundaria” podemos decir que se podía encontrar una carga “**usual**” y otra “**inusual**”. La carga usual, por su propio nombre, indica lo que ya hemos visto en el listado de la carga: es decir, sustancias como queso, vinos, pieles, rollos de película, las **3364** sacas de correo y los casi **800** paquetes adicionales, etc. y la inusual, nos define ciertos elementos que atañen a cargas particulares no comunes , como ser :

- **Un automóvil marca Renault de potencia 35 HP, perteneciente al pasajero William Carter.**
- **Una máquina de fabricación de mermelada, perteneciente a la pasajera Edwina Trout.**
- **Una pintura al óleo , realizada por el pintor Blondel , llamada “La Circasienne Au Bain”, perteneciente al Sr. Hoka Björnström-Steffansson.**
- **Siete paquetes de pergaminos de la Thora, pertenecientes a Hersh L. Siebald.**
- **Cinco (5) grandes pianos.**
- **Una copia guarnecida en joyas del libro “Rubáiyat” del autor árabe Omar Khayyám , con ilustraciones de Eliku Vedder, comprado en el mes de Marzo de 1912, a un precio de 405 libras esterlinas , por un licitador Americano. El ribeteado, junto con los adornos, llevó dos años de trabajo, y la incorporación de la decoración descrita demandó no menos de 1500 piedras preciosas, cada una de ellas puesta en oro.**

Digamos que , en el caso que la copia hubiese estado guardada en una caja fuerte a prueba de agua ( y de su presión....) y su estado de conservación fuera bueno, me permitiría imaginar que su valor actual se elevaría a unos cuantos millones de dólares.....

Un apartado : la existencia de la pintura al óleo que se menciona arriba, ¿inferiría la existencia de otras pinturas mucho más valiosas, como ser, de **Pablo Picasso**, a bordo del RMS “Titanic”?.

Y digo esto porqué me extrañaría mucho que, en su película, James Cameron haya fabulado la realidad de las pinturas de Pablo Picasso en el cuarto de

cuarto de la protagonista femenina, Rose. Sobre este punto habría que ahondar un poco.....Y vuelvo a preguntar, como en el prólogo que dió comienzo a este pequeño trabajo de investigación : **¿Qué hay allí abajo?** E incluso , hay personas que indican que había algún tipo de carga a bordo del buque, sumamente importante: hay que investigar.....Pero vuelvo a preguntar : **¿Qué hay allí, dentro del RMS “Titanic”?**.

**UNITED STATES MOTOR Co.**  
 FABRICANTES de los afamados automóviles  
 "Columbia", "Maxwell", "Stoddard-Dayton", "Courier", "Brush" y "Sampson"  
 Sucursal en Buenos Aires: 455 - CERRITO - 457



**MAXWELL** doble faeton de 25 H. P., equipado ..... \$ 3.750 %.



**MAXWELL** roadster de 25 H. P.; equipado ..... \$ 3.250 %.

Características del Chasis:  
 MOTOR.—4 cilindros fundidos en pares. Válvulas de ambos lados. Doble allumage.  
 EMBRAYAGE: Discos múltiples. — TRASMISION: Cardan. — MARCHAS: 3 adelante,  
 1 atrás. — ENTRE EJES: 2.70 m.— TROCHA: 1.42 ó 1.52. — NEUMATICOS:  
 815x90. — EQUIPO: Capota impermeable, vidriera plegable, faros, faroles, gato,  
 bomba y herramientas.

**MAXWELL** roadster, 30 H. P., equipado ..... \$ 3.900 %.

**MAXWELL** doble faeton, 36 H. P., " ..... \$ 4.550 %.

Nuestros precios módicos se deben á la ausencia TOTAL de intermediarios  
 DEL FABRICANTE... AL CONSUMIDOR

Garantizamos nuestros automóviles.—Surtido completo y permanente de repuestos

CATALOGO M 4

Foto N° 362 : Extraído de la revista argentina "Caras y Caretas", de la edición del 15/04/12 , se puede ver un recorte en el cuál se tiene a los inolvidables "choc-choc" de antaño, marca Ford.

En esos días, estos vehículos eran lo más nuevo de lo nuevo....William Carter, pasajero del RMS "Titanic" hizo subir al buque un Renault de 35 HP, como para no extrañarlo.....¿ vió? .-

Como detalle adicional , digamos que ,entre los sobrevivientes del naufragio se hallaban dos **perros**, los cuales, a pesar de que venían en el viaje con sus propios dueños, pasarían por ser una “carga especial” .....Del otro lado de la vereda, un sutil detalle : no había **gatos** a bordo del buque, y esto es algo que sorprendería a más de un marinero, ya que los gatos son, usualmente, ahora y en esos días, en barcos británicos o de cualquier bandera, llevados como compañeros de viaje, por dos motivos: el primero, para controlar la población de roedores ( por más “barco de los sueños” que fuera, el “Titanic” también transportaba esta indeseable carga.....) y el segundo, como forma de atraer a la “buena suerte”. Y sin embargo, la mala suerte se ensañó igual con el RMS “Titanic” , llevase o no, gatos a bordo.....

Y una vez que el incidente con el “New York” fue felizmente superado, aunque dejara planteado un interrogante respecto de la feliz consecución del viaje, el RMS “Titanic” siguió su derrotero, pasando por la isla de Wight, el cual, como primera parada, tenía por destino el puerto francés de **Cherbourg** (Cherburgo) , ubicado en la costa norte de ese país, sobre el Canal de la Mancha. Hagamos el comentario que éste era uno de los puertos de salida de los buques franceses y también , punto de reunión y embarque de la gran cantidad de inmigrantes que, de toda Europa, llegaban a este punto geográfico para, una vez allí, embarcar y dejar atrás al Viejo Continente, en busca de un nuevo horizonte, esta vez, en el Nuevo Mundo.

Ahora bien, también hubo pasajeros que no viajaron directamente al puerto de New York, sino que lo hicieron simplemente desde Southampton hasta Cherbourg o en todo caso, hay otros que viajaron haciendo el trayecto : Southampton—Cherbourg—Queenstown.

Podemos, en consecuencia, citar el **Listado de pasajeros desembarcados** en ambos puertos. Una vez más , tomaremos como base de datos a las páginas Web que la **Encyclopedia Titanica** publicó, y a quién este autor debe tantos y tantos datos útiles.

El listado comprendido es el siguiente:

**PASAJEROS DE 1RA.CLASE :****Brand, Sr.**

Desembarcó en Cherbourg

**Browne, Francis**

Desembarcó en Queenstown

**Collis, Sr.**

Desembarcó en Cherbourg

**Ewars, J.D.**

Desembarcó en Cherbourg

**Ewars, Sra. de**

Desembarcó en Cherbourg

**Fletcher, N.(Srta.)**

Desembarcó en Cherbourg

**Forman, J.**

Desembarcó en Cherbourg

**Forman, Sra. de J.**

Desembarcó en Cherbourg

**Lenox-Conyngham (Sra.)****Lenox-Conyngham, Dennis (Niño)****Lenox-Conyngham, Eileen (Srta.)****Lenox-Conyngham, Alice (Srta.)**

Desembarcaron en Cherbourg

**May, Richard W.**

796

Desembarcó en Queenstown

**May, Stanley**

Desembarcó en Queenstown

**Nichols, E.**

Desembarcó en Queenstown

**Noel, G.J.**

Desembarcó en Cherbourg

**Noel, (nombre desconocido), hijo de G.J.**

Desembarcó en Cherbourg

**Odell, Lily May de H.**

Desembarcó en Queenstown

**Odell, Jack (Niño, hijo de la Sra. Lily May de H.)**

Desembarcó en Queenstown

**Odell, Kate (Srta., cuñada de la Sra. Lily May de H.)**

Desembarcó en Queenstown

**Stevens, G.**

Desembarcó en Cherbourg

**Wolten, H.**

Desembarcó en Cherbourg

**PASAJEROS DE 2DA.CLASE :**

**Davies, H.V.**

Desembarcó en Cherbourg



## Gran concurso "Pinerál"

Los señores Pini Hermanos, deseosos de recompensar en algo la bondad del público en el enorme consumo de su famoso aperitivo "PINERAL", han decidido ofrecer la suma de \$ 5000, absolutamente GRATIS, bajo las condiciones siguientes:

1 Gran Premio de.....	\$ 2.000
2 Premios de \$ 500 ....	1.000
10 " " " 100 ....	1.000
50 " " " 10 ....	500
100 " " " 5 ....	500
<b>163 Premios</b>	<b>Total \$ 5.000</b>

La única condición para tomar parte en este concurso es permitir íntacta la ampolla que contiene cada botella de "PINERAL", perfectamente envuelta en un paquetito y bajo sobre, conjuntamente con ella, el nombre y dirección del remitente y contestación a la siguiente pregunta:

**¿Qué cantidad de inmigrantes entrarán al país durante el próximo mes de agosto?**

El primer premio se acordará a la persona que acierte el número exacto y los premios siguientes a los que se aproximen más. Si nadie acertara el primer premio, se adjudicará a aquel que más se aproxime.

Para mejor ilustración del público y principalmente para las personas que desean tomar parte en este concurso, se les comunica que el número de inmigrantes que entraron al país durante el mes de agosto de 1911 fué de 7736.

Este concurso queda abierto desde ya y terminará el día 20 de agosto próximo a las 6 p. m., y no se tomará en cuenta cualquier carta que llegue después de esa hora.

Una misma persona puede enviar las contestaciones que desee, siempre que llene las condiciones estipuladas.

Las cartas deben ser dirigidas a "Caras y Caretas", Concurso "PINERAL".



Foto N° 363 : Extraído de "Caras y Caretas" (edición mencionada) se puede ver una de las "atracciones" que la bebida de marca "Pinerál" presentaba . Pero lo interesante es ver que las corrientes migratorias desde Europa estaban en su apogeo. Obviamente, después de tomarse una "Pinerál" .....¿ quién podía adivinar cuántos inmigrantes llegaban a estas tierras?.

798

**Davies, K. (Srta.)**

Desembarcó en Cherbourg

**De Grasse, J.**

Desembarcó en Cherbourg

**Evans, Srta.**

Desembarcó en Cherbourg

**Kneese, Srta.**

Desembarcó en Cherbourg

**Mullen, Sr.**

No se puede precisar dónde desembarcó

**Osborne, D. (Srta.)**

Desembarcó en Cherbourg

**Remesch, Srta.**

Desembarcó en Cherbourg

**Tovey, Srta.**

Desembarcó en Cherbourg

Hasta acá totalizan treinta y una (31) personas .Habría que agregar los nombres de los pasajeros John D. Baumann y el matrimonio compuesto por el Sr. y la Sra. Smith .

Como detalle, digamos que la carga que se bajó en Queenstown tenía, entre sus componentes, tres (3) bicicletas, un (1) perro y (1) canario.

Sigamos. El RMS “Titanic” arriba alrededor de la **17: 30 hs.** del mismo día 10 de Abril, y luego de las maniobras correspondientes, un tiempo después, suelta su ancla. El buque estaba totalmente iluminado, resaltando la magnificencia de su esplendor, y siendo , obviamente, la atracción de todo el

puerto. El barco permanece en la bahía de Cherburgo, es decir , en las afueras del puerto, dado que los pasajeros y carga que se embarcan, deben ser transportados en “ferries”, desde las instalaciones del mismo hasta su lugar de parada.

Ahora bien, dijimos que en este puerto francés, subieron y bajaron pasajeros, lo que es estrictamente correcto desde el punto de vista histórico. Uno de los autores más citados ( por la excelencia y dedicación con la que preparó su gran obra ) sobre este respecto es **Walter Lord**, quién escribió “**A Night To Remember**” -- “**Una noche para recordar**” , en español ----, del cuál podemos citar el listado de pasajeros que embarcó en el puerto francés de Cherbourg .El listado está compuesto por las siguientes personas :

**Assaf, Marian**

= Attala, Malake

**Baclini, Latifa**

**Baclini, Maria**

**Baclini, Eugene**

**Baclini, Helene**

= Badt. Mohamed

**Banoura, Ayouf**

= Barbara, Catherine

= Barbara, Saïde

= Betros, Tannous

= Boulos, Hanna

= Boulos, Sultani

**Boulos, Nourelain**

= Tanous, Elias

= Caram, Joseph

= Caram, Maria

= Shabini, Georges

= Chehab, Emir Farres

= Chronopoulos, Apostolos

= Chronopoulos, Demetrios

= Dibo, Elias



800

= Drazenovic, Josip

= Elias, Joseph

***Elias, Joseph***

***Fabini, Leeni***

***Fat-ma, Mustmani***

= Gerios, Assaf

= Gerios, Youssef

= Gerios, Youssef

= Gheorgheff, Stanio

= Hanna, Mansour

= Jean Nassr, Saade

= Johann, Markim

***Joseph, Mary***

***Karun, Franz***

***Karun, Anna***

= Kassan, Housseing

= Kassem, Fared

***Kassein, Hasef***

= Khalil, Betros

= Khalil, Zahie

= Kraeff, Theodor

= Lemberopoulos, Peter

= Malinoff, Nicola

***Meme, Hanna***

= Monbarek, Hanna

***Moncarek, Oomine***

***Moncarek, Goios***

***Moncarek, Halim***

= Moussa, Mantoura

***Naked, Said***

***Naked, Waika***

***Naked, Maria***

= Nash, Mustafa

***Nichan, Krikorian***

***Nicola, Jamila******Nicola, Elias***

= Novel, Mansouer

= Orsen, Sirayanian

= Ortin, Zakarian

***Peter, Catherine Joseph***

= Peter, Mike

= Peter, Anna

= Rafoul, Baccos

= Raibid, Razi

= Saad, Amin

***Saad, Khalil***

= Samaan, Hanna

= Samaan, Elias

= Samaan, Youssef

= Sarkis, Mardisonian

= Sarkis, Lahowd

= Seman, Betros

= Shedid, Daher

= Sleiman, Attalla

= Stankovic, Jovan

= Tannous, Thomas

= Tannous, Daler

= Thomas, Charles

***Thomas, Tamin******Thomas, Assad***

= Thomas, John

= Tonfik, Nahli

= Torfa, Assad

= Useher, Baulner

***Vagil, Adele Jane******Vartunian, David***

= Vassilios, Catavelas

= Wazli, Yousif

802

= Weller, Abi

*Yalsevae, Ivan*

= Yazbeck, Antoni

*Yazbeck, Salini*

*Youssef, Brahim*

= Youssef, Hanne

*Youssef, Maria*

= Youssef, Georges

= Zabour, Tamini

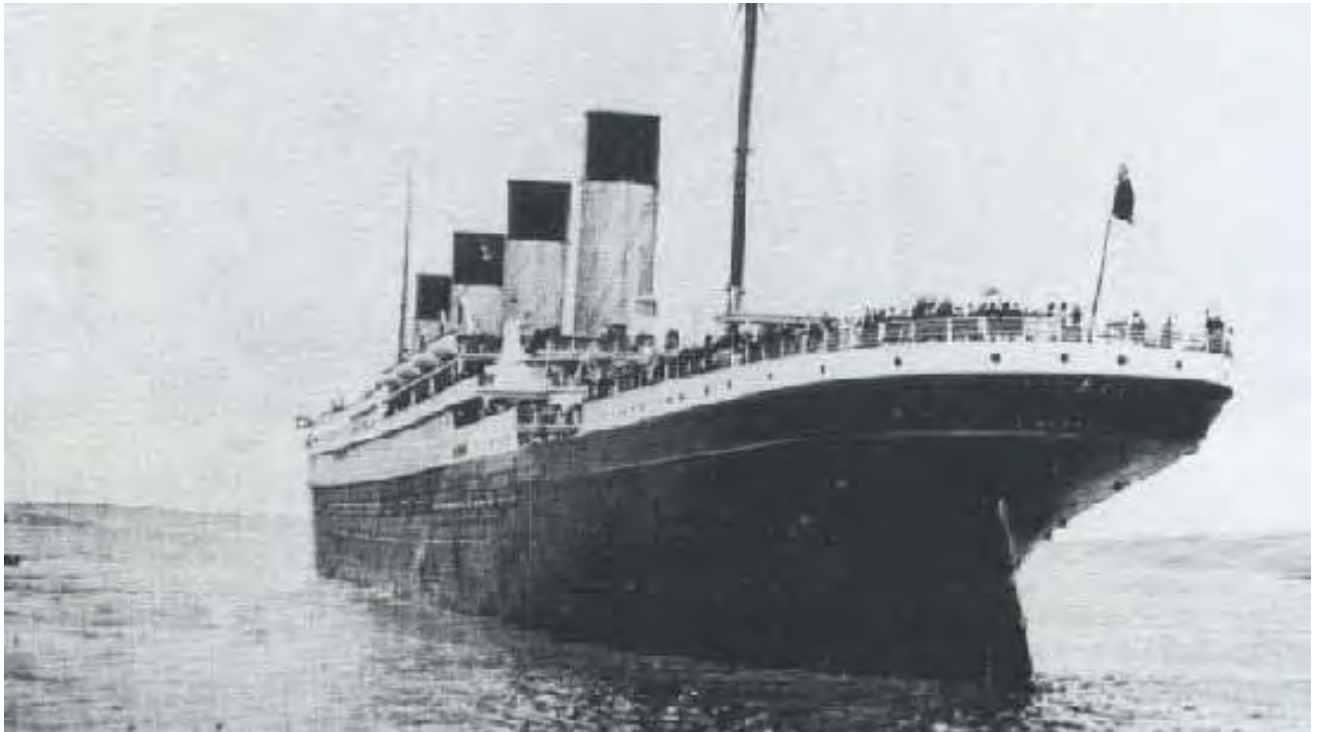
= Zabour, Hileni

= Zakarian, Maprieder

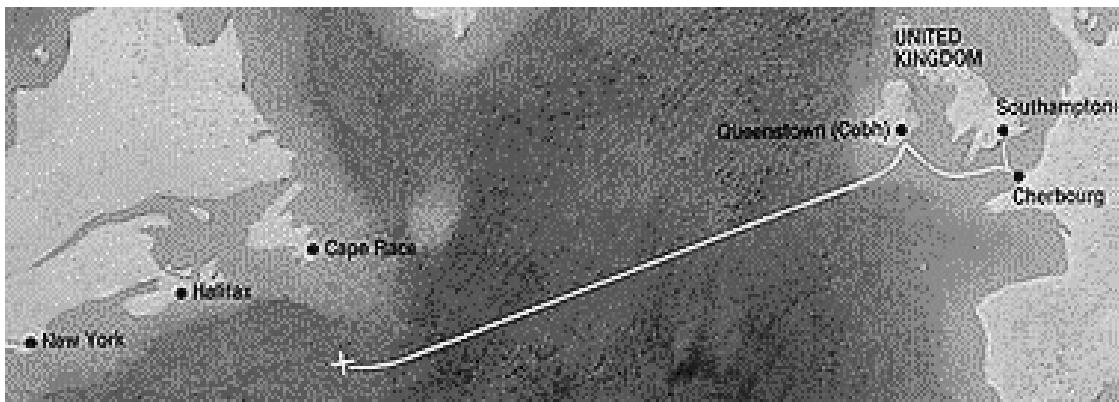
Como podemos observar a simple vista, la mayoría de los apellidos de las personas que embarcaron en el puerto francés corresponden a pasajeros de un evidente origen árabe, griego, armenio, italiano, eslavo, etc. es decir, los que abordaron en Cherbourg eran , prácticamente, inmigrantes. Entre todos ellos, vamos a hallar nueve (9) niños. Como podemos observar a simple vista, la mortandad entre las personas que embarcaron en Cherbourg fue alta, muy alta.....

Alrededor de la 20: 30 hs. de ese mismo día, es decir, prácticamente tres (3) horas después de su llegada a Cherbourg, el RMS “Titanic” leva anclas y después de haber embarcado carga y personas, parte rumbo a la ciudad (puerto) de **Queenstown** ( en esos días poseía ese nombre : actualmente el mismo es **Cobh** ), sobre la costa sur de Irlanda, en ese entonces todavía parte del Imperio Británico e importante punto de referencia sobre el Atlántico para los buques de todo tipo que surcaban el Océano .

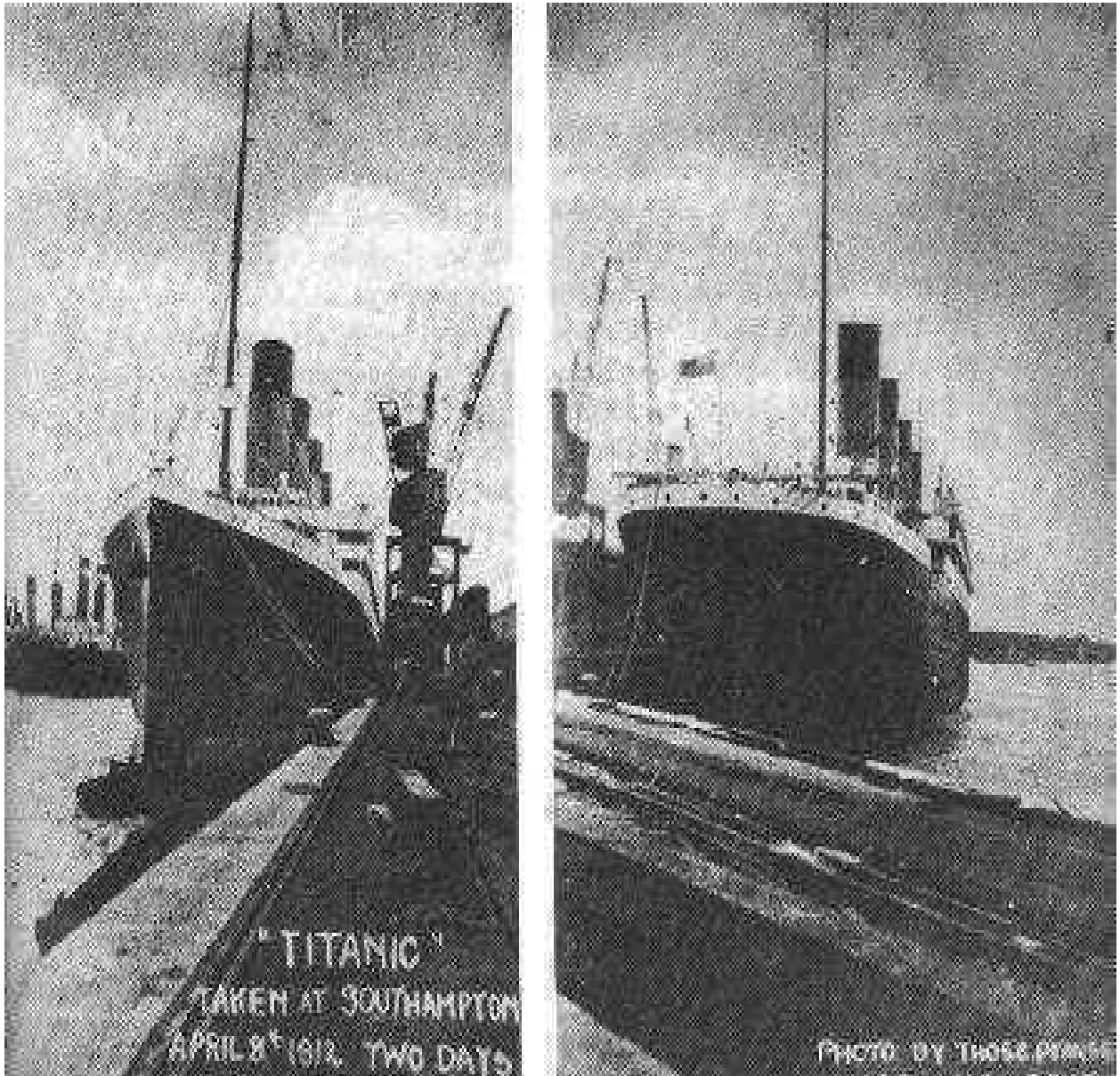
Una vez que el barco parte desde Cherbourg, toma la ruta hacia el Oeste y dirigiéndose hacia Queenstown, surca lo que se conoce como el “English Channel” (o sea, la porción inglesa del Canal de La Mancha).Esta etapa del viaje es tranquila , sin sobresaltos (en general) de ningún tipo , y despertando la admiración de la gente que , sobre el buque, comienza a disfrutar un corto viaje, rumbo a la costa irlandesa..



**Foto N° 364 : Impresionante fotografía del RMS “Titanic” en las afueras del puerto irlandés de Queenstown . Probablemente , esta foto fue tomada desde uno de los trasbordadores que efectuaban el trayecto desde la rada del puerto de la mencionada ciudad : esta anterior observación se basa en el hecho que la vista se ha tomado sobre el agua, desde una distancia muy cercana al barco y a una altura suficiente sobre el nivel del mar .Nótense las personas sobre la popa del inhundible . Esta Fotografía fue tomada por el Sr.McLean .-**



**Foto N° 365 : Diagrama indicador de la ruta seguida por el RMS “Titanic” , desde su zarpada del puerto inglés de Southampton hasta el punto (marcado con una cruz) donde se produjo su hundimiento .En este diagrama se ven los distintos puertos que hubo de tocar en su viaje .-**



**Foto N° 366 : Fotografías muy poco conocidas del RMS "Titanic" en su amarradero del puerto británico de Southampton , poco antes de partir hacia su viaje a la nada . Nótese que se han tomado las vistas de proa y popa del mismo , lo que vuelven a confirmar, una vez más, lo impresionante del porte y tamaño del inmundible .-**

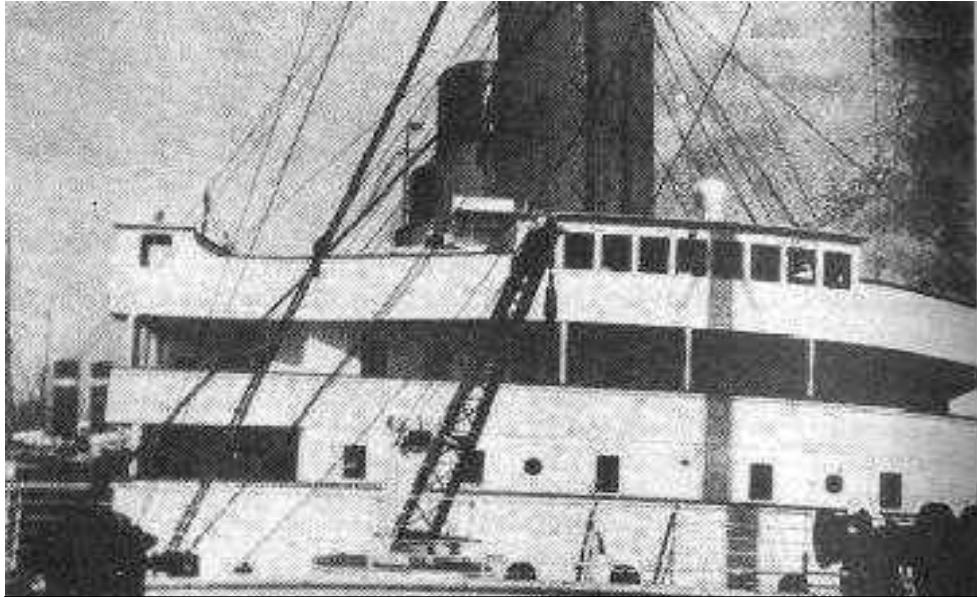


Foto N° 367 : Fotografía (muy poco conocida) del castillo de proa del barco de los sueños .Nótese el impresionante trabajo artesanal de todos sus detalles , como asimismo, la pequeña grúa que servía para alzar los distintos tipos de carga a embarcar .-

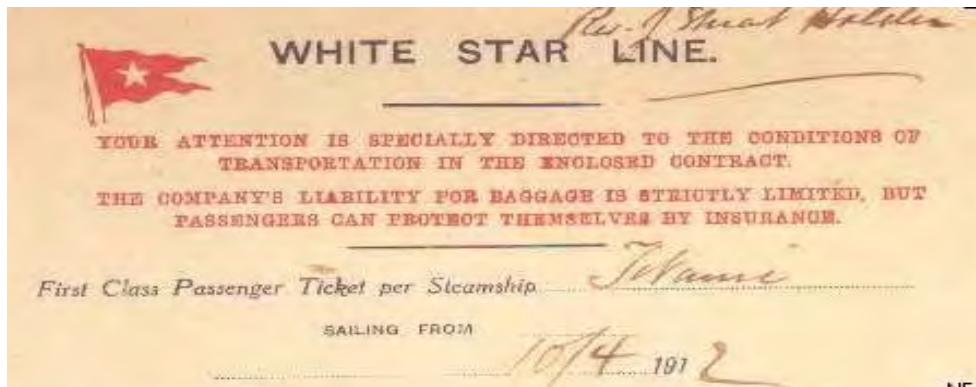
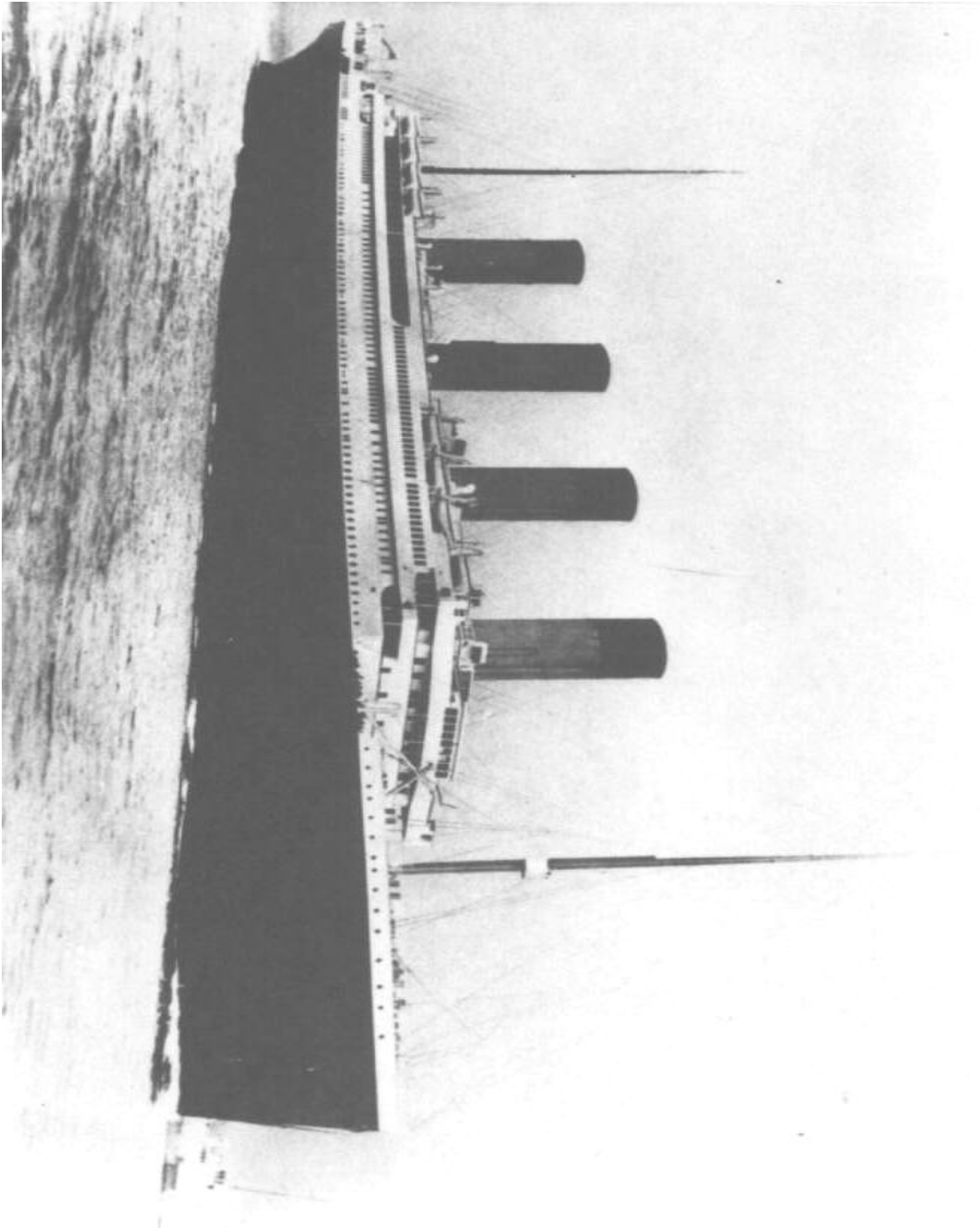


Foto N° 368 : Uno de los boletos de carga del RMS “Titanic” .En el mismo se puede leer , traducido del idioma inglés , lo siguiente :

“WHITE STAR LINE :

Su atención esta especialmente dirigida a las condiciones de transporte en el contrato inscripto . La responsabilidad de la Compañía por el equipaje está estrictamente limitada , pero los pasajeros pueden , ellos mismos, protegerse mediante seguro.

Boleto de Primera Clase para el Buque de Vapor Titanic  
Partida al 10/04/12” . -



**Foto N° 369 : Portentosa toma del RMS “Titanic” en curso de navegación .  
La foto panorámica me exime de todo comentario . . . . .**

Hagamos algún comentario sobre esta etapa del viaje del RMS “Titanic”, desde Cherbourg hasta Queenstown.

A pesar del corto recorrido, los pasajeros ,como era de esperar, siguieron con el examen del barco. Sin embargo, no hubo descanso ( no lo podía haber.....) para los hombres encargados de hacer funcionar la compleja maquinaria con la que el buque estaba dotado: los ajustadores, engrasadores, etc., siguieron trabajando ( y duro...) en sus puestos de trabajo. Al mismo tiempo, el grupo de apoyo que la firma Harland & Wolff envió a bordo del buque, de manera de auxiliar al Departamento de Ingeniería del RMS “Titanic” en lo concerniente a los problemas que el funcionamiento de los sistemas infraestructurales pudiera presentar, cumple su cometido, atendiendo los inconvenientes que se pudieran suscitar.

Y efectivamente, algo sucedió, camino a Queenstown. Algo hecho a propósito , a fin de saber el grado de preparación de la tripulación a bordo del RMS “Titanic” : se disparó un ensayo de emergencia total, con el consiguiente retumbar de las alarmas correspondientes, más el descenso gradual de las puertas herméticas. Pero fue realizado sin mayores tropiezos, y el viaje siguió “sin novedad”. Aquí me veo en el deber de puntualizar algo: muchos de los marinos que se embarcaron a bordo del barco de los sueños no estaban capacitados como para desempeñarse en el mismo. No sabían cómo desenvolverse del todo bien en un buque de las dimensiones del navío de la White Star Line : pocos tenían experiencia en buques como el “Mauretania”, el “Lusitania” o el “Olympic” (barco gemelo del “Titanic” ).Además, muchos eran obreros desempleados de la huelga del carbón y, aunque varios de ellos marinos, no poseían una debida preparación como para afrontar semejantes responsabilidades. Quién dude de mis palabras, busque en los archivos de las tripulaciones de dichos grandes barcos : se encontrará con **ciertas sorpresas** .....

Alrededor de las **11:30 hs.** de la mañana del día **11 de Abril de 1912**, el RMS “Titanic” ancla en las afueras del lugar conocido como **Roche’s Point**, obviamente, en las cercanías del puerto de Queenstown. Esto es así, ya que



el mencionado puerto de la ciudad, no existía un muelle lo suficientemente largo como para acomodar un barco de las dimensiones que el buque de la WSL presentaba, esto es, sus colosales 270 metros (en cifras redondas...).

Allí descienden siete (7) pasajeros y ascienden otros ciento veinte (120) , al mismo tiempo que deserta uno de los tripulantes, el **Sr. Coffey John** , fogonero de profesión y que fuera mencionado en el listado que se presentó anteriormente. Según parece, Coffey tuvo un ataque de desesperación al estar a bordo del buque, algo así como un ahogo interno, no físico, que le hizo aterrorizar y tomar esa drástica determinación.

Dejemos de lado, por un momento, los detalles personales ,en cuanto a la tripulación embarcada o que desertó del barco de los sueños, para hacer un detalle del **Listado de pasajeros embarcados en el puerto irlandés de Queenstown (Cobh)**. Una vez más , debo agradecer a la **Encyclopedia Titanica** que haya publicado estos datos en sus páginas Web, y además, reconocer que sin ellas, la consecución de estas humildes páginas hubiese sido imposible . El listado comprende los siguientes nombres :

= Barry, Julia

= Bourke, Catherine

= Bourke, John

**Bradley, Bridget**

**Buckley, Daniel**

= Buckley, Catherine

= Burke, Jeremiah

= Burke, Mary

= Burns, Mary

= Cannavan, Mary

= Cannavan, Pat

**Carr, Ellen**

= Carr, Jeannie

= Chartens, David

= Colbert, Patrick

= Conlin, Thos .H.

= Connaghton, Michel  
= Connors, Pat  
**Conolly, Kate**  
= Conolly, Kate  
**Daly, Marcella**  
**Daly, Eugene**  
**Devanoy, Margaret**  
= Dewan, Frank  
= Dooley, Patrick  
= Doyle, Elin  
**Driscoll, Bridget**  
= Emmeth, Thomas  
= Farrell, James  
= Foley, Joseph  
= Foley, William  
= Flynn, James  
= Fox, Patrick  
= Gallagher, Martin  
**Gilnagh, Katie**  
**Glynn, Mary**  
= Hagardon, Kate  
= Hagarty, Nora  
= Hart, Henry  
**Healy, Nora**  
= Horgan, John  
= Hemming, Norah  
= Henery, Delia  
**Jenymin, Annie**  
= Kelly, James  
**Kelly, Annie K.**  
**Kelly, Mary**  
= Kerane, Andy  
**Kennedy, John**  
= Kilgannon, Thomas

810

= Kiernan, John

= Kiernan, Philip

= Lane, Patrick

= Lemon, Denis

= Lemon, Mary

= Lineham, Michel

***Madigan, Maggie***

= Mahon, Delia

***Mannion, Margareth***

= Mangan, Mary

***McCarthy, Katie***

***McCoy, Agnes***

***McCoy, Alice***

***McCoy, Bernard***

***McCormack, Thomas***

***McDermott, Delia***

= McElroy, Michel

***McGovern, Mary***

= McGowan, Katherine

***McGowan, Annie***

= McMahan, Henry

= Mechan, John

***Meeklave, Ellie***

= Moran , James

***Moran, Bertha***

= Morgan, Daniel J.

= Morrow, Thomas

***Mullens, Katie***

***Mulvihill, Bertha***

***Murphy, Norah***

***Murphy, Kate***

***Murphy, Mary***

= Naughton, Robert

= Nemagh, Robert

= O'Brien, Denis  
 = O'Brien, Thomas  
***O'Brien, Hannah***  
 = O'Connell, Pat. D.  
 = O'Connor, Maurice  
 = O'Connor, Pat  
 = O'Donaghue, Bert  
***O'Dwyer, Nellie***  
***O'Keefe, Pat***  
***O'Leary, Norah***  
 = O'Neill, Bridget  
 = O'Sullivan, Bridget  
 = Peters, Katie  
 = Rice, Margaret  
 = Rice, Albert  
 = Rice, George  
 = Rice, Eric  
 = Rice, Arthur  
 = Rice, Eugene  
***Riordan, Hannah***  
 = Ryan, Patrick  
***Ryan, Edward***  
 = Sadlier, Matt  
 = Scanlan, James  
 = Shaughnesay, Pat  
***Shine, Ellen***  
***Smyth, Julian***  
 = Tobin, Roger

Hasta aquí el listado de personas embarcadas en el puerto irlandés de Queenstown (Cobh) , en el que se ha detallado en cursiva a aquellos que tuvieron la suerte de sobrevivir al hundimiento y, precedidos por la Cruz de Cristo, a quiénes murieron en las frías aguas del Océano Atlántico .

812

La estadística, en sí misma, es fría, pero exacta : lo único que no hace es expresar que detrás de los números hay seres humanos que vivieron.

**Sí.**

Los humanos de estos días tenemos la gran falencia de creer que la vida se inicia, continúa y pervive gracias a nosotros. Y sin embargo, acá se dan los nombres de personas que (quizás) también pensaban de la misma manera.

Pero que hubieron de enfrentarse a una prueba suprema, a la cuál muchos de nosotros (¡seguro!) no podríamos afrontar, en función de las comodidades, placeres y demás a las que, los que vivimos en las ciudades, estamos acostumbrados.

Además de pasajeros, el RMS “Titanic” cargó sacas de correo, que junto a las personas, fueron transportadas por los vapores “**América**” e “**Ireland**”, desde el puerto de Queenstown.

Es de suponer que, también aquí, se vivieron las consabidas escenas de la partida hacia el mar abierto, con su carga de sentimientos y sensaciones.....

A las **13:30 hs.** del día **11 de Abril del año 1912**, los operarios encargados , izaron el ancla del lado de estribor del barco, por última vez en su corta historia, y el buque se dirigió hacia el mar abierto, en lo que constituiría su primer cruce del Atlántico Norte. En estos postreros instantes de paz y normalidad , todo encajaba perfectamente : los marineros en sus puestos, la tripulación encargada de la atención de los pasajeros, el capitán en el puente de mando , los fogoneros alimentando las múltiples bocas del “monstruo”, los pasajeros disfrutando del viaje, la blanca espuma bautizando al buque que nunca fue bautizado, las gaviotas, en sus aleteos, diciendo “Adiós” al barco de los sueños.....y los sueños, esperanzas, proyectos e ilusiones de tantos seres humanos , deslizándose sobre las aguas profundas del Océano Atlántico , “**infinito misterio y punto de unión entre dos mundos**”.

Sigamos.

Enfilando hacia el Océano Atlántico, el RMS “Titanic” realiza un giro hacia el lado de estribor, dejando atrás las verdes tierras de Irlanda. Y sin embargo, a pesar de su impresionante tamaño, el buque pasó cerca, muy cerca de un barco pesquero francés, que al intentar acercarse al gigante, hizo que sus ocupantes se bañaran en la espuma y el agua rociada por la proa del barco de los sueños. Los aplausos y vítores que provenían del barco francés fueron saludados con un toque de las sirenas del RMS “Titanic”. En cierto modo, James Cameron “pinta” esta escena en su film, al hacer pasar al RMS “Titanic” cerca de un pequeño velero, haciéndolo mover con la estela dejada a su paso, luego de la zarpada del buque desde Southampton.

En el transcurso de esa tarde (que según los pasajeros sobrevivientes fue espléndida, digamos, “típica tarde irlandesa”) el RMS “Titanic” pasa por la **Old Head** (Vieja Cabeza, en idioma inglés), punto geográfico destacado de la localidad irlandesa de **Kinsale**, ya sobre el Océano Atlántico. Habíamos dicho que el buque fondeó en las afueras de la ciudad de Queenstown (hoy Cobh) y luego de cargar y descargar pasajeros (más correo), se dirige desde este lugar hacia el mar abierto. Pues bien, desde Cobh hacia el Atlántico se dirige, en su camino, hacia el Canal de San Jorge.

Y aquí muchos niños irlandeses recordaron durante décadas el paso del barco de la WSL, ya que éste se hubo de desplazar en ese trayecto a sólo unas 4 a 5 millas de la costa (es decir, de unos 6,5 kms. a 8 kms.), y a que el barco de los sueños refulgía al sol de esa tarde, el negro casco y las blancas cubiertas destellando airoso sobre el verde mar. Más de un marinero (esto pasa siempre.....) se habrá puesto contento al ir dejando atrás Irlanda, ya que el Océano le parecía la puerta abierta hacia la libertad, dejando atrás (quizás a una esposa, quizás a una novia.....) alguna situación difícil o un cansancio extremo, luego de compartir mucho tiempo su vida con su pareja.....¿quién lo puede saber?. Pero quizás en sus labios afluía esta canción, que, aunque escrita muchos, muchos años después por un catalán, **Joan Manuel Serrat**, (pueblo de marineros.....), hubiese sido actual en 1912 o en nuestros días:

814

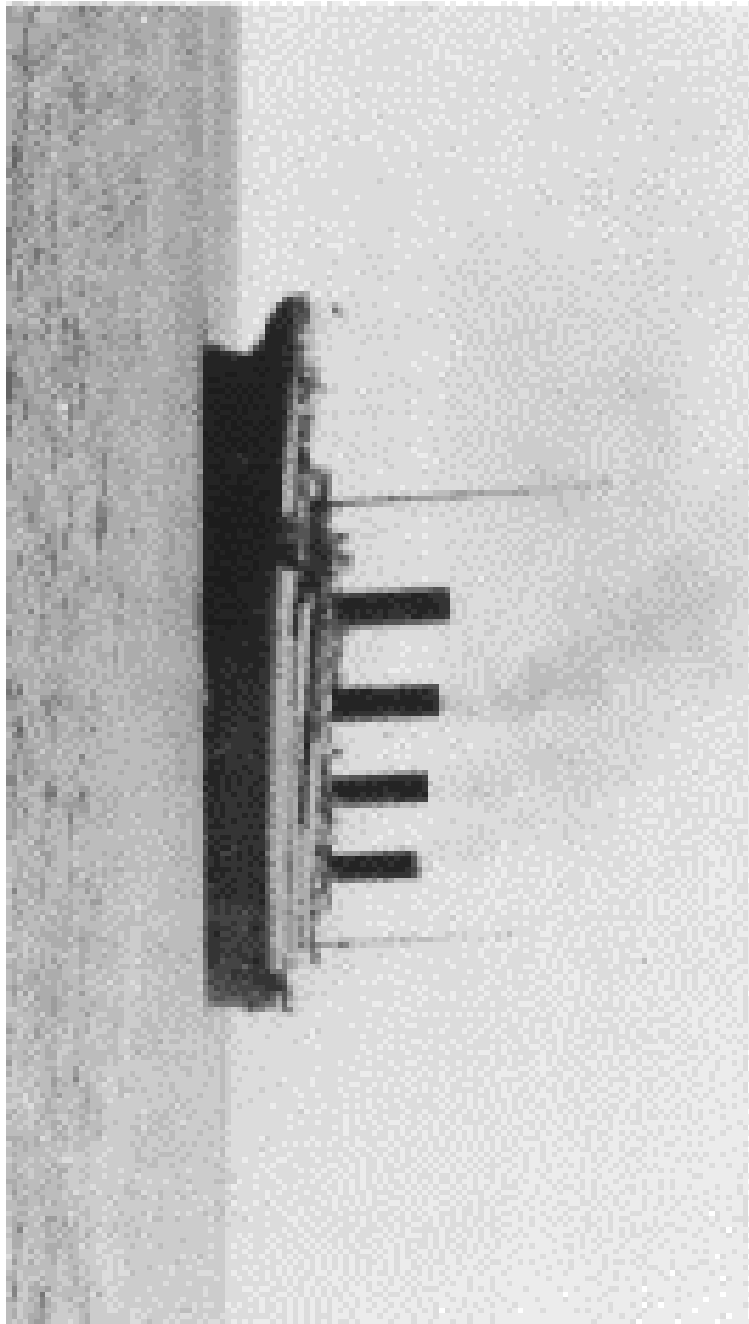
*Me iré silbando  
aquella canción  
que me cantaba  
cuando era un crío.....  
un marinero  
lleno de ron  
por si en verano sentía frío.....*

*“Me iré despacio y sé que quizás,  
te evoque triste  
doblando el faro.  
Después la aldea  
quedara atrás,  
después el día  
será más claro.....*

*Y ese día.....  
dulce melancolía  
haz de arrugarte  
junto al hogar...  
sin una astilla  
para quemar  
cuando me vaya  
cuando me vaya.....*

Al hablar de cubiertas, en caso de existir algún interrogante, nos sería útil ver las disposiciones de las mismas, en cuanto a sus diversos elementos constituyentes ,consultando la parte “El Barco de los Sueños”, en este mismo Capítulo.

Y si tocamos el tema de las cubiertas, digamos que también sobre ellas se encontraba personal del RMS “Titanic” ejerciendo sus funciones; esto es: Oficiales, Médicos, Ensambladores, Maestros, Lampareros, Maestros de Cuartos ( no confundir con Mayordomos de Cuartos), Marineros, etc. . Con lo



**Foto N° 370 : La última fotografía (por lo menos, de constancia histórica) que se tomó del RMS "Titanic" , inmediatamente después de su partida del puerto de Queenstown , hacia mar abierto.**

**Quizás coincidan conmigo : ¡ Qué sólo parece estar el gigante de los mares, y qué desprotegido! .-**



816

que podríamos presentar una pequeña lista de este personal, que fuera extraída de las páginas Web publicadas por la **Encyclopedia Titanica**. El listado correspondiente es el siguiente, recordando que el personal que figura en letra recta y precedido por símbolo cristiano de la Cruz falleció en el naufragio y el que hubo de sobrevivir, figura en letra negrita y cursiva. Así tenemos :

= Smith, Edward John  
Capitàn

= Wilde, Henry Tingle  
Oficial Jefe

= Murdoch, William McMaster  
Primer Oficial

*Lightoller, Charles Herbert*  
*Segundo Oficial*

*Pitman, Herbert John*  
*Tercer Oficial*

*Boxhall, Joseph Grove*  
*Cuarto Oficial*

*Lowe, Harold Godfrey*  
*Quinto Oficial*

= Moody, James Paul  
Sexto Oficial

= O'Loughlin, William Francis Norman  
Médico (con funciones adicionales de Cirujano)

= Simpson, John Edward  
Médico Asistente

= Hutchinson, John Hall  
Ensamblador

= Maxwell, John  
Carpintero

= Nichols, Alfred  
Contramaestre

*Haines, Albert M.*  
*Maestro de Cuarto*

*Bailey, Joseph Henry*  
*Maestro de Cuarto*

= King, Thomas W.

*Foley, John (“Jack”)*  
*Almacenero (Depósito)*

*Hemming, Samuel Ernest*  
*Lamparero*

**Maestros de Cuarto.-**

*Bright, Arthur John*  
*Hichens, Robert (“Hitchens”)*  
*Humphreys, Sidney James*  
*Olliver, Alfred*  
*Perkis, Walter John*  
*Rowe, Charles Thomas*

*Wynn, Walter*

**Marinos.-**

*Anderson, J.*

*Archer, Ernest Edward*

= Bradley, F.

*Brice, Walter T.*

*Buley, Edward John*

*Clench, Frederick*

= Clench, George

= Couch, Frank

= Davis, Stephen J.

*Evans, Frank Olliver*

*Forward, James*

= Holman, Harry

*Hopkins, Robert John*

*Horswell, Albert Edward James*

*Jones, Thomas William*

*Lucas, William*

= Lyons, William Henry

= Matherson, David

*McCarthy, William*

*McGough, George M. ("Paddy")*

*Moore, George Alfred*

*Osman, Frank*

*Pascoe, Charles H.*

*Peters, William Chapman*

*Poingdestre, John Thomas ("Pointdexter")*

*Scarrott, Joseph*

= Taylor, C.

*Vigott, Philip Francis*

*Weller, William*

**Marineros.-**

= Smith, William  
 = Terrell, Bertram

**Vigías .-**

*Evans, Alfred Frank*  
*Fleet, Frederick*  
*Hogg, George Alfred*  
*Jewell, Archie*  
*Lee, Reginald Robinson*  
*Symons, George Thomas MacDonald*

**Limpiavidrios.-**

*Harder, William*  
 = Sawyer, Robert J.

**Mayordomos de la Sala de “Rancho”.-**

= Mathias, Montague Vincent  
 = Tamlyn, Frederick

Hasta aquí el listado de los integrantes del “**Deck Department**”, que traducido del idioma inglés, significa “Departamento de Cubierta”; es decir, es el listado del personal que tenía (generalmente...) sus puestos de trabajo ubicados sobre los sectores de las cubiertas del RMS “Titanic”.

Sobre el aspecto concerniente al listado que hemos presentado (“Deck Department”), veamos algunas pequeñas consideraciones.

De un total de **66** hombres encargados de las tareas específicas que se detallaron, murieron **23** y sobrevivieron **43** ; midiéndolos en porcentajes vamos a tener : se salvó el **65,15 %** del Departamento de Cubierta y murieron el **34,85 %**. Dentro de lo que representó el desastre, la proporción de los que sobrevivieron fue alta , comparada con el personal que estaba afec

/--tado a otras tareas específicas a bordo del “Titanic”, por ejemplo, los encargados de la parte postal .

Y a pesar de todos los inconvenientes que el buque pudiera presentar durante las etapas Southampton--Cherbourg , Cherbourg-Queenstown y luego, a la salida del puerto irlandés (quiero decir con esto , pequeños problemas operacionales que no influían en el desarrollo del viaje en sí mismo) , en su travesía hacia New York, la gente a bordo trataba de adaptarse lo mejor posible a las posibilidades ofrecidas por el gigante de la White Star Line.

Uno de los aspectos de la vida (y de las mencionadas posibilidades) a bordo que más interesaba a los pasajeros de todas las clases era el tema de las **comidas** (obviamente.....) , que en el RMS “Titanic” se presentaba con un gran despliegue, especialmente en lo que a la atención de la 1ra.Clase se refiriese. Sobre este último aspecto, el fasto, el lujo y la pompa (y “circunstancia”.....) exhibidas en las cenas, estaban continuamente presentes, ya que se convertían en verdaderos acontecimientos sociales a los cuales asistía la “crème de la crème” de la sociedad de esos tiempos y a los que nadie que perteneciera a ella podía, en su “sano juicio”, faltar.

El tema de la última cena de 1ra.clase lo veremos en más detalle en otra de las partes de este Capítulo.

Sin embargo, desde ya, uno de los ejes centrales de la película de James Cameron (1996) gira ,sin eufemismos, alrededor de las **mesas**, culminando con la última cena (que no se muestra, aunque se menciona....) del día **14 de Abril de 1912**. Varios pasajes de la película ponen de manifiesto las actitudes, pensamientos, acciones y consecuencias de éstas, de los personajes del film, quiénes, a mi entender, encarnan la idiosincrasia generalizada de una clase sumamente pudiente como así también, muestran el lujo y refinamiento en que vivían.

Cameron destaca cinco (5) momentos principales:

(1) : Un almuerzo, en los que hace hablar a “Rose”, a su “prometido” (“Cal Hockley”) y a su “madre” con los principales personajes históricos **reales** , que en ese viaje, se encontraban a bordo : el Ingeniero Thomas Andrews, el Director de la White Star Line, Bruce J. Ismay y la Sra. Molly Brown (la “inhundible”).

(2) : Una cena, en la que “Rose” toma la determinación de suicidarse , intentando arrojarse por la parte de popa, saltando del barandal, posibilitando la afortunada intervención de “Jack”, el principal protagonista masculino de la película y futura pareja de “Rose”.

(3) : Una cena, en la cual se puede ver a lo más granado de la sociedad , a saber: el coronel John Jacob Astor IV, Lady Duff Gordon y Señora, Molly Brown, Bruce Ismay, etc.

(4) : Un desayuno, con su “prometido” que termina de manera sumamente ruda para la protagonista femenina.

(5) : Una merienda con su madre, en la que se vé a sí misma (al contemplar a una niña) como una muñeca a la que los demás manejan como se les ocurre.

Pero en definitiva, Cameron le dá una importancia grande a lo que pasa sobre o alrededor de las mesas de lo que fue el RMS “Titanic”. En cierto modo, esto siempre fue y será así : todo , o casi todo , se conoce, reflexiona, decide y acciona tomando como base a una mesa.....

La cuestión es que, sobre las mesas del barco de los sueños, también se sirvieron comidas, obviamente, a todos los pasajeros, tripulación e integrantes de los Departamentos Técnicos correspondientes ; en definitiva, a todos los que viajaban en el buque.

Habiendo indicado que veremos en detalle al llegar al Domingo 14 de Abril de 1912 lo que fue la que , después de 89 años, se convirtió en la famosa última cena a bordo del RMS “Titanic”. Estrictamente y cronológicamente hablando fue la última cena , ofrecida en honor del Capitán Edward J. Smith.

822

Mientras tanto, veamos cuáles eran los **alimentos que los pasajeros de 2da. y 3ra. Clase consumieron** en el trayecto recorrido.

En cuanto a la **2da.Clase** , los menús estaban más bien destinados a colmar las expectativas de las incipientes “clases medias” , de los Estados Unidos de América e Inglaterra, que en su mayoría conformaban el listado de pasajeros de este estamento.



**Foto N° 371 : Un grabado de la época , en la que se muestra la distinción, el refinamiento , la atención y la moda imperante en el Salón Comedor de 1ra.Clase del RMS “Titanic” . -**



Foto N° 372 : Menú de 1ra. Clase a bordo del RMS "Titanic".  
Obsérvense lo variado y exquisito de los platos ofrecidos .Evidentemente,  
se debería mirar de una manera muy especial a quién dijera que se no  
comió bien . . . . .





Foto N° 373 : Propaganda de la White Star Line , respectiva a sus barcos .  
También en este ejemplo publicitario se puede ver la magnificencia de los buques que habrían de intentar cambiar las características de la navegación , en el Océano Atlántico Norte .-

Así, recurriendo a la página que el **Sr. Kees Rees** publicó en la Web (página **keesree @ euronet.nl** de la **Internet** ), denominada “**TITANIC : A Voyage of Discovery**” en su apartado llamado “**food**”, es decir, “**comida**”, veremos lo que se les sirvió a los comensales de esta clase. Agreguemos que, de la misma página, se han extraído infinidad de datos técnicos y demás elementos de valor destinados a dar un panorama por demás claro y explicativo de los temas que se han tratado hasta este punto del trabajo de investigación, que en estas páginas se presenta a la consideración de todos Uds.

Entonces, comenzando con el **Desayuno**, siguiendo con el **Almuerzo** y terminando con la **Cena**, estas personas pasaban un buen rato consumiendo :

### **DESAYUNO**

Frutas / Copos de avena en potaje / Avena arrollada / Arenques ahumados a la “Yarmouth” / Chuletas y tiras de carne de carnero a la parrilla / Salchichas asadas y tajadas de tocino asadas y picadas / Estofado irlandés / Huevos hervidos , revueltos o batidos / Papas en puré / Rollos de avena en leche caliente / Rollos de avena a la “Graham” / Compotas y mermeladas / Té, Café y Mermeladas .-

### **ALMUERZOS**

Consommé a la Julienne / Mondongo / Bife de Costilla Asado /Papas pisadas, cubiertas y horneadas / Bife asado / Cerdo asado / Pulpa de carne a la Ormskirk/ Cecinados / Ensaladas / Budín de Arroz / Pastelillos/ Bizcochos, Queso , Postre y Café .-

### **CENAS** .-

Caldo de cabeza de cordero / Pescado fresco / Guiso de carne de ternera / Cerdo asado y salsa de manzanas / Vegetales / Papas hervidas / Budines / Tartas / Pastelillos / Postres / Té y Café .-

826

Veamos ahora lo que los pasajeros de **3ra.clase** comían en las tres comidas especificadas anteriormente. Contra lo que habitualmente se pudiera pensar, las comidas servidas a los integrantes de esta clase, a lo largo del corto viaje del RMS “Titanic” , no estaban constituídas por alimentos en mal estado, como tampoco eran preparaciones de baja calidad. Por supuesto que estas comidas no constituían el centro de los comentarios de los comensales, ya que esto estaba reservado para las que servían en 1ra.clase, todo un muestrario de exquisitez , calidad y variedad.

Sin embargo, a pesar de las abismales diferencias en lo antes indicado entre las comidas que tomaban los integrantes de las mencionadas clases, se puede comentar que éstas ( en lo referente a la 3er.clase) eran de buena calidad, muy bien preparadas , variadas y por sobre todas las cosas, proveían a los pasajeros de esta clase, de alimentos substanciosos y adecuados a los gustos de la mayoría de los que viajaban hacia América , en busca de una vida mejor.

Siguiendo con las tres (3) comidas principales que los integrantes de la 3er.clase tomaron , a lo largo del viaje, podemos indicar que éstas estaban constituídas por :

### **Desayuno .-**

Avena y Leche / Arenques ahumados / Bistecs y cebollas / Papas recubiertas/  
Pan Fresco y Manteca / Mermeladas, Pan Sueco / Té y Café .

### **Almuerzo .-**

Pulpa de carne/ Queso y Pickles / Pan fresco y manteca / Compota de  
Ruibarbo / Bollos con jalea de grosella/ Té.-

### **Cena .-**

Sopa de arroz / Cecina y repollo/ Papas hervidas / Bizcochos, Pan Fresco /  
Duraznos y arroz .-

La cena **diaria** era, generalmente, con algunas ligeras variantes, la siguiente :

Bizcochos y Queso, Avenate y Café, Pescado Fresco servido muchas veces como sustituto de Pescado Salado, según fuera la oportunidad .

Asimismo, para los pasajeros de fé judía, los cuales, debido a su religión, podían o no comer ciertas comidas, por ejemplo, en base a la carne de cerdo, se cocinaba de otra manera .Es así que la comida Kosher era cocinada especialmente , según fuera el requerimiento de estos pasajeros .

Sí podemos mencionar algo respecto de las comidas servidas en la 1ra.clase, digamos que una clase de budín se hizo muy “popular” entre los integrantes de la referida clase. Este fue el “**Budín Waldorf**”, cuyos ingredientes eran los siguientes :

4 1/2 taza de azúcar

42 tazas de harina

42 cucharaditas de té, cargadas con polvo de hornear

43 tazas de manteca derretida

4 1/2 cucharadita de sal

4 1 1/2 tazas de manzanas sin pelar, cortadas en dados

42 huevos

41 taza de leche

41 cucharadita de extracto de vainilla

41 taza de nueces

4 1/2 taza de pasas de uvas hervidas

Los ingredientes de la “salsa” que seguramente recubrirá el budín, estará compuesta por los siguientes elementos :

41 taza de azúcar

4 1/2 taza de agua

42 yemas de huevo, batidas

42 tazas de crema de leche, batida

4 1/2 cucharadita de extracto ( o jugo ) de limón

Bueno, lo que seguiría a continuación sería preparar el budín , y.....¡buen apetito! ¿Y cómo lo preparaban ? De la siguiente manera : había que mezclar

la harina, el azúcar, la sal y el polvo de hornear, todo junto; añadir los huevos, el extracto de vainilla, la leche, la manteca, las nueces y las pasas de uvas. Luego mezclar muy bien todos los elementos y una vez hecho esto, volcarlos sobre nueve (9) moldes enmantecados ( también, dependiendo del gusto propio, se podía usar grasa de vaca), cubriéndolos con papel liso enmantecado y vaporizar (es decir, a baño María) durante tres cuartos (3/4) de hora. Luego había que darlo vuelta y servirlo. En cuanto a la salsa, se hervían el agua y el azúcar hasta que el jarabe se “hilaba”, y luego se vertía este jarabe sobre las yemas de huevos batidas y batir de nuevo rápidamente ; luego, añadir el extracto ( o jugo) de limón. Luego, se lo dejaba enfriar , revolviendo ocasionalmente. Antes de servir, mezclarle la crema batida.

Puedo asegurar, ya que lo he preparado personalmente y así se lo he hecho probar a mis compañeros de trabajo , que es un budín exquisito, con una sutil y leve diferencia : no está hecho en base a pan , como se hacen los budines en la Rca. Argentina ( obviamente , así son mucho más blandos.....), sino en base a harina .Háganlo , y después cuéntenme . . . . .

Y sin embargo, podemos comentar un pequeño detalle : en la década de 1930 se inauguró, en la ciudad de New York el **Hotel Waldorf** . Pero , aunque en este hotel la comida que se servía era de muy buena calidad, los cocineros y pasteleros jamás escucharon alguna vez hablar de la existencia de un **“Waldorf Pudding”**. Cosas de la repostería . . . . .

En fin, singularidades que presentaba el RMS “Titanic”. Mientras tanto, el viaje del buque se presentaba como normal, sin inconvenientes de ningún tipo . La verdad era que el buque se comportaba muy bien , sin vibraciones de ninguna clase, firme aún cuando fuera aumentando gradualmente su velocidad, desplazándose en un mar tranquilo . Si le hemos de creer a los principales directivos de la White Star Line , no se iba a tratar de lograr algún récord de velocidad durante el trayecto que el “Titanic” recorriera , rumbo a New York .Las palabras del Oficial **Charles Lightoller** así parecen confirmarlo : *“Nosotros no estamos aquí para un récord de pasaje ; de he-*

*/--cho, la línea White Star invariablemente navega sus barcos a velocidad moderada en sus primeros viajes”*. Pero que en las mentes de varios estaba el hecho de poder lograr alguna marca de esa clase, no es ninguna mentira. ¿Porqué? . Por una sencilla razón : la competencia con la Cunard Line no se había disipado ni mucho menos. Es más, seguía estando presente, aunque quizás los directivos de la WSL pusiesen el acento en la “seguridad” del viaje antes que en la velocidad obtenida durante el trayecto; también se debe recordar que el logro de la Blue Ribbon (ver el Capitulo III, en lo referente a los viajes trasatlánticos de fines del siglo XIX y principios del XX) no era materia despreciada por ninguna de las líneas marítimas de ese entonces. Además, había que contar con la propaganda que se pudiera realizar en el caso de obtener el tanpreciado galardón .... y las consecuencias positivas que de ello se desprendieran.

De todos modos, hubo un problema a bordo del RMS “Titanic”, que hubo de traer cola, y que, posiblemente (**SÒLO POSIBLEMENTE**) ,fue uno de lo tantos factores que coadyuvaron a producir la tragedia del barco de los sueños. Esto lo podríamos indicar de la siguiente manera : comentaba uno de los pasajeros que sobrevivió al hundimiento, el Sr. **Lawrence Beesley**, que el viento que soplaba en esos días (11 y 12 de Abril) era frío, lo que hacía que la mayoría de los pasajeros no quisiera permanecer en cubierta , ya sea escribiendo o leyendo, o paseando, con lo que se quedaban más bien en la biblioteca del buque. Hasta allí, ningún problema. Tal es así que el comisario de a bordo explicó que se había utilizado mucho carbón de las bodegas para el calentamiento de los distintos ambientes del buque (en su interior).Esto, en realidad, no era así. La respuesta del comisario tenía como fundamento no intranquilizar a los pasajeros, como tantas otras respuestas el día de la tragedia. Y aunque el barco llevaba carbón suficiente como para realizar todas las funciones inherentes a los sistemas de calefacción y provisión de vapor para el funcionamiento de las turbinas, también se buscaba, al no dar la exacta fuente de problemas, no magnificar un problema que el Departamento de Ingeniería se encontraba tratando de resolver. ¿Cuál era este problema, que no se vé en el film de James Cameron?.

Era el siguiente : se había declarado un incendio en la Sala de Calderas N° 6, esto es, hacia el depósito delantero de carbón, el cual amenazaba la integridad del casco. Andrews y su equipo trataron hasta el cansancio de controlarlo y extinguirlo (éste era uno de los problemas “**menores**” que los inspectores habían indicado, al momento de periciar el buque , que debía ser solucionado durante el trayecto) y así lo hicieron, aunque había un fundado temor en que el fuego se reanude. Tal es así que Andrews indica a su equipo, con fecha **13 de Abril** ( y seguramente al Director de la White Star Line a bordo del buque, Bruce Ismay) la imperiosa necesidad de llegar a New York lo antes posible, ante la posibilidad de que se vuelva a declarar una emergencia relacionada con el incidente anterior. Una palabra con respecto a la actitud asumida por Bruce Ismay .Es de constancia histórica que Bruce Ismay sabía (Investigaciones Americana y Británica) que la caldera número 6, **INCLUSO ANTES DE ZARPAN EL BUQUE**, estaba en problemas, y aunque esperaba que el problema se solucionara antes de la partida del “Titanic”, se vió en la disyuntiva de detener la salida del barco hasta tener el problema totalmente solucionado. Ahora bien, al no poder contar con una rápida y efectiva solución del fuego en la caldera número 6, teniendo en cuenta que ya se había cancelado una vez la zarpada del barco, y ante los efectos negativos ( y de todo tipo....) que otra dilación del viaje produciría, debió tomar una decisión. Y ella fue que el buque zarpara. Pero, como en toda organización humana ocurre, debió de haber **CONSULTADO** a sus **SUPERIORES** , que recordemos, se trataba de **Lord Pirrie** y obviamente, **John Pierpoint Morgan** .Con lo cual, no toda la responsabilidad en la decisión de la zarpada del buque (junto con el fuego que llevaba dentro.. y no estoy hablando precisamente del “fuego sagrado”.....) le correspondió a Ismay, sino también a los que dirigían la IMM y la WSL.

Y si se me quiere tomar por muy imaginativo, loco o caza-fantasmas, les hago un sutil comentario. También es de **constancia histórica** que **John Pierpoint Morgan** tenía un pasaje reservado para viajar en el RMS “Titanic”; pero a último momento, casi sobre la zarpada del buque, decidió cancelar el mismo, aduciendo un problema físico que lo aquejaba. La pregunta sería : ¿Fue real la indisposición física, o Morgan decidió no viajar por **OTRO MOTIVO** ?. La cuestión es que Morgan se fue a la Cotê D’Azur

(sur de Francia) a pasar unos días, y allí se enteró de la tragedia del “Titanic”. De todos modos, Morgan no sobrevivió mucho al hundimiento del buque que él también, vía provisión de capitales, contribuyó a construir: murió al año siguiente, **1913**. Con esto, aunque se pueda pensar que estoy rematadamente loco al incluir este comentario, se me sigue planteando la pregunta que inferí al principio de este Capítulo, y que consiste en reflexionar sobre que una gran mayoría de las personas que tuvieron **ALGO** (pero algo **grande** respecto del RMS “Titanic”) que ver con el diseño, construcción, aporte de capital, navegación y demás ,del barco de los sueños, tuvo un final por demás trágico. Recordemos lo expresado sobre el Ingeniero irlandés Thomas Andrews, Lord Pirrie y su no descendencia, el vigía Fleet, el capitán Smith y sus descendientes, etc. y quizás veamos la historia del “Titanic” bajo otro punto de vista, además de los relacionados con los acontecimientos objetivos que tienen que ver con el buque. Y hablando del capitán Smith.....

Respecto del Capitán Edward John Smith , podemos indicar algo que parece muy poco importante, pero que, leído cuidadosamente, nos vá a dar una pequeña pista sobre las actitudes que el mismo Smith vá a tomar antes, durante los primeros momentos posteriores al choque contra el iceberg y más tarde, al irse produciendo el hundimiento de buque. Antes de esto, dejemos algo en claro : **el capitán Edward Smith no pensaba retirarse , por lo menos, por esos días.** ¿Cómo se fundamenta lo anterior?. Por lo siguiente : un artículo aparecido el día **9 de Abril de 1912** en el “**Nova Scotia Morning Chronicle**” de la ciudad de **Halifax, Nueva Escocia (Canadá)**, indica que los oficiales de la White Star Line refieren que Smith anunció que seguiría comandando el RMS “Titanic” hasta tanto otro de los gigantes de la línea estuviese dispuesto para ser lanzado al mar, esto es el (inicialmente llamado) “**Gigantic**” , el que luego sería el **HMHS “Britannic**” , de cuyo comando se haría cargo, hacia el año 1915, el Capitán Bartlett. Con lo que se podría inferir que llegar a New York antes de la fecha y hora indicadas de antemano, habría de proporcionarle también un gran espaldarazo de cara a comandar el “Gigantic”. Pero aquí la historia del buque se cruza con la de los hombres , ya que muchos de los historiadores insisten que la actitud a tomar



por Smith era la de retirarse del servicio activo , mientras que los que tratan los temas del buque , pasadas algunas décadas de su hundimiento y a la luz del descubrimiento de nuevos testimonios, dan más crédito a que sigue habiendo una historia “**oficial**” y otra “**no oficial**”, aunque con muchísimos puntos de contacto entre las dos. La historia “**oficial**” dice que Smith se retiraría luego de este viaje y la “**no oficial**” dice que no era tan así. Ud....¿con cuál se queda?.

Alimentemos el fuego . . . . .

Alrededor del año **1907**, cuando Smith se encontraba cumpliendo funciones como capitán del barco “**Baltic**” , deslizó el siguiente comentario : *“Cuando alguien me pregunta como mejor puedo describir mi experiencia de aproximadamente cuarenta años en el mar, simplemente puedo decir que fue tranquila. Nunca he estado en un accidente.....o en la clase de hecho del que valiese la pena hablar .Ni he visto un navío zozobrar en todos mis años en el mar. Nunca ví un naufragio y nunca estuve en uno”*

Y por ciertos detalles que se comentarán en la parte correspondiente al hundimiento, veremos que , aparentemente, esto es , lo que le jugó en contra.

Además, existen otros testimonios que nos permiten visualizar de manera adecuada estos aspectos, que tienen que ver con la actitud mantenida por E. J. Smith antes del choque y durante el hundimiento. En la ciudad de Londres, con fecha **18 de Abril de 1912** apareció un artículo en el cual el **Dr. Williams** , amigo personal del capitán Smith , relató una conversación mantenida entre ambos, cuando éste último comandaba el barco “Adriatic”. El capitán Smith se expresaba de la siguiente manera:

*“No nos preocupamos, en lo absoluto, de las más fuertes tormentas , a bordo de estos barcos. Es a la niebla a la que le tememos. Los grandes icebergs que derivan en agua más cálida se funden más rápidamente bajo el agua que sobre la superficie, y a veces se forma un filón agudo y bajo,*

*que se extiende 200 0 300 pies por debajo del mar. Si un navío se topa con uno de estos filones , la mitad de su casco podría ser arrancado”.*

### **Palabras proféticas si las hubieron . . . . .**

Siguiendo con esa misma conversación, el Dr. Williams trajo a colación la inadecuación de los botes salvavidas del “Adriatic”, preguntándole al capitán Smith que pasaría si el “Adriatic” golpeara un filón de hielo oculto y fuera dañado severamente. El capitán Smith contestó :

*“Algunos de nosotros nos iríamos al fondo, junto al barco”.*

### **Hay que creer o reventar.....**

Voy a explicitar otros testimonios que nos permitirán tener elementos de juicio para darnos una idea un poco más acabada de lo que sucedería en las trágicas horas del **14 y 15 de Abril**, en especial, para entender a Smith.

Por supuesto, hay que mirar estos testimonios con cierto cuidado, ya que nos tenemos que ubicar en tiempo y espacio. Esto es así: luego del desastre comenzaron a aparecer un montón de testimonios, anécdotas, libros ( como ahora también....) , reportajes, etc., ya que se juntaban varios factores : la tremenda catástrofe y su cantidad de muertos, la “aureola” que se desprendía de todo lo referente al “Titanic” y ( muchos pensaron “¿porqué no...?” ) también, el hecho de explotar comercialmente uno de los mayores desastres de la navegación moderna.

Con lo que podríamos citar muchos testimonios más, pero teniendo en cuenta lo antes citado, me limitaré a transcribir los que me parecieron más coherentes.

En un artículo aparecido también el día **18 de Abril**, en la ciudad de **Chicago, U.S.A.**, se cita el testimonio de una persona de nombre **Glenn Marston**, persona que habría sido amiga del capitán Smith. En el mencionado artículo, Marston indica que Smith creía que el RMS “Titanic”

no se encontraba apropiadamente equipado con los botes salvavidas requeridos u otros aparatos acordes, llegando a protestar, sin éxito, contra la falta de precauciones.

Marston comentó que mientras regresaba a Europa a bordo del “**Olympic**” en compañía del capitán Smith, le llamó la atención el escaso número de botes salvavidas con el que iba provisto semejante buque. Fue entonces, de acuerdo a lo expuesto por Marston, que Smith habló del equipamiento salvavidas con que estaba dotado el RMS “Titanic”, en ese entonces todavía en construcción, haciendo mención que el mismo era limitado.

Asimismo, Marston refirió que el capitán le dijo que él pensaba que la falta de equipamiento salvavidas no se debía a un deseo de ahorrar dinero ,por parte de los propietarios de la compañía, sino más bien a causa de que ellos pensaban que sus barcos eran seguros. Los botes salvavidas se habían pensado, decía el capitán, para que se requiriera su uso solamente en casos en los cuales los pasajeros debieran ser desembarcados. La opinión de Smith, comentó Marston, era que debían ser llevados a bordo suficientes botes salvavidas y balsas como para asegurar el salvamento de cada pasajero , en el caso que se produjera un accidente.

Sin embargo, pareciera haber estados de ánimo cambiantes en Smith, si tenemos en cuenta lo que se publicó con fecha **Abril 17 de 1912**, en **Erie (Pasadena), U.S.A.**, aunque yo mismo le doy una importancia relativa a este estamento, ya que no figura (en la fuente consultada) el nombre de la persona que lo mencionó. Es así : el capitán Smith creía que el “Titanic” y el “Olympic” eran absolutamente inmundibles, como así lo expresó en una conversación que mantuvo con este hombre en el viaje del “Olympic” desde América hasta Europa. La charla tenía que ver respecto del accidente en el cual el crucero británico “Hawke” embistió al RMS “Olympic”, que ya hemos visto desarrollado al momento de tocar el tema de los barcos gemelos del RMS “Titanic”, esto es, el RMS “Olympic” y el HMHS “Britannic” .

Uno de los Oficiales que estaba en el mismo grupo en que la charla estaba teniendo lugar comentó : *“El comandante del Hawke fue totalmente culpable. Estaba alardeando de su buque de guerra e hizo un mal cálculo”*.

Al escuchar la teoría expuesta por su subordinado, el capitán Smith sonrió enigmáticamente , pero no hizo comentarios respecto al punto de vista enunciado por el Oficial sobre este accidente. *“De todos modos, el Olympic es inhundible y el Titanic lo será también en cuanto sea puesto en servicio”*, declaró Smith.

Y continuó diciendo : *“Cualquiera de estos navíos podría ser cortado en mitades y cada mitad permanecería a flote casi indefinidamente. En estos dos maravillosos navíos se ha logrado completar dos barcos inhundibles”*. Y la remató diciendo : *“Me animo a agregar que, si incluso los motores y las calderas de estos buques cayeran a través de sus cascos, ellos permanecerían a flote”*.

Si esto es correcto, el capitán Smith destilaba confianza.....y de la buena.

Para terminar, el día **18** de **Abril** de ese mismo año, se conoció otro testimonio, esta vez proveniente del matrimonio formado por el **Sr.** y la **Sra. Willie** , de la localidad de **Flushing, Long Island , U.S.A.**, quiénes cenaron en la noche previa a que el capitán Smith partiera rumbo a Europa en el “Olympic” a tomar el comando del RMS “Titanic”. En el transcurso de esa cena, Smith, de acuerdo a las palabras del Sr. Willie, se mostró entusiasmado respecto de la perspectiva de su nuevo mando. También comentó el capitán que había compartido, con los diseñadores del navío, su extrema confianza en las habilidades marinas del “Titanic”, comentándole al matrimonio Willie que era imposible que el buque se hundiera.

Smith esperaba transcurrir, por ese entonces, los días más exitosos de su carrera de marino y abrigaba la esperanza de que el “Titanic” ,con su robusta apariencia enfilando el Atlántico, marcara un alto punto de seguridad y confort en la evolución del tráfico oceánico. Decía también Smith que , si incluso una parte del casco estuviera seriamente dañada, no habría ninguna duda de que el buque alcanzaría el puerto más cercano.

Hasta aquí hemos visto una pequeña perspectiva de lo que podríamos denominar la “sobreconfianza del Capitán Smith”, que espero vaya preparan-

do mejor el entendimiento de lo que pasó el **14 de Abril de 1912**, respecto al comportamiento de este hombre.

Ahora bien, hay dos temas que me llamaron poderosamente la atención y que, como tantas otras cosas, las descubrí casi por casualidad .Ellos son :

1) : El aparato de comunicación del RMS “Titanic” **dejó de funcionar por el término de un día.**

2) : Los vigías del “nido de cuervo” no poseían **binoculares**, los cuales eran de una utilidad extrema, ya que los mencionados elementos estaban destinados, justamente, a poder observar a la distancia ( y así evitar posibles colisiones.....) objetos que pudieran presentar alguna dificultad a la propia navegación del barco , como sería el caso de un **témpano.**

**¿ Y esto? .**

Sí, es de constancia histórica que el **aparato Marconi** con el cuál estaba equipado el buque no funcionò a lo largo de un (1) día, y aunque tanto Bride como Phillips trataron de hacerlo andar; sólo después de este período se logró hacer funcionar el aparato. En cuanto a los **binoculares**, desde que el RMS “Titanic” zarpò desde Southampton, uno de los quebraderos de cabeza de los oficiales fue el poder hallar los valiosos “ojos postizos” de los vigías, sin los cuales el trabajo de observación de los hombres encargados de esta tarea se hacía extremadamente dificultoso .

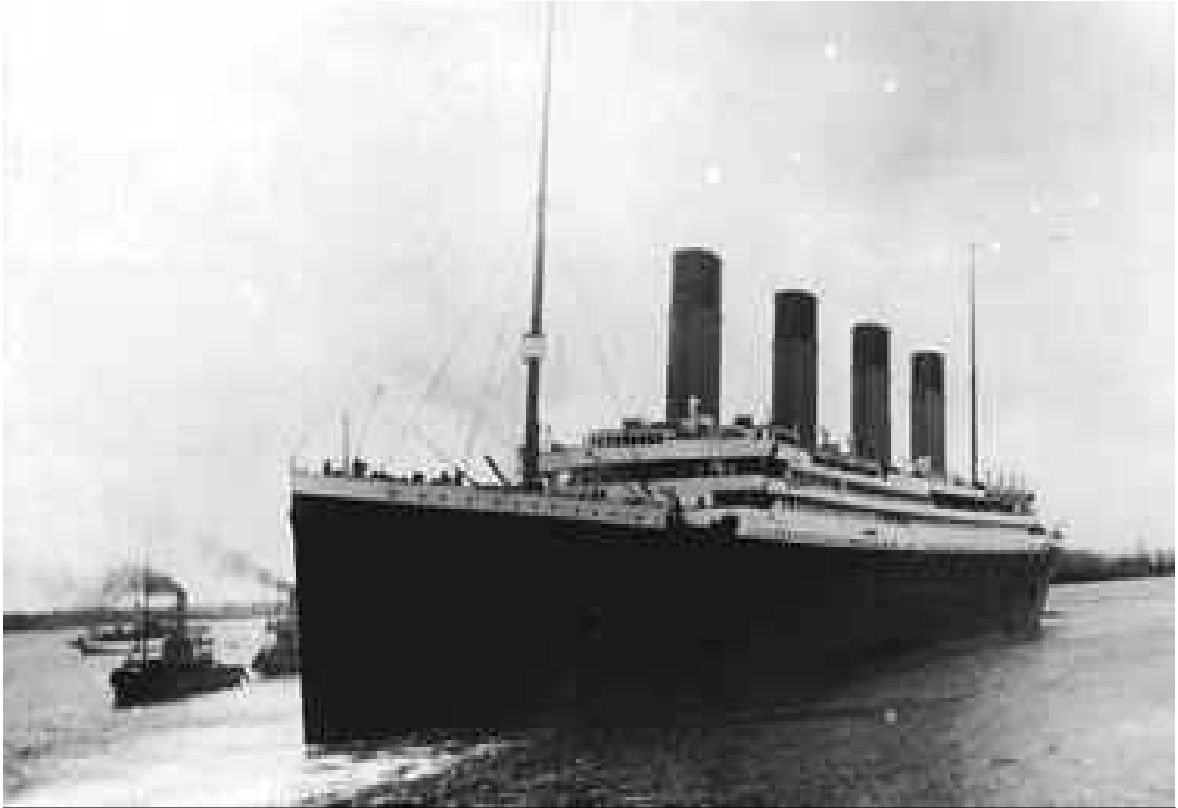
Esta situación de falta de binoculares se vé expresada en la película de James Cameron cuando los Oficiales McMaster Murdoch y Lightoller se preguntan sobre los binoculares, hasta que uno le dice al otro : **“No los he visto desde que zarpamos de Southampton”** .

Analícemos.

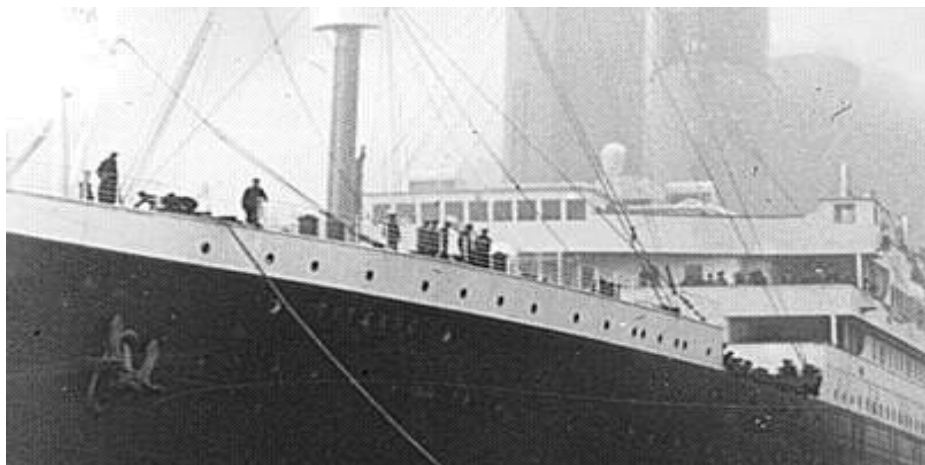
Comencemos diciendo que la palabra clave asignada al tráfico personal de los pasajeros era “**ADVISELUM**”. Los pasajeros enviaban sus telegramas desde la Oficina de Consultas, que estaba situada hacia la entrada delantera de la 1ra.Clase.Los mensajes escritos (a mano....) se pagaban a un costo de 12 chelines y seis (6) peniques para las primeras diez (10 ) palabras y nueve



**Foto N° 374 : Fotografía (de excelente calidad) en la que se puede observar al RMS “Titanic” maniobrando en su amarradero de Southampton .Mientras un Oficial camina hacia el fotógrafo, otro hombre (llevando sombrero) mira las maniobras del buque . Sin saberlo, testigos de un momento histórico e irrepetible .-**



**Foto N° 375 : Otra fotografía tomada al inhundible, en la que se lo puede ver acompañado por dos remolcadores . Posiblemente haya sido obtenida en las inmediaciones del puerto de Southampton , una vez que el buque se desplazaba a mar abierto .-**



**Foto N° 376 : Esta sí es una foto poco conocida : podemos ver a varios Oficiales y operarios del "Titanic" cumpliendo diversas tareas . Nótese las cuerdas de amarre del buque y las anclas alzadas .-**

(9) peniques por cada palabra agregada, una suma considerable para el año 1912, aunque obviamente no para la 1ra.Clase.

Los telegramas se enviaban a la Sala de Radio mediante un tubo neumático. Al fin del día, se hacía un balance entre el Escribiente de Sobrecargo y los Radios Operadores, para determinar el número de palabras que se habían enviado, con lo que así se calculaba el monto de dinero recaudado.

Los mensajes dirigidos a los pasajeros se recibían en mano por el Radio Operador a cargo, y se tipeaban en forma de telegrama, tarea que efectuaba el otro operador de Radio. El tráfico de mensajes debido a los pasajeros se enviaba desde la Sala de Radio hacia la Oficina de Consultas usando el tubo neumático.

En cambio, los mensajes que concernieran a la navegación se enviaban directamente al Puente de Mando. De la misma manera, los mensajes para el Capitán se enviaban a través de los Radio Operadores, hacia la Cabina del Capitán , que se ubicaba abajo del pasaje de estribor de los cuartos de los Oficiales.

Cabe acotar que los Radio Operadores del RMS “Titanic” recibieron y enviaron 250 telegramas pertenecientes a los pasajeros, a lo largo de los cuatro (4) días y medio que transcurrieron desde que el buque salió de Southampton hasta colisionar con el iceberg.

Hagamos constar que ( dependiendo de los autores....) había **2227** personas a bordo, entre pasajeros y tripulación , y que el RMS “Titanic” recorrió ,entre el **11 de Abril** y el **12 de Abril** la distancia de **386 millas marinas** (unos **715 kilómetros**) , recibiendo (como hemos manifestado....) muchos mensajes de pasajeros, pero **TAMBIÉN** de barcos como el “**Empress of Britain**” y “**La Touraine**”, que incluían aviso de presencia de hielos a la deriva, aunque esto no fuera raro para el mes de Abril.

Pues bien, podríamos indicar que estos mensajes fueron los primeros avisos de que algo no se presentaba bien en la ruta que el RMS “Titanic” habría de recorrer.



Entonces, haciendo ahora referencia al punto (1) antes expresado, digamos que el RMS “Titanic” estuvo **incomunicado** con el mundo circundante desde la **tarde del día Sábado 13 de Abril de 1912 hasta las 05:00 hs. del día Domingo 14 de Abril** del mismo año , es decir ,desde que el aparato de transmisión sin hilos se “cayó” hasta que pudo ser reparado, aproximadamente, un lapso de 12 horas más tarde.

### **Doce horas cruciales .....**

A pesar que el aparato en sí mismo era un elemento (si se quiere ....) primitivo, comparándolo con las comunicaciones satelitales que estamos acostumbrados a realizar, en este principio del siglo XIX, no por ello dejaba de ser útil a los fines para los cuales estaba destinado, además que, en ese momento, era lo más moderno de lo más moderno, como ya hemos visto.

Asimismo, digamos que un equipo eléctrico falla por muchos motivos, entre los cuales podemos citar :

- a) Sobrecarga de voltaje (Volts) o intensidad (Amperes).**
- b) Elementos internos inadecuados para las funciones que deben cumplir o con fallas propias de fabricación.**
- c) Sobrecargas del trabajo de funcionamiento del equipo, que se relacionan directamente con las el inciso (a), ya que muchas veces las producen.**
- d) Inexperiencia en el manejo del equipo, por parte de aquellos que están encargados del mismo.**
- e) Sabotaje.**

A mi humilde entender, habiendo estudiado las asignaturas Física II (Electricidad y Magnetismo), Electrotecnia I y II de la carrera de Ingeniería Mecánica en la Facultad de Ingeniería de la U.N.L.P., como así también haber ayudado a mi padre en la resolución de una variada cantidad de problemas relacionados con equipos eléctricos y electrónicos de diverso tipo, junto a la experiencia adquirida en los diversos puestos de trabajo que tuve la oportunidad de realizar, debería expresar mis opiniones acerca de este tema.

En lo que respecta a los incisos (a) y (c), las admito como posibles, por el hecho que los elementos de los que está constituido un equipo tienen limitaciones de orden físico ( tiempo de duración de los mismos elementos, es decir, durante el cual pueden funcionar adecuadamente, voltajes e intensidades aplicadas a los diversos circuitos, etc.), que llevan a que, muchas veces, colapsen. Algo que no sería raro ,considerando las exigencias a las que el mencionado equipamiento (horas de trabajo, variaciones de los parámetros mencionados, etc.) se vió sometido.

En cuanto al inciso (d), descarto de plano que los Oficiales Radio Operadores a cargo de las transmisiones que el equipo realizara, fueran inexpertos o tuvieran poca práctica --ver en este mismo Capitulo lo referente a los Radio Operadores Phillips y Bride---. Además, es de considerar que se eligió a dos (2) de los mejores hombres en actividad, ejerciendo este oficio, para hacerse cargo de una de las partes cruciales con las que el RMS “Titanic” estaba dotado.

Y aquí viene lo más álgido de mis comentarios.

**Técnicamente, ¿es posible pensar que, por una razón u otra, el equipamiento de transmisión sin hilos del buque hubiese sido saboteado?.**

Suponiendo que **NO** , es muy posible que una razón perfectamente coherente en sí misma haya sido la causante de esas “horas mudas”, desde la tarde del Sábado 13 de Abril hasta la madrugada del Domingo 14 del mismo mes. ¿Cuál de ellas?. Un elemento (p.e. una válvula) que falló , debido a un defecto en el material constituyente. O quizás también, un elemento que presentaba características de construcción inadecuadas para las exigencias a las que se vería sometido con el correr de las horas (p.e. un condensador) y que no hubiese podido aguantar una sobretensión .Como asimismo, algún elemento que no resistió el calentamiento acumulado (sería el caso de un transformador de corriente).

Hasta acá, todo perfecto.

En cambio, si la respuesta que aventuramos fuese un **SÌ**, ¿cómo la justificamos?. O por lo menos , ¿qué teorías medianamente coherentes y exentas de fantasías podríamos enunciar?.

Pensemos y enunciemos.

- a) Un posible “agente” de algunas de las compañías rivales de la White Star Lines (p.e. Cunard Line), que haya subido al buque como un pasajero más, a los fines de sabotear el aparato de transmisión.
- b) Una persona “equis” , a la cual ( o a cuyos jefes...) no le convenía que ciertos “documentos”, “mercaderías” ,etc. llegasen a New York
- c) Propio personal de la WSL, a bordo del buque, que por un motivo u otro, necesitaba que el buque estuviese impedido de comunicarse, por lo menos, en el lapso que estuvo fuera del aire. También, quizás, por mucho más tiempo.

Los tres incisos anteriores (en el caso de una posible acción de sabotaje del equipo de transmisión) bien pudieran ser válidos.

Pero ¿ a qué acción debía ser destinado el “silencio de radio” del barco de los sueños?. Muy simple : **evitar** ,desde todo punto de vista, que el RMS “Titanic” estuviera al tanto de dos (2) sucesos, históricamente comprobados.

Ellos son:

1) El buque se encontraba navegando (para el día **13 de Abril**) mucho más al **Norte** de lo conveniente, es decir, **no al Sur de la barrera de hielo**, sino **EN MEDIO DE ELLA**. El capitán Smith estaba convencido de navegar al Sur de esta barrera.

2) Las continuas advertencias de la presencia de hielo a la deriva (icebergs) en el Océano, ya desde varios días antes del 14 de Abril. Con lo que, si no hubiese habido silencio de radio en esas 12 horas, y hubiera habido avisos de hielo, quizás hubiesen sido tomados más en cuenta , junto con los que se recibieron antes del fatídico choque con el iceberg. Además, la recepción y las posteriores decisiones que se tomaron respecto de los telegramas que anunciaban la consistente presencia de hielo en el camino del buque, merecen otras consideraciones, las cuales serán explicitadas en su momento, en hojas posteriores de este Capítulo.

Veamos ahora, someramente, el tema de los **binoculares**. Repetir que los binoculares no estaban ( o por lo menos, no se los podía hallar entre los equipos destinados al trabajo de **ciertos tripulantes, es decir, los vigías**) podría parecer una molesta reiteración.

**No, no es una molesta reiteración.**

Lo que quiero dejar en claro es lo siguiente :;;**Oh , casualidad**;;: los elementos de primera necesidad para aquellos que habrían de cumplir la delicada misión de informar de la presencia de los formidables obstáculos que eran los icebergs, no estaban o no se los podía hallar.

**Muy extraño**, teniendo en cuenta que los ingleses eran, son y siguen siendo dos (2) cosas :

- 1) Muy meticulosos, extremadamente meticulosos, en lo que respecta a los equipos necesarios para el correcto cumplimiento de las tareas que parte del personal en los buques, habría de cumplimentar.
- 2) El pueblo inglés siempre fue un pueblo de marinos, y ya sabía desde mucho tiempo atrás, la importancia de los elementos que facilitarían la ubicación de obstáculos en la navegación.

La pregunta sería: ¿Se embarcaron o no los binoculares al “Titanic”? ¿No se los pudo o no se los quiso encontrar en el curso del viaje?.

Otra pregunta, a la cuál me veo obligado por mi desconocimiento : ¿El RMS “Titanic” poseía reflectores?. Sobre esto, deberé seguir buscando.....

Muchas preguntas ,como para que yo sólo las responda; pero trataré de seguir investigando y de presentar respuestas claras y consistentes .

Mientras tanto, el viaje del coloso de los mares continúa. Tal es así, que entre los mediodías del **Viernes 12 de Abril** y del **Sábado 13** del mismo mes, el RMS “Titanic” recorre unas **519 millas** ( unos **962 kms.**).Alrededor de las **10: 30 hs.** de ese Sábado , el Capitàn Smith comienza su inspección diaria visitando la Sala de Calderas .

A lo largo de ese recorrido, el Ingeniero Jefe **Joseph Bell** le interioriza al capitán Smith que el fuego que había costado tanto esfuerzo apagar, ha sido finalmente controlado y extinguido, pero que parte de la coraza que formaba la estructura de los depósitos de carbón muestra algunos signos de daño (debidos a la acción del fuego) . Seguidamente, y en función de este panorama, se le dá la orden , a uno de los fogoneros, de untar con aceite las zonas afectadas por el siniestro. Y a pesar que la vida en la “superficie” seguía su ritmo normal, allí abajo, en ese otro mundo por debajo de las cubiertas, la llamada “**Banda Negra**” (apodo debido a que estaban constantemente tiznados con los residuos del carbón) seguía con su febril ritmo, incorporando, hora tras hora y guardia tras guardia, el combustible necesario para todas las actividades del buque, en el medio de una atmòsfera cargada de polvo del mencionado material. El “monstruo marino” seguía engullendo cantidades industriales de combustible y no sabía de descansos.....

En las cubiertas el tiempo se presentaba muy frío, y esto hacía que los pasajeros, en su gran mayoría se encontraran en los distintos lugares del buque, siempre de acuerdo a su clase.

En cuanto a los pasajeros de la 1ra.clase , podríamos dar un pequeño pantallazo de la distribución de las habitaciones que ocupaban dentro del barco, habiendo visto ya la decoración interior como así también otros lugares frecuentados por la gente pudiente que viajaba en el RMS “Titanic”. Ahora bien, cuando me dispuse a presentar la mayor cantidad posible de datos, fotos, testimonios, etc. respecto al barco de los sueños, debí dejar material de lado, no tanto porque me hubiese insumido mucho tiempo su colocación en estas páginas , sino porque muchas veces consideré que colocaría datos no necesarios para entender ciertos aspectos del buque y de su desgracia. En pocas palabras : si hubiese querido llenar páginas y más páginas no hubiera tenido dificultades en hacerlo, ya que tenía mucho, mucho material. Pero a los objetivos que me propuse conseguir, no me parecía correcto.

Es por ello que, entre otras cosas, no incluí (por ejemplo) el listado de direcciones de los mozos del restaurante “À La Carte”, es decir sus domici--

/--lios personales, ubicados principalmente en la ciudad de Londres, Inglaterra.

Pero sí me pareció interesante (desde el meneado punto de vista de las clases sociales que viajaban en el barco) incluir la **disposición de las habitaciones de 1ra.clase** ,ocupadas por las personas de este agrupamiento social. La mencionada disposición es como sigue:

**HABITACIÒN B5 :**

Allen, Elizabeth Walton

**HABITACIONES C22 Y C 26 :**

Allison, H.J./Sra. de Allison, H.J. y doncella/Srta. Allison/Allison (niño) y nodriza .-

**HABITACIÒN E12 :**

Anderson, Harry

**HABITACIÒN D7 :**

Andrews, Cornelia I.

**HABITACIONES C101/2 :**

Appleton, E.D. (Sra.)

**HABITACIÒN B35 :**

Aubert , N. (Sra.) y doncella

**HABITACIÒN A23 :**

Barkworth, A.H.

**HABITACIÒN B58 :**

Baxter, James (Sra. de)

846

**HABITACIÒN B60 :**

Baxter, Quigg

**HABITACIÒN C6 :**

Beattie, T. (Sr.)

**HABITACIÒN D35 :**

Beckwith, R.L. y Sra.

**HABITACIÒN C148 :**

Behr, K.H.

**HABITACIÒN B49 :**

Bishop, D.H. y Sra.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Blackwell, Stephen Weart

**HABITACIÒN A31 :**

Blank, Henry

**HABITACIÒN C7 :**

Bonnell, Carolina (Srta.)

**HABITACIONES C103/1:**

Bonnell, Lily (Srta.)

**HABITACIÒN D22/1 :**

Borebank, J.J.

**HABITACIÒN E33 :**

Bowerman, Elsie (Srta.)

**HABITACIÒN A21/1 :**

Brady, John B.

**HABITACIÒN B10 :**

Brandeis, E.

**HABITACIÒN C101/1 :**

Brown, J.M.

**HABITACIÒN D15 :**

Bucknell, W. (Sra.) y doncella

**HABITACIÒN B38 :**

Butt, Archibald W. (Mayor)

**HABITACIÒN E58 :**

Colley, E.P.

**HABITACIONES E58, E49 Y E52 :**

Compton, A.T. (Sra.) , Compton, S.R. (Srta.) y Compton, A.T. (Joven) .

**HABITACIÒN C101/3 :**

Cornell, R.C. (Srta.)

**HABITACIÒN C132/1 :**

Craig, Norman C., Norman, K.C. y Craig, M.P.

**HABITACIÒN B22 :**

Crosby, Edward G. (Sr.) y Sra.

**HABITACIÒN E24/3 :**

Calderhead, E.P.

**HABITACIÒN B51/B53/B55 :**

Cardeza, J.W.M. (Sra. de) y doncella / Cardeza, T.D.M. (Sr.) y sirviente.



848

**HABITACIÒN B101 :**

Carter, William E.

**HABITACIÒN B96 :**

Carter, Sra. de William E.

**HABITACIÒN B98 :**

Carter, Lucille (Srta.)

**HABITACIÒN E17 :**

Daly, P.D.

**HABITACIÒN B71 :**

Davidson, Thornton y Sra.

**HABITACIÒN B20 :**

Dick, A.A. y Sra.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Dodge, Washington

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Carter, William T.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Case, Howard B.

**HABITACIÒN C46 :**

Cavendish, T.W. (Sra.) y doncella

**HABITACIÒN E31 :**

Chaffee, Herbert y Sra.

**HABITACIÒN C37 :**

Cherry, Gladys (Srta.)

**HABITACIÒN A9 :**

Chevré, Paul

**HABITACIÒN E33 :**

Chibnall, E.M. (Sra.)

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Chisholm, Robert

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Christy, Alice Frances (Sra.)

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Christy, Julia (Srta.)

**HABITACIÒN C89 :**

Clark, Walter M. Y Sra.

**HABITACIÒN C110 :**

Clifford, George Quincy

**HABITACIÒN A34 :**

Sra. de Dodge, Washington e hijo.

**HABITACIÒN B60 :**

Douglas, F.C. (Sra.)

**HABITACIÒN C86 :**

Douglas, W.D. , Sra. y doncella

**HABITACIÒN A18 :**

Dulles, William C.

850

**HABITACIÒN C53 :**

Earnshaw, Boulton (Sra.)

**HABITACIÒN D31 :**

Eastman, Anne K. (Srta.)

**HABITACIÒN C45 :**

Endres, Caroline (Srta.)

**HABITACIÒN D20 :**

Eustis, E.M. (Srta.)

**HABITACIÒN A29 :**

Evans, E. (Srta.)

**HABITACIÒN E25/3 :**

Flynn, J.I.

**HABITACIÒN C111 :**

Foreman, B.L.

**HABITACIONES C23,C25 y C27 :**

Fortune, Charles / Sras. Fortune Ethel, Alice y Mabel

**HABITACIÒN D34/3 :**

Franklin, T.P.

**HABITACIÒN D40 :**

Frauenthal, T.G.

**HABITACIÒN B39 :**

Frölicher, Marguerite (Srta.)

**HABITACIÒN E63 :**

Gee, Arthur H.

**HABITACIÒN C92 :**

Goldenberg, E.L . y Sra.

**HABITACIÒN A5 :**

Goldschmidt, George B.

**HABITACIÒN C51 :**

Gracie, Archibald (Coronel)

**HABITACIÒN C42 :**

Graham, William G.

**HABITACIÒN C91 :**

Graham, William G.(Sra. de)

**HABITACIÒN C125 :**

Graham, Margaret (Srta.)

**HABITACIÒN D10 :**

Greenfield, L.D.

**HABITACIÒN D12 :**

Greenfield, W.B.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Giglio, Victor

**HABITACIÒN B84 :**

Guggenheim, Benjamin

**HABITACIÒN E50 :**

Harder, George A. y Sra.

852

**HABITACIÒN D33 :**

Harper, Henry Sleeper y Sra./Sirviente de Harper, Henry

**HABITACIÒN C83 :**

Harris, Henry B. y Sra.

**HABITACIÒN D45 :**

Hawksford, W.J.

**HABITACIONES B69, B73 y B24 :**

Hays, Charles M. y Sra./Doncella de la Sra. de Hays, Charles

**HABITACIONES C54 :**

Hays, Margaret (Srta.)

**HABITACIÒN B11 :**

Head, Christopher

**HABITACIÒN E46 :**

Hilliard, Herbert Henry

**HABITACIÒN C39 :**

Hipkins, W.E.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Hippach, Ida S.

**HABITACIÒN B18 :**

Hippach, Jean (Srta.)

**HABITACIÒN D11 :**

Hogeboom, John C.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Holden, M. A. y Rev. Stuart, J.

**HABITACIÒN C93 :**

Hoyt, Frederick M. y Sra.

**HABITACIÒN C49 :**

Isham, A.E. (Srta.)

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Jakob, Birnbaum

**HABITACIÒN E60 :**

Julian, H.F.

**HABITACIÒN B37 :**

Kent, Edward A.

**HABITACIÒN D21 :**

Kenyon, F.R. y Sra.

**HABITACIÒN D19:**

Kimball, E.N. y Sra.

**HABITACIÒN C124:**

Klaber, Herman

**HABITACIÒN C128 :**

Lambert-Williams (Sr.)

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Fletcher Fellowes (Sr.)

**HABITACIÒN E37/1**

Lawrence, Arthur

854

**HABITACIÒN D17/3 :**

Leader, F.A. (Sra.)

**HABITACIÒN D31 :**

Lewis, Charlton T (Sra.)

**HABITACIÒN D28 :**

Lines, Ernest H. y Sra.

**HABITACIÒN D6 :**

Long, Milton C.

**HABITACIÒN D9 :**

Longley, Gretchen F. (Srta.)

**HABITACIÒN B5 :**

Madill, Georgette (Srta.)

**HABITACIÒN C108 :**

Maguire, J.E

**HABITACIÒN C47 :**

Maréchal , Pierre

**HABITACIÒN D30 :**

Marvin, D.W. y Sra.

**HABITACIÒN E46 :**

McCarthy, Timothy J.

**HABITACIÒN E25/1 :**

Mc Gough, J.R.

**HABITACIÒN E38 :**

Millet, Frank D.

**HABITACIÒN C78 :**

Minahan, W.E. (Dr.), Sra. de Minahan W.E. y Minahan Daisy (Srta.)

**HABITACIÒN C30 :**

Molsom, H. Markland

**HABITACIÒNES A16, A20 y E36 :**

Morgan ,Sr. y Sra./ Doncella de la Sra. Morgan

**HABITACIÒN C6 :**

Mc Caffry, T. (Sr.)

**HABITACIÒN C118:**

Natsch, Charles

**HABITACIONES D48 y D36 :**

Newell, A.W. (Sr.) y Srtas. Newell, Alice y Madeleine

**HABITACIÒN D47 :**

Newsom, Helen (Srta.)

**HABITACIÒN B30 :**

Ostby, E.C. (Sr.)

**HABITACIÒN B36 :**

Ostby, Helen R. (Sra.)

**HABITACIÒN D43 :**

Ovies, S. (Sr.)

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Parr, M.H.W. (Sr.)



856

**HABITACIÒN C142 :**

Partner, Austin

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Payne, V.(Sr.)

**HABITACIÒN C2 :**

Pears, Thomas y Sra.

**HABITACIONES C65 Y C109/1 :**

Peñasco, Victor y Sra./Doncella de la Sra. Peñasco

**HABITACIÒN C104 :**

Peuchen, Arthur (Mayor)

**HABITACIÒN C110 :**

Porter, Walter

**HABITACIÒN C50 :**

Potter, Thomas Jr.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA:**

Reuchlin, Jonkheer J.G.

**HABITACIÒN B3 :**

Robert, Elizabeth Walton y Doncella

**HABITACIÒN A 24:**

Roebing, Washington

**HABITACIÒN A 32:**

Rood, Hugo R.

**HABITACIÒN A10 :**

Ross, Hugo J.

**HABITACIÒN C 37 :**

Roths, La Condesa de y Doncella

**HABITACIÒN C106 :**

Saalfeld, Adolphe

**HABITACIÒN C125 :**

Shutes, E.W.(Srta.)

**HABITACIÒN E24/1 :**

Silverthorne (Sr.)

**HABITACIÒN E44 :**

Silvey, William B. y Sra.

**HABITACIÒN A 26:**

Simonius, Oberst Alfons

**HABITACIÒN A7 :**

Smith, Clinch J.

**HABITACIÒN A 19 :**

Smith, R.W. (Sr.)

**HABITACIÒN B45 :**

Snyder, John y Sra.

**HABITACIÒN E34 :**

Spedden, Frederick O.

**HABITACIÒN E36 :**

Spedden, Frederick (Sra. de) y Doncella

858

**HABITACIÒN E40/1 :**

Spedden, R. Chamberlain (Joven)

**HABITACIÒN B76 Y B80/1 :**

Spencer, W.A. y Sra./Doncella de la Sra. Spencer.

**HABITACIÒN B50 :**

Stahelin, Max

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA :**

Stead, W.T.

**HABITACIÒN B41:**

Stehli, Max Frölicher y Sra.

**HABITACIÒN D20 :**

Stephenson, W.B.(Sr.)

**HABITACIÒN B28 :**

Stone, George M (Sra. De) y Doncella

**HABITACIÒN C55:**

Straus, Isidor y Sirviente

**HABITACIÒN C57:**

Straus, Isidor (Sra. de ) y Doncella

**HABITACIÒN D50:**

Sutton, Frederick

**HABITACIÒN D17/1 :**

Swift, Frederick Joel

**HABITACIÒNES E67 y E68/1 :**

Taussig, Emil y Sra./Taussig, Ruth

**HABITACIÒN C126 :**

Taylor, E.Z. y Sra.

**HABITACIÒN NO IDENTIFICADA:**

Thayer, J.B: y Sra./Doncella de la Sra. de Thayer /Thayer J.B.  
(Junior)

**HABITACIÒN C53 :**

Tucker, G.M. (Junior)

**HABITACIÒN B19 :**

Van der Hoef, Wyckoff

**HABITACIÒN D46:**

Walker, W. Anderson (Sr.)

**HABITACIÒN D37:**

Warren, F.M. y Sra.

**HABITACIÒN D26:**

White, Percival W. y White, Richard F.

**HABITACIÒNES C32, C99/1 y C120/1 :**

White, J. Stuart (Sra. de) , Doncella y Sirviente

**HABITACIONES C80, C82 Y D44 :**

Widener, George D. y Sirviente

Widener, George D. (Sra. de) y Doncella

**HABITACIÒN D32 :**

Wood, Frank P. y Sra.

**HABITACIÒN C52 :**

Woolner, Hugh (Sr.)

**HABITACIÒN C32 :**

Young, Marie (Srta.)

Hasta aquí una lista **parcial** de las cabinas de 1ra.clase y de quiénes las ocupaban, a bordo del RMS “Titanic”. Como se podrá advertir, faltan unos cuantos pasajeros que viajaban en estos alojamientos .Si creo haber contado bien , suman en total en esta lista **241** personas (incluyendo todos) cuando el total de pasajeros de 1ra.clase sumaban **324** personas. Recordemos que este listado lo hemos extraído de las páginas Web que la **Encyclopedia Titanica** publicó .

Ahora bien, este listado tiene una historia. La misma cuenta que cuando se recogió del agua el cadáver del mayordomo de Salòn de 1ra.clase **Herbert Cave**, se hallaron, entre sus efectos personales, el mencionado listado. En el original figuraban errores , que a los efectos ilustrativos , han sido pasados por alto por quién esto escribe, a los fines de un más claro detalle. Lo interesante de esta lista es destacar que la misma fue producida, probablemente, unos días antes de la partida del buque, y que en ella se incluyen los nombres de varias personas que cancelaron su viaje , como así también (en el original) se notan varias tachaduras .Asimismo, y según los investigadores más versados en la historia del barco de los sueños, esta lista sea, casi con seguridad, la única evidencia documentaria respecto de los alojamientos en las habitaciones de la 1ra.Clase.

De todos modos, y aclarando una vez más que tomé al film de Cameron como guía, veamos algo interesante : en dicha película, el valet **Spicer Lovejoy** --- parece mentira, o algo deliberada la elección de este nombre, ya que en español significa : “el sazonador del júbilo del amor”--- (o el guardaespaldas si se quiere, ya que portaba una impresionante Colt modelo 1911 ) del (en la ficción ) Sr. **Caledonian (“Cal”) Hockley** , le indica al Jefe de los Acomodadores de Equipaje de la línea White Star que lleve los equipajes de su patrón y las damas a las habitaciones **B-52, B-54 y B-56**.

Ahora bien, como cualquiera podrá advertir no existen tales habitaciones en el listado que se encontró en el cadáver del Sr. Herbert Cave. Sin embargo, las habitaciones **SÍ** existieron a bordo del buque.

Y ¡¡¡ oh, casualidad!!! .....¿ A qué no saben quién las ocupaba?.

Un viejo conocido : el Sr. **Bruce J. Ismay** .

¿Qué habrá querido decir con esto James Cameron?. Fijémonos que no le hubiese costado nada colocar a sus protagonistas principales en otras habitaciones (reales, en todo caso) o incluso, inventar nuevas habitaciones para ellos. Por lo tanto, algo ha querido mostrar, incluyendo a los protagonistas en las habitaciones que, efectivamente, ocupó Bruce Ismay. Evidentemente, quiso decir algo.....Otra vez lo mismo : tengo la respuesta frente a mí, pero no sé cuál es la pregunta.....



Foto N° 377 : Fotografía del Capitán Smith junto a otro Oficial, a bordo del RMS "Titanic" . -

El día **Sábado 13 de Abril de 1912** se volvió a presentar espléndido ,en cuanto a la navegación se refiere. Quizás el tedio invadía muchos espíritus, mientras que en otros la cercanía de la nueva tierra, con su esperanza de promisión ,acortaba la espera. Muchas personas veían pasar el viaje como uno más, al mismo tiempo que, para otros, era toda una nueva experiencia, que esperaban contar a sus familiares, a sus descendientes y a sus vecinos. En fin, toda la gama de sensaciones y sentimientos.....

Y como dijimos anteriormente, era Sábado. Justamente por ello, se realizó una cena de honor en el Salòn Comedor de 1ra.Clase, reuniéndose junto al capitán Smith y los más altos Oficiales, todas las expresiones de la “alta sociedad” de aquellos días. Como era, justamente, Sábado, las damas se pusieron sus mejores vestidos y los caballeros , sus mejores galas y trajes de etiqueta.

En el film de Cameron (1996) , se vé una espléndida cena en la que los manjares de distinto tipo engalanan las mesas (tanto como decoración como para degustación....),los hombres aparecen vestidos con su más fina etiqueta y las damas son un portento de hermosura y fineza. Como dando un marco de exquisita artesanía a todo lo antes indicado, el descenso desde las cubiertas superiores hacia el Salòn Comedor de 1ra.Clase, se convertía en todo un despliegue de elegancia y presentación en sociedad , muestrario de los vestidos más delicados (y caros...) y ostentación de joyas (las damas) y medallas ( los caballeros) : la “Gran Escalera” sintió sobre su maderamen el paso de los más altos exponentes de la fama, de la riqueza y de las fortunas de esa época. Si la “Gran Escalera” hablara, cuántas historias podría contar.....

Tal es así que esa cena a bordo del RMS “Titanic” se convirtió , merced al tiempo transcurrido y a la lógica leyenda que ,con el tiempo, se fue entretejiendo sutilmente, en una paradoja en sí misma : por un lado, todo el lujo y refinamiento humanos ; por el otro, la falsa confianza en que todo estaba debidamente encarrilado como para que (en el transcurso del viaje del barco de los sueños) nada ni nadie perturbe esa especie de “orden preestablecido” en el que , aparentemente, los pasajeros de 1ra.Clase creían estar inmersos.

Ya que habíamos dicho (en páginas anteriores) que veríamos en detalle lo que será la **última cena de la 1ra.clase** a bordo del “Titanic”, pasemos a dicho acontecimiento. A esta cena, la podríamos considerar como el “broche de oro” de la vida en 1ra.clase del buque.

Comentemos que la comida preparada para la última cena de 1ra.clase servida a bordo del RMS “Titanic”, consistió en **once (11) platos** de la clásica cocina francesa, incluyendo algunos tan especiales como el Consommé Olga y los Filetes Mignons Lili.

Antes de continuar con la descripción propiamente dicha , digamos que (obviamente....) también se servían , para esta clase como para las demás, el desayuno y el almuerzo, que describiremos, a modo de complemento, una vez terminado el detalle de lo que fue la ya famosa “última cena de 1ra.Clase”.

El orden en que se sirvieron los once platos de comida y su composición, son los siguientes:

**1er.Plato :**

Canapés a L’Amiral

Ostras a la Rusa

Vinos :Bordeaux y Burgundy (o Chablis, especialmente con las ostras) blanco.

**2do.Plato:**

Sopas :

Consommé Olga.

Sopa Crema de Cebada.

Vinos: Madeira o Sherry

**3er.Plato :**

Pescado:

Salmón Cocido con Salsa Mousseline

Vinos: del Rin (Seco) o Moselle.



864

**4to.Plato:**

Entradas:

Filetes Mignon Lili

Pollo salteado a la “Lyonnaise”

Relleno de pulpa de Vegetales.

Vino : Bordeaux (Rojo--Tinto--)

**5to.Plato :**

Recambios:

Cordero con Salsa de Menta

Pato Asado Laqueado con Salsa de Manzanas

Solomillo Asado o Bife a la “Forestière”

Papas a la “Chateau”

Timbales de Pavo Real a la Menta

Zanahorias a la Crema

Arroz hervido

Parmentière

Papas Hervidas

Vinos : Burgundy y Beaujolais (Rojo--Tinto--)

**6to.Plato:**

Punches y Sorbetes:

Punche a la Romaine

**7mo.Plato :**

Asado:

Canapés asados

Vino: Burgundy (Rojo)

**8vo.Plato :**

Ensaladas:

Ensalada Fría de Espárragos acompañada de Champagne

Vinagretas al Azafrán

**9no.Plato :**

Platos Fríos

Pate de Fôie Gras

Apio

Vinos: Sauterne y Vino Dulce del Rin.

**10mo.Plato :**

Dulces:

Waldorf Pudding

Duraznos en Jalea a la Chartreuse

Bollos de Crema pintados al Chocolate con Crema de Vainilla a la Francesa.

Crema de Vainilla Helada

Postres al Vino ( Vinos Muscatel, Tokay, Sauterne).

**12do.Plato:**

Frutas y Quesos Frescos Surtidos.

Vinos Dulces de Postre

Champagne

Vino espumante

**Sobremesa :**

Café, cigarros, Oporto y Licores.

Hasta aquí una pequeña y suscita muestra de los que fueron los platos servidos en la última cena de la 1ra.Clase que se sirvió en el RMS “Titanic”. Por supuesto, todo ello animado por la música que ejecutaba la orquesta que dirigía Wallace Hartley, lo que contribuía a que el ambiente fuera sumamente agradable. Obviamente, terminada la cena (y como se muestra en la película de Cameron) había una pequeña sobremesa, luego de la cual (como era la costumbre) los hombres se dirigían a otro Salòn, generalmente el Salòn de Fumadores y las damas se quedaban “platicando”, como diría mi compañero **Víctor Uribe**, en el mismo Salòn Comedor.



Foto N° 378 : Del film de Cameron, el descenso por la “Gran Escalera” , de los dos protagonistas principales, “Jack” y “Rose” .-

En el mencionado Salòn se discutían temas importantes, dada la ubicación social de los que tenían acceso a él. Pero no era el Salòn el que hacía que se hable de temas importantes, sino que los que lo frecuentaban eran gente de negocios, industrias, herederos de riquezas, etc. que elegían ese recinto como una especie de “santa sanctorum” donde sólo ellos eran los aptos para hablar de ciertos temas, poco accesibles a los demás pasajeros.

Y en cierto modo, no había nada de raro en todo ello, ni nada que se pudiera achacar a una élite. Los hombres de negocios ¿qué tema podrían tocar?. Obviamente, negocios. Quizás la diferencia con estos días sea que , en vez de hacerlo en congresos, simposios, reuniones de trabajo y demás, lo hacían en salones reservados, no dados a la injerencia de los medios de prensa, siempre

ávidos de saber “de qué se trata”. Un detalle que casi se me pasa : no habían mujeres en esas reuniones; no olvidemos que la “rama femenina” se encontraba, incluso, en plena pelea por lograr el derecho al sufragio universal y secreto, cosa que recién muchos años después, lograrían los movimientos feministas en países como los Estados Unidos de América e Inglaterra. Obviamente, esto se extenderá, al correr de los años, a los demás países del mundo y hoy es lo más natural del mundo ver largas colas de mujeres en los centros de votación. Como diría una propaganda de cigarrillos destinado a la “rama” femenina:

***“Has recorrido un largo camino, muchacha, y has podido llegar....”***

Digamos también que las reuniones de las que estamos hablando contaban con un buen surtido de licores, bebidas alcohólicas, whisky, vino ,cigarros y cigarrillos. Es decir, como para amenizar la velada.....

Podríamos así hacer un pequeño resumen (extraído de las páginas Web que la **Encyclopedia Titanica** publica en Internet, a quién le agradezco su puesta en circulación) de las bebidas espirituosas y los tabacos que acompañaban tales reuniones post-cenas.

Comencemos con la **Lista de Vinos y Champagne de la 1ra.Clase.**

‡ **Champagne :**

Cliquot 1900

Pommeroy Naturel 1900

Moet & Chandon (Dry Imperial 1898)

Heidsieck, Dry Monopole 1898 y 1900

Mumm`s G.H., Extra Dry 1900

Perrier Jouet, Extra Quality ,Extra Dry 1898

Ruinart-Vin Brut-

‡ Claret:

Chateau Rauzan Segla (1ra.Calidad)

Chateau Camponac (Medoc)



Foto N° 378 : Fotografía de una de las cartas del menú de la 2da.clase .Nótense los siguientes detalles : (a) El menú es el correspondiente a la última cena a bordo del RMS "Titanic" . (b) :Lo variado de los platos componentes de dicha cena.

Esta fotografía fue extraída del libro de Walter Lord : "Una Noche para recordar" . -



Foto N° 379 : Fotografía de una carta del menú , a bordo del RMS "Titanic" . Nótese que también presenta un variado menú como asimismo se trata de la última cena, la correspondiente al día 14 de Abril de 1912 .-

870

Ƴ Sauterne :  
Sauterne

Ƴ Hock-Rhine:  
Nonpareli, Sparkling Ruddesheim, Still

Ƴ **Moselle:**  
Nonpareli, Sparkling Josephshofer, Still

Ƴ Oporto :  
Vino Oporto, Añejado Tinto.

Ƴ Jerez :  
**Vino De Pasto**

Ƴ Burgundy:  
Volnay

Ƴ Vermouth  
Francés, Italiano.

Ƴ Ron:  
Jamaica

Ƴ Ginebra:  
Geneva, Warrington, Old Town

Ƴ Brandy:  
Hennessy, Martell, Frapin, Licor Hine, Licor Frapin

Ƴ Whisky:  
Irlandés : John Jameson (10 años de añejamiento)  
Escocés :11 años de añejamiento

Canadian Club  
Hannis

‡ Licores:

Crema de Menta, Benedictino, Chartreuse (Amarillo), Chartreuse (Verde), CuraÇao, Kummel

‡ Cervezas :

Lager, Stout

‡ Aguas Minerales : Split, Perrier, White Rock, Apenta, Cantrell & Cochrane , Schweppe, Agua Polaca , Congreso, Hunyadi, Vichy Celestin.

▲ Tabacos:

Craven, Pioneer Savory, Capstan, Cigarrillos Egipcios, Fribourg & Treyer, Pall Mall, Three Castles, Richmond Straight Cut.

Cigarros Fernández García, Vencedores, Bock`s Rotchild Elegantes, José Morales, García Perlas Finas.

Evidentemente, las veladas se caracterizaban por el buen gusto en las comidas , las bebidas (ya sea para acompañar las comidas o para hacer la sobremesa) y la compañía. Obviamente, a más de uno de los asistentes a esas veladas le debe haber gustado de más esos manjares y bebidas espirituosas, con lo que la mañana siguiente hubiese sido un poco difícil.... “noches alegres, mañanas tristes”, más si era a bordo del RMS “Titanic”.

Y durante las mañanas, también se servía el **desayuno** que estaba compuesto, principalmente, por los siguientes elementos:

Manzanas horneadas, frutas, ciruelas hervidas, avena, choclos asados, arroz inflado, arenque fresco, salmón ahumado, carnero a la parrilla, riñones y tocino, jamón y salchichas a la parrilla, cordero, estofado de vegetales, huevos fritos, hervidos y revueltos, omelettes de tomates, bife de solomillo y tajadas de carnero, papas, carne fría, rollos del tipo Viena y Graham, “scones” Sultana, pan de maíz, tortas de trigo sarraceno, conservas ,pastel de Narbona, mermelada Oxford, etc. y tantas exquisiteces más.



Obviamente, después del desayuno venía el paseo en cubierta u otras actividades afines , obviamente circunscriptas a los límites del barco, pero que en general consistían en largos paseos por cubierta, charlas y tertulias. Así es que, con el paso de las horas, el aire frío hacía de las suyas y los cuerpos volvían a necesitar de otros alimentos, esto es, los que servían en el **almuerzo** .Antes de proseguir, hagamos una **aclaración** :cuando hablamos de la **última cena de la 1ra.clase** ,debemos indicar que la misma se efectuó, de acuerdo al orden cronológico de los acontecimientos, el día **14 de Abril de 1912**, obviamente en horario nocturno, pero a los fines ilustrativos la composición de ésta ( la del **Sábado**) cena es totalmente válida, ya que se servía el menú, con muy pocas variaciones, en las demás noches, en los tipos de platos servidos, pero sin cambios en lo que a calidad se refiera.

Una vez concretada esta aclaración, veamos cuáles eran las comidas que se servían en los **almuerzos de la 1ra.clase** del RMS “Titanic”. Éstos se componían de los siguientes platos:

Consommé “Fermier”, puerros cocidos, filetes, huevos a la Araeneuil, pollo a la Maryland, cecinas (corned beef),vegetales, carnero a la parrilla, papas revueltas, fritas y horneadas, budines y flanes, merengue de manzanas, pasteles, mayonesa de salmón, camarones en menestra, anchoas noruegas, arenques en escabeche, sardinas ahumadas, roast beef, pasteles de jamón y de carne de ternera, jamón a la Cumberland y a la Virginia, salchichas a la Bologna, carnes en pulpa, lengua de buey salada, lechuga, tomates, etc. También quesos, de las variedades Chesire, Stilton, Gorgonzola, Edam, Camembert, Roquefort, St.Ivel, Cheddar.

Bebidas : las requeridas para un buen desayuno, y también , cerveza helada, a pedido.

Evidentemente, no creo que alguien se haya quedado con hambre luego de un “pantagruélico” almuerzo como el descrito.

No está de más expresar que esas cenas, almuerzos y desayunos constituían también un acontecimiento social, para el que se debía estar convenientemente ataviado, es decir, de acuerdo a la ocasión.

Quién haya visto el film de Cameron (1996) habrá observado los trajes de los caballeros y los vestidos de las damas , como también los sombreros que se

estilaban usar: para las damas , los sombreros estilo “gran capelina” y para los hombres, aunque el sombrero tipo “hongo” hacía furor, también había una amplia variedad de modelos, que según las preferencias, utilizaban los caballeros.

Sin apartarnos mucho de los que es la esencia principal de los temas que estamos tratando, pero para dar al mismo tiempo un pantallazo general sobre este aspecto, veamos (aunque sea a vuelo de pájaro) cómo se vestían las damas y caballeros que formaban parte de la selecta 1ra.clase.



Foto N° 380 : Fotografía tomada del libro editado por el periódico “La Razón” , Buenos Aires (Rca.Arg.) ,con motivo de la conmemoración de su 50mo.aniversario .En esta imagen , podemos observar el tipo de sombreros que las damas de la época usaban .En aquellos días lejanos, el eterno femenino también decía : “¡Presente!” . -



Foto N° 381 : Pero nosotros, los varones, también teníamos lo nuestro .Lógico : así ha de ser siempre . Si no, obsérvense la prestancia, presencia, elegancia y buen gusto que este distinguido caballero nos presenta en uno de los gritos de la moda.... . . . por supuesto, del año 1905 . Pero la elegancia del caballero de la foto sigue estando presente , a través de los años . . . .  
Cortesía Diario “La Razón” .-

Bueno, hasta aquí un sucinto comentario sobre las ropas que llevaban tanto caballeros como damas.

Y ahora sí, veamos en sus detalles al día **14 de Abril de 1912**, último día de la existencia del coloso de los mares, el “palacio flotante”, el inolvidable RMS “Titanic”.

Intentaré ser lo más acertado en la exposición de los hechos, ya que , debido a la multitud de acontecimientos que sucedieron ese día, deberé ir de un aspecto de los sucesos acontecidos ese día (por ejemplo, la navegación del barco) hasta aspectos fílmicos (película de Cameron) en los que trataré de ser claro y objetivo.

De todos modos , para hacer una correcta descripción de **TODOS** los hechos acontecidos durante el trayecto que el buque recorriò, es menester hacer referencia a ciertos sucesos, que, como primeros eslabones de la tragedia, habrían de unir al “Titanic” con su irremediable destino.....el mismo que les esperó a tantos centenares de personas a bordo del barco de los sueños.

Pues bien, es de constancia histórica que entre los días **Sábado 13 y Domingo 14 de Abril** de ese año **1912**, el RMS “Titanic” recorriò una distancia estimada en las **546 millas (1011kms)**.Es decir, venía bien.....La cuestión es que, muy temprano, recibió mensajes (“warnings”, en inglés, advertencias) enviados por aparato inalámbrico, donde se le avisaba de la presencia de masas de hielo en el curso correspondiente al barco de los sueños. Uno de los primeros mensajes provino del buque “**Caronia**”, el cual advertía de hielo en la ruta, seguido por otros mensajes: el del buque de bandera holandesa “**Noordam**”, quién avisaba de “**much ice ahead**” (“**mucho hielo adelante**”, en castellano) .

El informe técnico nos podría decir, en escuetas y frías palabras, que, a la hora **09:00 hs.**, el buque “Caronia” informa de la presencia de hielo ,siendo su posición **49° latitud Norte**, en el curso correspondiente de los **49° a 51 ° Oeste** .

Y a pesar de que la cercanía de hielo cerca del curso del RMS “Titanic” era real y a tener en cuenta, la vida a bordo del buque seguía normalmente, como cualquier otro día. Pero ese día 14 de Abril era Domingo y siguiendo la tradición cristiana, se hubo de realizar un servicio dominical, a las **10:30 hs.** en el Salòn Comedor de 1ra.clase.Obviamente, se debe de haber elegido este Salòn por su gran capacidad en cuanto a la cantidad de personas de dicha clase que hubieran de asistir; y ,al ser de 1ra.clase, asistirían los exponentes de la gran sociedad a bordo del buque, lo que daría un marco sumamente

atractivo al servicio religioso. Es decir, en definitiva, sería otra de las ocasiones en que la 1ra.clase se daría cita.

La película de Cameron muestra de una manera acabada el servicio religioso del que estamos hablando, y por los relatos de varios testigos sobrevivientes, en el transcurso de dicha manifestación de culto, se cantó la canción “**For those on peril on the sea**”---“**Por aquellos en peligro sobre el mar**”--- que, en vista de lo que habría de suceder tan sólo unas horas más tarde, se convertiría en una especie de anuncio profético de lo que se habría de vivir sobre las aguas del Atlántico Norte.

La canción a la que hicimos mención en líneas anteriores, es uno de los himnos de la Iglesia Anglicana, y sus estrofas dicen así :

*Eternal Father, strong to save  
Whose arm hath bound the restless wave  
Who bidd' st the mighty ocean deep  
Its own appointed limits keep.  
O' hear us when we cry to Thee  
For those in peril on the sea*

*O'Christ , whose voice the waters heard  
And hushed their raging at thy word,  
Who walked on the foaming deep,  
And calm amid the storm did' st sleep:  
O'hear us when we cry to Thee  
For those in peril on the sea.*

*O'Holy Spirit, who did' st brood  
Upon the waters dark and rude  
And bid their angry tumult cease,  
And give, for wild confussion, peace:  
O' hear us when we cry to Thee  
For those on peril on the sea.*

*O' Trinity of love and power  
 Our brethren shield in danger's hour,  
 From rock and tempest, fire and foe  
 Protect them wheresoever they go :  
 Thus evermore shall rise to Thee  
 Glad hymns of praise from land and sea.*

Que, traducido al idioma español (y aquí trataré de ser lo más correcto posible en la traducción) , dice así :

*“Padre Eterno, capaz de salvar  
 Cuyo brazo ha contenido la ola sin descanso  
 Que manda el poderoso y profundo océano,  
 Y sus propios límites fijados guarda.  
 Oh; Escúchanos cuando Te imploramos  
 Por aquellos en peligro sobre el mar.*

*Oh; Cristo, cuya voz las aguas oyeron  
 Y apaciguaron su furia ante Tu palabra,  
 Que caminó sobre el espumoso mar,  
 Y lo calmó en medio de la tormenta luego de dormir:  
 Oh; Escúchanos cuando Te imploramos  
 Por aquellos en peligro sobre el mar.*

*Oh; Espíritu Santo, que acariciaste  
 Las aguas oscuras y agitadas,  
 Y que ordenaste que cesaran su colérico tumulto  
 Y que diste, en vez de salvaje confusión, paz :  
 Oh; Escúchanos cuando Te imploramos  
 Por aquellos en peligro sobre el mar.*

*Oh; Trinidad de amor y poder  
 Nuestros hermanos piden en la hora de peligro,  
 De la roca y la tempestad, del fuego y del enemigo,*

878

*Protégelos donde sea que vayan :  
Así por siempre elevaremos a Ti  
Alegres himnos de alabanza en la tierra y en el mar.*

Si habláramos de que la tragedia del RMS “Titanic” sucedió hace un año, y me dijeran que los himnos, oraciones y ciertos sucesos fueron parte de una campaña de **preparación psicológica** a lo que habría de venir después, no me parecería nada extraño.

Pero, arriba del buque y a horas de la colisión con el iceberg ¿qué puedo llegar a pensar?. Dos cosas :o alguien (no sé quién...) tuvo una rara atracción por un determinado himno, o también, **que alguien sabía lo que habría de suceder y de esta manera, trató de preparar, aunque sea espiritualmente**, a la gente que estaba en este servicio religioso. Ud. ¿qué piensa?.

Lo que lamentablemente no he podido conseguir, hasta el momento , datos que me confirmen la celebración de otros servicios religiosos para las distintas clases (aunque creo que en mi búsqueda voy bien encaminado) de las que se componía el pasaje a bordo. Debemos notar que, en el RMS “Titanic”, se encontraban presentes las tres (3) religiones monoteístas , es decir, el catolicismo, el judaísmo y el islamismo, en las personas de los pasajeros, como se puede advertir fácilmente chequeando los apellidos de aquellos que viajaban en 1ra.,2da.y 3ra.clase. Incluso habría pasajeros, que, casi con seguridad, profesaban otras religiones, como ser, el sintoísmo, el confusionismo, el luteranismo, etc. que nos llevarían a decir, sin eufemismos de ninguna clase, que el RMS “Titanic” era un mosaico de religiones, culturas y nacionalidades. Espero poder lograr algunos datos más sobre este aspecto; en caso de no poder lograrlo, solicito se me disculpe por ese vacío en la información.

Ahora bien, a eso de las **13:42 hs.**(es decir, pasado el mediodía) de ese Domingo 14 de Abril de 1912, se recibió un mensaje proveniente del barco “**Baltic**”, donde nuevamente se avisaba de la amenazante presencia de hielo (no pedacitos de bloque , sino de masas imponentes que sobresalían varios

metros del agua....) en la posición **41° 51'** (esto es, aclarando, 41 grados y 51 minutos) de Latitud Norte ,en el trayecto de **49° a 51°** de Latitud Oeste, en una gran cantidad (literalmente : **“large quantities of ice field”** , que traducido significa : **“grandes cantidades de campos de hielo”**).Este mensaje (según lo que varios testigos indican) fue entregado ( o por lo menos, mostrado...) por **Bruce J. Ismay** al Capitàn **Edward J. Smith** .En cuanto al mensaje transmitido por el “Noordam”, podemos decir que (con una gran verosimilitud) fue recibido por el Capitàn Smith y comentado por él mismo, pero, justo es indicarlo, **el Capitàn no se lo mostró a nadie** .

Bien...o mal , si se quiere. Como creo haberlo mencionado anteriormente, no era un secreto para nadie de los que estaban en condiciones de estar o llegar a los estamentos superiores de la conducción del buque, que una de las metas que (si se pudieran obtener en el transcurso del viaje) se podría llegar a intentar lograr, era la preciada Cinta Azul del Cruce del Atlántico Norte. Sugiero que, para mayor información a este respecto, los eventuales lectores de estas líneas se dirijan al Capítulo III, en lo que explico qué significaba la mencionada Cinta Azul.

Aunque era “vox populi” que Bruce J. Ismay deseaba impresionar a la gente con una “proeza” de este tipo, el modo de arrebatarse el deseado trofeo (en ese momento, en manos de la Cunard Line, acérrima competidora de la White Star Line) de sus competidores, que a la sazón era poseído por el **“Mauretania”**, no era el que pensaba en sus meditaciones. Obviamente, la propaganda que se hubiese obtenido de un hecho de semejante proporciones, tomando en cuenta las características técnicas del RMS “Titanic” ,hubiese hecho retornar el gran caudal de pasajeros a las listas de embarque de la WSL, que en ese momento se ponía como eje de la disputa con la Cunard Line.

Pero como ya hemos visto en una de las partes de este Capítulo (“El Barco de los Sueños”) , el RMS “Titanic” no fue diseñado para destacarse precisamente por su velocidad sino más bien por su lujo a bordo. **Tal es así que , de hecho, la velocidad tope a la que podía navegar el RMS “Titanic” era de 24,5 nudos ,es decir unos 45,4 kms./hr.--- exactos :45,37**





Foto N° 382 : El Capitán del RMS “Titanic”,  
Edward J. Smith : el viejo lobo de mar sabía que  
algo no iba a ir tan bien en el viaje .  
No se equivocó . . .

**kms./hr.---** algo alejada de los 28 nudos por hora ,unos 52 kms./hr.---  
**exactos : 51,85 kms./hr.---**, es decir casi un 13 % menos, que el  
“Mauretania” .

Y en cuanto a la parte ingenieril del buque, creo adivinar que esta velocidad máxima se podía lograr a un costo que quizás en ese momento no se advirtiese : exigir el barco al máximo de sus posibilidades motrices, lo que **(eventualmente)** hubiese acarreado un sinnúmero de dificultades de orden técnico, y por añadidura, la salida de servicio de alguno de los componentes principales del navío : turbina, motores alternativos, sistema de calderas, generadores, etc.

También se había esparcido el rumor de que se intentaba romper el récord de velocidad obtenido por el **RMS “Olympic”**, pero incluso esta posibilidad se hubiese presentado como remota , ya que el carbón que se había embarcado a bordo del “Titanic” era insuficiente, debido a las consecuencias que había dejado la reciente huelga del carbón. En definitiva, al RMS “Titanic” le faltaban dos cosas para intentar competir por el logro de la Cinta Azul : potencia y provisión de insumos.

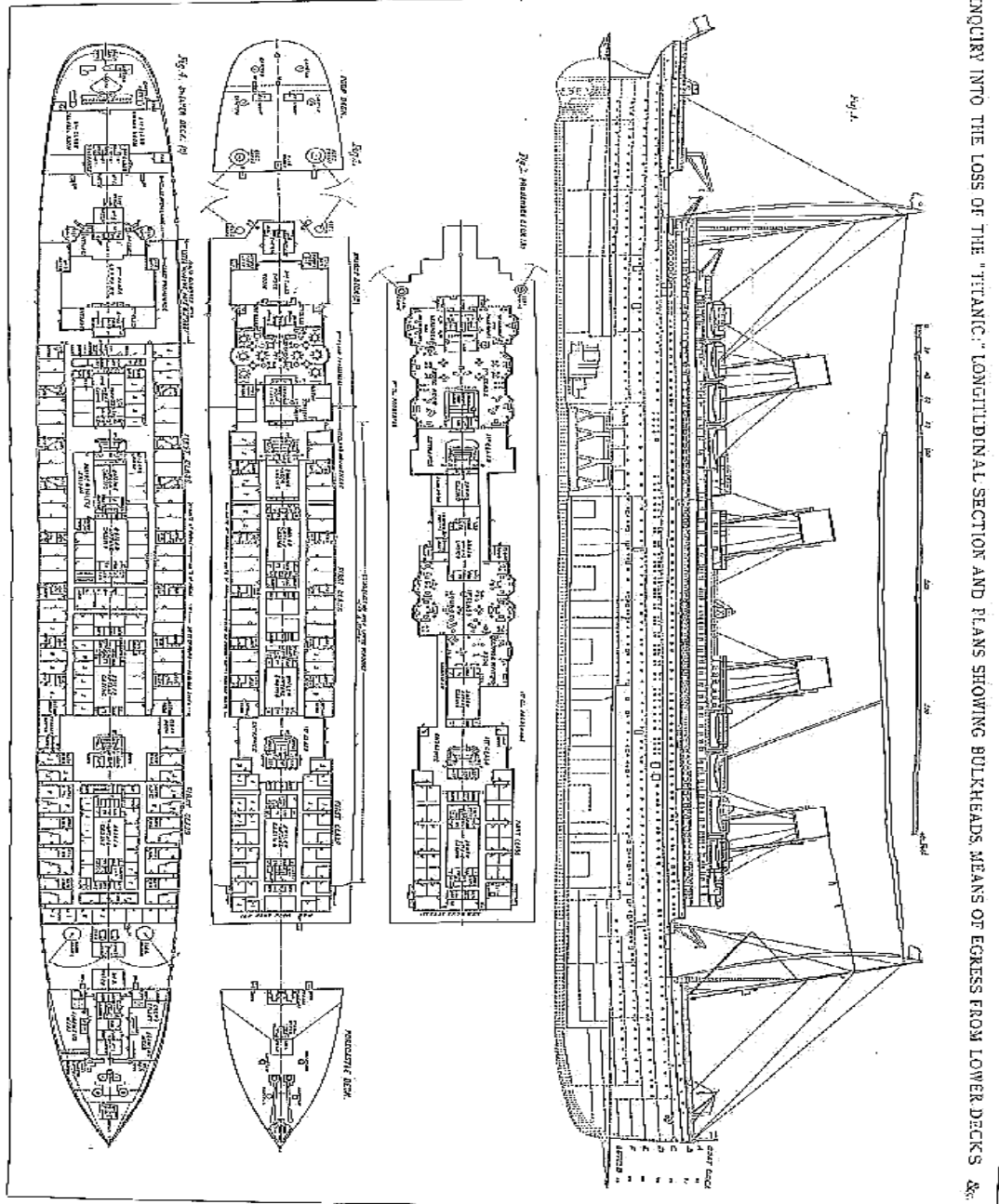
Y sin embargo, hay suficientes indicios como para indicar, con seguridad, que existía una intención por parte de los directivos de la White Star Line que viajaban a bordo del buque, de **“poner a prueba”** al “Titanic” e intentar quebrar las mencionadas marcas de velocidad. Dos de las pasajeras, las Sras. **Elizabeth Lines** y **Marian Thayer** hubieron de escuchar a **Bruce J. Ismay** decir que su intención era estar en el puerto de arribo, esto es, New York, el día **Martes 16 de Abril** , en vez de la fecha en que estaba programada la llegada, es decir, el día **Miércoles 17 de Abril** .De todos modos, por lo que se sabe, el **Capitàn Smith** quería estar en New York el Miércoles , alrededor de las **5** de la **mañana**, de acuerdo a las instrucciones acordadas anteriormente.

Aclaremos asimismo que el **“Baltic”**, al enviar su informe, comunica que las “gran cantidades de hielo en campo” se encontraban a unas **250** millas marinas (aprox. unos **463** kms.) hacia adelante de su posición, esto es, **41° 51’ Norte en trayecto desde 49° a 51° Oeste**.

La transmisión del S.S. **“Baltic”** fue la siguiente : *“Al Capitàn Smith, Titanic. Hemos tenido vientos moderados variables y buen tiempo desde que partimos. El vapor griego “Athinaï” reporta icebergs a la deriva y una gran cantidad de hielo en campo en la latitud 41° 51’ Norte, longitud 49° 52’ Oeste. En la última noche hablamos con el petrolero alemán “Deutschland” ,en ruta desde Stettin a Filadelfia, que estaba falto de carbón, latitud 40° 42’ Norte y longitud 55° 11 Oeste. Necesitaría ser reportado a New York y otros vapores. Le deseo a Ud. y al “Titanic” todo el éxito.”*

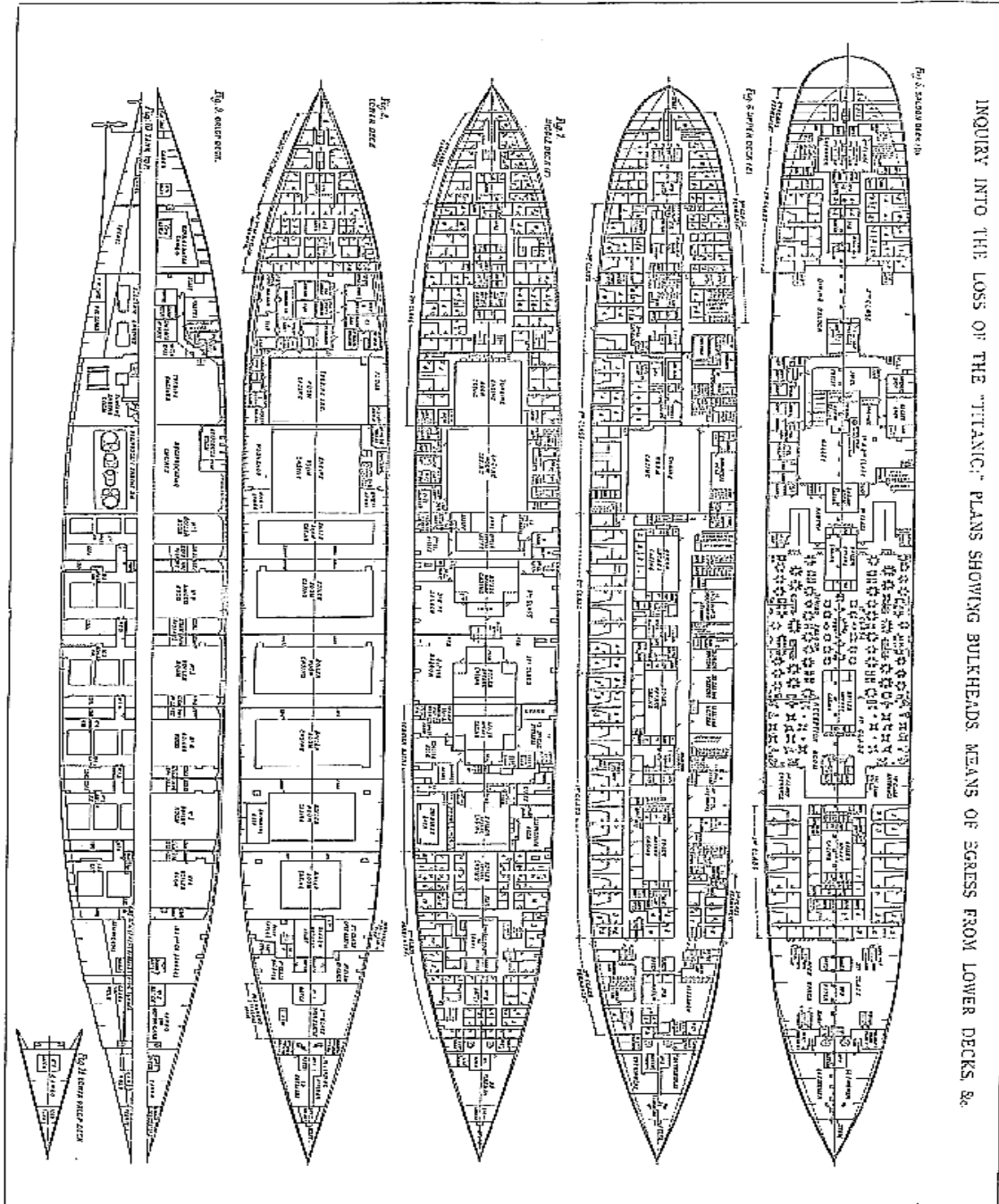
Hubiese sido una broma macabra contestar :”Gracias por los buenos augurios” .....

Foto N° 382 : Sin otras presentaciones, el barco de los sueños, el RMS "Titanic", en su faz intraestructural .-



ENQUIRY INTO THE LOSS OF THE "TITANIC." LONGITUDINAL SECTION AND PLANS SHOWING BULKHEADS, MEANS OF EGRESS FROM LOWER DECKS &c.

Foto N° 383 : Otra perspectiva intraestructural del RMS "Titanic" .-



Junto a esto se suma el hecho que Smith **ordenó** encender las cuatro (4) últimas calderas que no estaban todavía en actividad, hecho que es de constancia histórica. A quién se acuerde de la película de Cameron :¿recuerda en qué momento Smith indica que, de hecho, ordenó encender las cuatro (4) últimas calderas?.

Unos minutos más tarde, alrededor de las **13:45 hs.**, se recibe otro mensaje más, proveniente del buque de línea de bandera alemana “*Amerika*”, el cuál detecta la presencia de dos grandes icebergs (algunos autores hablan de sólo uno) , cuya ubicación es : **41° 27’ Latitud Norte y 50° 08’ Latitud Oeste**. Ahora bien, este mensaje **no fue enviado** al puente de mando. **¿Porqué?**. Parece que no hubo confabulación ni a nadie se le olvidó en alguna estantería; lo que parece haber ocurrido es que el mensaje que surca los aires proveniente del “*Amerika*” no iba dirigido **directamente** al “Titanic” sino que fue una especie de “advertencia general” para los buques que estuvieran navegando por el área; tal es así que se siguió transmitiendo a lo largo de esa tarde a ciertos intervalos y ,cuando el RMS “Titanic” entró en el rango de potencia de transmisión del equipo a bordo del “Amerika”, se recibió el mensaje que indicaba la cercanía del peligro.

Respecto de la inmensa cantidad de libros que han sido escritos sobre el tema del RMS “Titanic”, hay un aspecto sobre el cuál existen pocas referencias , en cuanto signifique el material humano del que estaba compuesto el Departamento de Ingeniería del buque. Quizás no se ha visto en detalle el rol que ellos (los Ingenieros) jugaron en la tragedia y del sacrificio que debieron realizar los integrantes de este grupo humano para permitir que los demás integrantes de la tripulación como asimismo los del pasaje pudieran tener unos minutos más, destinados a la salvación .

Uno de los factores posibles de este faltante en los diversos textos y libros escritos al respecto, puede ser el hecho que no sobrevivió ningún Ingeniero, con lo que (obviamente....) no hubo testimonio verbal de lo acontecido abajo, en las entrañas del barco de los sueños. Pero de todos modos, el sacrificio de estas personas sirvió para que el buque se mantuviera un período más largo a flote, permitiendo que otros vivieran: así de simple.....

Ahora bien, veamos cuáles eran las **tareas principales del Grupo de Ingeniería**. Ante todo, tengamos en cuenta que todos los buques de este período (comienzos del siglo XIX) poseían una rutina ingenieril (y con **ingenieril** me refiero a todos los aspectos en los que la Ingeniería tiene incumbencias) que variaba de barco a barco (aunque con no muchas diferencias en el fondo de la cuestión.....) .Sin embargo, para cualquier barco de ese entonces existía la necesidad de mantener guardias bien entrenadas en las secciones motrices y de generación de vapor (ejemplo, calderas) .Un buque del tipo del RMS “Titanic” requería un determinado número de Ingenieros en cada guardia --indiquemos que los turnos eran de 00:00 hs. a 04:00 hs., de 04:00 hs. a 08:00 hs. y de 08:00 hs. a 12:00 hs., repitiéndose el mismo esquema en el turno tarde--- cuyas tareas principales consistían en supervisar el trabajo que cumplían los fogoneros, los caldereros, los engrasadores y los ajustadores, como así también cualquier otro integrante del staff técnico que cumpliera funciones en el barco. Los Ingenieros estaban más destinados a las tareas inherentes en las Salas de Calderas y en las Salas de Motores (motores recíprocos y turbina) .

El **Ingeniero Jefe** no estaba obligado a realizar una Guardia, aunque se hacía presente en la mayoría de ellas (sino....¿qué clase de Ingeniero Jefe hubiera sido...?),mientras que el resto de los Ingenieros sí tenía esta obligación. Indiquemos que habían seis (6) **2dos.Ingenieros** , dos de los cuales estaban juntos por cada Guardia , estando uno (1) a cargo de los motores y otro, de la generación de vapor. Los otros cinco (5) **3ros.Ingenieros** , junto al **4to.Ingeniero Senior** trabajaban en conjunto con dos (2) Ingenieros bien calificados, generalmente supervisando las calderas, parte importantísima del conjunto motriz, quizás hasta el “corazón” del buque. Los restantes nueve (9) **4tos.,5tos. y 6tos.Ingenieros** trabajaban en conjunto con los demás tres (3) Ingenieros por Guardia, dando un total de siete (7) Ingenieros para cada Guardia. Habían también cuatro (4) Ingenieros más en las Salas de Máquinas (o de Motores) afectados a la observancia de los motores recíprocos, turbina y otro tipo de maquinarias, como ser las bombas y engranajes, mientras que tres (3) Ingenieros eran responsables de las calderas. Los fogoneros y ajustadores tenían un arduo trabajo (trabajo continuo) que necesitaban una continua supervisión , siendo los Ingenieros Seniors los encargados de este

Seniors los encargados de este contralor , ya que ellos eran los más aptos para este tipo de encargo , al poseer más experiencia y conocimiento.

De todos modos, es necesario recalcar que no bastaba sólo con los conocimientos y la autoridad que podía emanar de los Ingenieros, sino que, además, se requería de habilidad natural , capacidad de mando, etc. como para tratar con estos hombres endurecidos y sacrificados, los que componían la llamada “banda negra” (por el tizado constante que exhibían.....), de tal modo de poder contar siempre con la cantidad de carbón necesaria para alimentar los fuegos de las calderas, unido al hecho que las mismas estuvieran siempre correctamente encendidas.

**No....si era un paseo campestre ser Ingeniero en el “Titanic” , o en cualquier otro buque.**

Finalmente, se necesitaba la presencia de un (1) **Ingeniero Eléctrico** que se presentaba a cumplir su turno respectivo en cada Guardia con los otros tres (3) restantes, junto al **Jefe de Electricistas**, pero en horario diurno. El **Ingeniero en Refrigeración** (mejor dicho : sería un Ingeniero especializado en máquinas frigoríficas) o si se quiere, el **4to.Ingeniero Adicional**, los dos (2) **Ingenieros de Cubierta** ,los dos (2) **caldereros** y el **plomero** trabajaban, probablemente, en horario diurno; los trabajos que concretaran se dirigían, generalmente, bajo la supervisión de los Ingenieros durante las Guardias o en todo caso, bajo los que estuvieran afectados al servicio.

Es de destacar que al RMS “Titanic” se le hubo de prestar una especial atención durante su viaje inaugural ,en especial, a la maquinaria, particularmente los motores recíprocos ,de tal modo de probarlos hasta una performance de toda potencia.

Existe una implicancia en lo antes expresado, y es la siguiente: hay quiénes indican que se intentó lograr “quebrar” el monopolio que detentaba la Cunard Line, en cuanto a las marcas de velocidad para el cruce del Atlántico. Sin embargo, hay autores que mencionan que la prueba de plena potencia que debía efectuarse el día **15 de Abril de 1912** no fue , en realidad, un intento por romper ninguna marca sino, simplemente, chequear que los sistemas motrices ( todos ellos ) pudieran acceder a la **potencia de diseño** de

manera precisa, habiendo sido probados, en sus variables funcionales, durante el trayecto recorrido.

De todos modos, justo es reconocer que, aunque lo hubiese querido, **el RMS “Titanic” no hubiese podido romper el récord de velocidad de los gigantes de la Cunard**, los buques “**Mauretania**” y “**Lusitania**”, los cuales requerían de unos **75000 (setenticinco mil) HP** para mover sus propulsores, mientras que lo máximo que podían producir los motores del barco de los sueños estaba en el orden de los **45000 (cuarenticinco mil)**.

Con lo que las preguntas surgen solas .

Si el RMS “Titanic” no podía alcanzar la marca de los buques de la Cunard, ¿cuál fue el motivo **REAL** por el cual se ordenó el encendido de las cuatro (4) últimas calderas que quedaban por hacer funcionar?.

Es de constancia histórica (ver testimonio de las Sras. Lines y Thayer ) que se quería estar en New York antes de la fecha originalmente prevista .Hasta ahí bien : un deseo expresado por Ismay. Pero este Gerente de la White Star Line **NO PODÍA DESCONOCER** que el buque estaba (en su potencia) imposibilitado de romper la marca de la Cunard como asimismo los planes de construcción originales del buque descartaban **DE PLANO** esta idea, sino que, justamente, se había puesto el énfasis en presentar un “palacio flotante” con un muy aceptable registro de velocidad.

¿Y entonces?.

**¿CUÀLES FUERON LOS MOTIVOS INTRÌNSECOS QUE LLEVARON A BRUCE ISMAY A “ORDENAR” O “SUGERIR” SE ALCANCE EL MÀXIMO DE VELOCIDAD?.**

Cabe constar que Ismay no desconocía la existencia de hielos en las cercanías del recorrido que el RMS “Titanic” efectuaba. Recordemos que uno de los mensajes sobre la advertencia de hielo fue “interceptado” por Ismay --- el cuál tampoco desconocía la función que cumplía el aparato de transmisión sin hilos --- haciendo constar también que el mismo Director de



la White Star Line había estado presente, al momento de realizarse el viaje inaugural del RMS “Olympic” , observando las prácticas con el aparato inalámbrico.

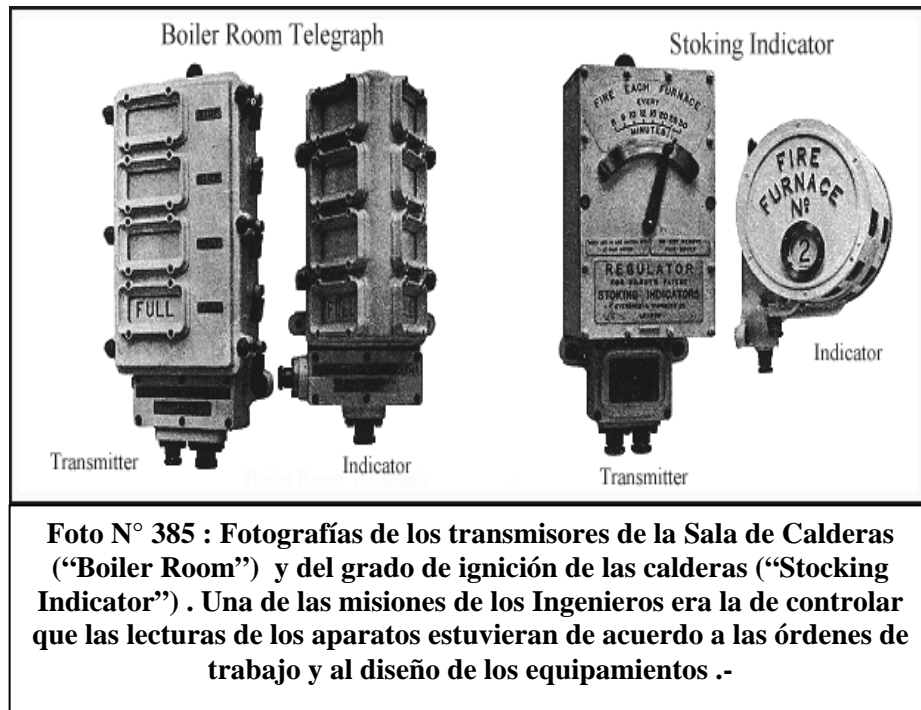
Dejando por el momento de lado este tema que más que respuestas , plantea cada vez más preguntas (que espero puedan ser contestadas, aunque sea algunas de ellas .....), volvamos a la labor de los Ingenieros.

Durante el viaje del “Titanic” , los Ingenieros tenían la tarea de supervisar las operaciones de las calderas y de asegurarse también que las sentinas queden totalmente limpias, las cenizas recogidas y los elementos químicos para el tratamiento de las aguas de caldera, correctamente administrados. Ahora bien, los Ingenieros que estuvieran de tareas en los espacios inter-maquinarias hubieron de tener el trabajo de chequear las operaciones de los motores , tanto del principal como del auxiliar, incluyendo los generadores eléctricos y los engranajes, y , lógicamente, realizando los ajustes necesarios en cada ocasión o de acuerdo al problema que se hubiese presentado.

Otras tareas de las que eran responsables los Ingenieros a bordo del RMS “Titanic” eran las de asegurar que las aguas de las sentinas fuesen bombeadas, que no faltase agua fría o caliente en los espacios reservados a los pasajeros y que la lubricación de los cojinetes de árbol, tanto como la que le correspondía a los blocks motores , fuese la correcta.

Obviamente, si se encontraba algún problema en lo que estuviera bajo la posible acción de los Ingenieros, éstos eran enviados a solucionar el mismo, por lo que el estricto cumplimiento de las tareas asignadas era prácticamente imposible, ya que saltaban de un problema a otro.

Asimismo, recordemos que se había desatado un incendio en una de las calderas mientras el “Titanic” encaraba la ruta hacia el Oeste, de tal modo que los proveedores de carbón (los hombres encargados de preservar el suministro continuo del carbón necesario para el correcto funcionamiento de las calderas) como así también los fogoneros, eran supervisados en los intentos de localizar el corazón del incendio y de intentar extinguir el fuego mediante los medios a su disposición.



**Foto N° 385 : Fotografías de los transmisores de la Sala de Calderas (“Boiler Room”) y del grado de ignición de las calderas (“Stoking Indicator”) . Una de las misiones de los Ingenieros era la de controlar que las lecturas de los aparatos estuvieran de acuerdo a las órdenes de trabajo y al diseño de los equipamientos .-**

Como detalle de la construcción de los sistemas de dirección y monitoreo de la maquinaria, en la plataforma de maniobra de los motores recíprocos estaban agrupados los controles de los elementos motrices y desde esa posición los Ingenieros podían operar la válvula de alimentación del vapor de la maquinaria, revertir los mecanismos de dirección y realizar otro tipo de tareas, como comunicarse con el puente, mediante el uso de los transmisores. Indiquemos que la turbina operaba solamente en la dirección de “avante” y no era utilizada durante las operaciones de maniobrabilidad, mientras el vapor usado en los motores recíprocos era desviado a los condensadores. La reversa de cada uno de los motores recíprocos se lograba mediante el movimiento del bloque de enlace de la válvula de ese motor, para lo cual se proveía un cilindro a tal efecto. Por ello, los Ingenieros debían operar un control de nivel de vapor y así, el motor de reversa haría el trabajo. Se empleaba un cilindro similar para operar las dos válvulas de cambio , las que dirigían el vapor remanente de los motores recíprocos a los condensadores o a la turbina. Este cilindro estaba ubicado en el extremo posterior de los motores recíprocos y lo más posible es que el control que lo comandaba se encontrara en esa ubicación .

Con lo que el Ingeniero que estuviera a cargo de los controles maestros no podía, por lo tanto, operar la válvula de cambio sin moverla de posición (cerca de 30 pies , unos 10 mts.) pero bajo circunstancias normales, se podía contar con los servicios adicionales de otros Ingenieros, que ayudaban a que la válvula se vuelva operativa, generalmente al comienzo de las maniobras que se efectuaban a la entrada a puerto o cuando se daba la orden de “todo afuera” cuando el barco debía salir de su embarcadero, mar afuera.

El contacto entre las maquinarias y las calderas era esencial de modo de asegurar que las mismas suministraran el vapor requerido por los motores, ya que la generación insuficiente de vapor resultaba en una baja presión de la caldera (digámoslo de este modo : se producía un efecto de retroalimentación, debido a la interconexión propia del sistema vapor-máquinas : al producirse una baja en la cantidad de vapor suministrado, y llegando al extremo de la cadena, esta falta, a su vez, se convertía en una caída de la presión. No me debo extender más sobre este aspecto , ya que habría de entrar en la temática referida a las Máquinas Térmicas, correspondiendo citar varios procesos térmicos largos y complicados, como ser : pérdida de calor, caídas de presión en accidentes localizados, rendimiento térmico, etc.) y en una pérdida de potencia , mientras la excesiva generación de vapor implicaba la pérdida del mismo vapor, debido a que las válvulas reaccionaban a tal efecto, abriéndose o como se dice en la jerga , “levantándose”.

Es de destacar que el RMS “Titanic” estaba equipado con los últimos diseños que aseguraran una comunicación satisfactoria entre la plataforma de control de la maquinaria y la zona de calderas. Los controles de comunicación sólo operaban en la plataforma de marcha de la maquinaria recíproca (motores de babor y estribor) pero también había un sistema iluminado de comunicación (transmisores) entre la plataforma de marcha de la maquinaria y cada caldera, individualmente tomada. Este equipamiento eléctrico fue suministrado por la empresa **Evershed & Vignoles Ltd.** de Londres, consis-



**Foto N° 386 : Fotografía que nos muestra uno de los afiches de propaganda de los barcos de la White Star Line, los gemelos RMS “Olympic” y RMS “Titanic”. La leyenda al pie de la estrella dice lo siguiente : “Vapores de Triple Hélice de la White Star : más grandes vapores en el mundo” .-**



Foto N° 387 : Fotografía de uno de los afiches publicitarios del RMS "Titanic" .-

/--tente en una unidad de transmisión en el control de la maquinaria , junto a unidades de recepción en cada sala de calderas. Este equipo permitía al Ingeniero de Guardia en la sala correspondiente, comunicarse con las salas de calderas, de manera de informar la velocidad de operación real de los motores, determinadas como : **Full** (Toda o Plena) , **Half** (Mitad o a la Mitad) , **Slow** (Lenta) o **Dead Slow** (Lento Muerto) .De seguro, que al tratarse de una vital e importante función inherente al funcionamiento de los motores, también habría estado provisto de alarmas sonoras e indicaciones visuales apropiadas.

En realidad, quizás no habría tanta necesidad (en las salas de calderas) de saber si los motores estaban girando hacia proa o hacia popa, y quizás también no habría medios de realizar una información de estos movimientos a la sala de calderas.

Además de estos transmisores ubicados en las salas de calderas, la misma firma comercial proveía conjuntos indicadores de provisión “**Kilroy**”, para cada aprovisionamiento. Un indicador era provisto para cada caldera y el Ingeniero podía cotejar la tasa de fuego requerida para caldera, ajustando el tiempo en que cada horno en particular debía estar encendido; señales sonoras y visuales advertían al fogonero del momento en que cada horno debía ser puesto en estado de ignición.

Sin embargo, las calderas de doble fondo tenían una propiedad en su sistema: el mismo prevenía que las puertas opuestas del horno sean abiertas al mismo tiempo.

Algo más, como para terminar con el aspecto laboral de los Ingenieros a bordo del barco de los sueños : la **insignia del cordoncillo dorado**, que los Oficiales Ingenieros de la marina mercante británica llevaban en las mangas de sus chaquetas uniformadas tenían un fondo de color **púrpura** . Esta distinción fue concedida a estos Oficiales, en el año **1865** , por parte del rey Jorge V , de manera de distinguirlos de otros oficiales marinos en actividad en las flotas inglesas, comenzando a usarse dicho color cuando estos Oficiales Ingenieros empezaron a utilizar los uniformes mencionados. De todos modos, la distinción púrpura se convirtió en otro mito popular asociado con la tragedia del RMS “Titanic”.

Veamos ahora algunos datos personales de los Ingenieros que trabajaron en el primer , único y último viaje del inmundible RMS “Titanic”. Quizás se podría nombrar a este compendio de datos como pequeñas biografías de estos hombres. Por supuesto, y sin pretender exacerbar a la “rama femenina” debo ser fiel a la verdad y hacer constar que las mujeres no desempeñaban cargos en lo que respecta a la condición de Ingeniero en los buques de aquél período de la Humanidad, es decir, los comienzos del siglo XX .Esto obedece a varias razones, pero por el momento mencionemos dos :

1) : La primera indicaba que no se había abierto todavía el ancho corredor por el cual las **TODAS** las mujeres (obviamente, que así pudieran hacerlo) habrían de concurrir a las universidades y , adquiriendo los conocimientos pertinentes, graduarse en las distintas disciplinas académicas. Esto se debía a su vez, a dos factores, siendo estos : la discriminación social (ya sea por clases o por medios económicos) de la que era objeto la mujer en esos tiempos y una creencia generalizada (especialmente en las clases pudientes) que llevaba a pensar que el mejor “escenario” para la obtención de un marido acorde a las expectativas sociales de las familias (que permitían que sus hijas cursasen estudios superiores),era, justamente, el claustro universitario. No opinaré sobre este punto : creo que si han tenido la paciencia de leer este intento de trabajo de investigación hasta llegar a estas líneas, ya saben (o adivinan) cómo pienso sobre este tema.....

2) : Los trabajos que los Ingenieros realizaban necesitaban de una fortaleza adecuada, cosa que se creía las mujeres no poseían: faltaban muchos años todavía para la aparición de los gimnasios y de las mujeres con torsos como Terminator.....Asimismo, el ambiente era netamente masculino, y una mujer no sólo hubiese “desentonado” (por decir algo....) sino que más de un marino habría puesto sus ojos en ella, con el consiguiente relajamiento de la estricta disciplina que los barcos debían presentar . Uds. Me entienden.....¿no es así?.

Pero, y ahora sí, como (repitiendo...) un justo homenaje a aquellos “ilustres desconocidos” --los **Ingenieros**--- de la historia del inmundible, este Ingeniero pasa a transcribir los datos principales de las vidas de estos hombres, generalmente muy poco nombrados a la hora de hablar del barco de los sueños. Sin embargo, debo reconocer que, en varias imágenes del film “Titanic” de James Cameron, se brinda, también, un reconocimiento a los mencionados hombres que brindaron sus vidas para que otros, sin distinciones de ningún tipo, tengan una chance de salvación.

Las biografías mencionadas corresponden a los siguientes hombres:

### ? **Joseph Bell**

Ingeniero Jefe, de 51 años de edad, nacido en la localidad de Maryport, Cumberland, Inglaterra en el mes de Mayo del año 1861. Educado en Carlisle. Aprendiz en la Robert Stephenson & Co. (Newcastle Upon Tyne), comenzando su carrera de marino en el año 1883, en la Lamport & Holt Line de la ciudad de Liverpool. Se unió a la White Star Line en el año 1885 y sirvió en varios navíos, trabajando las rutas que la compañía usufructuaba, ya sea a New Zealand o a New York. Fue promovido al cargo de Ingeniero Jefe estando a bordo del buque “Coptic”, a la temprana edad de 30 años. Sirvió en el barco gemelo del RMS “Titanic”, esto es, el RMS “Olympic”, antes de ser transferido al primero y permaneció cumpliendo diversas tareas inherentes a la fabricación del inmundible, mientras se procedía a la construcción del barco de los sueños en los astilleros Harland & Wolff, de la ciudad de Belfast. Bell fue miembro del Instituto de Ingenieros de Marina y de la Real Reserva Naval. Aunque vivió en la Belvidere Road, Great Crosby (Liverpool), también registró una residencia temporaria en la ciudad de Southampton.

Dejó una viuda, de nombre Maud, y cuatro niños, dos varones y dos mujeres. El más joven de los muchachos (de un poco más de 16 años) había, para esos días, comenzado su aprendizaje en los astilleros Harland & Wolff, habiendo de acompañar a su padre en el RMS “Titanic”, cuando el buque se trasladó desde Belfast hasta Southampton. Existe una placa conmemorativa de su vida en la iglesia de Saint Faith (Great Crosby, Liverpool), donde, junto a su familia, concurría a misa.

En la película de Cameron se lo muestra en varias escenas: la primera, cuando ordena **“All ahead full”** (**“Todo adelante”**); la segunda cuando le saca de las manos la manivela de cierre de presión de vapor a un operario (al decretarse desde el puente de mando la orden de parada de las máquinas, al momento del choque contra el iceberg), accionándola él mismo y la tercera, cuando le ordena a un operario (haciendo cadena con su brazo) apagar los sistemas eléctricos del navío.





Foto N° 388 : Fotografía del  
Ingeniero Jefe Joseph Bell .-

### ? **W. E. Farquharson**

Segundo Ingeniero Senior. Nacido en la ciudad de Liverpool en el año 1873. Inició su aprendizaje con los Sres. Higginson y luego se unió a la Anglo-American Tool Company. Comenzó su carrera de marino a la edad de 22 años , inicialmente con la Johnson & Co. y luego se incorporó a los buques del Sr. John Markwood de Liverpool. Se unió a la White Star Line en el año 1900 como asistente del Segundo Ingeniero a bordo del “Teutonic” y luego transferido al “Seuvic” donde sirvió durante otros tres años, antes de incorporarse al “Majestic” como Segundo Ingeniero Junior. Posteriormente fue nombrado como Segundo Ingeniero Senior , desempeñando tareas en el “Teutonic” y en el “Oceanic”. Permaneció en el RMS “Titanic” durante las últimas etapas de su construcción. Vivió en la calle Wilton Avenue 90, Southampton y dejó una viuda (Martha) y tres niños.



**Foto N° 389 :  
Fotografía del 2do.  
Ingeniero Senior  
W. E. Farquharson .-**

### **? Norman Harrison**

Segundo Ingeniero Junior. Nacido en Liverpool en el año 1873. Sirvió como aprendiz con los Sres. Higginson antes de realizar su primer viaje por mar a bordo de un navío perteneciente a la Elder Line, permaneciendo en esta línea hasta la obtención del certificado competente como Ingeniero Jefe, a la edad de 23 años, cuando se unió a la White Star Line como 3er.Ingeniero a bordo del “Delphic”. Sirvió en varios navíos de la flota , logrando el rango de Segundo Ingeniero Senior a bordo del “Adriatic”, antes de ser seleccionado como 2do.Ingeniero Junior para servir en el “Titanic”. Fue miembro asociado del Instituto de Ingenieros Mecánicos. Dejó una viuda (Mary) de un matrimonio sin descendencia. Vivió en la calle Baden Road, Knotty Ash, Liverpool.



**Foto N° 390 :  
Fotografía del  
2do.Ingeniero  
Junior  
Norman  
Harrison .-**

**? John Henry Hesketh**

Segundo Ingeniero Junior. De 33 años de edad, no estaba casado. Nacido en Liverpool, vivió con sus padres en Garnett Avenue, Kirkdale, Liverpool. Se unió a la White Star Line como aprendiz Ingeniero a la edad de 14 años y comenzó su carrera de marino a bordo del “Afric” como 6to.Ingeniero. Sirvió a bordo de varios navíos de la compañía y estuvo involucrado en el salvataje del “Seuvic”, en el encallamiento del navío. Sus responsabilidades incumbieron respecto de la maquinaria de refrigeración a bordo del “Majestic”, trabajando sobre la provisión de carga refrigerada , que la WSL ofrecía como un atractivo más. Sirvió a bordo del “Olympic” antes de ser trasladado al “Titanic” y se convirtió en el 2do.Ingeniero más joven en actividad en la compañía.



**Foto N° 391 :**  
**Fotografía del**  
**2do.Ingeniero**  
**Junior**  
**John H . Hesketh .-**

**? James Frazer**

Tercer Ingeniero Junior Asistente, de 29 años de edad. Nació en la localidad de Aberdeen (Escocia) e inició su aprendizaje en Barry, Henry & Co. en dicho lugar. Trabajó en el mar por el término de dos (2) años , a bordo de los buques pertenecientes a Langland & Sons , antes de unirse a la White Star como 6to.ingeniero en el barco “Adriatic” ,por el mes de Octubre de 1907.Luego de varias promociones, se lo asignó al RMS “Titanic”. Asimismo, logró su certificado de Ingeniería de primera clase. Dejó una viu-

/-- da y dos niños pequeños.

? **Leonard Hodgkinson**

Cuarto Ingeniero Senior, de 46 años de edad. Nació en Liverpool e inició su aprendizaje con la compañía de Hartley, Armour y Fanning , de la localidad de Stoke. Navegó en varios barcos antes de unirse a la Beaver Line y la Rankin, Gilmour & Co. Obtuvo su certificado de Ingeniería de primera clase y navegó como Ingeniero Jefe a bordo del “Saint Jerome” antes de dejar el mar para emprender negocios por su cuenta. Se unió a la White Star Line en Mayo de 1905 como Ingeniero asistente a bordo del “Celtic”. Sirvió en el “Olympic” antes de unirse al “Titanic”. Dejó una viuda y dos niños.



Foto N° 393 :  
Fotografía del  
4to.Ingeniero  
Senior  
Leonard  
Hodgkinson .-

? **J. M. Smith**

Cuarto Ingeniero Junior. Nació en la localidad de Elgin en el año 1877 e inició su aprendizaje con la compañía de J. S. Souter, en su propio pueblo. Sirvió en la Anchor Line de Glasgow (Escocia) y en un variado número de compañías costeras antes de obtener sus certificados de competencia. Antes de unirse a la White Star Line en el año 1906 , navegó con la Union Castle Line y la Red Star Line. Sirvió a bordo del “Majestic” antes de unirse a las últimas etapas de la construcción del “Titanic”. Dejó una viuda (Sarah) y un hijo.



Foto N° 394 :  
Fotografía del  
4to.Ingeniero  
Junior  
J. M. Smith .-

900

### ? **Henry Ryland Dyer**

Cuarto Ingeniero Asistente Senior. Nació en la localidad de Jhansi (India) en el año 1887. Recibió parte de su educación en el Manual School de Exeter (Inglaterra) y comenzó su aprendizaje con la Willey & Co. Se unió a la White Star en el año 1908 y después de un corto período con el personal en Southampton , fue asignado al “Adriatic” donde estuvo por tres años antes de ser transferido al “Olympic”. Vivió en Exeter y no se casó.



**Foto N° 394 :  
Fotografía del  
4to.  
Ingeniero  
Asistente  
Senior  
Henry R . Dyer .-**

### ? **Henry Watson Dodds**

Cuarto Ingeniero Jefe Asistente, de 30 años de edad. Nació en la localidad de Demerara (Indias Occidentales). Iniciò su aprendizaje con Buchanan & Co., con McOnie, Harvey & Co. y con Mirless, Watson & Co. de la ciudad de Glasgow (Escocia). Pasó cuatro años en el mar con la Royal Mail Steam Packet Company, antes de unirse a la White Star en el mes de Octubre de 1908. Logró su certificado de Ingeniería de segunda clase e iba a contraer matrimonio una vez que el “Titanic” retornara de su viaje inaugural.



**Foto N° 395 :  
Fotografía del 4to.  
Ingeniero Jefe  
Asistente,  
Henry Watson  
Dodds .-**

### ? **Arthur Ward**

Cuarto Ingeniero Asistente Junior, de 24 años de edad. Comenzó su aprendizaje con la empresa de Mitchell Hnos. de la localidad de Romsey (Hampshire, Inglaterra) y con J. J. Thornycroft & Co. de Southampton. En el año 1907 se embarcó en el “Suira Monthon” , que fuera construído por Thornycroft. Se unió a la White Star en 1908 y sirvió en un número de barcos , incluyendo al “Olympic” , antes de registrarse en el “Titanic”.



**Foto N° 396 :  
Fotografía del  
4to . Ingeniero  
Asistente  
Junior  
Arthur Ward .**

### ? **Thomas Hulman Kemp**

Cuarto Ingeniero Asistente Adicional (Refrigeración), de 43 años de edad. Nació en Southampton e inició su aprendizaje con la London & South Western Railway Company. Pasó cuatro años en la Isle of Wight Steam Packet Company y un corto período en el yate privado de vapor “White Lady”. Sirvió en Southampton en la Harland & Wolff, pero decidió volver al mar nuevamente, siendo su primer destino el “Titanic”. Logró su certificado de Ingeniero de primera clase. Dejó una viuda y una hija.



**Foto N° 397 :  
Fotografía del  
4to.Ingeniero Asistente  
Adicional (Refrigeración)  
Thomas Hulman Kemp .-**

902

? **Frank Alfred Parsons**

Quinto Ingeniero Senior, de edad 27 años. Nació en Southampton y comenzó su aprendizaje con la Isle of Wight Steam Packet Company. Navegó durante dos años con la Union Castle Line antes de unirse a la White Star en el mes de Abril de 1910, siendo designado a servir en el “Teutonic”. Más tarde fue transferido al “Olympic” y luego al “Titanic”. Logró su certificado de Ingeniería de segunda clase. Dejó una viuda.



**Foto N° 398 :  
Fotografía del 5to.  
Ingeniero Senior  
Frank Alfred  
Parsons .-**

? **Robert Millar**

Quinto Ingeniero Adicional. Nació en la localidad de Alloa (Clackmannanshire, Inglaterra) en Julio de 1885. Se educó en el Burgh & Sunnyside Public School. Inició su aprendizaje con Archibald, Jeffry & Sons, de Alloa. Su siguiente empleo lo consiguió en la Argyll Motor Works y el siguiente en la Wallsend Slipway & Engineering Company. Trabajó en el mar a bordo del “Johannesburg” , perteneciente a la Bucknell Steamship Line. Una vez obtenido su certificado de Ingeniería de segunda clase sirvió a bordo del navío de dicha compañía, el “Katuna”. Logró su certificado de Ingeniería de primera clase en el año 1909 y se unió a la White Star al año siguiente. Navegó en el “Olympic” antes de ser transferido al “Titanic”.



**Foto N° 399 :**  
**Fotografía del 5to.**  
**Ingeniero Adicional,**  
**Robert Millar .-**

### ? **William Young Moyes**

Sexto Ingeniero Senior, de 23 años de edad. Se educó en la Stirling High School y comenzó su aprendizaje con David Rowan & Co., de Glasgow (Escocia). Se unió a la White Star y sirvió unos meses a bordo del “Oceanic”, antes de ser transferido al “Titanic”.



**Foto N° 400 :**  
**Fotografía del**  
**6to. Ingeniero**  
**Senior ,**  
**William Young**  
**Moyes .-**

### ? **William Mc Reynolds**

Sexto Ingeniero Junior. Nació en Belfast (Irlanda) en el año 1890. Comenzó su aprendizaje en Harland & Wolff, en Belfast. Se unió a la White Star en Marzo de 1912, siendo el “Titanic” su primer destino.





**Foto N° 401 :  
Fotografía del 6to.  
Ingeniero Junior,  
William Mc Reynolds.-**

**= Henry Philip Creese**

Ingeniero de Cubierta, de 44 años de edad. Nació en la localidad de Falmouth y comenzó su aprendizaje con Harland & Wolff luego de haberse unido , en primeras instancias, a la Head Line. Sirvió subsecuentemente en la Ulster Steamship Co., la Isle de Wight Steam Packet Co. y a bordo del yate de vapor “Maund”. Pasó catorce años con la White Star ,sirviendo en muchos navíos de esta línea. Logró su certificado de Ingeniería de 2da.clase.Dejó una viuda y dos hijos, ambos niñas.



**Foto N° 402 :  
Fotografía del  
Ingeniero de  
Cubierta ,  
Henry P. Creese .-**

### ? **Thomas Millar**

Ingeniero Asistente de Cubierta, de 33 años de edad, nacido en la localidad de Carrickfergus, Antrim. Iniciò su aprendizaje en los astilleros Harland & Wolff . Luego trabajó con la empresa Vickers (de la ciudad de Barrow) , con Workman, Clark & Co. (de Belfast) y más tarde con Harland & Wolff (de Belfast). Anteriormente , hubo de viajar por mar a bordo del vapor “Lapland” de la Red Star Line. El viaje a bordo del RMS “Titanic” habría de ser su segundo recorrido por mar. Dejó dos niños huérfanos, debido a que su esposa había muerto poco tiempo antes de la partida del buque .



**Foto N° 403 :**  
**Fotografía del**  
**Ingeniero Asistente**  
**de Cubierta ,**  
**Thomas Millar .-**

### ? **Peter Sloan**

Electricista Jefe, de 31 años de edad, nacido en la ciudad de Liverpool y educado en el Liverpool Institute. Comenzó su aprendizaje con C. S. Wilson (de la localidad de Bootle) y se unió a la White Star Line inmediatamente después de haber completado el mencionado aprendizaje. Recibió una medalla de plata por su destacada actuación en los trabajos de rescate que se efectuaron inmediatamente después de la colisión entre el “Baltic” y el “Republic”. Fue promovido a Electricista Jefe del buque “Laurentic” y más tarde, del “Olympic”. Dejó una viuda (de nombre Annie), de un matrimonio sin hijos.



**Foto N° 404 :  
Fotografía del  
Electricista Jefe ,  
Peter Sloan .-**

### **? Alfred Samuel Allsop**

Electricista Aprendiz, de 34 años de edad. Nacido en Manchester, inició su aprendizaje en H .H. Hall & Co. (Liverpool). A este trabajo le siguieron otros empleos, esto es, los que desarrolló en Campbell & Isherwood (Bootle), Hame Electric Company (Liverpool) y Northern Electric Company (Liverpool). Se unió a la White Star Line en Agosto del año 1904 como electricista asistente a bordo del “Celtic”. Sirvió en los buques “Majestic” y “Oceanic” antes de incorporarse al “Titanic”. Dejó una viuda (Hilda) y un niño.



**Foto N° 405 :  
Fotografía del  
Electricista  
Aprendiz ,  
Alfred S. Allsop .-**

### ? **Herbert Jupe**

Electricista Asistente, de 31 años de edad. Nació en Southampton e inició su aprendizaje en la Lankester & Co., de dicha ciudad. Se empleó por el término de dieciocho (18) meses con la London & South Western Railway Co. y tres (3) años con la Southampton Cold Storage Co., antes de unirse a la White Star . Más tarde, fue registrado como Electricista Asistente a bordo del buque “Majestic” en el mes de Agosto de 1908, sirviendo luego a bordo de los barcos “Teutonic” y “Olympic” antes de unirse al “Titanic”. No se casó , siendo (al momento de embarcar en el “Titanic”) hijo de padres de edad madura .Su cuerpo fue recuperado del mar y depositado en el mismo océano.



**Foto N° 406 :**  
**Fotografía del**  
**Electricista**  
**Asistente**  
**Herbert Jupe .-**

### ? **Alfred Pirrie Middleton**

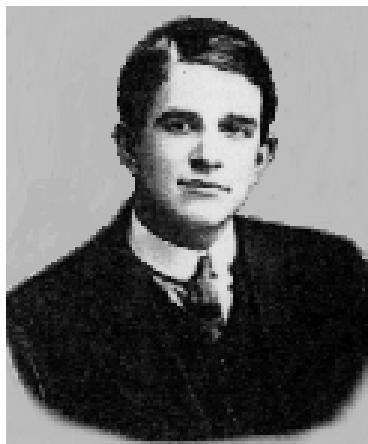
Electricista Asistente, nacido en la localidad de Ballisodare, condado de Sligo (Irlanda), en el año 1885. Se educó en la Intermediate School de Sligo, donde se ubicó en una firma de Ingenieros eléctricos y mecánicos de la ciudad de Glasgow, de modo de realizar prácticas técnicas. Durante este tiempo estudió en el Glasgow Technical Institute (Escocia).Trabajó para la firma Telford, Grier & Mackay Ltd. (Glasgow) y realizó la supervisión de los trabajos eléctricos para dicha empresa, en Irlanda. En el mes de Julio de 1911 fue contratado por Harland & Wolff, pero se unió a la White Star Aberdeen Line, navegando en el buque “Demosthenes” en Agosto de dicho año, para su viaje inaugural hacia Brisbane. Luego de este viaje, retornó a Harland & Wolff y poco tiempo después fue asignado al “Titanic”.



**Foto N° 407 :**  
**Fotografía del**  
**Electricista**  
**Asistente**  
**Alfred P.**  
**Middleton .-**

### ? **Albert George Ervine**

Electricista Asistente. Nacido en Belfast en 1893, siendo el miembro más joven del staff de la sala de máquinas del “Titanic”. Se educó en la Belfast Royal Academy, en el Methodist College y en el Municipal Technical Institute. Pasó parte de su aprendizaje con la firma Coombe, Barber & Coombe antes de ingresar a los astilleros de Harland & Wolff, para estudiar trabajos de electricidad naval. Firmó contrato para realizar trabajos de electricidad a bordo del “Titanic” durante su construcción, como así también en el buque “Maloja” de la Orient Line. Sirvió a bordo del mencionado buque y luego se unió a la White Star Line, siendo asignado al “Titanic”. Fue muy amigo de Alfred Middleton .



**Foto N° 408 :**  
**Fotografía del**  
**Electricista Asistente**  
**Albert G. Ervine .-**

### ? **William Kelly**

Electricista Asistente. Nació en Glasgow (Escocia) en Junio de 1888. Se educó en la Christian Brother`s School (Dublín, Irlanda) y en el Skerry`s Commercial College de la misma ciudad. Realizó un aprendizaje de tres (3) años de duración con la firma de Ingenieros Eléctricos T. E. Bruncker , permaneciendo con ellos hasta el año 1911. En Enero de 1912, se unió a Harland & Wolff y fue contratado para realizar trabajos eléctricos a bordo del “Titanic”. Designado Ingeniero Eléctrico asistente a bordo del “Titanic” , para navegar en el viaje inaugural del buque.



**Foto N° 409 :**  
**Fotografía del**  
**Electricista Asistente**  
**William Kelly .-**

### ? **George Alexander Chisnall**

Calderero Senior, de 35 años de edad. Nació en la localidad de Greenock y comenzó su aprendizaje con la firma Napier Brothers (Glasgow). Una vez completo su aprendizaje, se unió a la White Star como calderero a bordo del buque “Canopic”. Luego de 12 meses en el mar ,obtuvo empleo en la firma Fairfield Shipbuilding Co. y luego en la Caird & Co.(Greenock).Luego de un período con la firma Elder Dempster & Co. (Liverpool) , retornó a la White Star en Mayo de 1908, para servir a bordo del “Majestic” como calderero. Vivió en Southampton, dejó viuda y dos niños.



**Foto N° 410 :  
Fotografía del  
Calderero Senior  
George A. Chisnall .-**

### ? **Hugh Fitzpatrick**

Calderero Asistente. Nació en 1885 en la localidad de Barrow-in-Furness. Iniciò su aprendizaje en Harland & Wolff (Belfast) y se unió a la White Star Line en 1908 como calderero , a bordo del buque “Baltic”. Dejó una viuda.



**Foto N° 411:  
Fotografía del  
Calderero  
Asistente  
Hugh  
Fitzpatrick .-**

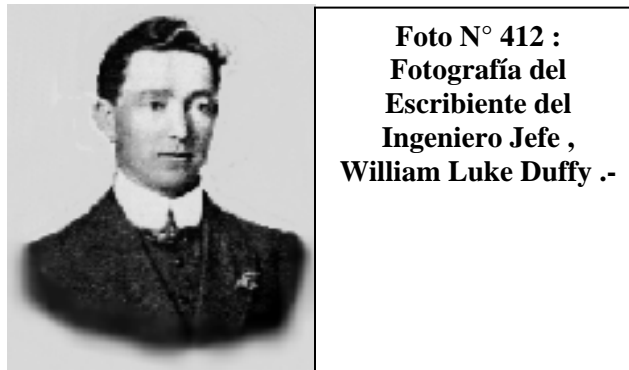
### ? **Arthur J. Rous**

Cañista .Edad : 26 años. Nació en Southampton y luego de completar su aprendizaje , trabajó para Harland & Wolff, y más tarde, para la firma John Thornycroft (ambas de Southampton). Se unió a la White Star como bañista (si se quiere , plomero) a bordo del buque “Adriatic” , en el mes de Mayo de

1911 y sirvió en el buque “Olympic”, antes de ser transferido al “Titanic”. Vivió en Southampton y no contrajo matrimonio. He podido conseguir su fotografía, que se inserta en la fotogalería (pág.934).

### ? **William Luke Duffy**

Escribiente del Ingeniero Jefe. Nacido en Castlebar (Irlanda) en el año 1883, recibió su educación en el St. Jarlath`s College (Tuam, Irlanda). Una vez concluída su educación escolar, pasó dos (2) años como escribiente en la Shackleton`s Flour Milling Co. de Dublín (Irlanda) , antes de unirse a la empresa James Walker Co. (Dublín). El RMS “Titanic” se convirtió en el primer barco en el que habría de trabajar. Dejó viuda y un niño pequeño.



Hasta aquí, la pequeña reseña que la **Encyclopedia Titanica** presenta en las páginas de la Web. De las cuales se puede extraer la siguiente estadística : murieron los 35 cinco miembros del staff del Departamento de Ingeniería , 18 viudas no volvieron a ver a sus maridos y 26 niños quedaron sin padre.

### **Linda estadística.....**

Deseo resaltar que , sin entrar en profundos análisis, debemos reconocer que la mayoría de estas personas eran **PERSONAL ALTAMENTE ESPECIALIZADO** , sin nada de improvisación, y capacitados a lo largo de muchos, muchos años de trabajo. Como corolario de todo lo anterior, y, ya sabiendo que habrían de estar en sus puestos de trabajo hasta lo último, deseo hacer un comentario.



912

En aquellos días, como en los actuales, ocurría que muchas personas decidían terminar voluntariamente con sus vidas. Lamentablemente, en los tiempos que vivimos, es una de las cosas comunes que tenemos oportunidad de enterarnos, leer, tomar conocimiento, etc.

Pero volviendo a esos días, y en especial a la noche en que el RMS “Titanic” se hundió, es de destacar el gesto que el **Grupo de Ingeniería** tuvo para con sus semejantes, sus próximos, sus **AMIGOS** : en definitiva, los que estaban a bordo del buque.

Ellos no eligieron suicidarse, sino ofrecer **VOLUNTARIAMENTE** sus **VIDAS**, a sabiendas de sus destinos personales , para darle un poco más de tiempo al barco, de manera que se salve la mayor cantidad de gente posible, manteniendo el suministro eléctrico el mayor tiempo posible.

Como pequeño corolario del humilde homenaje que el **Ingeniero Mecánico Sergio Kuczynski**, natural de la **Rca. Argentina**, pretende brindar a este grupo de **Ingenieros** ( a pesar del tiempo, la distancia y las nacionalidades) que ofrendó de manera voluntaria sus vidas, queden en estas líneas las siguientes palabras de **Alguien** , quién hace cientos de años brindó **Su Vida** por **Sus Amigos**.

Él dijo :

*“No hay amor más grande,  
que el de aquél que dá  
la vida  
por sus amigos.”*

*Evangelio Según San Juan, Capitulo 15, Vs.13*

Con el tiempo, se erigieron varios monumentos, a lo largo de Gran Bretaña y el mundo entero, como homenaje al valeroso sacrificio que estos hombres brindaron en esa noche de Abril de 1912.

El principal monumento conmemorativo al Grupo de Ingenieros se encuentra ubicado en el Southampton’s East Park.

Foto N° 413



Foto N° 414



Foto N° 415



Foto N° 416



Foto N° 417



Foto N° 418



Foto N° 419



Foto N° 420



**Fotos enumeradas desde la N° 413 hasta la N° 420 :**

**Hilera Superior :De izquierda a derecha: Bertie Wilson (2do.Ingeniero Asistente) ; Herbert Gifford Harvey (2do.Ingeniero Asistente Junior) ; Jonathan Sheperd (2do.Ingeniero asistente Junior) .-**

**Hilera Media : De izquierda a derecha : George Fox Hosking (3er.Ingeniero Senior) ; Edward C. Dodd (3er.Ingeniero Junior) ; Charles Hodge (3er.Ingeniero Asistente Senior) .-**

**Hilera Inferior : Izquierda : Francis Ernest George Coy (3er.Ingeniero Asistente Junior) .- Derecha : James Frazer (3er.Ingeniero Asistente Junior) .-**



**Foto N° 421 : Fotografía que muestra el monumento erigido a la memoria del Grupo de Ingeniería que prestaba servicios a bordo del RMS “Titanic” , al momento de su hundimiento .El mismo se encuentra ubicado en la ciudad inglesa de Southampton .-**



**Foto N° 422 :  
Fotografía de la placa conmemorativa del sacrificio de los Ingenieros del RMS “Titanic” .  
La misma se encuentra ubicada en el Marine Engineers Memorial Building , de la Ciudad de Londres, Inglaterra .-**

Asimismo, en la ciudad de Londres, se encuentra otro de los monumentos erigidos a la memoria de estos hombres : el mismo está ubicado en el Instituto de los Ingenieros de Marina y consiste en una placa .

Del mismo modo, la ciudad de Liverpool organizó, luego de la tragedia del buque , una colecta para erigir un monumento acorde, pero su construcción se retrasó debido al inicio de la 1ra.Guerra Mundial. Originalmente, fue diseñado como el Engine Room Heroes Memorial (en español, Monumento a los Héroes de la Sala de Máquinas) , aunque más tarde se decidió que el mismo debía estar dedicado a todos los Ingenieros de Marina y a los operarios de maquinarias que murieron durante esta Guerra, con lo que no se utilizó la parte de la inscripción que estaba dedicada a aquellos que perdieron sus vidas en el “Titanic”. Este monumento está situado en Pier Head (Liverpool) y es el trabajo de Sir William Goscombe .

Además, existe otro monumento conmemorativo, el cuál no ha sido mayormente mencionado en los libros que sobre el hundimiento del “Titanic” se han escrito, consistente en una placa de bronce dedicada a la memoria del Ingeniero Jefe Joseph Bell , ubicada en la iglesia de Saint Faith (Waterloo, Liverpool).La placa fue provista por su esposa , Maud, y fue descubierta por el entonces Obispo de Liverpool, durante la realización de un servicio especial , el día 6 de Enero del año 1913. Esto es así, ya que Bell y su esposa asistían regularmente a la mencionada iglesia. Como anécdota, digamos que el más pequeño de sus cuatro hijos, de nombre Ralph Douglas, fue bautizado allí el día 29 de Marzo del año 1908.

Para el encabezado de la placa, el Obispo de Liverpool eligió el texto perteneciente a Revelaciones II, 10 ,que dice : *“Sean fieles hasta la muerte, y Yo les daré una corona de Vida”*.

Retornando al hilo histórico de los acontecimientos que de una manera imparcial pretendo presentar ( aunque otros ya los hayan hecho en los varios centenares de libros que sobre el tema se escribieron) , podemos indicar que hacia el día **Domingo 14 de Abril de 1912** , el clima se presentaba excelente y el mar tenía el aspecto de un “espejo”, es decir , una superficie pulida por la que navegar se convertía en un placer. Casi, casi, el ideal de la navegación. Asimismo, el viento era moderado y provenía del sector Sudoes-

/--te. Mientras tanto, los pasajeros más “valientes” aprovechaban para recorrer el buque a paso vivo, desde arriba hacia abajo de la cubierta de Botes, no importándoles que la brisa se volviera algo desapacible y un poco helada por momentos.

**Y así el barco seguía su rumbo.....**

El atardecer de ese Domingo 14 de Abril fue espléndido , según varios pasajeros comentaron. El Sol, en su carrera hacia el Oeste, teñía el cielo y el mar con sus suaves rayos, dándole a las obras de la Naturaleza el marco adecuado para la charla amena y los paseos por cubierta.....Es así que Cameron, en su film, nos presenta una escena que recrea esos momentos finales del barco de los sueños.

Y lo hace presentando dos jóvenes enamorados, “Jack” y “Rose”, subidos a la baranda del buque, sintiéndose volar sobre las aguas, tomándose de las manos y expresándose mediante lo que todos los seres humanos hacemos desde tiempos inmemoriales cuando amamos a alguien y somos correspondidos: un beso prolongado, sintiendo que la persona amada es también parte de nosotros.

Cuando “Jack” está sobre la baranda, tomando la cintura de “Rose”, le canta al oído una canción que dice así :

*“ Come , Josephine, in my flying machine (Up She Goes)  
Going Up she goes, Up she goes  
Balance yourself like a bird on a beam  
In the air she goes, there she goes  
Up, up, a little bird higher  
Oh ¡My! the moon is on the fire  
Come, Josephine, in my flying machine  
Going up, All on, Goodbye”*

*“Ven, Josefina, en mi máquina voladora (Arriba Vá)  
Subiendo vá, arriba vá  
Balancéate como un pájaro en un rayo de luz*

*En el aire vá, allí vá.  
Arriba, arriba, un poquito más alto  
¡Cáspita! La luna está ardiendo  
Ven, Josefina, en mi máquina voladora  
Subiendo, con todo,.....Adiós”.*



Foto N° 423 : Con el extraordinario panorama que el inmundible RMS “Titanic” y el atardecer cayendo sobre el mar presentan , dos jóvenes (Jack y Rose) van uniendo sus sentimientos y entrelazando sus destinos. Esta escena de la película de Cameron es una de las más sensibles que este autor haya visto jamás .Aunque la historia del amor de estos jóvenes sea ficticia (en lo que a la historia real se refiera) , nos brinda una nueva oportunidad para creer en el amor entre las personas, sin importar su condición social .-

*“It was the last time “Titanic” ever saw the lighth” (“Ésa fue la última vez que el “Titanic” vió la luz”)*

*Palabras de la anciana “Rose” al recordar ese momento....  
(del film de James Cameron, “Titanic”, 1996)*

La canción de marras, del año **1910**, fue escrita por **Alfred Bryan** y la música corresponde a **Fred Fisher**.

En el caso del film de Cameron a mi humilde opinión, expresa el momento que los dos principales protagonistas están viviendo.



Foto N° 424



FF  
o  
t  
o  
N°  
425

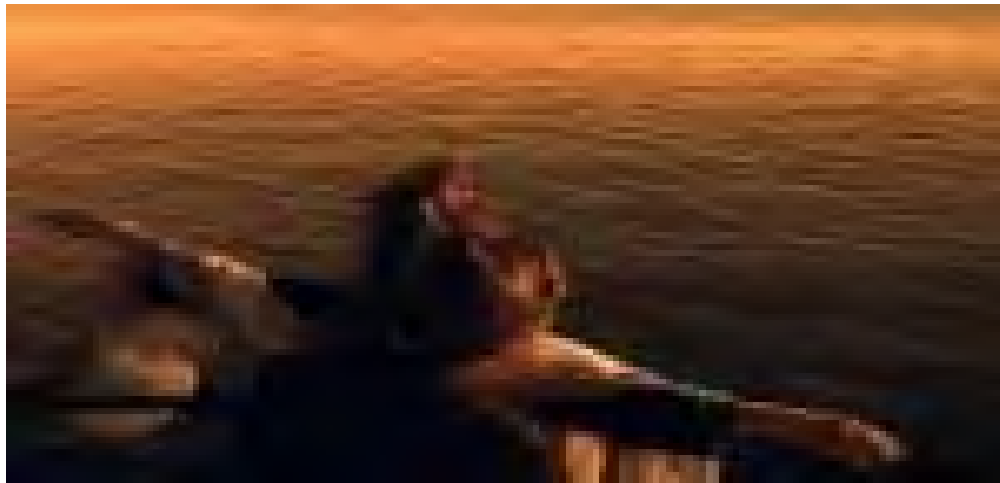


Foto N° 426

Las Fotos 424, 425 y 426 nos muestran las escenas culminantes del acercamiento de dos jóvenes , que en la película de Cameron culminará con uno de los besos más apasionados que este autor tenga memoria. . . .

Porque cuando uno ama a alguien , y es correspondido , también, en alguna medida, se siente . . .  
"volando".

*"I ´m flying Jack, I ´m flying. . . ."*

Hay muchas personas a bordo del buque (como habíamos dicho, unos **2227** pasajeros) y es prácticamente imposible tratar , de uno en uno, todas las vivencias que experimentaron durante esos días, y en especial, en este último día del RMS “Titanic” sobre la faz de la Tierra. Mejor dicho, debería decir “sobre la faz del agua”, pero a los efectos literarios se entiende lo que quiero decir.....

Cuando me refiero a las vivencias de los pasajeros me refiero, obviamente, a lo que los sobrevivientes expresaron con el transcurso de los días, semanas , meses y años, luego del hundimiento del inmundible.

Antes de ingresar de lleno a una de las principales partes constituyentes de este Capítulo IV, donde trataremos (todo ....o casi todo) lo referente al choque del barco de los sueños contra el iceberg, hagamos un sencillo comentario (como para redondear el aspecto humano de los que viajaban a bordo) sobre alguna de las **2227** (más o menos, dependiendo de las fuentes) personas que compartieron esos días de viaje en el inmundible. He elegido a la siguiente persona, no por una cuestión de predilección religiosa o fanatismo clerical, sino porque este hombre tuvo una de las participaciones **humanas** más destacadas al momento del hundimiento del inmundible .

En este caso, hablaremos de uno de los hombres que, si bien era uno más de los pasajeros, no tuvieron un gran papel en la historia del RMS “Titanic” durante el trayecto a través del Océano Atlántico , pero **SÍ** le cupo un destacado papel, recordado por muchas personas, durante las postreras horas del buque.

Se trata del **Padre Thomas Roussel Davids Byles**. Nacido el día **26 de Febrero** del año **1870**, era el más pequeño de siete (7) niños, fruto del matrimonio conformado por su padre , el Reverendo Dr. Alfred Holden Byles (un ministro congregacionalista) y su madre, la Sra. Louisa Davids. Obviamente, se trataba de una familia de fé protestante, habitante de la ciudad inglesa de Yorkshire. El Padre Byles se educó en el Leamington College y en el Rossall School de la localidad de Fleetwood (Lancashire) , entre los años 1885 a 1889. En este mismo año, Thomas asistió al Balliol College (Oxford) , a los efectos de estudiar matemáticas, historia moderna y



teología. También se desempeñó como Vicepresidente de la Sociedad Arnold, una sociedad de estudiantes de Balliol, un centro de debates sobre diversos temas.

Estando en Oxford, Thomas se convirtió al Catolicismo y más tarde, fue contratado como Maestro, desempeñándose en el St. Edmund`s College de Ward (Hertfordshire) , un colegio de muchachos al mismo tiempo que Seminario católico. En el año 1899 se trasladó a Roma para estudiar el Sacerdocio, siendo ordenado en 1902. Se le asignó a la St. Helen`s Parish , de la localidad de Ongar (Essex), en el año 1905.

Fue la próxima boda de su hermano William , que hizo que hubiera de realizar el viaje a bordo del RMS “Titanic”. Este hermano manejaba un negocio dedicado a la goma, establecido en la ciudad de New York (U.S.A.) y como cualquier otro ser humano, se había enamorado de la Srta. Katherine Russell , originaria de Brooklyn (N.Y.), siendo correspondido por ésta. Thomas fue consultado por William , para officiar la ceremonia religiosa correspondiente, en la que Katherine y William se habrían de unir en matrimonio.

El día 10 de Abril de 1912, el Padre Thomas Byles efectuó el recorrido desde Essex hasta Southampton. Una vez llegado a la Liverpool Street Station, se dirigió a la Waterloo Station y allí tomó el “Boat Train” hacia Southampton. Con el boleto N° 244310 ( de 2da.Clase) en sus manos, que le había costado 13 libras esterlinas, Thomas abordó el buque.

Aunque Byles estaba destinado originariamente a ser transportado hacia América a bordo de otro buque, se le cambió el pasaje y fue embarcado en el “Titanic”.

Unas horas después de la partida, mientras el buque soltaba el ancla en el puerto de Cherbourg, le escribió a su casera de la Parroquia de Chipping Ongar (Essex), la Sra. Field , lo siguiente :

*“Todo, hasta aquí, ha ido muy bien, excepto que yo me las he ingeniado, de algún modo, para perder mi paraguas. Primero lo eché de menos al salir del tren en Southampton , pero estoy inclinado a pensar que lo dejé en Liverpool Street .Llegamos a Southampton en el “boat train” a las 11:30 hs. y salimos a las 12:00 hs., muy puntualmente. A las 13:00 hs. almorzamos. Todavía entonces, estábamos en aguas de Southampton, pero cuando terminamos de almorzar, ya estábamos entre Portsmouth y la Isla de Wight.*

*Antes de salir de la cena, habíamos parado en Cherbourg, y el transbordador ya estaba llegando con pasajeros. El transbordador es un bote de buen tamaño de 1260 toneladas, pero al lado del “Titanic” luce pequeño.*

*Aunque con una buena grúa podríamos levantarlo del agua y ponerlo en cubierta, sin sentir ningún inconveniente.*



Foto N° 427 :  
Fotografía del Padre Thomas Byles .-

*Cuando Ud. mira hacia el agua desde la cubierta superior ,se parece a mi-*

*/--rar desde el techo de un edificio muy alto.*

*Al momento de escribir (07:45 hs.), estamos todavía detenidos en Cherbourg. El Canal de La Mancha se consideraba decididamente erizado, pero nosotros no lo sentíamos más erizado que en la peor parte ,como cuando estábamos en las aguas de Southampton. No me gustan mucho las vibraciones de las hélices, pero éste es el único movimiento que sentimos. He hallado otros dos sacerdotes entre los pasajeros de la Segunda Clase --- un benedictino de Bavaria (el Padre Joseph M. Peruschitz ) y otro, un secular de Lituania (el Padre Juozas Montvilla)--. No podré officiar la Misa mañana, ya que estaremos llegando a Queenstown . . .Le escribiré tan pronto como llegue a New York”*

La mañana del día 14 de Abril el Padre Byles ofreció la que sería su última Misa , a bordo del RMS “Titanic” .Ese Domingo era el Domingo siguiente a Pascua. El Padre Byles ofició Misa para los pasajeros de 2da.Clase, en el Descanso de esta clase; luego, hizo lo mismo para los pasajeros de la 3ra.Clase, en el Descanso de esta clase de pasajeros. Byles ofició en los idiomas Inglés y Francés, basado en la necesidad (según sus propias palabras) de contar con un **“salvavidas a mano, bajo la forma del consuelo religioso, en caso de un naufragio espiritual”**.

Bajo otra óptica, podríamos decir que éstas también eran **“proféticas palabras”** sobre lo que, unas horas más tarde, habría de suceder.

Retornemos una vez más al viaje del barco de los sueños, y digamos que **unos minutos antes de la 19:00 hs.**, el capitán Smith ordena alterar el curso sobre el cual se venía cumpliendo el trayecto del RMS “Titanic”, en una ruta orientada levemente al Sur y al Oeste de la precedente, quizá debido a tratar de estar fuera del peligro que los icebergs representaban para la navegación del buque, expresado a través de los varios mensajes de advertencia lanzados al aire por los diferentes barcos que lograron comunicarse con el inmundible. A esta altura, el rumbo llevado por el barco era **Sur 86 Oeste**. Aunque se hubieron de dar las órdenes para alterar el curso del buque, no se procedió de la misma manera en lo que respecta a la **velocidad** : de hecho, la velo--

/--cidad del barco estaba en el orden de los **22,5 nudos** (esto es, unos **41,7 kms./hr.**) que para el hecho de estar en el medio de un “desfile” de icebergs, era, como leve, **demasiado**. Podríamos hacer una comparación muy simple : digamos que, en la mitad de una carrera de bicicletas (que a lo sumo levantarán una velocidad de 40 kms./hr.), Ud. ingresa a contramano de la ruta seguida por las mismas, a una velocidad de 120 kms./hr. De seguro, se chocará con alguna (por lo menos.....) y de Ud. se van acordar hasta su sexta generación de ancestros.....

Bueno, para graficar esto es (más o menos) lo que el RMS “Titanic” estaba haciendo: el buque se comportaba como su automóvil y los icebergs, como las bicicletas.

Alrededor de las **19:00 hs.** de aquella (ya) fatídica noche, la temperatura del agua comienza a bajar abruptamente, llegando a los **39 Grados Farenheit** (esto es, unos **4 Grados Centígrados**). Sobre el puente del barco, el mensaje que envió el “*Baltic*” aquella tarde, a eso de las **13:42 hs.** es finalmente colocado, alrededor de las **19:15 hs.**--- es decir, **5 horas y 27 minutos después**-----.

Yo pregunto : ¿Porqué tanto retraso?

Unos minutos después, alrededor de las **19:30 hs.**, se interceptan mensajes de advertencia emitidos por el buque “*Californian*”, los cuales avisan de la presencia de grandes masas de hielo a **SÓLO 50 MILLAS ADELANTE** , más específicamente , tres (3) grandes icebergs ubicados en Latitud **42° 03’ Norte** y Longitud **49° 09’ Oeste**. También el buque “*S.S.Antillian*” envía mensajes de advertencia sobre la proximidad de icebergs.

Siendo las **21:00 hs.**, el agua baja aún más, ubicándose en una temperatura cercana a los **33 grados Farenheit** (apenas **1/2 grado de la escala Centígrada**).Es decir, el agua sobre la que se desplazaba el RMS “Titanic” ya estaba cerca del punto de congelación. Digamos, bastante fría.....

Excusándose de asistir a la Cena de esa noche, el capitán **Edward J. Smith** se dirige al puente de mando ,donde se encuentra con el 2do.Oficial **Charles Lightoller** ,con el cual intercambia opiniones sobre el **INUSUAL** estado del mar : sumamente calmo (condición rara y excepcional para dicha porción del Océano Atlántico Norte),--- lo que haría difícil observar la posible presencia de los icebergs, puesto que las olas no romperían contra ellos, de tal modo de que los vigías vieran la espuma blanca que del choque se devenía----,y en limpias condiciones climáticas.

Yo pregunto :

¿Porqué se excusó **JUSTAMENTE ESA NOCHE** de asistir a la habitual Cena de 1ra.Clase, durante las cuáles su presencia siempre era requerida y que la White Star consideraba casi “de obligación” (por parte del Capitán del buque) asistir?.

Yo pregunto :

¿Qué lo llevó a subir al puente de mando?.

Obviamente, la contestación sería el verificar que todo estuviera en orden. Pero Smith no era un improvisado en el mar, y, como ya hemos visto, sabía del riesgo que presentaban los icebergs. La contestación, en base a estos parámetros, sería: **SABÌA, ÉL SABÍA, QUE EL BARCO ESTABA PELIGROSAMENTE CERCA DE LAS MASAS DE HIELO** (aunque creyera que no habría peligro), pero su conciencia de hombre y de marino le decía que **NO ERA CORRECTO** el intento de poner al buque en el candelero de los navíos veloces (para lo cuál el barco no estaba preparado) **ARRIESGANDO TODO A UNA CARTA : EL ESQUIVAR LAS MASAS DE HIELO. A MENOS QUE ESTUVIERA ORDENANDO (SÓLO ÉL LO SABE, Y ESE POSIBLE “SECRETO” SE LO LLEVÓ SIN DECÍRSELO A NADIE) QUE EL BARCO VAYA A SU ANUNCIADO FINAL, POR ORDEN O SUGERENCIA DE “ALGUIEN” QUE TAMBIÉN SABÍA DE LA EXISTENCIA DE GRANDES MASAS DE HIELO EN LAS CERCANÍAS DEL BUQUE.¿QUIÉN PODRÍA SER ESTA PERSONA?. EL SR.BRUCE ISMAY.**

Por ello , creo que quiso quedarse tranquilo ,viendo que todo estaba bien ( o por lo menos, aparentemente bien, dependiendo de lo que se tenga por “bien”.....), en lo que a navegación del buque se refiera.

A eso de las **21:20 hs.** el capitán Smith se retira a su habitación dejando la orden de “**despertarlo si algo se vuelve dudoso**”. ¿Porqué tantas precauciones, justamente en esa noche, en la que se había excusado de asistir a la Cena?. ¿A qué le temía el viejo “lobo de mar”?.

¿A qué se refería?. ¿Por qué tanta duda e insistencia en todo lo que tuviera que ver con la navegación del buque?. Es lógico : sabía que su barco estaba, cuando menos, **EN PELIGRO** ,debido a la actitud que había asumido, ya sea, de común acuerdo con Ismay o “acatando” sus sugerencias. Esta orden de Smith hace que Lightoller le indique a los vigías que deben tener suma precaución en advertir la posible presencia de icebergs, incluso, hasta la mañana siguiente. Asimismo, les indica al carpintero del buque y a los encargados de la Sala de Máquinas que vigilen la temperatura del agua, ya que, obviamente, ésta se podía congelar con los consiguientes problemas en el abastecimiento de agua a las calderas y a los demás sistemas.

A eso de las **21:40 hs.** el buque “*Mesaba* ”lanza advertencias que indican la presencia cercana de masas compactas de hielo, campos de hielo y icebergs en las **CERCANÍAS** de dónde el buque de la White Star Line se encontraba navegando. No existe evidencia que dicho mensaje haya llegado al puente, o por lo menos, que se haya avisado al capitán Smith. Esto me hace acordar que a Hitler le pasó lo mismo : destruído por los nervios se fue a dormir ,en la víspera de la invasión de Normandía , del 6 de Junio del año 1944; los servicios de Inteligencia alemanes, al enterarse por los reportes de las playas de que se trataba de una invasión a gran escala, enviaron los mensajes correspondientes, pero los ayudantes de Hitler no quisieron despertarlo para informarle lo que sucedía en las playas de Bretaña. No vaya a ser que el Fuhrer se enoje.....y nos cueste la vida .

¿Hubo de suceder lo mismo en esa “noche para recordar”, en cuánto al mensaje del “*Mesaba*”? Aparentemente, lo que hubo de suceder fue que los operadores de Radio, **Phillips** y **Bride** estaban más preocupados por poder enviar los mensajes que se habían acumulado durante el día (que los pasajeros enviaban), a la estación de Cape Race. De tal modo, **APARENTEMENTE**, pusieron el mensaje del “*Mesaba*” a un costado.

Los reportes recibidos por parte de los operadores de Radio, fueron los siguientes :

**18:30 hs.**

*“S.S.Antillian al RMS “Titanic” :*

*18: 30 ,tiempo aparente, en el barco; latitud :42° 03’Norte , longitud: 49° 09’ Oeste.*

*Tres grandes témpanos, cinco millas al Sur de nosotros”*

**21:30 hs.**

*“S.S.Mesaba al RMS “Titanic” y a los buques hacia el Este:*

*Reporte de hielo: En latitud 42° Norte ,en longitud 42° 03’ hasta 50° 03’ Oeste. Vimos muchas masas pesadas de hielo y un gran número de grandes témpanos de hielo, también campos de hielo. Buen tiempo, despejado.”*

**21:35 hs.**

*RMS “Titanic” al S.S. “Mesaba” :*

*“Recibido, gracias”*

**21:38 hs.**

*S.S. “Mesaba” al RMS “Titanic”*

*“A la espera”*

(El operador Stanley Adams , del “*Mesaba*” , estuvo esperando que, a bordo del “*Titanic*”, se le entregara el mensaje al Capitán . El operador de Radio, Jack Phillips, no respondió, pero sí continuó enviando mensajes de los pasajeros , hacia Cape Race).

De todos modos, los mensajes recibidos a lo largo del día indicaban claramente que había un gran campo de hielo de unas **78 millas** ( unos **125**

**kms.)** de extensión directamente **ENFRENTE** al rumbo que el barco de los sueños llevaba.

A las **22 hs.** se advierte que el agua ya está en el punto de congelación , es decir, **32° Farenheit** o lo que es lo mismo, **0° centígrados**. Mientras tanto, el mar se sigue presentando calmo, el cielo completamente despejado, sin la presencia de la Luna, con las estrellas como faros de luz en la distancia. A esa hora, los vigías, **Frederick Fleet** y **Reginald Lee** toman sus puestos de guardias en el “crow’s nest” --el nido de los cuervos--sin llevar, como ya hemos comentado, binoculares.

A esa misma hora el Oficial Lightholler es relevado de su puesto, en el puente de mando, por el 1er.Oficial William McMaster Murdoch.

**La tragedia se vá tejiendo sutilmente, sin prisa pero sin pausa, alrededor del orgullo de la White Star Line, el inhundible RMS “Titanic” .....y sus hilos hubieron de ser fuertes, muy fuertes.....**

Cuando se hicieron las **22.55 hs.** en el reloj, ocurrió uno de los hechos que, si hubiese sucedido en otro momento y en otro lugar (sin las consecuencias que el choque del RMS “Titanic” trajo aparejadas) , se hubiese convertido en nada más que en una anécdota, posiblemente jamás contada.

A esa hora, a unas **20 millas (unos 32 kms.) al Norte** de la posición del RMS “Titanic” , el “*Californian*” debió detenerse en el medio de un gran campo de hielo, e inmediatamente envió señales de transmisión en las que indicaba dicha situación a los barcos que pudieran estar en las proximidades; obviamente, esto incluía al barco de los sueños.

El mensaje del “*Californian*” decía :

***RMS “Californian” al RMS “Titanic” :***  
***“Diga, viejo, estamos parados y rodeados de hielo”***



928

Habiendo estado a la escucha de mensajes durante todo el día ,y estando abrumado de trabajo (sin intentar justificar con esto su actitud), el radio Operador **Jack Phillips** contestó de una manera muy poco cortés lo siguiente:

*“¡Keep Out!. ¡Shut Up!. ¡Shut Up!. You`re jamming my signal. I`m busy. I`m working Cape Race.”*

En castellano: *“¡Salga!. ¡Salga!. ¡Cállese!. ¡Cállese!. Ud. está interfiriendo mi señal. Estoy ocupado .Estoy trabajando con Cape Race.”*

**Cyril Furmstone Evans**, que así se llamaba el Radio Operador del “*Californian*” esperó pacientemente que su mensaje fuera respondido y , al ver que el tiempo transcurría sin respuesta, por parte del operador del “Titanic”, apagó el equipo inalámbrico y se dirigió a su cabina, a fin de reparar con el sueño el cansancio del día.



Foto N° 428 :  
Fotografía del  
Radio Operador  
del RMS  
“Californian” ,  
Cyril Evans .-



Foto N° 429 :Fotografía del buque RMS “Californian” , que después se convirtiera en uno de los chivos expiatorios, de cara a encontrar culpables por el hundimiento del “Titanic” .-

Podemos hacer un pequeño resumen de las condiciones en que se venía desarrollando el viaje del barco de los sueños.

**Los vigías no poseían binoculares.**

**No había suficientes botes salvavidas.**

**No se realizó el ensayo de naufragio.**

**Mar en calma, cielo limpio, sin brillo de la Luna.**

**Una tradición de efectuar los cruces del Atlántico a alta velocidad, lanzando a través del Océano un buque que no estaba preparado para “correr sobre las olas”.**

**Un capitán (un Capitán) con experiencia en los cruces, pero sujeto a las “sugerencias” de un Director de empresa, que poco o nada conocía del mar y sus consecuencias.**

**Una inmensa confianza en los compartimentos estancos.**

**Una tripulación que no era todo lo habilidosa que se requería.**

**Avisos.... y más avisos de la presencia de masas de hielo, en las cercanías de la derrota del buque.**

La “frutilla” del “postre” de toda esta inmensa “torta” la habría de poner la **Naturaleza**, en pocos minutos más.....

930

A las **23:30 hs.** de esa noche, los vigías **Frederick Fleet** y **Reginald Lee**, divisan un leve “bruma”, que aparece directamente enfrente del rumbo que lleva el buque.



**Foto N° 430 :**  
**Fotografía del**  
**otro vigía, de**  
**guardia el día**  
**14 de Abril de**  
**1912 ,**  
**en horas de la**  
**noche : el Sr.**  
**Reginald Lee .-**



**Foto N° 431 :**  
**Fotografía**  
**del “crow’s**  
**nest”, esto es,**  
**el “nido del**  
**cuervo” ,**  
**lugar de los**  
**vigías en el**  
**“Titanic” .-**

A las **23.40 hs.** del **Domingo 14 de Abril del año 1912**, con el barco navegando a **22,5 nudos** por hora (unos **42 kms./hr.**) el vigía **Fleet** observa un gran iceberg hacia adelante de proa. Inmediatamente, dá tres toques de

campana y telefona al puente. Pero la respuesta tarda en llegar. Es así que Fleet se desespera y larga una maldición : “*Pick Up you, bastards*”—“*Levanten Uds., bastardos*”---. Finalmente, su llamado es atendido, al cabo de unos interminables 30 segundos, por el Oficial Moody, el cuál le pregunta:

“*¿What you see?*”—“*¿Qué ves?*”---

“*Iceberg right ahead*”(Fleet)

--“*Iceberg derecho adelante*”--

La tragedia del RMS “Titanic” estaba a punto de comenzar.....

Nada puede detener lo que ya ha comenzado.

Ni nadie.

A partir de este instante de la historia ya nada será igual para las vidas de miles y miles de seres humanos. Un negro telón comienza a correrse y el último acto del drama de esa noche, el del inmundible RMS “Titanic”, está a punto de comenzar.

En la siguiente parte de este Capítulo IV, denominada “ **El choque contra el iceberg y el hundimiento del inmundible RMS “Titanic”** intentaré reflejar, de manera fiel y exacta todos (o casi todos...) los acontecimientos que tuvieron lugar en el buque, pero también en las vidas de tantos pasajeros (sin distinción de clases), a partir de las **23:40 hs.** del día **Domingo 14 de Abril del año 1912.**

Acompañenme, viendo los sucesos (de todo tipo...) que acontecieron a lo largo de esa noche.

Una noche que cambió la historia de la navegación del siglo XX, como, asimismo, las vidas de centenares de miles de personas en todo el mundo. Y

932

desde ya ,me animo a decir que la **Historia del Mundo**. Intentaré explicar las razones de este pensamiento más adelante.

Ya verán porqué digo que cambió, en esa noche, **por lo menos**, la historia de la navegación.

**Una noche que cambió la historia.**

**Una noche para recordar.**

**Por siempre.**

## FOTOGALERÍA DE LA QUINTA PARTE DEL CAPÍTULO

### IV, “CRÓNICA DEL PRIMER, ÚNICO Y ÚLTIMO VIAJE DEL RMS “TITANIC”” .-

En esta pequeña sección, presentaremos algunas fotografías, las cuáles cumplirán el rol de “complemento” de los temas inherentes al viaje del barco de los sueños. El motivo principal que me lleva a incluirlas aquí y en este momento , es que no las pude hallar antes, con lo que no pude unir a las partes textuales correspondientes , las imágenes gráficas con que habría de ilustrar lo escrito. Pido disculpas por ello, como asimismo hago el comentario, de que, para mi decepción, **NO TODO** está en Internet, uno de los principales medios de información con el que he afrontado esta tarea.

Sin más palabras, veamos algunas fotos, que vienen del fondo de la historia, la terrible y breve historia del RMS “Titanic”. Son ellas, las siguientes :



Foto N° 432: Fotografía del piloto del RMS “Titanic”, George William Bowver .-

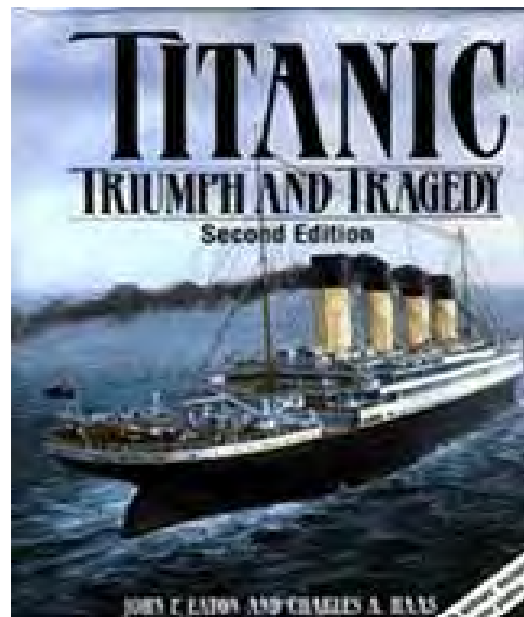
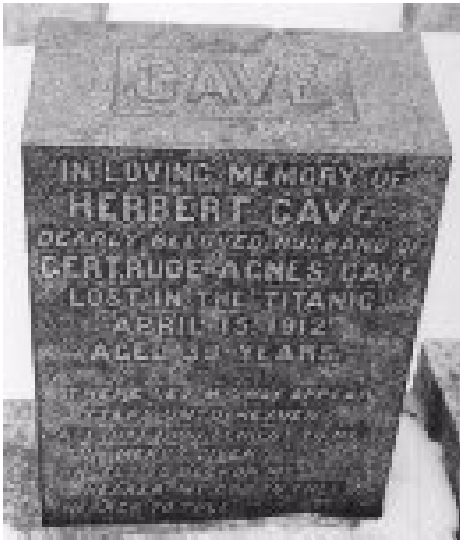


Foto N° 433 : Fotografía de la portada del libro “Titanic : Triumph and Tragedy”, de Charles Haas y John Eaton : ¡ excelente ! .-



**Foto N° 434 : Lápida erigida en memoria de quién fuera en vida Herbert Cave , cuyo cuerpo fuera recogido del mar , y del cuál se descubriera el listado de habitaciones de 1ra.clse .-**



**Foto N° 435 : Fotografía del Cañista Arthur Rous, empleado a bordo del RMS "Titanic" .-**



**Foto N° 436 : Fotografía del buque "Empress of Britain" , el cuál , junto con los saludos al RMS "Titanic" , también envió avisos de la presencia de témpanos de hielo , en el recorrido que el barco de los sueños habría de efectuar .-**

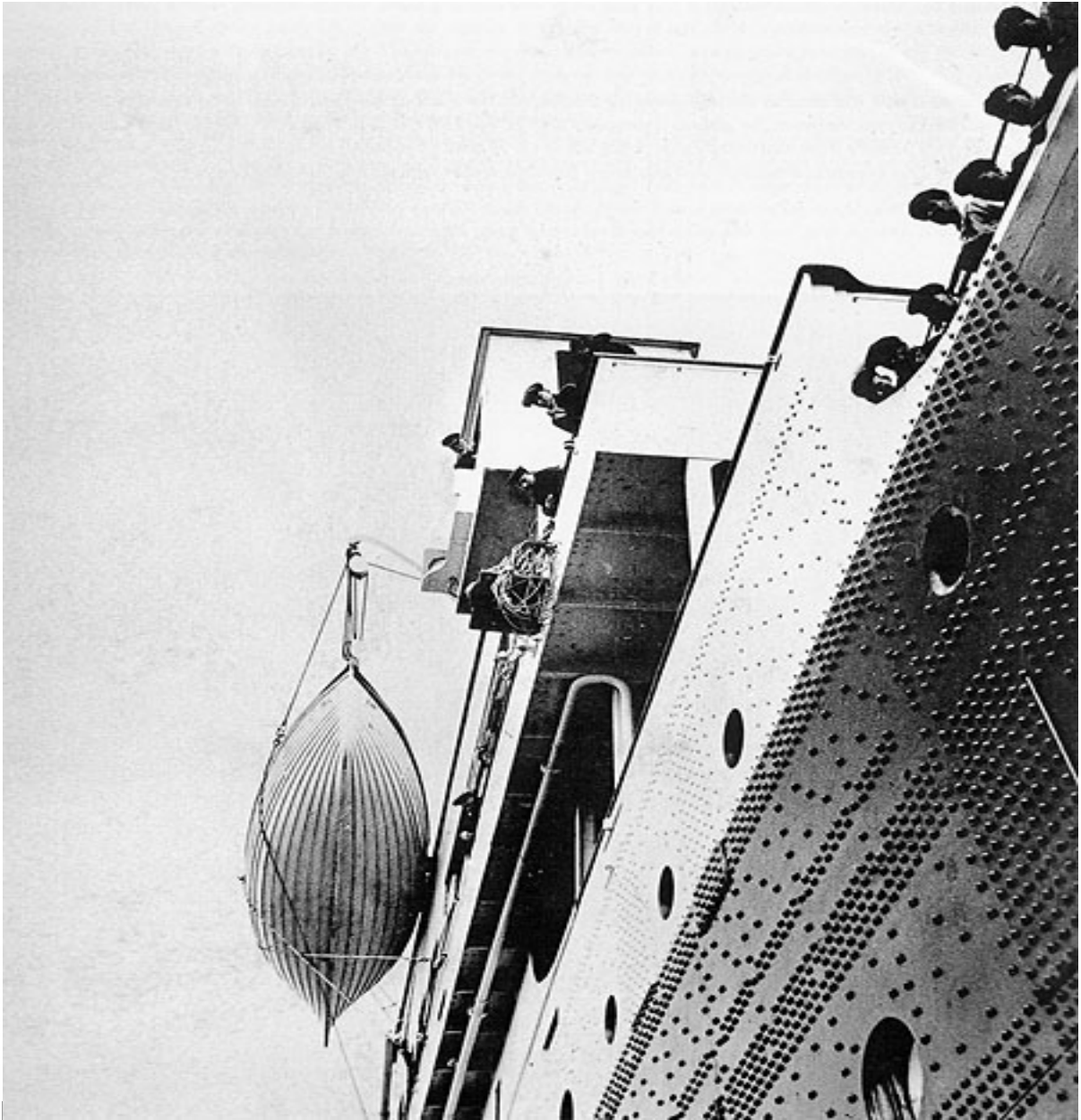


**Foto N° 437 : Fotografía de la Sra. Eva Frank , ya en su edad madura, en la cuál la historia del hundimiento del RMS “Titanic” tuvo a una de sus protagonistas. Con el tiempo, Eva prestó su colaboración para una gran cantidad de libros, reportajes, films y demás que se realizaron , en los cuáles brindó su testimonio de lo que aconteció en esa fatídica noche .-**

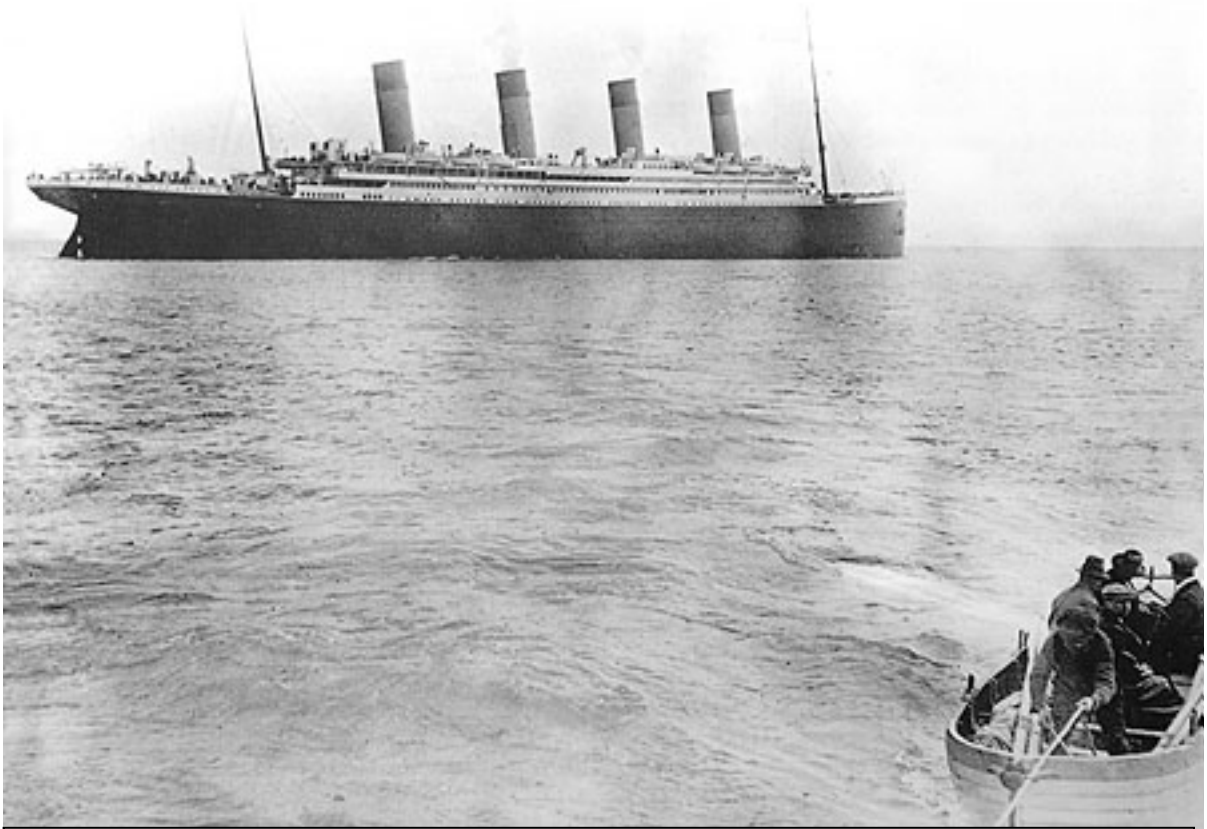


**Foto N° 438 : Fotografía de una hermosísima Srta. Eva Frank, tomada en el mes de Julio del año 1924 .-**





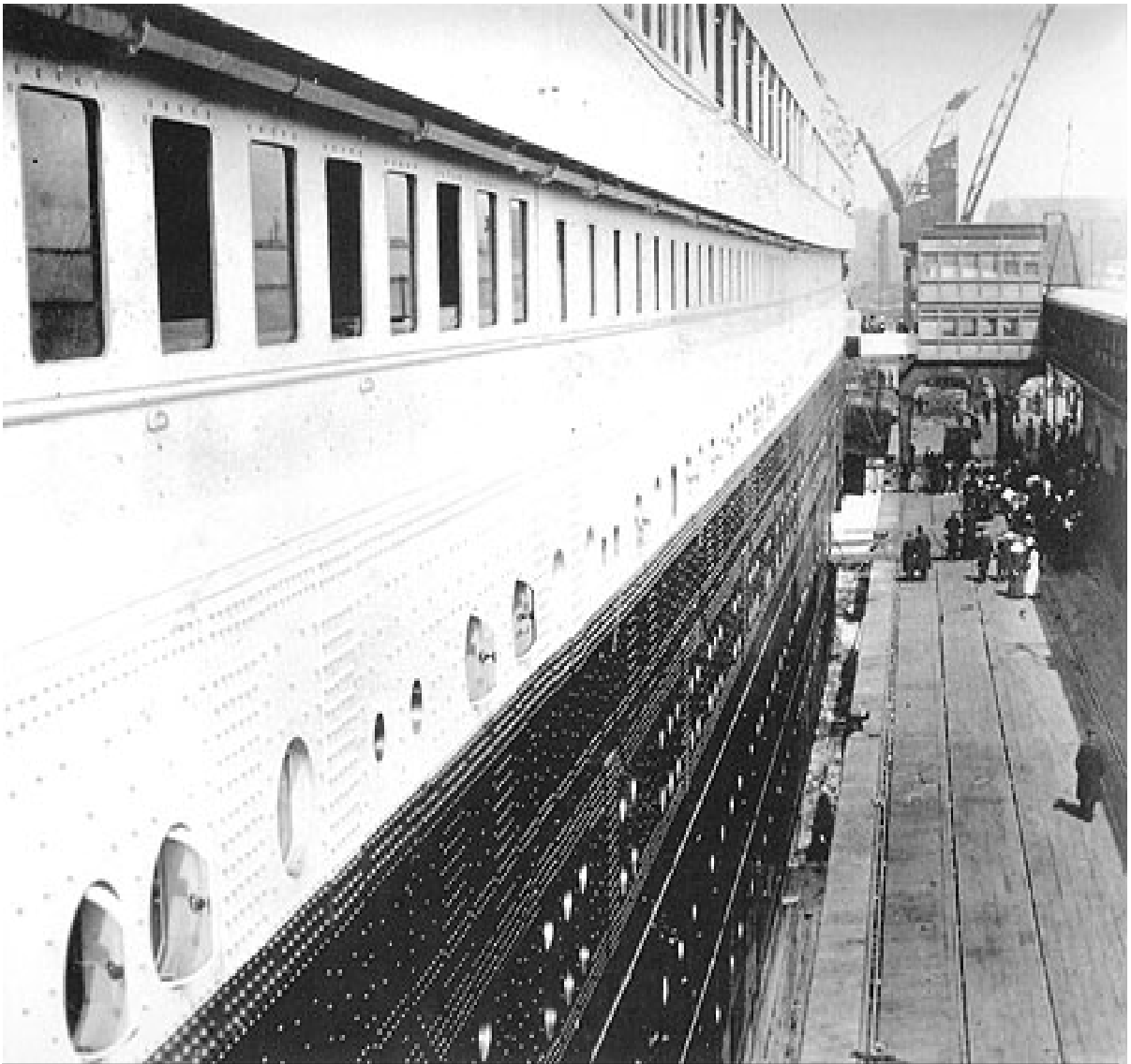
**Foto N° 439 : Fotografía tomada en el puerto irlandés de Queenstown (Cobh) , de un carácter histórico hasta decir basta, en el que se puede ver al capitán Smith (arriba de todo) mirando hacia abajo, a los pasajeros de 3ra.clase observando una serie de maniobras y a dos marineros a la espera , en el nivel medio de la foto . Nótense los remaches, las escotillas y el bote salvavidas , lo mismo que los bordes de cubiertas . Esta foto fue tomada desde el transbordador “América” .-**



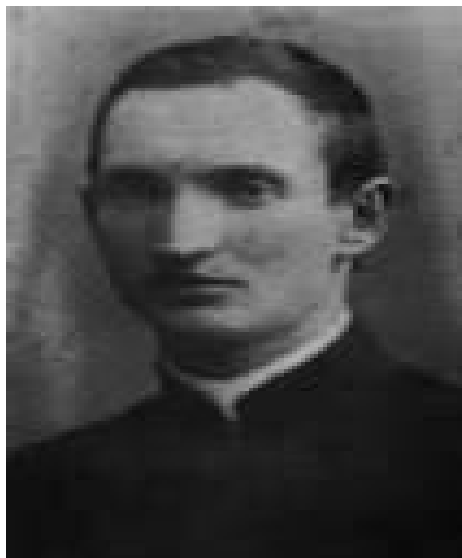
**Foto N° 440 : Fotografía tomada por el Sr. Frank Browne , que muestra al RMS “Titanic” saliendo hacia mar abierto, luego de su estadía en el puerto de Queenstown .Nótese (una vez más.....) el inmenso tamaño del barco de los sueños, en comparación con el bote que se asoma a la derecha inferior de la fotografía .-**



**Foto N° 441 : Fotografía de una pareja (no identificada ) que sale a caminar por la cubierta “A”, durante la mañana, bien temprano. Nótese que se vé como una especie de reflejo sobre el lado inferior derecho de esta foto : esto es así debido a que la foto se ha sobreexpondo con otra. En esta situación, se ha podido determinar que la sobre-exposición corresponde a la habitación que ocupaba la Sr. Charlotte Drake de Martínez Cardeza y en la cuál se pueden advertir los muebles y flores que adornaban dicho recinto .-**



**Foto N° 442 : Fotografía tomada por el Sr. Frank Browne , en la ciudad de Queenstown, que nos muestra el largo del buque y el andén de ascenso de los pasajeros de 2da.clase.Obérvense, además, las cubiertas privadas (a la izquierda de la foto), que fueran ocupadas por Bruce J. Ismay .A la derecha, parte inferior, se pueden distinguir al público y a los posibles pasajeros .-**



**Foto N° 443 :**  
**Fotografía del Padre Juozas**  
**Montvilla . Una fuentes**  
**atribuyen a este sacerdote las**  
**palabras (texto del Apocalipsis,**  
**Cap. 21) que Cameron**  
**inmortalizó en su film , en los**  
**terribles últimos momentos del**  
**hundimiento del “Titanic” ,**  
**mientras que otras se lo**  
**adjudican al Padre Byles .-**

**FIN DE LA FOTOGALERÍA CORRESPONDIENTE A LA**  
**QUINTA PARTE DEL CAPÍTULO IV**

## SEXTA PARTE

# EL CHOQUE CONTRA EL ICEBERG Y EL HUNDIMIENTO DEL INHUNDIBLE RMS “TITANIC”

*“Así, en el principio, mientras perecían los gigantes orgullosos,  
la esperanza del mundo se refugió en una frágil embarcación,  
que, dirigida por Tu mano,  
dejó al futuro el germen de nuevas generaciones.  
Bendita la madera convertida en instrumento de justicia,  
pero maldito el ídolo hecho por manos humanas,  
tanto él como su autor:  
éste por haberlo fabricado  
y aquél porque, siendo corruptible, fue llamado Dios.”*  
Libro de la Sabiduría, Cap.14, Vs.6 al 8 inclusive .-

*“ Y oí una voz potente que decía desde el trono:  
Esta es la morada de Dios entre los hombres :  
Él habitará con ellos, y ellos serán su pueblo;  
Dios mismo estará con ellos y será su Dios.  
Él secará todas sus lágrimas, y no habrá más muerte,  
ni quejas, ni dolor.....  
porque el mundo anterior.....  
ha desaparecido”.*

Libro del Apocalipsis, Capítulo 21 , Vs.3 y 4.-  
Oración que pronunciara el sacerdote Thomas Byles  
al momento del hundimiento de la popa del  
RMS “Titanic”, es decir, en los últimos momentos  
de la vida del barco..... y de los que fallecieron en  
este trágico acontecimiento.

942

*“Había paz .*

*Lejos , el mundo era tan sereno....*

*Creo que el desastre que iba a ocurrir fue el hecho que hizo que el mundo abriera los ojos y despertara.....y lo despertó de un susto.*

*A mi entender, el mundo actual despertó el 15 de Abril de 1912”.*

**Jack Thayer, sobreviviente .-**



Foto N° 444 :  
Fotografía del  
Sr. Jack  
Thayer ,  
sobreviviente  
de aquella  
noche .-

Antes de continuar con la cronología de los dramáticos hechos que comienzan a tener lugar sobre el RMS “Titanic”, una vez que los vigías Frederick Fleet y Reginald Lee divisan el iceberg, desearía hacer el siguiente comentario: hoy es **31 de Mayo de 2001**.

Esta fecha , por sí sola, no indicaría nada.

Pero en el caso de quién esto escribe, sí.

Porque hoy se cumple un año desde la fecha que comencé este pequeño intento de trabajo de investigación.

Repito, que, igualmente, la fecha por sí sola no indicaría nada: hubiese podido ser un día 7 de Junio, 10 de Julio o 3 de Agosto. Lo mismo hubiese dado.

Pero en este caso no dá lo mismo.

¿Por qué? .

Porque un día **31 de Mayo**, pero del año **1911** , en la ciudad de **Belfast (Irlanda del Norte)** se procedió a efectuar la botadura del orgullo de la White Star Line, en los astilleros Harland & Wolff, el **RMS “Titanic”**.

Eso sí : juro por Dios que yo no elegí la fecha para ponerme a escribir, sino que descubrí ,**accidentalmente**, que comencé mi tarea de escritura el día mencionado .

Accidentalmente, puesto que ese descubrimiento lo realicé al escribir la parte dedicada al buque propiamente dicho, esto es “El Barco de los Sueños” ,de este mismo Capítulo, mientras consultaba diversas fuentes de información que me permitieran dar un panorama detallado del navío.

Asimismo, no escribí esta parte denominada “El Barco de los Sueños” inmediatamente de sentarme a redactar, sino que, en realidad, ello ocurrió muchos meses después.

Pero, si leyendo lo relacionado a las diferentes premoniciones sobre el inmundible, ¿ es de extrañar que una cosa así, esto es, la no intencionada elección de la fecha indicada, haya pasado?.

Creo, humildemente, que no.

Todo tiene un sentido en la vida, y también una respuesta.

Nada pasa porque sí.

Aunque desconozco la respuesta, no alcanzo a ver el sentido, y sabiendo que nada pasa porque sí, en cuanto a la fecha de comienzo de este trabajo, no puedo detenerme ahora, cuando el calendario indica que el tiempo transcurre. Pero sí hay un consuelo : aunque estoy un año más viejo, debo reconocer que al día 30 de Mayo de 2000 no tenía una sola línea escrita; mientras que ,en estos los días de mi vida, ya voy por las 900 y tantas carillas.....

Una última disquisición : si han tenido la paciencia necesaria como para haber leído hasta estos párrafos, y desean seguir adelante, me queda expresarles solamente : **GRACIAS** . ¿ Por qué **GRACIAS** ? . Porque estoy



944

agotado, saturado, estresado, cansado, y un largo número de “..ado”. Pero debo seguir, no importando cuánto me cueste esto. Sé que debo seguir. Hay cosas que no puedo revelar (son muy **personales** ) que, aunque no pueda, me hacen seguir.

Entonces sigamos.

Una vez producido el aviso de Fleet, mientras la impaciencia consumía a éste, al ver que el llamado al puente de mando no se contestaba, al mismo tiempo que el iceberg (de una altura aproximada entre los **15** a los **18 mts.** por encima del nivel del mar y a unos **550** a **550** metros de distancia del buque) se acercaba cada vez más peligrosamente, se perdieron aproximadamente **30** valiosísimos segundos (otras fuentes dicen **37**), hasta que el 6to.Oficial **James Moody** levanta el pestillo del teléfono del puente y pregunta (como ya habíamos visto ), lo siguiente:

*“¿What you see? (“¿Qué ves?”)*

*“Iceberg, right ahead”(“Iceberg, derecho adelante”)* , contesta Fleet.

*“Thank You”(“Gracias”)*, responde Moody.

Y cuelga.

Una vez que Moody ha reconocido el peligro que se les viene encima, informa con urgencia del mismo al Oficial **William McMaster Murdoch**, quién de manera instintiva, le ordena al timonel **Hichens** que gire a babor y luego le indica la siguiente orden : **“HARD A STARBOARD”** (**“TODO A ESTRIBOR”**), y luego sigue la orden **“FULL ASTERN”** (**“TODO A POPA”**) cosa que el timonel realiza inmediatamente : es decir, “clava” el timón completamente hacia su izquierda mediante esa maniobra el giro del barco se producirá hacia la izquierda, para luego girar a derecha. Es decir, Murdoch ordena dos maniobras que contribuirán en grado sumo a la tragedia : la primera, indica virar el buque hacia babor , y la segunda, poner las maquinarias en reversa, obviamente, habiendo pasado por su detención.

En la película de Cameron se asiste a este impresionante y real momento cuando el Ingeniero **Joseph Bell** arroja una pequeña olla con té caliente y dá (dramáticamente) la orden correspondiente. Y siendo Ingeniero quién esto escribe, puedo intentar adivinar, solo adivinar, lo brutal del esfuerzo a que pistones, bielas y muñones debieron ser sometidos en esos terribles momentos ..... Como así también lo inesperado de la situación para el Grupo de Ingeniería , de servicio en esos momentos.



**Foto N° 445 : Fotografía del Timonel (Quartermaster) Robert Hitchens ("Hitchens") , el cuál se encontraba de turno en la "rueda de cabillas" del RMS "Titanic" . A él le cupo manejar la rueda de timón ante la imperiosa orden de William McMaster Murdoch .-**  
**Foto extraída de la Encyclopedia Titanica (año 2001) . -**

Y Hitchens, a lo macho, aguanta la rueda de timón en esa posición .Que para un barco del tamaño del "Titanic" no era una tarea fácil.....

Se calcula que el RMS "Titanic" estaba viajando a unos **22** nudos (esto es, alrededor de **41** kms./hr.), aunque este dato depende de los autores : algunos indican **20** nudos, otros mencionan **21**. Lo que interesa en definitiva es que el

946

buque navegaba a más de **20 nudos** (esto es , unos **37 kms./hr.**), que en esto si hay concordancia.

Aunque quizás el cálculo que pretenderè hacer no sea del todo exacto, (justamente, por ese problema en la determinación exacta de la velocidad que tenía el barco) ,sí, a los efectos ilustrativos, es válido. Con esta velocidad de **37 kms./hr.**, vamos a tener unos **10,3 mts/seg** , que, justamente ,es la velocidad (expresada en metros) por segundo. Recordando (en base a los testimonios de Fleet y Lee) que se tardaron aproximadamente **30 segundos** en responder el llamado, más **15 segundos** en dar las órdenes correspondientes al giro del buque, hasta que éste comienza a responder, virando muy lentamente hacia su lado de babor ( o mirando de popa hacia proa, a su izquierda) ,tenemos **45 segundos** en los cuales el buque sigue con la misma velocidad a la que venía; es así que tenemos , que ,en esos vitales **45 segundos** el barco de los sueños recorriò unos : **464 metros**.

El iceberg seguía erguido a unos **550 metros**, desde el punto en que se lo divisó por parte de los vigías; esto nos indica que al RMS “Titanic” le quedaban nada más que unos escasos **86 metros** .

Pero debo hacer una aclaración : este es un cálculo muy simple, más bien diría que “lineal”. La expresión de la ecuación de velocidad (del buque) sobre la que habría que trabajar (utilizando Análisis Matemático, aunque me inclino más a pensar que, en este caso, se debería usar Matemáticas Especiales.....) se convertiría en una ecuación con términos exponenciales, logaritmos, y un largo etcétera, ya que habría que considerar los siguientes parámetros : giro del buque, movimientos en **agua** de detención de hélices, parada y marcha atrás, masa y cargas del buque, resistencia al desplazamiento, temperatura del agua, temperatura del aire, coeficientes de fricción en agua y aire, cavitación producida por el giro y contragiro de las hélices, ángulo del movimiento del iceberg (que poco, o casi nada, existía...), velocidad de desplazamiento del témpano, densidad del agua de mar, potencia transmitida, rendimiento térmico, material constituyente del casco, ángulo de avance en agua, y un .....largo etcétera de factores .En fin, si algún Ingeniero se anima a descifrarla ....¡gracias¡.

Bueno, la cuestión es que (siguiendo con la parte histórica) lo que sucede a continuación es lógico : cuando comienza a virar, ya lo tiene encima, prácticamente lo puede “tocar” .



Foto N° 446 : En este dibujo (obviamente, no había un buque que pudiera estar fotografiando lo que sucedía con el barco de los sueños) , nos podemos hacer una pequeña idea de lo que significó la inminencia del choque del inmundible contra el témpano : el “Titanic “ , derecho al iceberg . En esa noche , en la cuál todo parecía andar bien y estar en calma, la tragedia estaba a punto de comenzar .En lo que respecta a la verdad histórica, el dibujo es correcto : el RMS “Titanic” se encontraba con sus luces “a giorno” y el cielo también presentaba sus luces, en este caso, las estrellas .-

Entonces, teniendo en cuenta que , en la gran mayoría de los casos, los **icebergs** sólo sobresalen de la superficie del mar, en una cantidad aproximada al **1%** ( o a lo sumo, del **2 %**),podemos indicar (sin temor a equivocarnos) que por debajo del agua, al orgullo de la White Star Line, le esperaba un enemigo mortal , un artero filete de hielo que haría estragos en la estructura de acero del inmundible ,sobrecargada de azufre, lo que lo hacía extremadamente frágil desde el punto de vista de lo que en Ingeniería se conoce como “**fractura mecánica**”.

La desesperación de Murdoch, el gigantesco esfuerzo de Hichens por sostener el timón, los pocos pasajeros que vieron la impresionante masa de hielo acercarse más y más, dieron paso a manos fuertemente aferradas en el “nido de cuervos”, que intuían la inminencia de la colisión y que presentían la tragedia por venir.

## Y ENTONCES SUCEDIÒ.

Como un pobre animal que huye infructuosamente del cazador, coloca su lado de estribor (maniobra “Hard a Starboard”) al filo sumergido del iceberg, y pasando a su lado, el artero filete le abre una brecha a lo largo de ese sector, de unos **300 pies de longitud** (esto es, aproximadamente **100 metros**), lo que a la larga , lo condenará a muerte. Pensemos que si el buque medía **267 metros**, el choque le afectó una porción cercana al **37,5 %** .

Demasiado, para cualquier buque.

También para el gigante de los mares, el inmundible RMS “Titanic”.....

Antes de “sumergirnos” de lleno en las consideraciones técnicas relativas al choque , a los daños que se produjeron y a la posterior agonía, muerte y final del inmundible, veamos qué repercusión tuvo este impacto sobre los pasajeros y tripulantes del RMS “Titanic” . Para ello consultaremos distintas fuentes, desde un libro “base” para el estudio de la tragedia del “Titanic” (“**Una Noche para Recordar**” del británico **Walter Lord**) hasta simples páginas editadas en la Web (es decir, Internet).No haré una transcripción literal del libro de Lord, sino que utilizaré varios pasajes del mismo, los cuáles me parecieron sumamente ilustrativos de la tragedia que se abatió sobre el buque.

Así, podemos mencionar el del **Cabo George Thomas Rowe** ,de vigilancia en el puente de popa, en esos momentos. De pronto , sintió una cosa rara que parecía romper el ritmo firme de los motores : era como si hubieran atracado

algo bruscamente contra un muelle. Al mirar hacia adelante, sus ojos se sorprendieron .....y volvió a mirar. Por estribor , le pareció que una cosa con velas desplegadas les pasaba al lado. Se dió cuenta que se trataba de un iceberg que sobresalía unos cien (100) pies ( unos 33 metros) por encima de la superficie del mar, que rápidamente se perdió en la oscuridad por el lado de popa.

El mayordomo **James Johnson** creyó saber de qué se trataba.....Creyó reconocer el estremecimiento que sufre un buque al perder una de las palas de su hélice, intuyendo que este hecho significaría un viaje de retorno a la ciudad de Belfast para un arreglo.....junto a unos días de descanso. Alguien, cerca suyo, también sintió el estremecimiento y susurró suavemente : “Otro viaje a Belfast”. Con esto se refería al inconveniente que tuvo el RMS “Olympic” --- ver “Los Barcos Gemelos--- al romperse una de sus palas . Lo que los dos ni siquiera intuían era que no habría ningún viaje a Belfast ni a ninguna otra parte, salvo hacia el fondo del mar, que allá, a cuatro kilómetros, esperaba ansioso para devorarse otra presa.....

La joven suiza **Marguerite Frölicher** , que acompañaba a su padre en un viaje de negocios, se despertó sobresaltada, creyendo que habían atracado. Otras diversas reacciones también tuvieron lugar entre los que estaban a bordo. Es así que el comandante **Arthur Godfrey Peuchen** lo interpretó como una ola que se estrella contra el costado de un buque. La **señora de Sir Cosmo Duff Gordon** ,despertada por la colisión, le pareció como si alguien hubiera pasado un dedo gigantesco por el costado del barco. En cambio, la **esposa de John Jacob Astor** lo achacó a un inconveniente en la cocina.

Sin embargo, el crujido significó mucho más para una persona, en especial : el **Sr. Bruce J. Ismay**, director de la White Star Line, quién despertó sobresaltado en su camarote de lujo de la cubierta B, intuyendo que el buque se había topado con algo, aunque sin saber a ciencia cierta, con qué. Caso contrario al de Ismay, fue el del matrimonio compuesto por **George A. Harder y Sra.**, una pareja de recién casados en su viaje de luna de miel, que se encontraban en el camarote E-50 al momento de escuchar un golpe sor-

/--do; luego , percibieron el estremecimiento del barco, seguido de algo parecido a un “ruido sordo, como un rasguño”, sobre el costado del buque. La Sra. Harder saltó de su cama y corrió a la ventanilla, y , mirando a través del cristal , vió pasar una pared de hielo frente a sus atónitos ojos.

Se podría decir lo mismo con respecto al **Sr. James McGough**, un agente de compras de la localidad de Gimbels (Philadelphia, U.S.A.); solo que, en el caso de este hombre , la situación hubo de ser un poco más real, si se quiere: como su ventanilla estaba abierta, al pasar el iceberg frente a la misma, le dejó recuerdos : trozos del mismo cayeron dentro de su habitación.

Aunque la gran mayoría de los pasajeros a bordo del buque estaban descansando ya en sus respectivas habitaciones, con lo que los que ya se estaban por dormir son los que sintieron el roce del casco contra el témpano, también hubo gente que no se había ido a dormir temprano esa fría, muy fría noche de Abril de 1912.

La gente joven a bordo del buque, en especial los de 1ra.clase,pasaban la velada en el Café Parisien. Hacía mucho frío, y las muchachas se habían ido a dormir temprano, con lo que los hombres subieron al Salòn de Fumadores. Alguien sacó un mazo de naipes (nunca falta un hombre prevenido.....) y ahí mismo comenzó una partida de bridge. Mientras se encontraban jugando y pasando el tiempo, notaron el crujido. No fue algo colosal, pero sí lo bastante como para sobresaltarlos. Tal es así, que algunos se pusieron de pie, cruzaron la puerta de popa, atravesaron el Salón de las Palmeras y salieron a cubierta. Llegaron a tiempo para ver pasar el iceberg por el lado de estribor, sobresaliendo de la cubierta de Botes. Luego , la masa de hielo se perdió en la oscuridad reinante. Algunas personas escucharon a un hombre gritar : **“¡Hemos chocado contra un iceberg!”**.

Al mirar hacia el lado de popa, a unos 140 metros, creyeron ver una montaña de hielo perfilándose como una negra mancha sobre el horizonte estrellado, pero inmediatamente se desvaneció.

De todos modos, la excitación que momentáneamente se había desatado en el buque, se disipó. A esto ayudó el hecho que (como ya dijimos....) hacía mucho, mucho frío, por lo que lentamente los pequeños grupos se fueron disolviendo lentamente y los que estaban jugando antes a las cartas, reanuda-

/--ron las partidas .Sin embargo, al último de ese grupo tan alegre le pareció, al cerrar la puerta de popa, que las máquinas se habían detenido.

Y no se equivocó, en lo absoluto.

Una vez que Murdoch ordenó el alto de las máquinas, el buque, debido a su inercia se fue deteniendo lentamente hasta su posición final. Se debe hacer el comentario que, antes de la detención de las máquinas, inmediatamente antes de la colisión, los Ingenieros estaban siguiendo su rutina habitual, manteniendo las tareas de supervisión sobre las calderas y vigilando los movimientos de turbina y maquinarias. Así, en una noche normal de trabajo en el otro mundo que significaban las entrañas del buque, nada hacía pensar que las cosas tomarían un giro tan drástico. A pesar de todas las precauciones, y del cumplimiento del turno, parece que ,sobre la plataforma del control de maquinarias, no se encontraba ningún Ingeniero cuando el teléfono sonó requiriendo una parada total primero, y más tarde una marcha en reversa. Con lo que, evidentemente, se produjo una demora antes que los controles se pusieran en movimiento. Aunque la duración de esta demora es hoy motivo de especulación, ya que ningún Ingeniero sobrevivió al naufragio, se calcula, a tenor de posteriores experimentos con maquinaria marina en buques del porte del RMS “Titanic”, que debió haber estado en el orden de los **15 segundos**.

Indiquemos que , dentro del contexto histórico, podemos tomar el relato de **George Beauchamp** (de servicio esa noche en la sala de calderas N° 6 ),el cual menciona que *“el telégrafo (Nota del Autor : obviamente , se refería al transmisor de la sala de calderas) sonó con la señal de parada, luego de un choque atronador. Este telégrafo hubiera sido accionado por el Ingeniero en el control de las maquinarias, luego de responder al teléfono del puente y ajustado la condición de las máquinas.”*

Asimismo, tengamos en cuenta que el impacto resonó de maneras diferentes a lo largo , ancho y alto del buque.





Foto N° 447



Foto N° 448



Foto N° 449



Foto N° 450



Foto N° 451



F  
o  
t  
o  
4  
5  
2

En las fotografías de esta página aparecen las siguientes personas :

Arriba : (447) El camarero James Johnson y (448) la Srta. Marguerite Frölicher .-

Al medio : (449) El Comodoro Arthur Peuchen y (450) el Sr. George Harder .-

Abajo : (451) La Sra. esposa de George Harder y (452) el Sr. George Beauchamp .-

Todos, cada uno en su medida, también protagonistas de esa trágica de Abril de 1912 .-

¿Porqué?. Muy simple : por la transmisión de sonidos en estas dimensiones, potenciadas o no por la cantidades de masa, distribuidas por todo el buque. Es así que algunos (no muchos) miembros de la tripulación sintieron con una gran intensidad el choque, en especial los que estaban ubicados en las inmediaciones del lugar de la colisión; pero en general, podemos decir que los que estaban bajo cubierta se dieron cuenta, pronto y sin dudas, de que..... **“algo había pasado”**.

No tan así los pasajeros y miembros de la tripulación del buque, que se encontraban sobre cubierta, en sus puestos o en sus habitaciones. Es así que también, a despecho de los casos que hemos mencionado con anterioridad, muchos de los que iban a bordo del barco se percataron de que algo inusual sucedía, al ver entrar el agua en sus habitaciones ,al mismo tiempo que escuchaban el zumbido del verde mar, ingresando por las abiertas heridas del RMS “Titanic”.

Luego de escuchar el potente choque, el capitán **Edward J. Smith** corrió (más que correr, “voló”....) al puente de mando, desde su camarote adyacente a la cámara del timón. Como buen marino, aunque el único choque en el que tuvo participación fue el del RMS “Olympic” --ver la parte dedicada a los buques gemelos del “Titanic”--- , se dió cuenta rápidamente que algo fuera de lo común, había acontecido.

Como marinos que eran, y , generalmente de pocas palabras, no fueron necesariamente muchas las que se cruzaron entre **Smith** y **Murdoch**. El diálogo que se escuchó entre los dos Oficiales fue, más o menos, el siguiente:

*“--Sr. Murdoch ¿Qué ha sido eso?.(Smith)*

*“--Un iceberg, Sir. Dí toda la vuelta a babor y marcha atrás, y me proponía darla toda a estribor para rodearlo , pero estábamos encima. No he podido hacer más.”(Murdoch)*

*“--Cierre las compuertas.”(Smith)*

*“--Las compuertas están cerradas.”(Murdoch)*

Sí, las compuertas se habían cerrado al accionar los controles adecuados, por medio de la orden de McMaster Murdoch. Al respecto, esto es lo que correspondía, de acuerdo al entrenamiento que la Oficialidad había tenido. Pero no se puede dejar de tener en cuenta las consecuencias de esta acción, ya que, si bien lo más lógico era impedir el paso del agua (de la que todavía no había un panorama claro, en lo que respecta al tamaño de la grieta abierta en el costado del buque, como tampoco sobre los compartimentos que ya estaban inundados, y finalmente, sobre la situación del buque en sí mismo) , debido a que había hombres .....“allá abajo”. Obviamente, es así que los primeros en sufrir las consecuencias de la orden de Murdoch iban a ser los encargados de las salas situadas bajo cubierta, lo que se diría “las entrañas del barco”.

Cameron describe de una manera dramática, cargada de desesperación, el escape de aquellos hombres que se encontraban trabajando en los turnos correspondientes, en las salas de calderas y demás lugares, correspondientes a lo que sería “el corazón del buque”.

Pero....¿Cuál era la situación real ,en esos primeros instantes inmediatamente posteriores al choque, bajo cubierta, en esa zona?.

Veamos lo que acontecía, más allá de las miradas del puente.

En el **cuarto de calderas N° 6** , el fogonero **Frederick Barret** se encontraba charlando con el segundo ayudante, el maquinista **James Hesketh** ,cuando la campanilla de alarma sonó estridentemente y al mismo tiempo, se encendió la luz roja sobre la puerta estanca que llevaba a popa. Se oyó un grito de advertencia, un ruido ensordecedor y todo el lado de estribor del RMS “Titanic” pareció ceder : el mar se precipitó adentro, rodeando tubos y válvulas. A la vista de este espectáculo, y obedeciendo al instinto de supervivencia, los dos hombres alcanzaron (con el tiempo justo....) a cruzar la puerta de un salto, antes que ésta se cerrara , detrás de ellos.

Tratando de analizar la situación , Barret notó que el panorama era malo, tanto en el cuarto de calderas N° 6 como también lo era, en el N° 5. El ancho boquete que se abría a los ojos de Barret llegaba hasta el N° 5, un poco más de medio metro más allá de la puerta cerrada, y un gran chorro de agua de mar ingresaba por el agujero así creado.

De todos modos, los cuartos de calderas hacia popa estaban (todavía...) secos, aunque la situación era, más o menos, la misma: hombres que se levantaban del suelo, preguntando qué era lo que había ocurrido y tratando de reponerse , en medio de la confusión reinante.

Un detalle que nos irá describiendo uno de los aspectos más (si se quiere....) “misteriosos” del drama del RMS “Titanic” lo veremos en este comentario. A unas **diez millas (16 kms. aproximadamente)**, el **3er. Oficial Charles Victor Groves** se hallaba en el puente del buque “*Californian*”, perteneciente a la compañía Leyland, procedente del puerto de Boston (U.S.A.) y en dirección a Londres. Éste era un lento buque de 6000 toneladas, con capacidad para 47 pasajeros, aunque ninguno a bordo en esos momentos. Recordemos que este barco se encontraba **detenido**, desde las **22:30 hs.** (aproximadamente), en el medio de un campo de hielo, que le impedía avanzar.

Cuando eran las **23:10 hs.** de esa noche, Groves observó las luces de otro buque, que venía por el lado de estribor a toda velocidad, en dirección Este. Cuando el mencionado buque (que ya adivinamos que se trata del RMS “Titanic”) pasó y dejó atrás al estático “*Californian*”, el resplandor de las luces le hizo suponer a Groves que se trataba de un gran trasatlántico. A eso de las **23:30 hs.** Groves llamó al cuarto de derrota y le comunicó esta novedad al capitán del “*Californian*”, **Stanley Lord**. Éste sugirió ponerse en contacto con el buque que Groves había divisado mediante el uso de lámparas Morse. Es así que Groves se dispuso a hacer cumplimentar esta orden, cuando siendo las **23:40 hs.** , advirtió que el enorme buque se detenía súbitamente y que se apagaban la mayor parte de sus luces, cosa que sorprendió al mencionado Oficial. Lo que sucedió es que la sorpresa de Groves venía por el lado de que , muchas veces, en los recorridos que había efectuado, había visto que los buques, cerca de la medianoche, apagaban sus

956

luces como una manera de “invitar” a los pasajeros a retirarse. Y en este caso, Groves no se explicaba muy bien qué era lo que podía haber ocurrido. Lo que había sucedido era que las luces no se habían apagado, en realidad, sino que sólo parecían apagarse, debido a que ya no lo podía ver de costado, por haber virado bruscamente a babor, fruto de las maniobras ordenadas por Murdoch y ejecutadas por el Grupo de Ingeniería ,en el “subterráneo” mundo del RMS “Titanic”.



Foto N° 453 :  
Fotografía del 3er.  
Oficial Charles Victor  
Groves , de servicio la  
noche del 14 de abril de  
1912 , a bordo del  
buque RMS  
“Californian” .-

Como somos espectadores privilegiados (aunque imaginarios....) de este impresionante evento histórico, y al tener libertad de movimientos (es decir : como los fantasmas que pueden trasponer las paredes, para los cuales no hay obstáculos, y que aparecen y desaparecen súbitamente.....),vayamos ahora a ver qué estaba pasando “sobre cubierta”. En uno de los cuartos, hubo una reunión de emergencia en la que intervinieron el **Ingeniero Thomas Andrews** ,los Oficiales **Wilde, Boxhall, Murdoch**, el Capitàn **Smith** y el Director de la White Star, el Sr. **Bruce J. Ismay**. Quizás alguno más....siempre hay alguien más. Una escena (del film de Cameron),caracterizada por el movimiento de la araña de luces que adornaba la habitación que Andrews ocupaba, al momento del choque, indica clara----

/--mente la dramaticidad del choque. Andrews lo presiente , al elevar su mirada hacia lo alto y notar el titilar de las lámparas. Cabe acotar que el Ingeniero irlandés ocupaba la habitación nomenclada como A-36, la cual (como corresponde a un buen Ingeniero....) se encontraba, generalmente, abarrotada de planos, gráficos y mapas. Una vez allí, ordenaba sus notas, y programaba las tareas del día siguiente.

Es así que ,antes de la reunión, Andrews recibe el mensaje del capitán Smith y se reúne con él, comenzando a realizar una recorrida por distintos sectores del buque : pasan por la escalera de la tripulación ( de manera de llamar menos la atención.....) , van por los corredores de abajo, ven que el cuarto de la correspondencia ya está inundado, como así también la cancha de tennis, en la que el mar lamía suavemente la pizarra de anotaciones del juego. La situación comenzaba a ser preocupante.....sumamente preocupante.

De vuelta al puente, pasaron por el hall de la cubierta A, que estaba todavía atestada de incrédulos pasajeros, la mayoría despistados ,sin saber a ciencia cierta qué estaba ,en realidad, sucediendo. Muchos de ellos trataron de advertir mediante una aguda observación de los semblantes del Capitàn y del Ingeniero, qué ocurría. Pero los impávidos rostros de los dos hombres nada dijeron, o parecían decir....

De vuelta al salón en el que se desarrollaría la reunión de emergencia, se unen al grupo de hombres que hemos mencionado.

Cabe mencionar que el conmutador del puente estaba indicando que el RMS "Titanic" se encontraba ligeramente inclinado ,de proa, unos cinco (5) grados, ligeramente a estribor.

La reunión fue dramática, aunque breve, debido a lo difícil de la situación que los responsables de la dirección y demás ítems concernientes al buque, comenzaban a sospechar. Es así que revisando los informes obtenidos y los que habían conseguido por cuenta propia, Andrews y los demás se dan cuenta que el agua ya había inundado el proel, las bodegas 1 y 2, la zona del cuarto de correspondencia ; que , asimismo, ya se encontraba a unos **14 pies (unos 4,6 mts. )** sobre el nivel de la quilla ,con un desgarró en el lado derecho del buque (mirando desde popa) de casi **100 metros** ,con cinco (5) compartimientos totalmente inundados, mientras que el buque se encontraba,

a esas alturas, ligeramente escorado .

De cara a la situación existente, le tocó a Andrews explicar lo que significaba y qué se podía esperar de lo que estaba aconteciendo. El Ingeniero indicó que el RMS “Titanic” podía mantenerse a flote con dos (2) de los dieciséis (16)

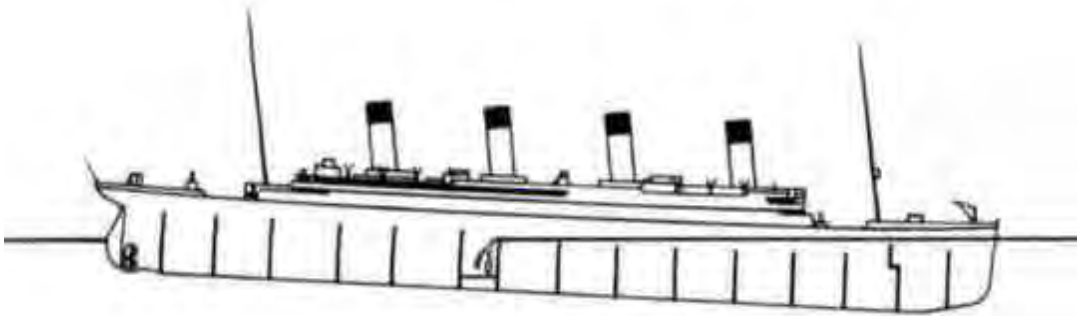


Foto N° 454 : En este diagrama podemos observar la Fase 1 del hundimiento del RMS “Titanic” , ya avanzada ,tomando como referencia al momento en que se inundaron los primeros cinco (5) compartimentos de proa .Como se ha de notar , el efecto de traspaso del agua desde proa hacia los restantes compartimentos de popa, es semejante al que se puede comprobar llenado una cubetera de cubos de hielo .Al no tener las mamparas divisorias la altura suficiente (es decir, llegar hasta las cubiertas superiores) , el agua fue llenado espacio tras espacio , decretando así la lenta agonía del barco de los sueños .-

compartimientos inundados, **sin movimiento** del buque. Podía, igualmente, mantenerse arriba del agua, con tres (3) de sus cinco (5) compartimientos inundados; e incluso , con sus primeros cuatro (4) bajo el agua, siempre **sin moverse**. Pero la realidad existente les indicaba que no había posibilidad alguna de que el buque se salve con **cinco (5) primeros compartimientos inundados**. Debemos hacer la aclaración que los primeros cinco (5) compartimientos son los que se encuentran a proa del buque.

¿Por qué la explicación de Andrews?.

Por lo siguiente : la mampara que separaba los compartimientos N°s.5 y 6 , llegaba SÓLO hasta la Cubierta “E” .Si los primeros cinco (5) compartimientos estaban cubiertos de agua , la proa se hundiría tanto que el agua del número 5 pasaría al número 6; una vez inundado éste, el agua pasaría al número 7 y así sucesivamente. Es decir : lo que habría de suceder

es algo semejante cuando llenamos una hielera ,y la ponemos inclinada de acuerdo al chorro de agua, llenándose los diferentes espacios de la misma sucesivamente, debido al paso del agua desde un espaciamento hasta el otro.

Bueno, esto es, efectivamente, lo que estaba sucediendo con las entrañas del RMS “Titanic”, luego de la colisión.

Y así y todo, era algo que sorprendía dolorosamente a todos, para empezar a Andrews, Smith, Ismay, como así también el resto de los Oficiales.

Para todos ellos, comenzaba , en efecto, una pesadilla que, en muchos de estos hombres, habría de ser recordada por el resto de sus vidas. Otros no hubieron de experimentar tamaña sensación, ya que, directamente, murieron.....

Pero volviendo a esos dramáticos momentos, digamos que la situación del grupo humano que se había reunido para analizar la situación del buque y los pasos a seguir era, cuando menos, tensa. El aire se podía cortar con una navaja.....

Smith quiso poner los últimos alegatos en favor de la supervivencia del buque, preguntándole a Andrews que sucedería si se ponían las bombas de achique a trabajar al máximo, en las zonas inundadas. A esta pregunta Andrews respondió que sólo ganarían unos instantes, quizás cuatro o cinco minutos, siempre y cuándo hubiesen estado alimentadas por la corriente eléctrica , proveniente de la zona de generación del fluido.

No hubo respuesta del capitán. ¿Qué podía decir?. La creencia en la inhundibilidad del barco de los sueños comenzaba a colapsar, como, asimismo, el objeto sobre el cual esa creencia de inhundibilidad se había fundamentado, es decir, el barco mismo.

Aunque lo intenté durante varios meses, consultando Ingenieros, técnicos y personal idóneo en la materia, incluso Internet, me fue prácticamente imposible conseguir la revista “*The Shipbuilder*” ,correspondiente al año **1911**,en la cual se describen varios aspectos intraestructurales del buque, más



otras características técnicas del “Titanic”. Por supuesto, si hubiera podido viajar a Inglaterra y buceado en registros, archivos, museos y bibliotecas, seguramente la hubiera conseguido. Pero no pude hacerlo. Pido disculpas por ello .....

Lo anterior viene a cuento sobre que esta revista (eminentemente técnica, por otra parte.....) describió el sistema de compartimientos estancos, haciendo el siguiente comentario : ***“El Capitán puede, con sólo apretar un interruptor, cerrar instantáneamente todas las puertas de los compartimientos, y con ello hacer al barco prácticamente insumergible.”***

Como dice Lord en su libro : ***“Ahora se habían tocado todos los interruptores ,y, según Andrews, no habría la menor diferencia.”***

Y una vez confirmada la terrible noticia, esto es, que el RMS “Titanic” iría a parar al fondo del océano, Andrews comienza a hacer los primeros cálculos, urgido por el Capitán. Quiero aclarar algo, antes de proseguir, que, aunque parezca simple, quizás se desconozca, en especial por aquellos que no están muy “empapados” –casi el término justo para esos momentos ...¿no?--- en este tema.

Es lo siguiente : el barco de los sueños, como todo barco que se inunda, vá almacenando agua ,en este caso, por proa. Tamaña cantidad de fluído que ingresa ejerce un peso (obviamente, por la acción de la gravedad, hacia abajo), que no puede ser sostenido por el empuje que el mar (es decir, se genera una situación de desequilibrio másico) imprime sobre el buque, debido a que se vá agregando más y más masa líquida, que a su vez, ejerce más peso sobre el ya actuante; con lo que la fuerza que el empuje ejerce vá, al mismo tiempo, disminuyendo. Al no poderse taponar (de algún modo....) las brechas abiertas ,y ante la imposibilidad de efectuar un “achique” --esto es, expulsar el fluído contenido-- del agua ingresada, el proceso de almacenamiento del líquido se hace incontenible, con lo que el peso que finalmente se ejerce sobre la porción afectada (en este caso, la proa) del buque se vuelve irresistible para la estructura y ésta colapsa ,fracturándose al fin.

Bueno, esto es lo que ocurrirá con el RMS “Titanic”. Pero no nos adelantemos a los hechos , y sigamos permaneciendo como espectadores “privilegiados” (no me hace ninguna gracia este privilegio...) de su drama.



**Foto N° 455 : Fotografía (tomada desde cierta distancia) del buque RMS “Californian” , que habría de tener un especial rol durante la fase de hundimiento del “Titanic” . Muchos, con los años, eligieron a su Capitán, el Sr. Stanley Lord , como uno de los “chivos expiatorios” del naufragio .-**



**Foto N° 456 : Fotografía del Capitán del RMS “Californian”, Stanley Lord , al cuál los medios harían responsable de la tragedia del “Titanic” .-**

Al saberse que el barco de los sueños se convertiría en el buque de las pesadillas, la primera pregunta que se impuso fue la de saber **DE CUÁNTO TIEMPO DISPONÍA EL BUQUE**, hasta su hundimiento. Este era un dato crucial, a los efectos de poder disponer las tareas de salvamento de los pasajeros, y de solicitar ayuda, como así también, enviar los mensajes de socorro a los buques que pudieran acudir al rescate.

Con la situación de catástrofe ya disparada, el aire se comienza a llenar de mensajes entre el RMS “Titanic” y otros buques que se encuentran a la distancia, entre los distintos barcos que se enteran de la inminente tragedia y entre la estación radiotelegráfica ubicada en **Cape Race** (Halifax, New Scotland, Canadá). En definitiva, se disparan las alertas radiotelegráficas de los buques y de las estaciones cercanas.

Pero ese día fue un día tan agotador para los hombres encargados de la transmisión de mensajes, a bordo del “Titanic”, que el operador Harold Bride decidió reemplazar a Jack Philips a medianoche, aunque no le tocara hacerlo sino hasta las dos de la madrugada: es decir, Bride era un buen compañero de trabajo. A eso de las **23:55 hs.** (14 de Abril) Bride le preguntó a Philips cómo se encontraba y éste le contestó que terminaba de hablar con Cape Race, pero que también creía que algo se había estropeado en el barco, con lo que posiblemente deberían regresar a Belfast. Bride se dispuso a ayudar a su compañero, tomó los auriculares y se dispuso a continuar con el trabajo. Philips estaba ya en el dormitorio (al lado de la sala de radio), preparándose a descansar.

Una vez que Smith tiene cabal conocimiento de la situación imperante, y sabiendo que su barco (en función de lo que Andrews estipula) está irremediablemente condenado a muerte, con no más que una hora y media, o dos a lo sumo, como para intentar el rescate de los posibles sobrevivientes, se traslada a la Sala de Radio, comunicándoles a los operadores Philips y Bride la situación. Les dice:

*“Hemos chocado contra un iceberg y se hace una inspección para ver lo que nos ha hecho. Es mejor que se preparen para lanzar una llamada de*

*auxilio, pero no lo hagan hasta que se los diga yo”.*

Smith salió de la sala de radio, pero volvió a entrar a los pocos minutos. Esta vez se limitó a asomar la cabeza por la puerta, para ordenar :

*“Manden esa llamada de auxilio”*

Philips le preguntó al capitán si se podía utilizar la llamada de urgencia, a lo que Smith respondió :

*“Sí, inmediatamente”*

al mismo tiempo que les entrega un papel con la posición del RMS “Titanic”.

Una vez repuestos de la sorpresa inicial, los hombres a cargo de la operación del inalámbrico Marconi, comienzan su desesperada tarea, ya que, obviamente , cada minuto cuenta .....¡y cómo¡.

A las **00:15 hs.** de la madrugada del día **15 de Abril del año 1912**, parte del RMS “Titanic” el primero de una serie de mensajes dirigidos a todos los que pudieran estar a la escucha.

El mensaje en cuestión dice lo siguiente :

***“RMS “Titanic” a cualquier barco :  
CQD Titanic, 41.44 N 50,24 O”***

Esta llamada quería decir lo siguiente :

**CQD** son las iniciales de las palabras inglesas **“COME QUICKLY DANGER”** , que, en idioma castellano significan: **“VENGAN RÀPIDAMENTE. PELIGRO”**

Asimismo, la señal **CQD** era la señal de desastre que se utilizaba en esos días, aunque una nueva señal habría de hacer su aparición muy rápidamente en los mensajes a través del mar, cuando una situación de peligro (cualquiera

sea ésta la naturaleza del mismo) se desencadenara .En cuanto a la posición que el capitán Smith indica radiar a los cuatro vientos, es la correspondiente a : **41° 44' latitud Norte** y **50° 24' latitud Oeste** . Sobre esta posición, hablaremos más adelante, haciendo referencia a un artículo que este autor encontró en Internet y que es sumamente explicativo en cuánto a la exactitud de esta ubicación geográfica.

Así, el mensaje en código Morse **“CQD Titanic 41.44 N 50.24 W”** es el siguiente :

-.-. -.-. -.. - .. - .- -. .. -.-. ....- .---- .-.-  
 ....- ....- -. ....----- .-.-. ..--- ....- .--

A las **00:17 hs.** el barco de los sueños vuelve a emitir otro desesperado llamado de socorro, consistente en :

***“CQD CQD SOS : Posición del Titanic : 41.44 Norte 50.24 Oeste. Querimos asistencia inmediata. Vengan enseguida .Golpeamos un iceberg. Hundiéndonos”.***

Esta es la nueva señal que se lanza al aire en esa noche, y la cuál a partir de esta fecha, indicara la urgente necesidad de socorro de una embarcación, de cualquier tipo y tamaño. Es más, esta es la **primera vez (OFICIALMENTE)** que se usó dicha señal.

Inmediatamente, dos barcos contestan al pedido de socorro : ellos son el **“Frankfurt”** y el **RMS “Olympic”** ; el primero de los cuales se encontraba a unas **170** millas (esto es, unos **315** kms.) ,mientras que el segundo se ubicaba a unas **500** millas marinas (unos **926** kms.) de distancia .

Los mensajes que parten del RMS “Titanic” siguen surcando los aires, y cada uno de ellos indica, en pocas palabras, la desesperación de lo inevitable. A las **00:20 hs.** del 15 de Abril ,otro mensaje :

***“RMS “Titanic” al RMS “Carpathia” :***

*Vengan enseguida. Hemos chocado un iceberg. Es un CQD, viejo. Posición : 41.46 Norte , 50.14 Oeste”*

**¿Y esto?.**

El primer mensaje enviado a las **00:15 hs.** indica la posición : **41° 44’ Norte y 50° 24’** ,mientras que el segundo, de las **00:20 hs .**,comunica una ubicación en **41° 46’ Norte y 50° 14’ Oeste.**

¿Por qué esta diferencia en las posiciones?.

Tenemos alternativas:

- 1): El capitán Smith dió una posición incorrecta .-
- 2):Los radio operadores se percataron de ello y consiguientemente, la corrigieron, enviando en el mensaje de las 12:20 hs., la posición exacta.
- 3): El “Titanic” se movió, hecho que queda descartado debido a que todas las personas coinciden en afirmar que el buque se hundió en el lugar donde se detuvo.
- 4) Los radio operadores, en la urgencia, escribieron una posición errónea.
- 5) Y entonces, ¿cuál era la posición EXACTA del RMS “Titanic”, en esos momentos?.

Se siguen enviando y recibiendo mensajes. A las **00:21 hs.** se recibe un mensaje proveniente del **RMS “Carpathia”** , que dice:

**RMS “Carpathia” al RMS “Titanic” :**

**“Diga, viejo : ¿Sabe que hay una hornada de mensajes viniendo , a causa de Uds., desde MCC?”**

El termino **MCC** significaba **Cape Cod** (estación de radiotelégrafo ubicada, por esos días, en la península **Cod**, situada al Noreste de los Estados Unidos de América, en el Estado de Massachusetts) , en el “argot” marítimo.

El **RMS “Titanic”** contesta al **RMS “Carpathia”**, cuando son las **00:22 hs.:**

**RMS “Titanic” al RMS “Carpathia”:**

**“CQD CQD”**

966

**Hora :00:25 hs.:**

*RMS “Carpathia” al RMS “Titanic”:*

*“¿Le debo informar a mi capitán?. ¿Requieren Uds. asistencia?.”*

**Hora : 00:26 hs.:**

*RMS “Titanic” al RMS “Carpathia” :*

*“¡Sí, vengan rápido!”*

**Hora : 00:32 hs.:**

*RMS “Carpathia” al RMS “Titanic”:*

*“Nos ponemos en camino y nos dirigimos hacia Uds.”*

**Hora : 00:40 hs.:**

*RMS “Titanic” al RMS “Carpathia” :*

*“SOS .“Titanic” hundiéndose por la proa  
Nos vamos todos abajo. Hundiéndonos.....”*

Ahí se corta este mensaje.

Desde esta hora hasta el mensaje final que el barco de los sueños emitió, el *RMS “Carpathia”* y otros buques mantuvieron un constante flujo de mensajes, actualizando sus posiciones y derroteros, como así también las condiciones en las que se encontraba el “Titanic”. Es así, que el buque, luego de este mensaje , siguió enviando señales de radio a todo aquél que lo pudiera escuchar.

Ubiquémonos , a pesar de la distancia y los años transcurridos, en tiempo y espacio.

A partir del primer mensaje de socorro del RMS “Titanic”, el aire se comienza a llenar, sin prisa pero sin pausa, de mensajes que se envían desde el buque y que tienen por destino al barco de los sueños.

¿Por qué digo “**sin prisa pero sin pausa**”?

Porque era lógico que la reacción de los radio operadores de los buques que lograron escuchar estas desesperadas llamadas de auxilio, fuera, al comienzo, de sorpresa, incredulidad, asombro, y que, incluso, muchos de ellos hayan pensado que se trataba de una broma o de errores de emisión de los mensajes provenientes del RMS “Titanic”. Pero al ir transcurriendo los minutos, y manteniéndose la misma “temática”, tanto desde el “Titanic” como de los buques que alcanzaban a ponerse en contacto con el infortunado buque, los operadores de los demás navíos se dieron cuenta que, efectivamente, **ALGO GRAVE** le estaba sucediendo al barco de la White Star Line. Y es así, que muchos de los mensajes que se emitieron desde el “Titanic” como así también los que contestaban al pedido de socorro, fueron “**interferidos**”.

¿Qué quiero decir con esto de “**interferidos**”?

Lo siguiente : en esos primeros tiempos de desarrollo de la radio, y en su totalidad, de los aparatos de transmisión inalámbricos, también se podían hallar “exploradores” del éter. Esta “raza” de personas tenía por hobby el sentarse enfrente de sus “primitivos” aparatos de radio-transmisión y tratar de enviar señales ,como así también ,el intentar recibirlas. Por ello, es que en las ciudades de los Estados Unidos de América, Inglaterra, y más cerca del lugar de hundimiento, Canadá, se podían encontrar personas que todas las noches (es decir, cuando el ya incipiente “trafico” aéreo de señales se hacía más menguado) transmitían y recibían. Pero ,al poder ingresar en las bandas de transmisión de los navíos y estaciones costeras , también escuchaban lo que se “hablaba” entre los buques y las estaciones, o entre los buques mismos.

La cuestión es que parece que varios aficionados estaban a la “escucha” esa noche (algunos en New York ) y que varios de ellos se “metieron” en la



banda de transmisión del “Titanic”, como asimismo, en la de los buques que trataban de llegar al lugar del choque del navío. Con lo que (a pesar del lógico estupor y sorpresa de los primeros momentos, y quizás también, las ganas de ayudar) muchas veces bloquearon las emisiones de pedidos de ayuda que el “Titanic” mandaba a través del éter, al introducirse en esa banda .

Mientras tanto , las operaciones de apronte de los botes salvavidas, la transmisión oral de lo que estaba sucediendo a bordo, las oleadas de pasajeros que comenzaban a intentar alcanzar las cubiertas superiores, los Oficiales con hombres a cargo maniobrando sobre cubierta, en definitiva, todo esto, se comenzó a disparar súbitamente.

Por ello, vayamos haciendo un “racconto” de los hechos que acontecieron en el transcurso de esa noche , en el RMS “Titanic”. Al ser la cantidad de los mismos muy numerosa, suplico se me perdone si se me “escapa” alguno.....

A eso de las **00:15 hs** , comienzan a surgir del aparato inalámbrico del herido buque los mensajes de socorro, indicados por (como habíamos visto) por la abreviación **CQD** y seguidas también (aunque no lo hayamos especificado ) por la señal **MGY**, letras que indicaban que el barco que enviaba dichas señales era, efectivamente, el **RMS “Titanic”**. A unas diez millas de distancia, sobre la litera del operador Cyril Evans, del buque **RMS “Californian”** , estaba sentado el 3er.Oficial **Charles Groves** .Este Oficial era un hombre joven en esos días, y le interesaba todo lo que tuviera que ver con el mundo exterior, al mismo tiempo que le atraía el tema de la radiotelegrafía. Como no había prácticamente Oficiales que se interesaran por estas cosas, siempre era bienvenido por el señor Evans, a quién le gustaba la compañía de Groves.

Pero esa noche Evans no estaba de muy buen humor, precisamente, ya que había sido un día pesado y no había otro radio-operador que lo pudiera reemplazar. Además, a Evans le molestó profundamente que, al tratar de ponerse al “habla” con el RMS “Titanic” para explicarle que su buque se encontraba rodeado por el hielo y detenido, le hayan contestado de muy mala

manera. O por lo menos, de una manera desagradable. De modo que no perdió mucho tiempo más y ,a eso de las **23:30 hs.** (14 de Abril) cerró el equipo, dando por terminado su turno de radio.

Aunque Groves intentó entablar conversación con Evans, éste no se mostraba muy dispuesto. Por lo que los comentarios fueron escasos. Groves le preguntó si tenía algo a la escucha y Evans le comentó que solamente al “Titanic”. Sin ser esto último una novedad para Groves, igualmente se decidió por colocarse los auriculares y ver qué se podía escuchar en el éter. Si el mensaje hubiera sido bastante sencillo , Groves lo hubiese podido entender. Y aunque el buque “*Californian*” estaba provisto de un detector magnético que funcionaba con un aparato de relojería, Groves no se percató de darle cuerda, con lo que el aparato no funcionó. Ergo, Groves no pudo escuchar nada. Un poco desanimado por este inesperado inconveniente, Groves colgó los auriculares y se marchó de la cabina de transmisión en busca de otros camaradas con los cuales charlar un buen rato.

Una de las cosas que sorprende a los que estudian el hundimiento del RMS “Titanic” es el hecho comprobado (y corroborado por los sobrevivientes) que indica que no se tocaron ni campanas, ni sirenas, ni timbres, ni hubo lo que se conocería como un “alerta general”. De todos modos, la noticia de que el buque se encontraba en una situación delicada se trasladó de una punta a otra del barco, mediante la transmisión oral. Tal es así, que las primeras noticias sobre la catástrofe no provinieron de personal entrenado para ese tipo de situaciones, o por lo menos de los Oficiales y tripulación. El caso del mayordomo Jefe de 2da.clase, el Sr. **John Hardy** es, ya a estas alturas, clásico. A este hombre le tocó despertar personalmente a más de 20 personas, avisándoles del problema en el que el buque se encontraba inmerso. En todos los casos, abrió la puerta de los camarotes gritando : *“¡Todo el mundo a cubierta con los salvavidas puestos; ¡Inmediatamente!”*

Sin embargo, en lo que respecta a 1ra.clase, y de acuerdo a los cánones que habíamos indicado, se continuó con las deferencias acostumbradas : se golpeó en cada puerta de habitación .Es necesario recordar que los mayordomos de las 1ras. clases de los buques trasatlánticos de aquellos días

no tendrían (cada uno) más de seis (6) o siete (7) pasajeros de esta condición a su cargo. Por lo tanto, los atendían en todo, de tal modo que la frase “los cuidaban como una gallina a sus pollitos” no es del todo desubicada. Así, durante los difíciles instantes del hundimiento, muchos mayordomos de 1ra. clase les colocaron a muchos pasajeros sus chalecos salvavidas, les abrocharon los zapatos, les abrigaron con mantas y demás elementos de abrigo, y hasta les daban consejos sobre cómo desenvolverse en esta situación de emergencia.

De todas maneras, muchas veces los pasajeros pensaron que se trataba ,o bien de una broma, o bien de una práctica de hundimiento realizada (ex-profeso) de noche para poder apreciar las consecuencias de semejante acción. Con lo que varios cerraron sus puertas con llave, y se negaron a abrir. Realmente, en esos momentos en que el barco de los sueños comenzaba a ser lentamente tragado por el agua, muchas de estas situaciones se repitieron a lo largo, ancho y alto del buque, viniendo a configurar un aspecto tragicómico de la tragedia. Afuera, la amenaza del naufragio, que , con el correr de los minutos se iba convirtiendo en una sólida (yo diría más bien “líquida”....) realidad, y en muchos casos, por dentro del buque, la renuencia a aceptar un estado cierto de cosas, ya sea por desinformación, errores en la apreciación, o directamente, negligencia personal .

Tan es así que ,en una parte del buque, hubo un serio inconveniente cuando se trató de abrir una puerta que había quedado atascada y ofrecía resistencia para abrirse : el intento de abrir dicha puerta era debido a que un pasajero había quedado atrapado adentro , y otros hombres se encontraban tratando de liberarlo .Como la puerta no cedía, optaron por una solución simple, sencilla y salomónica : derribarla. Entre todos juntaron fuerzas, empujaron y la hicieron caer.

Y como para darle el toque “cómico” a esta situación, en esos momentos llegó un camarero , el cual amenazó a los hombres que habían derribado el obstáculo que presentaba la puerta, con hacerlos detener a todos por el hecho de destruir algo que era propiedad de la compañía White Star, una vez llegados a New York.

El film de Cameron muestra algo parecido, digamos, adaptado a las necesidades de la historia : cuando los protagonistas principales, “Jack” y “Rose”, logran escapar del encierro que las aguas van haciendo por debajo del buque y llegan a la cubierta superior (la Cubierta “E”), deben derribar una puerta que les obstruye el paso. Una vez hecho esto, ante la sorpresa general de los pasajeros que se encontraban en las cercanías, aparece un mayordomo que les dice que han destruido propiedad de la White Star y que serán demandados por ello .A lo que ambos protagonistas contestan , girando sus rostros hacia el mayordomo: “*¡Shut Up!*”(¡Cállese!).

Un comentario nos indicará que la situación en la 3ra.clase no era, justamente, idílica, sino más bien, confusa. Recordemos que los camarotes de la 3ra.clase estaban situados en las cubiertas inferiores y por ello, al irse inundando primero los sectores ocupados por los pasajeros de esta clase , la urgencia de salir hacia cubiertas superiores se convirtió en una perentoria e imperiosa necesidad .Obvio: el agua de mar que ingresaba a través de las puertas y se movía como una víbora por los pasillos, enviaba un claro mensaje a los que observaban lo que acontecía en esos momentos. Y el instinto de supervivencia se disparó súbitamente, como era lógico suponer. Por ello, los hombres que (en la gran mayoría de los casos) tenían dispuestos sus camarotes ubicados sobre la parte de proa del buque , se encaminaron desesperadamente hacia la parte de popa, tratando de encontrarse con sus mujeres, las cuáles dormían sobre ese sector del barco. Todo este proceder sumaba confusión a un de por sí ( a esas alturas....) ya delicado panorama. Es decir, delicado por lo que después de tantos años se sabe que ocurrió, en base a los relatos de los sobrevivientes.

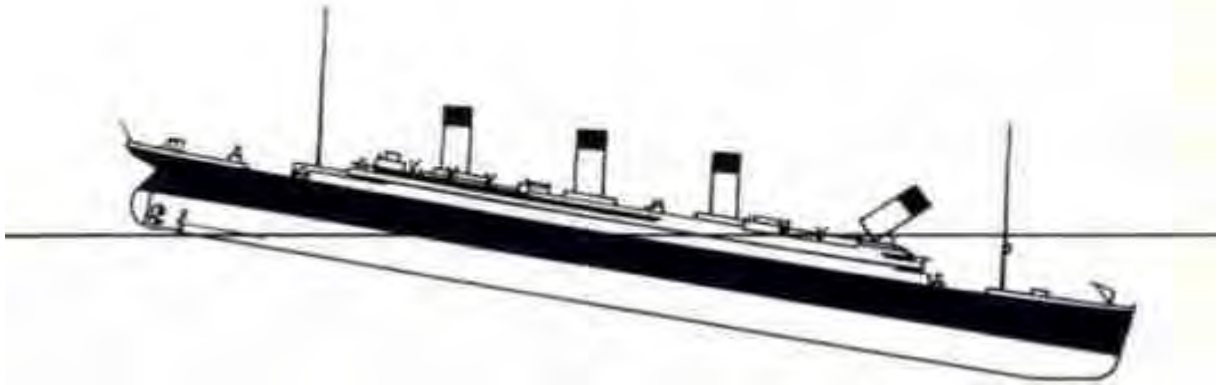
Pero , aunque parezca mentira, salvo situaciones puntuales como las que hemos indicado, el panorama era más bien de preocupación antes que de desesperación general. Tal es así que cada clase , en medio de esa extremadamente fría noche, se mantuvo fiel a las costumbres, impuestas o no, referidas a cada clase. Los pasajeros de las diferentes clases se mantuvieron en las cubiertas asignadas para cada estamento, esperando las órdenes correspondientes , confiados en general aunque un poco preocupados

por los movimientos de la tripulación, el estruendo de las descargas de vapor por las chimeneas y el agua que ingresaba por el costado abierto del RMS "Titanic". Así, la 1er.clase se mantenía a la espera en las cubiertas del centro y superiores del buque, la 2da.clase se ubicaba más a popa, mientras que la 3ra.lo hacía algo más a popa todavía e incluso (como habíamos visto...) hacia proa.

Y sin embargo, como muchas veces sucede en las situaciones límites, a pesar de que se conozca que se está en momentos difíciles, el humor también se hizo presente : muchos pasajeros comenzaron a bromear entre sí, más que todo sobre el aspecto que presentaban en esos instantes, con los chalecos salvavidas puestos y las ropas que llevaban sobre sí : aquí, un kimono junto a un sombrero de gala, allí botas y una bata, en fin, una mescolanza de ropas y calzados. Muchos de los pasajeros se alcanzaron a vestir con lo primero que tenían a mano, mientras que otros se tomaron su tiempo, y se vistieron adecuadamente, de cara a estar preparados al frío de la noche....y en previsión de lo que pudiera acontecer.

No obstante, había alguien que **SÍ** estaba sumamente preocupado, consciente, muy consciente, de lo que , irremediabilmente, sucedería con el barco .Esta persona era el Ingeniero irlandés **Thomas Andrews**, que parado en la Cubierta de Botes, miraba una y otra vez su reloj de bolsillo, calculando (como buen Ingeniero...) cuánto tiempo de vida le quedaba al fruto de sus desvelos. Cuando un Oficial alcanza a pasar por su lado, le pregunta sin miramientos adónde se encontraban los pasajeros, ya que, salvo cuatro o cinco, no había nadie más, en esos momentos iniciales del naufragio, sobre cubierta, a la espera de embarcar en algún bote. Y el Oficial contesta que la gran mayoría, debido al frío reinante, eligió permanecer en el interior de las instalaciones del barco, donde el ambiente se presentaba mucho más cálido. Así sucedía en efecto : como pasaban los minutos y el buque se mantenía a flote, la sensación imperante entre muchos pasajeros era que todo ello solo tenía por objeto asegurarse de que nada grave pasaba, en cuanto a lo que se refiriese a la seguridad del buque. Y que, al parecer una pérdida de tiempo y de confort el estar al frío de la noche, lo mejor y más indicado era estar en un lugar cálido, esperando que se termine el zafarrancho. Así es que se hubieron

de perder valiosos minutos, que se hubiesen podido aprovechar para embarcar mucha más gente de la que se subió a bordo de los botes salvavidas.



**Foto N° 457 : Aunque el dibujo que se exhibe es adelantado al relato cronológico de estas líneas, en él se puede advertir la Fase N° 2 del hundimiento del “Titanic”. El buque se vá levantando lentamente de popa , mientras que los cables que sostienen la chimenea N° 1 se han desprendido al colapsar dicha chimenea .En el film de Cameron, una de las escenas más fuertes es, justamente, la caída de esta chimenea , que ocasionará una gran mortandad entre aquellos que ya estaban tratando de nadar en las frías aguas, intentando alejarse del inminente hundimiento del barco de los sueños .-**

Comentemos que, mientras muchos de los pasajeros reían, charlaban y fumaban, los integrantes de la tripulación se dirigieron rápidamente a sus puestos; con lo que una multitud de marineros, mayordomos, fogoneros, cocineros, etc., en definitiva, todos los que pudieran ayudar, fueron enviados a la cubierta de botes (donde se centraban los preparativos para el descenso de los botes ) , mientras que una minoría de estos hombres eran asignados a la tarea de inspeccionar el interior del buque, a los fines de encontrar a los pasajeros que no supiesen qué estaba ocurriendo y hacerlos ascender hacia la zona superior del barco.

Como los acontecimientos que aquí se relatan (lo mismo que en cientos de libros previos a este trabajo de investigación) fueron **SIMULTÁNEOS** trataré de ocuparme de los principales, esto es, aquellos que darán un panorama bien detallado de los sucesos que tuvieron lugar en las trágicas ho-

/--ras del naufragio del RMS "Titanic". Y, justamente, por presentar el carácter de simultáneos, es que iré "saltando" entre situaciones bien diferentes, tanto las de tipo técnico como las que revisten una temática humana, aunque en realidad, las dos son interdependientes, ya que aunque el buque se encontraba detenido , las conductas humanas se desarrollaron incluso estando el barco quieto. Es más, el hundimiento con su movilidad física (generada ésta por el impulso hacia abajo ,ejercido por la cantidad de agua que se iba acumulando, sin piedad de los que estaban a bordo....) impuso el agitado movimiento humano en busca de la salvación.

Como habíamos dicho, la gran mayoría de los tripulantes se desplazó hacia las cubiertas superiores para asistir a los pasajeros, en las tareas de rescate. Sin embargo, uno de los oficiales que llegó con retraso fue el **5to.Oficial Harold Godfrey Lowe** . La noche en que el "Titanic" chocó contra el iceberg, Lowe se encontraba libre de servicio y estaba durmiendo cuando ocurrió el golpe. Las voces que comenzaron a escucharse en la cubierta de botes , ante su camarote, lo despertaron. Mirando a través de la pequeña ventanilla de su cabina, vió que la mayoría de la gente se había puesto los chalecos salvavidas; con lo que inmediatamente se levantó, se vistió y salió a cubierta a ayudar.

En cambio, el **2do.Oficial Charles Lightoller** llegó tarde, si se quiere, pero por otra razón, totalmente diferente. Es así : lo mismo que Lowe, se encontraba libre de servicio (recordemos que fue reemplazado por Murdoch) y durmiendo en su litera; al sentir el choque contra el iceberg, salió descalzo a la cubierta de botes para indagar sobre qué era lo que ocurría. Lightoller no advirtió nada extraño a derecha o izquierda del buque, salvo en el ala estribor del puente de mando, donde creyó ver (vagamente...) al capitán Smith y al 1er.Oficial Murdoch.

Pero Lightoller no se impacientó. Regresó a su camarote y se puso a reflexionar .No había duda : algo fallaba en el barco, ya que había sentido el crujido y ahora se sumaba el hecho de que las máquinas se encontraban en silencio. Pero siguiendo el entrenamiento recibido, al estar libre de servicio, decidió quedarse en su camarote hasta el momento en que lo reclamaran, sea

por el motivo que fuera. Si lo necesitaban, lo llamarían e iría allí donde lo esperaran. Lightoller se quedó, por ello, acostado, pero despierto.....esperando en silencio, junto a sus pensamientos.

Pasaron cinco, diez, quince, treinta interminables minutos. Lightoller ya podía oír el estruendo que las chimeneas hacían al dejar escapar el vapor, el paso agitado de los tripulantes y las voces, cada vez más fuertes. Lightoller aguantó sus ganas de incorporarse al resto de los que se encontraban ya sobre cubierta y permaneció en su camarote, ya que su deber era quedarse *donde estaba* , en definitiva, *donde esperaban encontrarlo* . Cuando en el reloj dieron las **00:10 hs.**, el **4to.Oficial Boxhall** cruzó la puerta de su cuarto. Y sin decirle “agua va” le comentó :

*“¿Sabes que hemos chocado con un iceberg?” (Boxhall)*

*“Sé que hemos chocado con algo” (Lightoller)*

*“El agua llega a la cubierta F, en los departamentos del correo” (Boxhall)*

Lightoller se levantó y comenzó a vestirse. Así y todo, en medio de semejante situación, Lightoller se comportó como una persona fría, rápida, cautelosa, consciente de sus obligaciones. Es decir, todo un profesional.....

Mientras los Oficiales Boxhall y Lightoller se dirigían a cumplir con sus responsabilidades, en la cubierta de botes, los hombres de la tripulación comenzaron a preparar los dieciséis (16) botes salvavidas (como habíamos visto, estos botes estaban contruídos en madera) , que se ubicaban así : un grupo de ocho (8) hacia proa , en el medio un espacio de unos 190 pies de largo (unos 63 metros) y otros ocho (8) hacia popa. Asimismo, recordemos que los botes de babor poseían números pares y los de estribor, impares. Además, se contaba con los cuatro (4) botes del tipo “Englehardt” (nominados con las letras A,B,C y D), los botes plegables fabricados en lona, que estaban guardados en cubierta. Éstos podían colocarse en los pescantes vacíos una vez que los dos primeros botes fueran bajados.





**Foto N° 458 : En este dibujo , se puede observar un corte transversal (desde superficie superior a superficie inferior) del RMS “Titanic” , junto a una representación del filete del iceberg que corta en la porción inferior el lado derecho (de popa a proa) del buque .Aunque quizás un poco falto de indicaciones técnicas, el esquema es útil para darse una idea de cómo fue el choque contra el iceberg , en esa fría noche de Abril de 1912 .-**

Antes de proseguir con el relato histórico y cronológico, debo indicar (que como se ha de suponer....) las diferentes realidades humanas que se vivieron a lo largo de esas horas fueron mucho más complejas y entramadas que lo que este autor intenta transmitir. De todos modos, intentaré en partes posteriores de este Capítulo (si Dios me ayuda a llegar.....) reflejar esas diversas realidades humanas que tuvieron su epicentro en esas dos horas y pico que duró la agonía del buque más grande construido hasta ese entonces.

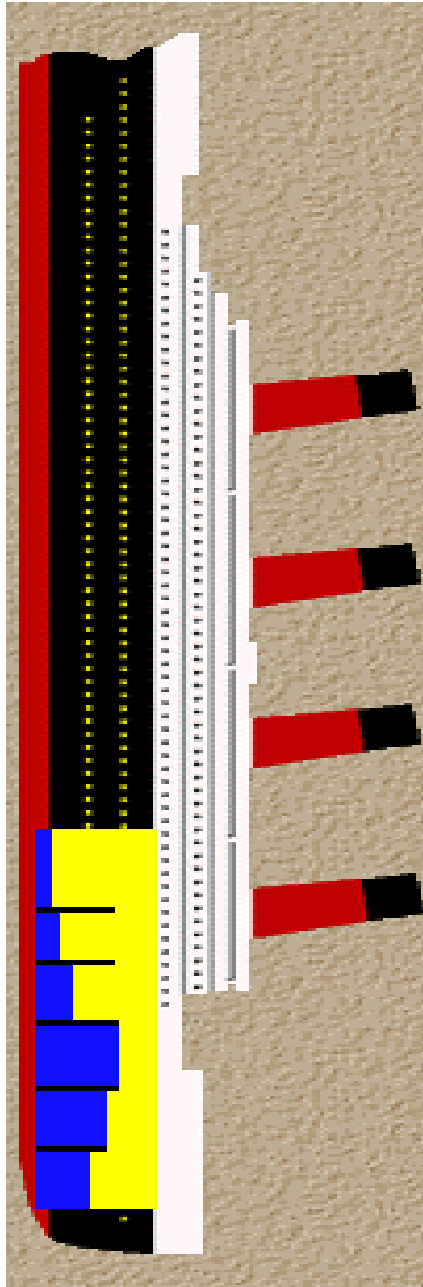
Siguiendo, digamos que, a esas alturas del naufragio, un pequeño número de hombres se ubicaba ya a cada lado de los botes, sacando las cubiertas de lona, montando los mástiles y echando todo lo que se pudiera considerar inútil, colocando (en algunos casos) latas de galletas y linternas. Al mismo tiempo, otros tripulantes se encontraban junto a los pescantes de los botes, colocando las manivelas y aflojando las cuerdas: en algunos casos, con facilidad y en otros, con dificultad. De todos modos, empezaron a funcionar las manivelas. Los pescantes iban, así, crujiendo, las poleas chirriando y los botes se iban, poco a poco, separando del barco, aunque quizás, con extrema lentitud.



**Foto N° 459 :**  
**Fotografía del**  
**pasajero de**  
**primera Clase,**  
**el Sr. James**  
**Robert**  
**McGough,**  
**quién observó el**  
**paso del iceberg**  
**desde su**  
**habitación .-**



**Foto N° 460 : Fotografía tomada el día 15 de abril del año 1912 , por un barco que surcaba el sitio cercano a la tragedia del RMS “Titanic” . Desde ese entonces, se dice que éste fue el iceberg que hundió al barco de los sueños , ya que, según muchos de los tripulantes a bordo del navío desde el cuál se tomó la foto (el buque alemán “Prinz Adalbert”) , el témpano lucía una larga línea sobre la superficie cercana al agua, de colores rojo y negro .Es decir , del color de las pinturas con las que el buque estaba revestido . Se debe explicar lo siguiente, para entender que la posibilidad de que éste haya sido el iceberg que golpeó al “Titanic”, sea cierta : el filete que “mató” al RMS “Titanic” estaba por debajo de la línea de flotación del barco . A medida que pasaron las horas, la parte superior del témpano se fue derritiendo y la parte inferior (bajo agua) se fue elevando, a causa del empuje del mar. Es lo mismo que pasa cuando se coloca un cubo de hielo en un vaso: el cubo se vá “adelgazando”, pero siempre hay una superficie sobre el nivel del líquido, hasta que el cubo se derrite completamente .-**



**Foto N° 461 : Este dibujo nos permite apreciar los cinco (5) primeros compartimientos inundados del lado de estribor del RMS "Titanic" .-**

Más tarde, se dieron unas vueltas de cuerda , de modo que cada bote quedara ubicado al mismo nivel de cubierta. Sin embargo, todo este procedimiento resultaba ser lento, muy lento.

Al 2do.Oficial Charles Lightoller, el cuál prefería los pasajes despejados, le habían encargado el lado de babor, mientras que el Oficial Jefe Henry Wilde prefería, para trabajar, los lugares estrechos. Cuando Lightoller le pide permiso para despejar, Wilde le contesta : *“No , espere”*.

Este pequeño comentario viene a cuento de que, aparentemente, se produjo una discordancia entre Wilde y Lightoller, sobre *cómo proceder* en ese momento. Por ello, resulta un poco extraña la actitud de Lightoller, ya que, a continuación , Lightoller (literalmente....) *pasó por encima de la autoridad de Wilde* y se dirigió al puente de mando , para recibir las órdenes directamente del capitán Smith. De vuelta en la cubierta de botes, Lightoller le preguntó nuevamente a Wilde si ya se podía comenzar a cargar los botes salvavidas con pasajeros. Una vez más, la respuesta de Wilde fue : *“No”*. Pero Lightoller no se conformó con esta respuesta y se dirigió otra vez al puente de mando. Vuelta a consultar a Smith, y de nuevo el capitán le autorizó a cargar pasajeros .Su respuesta fue :

*“Sí , embarque a las mujeres y a los niños y arrién el bote”*

Con lo que Lightoller, ahora sí, ya no le dio “más pelota” al Oficial Jefe Wilde y procedió a arriar el bote N° 4, hasta ponerse al nivel de la cubierta “A” y allí ordenó cargar a las mujeres y a los niños , desde esa ubicación.

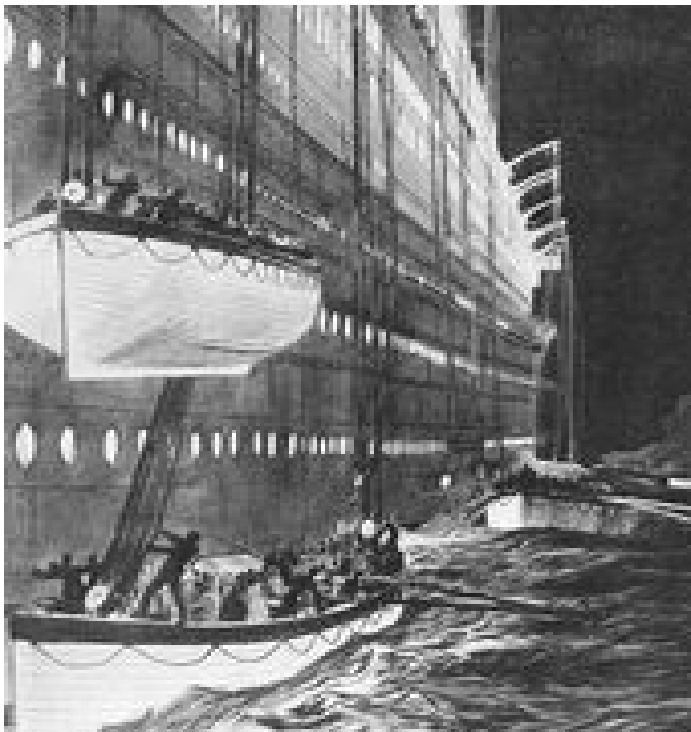
Es interesante esta diferencia (tomando como base lo que el escritor, uno de los más versados en la historia del “Titanic”, **Walter Lord**, expresa en la página **70** de su libro **“Una Noche para Recordar”**, **Ediciones Grijalbo,1977**), ya que en la película de Cameron ,en la escena del film correspondiente al momento en que los botes comenzarán a ser arriados, *son los dos Oficiales, el Oficial Jefe Henry Wilde y el 2do.Oficial Charles Lightoller*, los que consultan, en el puente de mando, al capitán Smith, sobre la orden de embarcar a mujeres y niños, primero. La respuesta de Smith , en la película, es lacónica, aunque cargada de meditación y una leve indecisión:

***“Yes, women and children first”***  
***(“Sí, mujeres y niños, primero”)***

De todos modos, Lightoller procedió así con el bote N° 4 ya que , de esta manera, parecía más seguro: menos probabilidades de caer por la borda, menos distancia al mar, y de paso, descongestionaba la cubierta de botes para el trabajo a realizar con el correr de los minutos. Pero la cubierta de paseo estaba cerrada por ese lado, y las ventanas no estaban abiertas. Por ello, envió a una persona a que las abra. Lightoller llamó a todos los que lo pudieran oír y luego pasó al bote N° 6.

Mientras Lightoller posaba un pié sobre el bote N° 6 y mantenía otro sobre cubierta, comenzó a llamar a las mujeres y a los niños.

No miento si digo que prácticamente “no le dieron bola”. Se seguía manteniendo la creencia que el RMS “Titanic” era inhundible, y pocos se arrimaron. Además, en vista de que el buque seguía bien a flote (aparentemente...) nadie tenía muchas ganas (en el frío de esa noche...) de subirse a un bote ,pudiendo estar en las iluminadas cubiertas del buque.



**Foto N° 462 :**  
**En este dibujo , que data del año 1912, se dá una idea de lo que fue el descenso de los botes salvavidas del RMS “Titanic” , a las frías aguas del Océano Atlántico Norte .**  
**Mientras el buque permanece todavía totalmente iluminado, los más afortunados comienzan una odisea por su sobrevivencia .-**

Lo que debo incluir en esta compaginación de los últimos instantes del RMS “Titanic”, es decir, a continuación, es **real** y no fruto de la fantasía de uno o cientos de sobrevivientes del naufragio, ni siquiera de quién esto escribe. Es uno de los aspectos que hicieron hasta ( si se quiere....) “mitológico”, el hundimiento del barco de los sueños. Pero no deja de ser verdadero, ya que los múltiples testimonios así lo atestiguan.

Paso a relatar.

Tanto los pasajeros como los tripulantes, o si queremos, todo el mundo que estaba en cubierta , se encontraron con una **sorpresa** : hoy diríamos que con algo **impensable**. Y es que el director de la banda, Wallace Hartley, había reunido a sus hombres en el Salón de 1ra.Clase , justamente donde muchos de los pasajeros de dicho estamento aguardaban, antes de recibir la orden de subir a los botes salvavidas. Al rato, Hartley y sus hombres subieron a la cubierta de botes, junto a la entrada de la escalera principal. El aspecto que presentaban los hombres integrantes de la “Hartley’s Band” no podía ser más heterogéneo, incluso para cualquier observador poco avezado: unos llevaban sus chaquetas azules de uniforme, algunos las blancas, y sin embargo...la música que se escuchó hasta los últimos minutos, a bordo del RMS “Titanic”, fue perfecta. Comenzaron con un tema de Mozart “Orpheus”, que tiene ritmo, alma y movimiento.

Respecto del otro lado del buque, evidentemente, las cosas quizás no iban del todo rápido, como un buen “allegro vivace”. A pesar de todo, se podía distinguir una particular figura, que corría de un lado a otro de dicho lado, azuzando a los hombres encargados de las tareas de carga y descenso de los botes. Como todos se podrán dar cuenta, hablamos del Sr. **Bruce J. Ismay**, que continuamente insistía con la frase : “**¡No hay tiempo que perder!**”. Ismay se encontraba al lado del **3er.Oficial Herbert Pitman** .Éste (literalmente...) se lo sacó de encima, apartándolo, ya que no lo conocía y..... Pitman no iba a perder el tiempo en una situación semejante, escuchando a un histérico desconocido que se ponía en el medio del arduo trabajo que estaba encarando

Que para más datos , sólo estaba vestido con una bata de dormir y unas zapatillas con las insignias de la White Star. Y así y todo, Ismay mandó que Pitman cargara el bote N° 5 (a cargo de Pitman) con mujeres y niños. Para Pitman, esto fue como (disculpen la expresión, pero no me viene a la cabeza otra que sea más gráfica, para explicar lo que le sucedía a Pitman) **“una patada en los testículos”**. Entonces encaró al desconocido y le dijo, bien fuerte, como para que el personaje de bigote lo escuchara :

***“Espero órdenes del comandante”***

Y sin conocerlo (al entrometido....) a Pitman se le ocurrió que tal vez el desconocido pudiera ser.....Bajó al puente , habló con el capitán Smith y le pregunto dos cosas : la primera, que quién era ese desconocido que daba órdenes sin presentar rango ni jerarquía ; y la segunda, si debía hacer lo que el “ilustre desconocido” mandara. Smith respondió de una, casi en seco, lo siguiente :

***“Obedezca”***

Una vez de vuelta en el bote N° 5, Pitman saltó a bordo y encarando a un grupo de mujeres, les dijo :

***“Suban, señoras”***.

El panorama de problemas para cargar los botes se presentaba por igual en toda la longitud y anchura del barco de los sueños. Es así que el 1er.Oficial **William Mc Master Murdoch** , tenía, más o menos , los mismos problemas para lograr cargar el bote N° 7.Despacio, como si el tiempo para salvarse fuera eterno, fueron subiendo unas 19 o 20 personas en dicha embarcación. Al no poder seguir convenciendo a la gente de que subiera, y tratando (obviamente....) de cumplir con la tarea encargada, Murdoch tomó una determinación : no podía estar esperando más, en vista de cómo se presentaban los acontecimientos y por ende, decidió arriar el bote. A las **00:45 hs.** del día **15 de Abril de 1912** William McMaster Murdoch, 1er.Ofi-



/--cial del RMS “Titanic”, en viaje desde Southampton hacia New York, dio la orden de arriar (es decir, hacer descender) el primero de los botes salvavidas con que contaba el buque, nomencado con el N° 7. Un número profético.....

Luego, un poco más tranquilo, Murdoch pudo ordenarle a Pitman que se hiciera cargo del bote N° 5, le indicó que debería vigilar el portón de popa, y casi , casi , como una despedida, le estrechó la mano y le deseó “buena suerte”. Sería la última vez que se estrecharían las manos.

Una vez que Pitman iba haciendo descender el bote N° 5, Bruce Ismay iba perdiendo la cordura. Tal es así que , gritando como loco, les ordenaba a los marineros que arrien, mientras se agarraba con uno de los brazos al pescante del mencionado bote.

Pero la reacción de un Oficial no se hizo esperar .El 5to.Oficial Lowe, que estaba trabajando en las manivelas de los pescantes, no se lo “bancó” más y le gritó: “ *Si se vá al infierno , tal vez pueda hacer algo. ¿Quiere que arríe de prisa?. Entonces ahogaré a toda la gente que va adentro.*”

De resultas de lo anterior, Ismay se abatió mucho y sin decir nada, dio media vuelta y se marchó junto al bote N° 3.

¿Por qué semejante comportamiento del Director de la White Star Line, a lo largo del proceso de carga de los botes?. La mayoría de los testimonios que se brindaron a lo largo del tiempo , por parte de los sobrevivientes del hundimiento, indican que, efectivamente, era el de un hombre sumamente desesperado por la suerte de los pasajeros y que instaba constantemente a los encargados de esta tarea a acelerar el trabajo.

¿Sería por algún “**mea culpa**”, escondido en las profundidades de su conciencia?. Y si la respuesta fuera **SÍ** ¿ a qué se hubiese debido?.

De todos modos, el estallido de Lowe no era una cosa recomendable de ser repetida, por dos motivos : el primero, porque otro de estos episodios contribuiría a tensar más una situación de por sí tensa, y segundo, en aquellos días nadie insultaba al presidente de una Compañía sin que esto tuviera consecuencias de carácter personal, que cuando menos , se traducirían en una pérdida del empleo.



**Foto N° 463 :** Un dibujo que nos vá mostrando las etapas de la agonía del gigante de los mares, en esa noche de Abril de 1912 .Una vez detenido, luego de la colisión contra el iceberg ,(el autor del dibujo ha querido expresar la causa del choque pintando un témpano sobre el lado derecho de la figura) , con sus chimeneas lanzando vapor, los cohetes de pedido de auxilio comienzan a cruzar el cielo del Atlántico .-

Pero , aparte de éstos sucesos que tenían lugar sobre la cubierta de botes, poco o nada pasaba sobre el lado de popa. En ese mismo sector (popa) se encontraba aún el **Cabo George Thomas Rowe** ,el cuál continuaba con su solitaria guardia. Desde que vió al iceberg pasar como un velero por su sector de guardia , no había visto ni oído a nadie, y para esto ya hacía más de una hora. Pero la quietud de su Guardia se vió de improviso alterada, al percibir Rowe que había un bote salvavidas flotando cerca del lado de estribor del buque. Por ello, Rowe decidió cortar con tanta desinformación a la que se veía sometido y telefoneó al puente. Del otro lado le contestó una voz incrédula, preguntándole quién era; Rowe se explicó y entonces, los del puente comprendieron que se les había olvidado el Cabo Rowe. Por esto, le ordenaron a Rowe que subiera al puente inmediatamente y de paso, se trajera unos cohetes. Así lo hizo : se dirigió hasta un armario metálico, un piso más abajo, tomó una caja de hojalata que contenía 12 cohetes y volvió a subir. Por lo que se desprende del relato de Rowe, éste fue el último hombre en enterarse qué era lo que estaba sucediendo en el barco.

Sin embargo, la gran mayoría de la tripulación ya se había dado cuenta de que al barco (al decir de Andrews) no le quedaba más de una hora de vida. Muchos se encontraban afanándose en traer a los pasajeros desde sus alojamientos y hacerlos estacionar sobre cubierta; otros, asimismo, se encontraban sobre esa misma cubierta, trabajando en la carga de pasajeros y en el lanzamiento de los botes al agua.

Pero por debajo, en las entrañas del gigante, había gente que seguía trabajando. Es así, que, a pesar de todo, el cuarto de calderas N° 5, era el único lugar del buque donde todo parecía seguir estando en condiciones normales. Después de bajar el nivel de los fuegos de las calderas, el 1er.fogonero Barret mandó a la mayoría de sus ayudantes a sus puestos en los botes, mientras que él mismo y otros se quedaron abajo para ayudar a Harvey y Sheperd (integrantes del Grupo de Ingeniería). Es así que Barret mismo se encargó de ayudar a Harvey a llegar a las válvulas y así ajustar las bombas. Si nos dirigiésemos (aunque sea imaginariamente.....) al cuarto de calderas del que estamos hablando, lo veríamos lleno de vapor de agua; es decir, tendríamos una especie de “baño turco”, en el que los hombres seguían trabajando, en el medio de una atmósfera en nebulosa, donde sólo se podían distinguir siluetas fantasmales.

Sin embargo, ese ritmo frenético se cancelaría en unos instantes, ya que se recibieron órdenes del puente de mando, en las que se indicaba que todo el mundo se presentara a cubierta, a fin de ayudar en los puestos de los botes. Tal es así que, al subir los hombres, Sheperd se quedó sólo junto a las bombas, mientras que Barret y Harvey seguían trabajando en las válvulas. Así lo hicieron durante unos quince minutos más, de tal modo que, entre ellos, comenzaron a animarse mutuamente, ya que el cuarto de calderas seguía seco y el ritmo de las bombas era rápido, hasta se podía decir que normal. Pero este aparente panorama normal habría de terminar pronto.....y de una manera abrupta. Sin avisar, el mar entró rugiendo por el espacio comprendido entre las calderas, por la parte delantera del cuarto, de tal modo que la mampara entre los cuartos de calderas N° 5 y N° 6, se vino abajo como una castillo de naipes azotado por el viento. Sheperd, un rato antes, se había roto una pierna al tropezar con un agujero abierto en el suelo del

cuarto; por lo que Harvey, Barret y el palero Kemish lo llevaron hasta las bombas y lo dejaron allí (ya que, en esos momentos, nada más podían hacer por él....) para que atendiera (a pesar de su intenso dolor....) las bombas. Pero cuando el agua ingresó al cuarto de calderas, Harvey le gritó a Barret que corriera a la escalera de escape. Barret comenzó a subir cuando ya la espuma del mar le llegaba a sus pies, mientras que Harvey regresó al lugar donde estaba Sheperd : su gesto (el ir a buscar a su compañero....) no tuvo un final feliz, ya que ,yendo en la dirección donde se hallaba Sheperd, desapareció tragado por un torrente de agua.

Dejemos por un momento lo que estaba sucediendo a estas altura por debajo del barco de los sueños, y encaminémonos a la Sala de Radio, donde unos esforzados radio-operadores seguían con su esmerada tarea. Sigamos, pues, de cerca los mensajes que estos hombres, Philips y Bride, hacían surcar por el éter, recordando que el último que hemos visto databa de las **00:40 hs.** de aquél inolvidable 15 de Abril de 1912. El siguiente mensaje se produce a las **00:45 hs.** y estaba dirigido a su buque gemelo , el RMS “Olympic” , que estaba en ruta hacia Inglaterra. Antes de transcribirlo quiero hacer un comentario: éste aspecto del naufragio del RMS “Titanic” (es decir, el de la presencia del buque gemelo de la White Star Line, el RMS “Olympic”, aunque a mucha distancia de la posición del barco de los sueños) no lo he visto muy reflejado en las páginas de Internet o en los libros que al respecto he consultado. A pesar de la mucha distancia que separaba a los buques, me dá que pensar que , justamente, el otro buque también estuviera en mar abierto , y se quiere, en las mismas aguas que surcaba el “Titanic”, esto es, el Océano Atlántico. ¿Por qué?. Porque (aunque no lo desarrollaré en esta parte del Capítulo), aunque levemente, la presencia del “Olympic” podría abonar una de las teorías conspirativas que se plantearon con respecto al hundimiento del RMS “Titanic”. Pero para eso falta (todavía....) mucho, y mi interés no es distraerlos respecto de la narración de los acontecimientos relacionados con el hundimiento del gigante de la White Star Line. Con respecto al mensaje del RMS “Titanic” dirigido a su hermano gemelo, el RMS “Olympic”, digamos que Philips le comentó a Bride (en tono de broma, como para romper la tensión de esos difíciles momentos.....) que esa ocasión

988

podría ser la última oportunidad de usar la nueva señal de llamada de socorro. El mensaje fue simple :

***“RMS “Titanic” al RMS “Olympic”:  
SOS”.***

Los mensajes se van , una vez más, sucediendo.

**Hora 00:50 hs.**

***“RMS “Titanic” a cualquier buque:  
CQD . Requiero asistencia inmediata. Posición :41.46 N, 50.14 O.”***

Es decir, los operadores de Radio insisten con la posición mencionada a las **00:20 hs.** y no con la que el capitán Smith les suministró a las **00:15 hs** .Este mensaje de auxilio fue recibido por el buque “Celtic”.

**Hora 00:53 hs.**

El buque “Caronia” se comunica con el barco “Baltic” para informarle lo siguiente :

***“ “Caronia” a MBC (“Baltic”) : MGY (“Titanic”) envía CQD en posición  
41.46 N, 50.14 O. Requiere asistencia inmediata”.***

**Hora 01:00 hs.**

El MGY (“Titanic”) envía señales de socorro. El buque DDC (“Cincinatti”) responde. La posición del MGY es la misma de las 00:53 hs.

**Hora 01:01 hs.**

***“ “Titanic” a MKC (“Olympic”):  
Colisionamos con un iceberg. Nos hundimos de proa. Posición :41.46 N,  
50.14 O. Vengan tan pronto como sea posible.”***



Foto N° 464 : Es de constancia histórica que el primer cohete de pedido de auxilio salió disparado de la cubierta del RMS “Titanic” a las 00:45 hs. del día 15 de Abril de 1912 . Los pasajeros fueron sorprendidos (como en esta escena del film de Cameron, donde “Rose” junto a su madre y a su “prometido” ) por el azulado destello del proyectil al hacer explosión en el calmo cielo del Atlántico Norte . Para muchos, esto fue la definitiva comprobación que les indicaba que el barco de los sueños se iba a pique . . . y que nada, ni siquiera los avisos con los cohetes, podía hacer que se evitara la gran mortandad entre el pasaje .-

### **Hora 01:02 hs.**

El RMS “Titanic” se comunica con el barco “*Asian*” y le dice “*Requerimos asistencia inmediata*”. El “*Asian*” responde inmediatamente y recibe la posición del “Titanic” : 41.46 N y 50.14 O, la cuál es reportada enseguida al puente de mando. En este momento, el capitán Smith ordena a los radiooperadores que la posición del buque sea repetida constantemente.

A esta hora el “*Virginian*” llama al “Titanic” pero no obtiene respuesta. La estación de Cape Race le informa al capitán del “*Virginian*” que el “Titanic” ha chocado contra un iceberg y que requiere asistencia inmediata.

### **Hora 01:10 hs.**

**“RMS “Titanic” a MKC (“Olympic”):**

***El Capitán pide que sus botes estén listos. ¿Cuál es su posición?.”***

Y después de este mensaje entre el RMS “Titanic” y el RMS “Olympic” se sucederán cuatro (4) mensajes más. Sin embargo, en mi opinión, los cuatro mensajes , o bien son una muestra de que en el “Olympic” nadie parecía entender muy bien qué le estaba ocurriendo a su gemelo “Titanic” o bien, se hacían los *desentendidos* .Ya veremos los mensajes y allí analizaremos los mismos.

Sin embargo, recordemos algo muy importante : entre las **00:20 hs.** y las **00:26 hs.** los barcos RMS “Titanic” y RMS “Carpathia” sostuvieron (por medio de sus radio –operadores) comunicación inalámbrica, de tal modo que el “Carpathia” , que se encontraba a sólo **58 millas (casi 100 kms.)**, giró su rumbo y se dirigió a toda máquina hacia la posición del herido de muerte.

Sobre el “Carpathia” y el rescate de los sobrevivientes, hablaremos en partes posteriores de este Capítulo.

Mientras tanto, los Oficiales del RMS “Titanic” trataban de seguir ayudando a los pasajeros a embarcar. Uno de los Oficiales , el **4to.Oficial Boxhall** tomó un par de prismáticos y comenzó a otear el horizonte, en busca de algún barco que los pudiera ayudar en ese momento desesperado. Boxhall vió claramente luces que parpadeaban a unas diez millas de donde se encontraban, del lado de babor del barco de los sueños (unos **18 kms.** ); entonces este Oficial trató de ponerse en contacto mediante el uso de una lámpara Morse y así creyó recibir una respuesta. Pero no logró sacar nada en claro, con lo que dedujo que posiblemente era la luz del trinquete de ese barco la que se movía.

Este, el del famoso “barco misterioso” se convirtió en otro de los puntos “oscuros” del hundimiento del “Titanic” .Una de las respuestas puede ser que se tratara del “Californian” que, como hemos dicho , se encontraba a esa distancia aproximada del “Titanic” , pero *detenido* en el medio de un campo de hielo, estando ubicado el RMS “Titanic” del lado de estribor del RMS “Californian”. Pero hay otras teorías respecto de esto : hay quiénes dicen que pudo haber sido un ballenero noruego, otros dicen un submarino alemán, etc:

ya veremos .....

Pero adelantándonos un poco, comentemos lo siguiente : a la distancia que hemos mencionado, el **aprendiz James Gibson** se encontraba en el puente del **“Californian”**. Había notado la presencia de ese “extraño” barco que provenía del sector Este, como así también que se había detenido desde hacía ya una hora .Obviamente, no se trataba sino del RMS “Titanic”. Mediante el uso de prismáticos, Gibson podía ver las luces laterales y una gran iluminación sobre la zona de cubiertas de popa. Pero lo que más le llamó la atención a Gibson fue que creyó ver señales emitidas desde este “extraño” barco, dirigidas al “Californian” ,y enviadas mediante lámpara Morse. Gibson intentó contestar con su lámpara, pero al rato abandonó ese trabajo, ya que le pareció que más que señales de lámpara Morse, se debía de tratar de la luz de su trinquete. Mientras tanto, el **2do.Oficial Herbert Stone**, que se encontraba de paseo por la cubierta del mismo buque (el “Californian”) ,también observaba el “extraño” buque. Pero a las **00:45 hs.** vió un súbito destello de luz blanca que brilló por encima del barco. Stone se dijo a sí mismo : *“¡Qué raro que un barco lance cohetes tan entrada la noche.....¡”*.

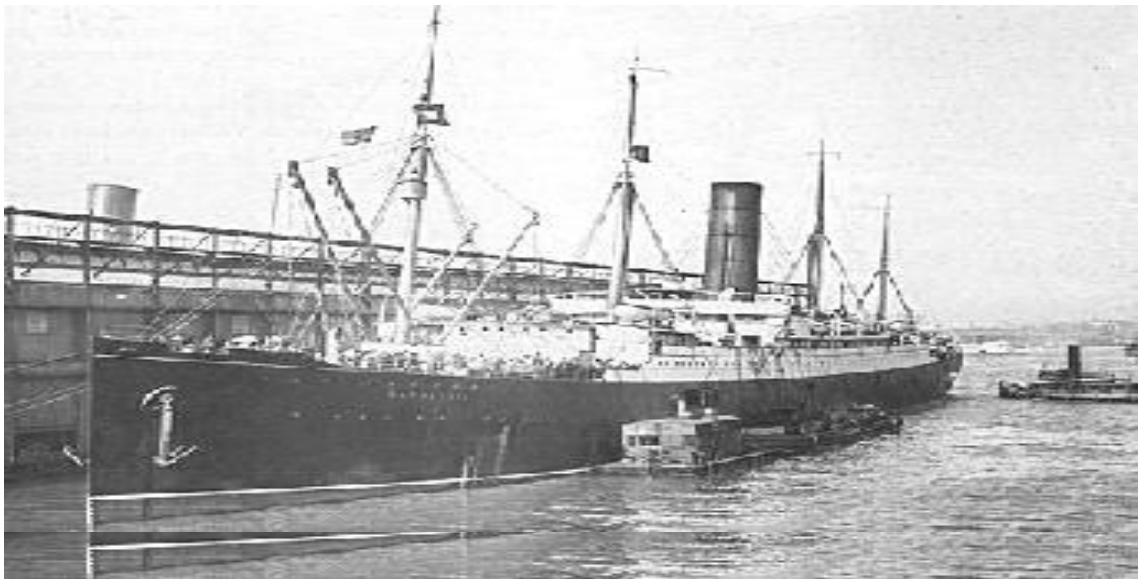


Foto N° 465 : Fotografía del buque RMS “Carpathia”, que sirvió desde el año 1903 hasta el 1918 . Este buque se encontraba a unos 100 kms. de distancia del RMS “Titanic” , cuando se puso en contacto con el infortunado barco .Asimismo, fue el único barco que rescató a los sobrevivientes de esa terrible noche .-



Con bengalas o sin ellas, la cuestión era que al RMS “Titanic” le iba quedando poco tiempo de vida. En otras palabras, su tiempo se iba acortando.

Uno de los que tenía constantemente presente este factor era Thomas Andrews, quién corría de bote en bote, insistiendo a todos en que se apuraran. En algún momento de esa noche, Andrews les diría a un grupo de pasajeras : ***“Señoras, no se entretengan. No hay momento que perder. No pueden elegir su bote. No duden. Suban, suban.”***

Pero es lógico que Andrews tuviera motivo para estar exasperado, hasta molesto si se quiere.....El comportamiento de las mujeres había sido, por demás, desconcertante. Como anécdota, digamos que una muchacha que esperaba subir al bote N° 8, de pronto recordó que se le había olvidado la fotografía de su “Jack” y que necesitaba tenerla consigo, antes de abordar. Pues bien, aunque todo el mundo protestó por lo que se consideraba una necesidad innecesaria y una pérdida de tiempo, ella bajó corriendo del bote ,encontró su amada foto e inmediatamente retornó al lugar de embarque.

Antes de proseguir con el relato cronológico de los acontecimientos de esta noche, debo indicar que buscando en la Web, he encontrado páginas que hablan de un posible torpedeamiento del RMS “Titanic”, por parte de un submarino (probablemente alemán....).Todavía no he indagado la posibilidad de que dicho evento haya (en realidad....) ocurrido, pero sí puedo adelantar que se ha podido comprobar, mediante las investigaciones submarinas del inmundible, que el destrozo a lo largo de la sección de popa es **MUCHO MÁS GRANDE QUE EL QUE , DESDE SIEMPRE, SE CREYÓ QUE ERA.**A lo que tengo que agregar que he tratado, **infructuosamente**, de poder hallar alguna página Web que hable de los submarinos germanos **DE ANTES DE LA 1RA.GUERRA MUNDIAL** .....¿curioso, no?. Y hago la acotación que no hace dos (2) días que busco en Internet, sino que ya son más de unos cuantos meses, casi un año.

Este “posible” incidente será visto en mayor detalle más adelante.

Ahora, prosiguiendo, ingresemos en un tema que ha dado más de un libro a la posteridad, como así también, muy fuertes escenas al film de Cameron, del año 1996.

En un momento dado, y previendo la posibilidad de disturbios (obviamente, motivados por la desesperación de los que se querían salvar sí o sí, no importándoles guardar el orden correspondiente.....) ,el Oficial Jefe Henry Wilde le indicó al 2do.Oficial Charles Lightoller que le ayudase a buscar armas de fuego. Por ello, Lightoller, junto a Wilde y al 1er.Oficial Murdoch, se dirigieron hasta el armario donde se guardaban. Wilde puso una de las pistolas en manos de Lightoller y le recomendó que la tenga, en previsión de necesitarla ,con lo que el 2do.Oficial la puso en su bolsillo.

Mientras tanto, los botes iban siendo arriados al mar, unos más rápido, otros más lento. Así, el N° 6 toca el agua a las 00:55 hs; el N° 3, a las 01:00 hs.; el N° 8, a las 01:10 hs. Además de la bajada de los botes, se seguían mandando bengalas de auxilio al cielo, cosa que hacían el 4to.Oficial Boxhall y el Cabo Rowe. Y sin embargo, este Oficial no comprendía muy bien lo que estaba ocurriendo. Tal es así que Boxhall le preguntó al capitán Smith si la situación en la que el barco se encontraba era realmente grave. Y Smith le contestó, sin exaltarse :

*“Me dice Andrews, que le dá al barco una hora u hora y media de vida, como máximo.”*

Al mismo tiempo que esta conversación tenía lugar, Lightoller iba observando un sutil y leve detalle : el agua iba subiendo lentamente los peldaños de la estrecha escalera de escape , que iba desde la cubierta de botes hasta la cubierta “E” (“E” Deck) .Este Oficial iba contando los escalones que el agua ya había subido, en su camino hacia la parte superior del buque. Y aunque parezca inexplicable desde el punto de vista técnico, Lightoller podía observar este hecho con suma facilidad, ya que las luces de las paredes de la escalera *seguían alumbrando aún estando bajo agua* .

Con lo que aquí se impone contestarle a un perito mecánico, el **Sr. Marcelo Divito**, quién continuamente me expresara su convencimiento de que, en la película de Cameron , esto era un error. No, mi estimado Marcelo, no es así, ya que Cameron se limitó a narrar lo que varios Oficiales vieron con sus propios ojos : las luces alumbrando bajo el agua verde del mar.

¿Y entonces? . Lo que ocurrió es que los conjuntos lámpara-portalámpara y plafones que se colocaban en los buques , eran del tipo *estanco*, es decir, a

prueba de ingreso de agua. Además , al estar los tubos de conducción del cableado de corriente eléctrica *aislados* y (todavía, en esos momentos.....) fluyendo *corriente eléctrica* desde la zona de generación de energía del buque, las luces seguían encendidas. Con esto espero haberte contestado, Marcelo, una de tus preguntas, la que nunca dejó de estar en mi mente, agradeciéndote al mismo tiempo que me la hayas repetido varias veces, ya que me hizo esforzarme para poder saber cómo era que este hecho hubiese sido posible.

Sin embargo, muchos de los pasajeros comenzaban a apagar sus propias “luces”, ya que se comenzaban a registrar los primeros casos de histeria, desesperación, abandono y llanto. Acotemos que un plan para llenar los botes desde las otras cubiertas falló totalmente , ya que las puertas que tenían que abrirse no se abrieron, los botes que tenían que esperar se alejaron, la gente que tenía que ir en ellos fue, literalmente, abandonada.....a su suerte.

Por lo tanto, este autor (perdón por la pretensión de ser un “autor”...) pregunta una vez más : **¿Cuál fue el motivo verdadero de la suspensión de la prueba de “desastre” programada para antes del 14 de Abril?**

A estas alturas de la tragedia, se comenzó a notar la falta de marineros y esto, obviamente, empeoró la situación reinante, debido a que algunos de los mejores hombres ( o por lo menos, los que podían haber ayudado de una manera más valiosa....) habían salido ya en los primeros botes .Otros, también muy capaces, estaban en otros puestos, dedicados a reunir linternas, abriendo ventanas en la cubierta “A” ,ayudando a disparar los cohetes, etc. Tal es así, que para las tareas de carga de los botes se dejó de contar con seis (6) marineros que hubieron de bajar a abrir los portalones de las otras cubiertas inferiores : jamás regresaron, y es muy probable, que hayan quedado atrapados allí donde fueron enviados. Por tanto, Lightoller se vió obligado a “racionar” los marineros con los que contaba; de tal modo que dispuso que sólo dos (2) fueran por cada bote. En el N° 6 ocurrió esta situación : una mujer gritó (estando el bote a medio bajar) que sólo tenían un marinero a bordo. Lightoller encaró a los hombres que lo rodeaban y les preguntó si alguno era marinero. Del tumulto reinante , se alzó una (la del



Foto N° 466 : Extraída del film “Titanic” de James Cameron (1996) , esta foto nos dá una pequeña idea de la situación reinante en el hundimiento del coloso de los mares : se vé un bote salvavidas en primer plano, mientras que al fondo agoniza el orgullo de la White Star Line ,aún con sus luces encendidas, mientras que la proa se hunde más y más en las heladas aguas del Atlántico .-

comandante Arthur Peuchen) que le hizo saber a Lightoller que él era patrón de yate. El Oficial le contestó que si era lo bastante marinero como para llegar a donde el bote se encontraba, podía hacerse cargo del mismo. Peuchen se encaramó al pescante y se deslizó por la cuerda hasta la embarcación : éste fue el único pasajero *varón* que Lightoller dejó ingresar en un bote, aquella noche.

Es de constancia histórica que los hombres tuvieron más suerte en el lado de estribor, ya que el Oficial Murdoch los dejaba entrar si había lugar en los botes. Pero Murdoch **SÍ** cometió un error esa noche .Es así : el bote que estaba tratando de cargar *tenía nada más que cinco* personas en su interior ; colocó a seis remeros, al vigía **Symons** (recomendándole a éste que se apartara del barco y regresara cuando lo llamase) y a continuación, hizo una señal a los hombres de los pescantes y éstos hicieron bajar este bote, que poseía el número 1.¿Por qué el error?. Porque este bote era capaz de cargar **40 personas** y no sólo **12** ,que era la cantidad que llevaba en esos momentos. En esos momentos se escuchó un ácido comentario , por parte del engrasador **Walter Hurst**, quién observando desde el puente la bajada de este bote, dijo : “*Si alejan los botes , no estaría mal que les metieran gente dentro.*”



**Foto N° 467 : Fotografía del engrasador Walter Hurst , otro de los que estaban sobre cubierta ayudando a cargar los botes .-**



**Foto N° 468 :  
Fotografía del vigía George Symons , que abordó el bote N°1, ordenado por el Oficial Murdoch, a los efectos de comandar la embarcación .-**

Otro aspecto de la cuestión de las tareas de salvataje de los pasajeros lo constituyó el referido a los integrantes de la 3ra.clase.Allí abajo, estaban todos aquellos que ni siquiera tenían la oportunidad de no caer en el bote N° 1.Se veía que había una multitud de hombres y mujeres que esperaban al pié de la escalera principal del entrepuente, es decir, en el extremo de popa de la cubierta “E”. Inicialmente, eran sólo mujeres y matrimonios, pero más tarde comenzaron a llegar los hombres de proa. Allí estaban todos, abarrotados, inquietos. Muchos mayordomos trataban de hacerles poner los chalecos salvavidas, aunque la suerte de este trabajo era relativa, debido a que también se les decía que no había peligro y a que muchos de ellos no entendían el idioma inglés, con lo que las dificultades para el entendimiento mutuo entre los pasajeros que no hablaban este idioma y los mayordomos se iban, progresivamente, multiplicando al infinito. Aunque había intérpretes, éstos hacían lo que podían, desenvolviéndose con mucha lentitud.

De todos modos, y en medio de esta ímproba tarea, se ordenó a estos hombres, cuando se hicieron en el reloj las **00:30 hs.**, que llevaran los niños y mujeres a cubierta. Recordemos que el choque con el iceberg se produjo a las **23:40 hs.** del 14 de Abril : quiere decir que pasaron **50 minutos** desde el choque hasta la orden de hacer subir a las mujeres y niños a cubierta.

El viaje fue largo, por el siguiente recorrido : hacia arriba, por las escaleras hasta el Salòn de 3ra.Clase en la cubierta “C” (“C” Deck) , luego a través del espacio abierto, más tarde por la biblioteca de 2da.Clase y posteriormente, a los espacios de 1ra.Clase, para , por fin, subir la escalera de honor hasta la cubierta de botes. Aunque el mayordomo **Hart** condujo a su grupo hasta el bote N° 8, el trabajo que realizó no terminó allí, ya que la gente que subía al bote, ni bien sentían el frío, se refugiaban dentro del buque, donde hacía más calor. Por ello es que se hicieron las 01:00 hs. cuando Hart regresó a la cubierta “E” a fin de organizar otro grupo, pero tampoco le fue más fácil que con el anterior, ya que muchas mujeres seguían negándose a ir , con la contraparte de que muchos hombres pugnaban por embarcar, algo totalmente en contra de las órdenes que se habían dado. Volviendo a encarar la misma tarea de transportar otro grupo, llegó cuando eran las 01:20 hs. a cubierta e hizo ingresar a las personas que integra

998

/--ban este conjunto, al bote N° 15. Pero ya no quedaba tiempo para ir a buscar más pasajeros, y el Oficial Murdoch lo metió en el bote , haciéndolo bajar al mar a las **01:30 hs.**



**Foto N° 469 :**  
**Fotografía del mayordomo de**  
**3ra.Clase, John Edward Hart, quién**  
**abordó el bote N° 15, también por**  
**órdenes del Oficial Murdoch .-**

Pero la organización no era , precisamente, lo que brillaba en la noche, sino , que , justamente por su ausencia, la desorganización general era la estrella que alumbraba esa trágica noche. Aunque muchos libros, films y relatos se empeñaron en destacar el comportamiento heroico de mucha gente (ya sea de tripulantes, pasajeros y demás) , cosa que es realmente cierta y se dá fé de que esto fue realmente así en base a muchos testimonios de los sobrevivientes, no es menos verdad que la organización no fue precisamente uno de los valores más destacados, en los testimonios de las personas que lograron sobrevivir. Lo cierto es que muchos pasajeros ( entre ellos, la gran mayoría fueron los de 3ra.Clase, aunque justo es destacar que también había pasajeros de las otras dos clases ) , de una manera u otra , lograron encontrar

su camino hacia arriba , pero ,lamentablemente, no había ya nadie que los ayudara o guiara. A esto se sumaba el hecho que muchas de las vallas de separación habían caído y muchas personas andaban (literalmente.....) a la deriva. Sin embargo, algunos hallaron, así y todo, su camino hacia los botes salvavidas, guiados por su propio instinto, a pesar de que igual había muchas barreras que habían quedado en pié.

La verdad es que , en ciertos aspectos, cubrir el trayecto desde las cubiertas inferiores hasta la superior, fue , en algunos casos, algo parecido a una odisea.

Si prestamos atención a los que estamos observando ( como espectadores “privilegiados” del drama del barco y del de sus pasajeros.....) , veríamos, cual una larga fila de hormigas, un grupo de pasajeros subiendo lentamente, arrastrándose por una cabria ( esto es un aparato que sirve para levantar pesos de magnitudes considerables) sobre la cubierta de popa, para seguir su camino encaramándose por el botalón (estaca habilitada para colocar velas) hasta llegar a los alojamientos de 1ra.Clase, saltando luego las barandillas y llegando así a la cubierta de botes.

Mientras escenas como las anteriores se iban generalizando, otras nos mostrarían personas deslizándose por cuerdas sobre la popa, para luego llegar a la escalera de 2da.clase y de allí, a los botes. Pero otros pasajeros, consiguiendo llegar a la cubierta de paseo de 2da.clase, ya no sabían cómo seguir adelante.

Muchos hombres que estaban en el entrepuente subieron por la otra escalera de escape, desde proa, y luego por la escalera de primera hasta los botes.

Pero , así y todo, también había hombres que no tenían tanta paciencia, en el medio de una situación ya cercana al caos que impone la desesperación por salvar la vida. Es así que algunos golpearon las barreras que los separaban del intento de salvación. No sólo las golpearon : muchos intentaron derribarlas, en algunos casos con éxito y en otros , sin ningún suceso.

Es así que cuando el pasajero **Daniel Buckley** subió las escaleras que conducían a una de las puertas de barrera de 1ra.clase (éstas tenían el formato más parecido a lo que se conoce como “ puertas tijera ”, es decir, sus



1000

estructuras está hecha de flejes o hierros que poseen articulaciones desplazables en ángulo de apertura y cierre, que se mueven sobre un carril colocado en el piso, en la extensión del largo de la mencionada puerta) , alcanzó a ver cómo el hombre que le precedía era arrojado hacia abajo, de manera sumamente violenta, por un marinero de guardia; no obstante, el furioso pasajero se levantó y subió nuevamente el trayecto de la escalera. Al percatarse de esto, el marinero que lo había empujado recordó súbitamente que “se le había olvidado algo en el fuego” y ,cerrando la puerta con llave, huyó de allí, sin más miramientos. El irritado pasajero rompió la cerradura de esa puerta y acordándose de los ancestros de aquél marinero hasta su 6ta.generación precedente, pasó gritando por la puerta acordándose de todo lo que le haría si lo volvía a encontrar. Una vez liberado el paso, Buckley y decenas de hombres pudieron pasar a primera clase. Sin embargo, este tipo de escena se habría de convertir, para esos momentos, en común, a lo largo y ancho del buque, donde hubiera barreras que intentaran contener la desesperación de la gente que buscaba su salvación .



**Foto N° 470 :**  
**Fotografía del pasajero**  
**de 3ra.Clase, Daniel**  
**Buckley , quién logró**  
**salvarse del naufragio .-**

Ante otra barrera, las señoritas **Gilnagh, Mullins y Murphy** (todas de nombre **Katherine** ) fueron detenidas por otro marinero. De improviso, un pasajero varón de nombre **Jim Farrell**, también irlandés y del mismo condado que las mujeres antes mencionadas, irrumpió en escena, gritando :

*“¡Santo Dios, hombre! ¡Abra la puerta y deje que pasen las chicas!”*

Y contra todos los pronósticos, el marinero, aparentemente apabullado por semejante vozarrón y la decidida actitud de Farrell, dejó pasar a las muchachas, sin ninguna objeción de su parte. Escenas como estas (indicativas de la desesperación por alcanzar la cubierta de botes , por parte de los integrantes de la 3ra.Clase), son expuestas en la película de Cameron; por ejemplo , aquella en la que un grupo de personas intenta, infructuosamente, que los mayordomos abran las puertas que mantenían cerradas. Luego de un tenso e inútil diálogo, bajo la inspiración del principal protagonista masculino, “Jack”, varios de los que formaban parte de este grupo de gente, desprenden un banco y lo utilizan como ariete para, así sí, poder derribar la puerta.

Pero, así y todo, no eran muchos los pasajeros que podían ubicar el rumbo hacia la cubierta. Por ello, varias personas, atenaceadas por el miedo, se refugiaron en sus camarotes. Aunque otros buscaron refugio en las oraciones. Contaron varios pasajeros, que al pasar ante el comedor de 3ra.clase, vieron a muchas personas reunidas allí, llevando rosarios en sus manos.

En cambio, en las entrañas del barco, nadie pensó en irse o en abandonar sus puestos de trabajo, que es como decir lo mismo. A pesar que el buque tenía contado sus minutos, los hombres luchaban con desesperación para mantener el vapor, logrando así que las luces se mantuvieran encendidas y las bombas en funcionamiento. El ingeniero Jefe Bell hizo levantar las compuertas de popa del cuarto de calderas N° 4, para que, cuando el agua llegara, las volvieran a bajar; esto tenía la finalidad de moverse con más facilidad.



**Foto N° 470 :**  
**Fotografía de la Srta.**  
**Katherine Gilnagh**  
**(Irlanda) , quién logró**  
**salvarse gracias a la**  
**efectiva intervención de**  
**un coterráneo suyo, el Sr.**  
**Jim Farrell .-**

Aunque el trabajo “allá abajo” continuó por algún tiempo más , al dar las 01:20 hs., la mayoría de la tripulación se convenció de que nada de lo que hicieran podría ya salvar al barco de los sueños. Triste, pero real....

Es que, además, para cuando se hizo esa hora en el reloj, la mayoría de los botes salvavidas con los que contaba el RMS “Titanic” se habían alejado ya. Uno tras otro , las personas que tenían remos en sus manos ponían sus mejores esfuerzos para lograr despegarse del herido buque. Sin embargo, desde todos los botes, los ojos se mantenían fijos en el coloso de los mares. Y era lógico que los ocupantes de los botes mantuvieran sus miradas sobre el gigante de la White Star Line .

Hasta hacía pocos minutos, habían estado disfrutando de sus comodidades y placeres. Ahora, sus vidas dependían de la estabilidad de unas pequeñas embarcaciones de madera, que, frágiles sobre la negra superficie del mar, eran el refugio de varios cientos de pasajeros que, por fortuna, alcanzaron a

subir a ellas. Desde los botes se divisaban las cuatro chimeneas en negro, con un fondo de clara noche azul. Al resplandor propio de las cubiertas se unían las largas filas de ventanillas, que también arrojaban sus luces. Si se quiere, dejando de lado la situación imperante, un cuadro apto como para ser pintado por un artista. Pero por arriba y por dentro, el drama se seguía desarrollando en toda su intensidad, ya que , desde los botes, se podían ver a los pasajeros que habían logrado llegar a la cubierta de botes , apoyados sobre las barandillas. Y los (privilegiados por estar a salvo y con vida) espectadores de este drama también podían escuchar la música que se extendía por el barco y que llegaba, merced al aire quieto de esa noche fría, hasta, justamente, los botes que se encontraban a poca distancia del barco : si hubiera alguna palabra para definirlo, yo diría (sin ofender al drama que se estaba desarrollando.....y a sus desesperados actores) que casi “irreal”.....Y, así y todo, el cuadro que se presentaba a los ojos de los que estaban sobre los botes era contrario al que se pudiera hallar en un naufragio : el buque se encontraba ( aunque detenido) en el medio del ancho mar , sus luces (casi todas) a “giorno” y sus chimeneas (todavía...) largando vapor.

Pero una visión realista decía que el barco de los sueños se encontraba prácticamente hundido de proa. Por ello , los miembros de la tripulación que se encontraban a bordo de los botes instaban constantemente a los pasajeros, ubicados en ellos, a seguir remando, presintiendo los prolegómenos del naufragio propiamente dicho, aunque los movimientos de las embarcaciones fueran hasta torpes, si se quiere.

Cuentan muchos sobrevivientes que la visión de varios de ellos estaban fijos en un buque, que con sus luces encendidas, se encontraba a unas diez (10) millas (unos 18 kms. marinos), a semejanza de un faro de salvación. Este barco no era otro que el *RMS “Californian”* , que se hallaba, como hemos visto, **detenido** a causa de la acción de un campo de hielo, que lo rodeaba y le impedía avanzar. Asimismo, recordemos que varios de los miembros de la tripulación que estaban a cargo de los botes, habían recibido la orden de esperar los acontecimientos , mediante la inacción de sus remos , es decir, en

1004

otras palabras, con los remos quietos. Pero otros recibieron la orden de dirigirse al barco que brillaba en la lejanía, es decir, el “*Californian*” .  
Por eso , yo pregunto ( sí, ya sé que soy muy molesto...) :

¿Había **deficiencias de transmisión de novedades** entre : la Sala de Radio y los Oficiales que recibían los mensajes de respuesta de los barcos que se encontraban a la escucha de las emisiones del RMS “Titanic”, incluyendo, eventualmente, al Capitàn Smith?

Porque **ALGUIEN** debería haber tenido en cuenta ( o por lo menos , recordado.....) que los operadores de Radio del “Titanic” recibieron **POR LO MENOS UN MENSAJE** proveniente del RMS “Californian”, en el que se les avisaba de que el mencionado buque estaba detenido en un campo de hielo. Asimismo, los botes salvavidas (que yo sepa.....) no estaban provistos con equipamiento del tipo “rompehielos”; por ello ¿cómo habrían de ingresar los botes salvavidas del “Titanic” en ese vasto “mar de hielo” que rodeaba al “Californian”? No lo podía hacer un barco como el “Californian” o el “Titanic” mismo .....¿lo iban a hacer pequeños botes de madera?

Ahora bien (aunque por efectuar esta pregunta, cuando menos me van a tratar de “loco”.....) ¿más que un interés de que los pasajeros obtengan un refugio seguro----en este caso, el “Californian”---- , la orden de que se dirijan hasta la ubicación de ese buque fue hecha **ex-profeso**, a sabiendas de encontrarse los botes con la imposibilidad de arribar, y por ende, quedar atrapados en el campo de hielo?. Y si la respuesta a semejante hipótesis fuera **SÌ** ¿ qué podríamos deducir de ella?. Mejor ni pensarlo.....

Tan cerca parecía estar el “Californian” que el capitán Smith le ordenó al personal que estaba a cargo del bote N° 8, que descargaran a sus pasajeros y volvieran a buscar más pasajeros. Sin ofender .....¿en dónde estaba Smith?

O Smith no tenía ni idea de lo que estaba aconteciendo con el “Californian” o nadie se había encargado de darle esa novedad, que por otra parte, había salido bastante temprano de la Sala de Radio del “Californian”. Y como tercer pensamiento de parte de quién esto escribe, a Smith le ocurrió algo más simple y más humano : directamente se le olvidó que el barco , al cuál se le podían ver sus luces a poca distancia, estaba detenido e imposibilitado de moverse. Algo totalmente entendible, ya que la situación que estaba pasan

/--do **SU** buque no era común, además de que el capitán Smith no había pasado nunca por un acontecimiento semejante.

Más o menos a esta hora, cuando los botes se iban alejando del barco de los sueños, esto sería alrededor de las **01.20 hs.** , Smith se aproximó al Cabo Rowe (que seguía lanzando bengalas blancas al cielo) para preguntarle si sabía manejar una lámpara Morse , a lo que el Cabo le respondió con un lacónico “más o menos”. Es así que Smith le ordenó :

*“Llame a este barco y cuando conteste dígame que somos el Titanic , que nos hundimos y que , por favor, prepare todos sus botes.”*

Aunque el Oficial Boxhall (como ya hemos visto) ya había intentado ponerse en contacto con el “Californian” , sin poder distinguir una contestación coherente a sus pedidos de ayuda, el Cabo Rowe deseaba ardientemente probar suerte , por él mismo. Tal es así que Rowe, entre bengala y bengala, llamó una y más veces en dirección al (desconocido para él) “Californian”. No hubo caso, che . No hubo respuesta de ningún tipo. Aunque Rowe no obtuvo respuesta , no se desanimó. Y siguió ( a pesar de la situación imperante a bordo) oteando el horizonte.

Tal es así que *creyó* divisar otra luz más hacia estribor, comentándole esto a Smith. El viejo Edward miró con sus prismáticos y luego le informó al Cabo Rowe que lo que este hombre creía estar viendo no era la luz de un barco, sino la de un planeta. No obstante, para que el cabo pudiera verificar esto por sí mismo, le facilitó sus anteojos y le permitió ver con ellos.

Lo anterior sigue trayendo agua para el molino que bate las suposiciones (constantemente repetidas a lo largo de las décadas) que pretenden indicar que también , en las inmediaciones del herido barco, se encontraba **POR LO MENOS UNO MÁS**, aparte del ya mencionado “Californian”. Algunas de estas teorías indican (como ya hemos visto) que se tratarían de un viejo ballenero noruego o de un submarino alemán de años anteriores a la 1ra.Guerra Mundial, en operaciones en aquél momento en las inmediaciones del RMS “Titanic”.

1006

Pero siguiendo a bordo del barco de los sueños, podríamos observar al Oficial Boxhall lanzando bengalas al aire, manteniendo este hombre la esperanza de que llamaran la atención del buque “desconocido”. Sobre este barco, el “Californian”, más exactamente sobre el puente de mando, el 2do.Oficial **Stone** y el aprendiz **Gibson** iban contando los cohetes : ya sumaban cinco (5) a las **00:55 hs.** Éste último volvió a hacer funcionar su lámpara ,y, alrededor de las **01:00 hs.**, volvió a enfocar con sus prismáticos, al barco de los sueños, logrando observar el ascenso de una bengala más.

A las **01:10 hs.** **Stone** silbó por el tubo acústico al cuarto de derrota y habló con el capitán **Lord**. Éste es, más o menos, el diálogo sostenido :

*“¿Son señales de la Compañía?” (Lord)*

*“No lo sé, pero parecen ser cohetes blancos”. (Stone)*

*“Siga enviando señales con su lámpara Morse” (Lord)*

Un poco más tarde, Stone le entregó sus prismáticos a **Gibson** , haciéndole el siguiente comentario :

*“Míralo ahora. Tiene un aspecto raro fuera del agua. Sus luces también están raras.”*

Gibson observó cuidadosamente al barco. Éste parecía escorar, e incluso, presentaba una gran parte fuera del agua. Stone, de pie a su lado, se fijó en que la luz roja de posición había *desaparecido* .

Vamos ahora a la Sala de Radio inalámbrica del RMS “Titanic”, donde tendremos a unos muy ocupados Bride y Philips, el último de los cuales, en un momento dado, se despojó de los auriculares que tenía puestos, yendo a ver como estaba la situación afuera. Le comentó a Bride que el panorama *“no le gustaba nada”* .Y , en verdad , no se equivocaba en lo absoluto.



**Foto N° 472 : Este dibujo nos muestra al “Titanic” en los minutos de su agonía, ya con una parte de la proa hundida en las aguas del Atlántico, mientras que de su cubierta de botes se siguen elevando las bengalas , tratando de llamar la atención de algún buque .-**

La realidad le mostraba que el agua ya lamía la superestructura blanca, los cohetes ya no se elevaban y el rugido del vapor ya no se escuchaba. Es decir, en pocas palabras, el RMS “Titanic” **se moría**. Alrededor de las **01:40 hs.** la inclinación de la cubierta era mucho más fuerte y el barco empezaba a escorar del lado de babor. Advertido de esto, el Oficial Jefe **Henry Wilde** ordenó :

***“ ¡Todo el mundo a babor para enderezarlo¡”.***

Acatando esta orden terminante, la tripulación y los pasajeros que quedaban, corrieron hacia el otro lado y ,de este modo, el RMS “Titanic” volvió a ponerse pesadamente en pié, con lo que el trabajo de los botes pudo continuar. Parecen mentira : las cosas que los seres humanos son capaces de hacer cuando se ponen de acuerdo .....o cuando la vida está en juego.

Veamos, mientras tanto, qué ocurría en el éter, es decir, cuáles eran los mensajes que se iban transmitiendo desde el RMS “Titanic” hacia otros buques , junto a los demás que también surcaban los aires.

**Hora 01:15 hs.**



1008

*“ Baltic al Caronia : favor informarle al Titanic que vamos hacia ellos” .*

**Hora 01:20 hs.**

El “Virginian” escucha a MCE (Cape Race) informar a MGY (“Titanic”) :  
*“...vamos en su auxilio. Nuestra posición es de 170 millas al Norte del Titanic”.*

Esto es así : el “*Virginian*” envió un mensaje al RMS “Titanic”, cuando eran la 01: 02 hs. de esa madrugada; pero no fue escuchado por los radiooperadores del barco de los sueños. Con lo que Cape Race le informa al “Virginian” que el “Titanic” ha golpeado a un iceberg y se encuentra en peligro de hundimiento. Por lo que este mensaje de Cape Race informándole al “Titanic” sería así ( para que se entienda) : Cape Race le informa al “Titanic” el texto del mensaje que el “Virginian” le envió al barco de los sueños, pero que no fuera escuchado por éste.

Siguen los angustiosos mensajes.

**Hora 01:25 hs.**

El “Caronia” informa al “Titanic” lo siguiente :  
*“El Baltic va yendo a su auxilio”*

**Hora 01:27 hs.**

EL RMS “Olympic” envía un mensaje al RMS “Titanic” , en el horario de las **01:24 hs.:**

*“01:24 hs. G .M.T. 40.52 Norte, 61.18 Oeste”*

Y a continuación pregunta :

*“¿Están maniobrando hacia el Sur para encontrarnos?”.*

El “Titanic” responde :

*“Estamos poniendo las mujeres en los botes”.*

Si yo hubiese sido parte de esa noche trágica, y me hubiera tocado atender el aparato inalámbrico, el mensaje que el RMS “Olympic” envió me habría parecido dos cosas:

- 1) Una desatención total a los mensajes que estaba enviando desde mi Sala de Radio, informándole a todo el que me pudiera escuchar que me estaba hundiendo , junto con el barco, sus pasajeros y tripulantes.
- 2) Una tomada de pelo.

¿Por qué digo lo anterior?.

En el mensaje que los operadores del RMS “Titanic” envían a las **01:10 hs.**, éstos indican claramente lo siguiente :

***“Titanic a MKC (“Olympic”) : Hemos chocado con un iceberg. Nos hundimos de cabeza. Posición : 41.46 Norte, 50.14 Oeste. Vengan tan rápido como sea posible”.***

Y ¿qué opciones me quedan para no pensar así?.

Una sola : que los radio operadores del “Olympic” pensaran que se trataba de una broma de parte de los operadores del RMS “Titanic” , o estaban disfrutando de una buena y añejada botella de excelente whisky escocés.....con sus subsecuentes efectos.

**Hora 01:30 hs.**

***“RMS Titanic al RMS Olympic:***

***Estamos haciendo salir a los pasajeros en pequeños botes. Mujeres y niños en los botes, no podemos aguantar mucho”.***

**Hora 01: 35 hs.**

***“RMS Olympic al RMS Titanic:***

***¿Qué clima tienen?***

Contestación al toque:

***“RMS Titanic al RMS Olympic:***

***“Calmo y despejado”.***

1010

Discúlpenme, pero este mensaje me parece otra tomada de pelo, ya que..... ¿para los que tienen que acudir en socorro de una embarcación en peligro, tanto les tiene que importar qué clima hay en la zona?. Y si alguien me cuestionara esto, les hago el comentario (sin adelantarme más a los hechos que desarrollaré) que el capitán del *RMS "Carpathia"* no dudó nada para acudir al rescate de los naufragos del barco herido, aún cuando tuviera enfrente grandes masas de hielo.

¿No les dá la impresión que los mensajes que provenían del "Olympic" hacia el "Titanic" eran como para *ganar tiempo* o para hacerse los *desentendidos*?. A mí, **SÍ** .-

**Hora 01:36 hs.**

El "**Baltic**" escucha que el "**Titanic**" informa :

*"La Sala de Máquinas está inundada"*

Este mensaje fue transmitido por el capitán Smith a los radio operadores Bride y Philips, una vez que el mismo efectuó una inspección a ese sector del buque, y les indicó la situación imperante.

La situación está cada vez más complicada

**Hora 01:37 hs.**

El buque "**Mount Temple**" escucha una transmisión desde **DFT** ("**Frankfurt**") ,en la cuál este último pregunta al "Titanic" :

*"¿Hay botes ya, alrededor de Uds.?"*

Sin respuesta por parte del barco de los sueños.

**Hora 01:37 hs.**

El "Baltic" le informa al "Titanic":

*"Volamos hacia Uds."*

Bueno, si se dan cuenta, los radio operadores del "Baltic" no preguntaron *"qué clima había en las inmediaciones"* .

A eso de las **01: 40 hs.** el intento de arriar el bote **Nº 2** se estaba volviendo problemático, ya que había muchas dificultades en poder liberarlo de los cabos que lo sujetaban. Tal es así que había un hombre, el camarero James Johnson, tratando de hacer esto. Pero no podía .Por ello, les solicitó a los de cubierta que le arrojaran una navaja, para, directamente, cortarlos. Un marinero le dejó caer una, junto a un jovial comentario :

*“Acuérdate de devolvérmela en Southampton”.*

La desesperación por salvarse ya era moneda corriente, lo que no tenía nada de ilógico. Cuando el pasajero que hemos mencionado con anterioridad, **Daniel Buckley** (de 3ra.Clase), llegó a la cubierta, no aguardó más. Junto con otros hombres, saltó a un bote, y llorando, se quedó allí, agazapado, esperando. Aunque la mayor parte de los hombres que saltaron con él fueron sacados de allí a la fuerza, él logró encontrar un chal de mujer, que colocó sobre su cabeza, disfrazándose así y pudiendo quedar en el bote, pasando como una mujer.

Sobre este incidente, trataré de hacer un comentario en hojas posteriores, ya que un hecho de esta clase (aparentemente...) **SÌ** sucedió en los últimos momentos de agonía del buque.

Otro joven, casi un niño, no tuvo tanta suerte. El **5to.Oficial Lowe** lo capturó escondido debajo de un asiento, en el **bote Nº 14**. Pobre muchachito: juraba y perjuraba que ocuparía poco espacio, que por favor, no lo saquen del bote. Lowe sacó la pistola, pero el muchacho volvió a suplicar con más fuerza que antes. A lo que Lowe cambió de táctica, diciéndole que fuera más hombre .De tal modo, logró hacer que el muchacho saliera de su ubicación.

No obstante, las cosas no quedaron allí, en lo que respecta de la carga y del lanzamiento del bote Nº 14, ya que, a esas alturas, se habían aflojado las severas restricciones a la carga de pasajeros (esto es, las órdenes de embarcar sólo mujeres y niños) , más por la inevitable convicción que iba ganado a todos los espíritus, es decir, que el barco se hundiría en muy poco tiempo más, antes que por una desatención de los deberes de los Oficiales y marineros, encargados de la tarea en las zonas de los botes. En castellano simple, la cosa se había puesto así: “sálvese quién pueda” y el infaltable “¡yo

1012

primero;”.

Con lo que el resultado lógico fue un relajamiento de la disciplina. Por ello es que Lowe comenzó a a enfrentar problemas más graves, aparte de los que ya tenía; en eso, una turba de hombres trató de asaltar el bote a cargo suyo, en ese momento, el bote N° 14. El marinero Scarrott los apartó , pegándole a varios con el timón del bote. Pero Lowe no quiso más problemas y decidió, allí mismo, cortar por lo sano : sacó su pistola y pegó el grito :

***“¡Si esto se vuelve a repetir, esto es lo que recibirán!”***

Y disparó tres veces hacia el lado contrario del bote, mientras el mismo era arriado. **Lowe no estaba, precisamente, de joda .**

Prácticamente lo mismo le pasó al 1er .Oficial William McMaster Murdoch, quién, a duras penas, pudo alcanzar a frenar una embestida de los hombres, contra el bote N° 15 .

***“¡Fuera, fuera! ¡Las mujeres primero!”***, gritaba Murdoch.

Y en proa, había muchas dificultades con el bote plegable C, al cuál se lo había colocado en los pescantes del bote N°1, ya que como se podía preveer, una multitud pugnaba por ingresar en él . Aunque dos hombres lograron saltar en su interior, el sobrecargo **Herbert McElroy** disparó dos veces al aire, mientras que Murdoch gritaba :

***“¡Largo de aquí! ¡Largo de aquí!”***

Al oír las detonaciones, dos hombres más corrieron a ayudar; ellos eran : **Hugh Woolner** y **Bjornstrom Steffanson**; tomando a los que habían ya logrado entrar al bote, por las piernas, los brazos, empujándolos o golpeándolos con lo que tuvieran a mano, lograron sacar a los desesperados que habían podido conseguir un espacio en el bote plegable C . Así, después de unos minutos de calma, se comenzó a cargar el plegable.

A pesar de la anterior confusión y la tensa calma que siguió, las cosas se fueron componiendo de a poco , y más tarde , el bote C estuvo listo para ser

1013

arriado. El Oficial Jefe Henry Wilde gritó para averiguar quién lo mandaba; al oír esto, el capitán Smith se volvió al cabo Rowe, todavía intentando hacer comunicación con el barco desconocido, y le ordenó que se haga cargo de ese bote. Por ello, Rowe saltó al mismo, y se dispuso a arriarlo.

Otra de las personas que seguía “alentando” a la tripulación ( en definitiva, todo un “**personaje**”.....) era el Director de la White Star, el Sr. Bruce Ismay. Este hombre seguía ayudando, en esos momentos, con la preparación y carga de los botes salvavidas, encontrándose un poco más tranquilo que en los comienzos de las operaciones de carga y arrió de las embarcaciones.

Sin embargo, aparentemente, éste era uno de sus múltiples papeles que le tocó desempeñar a bordo del buque, en su corto viaje. En el puerto de Queenstown (Irlanda) fue una especie de “supercapitán”, ordenándole al Jefe de Ingenieros , Joseph Bell, la velocidad que quería en distintas etapas del viaje. Como así también , la hora de llegada del RMS “Titanic” al puerto de la ciudad de New York, esto es, el martes 17 de Abril por la noche, en lugar del miércoles 18 (por la noche); sobre esto, ni siquiera le consultó al capitán Smith. Ahora bien, en alta mar, se comportó como un pasajero más, disfrutando de las delicias del restaurant *á la cárte*, juegos, partidas de bridge, té y bollos en su silla de cubierta, sobre el lado de babor de la “A” Deck.

Pero ese Domingo 15 de Abril, se sintió lo suficientemente miembro de la tripulación como para poder tener acceso a uno de los primeros mensajes que, advirtiendo sobre la proximidad de témpanos de hielo, el buque “Baltic” había enviado. Al tocar el aviso para el almuerzo, Smith le cedió este mensaje, y Ismay, durante la tarde, se lo mostró a algunos pasajeros (entre ellos, la Sra. de Ryerson y la Sra. de Thayer). Antes de la cena, Smith buscó y rescató ese mensaje. Sin dar mucha importancia a todo esto, Ismay ingresó , para cenar, al restaurante, vestido con su traje de etiqueta, como todo pasajero de 1ra.clase que se precie. Una vez consumado el choque, volvió a ser parte de la tripulación: en el puente, con Smith; consultando luego con el Jefe de Ingenieros, Bell; y en los momentos finales del buque, dando órdenes y ayudando a cargar los botes.



Foto N° 473 : Fotografía de un revólver marca “Webley”, de uso corriente en ese entonces (1912) y años después (1ra. Guerra Mundial) , en las fuerzas armadas británicas, como , asimismo también , por parte de los Oficiales a cargo en los buques de pasajeros y mercantes de la Flota Inglesa .Con este armamento estaban equipados los Oficiales del RMS “Titanic” .-

Pero, con el correr de los minutos, se volvió, súbitamente, un pasajero más. Como bien (y es real..) lo muestra la película de Cameron, en el último instante, subió al bote plegable C. Éste fue arriado con **42** pasajeros, y entre ellos, Bruce Ismay.

Sin embargo, muchos de los pasajeros ,sabiendo que, irremediablemente, iban a ahogarse con el buque, tomaron las cosas con más filosofía y decidieron emplear sus minutos finales en este mundo con toda la “naturalidad” posible.....

Es así que **William Stead**--- ver “Premoniciones .....”--- se quedó leyendo en el Salón de Fumadores (el “Smoking Room” de 1ra.Clase) .El Reverendo **James Bateman** ,originario de la ciudad de Jacksonville (U.S.A.) se quedó mirando a su cuñada , la Sra. **Ada Balls**, que subía a un bote salvavidas y de pronto, le dijo :

*“Si no volvemos a encontrarnos en este mundo, te veré en el otro”.*

Como recuerdo, al bajar el bote, Bateman le arrojó su corbata.



Foto N° 474 :En este gráfico , podemos advertir la Fase N° 3 del hundimiento del inmundible RMS “Titanic” .Ya el peso de la masa líquida que el buque embarcó por sus abiertas heridas lo tira, irremediamente hacia abajo, con lo que la sección de popa se levanta sobre el agua .

En pocos minutos más , al haber un gran desequilibrio entre el peso de la sección que está sobre el agua y la que está bajo ella, se producirá la fractura del casco del buque , esto es, a la altura de la 4ta.chimenea .-

A una cierta distancia de Bateman, se encontraban el mayor **Archibald Butt** (el cuál había presentado un final dramático para este buque), los Sres. **Clarence Moore**, **Arthur Ryerson** y **Walter Douglas**, los que se habían sumido en un profundo silencio, a despecho de los ruidos, gritos, llantos, juramentos y demás, que los rodeaban .

Otro de los que resolvió tomarse las cosas como venían, fue el millonario **Benjamin Guggenheim** .Este hombre se quitó el jersey que le habían colocado, como así también el chaleco salvavidas, poniéndose otras ropas, es



1016

decir, su traje de etiqueta. Otro tanto hizo su ayudante de cámara. Guggenheim explicó su “transformación” con las siguientes palabras:

*“Nos hemos puesto lo mejor y estamos dispuestos a hundirnos como caballeros.”*

Un pasaje del film de Cameron recuerda este episodio, real por cierto.

Entre otras anécdotas que se produjeron en los momentos de agonía del inmundible, el Oficial Lightoller comentó que se acercó a una pareja americana ,la cuál estaba cerca de la cubierta de paseo y que le preguntó a la joven si la podía incluir en uno de los botes. Ella contestó :

*“Hemos emprendido el viaje juntos, y, si es preciso, lo terminaremos juntos también.”*

Hermoso gesto de unión de dos personas , en la vida y en la muerte .....

Sobre lo anterior, bien se pudo haber basado Cameron para el argumento del film ( a pesar de que el mismo se basó en un libro) , en que hace estar hasta lo último a sus protagonistas principales. “Jack” y “Rose”.

Lightoller tenía mucho que hacer como para ponerse a admirar el gesto de valor de aquellos dos jóvenes que habían decidido morir juntos, a bordo del “Titanic”. Ya no le quedaba mucho tiempo al barco de los sueños. Una sola mirada a la escalera le indicó a este Oficial que el agua llegaba a la cubierta “C”, y además, que venía subiendo rápidamente. Sin embargo, las luces seguían brillando, la música sonando y los hombres trabajando sobre los últimos botes salvavidas.

Quedaban sólo dos botes. El bote N° 4 fue un problema continuo durante toda la noche. Hacía una hora que Lightoller lo había bajado a la cubierta “A”, pensando en llenarlo allí, pero todas las ventanas estaban cerradas. En esos momentos, alguien se fijó que el palo de sondeo del RMS “Titanic” asomaba directamente por debajo del bote. Dos hombres, **Sam Parks** (un ma

/--rinero) y el encargado de almacenes **Jack Foley** ,bajaron para partirlo, mediante el uso de hachas. Pero les costó encontrar un hacha. Enterado Lightoller de este contratiempo, corrió a los otros botes : trataría de cargar este bote más tarde, si todavía fuera posible.

Mientras todo este panorama se desarrollaba sobre las cubiertas del buque, el trabajo de los radio-operadores no cesaba. Se sucedían los mensajes:

**Hora 01:40 hs.**

*“RMS Olympic al RMS Titanic:*

*Estamos encendiendo todas las calderas, tan rápido como podemos”.*

Recordemos que el RMS “Titanic” se comunica a las **00:45 hs.**, a las **01:10 hs.** y a las **01:27 hs.** de ese 15 de Abril de 1912. Entre el 1er.mensaje que decía “**S.O.S.**” hasta este , de las **01:40 hs.** proveniente del “Olympic” , el tiempo transcurrido fue de : **55 minutos** .

Pasa el tiempo?.....¿no?.

**Hora 01:40 hs. (Misma hora anterior).**

Cape Race le pide al “Virginian” lo siguiente :

*“Por favor, dígame a su capitán esto : el Olympic está viniendo a toda velocidad hacia el Titanic, pero su posición es 40.32 Norte , 61.18 Oeste. Uds. están mucho más cerca al Titanic. El Titanic ya está ubicando mujeres en los botes, e informa que el clima es calmo y despejado. El Olympic es el único buque al que le hemos escuchado decir que va en auxilio del Titanic. Los otros tienen un largo trayecto hasta el Titanic.”*

Acá también parece haber un punto no demasiado estudiado, y es el que se refiere a la estación costera de Cape Race. Siendo la hora **01:25 hs.** ,el buque “Caronia” informa al “Baltic” que vá en auxilio del RMS “Titanic”; para completar este panorama, cuando son las **01:37 hs.** el “Baltic” mismo le in--

1018

/--forma al “Titanic” que “Volamos hacia Uds.”.

Yo pregunto : ¿Los radio operadores de Cape Race no tomaron nota de estos mensajes, o la situación los apabulló a ellos también?. Porqué para decir que *“El Olympic es el único buque al que le hemos escuchado decir que vá en auxilio del Titanic”* , pueden haber ocurrido dos hechos :

- 1) : Los equipos de transmisión de Cape Race estaban sumamente ocupados por todas las llamadas y mensajes que estaban surcando el éter esa noche, y no llegaron a oír las comunicaciones emitidas por los buques “Caronia” y “Baltic”.
- 2) : No tenían la potencia suficiente como para poder llegar a captar esos mensajes. A lo que habría que sumar otro elemento, esto es , las posiciones de todos los buques intervinientes (me refiero a intervinientes en lo que respecta a la escucha y transmisión de mensajes) que se traducirá en una pregunta: ¿El aparato de transmisión inalámbrico de Cape Race podía escuchar mensajes enviados por el “Olympic”, que se encontraba a una distancia mucho, mucho mayor, que la que separaba al “Caronia”, al “Baltic”, al “Frankfurt”, etc. del RMS “Titanic” , pero *incomprensiblemente* no hacía referencia a los buques “Caronia” y “Baltic”, a quiénes (teóricamente) debería de haber escuchado , por ser las distancias menores, incluso con respecto a Cape Race?.

Todo parece un poco raro.....¿no?.

**Hora 01: 45 hs.**

El “Carpathia” escucha la última señal proveniente del “Titanic” .Este mensaje dice :

*“Vengan tan rápido como puedan, viejo: nuestra sala de máquinas está inundada hasta las calderas”.*

**Misma hora anterior.**

El buque “Mount Temple” escucha que el barco “Frankfurt” llama al “Titanic”. Sin respuesta por parte de éste.

### **Hora 01: 47 hs.**

El “Caronia” escucha al “Titanic”, aunque sus señales son ya ilegibles.

### **Hora 01:48 hs.**

El buque “Asian” escucha al RMS “Titanic” mandar un S.O.S. El “Asian” contesta al barco de los sueños, pero no recibe respuesta.

El buque “Frankfurt” llama al “Titanic” y le pregunta :

***“¿Cuál es el problema con Uds.?”***

Y...¿ qué queréis que os diga, hermano?

¿Alguien me puede explicar lo siguiente?.

¿Para qué cuernos el “Frankfurt” (escuchado por el “Mount Temple”), cuando son las **01:35 hs** pregunta al “Titanic” :

***“¿Hay botes , ya , alrededor de Uds.?”***

¿Para qué los va a haber?. ¿Para jugar a la batalla naval?.

Y qué quieren decir cuándo preguntan, a las **01: 48 hs.** ***“¿Cuál es el problema con Uds.?”***.

Faltó que desde el RMS “Titanic” les contestaran : **“Una perrita está teniendo cachorritos y no encontramos al padre, para que presencie el parto...”**.

Simple : si preguntaron ***“¿Hay botes , ya , alrededor de Uds.?”*** es debido a que escucharon las otras transmisiones de los otros buques, o incluso, alguna de Cape Race, informando de la situación del RMS “Titanic” .

Pero la pregunta de las **01:48 hs.** suena a tomada de pelo, o a hacerse los *desentendidos*. Recordemos que el “Carpathia” ( a unas 100 millas) y el “Frankfurt” ( a unas 170 millas) eran los buques más **CERCANOS** a la posición que había radiado el “Titanic”.

1020

¿Y entonces?.

Más simple todavía : en Argentina se dice “*se hicieron los giles*”.

¿Coinciden conmigo?.

Una palabra más sobre los buques de los que se tiene real conocimiento que hayan escuchado los mensajes del RMS “Titanic”, que los hayan respondido o que se hayan puesto en comunicación con Cape Race : ellos fueron , a saber:

“**Mount Temple**”, “**Carpathia**”, “**Cincinatti**”, “**Frankfurt**”, “**Olympic**”, “**Asian**”, “**Caronia**”, “**Baltic**”, “**Virginian**” , “**Californian**” y “**Celtic**”. En total, once (11) buques, aunque recordemos que el “Californian” estaba detenido por la presencia de un campo de hielo que lo circundaba y le impedía cualquier movimiento, so pena de exponerse a un choque contra un témpano, mientras que algunos de los otros (el caso del “Carpathia”) venía esquivándole el bulto a varios icebergs que encontró en su ruta.

**Hora 01:50 hs.**

En este momento se produce una reacción de los operadores del “Titanic”. El herido buque lanza un mensaje :

***“RMS Titanic al Frankfurt:***

***Ud. es un tonto, un estúpido, y manténgase fuera...”***

No era para menos.....

El “Caronia” escuchó el mensaje anterior, dirigido desde el “Frankfurt” al “Titanic”.

**Hora 01:55 hs.**

La interminable agonía del RMS “Titanic” se sigue prolongando.

Cape Race informa al “Virginian” lo siguiente :

***“No hemos escuchado al Titanic por cerca de una media hora. Su potencia se puede estar acabando”.***

**Hora 02:00 hs.**

El “Virginian” escucha al “Titanic” muy débilmente, como si su potencia estuviese muy menguada.

Mientras esto sucedía en el éter, el Oficial Charles Lightoller seguía con su “guerra privada” para ganarle a las dificultades que impedían la bajada del bote N° 4. En este bote habría de embarcar mucha gente perteneciente a la 1ra. Clase, a bordo del RMS “Titanic”.

Tal es así que los **Astor**, los **Widener**, los **Thayer**, los **Carter** y los **Ryerson** (por nombrar sólo algunos) aguardaban ser cargados en dicho bote. A las **01:45hs** retornó Lightoller, luego de haber estado ocupado en otros botes. Colocó uno de sus pies en el bote N° 4 y otro en el antepecho de una ventana. Alguien colocó sillas pegadas a las barandillas, de manera de servir como improvisadas escaleras, con lo que los hombres pudieron así ayudar a las mujeres y a los niños a pasar por las ventanas. A pesar de lo precario de la situación, el bote N° 4 pudo bajar al agua, a sólo 5 mts. más abajo, cuando en el reloj dieron las **01:55 hs.** de aquél imborrable 15 de Abril de 1912.

La Sra. Ryerson contó que se quedó impresionada cuando pudo ver lo mucho que se había hundido el barco. No era para menos: el agua entraba ya por las ventanas cuadradas de la cubierta y bañaba los muebles de los camarotes de lujo. Luego levantó su mirada hasta la cubierta de paseo.

En otra de las escenas reales con las que Cameron construyó su película, se vé al protagonista masculino (“Jack”) y a otro hombre, quiénes observan en silencio, el primero a su “Rose” y el segundo, a su esposa y a sus dos niñas, recientemente embarcadas.

Lo que vió la Sra. Ryerson fue a su esposo y al Sr. Widener mirando, desde allí arriba, al bote N° 4, que se alejaba desde ellos, hacia la superficie del mar. Ambos estaban sumidos en un profundo silencio.

No era para menos. La situación de estos hombres era parecida a la de los gladiadores del circo romano, quiénes saludaban al César de esta manera:

*“Salve César, los que van a morir te saludan”*

Salvo que el César, en esos momentos, era el mar, y los que iban a morir, miraban alejarse al bote, allí donde estaban sus afectos.....

1022

Cada vez quedaba menos tiempo.

El orgullo de la industria naval británica, el inmundible RMS “Titanic” iba dando sus últimos estertores, entre el griterío, las oraciones, los llantos, la desesperación, la resignación y la valentía de tantos hombres y mujeres, que, sabiendo , que iban a morir, trataban de ayudar a los que pudieran salvarse.

### **El RMS “Titanic” se moría.**

Sólo quedaba un bote, el plegable “D”, que terminaba de ser colocado en el pescante del bote N° 2 y se encontraba listo para ser cargado. Las luces comenzaban a parpadear, cada vez más. Se escuchaban claramente los ruidos de porcelanas, muebles, y demás objetos que no estaban fijados a nada, romperse al tiempo que caían desde sus ubicaciones. También se oían los desgarradores gritos de auxilio de los que habían quedado allí abajo, atrapados, sin poder salir....

### **Gritos de agonía.....Llantos de muerte.....**

Lightoller se volvió a encargar del último bote que quedaba, es decir, el plegable “D”. Aunque la mayoría de los pasajeros se había (como un reflejo natural : buscar la parte del buque que no estuviera todavía bajo agua....) ido hacia popa, quedaban muchos en ese sector de cubierta. Es así, que Lightoller (la práctica enseña ....y mucho) no se expuso más: hizo rodear al bote “D” con el resto de tripulación que le quedaba, haciendo un amplio círculo con las manos entrelazadas.

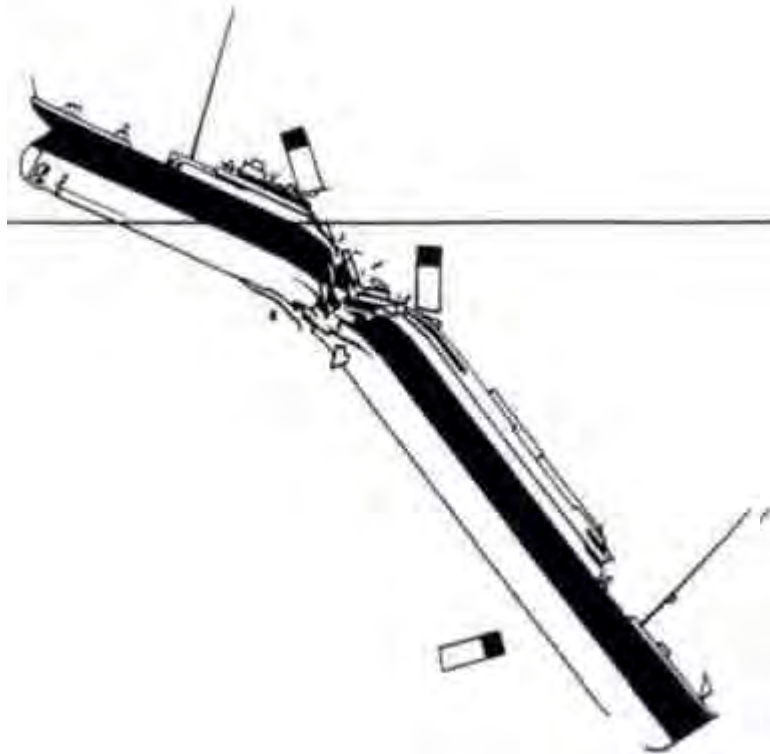
### **Y te guste o no, allí sólo iban a embarcar mujeres y niños.**

Dos niños pequeños fueron llevados por su padre hasta el círculo, entregados y colocados en el bote. El padre, quién dijo llamarse “Hoffman” ,explicó que llevaba a los niños a visitar a unos parientes americanos.

Mentía. En realidad, se llamaba Navratil y los niños los había tomado del control de su esposa, de la cuál se había separado.

También, en este bote, embarcó la (después “rebautizada”) Sra. **“Molly” Brown**. A las **02:05 hs.** del día 15 de Abril de 1912, el último bote de los que contaba el RMS “Titanic”, el bote plegable “D”, bajaba al mar.

Se habían terminado las esperanzas de tener a mano algún bote salvavidas. Ahora, una vez que el barco de los sueños terminara en el fondo del mar, sólo Dios elegiría a quiénes habrían de seguir viviendo.....

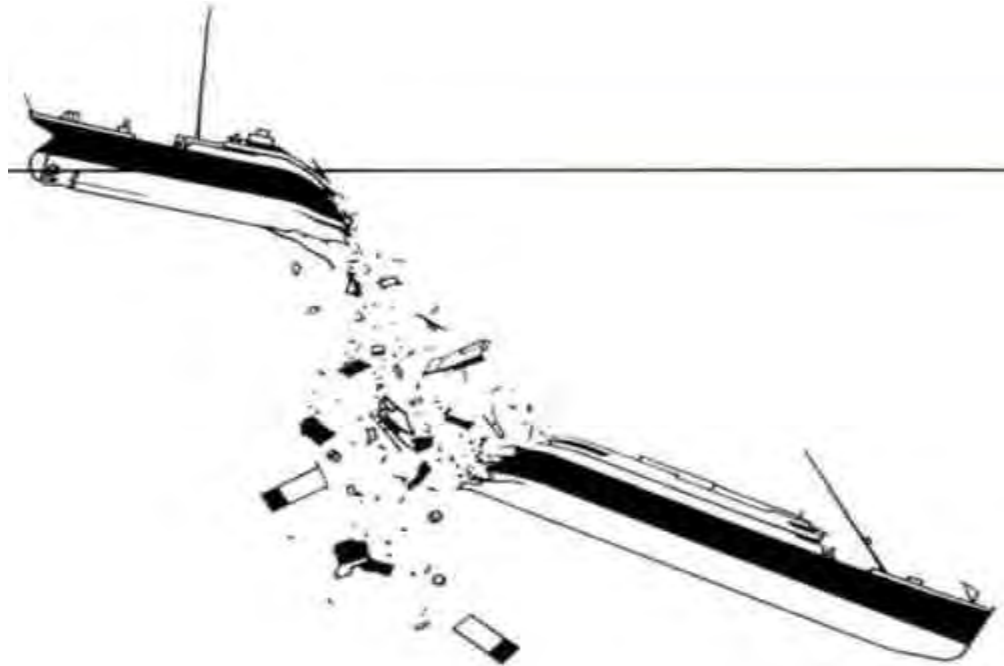


**Foto N° 475 : Asistimos a la Fase N° 4 del hundimiento del RMS “Titanic”. La estructura del buque colapsa , es decir se fractura, soltándose las dos chimeneas que todavía estaban en pié, es decir , la N° 3 y la N° 4 , mientras que la popa ya muestra totalmente sus hélices. Mientras esto sucede con el buque , las personas que se encuentran arriba del coloso de los mares , se apiñan en las cubiertas y sobre el sector de popa. La muerte del barco de los sueños es cuestión de minutos . También, la de cientos y cientos de pasajeros, a bordo del inhundible .-**



1024

Cuando todos los botes se hubieron ido, se extendió, por todo el “Titanic”, una extraña quietud, un raro silencio.....La confusión , la excitación, la locura colectiva por tratar de lograr un espacio en alguno de los pocos botes salvavidas se esfumó, casi como por milagro. Así, los centenares de pasajeros que habían quedado a bordo del herido de muerte, el gran RMS “Titanic”, tenían dos actitudes : esperaban el momento de lo inevitable, al mismo tiempo que se iban agrupando hacia dentro del buque, alejándose lo más posible de las barandas, o yendo hacia popa, ésta cada vez más erguida sobre sí misma y más perpendicular al mar.



**Foto N° 476 : Las etapas finales de la agonía del barco de los sueños : la fractura (Fase N° 5) se ha producido y la sección de proa cae, ahora sí , libremente , junto a una multitud de objetos , y partes del buque. Obviamente , con centenares de personas atrapadas en él . Esta sección de proa descende casi “planeando” , es decir, en una posición que guardó un ángulo con la horizontal y no de “punta” como muchas veces se creyó . Mientras tanto, la parte de popa sobresale de la superficie del agua , junto a decenas de tripulantes y pasajeros que, aterrorizados por el inminente hundimiento de ésta , se apretujan en el único resto a flote del otrora orgulloso navío de la White Star Line , esperando el final .-**



**Foto N° 477 : Ya nada puede detener lo inevitable .....  
En este excelente dibujo , el RMS “Titanic” prolonga todavía  
unos minutos su agonía final , al tiempo que las luces siguen  
encendidas y la gente se vá desplazando hacia la sección de  
popa, mientras que, desde los botes, se asiste a este  
espeluznante “espectáculo” .-**

Al mismo tiempo que sobre el sector de popa se concentraba la gente, los radio-operadores seguían, ineludiblemente, con su trabajo .Pero, de todos modos, la agonía del RMS “Titanic” también se cernía sobre Jack Philips y Harold Bride .

Y a pesar de todo, todavía a esta hora (cerca de las **02:00 hs** de esa madrugada del 15 de Abril de 1912) se seguían transmitiendo mensajes desde el barco de los sueños .

### **Hora 02:10 hs.**

El “Virginian” escucha dos señales muy débiles en un lenguaje similar al que el RMS “Titanic” estaba empleando. Esto se debió a que Philips estaba tratando de ajustar su transmisor para poder, de alguna manera, compensar la provisión de energía ,cada vez más pobre, proveniente de la Sala de Máquinas.



Foto N° 478 : Una imagen (dibujo) de la época del hundimiento del RMS “Titanic” , que nos muestra el drama en toda su intensidad .Aunque, justo es reconocerlo , se advierten algunos errores : el buque se vá a pique con todas las chimeneas enhiestas y con unos diez botes salvavidas alrededor .No obstante, es correcto admitir que el artista magnifica la poca cantidad de pasajeros a bordo de estos botes , ya que, a simple vista , se advierten menos de 10 pasajeros junto a dos remeros en el bote que se encuentra en primer plano .-

**Hora :en algún momento entre las 02:15 hs. y las 02:17 hs.**

**Mensaje final enviado desde el RMS “Titanic” :**

***“RMS Titanic al RMS “Carpathia” :  
SOS SOS CQD CQD Titanic. Nos hundimos rápido. Los pasajeros están  
siendo ubicados en los botes. Titanic.”***

**Hora 02 : 17 hs.**

El buque “Virginian” escucha un mensaje del tipo “CQD” (llamada general a todos los barcos) , pero es incapaz de entenderla. Las señales provenientes del RMS “Titanic” finalizan abruptamente, debido a que la energía se corta súbitamente.

La cosa fue así : Philips, en realidad, estaba tratando de enviar un mensaje “CQD MGY” cuando , en este punto , hubo un corte de energía hacia la Sala de Radio; es más : ambos operadores podían oír, ahora sí, claramente al agua, cerca, cada vez más cerca.....

A las 02:05 hs.(al barco le quedaban escasos 15 minutos de vida) el capitán Smith ingresó por última vez a la Sala de Radio. El viejo Edward les dirigió la palabra a los radio operadores diciéndoles :

***“Muchachos, han cumplido sobradamente con su deber. No pueden hacer nada más. Abandonen su cabina. Ahora cada hombre debe luchar por su vida”.***

Philips levantó la vista por un momento y luego volvió a bajar la cabeza sobre su aparato de transmisión. El capitán volvió a insistir :

***“Sálvense. Quedan libres del servicio”***

Y luego, después de una breve pausa, a media voz, con toda la emoción de un hombre con varios años de experiencia en su profesión, abrumado por una situación que no había pasado antes (**SIENDO O NO CAUSANTE VOLUNTARIO O INVOLUNTARIO**) ,viendo que lo irremediable no tenía remedio, con una retenida emoción , les dijo :

***“Así hay que hacerlo en estas situaciones....”***

Philips no se rendía : y siguió trabajando. Bride comenzó a recoger sus papeles. Sin embargo, a los pocos instantes, los dos radio-operadores se dirigieron hacia la Cubierta de Botes y comenzaron a ayudar a los demás

1028

hombres que intentaban lanzar el bote plegable “B”. Más tarde, Philips se fue hacia la popa. Ambos hombres fueron rescatados del mar, ya que ninguno subió a un bote antes del hundimiento.

Pero los dos fueron afectados fuertemente por el frío : los pies de Bride estaban severamente congelados, tanto que no podía caminar, mientras que Philips, aquél excelente hombre que siguió en su puesto hasta el final, murió de hipotermia.

### **Hora 02: 17 hs.**

El “Virginian” llama al RMS “Titanic” y le sugiere que opere con el equipo de emergencia. Sin respuesta.

El capitán Smith, luego de hablar con los radio-operadores, subió a la cubierta superior y anduvo de un lado a otro hablando con los hombres. Se dirigió al fogonero **James McGann** y al **Sr. Alfred White**, y les dijo :

*“Bueno , muchachos, sálvese el que pueda”*

Al mayordomo **Edward Brown** le dijo :

*“Muchachos, hagan lo que puedan por las mujeres y los niños y luego ocúpense de ustedes”.*

A los que estaban sobre el tejado de los cuartos de la Oficialidad :

*“Han cumplido con su deber, muchachos. Ahora, sálvese el que pueda”.*

Luego, regresó al puente.

### **Hora 02: 20 hs.**

El “Virginian” al RMS “Olympic” :

*“¿Han oído algo sobre el Titanic?”*

El “Olympic”, “sobre el pucho”, contesta:

*“No. Estamos en estricta vigilancia, pero no oímos nada del Titanic. No hay respuesta del buque.”*

Muchos de los hombres de la tripulación del RMS “Titanic” tomaron al pie de la letra lo que el capitán Smith indicó. Por ello, muchos se lanzaron al agua, a pesar de saber que el frío que los esperaba era atroz .....y mortal. Y sin embargo, algunos tuvieron suerte, ya que fueron levantados por el bote N°4 que se mantenía la lado del buque, aunque tratando de librarse de sillas, maderas y todo objeto susceptible de flotar, que los desesperados pasajeros y tripulación a bordo del agonizante barco de los sueños iban arrojando por la borda. Justo es también reconocer que la mayoría de la tripulación se quedó arriba del buque.

Ante la entrada de la escalera principal, la “Gran Escalera”, entre la primera y la segunda chimenea, los músicos (con salvavidas sobre sus abrigos) seguían tocando alegremente (en rigor, unos minutos antes de las 02:20 hs.).Hasta que en un momento dado, el pánico que se había apoderado de tanta gente que los circundaba también les hizo frenar sus ímpetus. Ellos también, en un segundo, comprendieron que el sueño se moría.....y ellos con él, ya que ya no había botes. Pero Wallace no se contentó con irse así nomás, sin nada especial: los músicos son una raza especial.....

Hay discusiones (todavía hoy....) que indican que la melodía que tocó Wallace (luego acompañado por el resto de los músicos de la banda del RMS “Titanic”) a medida que el mar se tragaba al barco de los sueños, fue **“Nearer My God thou Thee”** (en Castellano : **“Más Cerca de Ti, Dios Mío”**), mientras que otros opinan que se trató de **“Song d’Áutumn”**(en Castellano : **“Canción de Otoño”**).Los que opinan que fue la primera dicen que muchos testigos la escucharon e identificaron al instante, al mismo tiempo que se hundía el buque; mientras que los demás dicen que esta segunda canción era una de las preferidas de Wallace.

**Ya no importa mucho .**

Sí importa que este hombre, valiente como tantos hombres, dejó su puesto en algún bote, para que pudiera ser ocupado por algún niño o alguna mujer.

Sin embargo, Cameron (en su film) le hace un merecido homenaje cuando Wallace toca, en medio de la histeria colectiva, esa hermosa melodía que expresa lo que todos adivinaron : la muerte del barco y de una gran parte de sus ocupantes, al mismo tiempo que el ocaso de una época.

Una nota tristísima la dió el hecho que (ahora sí.....) muchos de los pasajeros de 3ra.Clase encontraron (por fin....) el camino hacia cubierta, al mismo tiempo que otros se dirigían , como podían, asiéndose a lo que estuviese a mano para mantener la vertical, hacia el sector de popa, que se iba alzando cada vez más, como un animal herido en el momento del último estertor. Es así, que la cubierta del extremo de popa, normalmente perteneciente a esta clase, se podía ver ahora, atestada con infinidad de pasajeros, sin importar la clase social a la que se perteneciera. Total : la muerte no hace distingos de clase.....se lleva a todos por igual.

Por dentro del barco, se había impuesto un silencio pesado, dramático, el típico de las grandes salas vacías. Las arañas de cristal del restaurante “*á la carte*” colgaban en una extraña postura; algunos de los candelabros de sobremesa se habían volcado. Vacíos estaban el Salón Luis XV y el patio de las palmeras. ¿Quién hubiese creído que sólo unas horas antes estos lugares estaban colmados de mujeres exquisitamente vestidas y caballeros de rigurosa etiqueta, tomando su café despúes de la cena o jugando una partida de bridge, al tiempo que escuchaban la música de esa misma orquesta, que, por esos raros cambios del destino, se hallaba sobre cubierta, tocando para todas las clases sociales?.

Una de las más dramáticas escenas del film de Cameron muestra al Ingeniero irlandés Thomas Andrews parado en el Salón de Fumadores , mirando un cuadro que colgaba sobre la pared, por arriba de la chimenea. Los dos protagonistas principales de la historia , “Jack” y “Rose” , huyendo de la ira

del “prometido” de “Rose”, aciertan a pasar por allí. Al verlo en esa posición, “Rose” le pregunta al Ingeniero si no lo vá a intentar (es decir, salvarse).Cameron no se alejó mucho de la realidad, sino sólo para dar el “encaje” a la historia.

Pero es de constancia histórica que , a las 02:10 hs. de ese 15 de Abril, un mayordomo descubrió a Thomas Andrews allí, de pié y sólo. El salvavidas de Andrews estaba tirado con un cierto descuido sobre el tapete verde de una de las mesas de juego. Tenía los brazos cruzados sobre el pecho y su expresión era de una total incredulidad, mientras toda su energía parecía haber desaparecido. Después de unos interminables segundos, el mayordomo se atrevió a preguntarle , tímidamente :

***“¿Va a intentar saltar, Mr. Andrews?”***

Andrews ni siquiera le contestó ; es más, el mayordomo nunca pudo saber si el Ingeniero, efectivamente, lo había oído. El constructor del barco de los sueños permanecía con la mirada perdida, observando la pintura que ilustraba la bahía del puerto inglés de Plymouth --- ver en este mismo Capítulo, la 2da.parte, “El Barco de los Sueños”, foto N° 221--- . Sólo Dios sabe de los pensamientos que cruzaron su mente y las emociones que turbaban su alma...en ese dramático momento. Allí , unos minutos después, al hundirse “su” buque, se tronchó la vida de un gran hombre y.....un gran Ingeniero.

**Descansa en paz, Thomas.**

En los postreros momentos de RMS “Titanic”, hasta las cosas más ridículas venían a atormentar las mentes de las personas que , arriba del barco, esperaban el inminente final. Tal es así que Bride, al ir a ayudar a los hombres que aún intentaban desatar los botes “A” y “B” pensó :

***“¡Qué lugar absurdo para guardar botes!”***

En especial, cuando sólo hubieron 20 para 2207 personas. Ya con la inclinación que el buque presentaba momentos antes, fue extremadamente di



/--fícil. Pero los que quedaban de la tripulación no se desanimaban... “piú avanti”.



**Foto N° 479 :**  
**Fotografía del**  
**marinero Joseph**  
**Scarrott , quién ayudó**  
**a evitar que una turba**  
**de hombres tomara**  
**por asalto el bote N°**  
**14 , junto al Oficial**  
**Lowe .-**



**Foto N° 480 :**  
**Fotografía del marinero**  
**Walter Perkis (“Sam**  
**Parks”)** , **que trabajó**  
**arduamente para lograr**  
**bajar el bote N° 4 .-**



**Foto N° 481 .-**



**Foto N° 482 .-**



**Foto N° 483 .-**

**Las fotografías que ilustran el pié de la página 1041 pertenecen a :**  
**Foto N° 481 : Pasajero de 1ra.Clase George Dunton Widener .-**  
**Foto N° 482 : Eleanor Elkins de Widener .-**  
**Foto N° 483 : Harry Elkins Widener .-**



**Foto N° 484 :**  
**Fotografía de los hermanitos**  
**Michel Marcel**  
**y Edmond Navratil .-**



**Foto N° 485 :** **Fotografía de los**  
**hermanitos Navratil junto a su**  
**madre , la cuál , habiendo visto**  
**una foto de sus hijos , cruzó el**  
**Atlántico desde Francia para**  
**recuperarlos .Amor de madre ,**  
**que le dicen . . .**

1034

Entonces, en vista de lo desesperado de la situación , tanto **Lightoller**, **Murdoch**, **Hemming** ( un palero de carbón) , **Brown** (un mayordomo) , **Hurst** (el engrasador) y otros más coincidieron en que, si los botes no se podían bajar, tal vez podrían echarse para que flotaran. Y así siguieron trabajando.

A babor, Hemming luchaba con las cuerdas para bajar el plegable “B” .Por fin consiguió montar las cuerdas sobre uno de los pescantes , pero al intentar hacerlo bajar , el Oficial Moody, que estaba aún sobre el tejado de los cuartos de Oficiales, le gritó :

*“¡No lo necesitamos!. ¡Dejaremos el bote en cubierta!”*

Viendo rápidamente el panorama, Hemming comprendió que , de esa manera, no lograría echar el bote al agua, por lo que decidió saltar y nadar. Mientras tanto, el bote fue acercado al borde del tejado y deslizado sobre unos remos hasta cubierta, de tal modo que cayó boca abajo.

En la zona de estribor existía el mismo problema , en este caso, con el plegable “A” .Alguien consiguió apoyar unas maderas contra el techo de los cuartos de los Oficiales y así se pudo bajar el bote, con la proa por delante. Pero les iba a ser muy, muy difícil empujar el bote “cuesta arriba”, hasta el borde de cubierta ya que, a estas alturas, el RMS “Titanic” escoraba demasiado por babor.

En eso estaban cuando, siendo las 02:15 hs., el puente se hundió y el mar ingresó por la cubierta de botes, al mismo tiempo que la banda de músicos del “Titanic” comenzaba a tocar la última , melancólica canción que habría de cerrar para siempre una época, una hermosa “belle époque”.....

Pero , aunque los testimonios de los que estaban a bordo de los botes concuerdan que esta melodía se escuchaba desde lejos, es decir, desde donde ellos se encontraban, arriba de lo que todavía se mantenía a flote del barco, no había mucho tiempo para detenerse a admirar tan excelso gesto de los músicos.

El mayordomo Brown seguía, mientras tanto, sudando para hacer que el bote plegable “A” llegara al borde de cubierta .

Allí mismo, en ese instante, se dio cuenta que no hacía falta que se siguiera esforzando, ya que el bote, por sí, flotaba. Brown saltó dentro, cortó las amarras de popa, gritó hasta que alguien cortó las de proa y al instante, fue arrastrado por una ola enorme que llegaba por la cubierta, barriendo el barco.

Y la proa del RMS “Titanic” , el inmundible barco de los sueños, iba bajando cada vez más, a medida que su popa se alzaba, recortándose contra el azul cielo calmo del Atlántico. Pero la proa se movía también hacia delante, con lo que este movimiento fue la causa de la ola que se llevó a varios, al invadir la cubierta en dirección a popa.

El Oficial **Charles Lightoller** vió la ola desde el tejado mencionado anteriormente. Pero también vió a los que pudieron escapar (porque eran más veloces que otros) y a los que no pudieron huir (es decir, los débiles, rezagados y los lentos) al ser arrastrados por esta ola. Lightoller había hecho suficiente por esa noche y dando la vuelta, saltó al mar, mirando a proa. Al llegar a la superficie, vió la cofa del buque al mismo nivel del agua. Nadó frenéticamente hacia allí , pero reaccionó a tiempo, tratando de apartarse del buque. Pero el mar ya entraba por los ventiladores, delante de la 1er.chimenea, y el agua hizo un remolino que le aspiró, apretándolo contra la reja del tubo del aire. De golpe, una bocanada de aire caliente que provenía del interior del agonizante barco de los sueños, subió por el ventilador y lo lanzó , nuevamente, a la superficie . Lightoller logró alejarse.

Otro de los que tampoco perdió la cabeza fue el radio operador **Harold Bride**. Cuando vino la ola, se tomó del plegable “B” (que seguía volcado sobre cubierta, cerca de la 1er.chimenea) , al mismo tiempo que él y una docena de personas que también se aferraban a esa tabla de salvación, eran barridos a la vez.

El coronel **Archibald Gracie** (pasajero de 1ra.clase)se quedó con la gente y saltó con la ola; al salir a la superficie, se tomó de una barra de hierro que sobresalía del tejado de los cuartos de los oficiales. Unos segundos despúes, el mismo tejado estaba sumergido también. Con lo que Gracie se encontró girando en un torbellino de agua .

1036

Pero al tratar de tomarse nuevamente del tejado, notó con terror que aquello le tiraba hacia abajo. Con un fuerte impulso de sus pies, se liberó y nadó lejos del buque, por debajo del agua.

Así , los relatos son innumerables, ya que de todos los que estaban a bordo del buque cuando éste se hundió, sobrevivieron algunos cuantos pasajeros y tripulantes, que contaron luego como transcurrieron esos instantes de agonía...y lo que tuvieron que hacer para no morir.



**Foto N° 486 :**  
**Fotografía del palero**  
**Samuel Hemming .-**



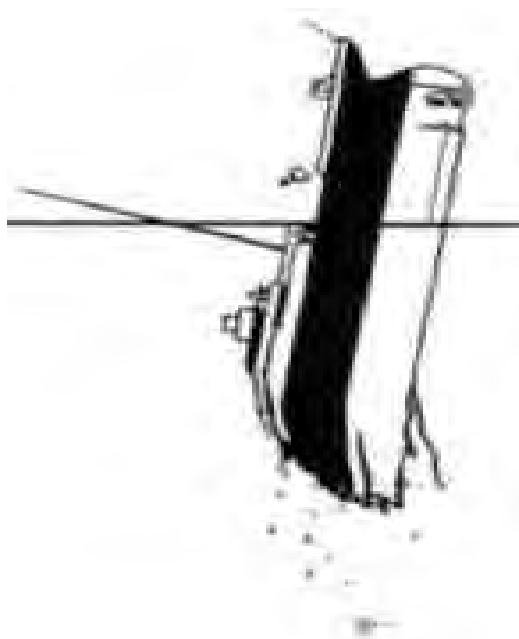
**Foto N° 487 :**  
**Fotografía del**  
**pasajero de 3ra.clase**  
**Olaus Jorgensen**  
**Abelseth .-**



**Foto N° 488 :**  
**Foto del fogonero**  
**Harry Senior .-**



**Foto N° 489 :**  
**Foto del pasajero de**  
**1ra.clase, Coronel**  
**Archibald Gracie . -**



**Foto N° 490 : La agonía final del  
barco de los sueños . . . . .**  
**En este dibujo asistimos a la Fase N°  
6 del hundimiento del coloso de la  
White Star Line .Mientras la popa ,  
como un corcho flotando en la  
superficie del agua, se erige casi  
verticalmente, sobre las barandas del  
mencionado sector , los que saben que  
van a morir , se juntan para aguardar  
el instante final . -**

Y podemos indicar otro testimonio, el del pasajero de 3ra.Clase **Olaus Jorgensen Abelseth** .La ola no llegó a alcanzarlo, ya que estando de pie al lado de la 4ta.chimenea, se encontraba un tanto lejos de la acción .Como ya lo venimos indicando, la parte del barco (la zona de popa) donde Abelseth se hallaba, en vez de hundirse , se iba elevando cada vez más. Al ponerse casi vertical, Abelseth comenzó a sentir una serie de crujidos y explosiones; golpes sordos, el típico ruido de vidrio y loza rotos; sillas hacia abajo, mesas, todo lo que no estuviera de alguna manera sujeto. En fin , la destrucción de casi todo lo que había dentro del RMS “Titanic”. Cabe acotar que la película de Cameron tiene una escena inolvidable ( por lo menos para quién esto está

1038

escribiendo....) y es aquella en la cuál (acompañado de un abrupto cesar de la música...) la parte de popa del barco de los sueños permanece inmóvil...instantes antes de comenzar su viaje hacia las profundidades marinas.

Es así : la parte de popa queda flotando por unos instantes debido a un típico caso de flotabilidad (el caso de una botella que tuviese un tapón de **cartón** o **tela** lo explicaría, ya que al irse mojando estas sustancias, lentamente el agua, por capilaridad, ingresaría a la botella, inundándola y haciendo peso hacia abajo, con lo que el empuje del líquido en la cuál está sumergido se haría cada vez menor ,terminando el envase por hundirse) ; a esto hay que agregarle el propio peso de dicha parte del buque, que tira hacia abajo. Uniendo los dos efectos, luego de unos instantes, la popa del RMS “Titanic” inicia su camino hacia el fondo del mar.

Cuando esto comienza a acontecer, al volverse la inclinación de la cubierta tan pronunciada, la gente ya no puede mantenerse en pié. Se iban cayendo como moscas, desparramándose y chocando unos con otros : hombres, mujeres y niños, gritando , llorando, aterrorizados por este inesperado final para sus vidas, golpeándose contra barandas, tubos y objetos, quebrándose cráneos, piernas , brazos y costillas, sangrando y desmayándose, agonizando junto al barco. Abelseth vió a muchos resbalar en el agua que inundaba la cubierta y también, los vió cómo morían.

Abelseth ,que se hallaba junto a unos parientes, se colgó de una de las cuerdas de un pescante.

*“¡Es mejor que saltemos o la succión nos arrastrará al fondo¡”*, gritó su cuñado .

*“¡No¡. ¡Todavía no¡. No tenemos mucho que esperar ; así que es mejor que nos quedemos en el barco lo más que podamos¡”*, contestó, también a los gritos, Olaus Abelseth.

Quizás en esto se basó Cameron para el diálogo , cuando la popa se hundía, entre sus protagonistas principales , “Jack” y “Rose”.

“*¡Debemos saltar!*”, gritó de nuevo su cuñado, pero Abelseth se mantuvo inmovible, es decir, a pesar de lo desesperado de la situación, no le dio ni cinco de bola a su pariente. Cabe mencionar que Olaus Jorgensen Abelseth pasó dieciséis (de los veintisiete años de edad que poseía al momento del hundimiento del “Titanic”) en barcos; es decir, algo sabría de estas cosas el viejo Olaus.....

La respuesta de Abelseth fue corta y simple :

*“No, todavía no”.*

Unos minutos más tarde, cuando el agua estaba sólo a metro y medio de distancia, Abelseth, su primo y su cuñado, saltaron al agua, tomados de la mano. Pudieron llegar, jadeando, a la superficie. Olaus se había enredado en una cuerda (luego de llegar al agua), para lo cuál tuvo que soltar las manos de sus parientes y sacar el obstáculo que le impedía moverse. Esto trajo como consecuencia inmediata el que su primo y su cuñado fueran arrastrados por las olas. Además, en lo que estaba aconteciendo ante los aterrados ojos de los pasajeros , era difícil saber qué era de los demás : era ya problemático saber qué podía acontecer con uno mismo.....

Cuando expresé que el RMS “Titanic” fue, a mi humilde criterio, un mosaico de razas, clases, religiones, costumbres y demás, no creí estar equivocado. Tampoco creo que **Walter Lord** se equivoca cuando en su libro (base principal sobre la cuál yo escribí esta sexta parte del Capítulo IV) **“A Night To Remember”** ---“**Una Noche Para Recordar**”) dice :

*“Vistos o no vistos, los grandes y los anónimos cayeron juntos en un montón humano cuando la proa se hundió y la popa se alzó vertical”.*

Y cuando todo esto iba aconteciendo, también se iban hundiendo las notas de la melodía que tocaba la banda de música , junto con los instrumentos. Las luces del barco de los sueños se apagaron, se volvieron a encender, luego se apagaron definitivamente: una sola linterna de petróleo seguía parpadeando.



1040

Más fuertes se hicieron los golpes sordos y el ruido de vidrios rotos. Y cuando lo que se podía mover quedó en libertad, un estruendo impresionante se oyó sobre el agua.

No era para menos.

Como caballos salvajes desbocados (en una mescolanza pocas veces vista.....) , 29 calderas, las cajas de conservas de castañas, la copia del “Rubáiyat”, miles y miles de botellas de cerveza, las cadenas de áncora, cajas de palos de golf, toneladas de carbón, huevos frescos, macetas, los pianos de cola, celosías, sillones y mesas del Café Parisien, la central de teléfonos del RMS “Titanic”, camas y armarios, el generador eléctrico, los dos motores recíprocos, la turbina, la planta de refrigeración, el automóvil inglés de William Carter, la inmensa cantidad de baúles con equipaje de los pasajeros, las cocinas del buque, etc., en definitiva , casi todo inició una carrera hacia abajo, hacia la nada, hacia la muerte.....

Justo es reconocer que al caer la última de las chimeneas produjo una ola que empujó al bote al cuál se sujetaban Lightoller, Bride y unos cuantos más, a una distancia lejos del barco que empezaba a desmoronarse hacia abajo.

El barco de los sueños sobresalía ahora perfectamente perpendicular, con sus tres hélices mojadas destacándose contra el cielo nocturno. También, a los costados del buque, se podían ver a cientos de personas nadando para alejarse del inminente momento del hundimiento, también a otros ya muertos por el golpe contra el agua, a otros pobres seres humanos casi congelados, a otros gritando y sollozando en las heladas aguas, hundiéndose y muriendo.

Desde los botes, no se podía creer lo que se estaba viendo. Cuando el agua llegó a las luces de posición del RMS “Titanic” , todos comprendieron que el fin estaba cerca, muy cerca , aunque pocos esperaban una escena semejante como telón de fondo de ese viaje inaugural del buque más grande y lujoso que se hubiera construído hasta ese entonces : ese casco negro, irreal, colgado en un ángulo de 90° , sobre un cielo estrellado , más parecido al de

una postal de Navidad.....

Varios pasajeros no quisieron seguir mirando; otros, venciendo el pavor que semejante “espectáculo” les proporcionaba, hicieron un esfuerzo y asistieron a la agonía del buque.

Pasados un par de minutos, todo el ruido cesó y el RMS “Titanic” se dispuso a iniciar su penoso, último trayecto de su viaje. Lentamente, comenzó a deslizarse en postura oblicua, y, a medida que se hundía, cobraba velocidad. Es así, que cuando el mar se cerró sobre la bandera de popa, y sobre los pocos que quedaban sobre ese sector, iba a una velocidad capaz de producir un pequeño oleaje.

*“¡Se ha ido, se ha perdido para siempre¡*, dijo alguien, en el bote N° 13.

*“¡Ya no está¡*”, gritó otra persona en el bote N° 4.

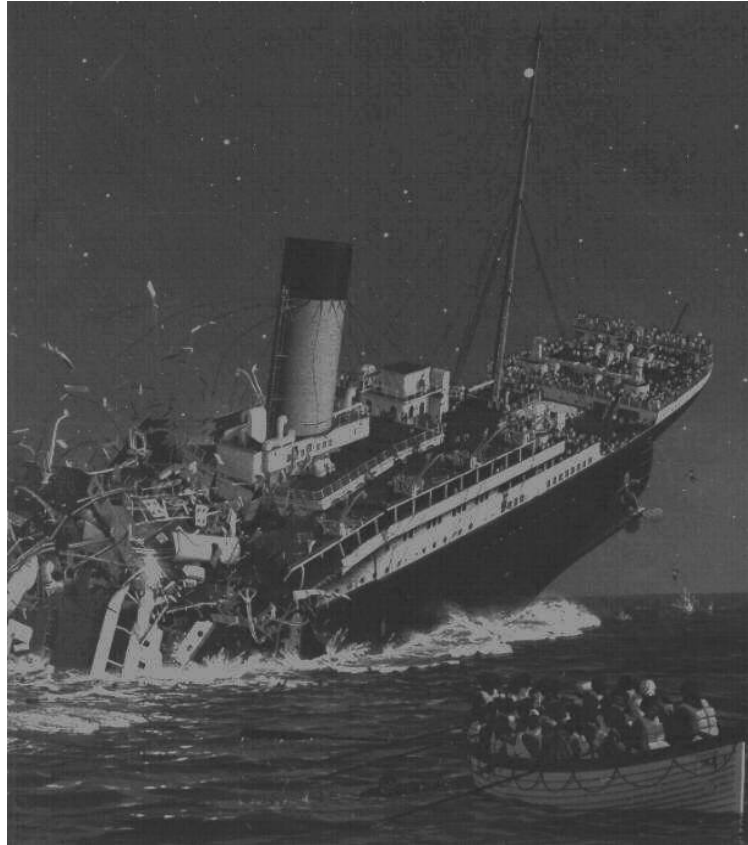
*“Son las dos y veinte”*, anunció el 3er.Oficial Pitman, luego de mirar su reloj.

### **Se había hundido.**

El viaje del mayor trasatlántico construido por el genio e inventiva de Thomas Andrews, el barco sobre el cuál hubo tantos anuncios proféticos sobre su destino, el buque del cuál la revista “The Shipbuilder” había comentado que era “inhundible”, la millonaria inversión de John Pierpoint Morgan, el orgullo de la White Star Line, el motivo de jactancia de Bruce Ismay, el último comando de un navío del capitán Edward Smith, el nuevo destino de tantos Oficiales, el lugar de trabajo de tantos Ingenieros, tripulación y otros, el crucero de placer de la primera clase, las vacaciones de tantos pasajeros de 2da.clase, el pasaje hacia una nueva vida en América de los pasajeros de la 3ra.clase, la competencia de la Cunard Line, la mayor obra de la ingeniería naval británica de todos los tiempos, el inolvidable RMS “Titanic”, ya no existía. Había sido tragado por el mar , antes de com--

1042

/--pletar su primer viaje inaugural. Con él, tampoco existirían jamás, las más de **1500** personas que murieron en el hundimiento. A todos ellos :



**Foto N° 491 :**

**Se consuma la agonía del barco de los sueños.  
Desplazándose hacia las profundidades en una mezcla  
jamás antes vista, pasajeros, tripulantes, objetos de todo  
tipo, el orgullo de la White Star Line inicia su caída  
hacia los abismos . Son los últimos minutos de su vida  
sobre el agua y....de cientos de seres humanos que  
viajaban a bordo del gigante. -**



**Foto N° 492 :**

Extraída de la película de James Cameron (1996) , esta foto nos dá una idea de el último instante de agonía del RMS “Titanic”. Una vez que la popa se ha instalado en forma vertical, vendrá el descenso , luego de unos segundos de permanencia estática sobre su posición final. Desde todo el sector de popa los aterrizados pasajeros, asidos a lo que los sostuviera, tratan de resistir , en esos minutos finales. La mayoría cae desde una altura de 60 metros , golpeando contra otros seres humanos o bien, contra el mar .

**Todo se ha consumado.**

El gigante de la White Star Line , el inhumdible Royal Mail Steamer “Titanic” , muere a las 02:20 hs. de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, llevándose consigo 1503 personas.

Para los que murieron , este autor sólo pide que . . . .

**Requiescat In Pacem.**

Y al barco de los sueños :

Hasta siempre ,

“Titanic” .-

1044

**Requiescat In Pacem.**

**Adiós, RMS “Titanic”. Que tus restos permanezcan siempre en aquél lugar donde concluyó tu viaje y el de los que transportabas a bordo, debido a la impericia humana, tantas veces emparentada con la soberbia y la vanidad, merced a la acción de la Naturaleza, la Obra de Dios.**

**Hasta Siempre , R.M.S. “Titanic”.**

**SÉPTIMA PARTE**

**CONSIDERACIONES TÉCNICAS**

**Y**

**ASPECTOS HUMANOS**

**RELACIONADOS CON EL HUNDIMIENTO**

**DEL RMS “TITANIC”**

*“ A los visitantes que venían a verme a Vence  
les he preguntado frecuentemente :  
¿Han visto Uds .los cardos que bordean  
la carretera?.  
Pero nadie los había visto.  
El primer paso hacia la creación  
es ver cada cosa  
tal como es verdaderamente,  
lo cuál supone un esfuerzo continuo .”*

**Henry Matisse , pintor francés ( 1869 - 1954 ).-**

Creo que antes de seguir con aquellos temas que el título de esta séptima parte indica, me parece que es recomendable hacer un pequeño alto en el camino y después de unas simples líneas, seguir. Lo anterior lo planteo debido al hecho que implica el haber realizado una descripción de lo acontecido (referida al RMS “Titanic”) desde sus inicios, esto es, desde la noche del año 1907 en que , por lo menos en el pensamiento y decisión de varios hombres, el “Titanic” fue concebido , hasta la fatídica noche del 15 de Abril del año 1912, en que el sueño (es decir, el barco mismo) terminó abruptamente, lo mismo que las vidas de más de 1500 personas .

Debo reconocer que como investigador de un hecho histórico, y, al no tener experiencia en la materia, pude haber tratado ciertos temas de una manera no del todo de acuerdo a cómo los libros que tratan esta clase de asuntos son realizados. Pero hubiera sido sumamente hipócrita de mi parte darle un barniz “profesional” para este tipo de trabajo (yo diría “amateur”...) , cuando mi sólo interés fue el de describir hechos históricos acontecidos hace tanto tiempo ya , y sobre los cuáles hay excelentes muestras, fáciles de conseguir en cualquier librería especializada en estos menesteres : si no en nuestro país, sí en aquellos en los que la tragedia afectó más fuertemente. Por otra parte, leyendo y releendo las partes de las cuáles se compone este Capítulo IV, hasta este momento seis (6), he notado que no me he apartado gran cosa de una correcta transcripción de los hechos acontecidos con el barco de los sueños y además, de la tripulación y pasajeros que embarcó. Sí debo reconocer que he planteado preguntas, las cuáles presentan algunas consecuencias directas; estas son :

- 1) : Las preguntas fueron presentándose a medida que iba escribiendo cada página , ya que una de las primeras cosas en las cuáles yo me comprometí conmigo mismo era : pensar en cada detalle de lo que leía , o por lo menos, de la información y documentación que iba consiguiendo. Es así , que muchas de las preguntas que formulo se le habrían ocurrido a cualquiera, es decir, desde el más avezado en estos temas hasta el neófito en la materia.

- 2) : Estas preguntas , a su vez, tenían la consecuencia de seguir profundizando en cada tema en particular, con lo cuál se sumaban nuevas inquietudes , hasta que el tema, en sí mismo, se agotaba. Es decir, el tema me agotaba a mí, ya que si seguía buscando y rebuscando, cada tema me hubiera llevado meses y meses.....Al no ser mi propósito escribir un pequeño trabajo de investigación que pudiera acceder al libro Guinness (el de los récords) , en un momento dado concluí cada tema, y pasé al siguiente.
- 3) Vuelvo a hacer un comentario : las preguntas que efectúe a lo largo de las partes correspondientes al buque de la White Star Line , fueron (**TAMBIÉN**) hechas para pensar, no porque yo sea un gran pensador sino porque dos, tres, cuatro o más cabezas piensan mejor que una sóla....¿no le parece?. Y pensar es un ejercicio al que lamentablemente, en estos tiempos de “globalización”, nos vemos cada día que pasa, menos apegados : reaccionamos por instinto, o por costumbre.

Bien. Asimismo, agradecería que se me perdonen errores que he cometido hasta el presente; esto es : en la escritura, cuadros de textos, ortografía, negritas, fotografías, etc. Y muy posiblemente, algunos datos. Pero este pequeño trabajo de investigación no es la obra de un mentiroso, sino más bien, la obra de alguien que, al decir de Napoleón , quiere que al volver la vista atrás, ***“quede la huella de nuestro paso por las brumas del tiempo”***. Pero, así y todo , no soy tan presumido : simplemente, si les ha interesado este libro (pomposa pretensión.....) , significa una sóla cosa: que este esfuerzo no ha sido en vano.

Un par de cosas más. La frase con la que abrí esta séptima parte no fue elegida como medio de ensalzarme, sino de mostrar aquello que intentaré describir : esto es, el post-hundimiento del inmundible, las actitudes humanas y los aspectos técnicos del mismo. Por ello, es que coincido totalmente con **Matisse** cuando dice : ***“...es ver cada cosa tal como es verdaderamente...”***.

En virtud de lo anteriormente expuesto, es que ,en esta parte del Capítulo IV, intentaré hacer un detallado informe sobre las cosas que ocurrieron lue



/--go que el RMS “Titanic” fuera engullido por el Océano Atlántico. Esta temática cubre aspectos relacionados entre sí (todo lo que haya tenido que ver con el hundimiento del inmundible está **RELACIONADO** ,ya sea con la parte técnica y/o la parte humana) que van desde las estadísticas sobre los muertos y los sobrevivientes, la repercusión en la prensa de aquellos días, la exacta posición del buque al momento de la colisión, los otros buques que fueron “espectadores” (pasivos o activos) del naufragio, las posibles causas (aparte del choque contra el iceberg), las perspectivas astronómicas de esa fecha, las consecuencias del hundimiento a nivel mundial, etc.

Debo indicar que a medida que esta séptima parte iba tomando forma, iba descubriendo (merced al estudio de documentos aparecidos en Internet o a la atenta lectura de libros, apuntes y bibliografía, como así también documentales en video y películas) un sinnúmero de hechos y acontecimientos de los que no estaba al tanto, pero que, justamente, contribuyeron a enriquecer estas líneas. Antes de proseguir, vá desde ya mi agradecimiento a todos los que colaboraron en esta séptima parte (obvio, en las demás partes también...) .Por el lado de los medios de comunicación, mi interés es el resaltar el impresionante caudal de información ( del cuál tomé muchos datos) que ofrece la página editada por la **Encyclopedia Titanica** (cuya dirección en Internet es : **www.encyclopediatitanica@org.**) y a su editor , el Sr.**Phind** .Por el lado de artículos relacionados con esta parte, a la **Srta. Claudia Torres** (bibliotecaria de la Casa de las Provincias, de la ciudad de La Plata), como así también a su Director, el profesor **Cayetano Musmano**. Y por supuesto, a todos los que de una manera u otra, colaboraron con quién esto escribe.

Un detalle : al ser numerosa la cantidad de temas que se tratarán en esta parte, deberé dividir la misma en **secciones** , a los efectos de un mayor entendimiento de los diversos tópicos que se abordarán. Creo que lo anterior facilitará la lectura y comprensión de lo que significó (en todos los órdenes) el naufragio del barco de los sueños.

Como un último detalle, algo que ya habrán advertido a lo largo de varias líneas de este libro.

Sigo creyendo que las cosas no pasan porque sí, como si las vidas de los seres humanos fueran cartas de una partida que el viento arrastra, mueve y coloca en las posiciones más inverosímiles.

Para el que tiene una idea “**religiosa**” (en el sentido de la palabra “**religión**”, cualquiera sea ésta, que proviene del latín *religare* , entendiéndose por ello, el volver a ligar, unir, la vida del ser humano con Dios, cualquiera sea la idea que se tenga de Él) de su propia vida, los acontecimientos que se suceden en el devenir de sus días, no son sino otra cosa más que la manifestación de los designios de Dios mismo, hechos patente en las cosas que le acontecen, pero con la posibilidad de contar con lo que se conoce como “*libre albedrío*”.

Para el que no tiene una idea de este tipo, los acontecimientos tampoco deberían tener una explicación del tipo “**y , las cosas son así ...¿vió?**”, ya que el ser humano que piensa así, también proviene de la unión de otros dos seres humanos, de la que posee sus caracteres físicos, cierta manera de interpretar las cosas, los mismos miedos y fortalezas, una memoria genética plenamente diferenciada de cualquier otra presente en este Universo, etc. Por lo tanto, este ser humano ( al cuál nada le dice el concepto de “**religare**”) , no es , tampoco, una obra del **AZAR**, ya que entre tantos millones de espermatozoides , el óvulo eligió a **UNO SÓLO** (generalmente así pasa, salvo en el caso de gemelos, en el cuál más de un espermatozoide ingresa al óvulo) para ser fecundado; con lo que, a nivel celular, también se desvanece la idea del *porque sí*.

Y por ello es que, para ahora sí terminar con esta introducción de la séptima parte , me siento en la obligación de indicar mi convencimiento del **PORQUÉ** las cosas no pasan ni pasaron (es especial, las referidas al barco de los sueños) **porque sí**. Tampoco creo que sea casualidad que yo, justamente yo (humildemente.....), esté escribiendo este intento de trabajo de investigación. Pero, asimismo , quiero dejar bien en claro que ,en lo que

1050

narraré a continuación, no planteo ideas teosóficas, estoicas, new age, paranormales, etc. como para que se (erróneamente...) interprete un falso concepto de “predestinación histórica”, respecto de mí mismo.

Paso a relatar.

Corrían los tristes años de la 1ra. Guerra Mundial. Los ejércitos alemanes se veían envueltos en una guerra en dos frentes, el Occidental, bien localizado (Francia) y el Oriental, que comprendía una larga línea que iba desde el Mar Báltico hasta las montañas de la Ucrania subcarpática, esto es los montes Cárpatos. Los soldados alemanes y austríacos se enfrentaban contra una serie de ejércitos adversarios; esto es, los soldados que formaban parte de los ejércitos que se les oponían pertenecían a nacionalidades bien diferenciadas (aunque muchas todavía sin nación propia). Entre ellos podíamos encontrar: polacos, rusos, ucranianos, bielorrusos, rumanos, etc., casi todos ellos bajo la égida del Imperio Zarista.

Ahora bien, y no me equivoco (ya que lo siguiente me lo relató mi abuela materna, en una de esas largas charlas entre nieto y abuela, hace tanto tiempo ya, acordándose de lo que a lo largo de una vida junto al abuelo le escuchó relatar,.....), en las cercanías de la ciudad de **Lvov** (Ucrania) se libró una terrible batalla, por lo cruenta y por lo extenso en el tiempo de su desarrollo. A esa zona de combate fue asignado, entre otros, el **7mo. Regimiento de Kiev** (Ucrania), del cuál formaba parte mi abuelo materno, **Argyp Palamarchuk**, el cuál era originario de dicha ciudad ucraniana. Es decir, el abuelo tuvo que pelear en esa batalla, como así también en tantas otras. También me contó mi abuela materna, **María Mikyta** (“**Baba Catalina**”) que cuando esto estaba sucediendo, ella tenía entre 11 y 13 años, aunque no recordaba bien.... Pero lo que **SÍ** recordaba totalmente era que, al transcurrir los días del feroz combate, ella y otros pobladores de la aldea en la cuál vivían (en esa zona de la Ucrania subcarpática) se acercaron a una colina (situada a unos 10 o 15 kms. del sitio de la batalla por Lvov) desde la que se podían observar claramente las

bengalas nocturnas, las explosiones de los proyectiles de artillería, el humo de los estallidos, el destello de las balas trazantes, como así también escuchar las detonaciones de los cañones, el repiqueteo de las ametralladoras, el seco crepitar de los fusiles y el estruendo de los obuses haciendo explosión. Recuerdo que en una Navidad y ante la explosión de los fuegos artificiales la “Baba” Catalina comentó : *“Parece gera (SIC) del catorce”*

Lo que la abuela (**entonces**) **NO SABÍA** era, que, en el medio de esa destrucción y muerte generalizadas, tirado en una trinchera, esquivando las balas, disparando su fusil, viendo a sus compañeros morir destrozados por las granadas, pasando hambre y frío, y sintiendo la muerte rondar a su alrededor, se encontraba mi abuelo **Argyp Palamarchuk**.

Sin saberlo, mi querida “Baba Catalina” estaba mirando , en su joven adolescencia, el mortal escenario en el que el hombre con el cuál habría de formar su familia, a tantos miles de kilómetros de distancia de su aldea natal, estaba peleando y tratando de esquivar las balas, granadas y obuses germanos.

Es decir : sin saberlo ,su hombre estaba enfrente a ella, separado por unos kilómetros..... y por una batalla. Aunque ella ni pudiera imaginar lo que Dios (acá se aceptan otros términos : “la vida”, “el destino”, etc.) le tenía preparado en su vida , cuando tuve el privilegio de escuchar lo antes relatado de sus labios, asomó una sincera mirada de sorpresa ante el modo en que (aparentemente...) su vida había sido marcada, mediante este acontecimiento de su juventud.

Y yo pregunto .....¿Cuántos casos conocen Uds. de personas que hubiesen estado viendo una batalla , un enfrentamiento bélico, etc. y que en el medio de semejante desastre , se encontrase la mujer o el hombre con el que formarían una familia, sobreviviente de esa tremenda destrucción (humana y material) , a miles y miles de kilómetros de distancia del lugar donde esos hechos acontecieron?.

Más bien pocos.....¿no?.

1052

¿Y qué relación tiene todo esto con el **RMS “Titanic”**?

La siguiente : cuando hube de comenzar, allá por el mes de Mayo de 2000 este intento, una de las preguntas que le hice a mi madre, **Ana Sofía Palamarchuk de Kuczynski** , fue el intentar conocer si mi madre había escuchado de boca del abuelo **Argyp** algo relacionado al **“Titanic”**, ya que mi abuelo tenía (habiendo nacido en el año 1885) unos 27 años , al momento del naufragio del barco de los sueños.

La respuesta de mi madre fue más bien escueta, parca , si se quiere, ya que ella recordaba que a veces, el **“Guido”** (sobrenombre de mi abuelo materno Argyp) **SÍ** hablaba del barco; pero mi **mamá** no se acordaba mucho más de estas cosas. Igual te requiero, vieja.....por siempre...tu hijo. Sin embargo, tuve más suerte por el lado de mi tía materna, es decir, una de las hermanas de mi madre, la **Sra. María Palamarchuk de Johsson** , quién, en un par de ocasiones, con lujo de detalles, me contó que el viejo Argyp, su padre, le relató (al reunirse en la mesa familiar su esposa y sus hijas) varias cosas sobre los detalles técnicos del barco, los pasajeros (el abuelo hasta tenía listados de los pasajeros),el viaje del buque, pormenores de la colisión y de la tragedia en sí misma, lo que había sucedido con los sobrevivientes y de la conmoción mundial que este suceso había generado. Es decir, mi abuelo materno (y **jamás pude saber el porqué...**) se sintió atraído hacia este tema en particular. Mi tía María se lamentó un día diciéndome (textual): ***“¡Qué lástima que el abuelo no estuviese vivo, porque él te podría contar de todo sobre el Titanic!”***.

Bueno, aquí terminan estas líneas. Por ello ,a pesar de que ya expresé repetidamente que yo no creo en las casualidades, sino más bien en las **CAUSALIDADES**, dejo a Uds. las conclusiones de lo que expresé anteriormente.

Ahora, los invito a pasar a leer el desarrollo del temario que yo mismo me he impuesto, sobre los hechos relacionados con el barco de los sueños, en su etapa post-hundimiento. Desde ya, agradezco la atención que se me dispense , y una vez más .....**¡MUCHAS GRACIAS!**

**SECCIÓN 1**  
**LOS BOTES SALVAVIDAS**  
**LOS VIVOS Y LOS MUERTOS**  
**EL BOTE QUE VOLVIÓ**  
**EL HOMBRE QUE SE VISTIÓ COMO MUJER**  
**UNA TRÁGICA AMISTAD**  
**EL REAL “JACK DAWSON”**

*Esperando encontrarte .-*

*Cada día que empieza espero encontrarte  
bajo la luz tenue de una luna de Abril  
que mires en mis ojos y sientas amarme,  
y que no puedas vivir sin estar junto a mí .*

*Quisiera buscarte, aunque no sé dónde ,  
poder hablarnos sin decirnos nada ,  
encontrarnos allí ,donde el Sol se esconde  
en el ancho mar  
y poder besarte apasionada .*

*Si un día me encuentras y no te conozco ,  
si Dios no te deja acercarte a mí ,  
mírame a los ojos y verás que estoy llorando  
es que todavía.....espero por ti .*

*Y si te conozco y tú me conoces ,  
si no hay ya en el mundo  
quién nos pueda separar,  
estaremos juntos sin peros, sin roces  
queriéndonos siempre , aprendiendo a amar.*

*Eliana Vanina Saavedra ,contemporánea , perito , de su cuaderno juvenil .-*

**Dedicado a todos los que perdieron a un ser amado en el naufragio  
del RMS “Titanic” , Abril 15 de 1912 .-**

1054

He decidido dividir en secciones esta parte del Capítulo IV, a fin de poder encarar, por separado, varios de los complejos aspectos que representó el hundimiento del RMS “Titanic”, en esa fría y trágica noche del 15 de Abril de 1912.

Y como con algo debo de comenzar, me pareció lo más correcto iniciarlo con el lado humano del drama. Además, de cara a lo que aquí se intentará exponer, esto le dará una cierta continuidad cronológica, a la que se añadirán posteriores secciones, de modo de dar (por lo menos, esa es mi intención....) un panorama claro y sucinto del post-hundimiento.

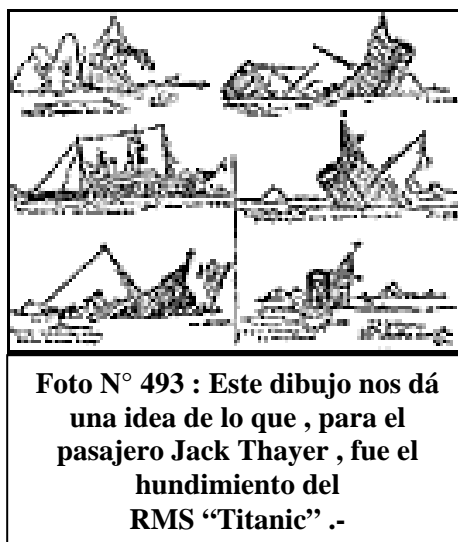
Que si vamos a analizarlo en profundidad, en los momentos inmediatos de este acontecimiento, tomará algunas facetas, a considerar : la situación de los botes salvavidas (referido a los pasajeros y tripulantes alojados en ellos), los seres humanos que estaban en el agua (recordemos : casi a punto de congelamiento) , los buques que todavía se encontraban tratando de saber qué había sido del “Titanic”, el bote que volvió a intentar rescatar sobrevivientes de la masacre, es decir, la serie de acontecimientos que se sucedieron a partir del momento en que el “Titanic” pasó a formar parte (junto a centenares de pasajeros) de las profundidades marinas.

Podemos iniciar el desarrollo de esta sección, en función de retornar a los minutos inmediatamente siguientes al hundimiento. Eso nos dará continuidad.

A las **02:20 hs.** de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, la tragedia se extendía por esa porción del Océano Atlántico, como una mancha de aceite lo hace en el agua. Este mar, plano, liso como un cristal, se veía ahora surcado por pequeñas “montañas” : no es que ningún Apóstol había bajado al planeta Tierra y le hubiese ordenado a los montes que se sumerjan en el mar (con la fé del tamaño de un grano de mostaza....) , ni que los montes se hayan trasladado hasta la orilla del mismo mar y arrojado en sus profundidades.

No.

Lo que parecían “montañas” eran relieves debidos a la presencia de cajas, sillas de cubierta, maderas, pilares, restos de corcho, etc. que subían a la superficie desde lo más hondo de ese mismo mar.



A medida que los minutos iban pasando, la muerte iba anotando nombres en su libreta negra. En esta oportunidad, tenía bastantes para anotar.....rápidamente, ya que el frío del aire y del agua iba matando, casi sin sufrimiento, pero matando igual . La “Parca” , agradecida.....

En este negro panorama ( y la palabra “negro” no está sólo puesta para que se entienda la situación de los que se encontraban en esos instantes sumergidos en el agua, sino que la noche , al no tener luz de luna y al no haber fuentes artificiales de iluminación , no podía ser “abierta” por luminosidad alguna) que las personas víctimas de la catástrofe debían enfrentar, cientos de nadadores golpeaban los restos, tratando de asirse a algo que los mantuviera a flote, o bien, se agarraban unos a otros.

El mayordomo **Edward Brown** , luchando por recobrar el aliento, notó que un hombre tiraba de sus ropas. El pasajero **Olaus Abelseh** sintió el brazo de un hombre aferrado a su cuello. Pudo deshacerse de él, gritándole “*Suélteme*” , pero el hombre volvió a agarrarle y Abelseh necesitó de un



1056

fuerte empujón para sacárselo de encima, liberándose al fin.

Aunque las escenas de desesperación, resignación por lo inevitable, llantos, gritos, rezos y maldiciones, etc., todas ellas expresadas en más de una docena de idiomas, se repetían por toda esa porción del mar, donde sólo minutos antes se había detenido el inmundible barco de los sueños, a medida que la gente se moría por **hipotermia** (baja temperatura corporal) o directamente se ahogaba, el griterío se iba haciendo cada vez menor, cada vez más bajo, cada vez menos personas.



**Foto N° 494 :**

**En esta fotografía, extraída de la película de James Cameron (“Titanic” , 1996) , vemos a los dos protagonistas principales , “Jack” y “ Rose” , en una de las escenas culminantes del film .**

**En ésta, Rose pierde a su amado, el cuál ,todavía unido a su mano, ha sucumbido, víctima de la baja temperatura del mar .-**

Hemos nombrado a la **hipotermia**; por lo tanto, hablemos un poco de ella. El cuerpo humano mantiene una propia termoregulación para poder realizar, correctamente, las funciones que le son propias. Si la temperatura corporal baja, el cuerpo comienza a sufrir los efectos del frío. Ésta es una especie de “enemigo silencioso” que acecha a aquellas personas, que, por distintos motivos, se sumergen en aguas frías, o que desarrollan sus actividades en

zonas nevadas, que puede provocar en el ser humano lo que se denomina como el efecto de **hipotermia**, conjunción de las palabras **hipo** (bajo nivel) y **termia** (temperatura).

Cabe indicar que la temperatura corporal (normal) a nivel rectal es de **37,6 °C** ; ahora bien, cuando ésta comienza a bajar, el organismo trata de compensar la pérdida aumentando su actividad metabólica.

El agua (especialmente de los mares y océanos conocidos como “fríos”, como sería el caso del Océano Atlántico y el Mar Glacial Ártico) siempre está por debajo de la temperatura corporal. Tal es así, que los modernos trajes de buceo (en estos tiempos se fabrican dichos trajes con un material llamado “**neoprene**”) protegen del frío, aunque la exacta realidad es que disminuyen la pérdida del calor humano.

Los primeros síntomas de una hipotermia **leve** están dados por la aparición de unos movimientos (o “ejercicios”) involuntarios que los propios miembros del cuerpo realizan : esto se conoce como “**tiritar**” o lo que es lo mismo, el “**temblar**”. Aunque no se pueda predecir el tiempo , los síntomas son bien claros y definidos, avisando con una cierta anticipación ,antes de que la hipotermia pueda convertirse en un accidente grave. El tiempo se convierte así en un factor determinante de la gravedad del accidente. La causa de estos síntomas es simple : el **frío** .Quiere decir, de manera simple y sencilla, que , cuando el cuerpo comienza a sentir frío, el organismo dá la primera señal de que la temperatura corporal comienza a bajar, con respecto a sus valores normales. Podemos hacer un sencillo cuadro con respecto a las temperaturas y niveles de hipotermia. Así tendríamos :

**37.6 °C : Temperatura rectal normal.**

**36 °C : Aumento de la tasa metabólica.**

**35 ° C : Temblores (en su máximo nivel).**

**34 °C : Presión sanguínea normal.**

**33 ° C : Hipotermia severa.**

**32 ° C : Cesan los temblores.**

**31 ° C : Dificultad para detectar la presión.**

**30 ° C : Pérdida progresiva de la conciencia.**

**29 ° C : Arritmia cardíaca.**

1058

**28 ° C : Fibrilación ventricular.**

**27 ° C : Pérdida de los movimientos voluntarios.**

**26 ° C : Las víctimas caen en la inconsciencia.**

Pero además cabe indicar que el cuerpo humano pierde mayor cantidad de calor a través de sus extremidades : brazos y piernas, conservándose (por medio del movimiento de la sangre) el calor en los órganos vitales. El inicio de los temblores indica que se está en presencia de una carencia de calor corporal y el organismo tratará así de compensar esta pérdida, mediante el trabajo muscular ( o lo que se conoce como “ejercicios”).

Al ir incrementándose la pérdida, el cuerpo puede ingresar en un hipotermia **grave**. En este estadio, ya se manifiestan las primeras dificultades para realizar movimientos, como así también, una respiración rápida y agitada que no se puede controlar, pérdida de la coordinación, aumento de las pulsaciones, apatía y confusión. Si se sigue perdiendo temperatura corporal, se llega a un estado de inconsciencia y eventualmente, a un paro cardíaco.

Lo anteriormente expuesto ha sido extraído de un informe preparado por el **Dr. Fernando Urien** , el cuál nos ha dado un resumido panorama de lo que constituye la **hipotermia** .

Y como para muestra basta un botón, podemos mencionar que en el diario “**Clarín**”, que se edita en la Capital Federal de la Rca. Argentina, la ciudad de Buenos Aires, con fecha 7 de Marzo del año 2001, apareció un artículo que informaba sobre un pescador español que logró sobrevivir en las frías aguas del Océano Atlántico, a unos 500 kilómetros de las costas de Escocia. Su odisea comenzó cuando su barco naufragó en la noche del día 5 de Marzo de este año, siendo rescatado por un helicóptero de la Real Fuerza Aérea británica (RAF) , luego de estar inmerso en semejante “heladera” durante un período de 12 horas. Aunque generalmente el tiempo máximo (obviamente, dependiendo de las características físicas de cada individuo) de sobrevivencia en aguas con una temperatura de **2°C** a **6°C** , está en el orden de los **30 minutos** , en este caso, el pescador estaba vestido con un traje térmico de neoprene , el cuál (a pesar de que permite una protección

temporal en el orden de las cuatro a cinco horas) ,aparentemente, le dió la posibilidad de sobrevivir 12 horas.

Aunque el salto temporal en la distancia respecto de los hechos que nos ocupan en ésta, la Sección 1 de la 7ma.parte de este Capítulo, creo que es adecuada como para entender un poco más el sufrimiento al cuál se vieron expuestos las personas que se hallaban en las frías aguas del Océano Atlántico, víctimas del hundimiento del barco de los sueños.

Sigamos con los hechos que estaban aconteciendo en aquellos momentos.

Y sin embargo, a pesar de todas las dificultades, unas docenas de hombres consiguieron conservar la calma ....y sus fuerzas, las cuáles necesitaban para pelear por sus vidas. Para ellos, sólo había dos esperanzas de salvación a la vista, y éstas eran los botes plegables “A” y “B” , los que habían flotado desde la cubierta de Botes. El bote plegable “A” lo había hecho bien, aunque el “B” lo hizo volcado. Como debemos recordar, los botes fueron empujados, desde el lugar en que comenzaron a flotar, por la acción de “ola” que originó la caída de la chimenea . Ahora, los nadadores con más resto físico o los más avezados, se dirigían hacia ellos.

Luego de 20 minutos de valiente lucha, **Olaus Abelseth** logró alcanzar el plegable “A” .Allí, en su interior, otros doce (12) pasajeros habían logrado acomodarse, pero ni se fijaron en él ni tampoco le ayudaron a subirse : tuvo que hacerlo por sí mismo. Lo que sí escuchó fue una recomendación, hecha casi como un murmullo, que le indicaba :“*No vuelque el bote*”. Tal es así que uno a uno fueron llegando otras personas, hasta que se reunieron allí algo así como dos docenas de desesperados sobrevivientes del hundimiento. Eran varios, entre ellos, **Norris Williams** , dos hombres de nacionalidad sueca, el fogonero **John Thompson** , el mayordomo **Edward Brown**, la pasajera de 3ra.clase **Srta. Rosa Abbott** .

Pero , con el transcurso de los minutos, el plegable “A” se fue alejando, lo que también hacía que los nadadores llegaran cada vez más espaciadamente, hasta que dejaron de llegar. Así, el bote plegable “A”, medio sumergido, quedó flotando, sólo en la noche vacía .....y en silencio.

LA EMBARCACION NAUFRAGO FRENTE A LA COSTA DE ESCOCIA

# Un pescador sobrevivió doce horas en un mar helado

Es un español que viajaba en el pesquero "Hansa" • Se supone que usaba ropas térmicas • La temperatura del agua en esta época es de entre 2 y 6 grados

**L**uego de estar 12 horas en las heladas aguas del Océano Atlántico Norte, un pescador español, cuyo barco había naufragado la noche del lunes, fue rescatado milagrosamente con vida por un helicóptero de la Real Fuerza Aérea Británica (RAF). Con el rescate de este pescador, son diez —de dieciséis personas que estaban a bordo del barco— los marinos que sobrevivieron a la tragedia.

El pesquero, que navegaba con 12 tripulantes españoles, tres portugueses y un alemán, había enviado el lunes por la noche una señal pidiendo auxilio. Inmediatamente, la RAF comenzó la operación de búsqueda y pudo socorrer a nueve de los tripulantes. Pero luego de horas de búsqueda, y cuando la esperanza de encontrar a algún sobreviviente se desvanecía, pudieron rescatar a un pescador más, el único de los siete marinos desaparecidos que fue encontrado con vida. Los cuerpos sin vida de los otros seis fueron descubiertos por los socorristas en la misma zona en donde fue rescatado el sobreviviente.

El pesquero "Hansa", que estaba matriculado en Hamburgo, Alemania, pero pertenecía a un armador español, naufragó en aguas del Atlántico Norte, unos 400 kilómetros al oeste de la costa escocesa de Tiree, luego de haber zarpado del puerto español de La Coruña. Las autoridades están estudiando las causas del naufragio, aunque los expertos señalan que pudo deberse a una avería o al temporal que azotó la zona la noche del lunes.

"Esto es un milagro. Fue una operación de rescate excepcional" dijo Michael Mulford, vocero de la RAF. Mulford explicó que el hombre estaba flotando en el Mar del Norte en un día claro cuando fue avisado a las 12 y cuarto del mediodía de ayer. Desde allí, le lanzaron una balsa para que la abordara, antes de ser trasladado hasta tierra firme. "Ese hombre estaba allí desde la medianoche. Ha demostrado tener un gran instinto de supervivencia. Este es un caso que quedará en la historia de las operaciones de búsqueda y rescate" afirmó.

Varios helicópteros de las guardias costeras británica e irlandesa, aviones de patrullaje marítimo de la RAF y cuatro bar-



cos que navegaban la zona participaron de las tareas de rescate. Por el momento no han sido divulgados los nombres de los miembros de la tripulación ni se han identificado los cadáveres recuperados.

Los diez sobrevivientes están hospitalizados en la localidad de Benbecula, Escocia, con síntomas de hipotermia, la causa de la muerte de sus seis colegas. La hipotermia es el descenso de la temperatura interior del cuerpo. Según Raúl Mejía, médico clínico del Hospital de Clínicas, una vez que se manifiestan los efectos de la hipotermia, "la mente se nubla, se tiene alucinaciones y se dificultan la respiración y los movimientos". Cuando la temperatura corporal es de 28 grados, "se llega a un cuadro de hipotermia severa, la persona entra en coma y fallece por un paro cardio-respiratorio" afirma Mejía. La temperatu-

ra del agua del Mar del Norte se encuentra en esta época del año entre los 2 y los 6 grados. Y, aunque depende de las características físicas de cada persona, según los expertos el tiempo de supervivencia en el agua es de aproximadamente media hora. Pero con un traje térmico de neoprene se puede resistir entre cuatro y cinco horas. Al parecer, los tripulantes vestían trajes térmicos, lo que les permitió mantener el calor más tiempo de lo normal.

## Otros hundimientos

El hundimiento del "Hansa" es uno de los sucesos más graves ocurridos recientemente en esa parte del Atlántico. En octubre pasado, el pesquero español "Arosa", naufragó durante un temporal cerca de la costa de Galway, Irlanda, muriendo trece de sus catorce tripulantes. En enero, otro pesquero español, el "Galaxia", se incendió a unas sesenta millas náuticas de la costa irlandesa y sus doce tripulantes fueron rescatados.

Hay un antecedente reciente de supervivencia a pesar de la hipotermia. El 1º de marzo, con un pañal como único abrigo, Erika Nordby, una beba canadiense de 13 meses, sobrevivió luego de estar congelada y con el corazón casi detenido por más de dos horas. La pequeña había salido de su casa mientras su madre dormía. Afuera, la temperatura era de 20 grados bajo cero. Se calcula que pasaron cuatro horas hasta que la madre notó la ausencia de su hija. Según los médicos que la atendieron, la nena se salvó de una muerte segura por hipotermia porque su temperatura corporal bajó en forma tan rápida, que entró en una especie de estado de animación suspendida, parecido a la hibernación de ciertas especies animales, reduciendo la cantidad de oxígeno necesaria para el funcionamiento del organismo. □

Foto N° 495 : En esta fotografía, se observa el artículo de fecha 7 de Marzo de 2001 , en el cuál se detalla el rescate de un pescador español en aguas del Atlántico .-

Entre tanto, los “afortunados” nadadores que todavía se podían mover en el agua, se dirigieron al bote plegable “B” , el cuál se convirtió en el teatro de escenas donde la desesperación por salvarse ya no era rara, sino un componente más del lamentable cuadro en el cuál se debatían otras tantas personas. Al haber quedado este bote salvavidas más cerca del lugar del siniestro, mucha gente “hormigueaba” cerca de su quilla blanca , mientras que los nadadores hacían más esfuerzos por llegar a esa, la única tabla de salvación que , a esas alturas, se podía encontrar en el mar.

*“¡Salvad una vida, salvad una vida!”*.....escuchó gritar una y otra vez el engrasador **Walter Hurst**, mientras se unía al grupo de hombres que trataban de subirse al bote plegable. Pero (y aquí uno no sabría decir qué fue peor....) había otros que estaban desde (se podría decir) el “principio” de la odisea, como fue el caso del radio-operador **Harold Bride**, quién se encontraba debajo del mismo bote. Otro de los más “conocidos” que llegaron al bote antes de que se hundiera el “Titanic” fue el Oficial **Charles Lightoller** , quién iba (como hemos visto) nadando al costado del buque cuando se cayó la chimenea de proa y la ola que levantó casi le arrastró mientras dejaba al joven **Jack Thayer** al lado del bote. Hurst, Lightoller, Thayer y otros más lograron subirse al bote, mientras Bride seguía flotando debajo del bote, golpeando su cabeza contra los asientos y tratando de respirar en medio de esa oscuridad.

Más tarde llegaron otras personas, entre las cuáles podemos destacar a **A. Barkworth** , un juez de paz de la ciudad inglesa de Yorkshire, que se encaramó sobre el bote; también , más tarde , lo hizo el coronel **Archibald Gracie** , el cuál , se las ingenió para sobrevivir, agarrándose a un madero , luego a una caja , y más tarde, descubriendo el bote volcado. Al llegar a él, más de una docena de hombres estaban acurrucados (debido al frío) o echados (por el brutal esfuerzo desarrollado) sobre su fondo. Pero a Gracie, nadie le alargó la mano. Además, cada hombre que llegaba hundía un poco más el bote. Gracie no la pensó más (¿acaso tenía tiempo para pensar?) y se tomó del brazo de un hombre echado ya sobre el bote, alzándose sobre la quilla. A él, le siguió el ayudante de cocinero **John Collins**, y más tarde , el

1062

radio-operador Bride, quién consiguió salir de debajo del bote y se encaramó por popa. Al llegar el mayordomo **Thomas Whiteley**, el bote plegable “B” sostenía el peso de **30** hombres.

Y para completar el dramático cuadro de lo que estaba sucediendo , seguían apareciendo más nadadores, desesperados, casi congelados, que también querían vivir. A lo que, los también desesperados hombres que estaban por encima del bote salvavidas, golpeaban con los remos, con todas sus fuerzas, para lograr deshacerse de ellos. Decepcionante espectáculo.....

Es cruel la sensación que me produce relatar estos acontecimientos, ya que, con un criterio maquiavelista, podría decir que la lucha por la sobrevivencia justificaría todo. Pero no puedo, ya que no siento de esa manera. Alguien me podría decir : **“Vos porque no tuviste que pasar por esa prueba”**. Perfecto, lo reconozco. Creo que mi proceder sería : sí, salvarme, pero ayudar a salvar a otros. Como asimismo, es justo reconocer que los espíritus, al pelear por la sobrevivencia, deshacen todos sus límites, y son capaces de **TODO**, con tal de sobrevivir. Salvando las distancias, y como muestra de lo anterior, una de las películas del gran realizador sueco Ingmar Bergman muestra, en una de sus grandes películas, una (posible) situación de Tercera Guerra Mundial, en la cuál , al hundirse los borrosos límites de la contención social y humana, un hombre que era incapaz de aplastar a una mosca, mata con saña y ferocidad a otro hombre para apoderarse de sus botas. En nuestros días, vemos esas situaciones a diario.....

Sigamos.

Y sin embargo, la locura de la lucha por sobrevivir, también dió paso a un gesto que demuestra que, a pesar de que el humano es la causa de la mayoría de los males que afligen a éste, nuestro único mundo, también posee reservas de fortaleza, que al decir de **Siul Arco** , es **“..... una reserva espiritual , para nosotros mismos, desconocida”**.

A medida que esa pequeña embarcación se adentraba en la triste, solitaria noche, lejos de los restos y de los nadadores , sumidos en la profunda oscu-

/--ridad de esa “noche para recordar”, uno de los marineros que estaba echado sobre la quilla, preguntó , algo indeciso :

**“¿No creen que deberíamos rezar?”**

Y a continuación, sucedió uno de esos acontecimientos que demuestra que el humano, saltando por sobre las diferencias de razas , religiones y demás, es uno, con sus pro y contra, pero uno en sí mismo y uno con los demás seres humanos.

A la pregunta del marinero, todo el mundo asintió. Claro : sobre el bote había católicos, presbiterianos, episcopales y metodistas. Y cómo no cabía esperar de otra manera, la oración común que se elevó en esos angustiosos momentos, expresado con miedo, fé, esperanza, desánimo, valentía, debilidad, pero rezado al fin, fue el **“Padrenuestro”**.

Para muestra, basta un botón : **Aquél** que dijo **“Sean uno como Yo soy uno con Mi Padre”** tenía razón.....¿no?.

Y sin embargo, a pesar de todo, los cientos y cientos de personas que seguían en el agua pedían auxilio, ayuda. Las voces individuales se confundían en un coro de agonía, de muerte lenta, de desgarrante pérdida. La película de Cameron muestra, de manera cruda, el vocerío que se escucha sobre las aguas del Atlántico, una vez que la protagonista femenina sale a la superficie.

Pero , así y todo, todos los botes salvavidas seguían estando a una distancia prudencial de los naufragos, pero no se acercaban hasta ellos, por el temor (justificado o no) de que , al advertir la presencia de los mismos, los innumerables desesperados tomaran (prácticamente ) por asalto las embarcaciones.

Mejor dicho, no todos los botes se quedaron donde estaban.

**Hubo un solo bote que volvió a la escena del naufragio.**





**Foto N° 496 :**

**En esta fotografía, extraída de la película de James Cameron, podemos ver la dramática escena en la que los dos protagonistas principales se encuentran en el medio de otros centenares de naufragos . A pesar de parecer una escena hecha para impresionar al espectador , la triste verdad es que , en realidad, eso fue lo que aconteció: cientos de personas dispersas por el mar , en el frío de esa gélida noche, condenadas a morir de hipotermia o ahogamiento .-**

## **UNO.**

Lo que sucedió con ese bote, esa noche, se debió al impulsivo e inquieto 5to.Oficial **Harold Lowe** , quién se encontraba , al mismo tiempo que los otros botes, escuchando los lastimeros gritos de las personas que agonizaban en el agua. Lowe no se podía quedar así como así, cruzado de brazos, sin hacer nada, dejando morir a la gente. Sabedor de que era imposible salvar a todos, pero posible de socorrer a algunos, procedió acorde. Una vez que abandonó el RMS “Titanic” , en el bote salvavidas N° 14, Lowe se dispuso a reunir los botes numerados como 10 , 12 , 4 y “D” ,

amarrándolos, a unas 150 yardas de distancia (unos 140 metros). Aunque Lowe no pretendía llevar a “su” precaria flotilla tan cerca de los naufragos sí se las ingenió como para distribuir los 55 pasajeros de su bote entre las demás embarcaciones , al tiempo que eligió voluntarios para dotar al número 14 con remeros que supiesen hacer bien su trabajo.

Por supuesto, esta tarea es fácil decirlo, aunque bien difícil de hacerla. En definitiva, se constituyó en un trabajo agotador en grado sumo, tanto que , en algún momento Lowe casi pierde la cabeza, ya que , en el medio de semejante “joda”, se encontró con una “sorpresa”. Al gritarle a una anciana, envuelta en un chal “*¡Salte, maldita sea, salte!*” , le pareció que esta mujer se movía de una manera demasiado ágil, para una persona que aparentaba tener más de veinte abriles. Es así, que Lowe le quitó ese chal que cubría su cabeza y ....se quedó mirando el asustado rostro de un muchacho, que, a su vez, lo miró con sus ojos desorbitados de terror. Pero, esta vez (¿qué podría haber hecho el Oficial : tirarlo al mar?) Lowe no dijo nada y arrojó al muchacho al interior del bote N° 10.

Lowe esperó un rato más todavía y luego se dirigió , con el bote a su cargo, el N° 14, hacia donde se encontraban los restos del naufragio...y los que se encontraban en el agua. Ya eran más de las 3 de la madrugada de ese trágico día cuando el 14 llegó a las cercanías del lugar del hundimiento.

En realidad, en el lugar del siniestro quedaban muy pocas personas con vida. Según el libro de Lord, solamente cuatro (4), entre ellos el mayordomo Hart, W. F. Hoyt (pasajero de primera clase) y un ciudadano japonés de 3ra. clase que se había amarrado a una puerta. Según la película de James Cameron, el cuál le hace decir a la ya anciana “Rose”, seis (6) fueron salvados de las aguas, ella misma incluida. Trataremos de ver más adelante cuál fue la cantidad de personas que pudieron ser rescatadas por el bote que dirigía el Oficial Harold Lowe.

Pero, a pesar del valeroso y desprendido gesto de Lowe, el Sr. Hoyt murió al cabo de una hora. Lamentablemente Lowe había calculado mal : el tiempo en que tardaría el bote N° 14 en llegar a la zona del desastre , como así también la manera de ubicar una voz en la oscuridad y finalmen



Foto N° 497 : En esta foto , extraída del film de James Cameron , podemos hacernos una idea de lo que sucedió una vez que se consumó el hundimiento del RMS “Titanic” : centenares de hombres, mujeres y niños dispersos por la helada superficie del Atlántico , gritando, pidiendo ayuda, aferrándose unos a otros, muriéndose . . .

/--te, la manera de ubicar una voz en la oscuridad como así también, cuánto tiempo podría aguantar una persona en el frío congelante del agua. Una escena del film “Titanic” (1996) pinta de cuerpo entero este mal cálculo cuando ,al pasar el bote 14 al lado de una joven madre con su bebé abrazado, los dos flotando en el agua , los dos muertos por hipotermia, Lowe expresa, con un tono de resignación en su voz :

**“ *We waited too much*”**  
**“ *Esperamos demasiado*”**

Una vez que consiguió rescatar a los escasísimos sobrevivientes que aún pugnaban por ser rescatados, Lowe decidió regresar. Las voces se habían acallado .No había mucho más por hacer.

Pero no sólo Lowe había escuchado los desgarradores gritos en el agua. También, a la distancia, el 3er.Oficial **Herbert John Pitman** los oyó. Dio la vuelta al bote N° 5 , el cuál se encontraba a su cargo y ordenó:

*“ Bien, muchachos, ahora vamos a ir hacia los restos”*

Sin embargo una mujer “saltó” y le dijo al mayordomo Etches (a cargo de uno de los remos) que le suplicara a Pitman que no fuesen hacia ese lugar: el argumento principal de esta mujer era que no tenía sentido perder las vidas de los que se encontraban en el bote en un inútil intento de salvar a otros que se encontraban en las cercanías del lugar del naufragio. Y cuando nada hacía preveer que esta actitud tuviese éxito, otras mujeres se unieron a la “protesta”.

Pobre Pitman : se encontró en un gran dilema .Particularmente, no me hubiese gustado estar en sus zapatos.

Por fin, el Oficial Pitman canceló la orden y ordenó a sus hombres que no remaran. Por ello, el bote N° 5 ,durante una hora, se meció suavemente en las quietas aguas del Océano Atlántico, mientras sus pasajeros ( cuarenta en una embarcación con capacidad para sesenta y cinco) podían escuchar , a unos 270 metros de donde se encontraban , las desgarradoras súplicas de los que se hallaban desparramados en el agua, muriéndose lentamente.

En el bote N° 2, sucedió otro tanto. Este bote estaba a cargo del 4to.Oficial James Groves Boxhall, quién preguntó a las señoras que se encontraban en él :

*“¿Damos media vuelta?”*

La contestación fue un rotundo : “**No**”.

En este caso, lo mismo que el bote N° 5, esta embarcación (la N° 2) se alejó del lugar , resonando en los oídos de quiénes estaban a salvo en dicho bote, las quejas de los que estaban en el agua, debatiéndose entre la vida y la muerte.

1068

Y aunque parezca repetitivo decirlo, en todos los botes que se encontraban a corta distancia de los que yacían en el agua helada, se repitió, más o menos, la misma situación.

En el bote N° 6, sin embargo, en primera instancia la situación se presentó diferente. Aparentemente, las mujeres que estaban a salvo en ese bote pensaban distinto. Las señoras de Smith, de Churchill Candee y la famosa Margaret “Molly” Brown (luego conocida como la “inhundible”) rogaron al cabo **Hitchens** que regresara. Pero Hitchens se negó rotundamente, indicando que los sobrevivientes esparcidos por el agua se habrían de aferrar al bote con tal desesperación que lo volcarían, y eventualmente, hundirían. Pero las mujeres siguieron suplicando mientras los gritos, a la distancia, se hacían cada vez, más débiles. Es por ello, que el bote N° 6, con capacidad para 65 personas y con sólo 28 a bordo, no se acercó al lugar del hundimiento. Pero también pasó otra cosa.....luego lo veremos.

En el bote N° 1, el fogonero Hendrickson preguntó si regresaban y recogían a la gente que estaba en el agua. **Nadie contestó** .

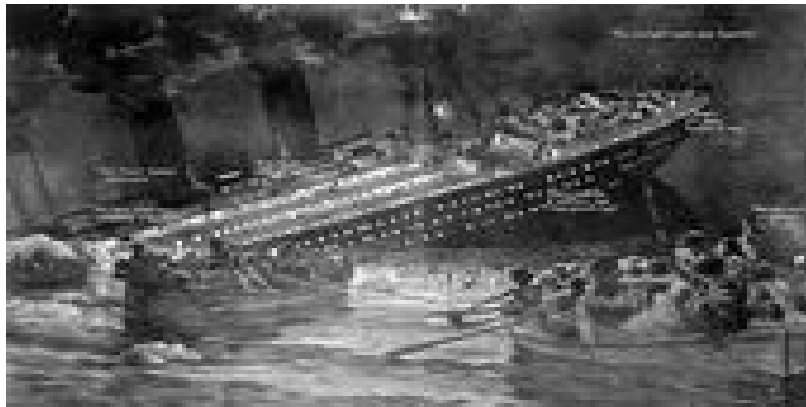


Foto N° 498 :

El dibujo que podemos observar en esta fotografía corresponde a uno de los cientos de artículos que aparecieron en los periódicos del mundo , por los días de la tragedia, mostrando los últimos momentos del buque .-



**Foto N° 499 : Otro de los dibujos que ilustraron los periódicos de aquellos días. Recordemos que éstos son directa consecuencia de los testimonios brindados por los pasajeros y tripulantes sobrevivientes.-**



**Foto N° 500 :  
Un satírico dibujo de aquellos días, en los que podemos observar a la Muerte , indicándole al Sr. Bruce Ismay, gerente de la WSL y señalado como uno de los grandes culpables de la tragedia, el cálculo de muertos .-**

Incluso el vigía George Symons no hizo el menor movimiento ; pero al repetir Hendrickson la pregunta , Sir Cosmo Duff Gordon ( ver las páginas dedicadas a los pasajeros de 1ra.Clase) comentó que él no creía que se debiera intentar, ya que semejante actitud podría llegar a ser peligrosa : el bote podía ser asaltado. No se habló más, con lo que la discusión terminó allí mismo. Una vez que los escasos comentarios se agotaron, también este bote (el N° 1) se alejó en la noche, sin rumbo.

Como el ser humano es un animal de costumbres, al apagarse los gritos, la noche adquirió una extraña quietud. En los botes, muy pocos tenían fuerzas como para hablar: más bien se encontraban apáticos, mudos, concentrados en sus propios pensamientos. Pero a la impresión de calma, sucedió la de soledad. Los que se encontraban en los botes comenzaron a darse cuenta que estaban solos en la inmensidad del Atlántico Norte, y aquello no era nada “agradable” para nadie.

Y esto , aparentemente, fue una cuestión a la cuál algunos empezaron a analizar. Decidiendo terminar con ese estado de sopor, el Oficial Boxhall comenzó a lanzar bengalas de color verde desde su bote (el N° 2) , lo que contribuyó a que la gente saliera de su modorra y apatía. Al estar los botes repartidos por un ancho corredor, muchos, en los otros botes, creyeron que se trataba de cohetes disparados por los barcos que venían en su auxilio. Ahora se podían escuchar los remos agitarse, batiendo el agua, y también, las voces que iban de un bote a otro, llamándose en la oscuridad.

Así, los botes **5** y **7** se unieron, lo mismo que los numerados con **6** y **16**. Sin embargo, otros botes se separaban. Si, como espectadores “imaginarios” de semejante drama, pudiéramos sobrevolar esa porción del mar, en esos momentos, veríamos botes vagando, juntos o separados, en un radio de unos 8 a 9 kilómetros, sobre la lisa superficie del océano, plana como la de un estanque.

Por supuesto, a bordo de estas pequeñas embarcaciones de madera, todos, hombres y mujeres, se las iban ingeniando como para sobrevivir al tedio.....y al frío.

Dejemos a los sufridos pasajeros a bordo de los demás botes salvavidas y concentremos nuestra atención sobre el bote plegable “**B**”, que junto a los que se aferraban a él (por decirlos de una manera suave.....) ,era el que estaba en una posición más desfavorable. Por las grietas de la madera salía el aire que tenía dentro de su casco volcado y, lógicamente, se hundía cada vez más. El mar incansable, barría de tanto en tanto la quilla y era de esperar que cualquier movimiento impulsivo tirara a todos los que estaban allí “prendidos como gato a la teta” de vuelta al mar. Con lo que, para evitar caer al agua, y morir allí, se impuso una acción inmediata y coordinada, para lograr sobrevivir. El Oficial que se encontraba también (como ya habíamos indicado) sobre ese bote era el 2do.Charles Lightoller, hombre sumamente profesional. Por ello, a nadie de los que lo conocían, le tomó por sorpresa que se hiciera cargo de esa desesperante situación .Así, Lightoller ordenó que todos los hombres se pusieran en pie, lentamente, para no desbalancear el bote, les mandó a todos que se colocaran en doble fila, de cara a la proa del plegable “**B**”. Era lógico : así, se distribuían mejor los pesos y se podía tener un delicado equilibrio, pero equilibrio al fin. Ahora, cuando el mar movía el bote, les gritaba que se inclinaran, ora a derecha, ora a izquierda, como para contrarrestar el oleaje que amenazaba mandarlos a todos a engrosar la fauna marina.

Lightoller, aguzando su vista en la oscuridad, distinguió al joven Harold Bride, uno de los radio-operadores, que se encontraba a la popa del bote y le preguntó por los barcos que había contactado y cuáles eran los que podían estar acudiendo en ayuda de ellos. El mencionado operador le contestó que acudían en ayuda del RMS “Titanic” los buques “Baltic”, “Olympic” y el “Carpathia”. Acertadamente, Lightoller supuso que el últimos de los mencionados navíos habría de llegar alrededor del amanecer, e hizo circular la noticia para levantar los ánimos, que ya comenzaban a decaer.



Como era lógico y previsible ( ya también, ansiosamente....) los náufragos empezaron a otear el horizonte en busca del barco salvador. Pero, y “no por más madrugar se amanece más temprano”, la noche fue transcurriendo lentamente .Y sobre llovido mojado, hacia esa hora (el amanecer) se levantó una brisa ligera sobre el mar, al mismo tiempo que se iba encrespando, mientras el aire se ponía más helado. Como es lógico suponer, el agua fría mojaba pies, piernas, rodillas, de los hombres del plegable “B”. Las salpicaduras eran cada vez más intensas, mojando cuerpos y pegando en los ojos. Y con el lento transcurrir de los minutos, varios hombres no aguantaban más e iban resbalando por popa, desapareciendo luego de la vista de los demás. Éstos guardaban silencio, empeñándose únicamente en sobrevivir. Salvo ellos, no se veía otro rastro de vida sobre la superficie del mar, cuando la luz del amanecer iluminó el día.

Otro de los que había logrado llegar al plegable “B” fue el panadero **Charles Joughin** , merced a una increíble combinación de whisky, suerte y voluntad. Una vez que logró llegar a este bote, se dió cuenta que la quilla del volcado bote estaba abarrotada y por ello, no podía subir, por lo que se mantuvo al lado del bote hasta que un camarada de servicio a bordo del RMS “Titanic” ,el camarero de 1er.plato John Maynard, le alargó una mano solidaria. Los demás, no se fijaron en él, en parte porque estaban demasiado ateridos para prestarle atención y además, porque los ojos estaban fijos en el horizonte, en dirección sudeste.

Pasaron los minutos, y en la lejanía, algo se comenzó a ver. Un destello lejano, seguido de un sordo retumbar. Algunos ( en los botes) creyeron ver un relámpago, otros una estrella errante, otro (un fogonero a bordo del N° **13**) un cañonazo.

Pronto apareció una luz en la misma dirección, despúes una fila de luces, despúes otra, y otras más.

Un barco se acercaba a toda marcha, al mismo tiempo que disparaba cohetes para tranquilizar a los sobrevivientes del RMS “Titanic”.

A bordo del bote N° **9** , el palero **Paddy McGough**, habló súbitamente y dijo:

***“Recemos todos al Señor porque hay un barco en el horizonte y viene hacia nosotros”.***

Los hombres del plegable “B” se animaron otra vez y comenzaron a hablar de nuevo, mientras que en el bote N° 2, el Oficial Boxhall lanzó su última bengala verde.

Ahora sí, por fin.....

Sobre el agua, se podían oír gritos de alivio y alegría. Incluso, la madre Naturaleza parecía un poco más contenta, ya que la tétrica noche dio paso a un maravilloso amanecer, con colores violetas y rosados en el cielo.

Aunque no todo el mundo, en los botes, tuvo la suerte de ver semejante espectáculo. En el bote plegable “A”, Olaus Abelseth trataba de reanimar a un alicaído hombre, medio congelado, que se encontraba echado a su lado. Al amanecer, lo levantó por los hombros y lo incorporó, de tal modo de que quedara sentado sobre los maderos del fondo y le rogó, una y otra vez:

***“Mire, ya podemos ver un barco. ¡Anímese!”***

Olaus tomó una de las manos del hombre y la levantó. Luego le sacudió por los hombros. Pero el hombre sólo alcanzó a murmurarle:

***“¿Quién eres?.....Déjame en paz.....¿Quién eres?”***

Abelseth le sostuvo todavía un momento, pero era demasiado esfuerzo y por fin, lo apoyó nuevamente sobre una madera. Media hora más tarde, el cielo se vistió con sus colores, pero era demasiado tarde, para que el hombre, al cuál Olaus quiso ayudar, lo pudiera ver. Había muerto.

1074

Podemos, entonces, hacer un detalle del lanzamiento de los botes salvavidas y los horarios en que fueron lanzados al agua, durante esa madrugada del 15 de Abril de 1912.

Esto es :

Hora **00:45 hs.** : se baja el 1er.bote salvavidas, el N° 7.

Hora **00:55hs.** : se bajan los botes salvavidas N° 5 y N° 6.

Hora **01:00 hs.:** se baja el bote N° 3.

Hora **01:10 hs.:** se arría el bote N° 8.

Hora **01:12 hs.:** se arría el bote N° 1.

Hora **01:20 hs.:** se baja el bote N° 9.

Hora **01:21 hs.:** se arría el bote N° 10.

Hora **01:25 hs.** : se bajan los botes Nos. 11 y 12.

Hora **01:27 hs.** : se arría el bote N° 14.

Hora **01:30 hs.:** se bajan los botes Nos.13 y 15.

Hora **01:35 hs.** :se arría el bote N° 16.

Hora **01:40 hs.** : se baja el bote plegable “C”.

Hora **01:45 hs.:** se arría el bote N° 2.

Hora **01:55 hs.** : se baja el bote N° 4.

Hora **02:05 hs.:** se arría el bote plegable “D”.

Hora **02:17 hs.:** los botes plegable “A” y “B” quedan flotando a medida que el RMS “Titanic” se hunde.-

Y , habiendo hablado de los botes salvavidas y del pasaje embarcado por cada uno, lo más lógico es que indiquemos quiénes se encontraban en ellos, por dos (2) razones que lo justifican desde el vamos. La primera tiene que ver con un concepto integral de lo que aquí se escribe, es decir, ver los aspectos humanos de la tragedia, con lo que la nómina del pasaje que cada bote pudo cargar completa un panorama respecto de quiénes lograron sobrevivir a la tragedia del inmundible. La segunda se refiere a que muchos de los sobrevivientes fueron interrogados sobre un variado temario acerca de los pormenores del naufragio, por las dos comisiones que investigaron el desastre, a saber : la comisión del Senado de los Estados Unidos de América y la comisión británica .

De todos modos, los nombres y apellidos de quiénes ocuparon los botes salvavidas son una guía para otras investigaciones sobre este tema, ya que muchos de los sobrevivientes no tuvieron muy en claro a qué embarcación hubieron de subir, ya sea por la desesperación del momento, o por total desconocimiento del número con el que se identificaba el bote. Por ello, el listado (tomado en base a la página editada por la **Encyclopedia Titanica**) indicará que el desglose de los nombres fue realizado luego de comparaciones, interrogatorios y testimonios de los sobrevivientes. Pero a título informativo nos será de utilidad.

Recordemos, asimismo, que mientras los botes se encontraban desperdigados por esa zona de desastre, los mensajes entre los diversos buques enterados de la tragedia del RMS “Titanic” se seguían enviando, con lo que el aire continuaba siendo ocupado por aquellos, que, de una u otra manera, también tuvieron participación en el naufragio.

El mencionado listado se compone como sigue:

### **Bote N° 1 :**

#### ***Pasajeros de 1ra.clase:***

**Duff Gordon, Cosmo Edmund**

**Duff Gordon, Lady (Lucy Christiana Sutherland)**

**Salomon, Abraham L.**

**Stengel, Charles**

#### ***Sirvientes de 1ra.clase:***

**Francatelli, Laura Mabel (doncella de Lady Duff Gordon)**

#### ***Tripulación de Cubierta :***

**Horswell, Albert Edward James (Marinero)**

**Symons, George Thomas (Vigía, a cargo del bote)**

1076

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Hendrickson, Charles George (Jefe de Fogoneros)**

**Collins, Samuel (Fogonero)**

**Pusey, Robert William (Fogonero)**

**Taylor, James (Fogonero)**

**Sheath, Frederick (Ajustador)**

**Hora 02:20 hs.**

El “*Carpathia*” informa al “*Olympic*” que el RMS “*Titanic*” se ha hundido en la posición indicada como **41° 46’ Norte y 50° 14’ Oeste.**

**Bote N° 2 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Allen, Elizabeth Walton**

**Appleton, Sra. Charlotte Lamson de**

**Comell, Malvina Helen Lamson de Robert Clifford**

**Douglas, Mahala Dutton de Walter Donald**

**Madill, Georgette Alexandra**

**Robert, Elizabeth Walton McMillan de Edward Scott**

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Kreuchen, Emilie (doncella de Elizabeth Walton McMillan)**

**LeRoy, Berthie (doncella de Mahala Dutton)**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Coutts, Winnie “Minnie” Trainer de William**

**Coutts, William Loch “Willie”**

**Coutts, Neville Leslie “Eden”**  
**Kink, Anton**  
**Kink, Louise Heilmann de Anton**  
**Kink, Louise Gretchen**

*Tripulación de Cubierta :*

**Osman, Frank (Marinero)**  
**Boxhall, Joseph Groves ( 4to.Oficial, a cargo del bote)**

*Tripulación de servicio a pasajeros:*

**Ellis, John Bertram (Asistente de Cocina Vegetariana)**  
**Johnson, James (Mayordomo de Salón)**

**Hora 02:35 :**

El buque “Mount Temple” escucha al RMS “Carpathia” transmitir : “*A los que estén allí : estamos disparando cohetes*”.

**Bote N° 3 :**

*Pasajeros de 1ra.clase:*

**Anderson, Harry**  
**Cardeza, Charlotte Wardle Drake de James Warburton Martínez**  
**Cardeza, Thomas Drake Martínez**  
**Daniel, Robert Williams**  
**Davidson, Orian Hays de Thornton**  
**Dick, Albert Adrian**  
**Dick, Vera Gillespie de Albert Adrian**  
**Graham, Margaret Edith**  
**Graham, Edith Junkins de William Thompson**  
**Harper, Henry Sleeper**  
**Harper, Myna Haxtun de Henry Sleeper**

1078

**Hawksford, Walter James**

**Hays, Lara Jennings Gregg de Charles Melville**

**Saalfeld, Adolphe**

**Simonius-Blumer, Alfons**

**Spedden, Frederic Oakley**

**Spedden, Margaretta Corning Stone de Frederic Oakley**

**Spedden, Robert Douglas**

**Stahelin, Max**

*Sirvientes de Ira.clase:*

**Burns, Elizabeth Margaret (niñera de Spedden, Robert Douglas)**

**Hassah, Hamad (cochero de Harper, Henry Sleeper)**

**Lesurer, Gustav (sirviente de Cardeza, Thomas Drake Martínez)**

**Perreault, Mary Anne (doncella de Clara Jennings Gregg)**

**Shute, Elizabeth Weed Edith ( institutriz de Margaret Edith Graham)**

**Sun Yat Sen (sirviente personal de Harper, Henry Sleeper)**

**Ward, Anna (doncella de Charlotte Wardle Drake)**

**Wilson, Helen (doncella de Spedden, Frederic Oakley)**

*Tripulación de Cubierta :*

**Anderson, J. (Marinero)**

**Moore, George Alfred (Marinero, a cargo del bote)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Binstead, Walter (Ajustador)**

**Combes, G. (Fogonero)**

**Couper, Robert (Fogonero)**

**Haggan, John (Fogonero)**

**Mason, Frank Archibald Robert (Fogonero)**

**Mayzes, Thomas (Fogonero)**

**Moore, John J. (Fogonero)**

**Nutbean, William (Fogonero)**  
**Podesta, John (Fogonero)**  
**Triggs, Robert (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio :*

**Seward, Wilfred Deable (2do.Jefe de Despenseros de 2da.clase)**

**Hora 02:40 hs.**

MPA (RMS “Carpathia”) llama al RMS “Olympic”.

**Bote N° 4 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Astor, Madeleine Talmadge Force de John Jacob**  
**Carter, Lucile Polk de William Ernest**  
**Carter, Lucile Polk (Srta.)**  
**Carter, William T. II (joven)**  
**Chaffee, Carrie Constance Toogood de Herbert Fuller**  
**Clark, Virginia Estelle McDowell de Walter Miller**  
**Cummings, Florence Briggs Thayer de John Bradley**  
**Eustis, Elizabeth Mussey**  
**Hippach, Jean Gertrude**  
**Hippach, Ida Sophia Fischer de Louis Albert**  
**Ryerson, Emily Maria Borie de Arthur Lamed**  
**Ryerson, Emily Borie (Srta.)**  
**Ryerson, John Borie (joven)**  
**Ryerson, Suzette Parker (Srta.)**  
**Stephenson, Martha Eustis de Walter Bertram**  
**Thayer, Marian Longstreth Morris de John Borland**  
**Widener, Eleanor Elkins de George Dunton**



1080

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Bidois, Rosalie** (doncella de la Sra. de John Jacob Astor)  
**Bowen, Grace Scott** (institutriz del joven Ryerson , John Borie)  
**Chaudanson, Victorine** (doncella de la Sra. de Arthur Ryerson)  
**Endres, Caroline Louise** (niñera asignada a la Sra. de John Jacob Astor)  
**Fleming, Margaret** (doncella de la Sra. de Thayer, John)  
**Geiger, Amalie** (doncella de la Sra. de Widener)  
**Serreplan, Augusta** (doncella de la Sra. de Carter, William)

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Hâmâlâinen, Anna** de William  
**Hâmâlâinen, Wiljo** (joven)  
**Hocking, Eliza Needs** de  
**Hocking, Ellen** (Srta.)  
**Richards, George** (joven)  
**Richards, Emily Hocking** de Sidney  
**Richards, William Rowe** (joven)

*Tripulación de Cubierta:*

**Foley, John** (Despensero)  
**Hemming, Samuel Ernest** (Ajustador de lámparas, salvado del mar)  
**Lyons, William Henry** (Marinero, salvado del agua)  
**McCarthy, William** (Marinero)  
**Perkis, Walter John** (Contramaestre/Comisario)

*Tripulación bajo Cubierta:*

**Dillon, Thomas Patrick** (Ajustador, salvado del mar)  
**Ranger, Thomas** (Engrasador)  
**Scott, Frederick** (Engrasador, salvado del mar)  
**White, Alfred** (Engrasador, salvado del mar)

***Tripulación de Servicio :*****Cunningham, Andrew (Mayordomo de Dormitorios, salvado del mar)****Prentice, Frank (Despensero asistente, salvado del mar)****Siebert, Sidney Conrad (Mayordomo de Dormitorios, salvado del mar)****Hora 02:58 hs.**

El buque SBA (“Birma”) cree haber escuchado al RMS “Titanic”, por lo que envía un mensaje que dice: *“Viajando a toda velocidad hacia Uds. Arribaremos a las 6 de la mañana. Esperamos que estén a salvo .Estamos ahora a sólo 50 millas”*.

**Bote N° 5 :*****Pasajeros de 1ra.clase :*****Beckwith, Richard Leonard****Beckwith, Sallie Monypeny de Richard Leonard****Behr, Karl Howell****Calderhead, Edward Pennington****Cassebeer, Genevieve Fosdick de Henry Arthur Jr.****Chambers, Norman Campbell****Chambers, Bertha Griggs de Norman Campbell****Daly, Peter Denis****Dodge, Ruth Vidaver de Washington****Flynn, John Irving****Frauenthal, Henry William****Frauenthal, Clara Heinsheimer de Henry William****Frauenthal, Isaac Gerald****Frölicher-Stehli, Maximilian Joseph****Frölicher-Stehli, Margaretha Emerentia Stehli de Maximilian Joseph****Frölicher, Hedwig Margaritha (Srta.)****Goldenberg, Samuel L.****Goldenberg, Edwiga Grabowska de Samuel L.**

1082

**Harder, George Achilles**

**Harder, Dorothy Annan de George Achilles**

**Kimball, Edwin Nelson Jr.**

**Kimball, Gertrude Parsons de Edwin Nelson Jr.**

**Newsom, Helen Monypeny**

**Ostby, Helene Ragnhild**

**Silverthorne, Spencer Victor**

**Stengel, Annie May Morris de Charles Emil Henry**

**Warren, Anna Sophia Atkinson de Frank Manley**

*Tripulación de Cubierta :*

**Olliver, Alfred (Contramaestre/Comisario)**

**Pitman, John Herbert (3er.Oficial, a cargo del bote)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Shiers, Alfred (Fogonero)**

**No identificado (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio :*

**Bennett, Mabel (Camarera)**

**Etches, Henry Samuel (Mayordomo de Dormitorios)**

**Guy, Edward John (Asistente de Calzados)**

**McLaren, H. ( Camarera)**

**Hora 03:00 hs.**

El buque MPA (RMS “Carpathia”) llama al barco MGY (RMS “Titanic”).

**Bote N° 6 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Baxter, Helene DeLaudenière Chaput de James**  
**Bowerman, Elsie Edith**  
**Brown, Margaret Tobin (“Molly Brown”) de James Joseph**  
**Candee, Helen Churchill Hungerford de Edward**  
**Cavendish, Julia Florence Siegel de Tyrell William**  
**Chibnall, Edith Martha Bowerman de Alfred**  
**De Villiers, Berthe**  
**Douglas, Suzette Bazter de Frederick Charles**  
**Lindstrôm, Sigrid Posse de Carl Johan**  
**Meyer, Leila Saks de Edgar Joseph**  
**Newell, Madeleine**  
**Newell, Marjorie**  
**Peuchen, Arthur Godfrey**  
**Rothschild, Elizabeth Jane Barrett de Martin**  
**Smith, Mary Eloise Hughes de Lucien Philip**  
**Spencer, Marie Eugene de William Augustus**  
**Stone, Martha Evelyn de George Nelson**

*Sirvientes de 1ra.clase :*

**Barber, Eleanor (“Nellie”) (doncella de la Sra. de Cavendish)**  
**Icard, Amelie (doncella de la Sra. de Stone)**  
**Lurette, Elise (doncella de la Sra. de Spencer)**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Zenni, Philip**

*Tripulación de Cubierta :*

**Fleet, Frederick (Vigía)**  
**Hichens, Robert (Contra maestre, a cargo del bote)**

*Tripulación de Servicio:*

1084

**Bowker, Ruth (Cajera)**

**Martin, Margaret (“Mabel”) (2da.Cajera)**

**Hora 03:28 hs.**

El buque “La Provence” se dirige al barco “Celtic”, en estos términos:  
*“ Nadie ha oído del Titanic por cerca de dos horas”.*

**Bote N° 7 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Bishop, Dickinson H.**

**Bishop, Helen Walton de Dickinson H.**

**Blank, Henry**

**Chevré, Paul Romaine**

**Crosby, Catherine Elizabeth Halstead de Edward Gifford**

**Crosby, Harriet R.(Srta.)**

**Earnshaw, Olive Potter de Boulton**

**Flegenheimer, Antoinette Liche de Alfred**

**Gibson, Dorothy Winifred**

**Gibson, Pauline Boeson de Leonard**

**Greenfield, Blanche Strouse de Leo David**

**Greenfield, William Bertram**

**Hays, Margaret Bechstein**

**Maréchal, Pierre**

**McGough, James Robert**

**Omont, Alfred Fernand**

**Potter, Lily Alexenia Wilson de Thomas Jr.**

**Seward, Frederic Kimber**

**Sloper, William Thompson**

**Snyder, Nellie Stevenson de John Pillsbury**

**Taylor, Elmer Zebley**

**Taylor, Juliet Cummins Wright de Elmer Zebley**

**Tucker, Gilbert Milligan Jr.**

***Pasajeros de 2da.clase:*****Nourney, Alfred (“Barón Von Drachstedt”)*****Tripulación de Cubierta:*****Hogg, George Alfred (Vigía, a cargo del bote)****Jewell, Archie (Vigía)****Weller, William (Marinero)*****Otros :*****Un (1) perro de raza Pomerania, perteneciente a la Sra. Hays, Margaret Bechstein .-****Hora 04:24 hs.****El buque SBA (“Birma”) anuncia que *“Estamos a 30 millas al Sudoeste del Titanic”*.****Bote N° 8 :*****Pasajeros de 1ra.clase :*****Bonnell, Elizabeth****Bonnell, Caroline****Bucknell, Emma Eliza Ward de William Robert****Cherry, Gladys****Holverson, Mary Aline Towner de Alexander Oskar****Kenyon, Marion Stauffer de Frederick R.****Leader, Alice de Farnham****Pears, Edith de Thomas****Peñasco y Castellana, María Josefa Pérez de Soto y Vallejo, de Víctor****Roths (La condesa de ), Noël Lucy Martha Dyer-Edwards****Swift, Margaret Welles Barron de Frederick Joel**

1086

**Taussig, Tillie Mandelbaum de Emil**

**Taussig, Ruth**

**White, Ella Holmes de J. Stuart**

**Wick, Mary Natalie**

**Wick, Martha Hitchcock de George Dennick**

**Young, Marie Gracie**

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Bazzani, Albina (Srta.) (doncella de la Sra. de Bucknell, William)**

**Bird, Ellen (doncella de la Sra. de Straus, Isidor)**

**Bissetti, Amelia (doncella de la Sra. de White)**

**Daniels, Sarah (doncella de la Sra. de Allison, Hudson)**

**Maioni, Roberta (doncella de la Condesa de Rothes)**

**Oliva y Ocana, Fermina (doncella de la Sra. de Peñasco y Castellana, Víctor)**

*Tripulación de Cubierta:*

**Jones, Thomas, William (Marinero, a cargo del bote)**

**Pascoe, Charles H. (Marinero)**

*Tripulación de Servicio:*

**Crawford, Alfred (Mayordomo de Dormitorios)**

**Simmons, Alfred (Cocinero del “Rancho”)**

**Bote N° 9 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Aubert, Leontine Pauline**

**Bradley, George**

**Lines, Elizabeth Lindsey James de Ernest H.**

**Lines, Mary Conover (Srta.)**  
**Romaine, Charles Hallace**

*Sirvientes de 1ra.clase :*

**Sägesser, Emma (doncella de Madame Aubart, Leontine)**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Buss, Kate**  
**Collett, Sidney C. Stuart**  
**Herman, Alice**  
**Herman, Kate**  
**Herman, Jane Laver de Samuel**  
**Kelly, Florence (“Fannie”)**  
**Padró y Manet, Julián**  
**Pallas y Castello, Emilio**  
**Pinsky, Rosa**  
**Reynaldo , Encarnación (Sra.)**  
**Smith, Marion Elsie**  
**Toomey, Ellen**  
**Trout, Sra. de William H.**  
**Watt, Bessie Inglis Milne de James**  
**Watt, Bertha J.**  
**Wilhelms, Charles**  
**Wright, Marion**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Niskänen, Juha (Sr.)**  
**Pickard, (“Trembisky”) Berk (Sr.)**  
**Strandén, Juho (Sr.)**

*Tripulación de Cubierta:*



1088

**Haines, Albert M. (Piloto Contramaestre, a cargo del bote)**

**Wynn, Walter (Comisario/Contramaestre)**

**McGough , George M. (Marinero)**

**Peters, William Chapman (Marinero)**

***Tripulación bajo Cubierta:***

**Kaspar, Franz Vilhelm (Fogonero)**

**Kemish, George (Fogonero)**

**Street, Thomas Albert (Fogonero)**

***Tripulación de Servicio:***

**Baggot, Allen Marden (Mayordomo de Salón)**

**Pfropper, Richard (Mayordomo de Salón)**

**Harrison, Aragon D.(Mayordomo de Salón)**

**Ryerson, William Edwy (Mayordomo de Salón)**

**Ward, William (Mayordomo de Salón)**

**Yearsley, Harry (Mayordomo de Salón)**

**Chapman, Joseph Charles (Asistente de Calzados—Botas--)**

**Widgery, James George (Mayordomo de Baños)**

**Bote N° 10 :**

***Pasajeros de 1ra.clase :***

**Andrews, Kornelia Theodosia**

**Fortune, Alice Elizabeth**

**Fortune, Ethel Flora**

**Fortune, Mabel Helen**

**Fortune, Mary McDougald de Mark**

**Hogeboom, Anna Andrews de John C.**

**Longley, Gretchen Fiske**

**Marvin, Mary Graham Carmichael Farquharson de Daniel Warner**

**Willard, Constance**

*Pasajeros de 2da.clase :*

**Abelson, Hanna Wzosky de Samuel**

**Ball, Ada E. Hall**

**Drew, Lulu Thome Christian de James Vivian**

**Drew, Marshall Brines (joven)**

**Hosono, Masabumi**

**Keane, Nora A.**

**Mallet, Antoinette Magnin de Albert**

**Mallet, André (joven)**

**Siukkonen, Anna**

**Ware, Florence Louise Long de John James**

**Weisz, Mathilde de Leopold**

**West, Barbara Joyce**

**West, Constance Miriam**

**West, Ada Mary Worth de Edwyn Arthur**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Dean, Eva Georgetta Light de Bertram Frank**

**Dean, Bertram Vere (joven)**

**Lundlin, Olga Elida**

**Krekorian, Neshan**

**Thorneycroft, Florence Kate Stears de Percival**

*Tripulación de Cubierta:*

**Buley, Edward John (Marinero, a cargo del bote)**

**Evans, Frank Olliver (Marinero)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

1090

**Rice, Charles (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio:*

**Burke, William (Mayordomo de Salón de 2da.clase)**

**Bote N° 11 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Allison, Hudson Trevor (joven)**

**Mock, Philip Edmund**

**Rosenbaum, Edith Louise**

**Schabert, Emma Mock de Paul**

**Silvey, Alice Munger de William Baird**

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Cleaver, Alice Catherine (niñera de Trevor Allison)**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Angle, Florence Agnes Hughes de William A.**

**Becker, Nellie E. Baumgardner de Allen Oliver**

**Becker, Marion Louise**

**Becker, Richard F. (joven)**

**Del Carlo, Argene Genovesi de Sebastiano**

**Harper, Nina**

**Jerwan, Marie Thuillard de Amin S.**

**Leitch, Jessie Wills**

**Nye, Elizabeth Ramell**

**Philips, Kate Florence**

**Quick, Jane Richards de Frederick Charles**

**Quick, Phyllis May**

**Quick, Winifred Vera**  
**Sincock, Maude**

*Sirvientes de 2da.clase:*

**Brown, Amelia (“Mildred”) ,cocinera del Sr. Allison, Hudson**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Aks, Philip Frank (joven)**  
**De Mulder, Theodor**  
**Hansen, Jennie Louise Howard de Claus Peter**  
**Sap, Julius**  
**Scheerlinckx, Jean**

*Tripulación de Cubierta:*

**Humphreys, Sidney James (Contramaestre, a cargo del bote)**  
**Brice, Walter T.(Marinero)**

*Tripulación de bajo Cubierta:*

**No Identificado (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio:*

**Wheat, Joseph Thomas (Mayordomo Asistente de 2da.)**  
**Gibbons, Jacob William (Mayordomo de Salón)**  
**Hartnell, Frederick (Mayordomo de Salón)**  
**MacKay, Charles Donald (Mayordomo de Salón)**  
**McMicken, Arthur (“Alfred”) (Mayordomo de Salón)**  
**Wheulton, Ernest Edward (Mayordomo de Salón)**  
**Terrell, Frank (Mayordomo Auxiliar)**  
**Cullen, Charles (Mayordomo de Dormitorios)**  
**Faulkner, William Stephen (Mayordomo de Dormitorios)**

1092

**Thessinger, Alfred (Mayordomo de Dormitorios)**

**Hyland, James Leo (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Prior, Harold John (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Savage, Charles J. (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Gold, Katherine (“Kate”) (Camarera)**

**Lavington, Bessie (Camarera)**

**Martin, Annie (Camarera)**

**Pritchard, A. (Camarera)**

**Robinson, Annie (Camarera)**

**Smith, Katherine E. (Camarera)**

**Stap, Sarah Agnes (Camarera)**

**Caton, Annie (Asistente del Baño Turco)**

**Slocombe, Maud (Asistente del Baño Turco)**

**Witter, James William Chatham (Mayordomo del Salón de Fumadores de la 2da.clase)**

**Bote N° 12 :**

***Pasajeros de 2da.clase :***

**Bentham, Lilian W.**

**Bryhl, Dagmar Jenny Ingeborg**

**Christy, Alice Frances**

**Christy, Julie R.**

**Duran y More, Asunción**

**Duran y More, Florentina**

**Garside, Ethel**

**Jacobsohn, Amy Frances de Sidney Samuel**

**Kantor, Miriam Sternin de Sinaí**

**Lehmann, Bertha**

**Parrish, Lutie**

**Phillips, Alice Frances Louisa**

**Renouf, Lilian Jefferys de Peter Henry**

**Rugg, Emily**

**Shelley, Imanita Hall de William  
Webber, Susan**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Cohen, Gurshon (“Gus”)  
Cribb, Laura Mae**

*Tripulación de Cubierta:*

**Poingdestre, John Thomas (Marinero, a cargo del bote)  
Clench, Fredrick (Marinero)**

**Bote N° 13 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Dodge, Washington**

*Pasajeros de 2da.clase :*

**Beane, Edward  
Beane, Ethel Clarke de Edward  
Becker, Ruth Elizabeth  
Beesley, Lawrence  
Caldwell, Albert Francis  
Caldwell, Sylvia Mae Harbaugh de Albert Francis  
Caldwell, Alden Gates  
Davis, Mary  
Hewlett, Mary D.  
Oxenham, Percy Thomas  
Ridsdale, Lucy  
Slayter, Hilda Mary**

1094

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Aks, Leah Rosen de Sam**  
**Asplund, Johan Charles**  
**Bradley, Bridget Delia**  
**Buckley, Daniel**  
**Connolly, Kate**  
**DeMessemaeker, Anna de Guillaume Joseph**  
**Dowdell, Elizabeth**  
**Emanuel, Virginia Ethel**  
**Glynn, Mary Agatha**  
**Johannessen, Bernt Johannes**  
**Karlsson, Einar Gervasius**  
**Landergren, Aurora Adelia**  
**Madsen, Fridtjof**  
**McDermott, Bridget Delia**  
**McGovern, Mary**  
**Nilsson, Helmina Josefina**  
**Nysten, Anna Sofía**  
**O’Leary, Hanora (“Nora”)**  
**Olsen, Arthur Karl**  
**Riordan, Johanna (“Hannah”)**  
**Sandström, Beatrice Irene**  
**Sandström, Marguerite Rut**  
**Smyth, Julia**  
**Svensson, Johan Cervin**  
**Tenglin, Gunnar Isidor**  
**Vartunian, David**

*Tripulación de Cubierta:*

**Lee, Reginald Robinson (Vigía)**  
**Hopkins, Robert John (Marinero)**  
**Vigott, Philip Francis (Marinero)**

*Tripulación de bajo Cubierta :***Barrett, Frederick William (Jefe de Fogoneros, a cargo del bote)****Beauchamp, George William (Fogonero)****Crimmins, James (Fogonero)****Major, William (Fogonero)****Fryer, A.E. (Ajustador)***Tripulación de Servicio:***Knight, George (Mayordomo de Salón)****Littlejohn, Alexander James (Mayordomo de Salón)****Ray, Frederick Dent (Mayordomo de Salón)****Williams, Walter John (Mayordomo Asistente)****Foley, William C. (Mayordomo de 3ra.clase)****Port, Frank (Mayordomo de 3ra.clase)****Wright, William (Mayordomo Auxiliar)****Windebank, Alfred Edgar (Cocinero de Salsas, substituto)****Neale, Henry (Cocinero Asistente)****Colgan, Joseph (Fregador de Cocina)****Martin, F.(Idem anterior)****Ross, Horace Leopold (Idem anterior)****Hardwick, Reginald (Portero de Cocina)****Ball, Percy (Lavador de Platos)****Burrage, Alfred (Lavador de Platos)****Maugé, Paul (Escribiente del Restaurante)****Bote N° 14 :***Pasajeros de la 1er.clase:***Compton, Mary Eliza Ingersoll de Alexander Taylor****Compton, Sara Rebecca****Hoyt, William Fischer**



1096

**Minahan, Lillian Thorpe de William Edward  
Minahan, Daisy E.**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Brown, Elizabeth Catherine Ford de Thomas William Solomon**

**Brown, Edith Eileen**

**Cameron, Clear Annie**

**Clarke, Ada Maria Winfield de Charles V.**

**Collyer, Charlotte Annie Tate de Harvey**

**Collyer, Marjorie**

**Cook, Selena**

**Davies, Elizabeth Agnes Mary White de John Morgan**

**Davies, John Morgan Jr. (joven)**

**Hart, Esther Ada Bloomfield de Benjamin**

**Hart, Eva Miriam**

**Laroche, Juliette Marie Louise de Joseph**

**Laroche, Louise (Srta.)**

**Lemore, Amelia**

**Louch, Alice Adelaide de Charles Alexander**

**Mellinger, Elizabeth Anne**

**Mellinger, Madeleine Violet**

**Portaluppi, Emilio**

**Walcroft, Nellie**

**Wells, "Addie" Dart Trevaskis de Arthur Henry**

**Wells, Joan**

**Wells, Ralph Lester (joven)**

**Williams, Charles Eugene**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Heikkinen, Laina ("Laila")**

**Lang, Fang (Marinero chino)**

**Moor, Beila (Sra.)**

**Moor, Meier (joven)**

**Ryan, Edward**

**Thomas, Thamine (“Thelma”) de Alexander**

***Tripulación de Cubierta:***

**Lowe, Harold Godfrey (5to.Oficial, a cargo del bote)**

**Scarrott, Joseph (Marinero)**

**Harder, William (Limpiador de Ventanas)**

***Tripulación bajo Cubierta:***

**Threlfall, Thomas (Fogonero Jefe)**

**Harris, Frederick (Fogonero)**

***Tripulación de Servicio:***

**Crowe, George Frederick (Mayordomo de Salón)**

**Phillimore, Harold Charles William (Mayordomo de Salón)**

**Morris, Frank Herbert (Mayordomo de Baños)**

**Pugh, Alfred (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Bote N<sup>a</sup> 15 :**

***Pasajeros de 1ra.clase :***

**Homer, George**

***Pasajeros de 2da.clase :***

**Harris, George**

***Pasajeros de 3ra.clase :***

1098

**Abrahamsson, August**  
**Albimona, Nassef Cassem**  
**Asplund, Selma Augusta Emilia Johansson de Carl**  
**Asplund, Edvin Félix (joven)**  
**Asplund, Lilian Gertrud**  
**Barah, Hanna Assi**  
**Dahl, Charles Edward (“Karl Edward”)**  
**Daly, Margaret Marcella (“Maggie”)**  
**DeMessemaeker, Guillaume Joseph**  
**Finoli, Luigi**  
**Hakkarainen, Elin Matilda Dolk de Pekka Pietari**  
**Hedman, Oscar**  
**Hirvonen, Helga E. Lindqvist de Alexander**  
**Hirvonen, Hildur E. (Srta.)**  
**Jalsevac, Ivan**  
**Jonsson, Carl**  
**Johansson, Oskar Leander**  
**Johnson, Elizabeth Vilhelmina Berg de Oscar W.**  
**Johnson, Eleanor Ileen**  
**Johnson, Harold Theodor (joven)**  
**Jussila, Erik**  
**Karun, Anna**  
**Karun, Franz**  
**Kennedy, John**  
**Lindqvist, Eino William**  
**Lulic, Nikola**  
**Lundström, Thure Edvin**  
**Madigan, Margaret (“Maggie”)**  
**Mamee, Hanna**  
**McCarthy, Katherine (“Katie”)**  
**Midtsjo, Karl Albert**  
**Mulvihill, Bertha E.**  
**Persson, Ernst Ulrik**  
**Sundman, Johan Julian**

**Tornquist, William Henry**  
**Turja, Anna Sofía**  
**Turkula, Hedwig**  
**Vartunian, David**

*Tripulación de Cubierta :*

**Evans, Alfred Frank (Vigía)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Dymond, Frank (Fogonero, a cargo del bote)**  
**Clark, William (Fogonero)**  
**Noss, Henry (Fogonero)**  
**Pearse, J. (Fogonero)**  
**Priest, Arthur John (Fogonero)**  
**Taylor, William Henry (Fogonero)**  
**Avery, James Frank (Ajustador)**  
**Blake, Percival Albert (Ajustador)**  
**Cavell, George Henry (Ajustador)**  
**Fredricks, W. ( Ajustador)**  
**White, William George (Ajustador)**

*Tripulación de Servicio:*

**Stewart, John (“Jack”) (Mayordomo del Café Verandah)**  
**Crafter, Frederick (Mayordomo de Salòn)**  
**Keene, Percy Edward (Mayordomo de Salòn)**  
**Thomas, Albert Thomas (Mayordomo de Salòn)**  
**Thomas, Benjamin James (Mayordomo de Salòn)**  
**Toms, F. (Mayordomo de Salòn)**  
**Nichols, Walter Henry (“Nicholas”) (Asistente de Mayordomo)**  
**Rule, Samuel James (Mayordomo de Baños)**  
**Lewis, Arthur Ernest Read (Mayordomo de 3ra.clase)**

1100

**Halford, Richard (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Hart, John Edward (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Bliss, Emma Junod de Ernest John (Camarera)**

**Burgess, Charles Reginald (3er.Panadero Adicional)**

**Bote N° 16 :**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Elizabeth Anne Wilkinson (“Lizzie Faunthorpe”)**

**Silvén, Lyyli Karolina**

**Troutt, Edwina Celia (“Winnie”)**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Abelseth, Karen Marie**

**Coor, Karen Marie**

**Davison, Mary Finck de Thomas Henry**

**Dyker, Anna Elizabeth Judith Andersson de Adolf Fredrick**

**Gilnagh, Katherine (“Katie”)**

**Healy, Hanora**

**Jensen, Carla Christine**

**Kelly, Anna Katherine**

**Mannion, Margaret**

**McCormack, Thomas Joseph**

**McCoy, Agnes**

**McCoy, Alicia**

**McCoy, Bernard**

**Mockler, Ellen Mary**

**Moran, Bertha Bridget**

**Mullen, Katherine (“Katie”)**

**Murphy, Catherine (“Kate”)**

**Murphy, Margaret Jane (“Maggie”)**

**Murphy, Nora**

**Sjöblom, Anna Sofía**  
**Thomas, Assad Alexander (joven)**  
**Wilkes, Ellen Needs de James**

*Tripulación de Cubierta:*

**Bailey, Joseph Henry (Maestre, a cargo del bote)**  
**Forward, James (Marinero)**  
**Archer, Ernest Edward (Marinero)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**No Identificado (Fogonero)**  
**Pelham, George (Ajustador)**

*Tripulación de Servicio:*

**Andrews, Charles (Mayordomo Asistente)**  
**Gregson, Mary (Camarera)**  
**Jessop, Violeta Constanca (Camarera)**  
**Leather, Elizabeth M. (Camarera)**  
**Marsden, Evelyn (Camarera)**  
**Roberts, Mary Keziah (Camarera)**  
**Sloan, Mary (Camarera)**

Debemos hacer la indicación que estos son los dieciséis (16) botes con los que venía originalmente el RMS “Titanic”, además de los botes plegables “A”, “B”, “C” y “D” , que veremos a continuación, en lo que respecta a la cantidad de sobrevivientes Pero también debemos indicar que varios de los que fueron rescatados de las aguas ,murieron a bordo de alguno de los botes o bien, en el buque que rescató a los sobrevivientes, es decir el RMS “Carpathia”. Ellos fueron:

**Lyons, William Henry (Marinero)/Bote N° 4/.Murió en el “Carpathia”.**

1102

**Siebert, Sidney Conrad** (Mayordomo de Dormitorios)/Bote N° 4/Murió en el bote.

**Hoyt, William Fischer**/Bote N° 14/Murió en el bote.

Habíamos indicado que también se puede hacer un listado de los botes plegables , con las personas que se encontraban en ellos. El listado se conforma de la siguiente manera:

**Bote Plegable “A” :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Beattie, Thomson**

**Daly, Peter Dennis** (posiblemente recogido del mar)

**Rheims, George Alexander Lucien**

**Williams, Richard Norris II**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Andersson, August** (“August Edvard Wennesrstrôm”)

**Abbott, Stanton** (“Rosa”)

**Abelseth, Olaus Jorgensen**

**Jansson, Carl Olof**

**Keefe, Arthur**

**Lindell, Edvard Bengtsson**

**Lindell, Elin Gerda de Edvard Bengtsson**

**Olsson, Oscar Wilhem**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**McIntyre, William** (Ajustador)

**Thompson, John** (Fogonero)

*Tripulación de Servicio :*

**Brown, Edward (Mayordomo de Salón)**  
**Lucas, William (Mayordomo de Salón)**  
**Weikman, Augustus H. (Barbero)**

De los anteriormente mencionados, murieron a bordo de ese bote plegable las siguientes personas:

**Beattie, Thomson (Pasajero de 1ra.clase)**  
**Keefe, Arthur (Pasajero de 3ra.clase)**  
**Lindell, Arthur (Pasajero de 3ra.clase)**  
**Lindel, Elin Gerda de Edvard Bengtsson (Pasajero de 3ra.clase)**

**Bote Plegable “B” :**

***Pasajeros de 1ra.clase:***

**Barkworth, Algernon H. Wilson**  
**Gracie, Archibald IV**  
**Thayer, John Borland Jr.**

***Pasajeros de 2da.clase:***

**Mellors, William John**

***Pasajeros de 3ra.clase:***

**Daly, Eugene Patrick**  
**Dorking, Edward Arthur**  
**Harmer, Abraham (“David Livshin”)**  
**Moss, Albert Johan**  
**O’Keefe, Patrick**  
**Persson, Ernst Ulrik**  
**Sunderland, Victor Francis**



1104

*Tripulación de Cubierta:*

**Lightoller, Charles Herbert (2do.Oficial)**

*Tripulación bajo Cubierta:*

**Allen, Ernest F. (Ajustador)**

**Hebb, A. (Ajustador)**

**Hurst, Walter (Engrasador/Fogonero)**

**Fitzpatrick, Charles William M. (Mayordomo de Rancho)**

**Judd, Charles E. (Fogonero)**

**Lindsay, William Charles (Fogonero)**

**McGann, James (Ajustador)**

**Mason, Frank Archibald Robert**

**O'Connor, John (Ajustador)**

**Pragnell, George (Engrasador)**

**Senior, Henry ("Harry") (Fogonero)**

**Snow, Eustace Philip (Ajustador)**

*Tripulación de Servicio :*

**Bride, Harold Sydney (Operador de Radio)**

**Collins, John (Fregador)**

**Daniels, Sidney Edward (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Joughin, Charles John (Jefe de Panaderos)**

**Maynard, Isaac ("John", "Joseph") (Cocinero de Entradas de Cena)**

**Phillips, John George (Operador de Radio)**

**Whiteley, Thomas (Mayordomo de Salón)**

De lo detallado antes, murieron a bordo de este bote plegable , las siguientes personas:

**Harmer, Abraham ("David Livshin") (Pasajero de 3ra.clase)**

**Phillips, John George (Operador de Radio)**

**Bote Plegable “C” :*****Pasajeros de 1ra.clase :***

**Abraham, Sophie Halau Easu de Joseph**  
**Assaf, Mariana**  
**Baclini, Helene Barbara**  
**Baclini, Maria Catherine**  
**Baclini, Latifa de Solomon**  
**Badman, Emily Louise**  
**Bing, Lee**  
**Chip, Chang**  
**Banoura, Ayoub**  
**Devaney, Margaret**  
**Foo, Choong**  
**Goldsmith, Emily Alice Brown de Frank John**  
**Goldsmith, Frank John William (joven) (“Frankie”)**  
**Hee, Ling**  
**Hellström, Hilda Maria**  
**Howard, May Elizabeth**  
**Hyman, Abraham**  
**Lam, Alí**  
**Lang, Fang**  
**Moubarek, Amenia de George**  
**Moubarek, George (joven)**  
**Moubarek, George (joven)**  
**Moubarek, Halim Genios (joven) (“William George”)**  
**Musselmani, Fátima Musselmani**  
**Nackid, Said**  
**Nackid, Mary Mowad de Said**  
**Nackid, Mary**  
**Najib, Adele Jane Klamie**  
**Nicola-Jarred, Jamila**  
**Nicola-Jarred, Elias (joven)**

1106

**Osman, Velin**

**Joseph/Peter, Michael J. (joven) (“Michael Joseph”)**

**Roth, Sarah A.**

**Salkjelsvik, Anna Kristine**

**Stanley, Amy Zillah Elsie**

**Touma, Hanna Youssef Razi de Darwis**

**Touma, Maria Youssef (“Mary Thomas”)**

**Touma, Georges Youssef (joven) (“George Thomas”)**

**Whabee, Shawneene Abi-Saab de George Joseph**

**Yazbeck, Selini Alexander de Antoni**

*Tripulación de Cubierta :*

**Rowe, George Thomas (Cabo, a cargo del bote)**

*Tripulación bajo Cubierta:*

**Doel, Frederick (Fogonero)**

**Hunt, Albert (Ajustador)**

**Knowles, Thomas (Ranchero de los Fogoneros)**

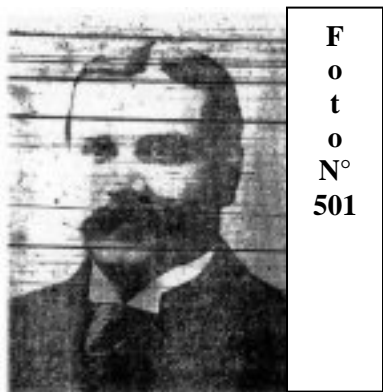
*Tripulación de Servicio :*

**Pearcey, Albert Victor (Despensero de 3ra.clase)**

**Mills, Charles (Carnicero Asistente)**

En las siguientes páginas veremos las **fotos** de algunos **sobrevivientes**.

Respecto de los botes plegables que intervinieron en el rescate de los sobrevivientes del RMS “Titanic”, ya hemos relatado las alternativas referidas a la ímproba tarea que demandó su lanzamiento al agua. Una vez en el mar, el bote plegable “A” fue el escenario donde habrían de ocurrir los fallecimientos de las personas que hemos indicado. Ahora bien, antes de ser recogidos por el buque “Carpathia” (como veremos más adelante) , los sobrevivientes de este bote fueron transferidos al bote N° 14. Es así, que tres



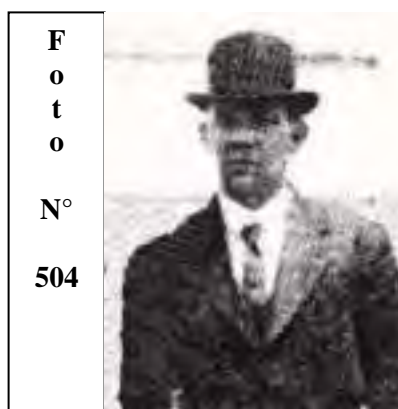
F  
o  
t  
o  
N°  
501



F  
o  
t  
o  
N°  
502



F  
o  
t  
o  
N°  
503



F  
o  
t  
o  
N°  
504

**Fotos Nos. 501 y 502 : Izq.: Pasajero de 1ra.clase STENGEL , Charles //Der. Fogonero HENDRICKSON, George .- (BOTE N° 1) .-**

**Fotos Nos. 503 y 504 : Izq. :Pasajero de 1ra. clase DUTTON, Mahala de Douglas Walter.- Der.: Marinero : OSMAN, Frank .- (BOTE N° 2) .-**



Foto N° 505



Foto N° 506

Fotos Nos. :  
505 : Fogonero : MOORE , John .-  
506: Pasajero de 1ra.clase : Spedden, Frederic Oakley .-  
-(BOTE N° 3)-



Foto N° 507



Foto N° 508

Fotos Nos. :  
507 : Ajustador : DILLON, Thomas .-  
508 : Pasajero de 2da.clase : HOCKING, Elizabeth .-  
-(BOTE N° 4)-



Foto N° 508



Foto N° 510

**Fotos Nos. :**  
**509 : Pasajero de 1ra.clase : DALY, Peter .-**  
**510 : Contramaestre : OLLIVER, Alfred .-**  
**-(BOTE N° 5) -**



Foto N° 511



Foto N° 512

**Fotos Nos.:**  
**511 : Sirviente de 1ra.clase :LURETTE , Elide .-**  
**512 : Pasajero de 1ra.clase : ROTSCILD , Elizabeth .-**  
**-(BOTE N° 6) -**



Foto N° 513



Foto N° 514

Fotos Nos. :  
513 : Pasajero de 1ra.clase : HAYS, Margaret .-  
514 : Vigía : HOGG , George .-  
-(BOTE N° 7) -



Foto N° 515



Foto N° 516

Fotos Nos. :  
515 : Pasajero de 1ra.clase : Lucy Dyer-Edwards - La Condesa de Rhodes- .-  
516 : Sirvienta de 1ra .clase : MAIONI , Roberta .-  
-(BOTE N° 8) -



**Foto N° 517 :**  
**Contraestre**  
**HAINES , Albert .-**  
**-(BOTE N° 9) -**



**Foto N° 518**



**Foto N° 519**

**Fotos Nos. :**  
**518 : 2do.Mayordomo de Salón : BURKE , William .-**  
**519 : Pasajero de 3ra. clase :KREKORIAN , Neshan .-**  
**- (BOTE N° 10 ) -**



1112



Foto N° 520



Foto N° 521

Fotos Nos . :  
520 : Nodrizza (1ra.clase) CARTER , Alice .-  
521 : Pasajera de 2da.clase : Argene Genovesi de del Carlo .-  
- ( BOTE N° 11) -



Foto N° 522



Foto N° 523

Fotos Nos. :  
522 : Pasajera de 2da.clase BRYHL , Dagmar .-  
523 : Marinero POINGDESTRE , John .-  
- (BOTE N° 12) -



Foto N° 524



Foto N° 525

## Fotos Nos.

524 : Mayordomo RAY , Frederick .-  
 525 : Pasajero de 3ra.clase SVENSSON , Johan .-  
 - (BOTE N° 13) -



Foto N° 526



Foto N° 527

## Fotos Nos. :

526 : Limpiador de ventanas HARDER , William .-  
 527 : Pasajero de 2da.clase PORTALUPPI , Emilio .-  
 - (BOTE N° 14) -



Foto N° 528



Foto N° 529

Fotos Nos. :  
528 : Mayordomo de 3ra.clase LEWIS, Arthur .-  
529 : Fogonero NOSS , Henry .-  
- (BOTE N° 15) -



Foto N° 530



Foto N° 531

Fotos Nos. :  
530 : Pasajero de 3ra.clase JENSEN , Carla Christine .-  
531 : Pasajero de 3ra.clase McCOY Bernard .-  
- (BOTE N° 16) -



Foto N° 532



Foto N° 533

**Fotos Nos. :**  
**532 : Fogonero THOMPSON , John .-**  
**533 : Pasajero de 3ra.clase ANDERSSON , August .-**  
**-(BOTE PLEGABLE "A") -**



Foto N° 534



Foto N° 535

**Fotos Nos. :**  
**534 : Pasajero de 1ra.clase BACKWORTH ,Algernon .-**  
**535 : Pasajero de 3ra.clase DALY , Eugene .-**  
**-(BOTE PLEGABLE "B") -**



Foto N° 536



Foto N° 537

<p><b>Fotos Nos.</b>  <b>536 : Carnicero Asistente MILLS ,Charles .-</b>  <b>537 : Pasajero de 2da.clase STANLEY , Amy .-</b>  <b>-(BOTE PLEGABLE “C” ) -</b></p>	
---	--



Foto N° 538



Foto N° 539

<p><b>Fotos Nos.</b>  <b>538 : Contra maestre BRIGHT , Arthur .-</b>  <b>539 : Pasajero de 1ra.clase LAMSON Caroline de Brown</b>  <b>- (BOTE PLEGABLE “D” ) -</b></p>	
--	--

(3) cadáveres fueron dejados en dicho bote plegable “A” y librados a su suerte, es decir, al arbitrio de las olas del Océano Atlántico.

Un mes después del naufragio del inmundible, el buque “**Oceanic**” estaba rastreando la zona ubicada en las coordenadas dadas por **47 ° 10’ Norte** y **30° 56’ Oeste**, es decir, unos **300** kilómetros al Sudeste del lugar donde tuvo lugar el naufragio del RMS “Titanic”. Uno de los pasajeros a bordo de dicho buque, **Sir Shane Leslie** , describió lo sucedido en el transcurso de esa travesía . Lo hizo de la siguiente manera :

*“ El mar estaba calmo al mediodía cuando el vigía avisó que se podía observar algo flotando , hacia adelante del buque. El barco aminoró la marcha y se hizo aparente que el objeto era un bote salvavidas abierto, flotando en el medio del Atlántico. Lo que fue horripilante era el hecho de que el bote contenía tres figuras, las cuales se encontraban postradas. A continuación, se impartieron órdenes del puente de mando para despachar un bote con dos Oficiales, uno de ellos , un médico. Lo que siguió fue terrorífico. Se podía observar a dos marineros, con sus cabellos blanqueados debidos a la exposición al sol y a la sal, junto a una tercera figura, vestida con ropas de dormir, tendida en uno de las tablas que conformaban los bancos del bote. Todos ellos estaban muertos, y habían sido sacudidos por el movimiento del mar, bajo el cielo abierto, desde el mismo momento en que se produjo el hundimiento del más grande de los trasatlánticos. Los tres cuerpos fueron introducidos en tres bolsas de campaña, que se cerraban mediante una barra de acero al extremo de cada una de ellas. Luego, uno tras otro fueron envueltos en la bandera británica. Hecho esto, se leyó el servicio religioso del entierro, para, más tarde, ser echados al mar.”*

**Duro.....¿no?.**

Sigamos. Veamos la conformación del último bote plegable.

**Bote Plegable “D” :**

1118

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Bjornstrom-Steffansson, Mauritz Häkan**  
**Brown, Caroline Lane Lamson de John Murray**  
**Futrelle, Lily May Peel de Jacques**  
**Harris, Irene Wallach de Henry Birkhardt**  
**Hoyt, Frederick Mazfield**  
**Hoyt, Jane Anne Forby de Frederick Maxfield**  
**Thorne, Gertrude Maybelle**  
**Woolner, Hugh**

*Pasajeros de 2da.clase :*

**Navratil, Edmond Roger (joven)**  
**Navratil, Michel M. (joven)**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Andersson, Erna Alexandra**  
**Backström, Maria Mathilda Gustafsson de Karl Alfred**  
**Duquemin, Joseph**  
**Jermyn, Annie**  
**Kelly, Mary**  
**Nilsson, Berta Olivia**  
**O`Driscoll, Bridget**  
**Joseph/Peter, Catherine Rizk de**  
**Joseph/Peter, Ana (“Mary Joseph”)**

*Tripulación de Cubierta :*

**Bright, Arthur John (Contramaestre, a cargo del bote)**  
**Lucas, William (Marinero)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**No Identificado (Fogonero)**

**No Identificado (Fogonero) (Posiblemente: Murdoch, William John)**

*Tripulación de Servicio :*

**Hardy, John T. (Mayordomo Jefe de 2da.clase)**

Este bote plegable fue alzado a bordo del “Carpathia” y luego llevado hasta la ciudad de New York.

Como parte de la transcripción de los ocupantes de los botes salvavidas (a pesar que su lectura pueda ser un tanto tediosa para los posibles lectores de este trabajo de investigación) he suprimido **ADREDE** varios casos en los cuales no se pudo precisar con precisión si determinadas personas estuvieron a la deriva en el Océano Atlántico, esperando el rescate, en tal o cual bote. Repito que esto (el hecho de suprimir) se debió a que se habría prestado a error la lectura de dichos listados, como asimismo, a que el acontecimiento fue tan destructivo, conmovedor e inaudito, que la confusión reinante, en cuanto a la posible realización de una estadística “en caliente” de las personas que se encontraban en las embarcaciones, hizo prácticamente imposible efectuar un trabajo de este tipo. Además, es lógico que todo estuviera destinado a salvar a los naufragos y no se anduviera con “pavadas”, ya que era más importante darle a los sobrevivientes la más inmediata atención a bordo del RMS “Carpathia”, tratando también de posibilitar la rápida llegada al puerto de la ciudad de New York. Ya habría tiempo para los encargados de hacer los números.....

Podemos visualizar un poco más este tema trayendo a colación un artículo escrito en la **Encyclopedia Titanica**, es decir, las páginas Web de la mencionada publicación, que fuera desarrollado por el **Sr. Peter Engberg-Klarstrom**, el cual arroja un poco más de luz sobre este respecto .



1120

Cuando se trata de decidir cuales fueron los distintos medios en los que los sobrevivientes del RMS “Titanic” lograron salir del inminente naufragio del inmundible, se advierten, a menudo, una amplia gama de contradicciones y testimonios contrapuestos.

Uno de los (ya a estas alturas....) casos típicos o si se quiere “clásicos” es el que tiene que ver con la **Sra. Edwina Celia Trout**, de la que mucha gente asegura se encontraba en el bote plegable “D” , mientras otras personas indican que esta mujer se hallaba a bordo del bote N° 16. Ahora bien, la misma señora Trout relata que ella se pudo refugiar en el bote N° 13.

De todos modos, esto (el caso de la Sra. Trout) hace que uno se pregunte si es posible ( a pesar de la multitud de testimonios y demás que se lograron rescatar de aquellos que se salvaron del naufragio) lograr describir en detalle y acertadamente, los sucesos que ocurrieron en esa noche trágica. Sin embargo, deberé seguir en esta tarea , por los motivos que varias veces ya he explicado, y con los que los ,he, a pesar mío, cansado un tanto.

Aunque he tratado continuamente de realizar un seguimiento de los acontecimientos relacionados con la vida y muerte del gigante de los mares, el inmundible RMS “Titanic”, y de los que a bordo se encontraban , debo adelantar que intentaré transcribir las investigaciones que se efectuaron en los Estados Unidos de América (la Comisión del Senado de dicho país) y en Inglaterra, ya que ellas fueron, en una gran medida, las fuentes de donde se obtuvieron una cantidad importantísima y valiosa de datos respecto a los eventos de esa noche para recordar.

Desde un punto (hasta si se quiere académico.....) de vista, estas inquisitorias resultaron ser sumamente aceptables , ya que, al ser realizadas inmediatamente después del hundimiento, cuando los recuerdos estaban aún muy frescos, lograron rescatar una serie de sucesos que, de otro modo, con el paso de los años, se hubieran perdido en la niebla del tiempo.

En la investigación británica, casi todos los miembros de la tripulación que declararon contaron sus experiencias, focalizando sus relatos acerca de lo que ocurrió a lo largo de la noche que fue del 14 al 15 de Abril de 1912.

Además, dos pasajeros famosos también testificaron, siendo ellos el matrimonio conformado por Sir Cosmo y Lady Duff Gordon. Incluso, cuando la investigación concluyó, se hubo de publicar un sumario, al cuál otro de los sobrevivientes de esa noche habría de citar frecuentemente, al momento de escribir su propio libro, en el cual relata sus experiencias, transcurridas las mismas durante el naufragio. Lo que sería importante, entonces, es el conseguir, o por lo menos tener acceso, a las transcripciones efectuadas de los interrogatorios propiamente dichos.

Indiquemos que la persona a la que hicimos mención, como el autor de su libro referido al naufragio, se trataba del **Coronel Archibald Gracie**.

Otro de los casos que se prestaron a confusión es el que se produjo con las declaraciones del escribiente de cocina (del plantel del Sr. Luigi Gatti), el Sr. **Paul Maugé**, a quién se lo menciona como declarando que él se encontraba en el 2do.o 3er.bote, sobre el lado de estribor. Lo que, en ese caso, se omitió indicar es que este hombre se hallaba en el 2do.o 3er.bote, sobre la Cubierta de 2da.clase (es decir, la que daba hacia popa).

La inquisitoria desarrollada por el Senado de U.S.A. se centró específicamente sobre lo que efectivamente ocurrió en la trágica noche en la cual el RMS "Titanic" se fue a pique, como asimismo qué hechos se sucedieron y de que manera se abandonó el buque.

También declararon, en las investigaciones, pasajeros de 1er.clase. Asimismo, se hace una mención a que hubo **UN** solo incidente de uso de armas de fuego, en el cual se vió involucrado el Oficial Lowe, pero sus disparos no se dirigieron hacia ningún pasajero o tripulante, sino que el Oficial trató (como ya hemos visto) de disuadir a la espantada gente de asaltar uno de los botes salvavidas. Sin embargo, siguen circulando historias sobre que uno de los Oficiales (el Oficial William McMaster Murdoch) se suicidó, después de haber herido de muerte con su arma, a un par de desesperados pasajeros del "Titanic". Este hecho se constituyó en una de las escenas más dramáticas de la película de James Cameron.

Otra de las fuentes que se tomaron en cuenta fueron las entrevistas con los sobrevivientes, en días inmediatamente posteriores al hundimiento, como así también, a lo largo de los años. Como yo he visto al leer el libro de Lord, los testimonios de los sobrevivientes son sumamente válidos para determinar el modo en que los mismos se salvaron. Obviamente, de estos testimonios se puede ver que una parte bastante importante de los mismos se refiere al propio asunto de la salvación personal, aunque justo es mencionar que aquellos que pudieron mantener la cabeza más fría en esas dramáticas circunstancias ,lograron ver otros detalles de la tragedia, tanto referidos a las peripecias personales y de aquellas que tuvieron que ver con las etapas del hundimiento.

En este caso, es necesario hacer unos pequeños comentarios, sobre lo que las fuentes especifican.

I ) Un gran número de hombres indicaron que debieron nadar por horas antes de poder ser rescatados por alguno de los botes. De todos modos, una treintena de hombres, (de acuerdo a las fuentes mencionadas anteriormente) fueron sacados de las frías aguas en los primeros estadios del hundimiento y subidos a bordo de los botes. Es así que el bote N° 4 recogió ocho (8) hombres, de los que se mencionan los nombres de siete (7) en el transcurso de los interrogatorios; el bote N° 14 levanto cuatro (4) , uno de los cuales muere arriba de la embarcación. Pero algunos de los que estaban a bordo de dicho bote, indican que **sólo** tres (3) fueron extraídos de las aguas; ellos serian : el Sr. **Hoyt** (que murió a bordo), el marinero chino que viajaba en 3ra.clase, de nombre **Fang Lang** y un joven mayordomo , que, aunque no se lo menciona por su propio nombre, se llamaba **Harold Phillimore**. También se podría inferir que **Jack Stewart** ,un mayordomo, fue uno de los que subió a bordo el bote N° 14, aunque su nombre no se menciona en ninguno de los interrogatorios, tanto el inglés como el americano. Y , además, a estas cuatro (4) personas no se las menciona en absoluto. Asimismo, recordemos que uno de los botes plegables, el “A”, estaba dado vuelta con alrededor de veinte (20) personas sobre él. Pero varios de los sobrevivientes mencionan que cuando arribaron a él, había unas once u doce personas .



**Foto N° 540 :**  
**Se podría titular a esta foto “dos potencias se saludan” , pero no es para tanto , ya que solo se trata de dos mujeres que lograron salvar sus vidas. Ellas son: a la izquierda, Eva Hart y a la derecha , Edith Haisman .-**

Por otro lado, se destaca una falta de coherencia en las declaraciones de pasajeros y tripulantes (obviamente, sobrevivientes) : no hay una total concordancia en las declaraciones de dichas personas sobre el total de (ya sea) pasajeros y tripulantes que se encontraban al momento de tomar un bote (desde donde sea) .

Y es lógico : no era una fiesta de graduación, o una recepción en una Embajada , donde te presentan : “El Licenciado Tal....” o “tengo el gusto de presentarle a la Dra. Cuál...” .Más bien, era la lucha por la vida, en medio del Atlántico, con frío y hambre, con muertos flotando alrededor y el griterío angustioso de los que se iban muriendo.....Por ello, a veces, no se puede pedir tanta exactitud, aunque, justo es reconocerlo, con el paso de los años, a medida que los recuerdos de cada persona iban encajando exactamente en su lugar ( o por lo menos, de manera consecuente.....) se llenaron grandes lagunas sobre lo que aconteció esa noche.

*“ El sonido de la gente ahogándose es algo que no puedo describir, ni a Ud .ni a nadie más .Es el más horrendo sonido.... y luego hay un horrible silencio que le sigue”*

**Eva Hart**, sobreviviente, siete años al momento del hundimiento .-

Como así también, los hombres ( y en esto quiero decir la parte masculina de los sobrevivientes, haciendo la aclaración de que muchas veces se dice *hombres* para indicar al conjunto de hombres y mujeres) que sobrevivieron, aunque justificados en gran medida por la inmensidad de la tragedia, debieron soportar (varios de ellos) el problema de la ácida visión de la sociedad de esos días, expresada ésta a través de los diarios, revistas, etc., ya que se consideraba que, ante semejante emergencia , se debían salvar **los niños y las mujeres primero**. Correcto : así debe seguir siéndolo, a todo nivel. Pero en ese entonces, (y estas no son una toma de posición de mi parte, sino sólo un análisis del material que se puede consultar en cualquier biblioteca especializada) el gran “mito” de la superioridad anglosajona estaba en todo su apogeo; y esto no sólo incluiría a las dos principales naciones a orillas del Atlántico, Inglaterra y U.S.A., sino a otras más, como ser Alemania, Dinamarca, etc. Es decir, la **raza anglosajona** en su conjunto. Con lo que un hombre que se salvara del naufragio, era un niño o una mujer menos que no se salvó, y , por ende, el “mito” sufría un golpe, ya que.....según la creencia generalizada, los anglosajones no se comportaban de esa manera.

También se debe ver otro de los aspectos que se desprendieron de la actitud de la prensa (algo sobre lo que volveremos en su momento) y es el que tiene que ver con el hecho que varios de los testimonios de los sobrevivientes, se convirtieron en una serie de contradictorias entrevistas .El **Sr. Peter Denis Daly** es un ejemplo por antonomasia de este aspecto. En ocasiones, dijo que se encontró nadando en el agua por un lapso de seis (6) horas antes de que lo recogiera uno de los botes del “Carpathia”. En cambio, en otras ocasiones, indicó que el Coronel Gracie y el Sr. George Rheims lo ayudaron a abordar uno de los botes del “Titanic”.

Para empezar : es prácticamente imposible (como muchos de los estudios realizados por las diversas Fuerzas Armadas del mundo entero y entes científicos lo han demostrado a lo largo del siglo XX, ya sea, por necesidades bélicas o investigaciones acordes) que una persona sobreviva (aún nadando) en semejante heladera: la muerte por hipotermia es lo que ocurre en, prácticamente, todos los casos. Y más en esos días, en los que todavía no se conocían los trajes de “neoprene” .....

Para continuar : lo que más se acercase a la realidad, sería el hecho que Daly abandonó el RMS “Titanic” a bordo de uno de los botes de estribor, donde los hombres tenían permitido abordar. Y de hecho fue así, ya que **casi** todos los botes de ese lado del barco, fueron abordados por un gran número de **hombres** .De hecho, **sólo** los botes N° 11 y el plegable “C” fueron abordados por una mayoría de **mujeres y niños**.

Por todo lo antes expresado, lo mejor para poder comprender lo que , de una u otra manera, sucedió con los sobrevivientes (mejor dicho, sus peripecias en el mar, antes, durante y después del naufragio) es analizar los comentarios, testimonio, relatos, entrevistas y demás de una manera objetiva, tratando ( o por lo menos, haciendo el esfuerzo) de ubicarse en tiempo y espacio del hundimiento, al mismo tiempo que una exacta interpretación de la época en que tuvo lugar este trágico acontecimiento, con sus relaciones interhumanas, sus pensamientos y creencias.

II) Un alto número de personas mencionan que dejaron el barco de los sueños en “**el último bote**”. Esto, de hecho, sería un grueso error, ya que el último bote que se consiguió lanzar del RMS” Titanic” fue el plegable “D”, en el cual el **2do.Oficial Charles Lightoller** mencionó que hizo subir “**quince o veinte personas, todas las que podían caber**”. Es así que el mayordomo Jefe de 2da.clase, el **Sr. Hardy**, los enumeró y llegó a contar **25** personas en el bote, según la inquisitoria americana. Lo mismo indicó el contramaestre **Arthur John Bright** , a cargo del mencionado bote, quién también indicó la cifra de **25** sobrevivientes. Con lo que la pregunta sería : ¿A qué bote se referían aquellas personas que mencionaron el hecho de haber abandonado el barco “*en el último bote?*”. Una interpretación más bien adecuada sería la que dijese : “*el último bote de nuestro lado del barco*” .

1126

Lo que, con mayor seguridad, se podría interpretar de la siguiente manera: una persona que estuviera del lado de estribor (hacia popa) se refería al bote N° 15, al tiempo que otro pasajero o tripulante que se encontrara sobre el lado de babor habría querido indicar que se trataba del bote N° 16, etc.



**Foto N° 541 :**  
**Auténtica fotografía de uno de los botes salvavidas del RMS "Titanic" , con unos pocos pasajeros en él (alcanzo a contar una veintena) , tomada desde la cubierta del buque RMS "Carpathia" , el navío que rescató a los náufragos del hundimiento .-**

Como comentario adicional podemos decir que uno de los modos de hallar el modo en que los pasajeros abandonaron el barco, es , justamente, mencionar los testimonios que se desglosaron, pero con respecto a esto, digamos que serían los testimonios personales de las propios involucrados.

Así podemos tener los casos de los **matrimonios Taylor y Crosby** , los cuales viajaban en primer clase y dejaron el barco de manera conjunta en uno de los primeros botes salvavidas, que, según el coronel Gracie se trató del bote N° 5, aunque de acuerdo al testimonio brindado por el Sr. Taylor, el bote en cuestión no era éste, sino el N° 7. En definitiva, también se puede comprobar que en el libro de Gracie hay errores, quizás no de una gran di--

/--mención o importancia, pero que , en todo caso, contribuirían a confundir un tanto el de por sí problemático tema del listado de sobrevivientes a bordo del conjunto de botes salvavidas. Como última referencia al libro escrito por el coronel **Gracie**, podemos indicar que, en sí mismo , es una valiosa y excelente descripción de los acontecimientos sucedidos en la noche en que el RMS “Titanic” se fue a pique .E incluso para presentar una “defensa” de lo que Gracie describió en su libro, se puede indicar que este hombre no pudo realizar una revisión de los detalles que incorporó en su obra, ya que murió antes de verla publicada.

Sin embargo, al ser la tragedia del RMS “Titanic” **una de las más documentadas de la Historia** (y con esto me refiero a todo lo que se sabe desde antes, durante y después del hundimiento, proveniente de todos los tipos de fuentes : orales, escritas, documentos, fotos, el famoso film sobre la partida del buque, etc.) se puede contar, por ende, con una casi total descripción de las costumbres, usanzas, pensamientos, etc. , es decir una “cápsula del tiempo” , que de una manera u otra, también contribuyeron a la tragedia, en mayor o menor medida. Pero en lo que **SÍ** los historiadores del RMS “Titanic” coinciden es que, justamente, todo este bagaje de actitudes humanas resultó en un hecho dramático : la cantidad de pasajeros muertos se debió, en alguna medida (cada uno le asigna mayor o menor grado) a este conjunto de “situaciones” humanas, derivadas de lo anteriormente expuesto.

Es por ello, que uno de los aspectos en los que muchos historiadores hacen hincapié es en la llamada **sobrevivencia de los ricos**. No se puede negar las actitudes de heroísmo y arrojo por parte de muchos de los integrantes de la 1ra.clase : en esto, hay una total concordancia. Sin embargo, también se debe hacer notar que, a pesar del énfasis (real o no) que se puso en el “mujeres y niños primero”, la falta del equipamiento adecuado, combinado éste con las restricciones al paso y acceso (oficiales y no oficiales) a lo largo, ancho y alto del barco, también conspiraron contra el auxilio de los integrantes de las demás clases sociales a bordo del “Titanic”. Es decir, frente al hecho de la existencia de demasiada gente a bordo para demasiados pocos botes salvavidas , los niños , mujeres y hombres de estas



clases fueron los que se las vieron en peor situación para su posible salvamento. Por lo tanto, cuando se comparen las listas de (por ejemplo) los niños de la 1ra. clase con los de las otras dos (es decir, los que sobrevivieron), se advertirá que un sistema preconcebido de actitudes frente a una tragedia del tipo mencionado, puede colapsar, si se toman en cuenta los comportamientos de las personas que tuvieron activa participación en las tareas de salvamento del pasaje, es decir, los que habrían de poner en marcha y dirigir el llenado de los botes salvavidas.

Con lo que se podría tener así un panorama sobre **los niños y el registro histórico** referido a ellos. Se debe tener en cuenta que, a pesar que a bordo del barco de los sueños viajaban unos ciento cinco (105) niños, hay muy poca cantidad de documentos que cubran los aspectos referidos a la presencia de los niños, su desenvolvimiento en las jornadas de viaje del buque, como así también los testimonios de los pequeños que se hubiesen podido referir al hundimiento en sí mismo.

¿Por qué?. Por simples y sencillos hechos (obviamente, de acuerdo a la mentalidad imperante en aquellos días) : los niños no testificaron en las investigaciones (americana e inglesa), no concedieron entrevistas a la prensa, no escribieron libros (inmediatamente después de la tragedia) e incluso, muchos de ellos ni siquiera redactaron cartas (en las cuales hablaban del acontecimiento) sino hasta un tiempo relativamente largo después del 15 de Abril de 1912. Además, hay que tener en cuenta que, habiendo tantos destacados personajes a bordo del buque, salvados algunos de ellos, poca atención se habría de prestar a unos “simples niños”. Y sin embargo, el adolescente Jack Thayer puso un poco de justicia en todo esto: el mencionado joven indicó siempre que el RMS “Titanic” se partió en dos antes de su hundimiento, cosa que hoy es hartamente conocida, pero que en la época de la tragedia fue un hecho más que sumaba confusión al panorama. Pero los expertos, a lo largo de los años, no le prestaron la menor atención, y si lo hicieron, fue para menospreciar lo que el joven Jack contaba. Y sin embargo, el adolescente Thayer se encontraba en una posición sumamente favorable, como para describir lo que pasó en los últimos minutos de vida del barco. Además, no se equivocó : las posteriores expediciones al Titanic

mostraron dos principales partes, es decir, en las que el barco se partió.

Otro de los hechos que se sucedieron en los últimos minutos del buque fue la irrupción sobre cubierta, de una gran cantidad de pasajeros, incluyendo mujeres y niños, a las **02:05 hs.** Si sabemos que el “Titanic” se hundió a las **02:20 hs.**, podemos intuir que esta pobre gente no tuvo tiempo de intentar nada y por ende, se ahogaron con el barco. Además, al haber hablado de los chalecos salvavidas, debemos también indicar que el buque tenía una provisión de **3560** chalecos, más que suficiente para la totalidad de pasaje y tripulación, aunque no hubo una correcta y exacta distribución : en muchos cuartos y cabinas se dio el caso que habían sólo dos (2) chalecos para tres (3) ocupantes.

Volviendo al meneado tema de “mujeres y niños primero”, podemos recordar que ,por el lado de babor, el 2do.Oficial Charles Lightoller permitía el embarque de hombres cuando no hubiera mujeres a subir, mientras que, por el lado de estribor, el 5to.Oficial Harold Lowe cargó únicamente mujeres. Esto nos habla de una falta de coordinación en cuanto a la tarea de salvamento, como asimismo , de una falta de práctica en semejante menester. Otra cosa : mientras que los botes se iban cargando, vemos que una gran cantidad de pasajeros se encontraban bajo el puente (y que subirían recién a eso de la 02:05 hs.).El hecho que los botes hayan sido cargados sólo parcialmente, nos habla de una falta de preparación de la tripulación, como así también de la falta de una alarma generalizada entre los pasajeros sumada a la imposibilidad del acceso a los botes. Es así que, haciendo algunos cálculos, podemos notar que otras **473** personas podrían haber sido salvadas si los botes salvavidas se hubieran llenado hasta su límite. Me parece que más de esta cifra, ya que muchos niños hubieran ido sobre los regazos de sus madres.....

Por todo esto, cuando uno lee que la **práctica de respuesta** ante una tragedia en el mar, práctica que habría de ser llevada pocas horas antes del trágico acontecimiento, se suspendió para dejar paso a la celebración de un **servicio religioso**, se queda medio sorprendido : el día, hoy y en 1912,tenía

1130

una duración de 24 horas. Además, teniendo en cuenta la preparación naval británica, un ejercicio en alta mar ,habiendo sido programado, se debía cumplir, sí o sí.....

Por ello, vuelvo a preguntar :

**¿Cuál fue la verdadera razón por la cuál se suspendió la práctica de desastre en el mar, que se debía llevar a bordo del RMS “Titanic”?**

Otro de los detalles que tan bien pinta Cameron en su película, pero que, en base a los múltiples testimonios recogidos, es correcta (y triste...) fue el **bloqueo de los pasajeros de las 2da.y 3ra.clases** .Es correcto decir que los miembros de la tripulación , en los estadios iniciales del hundimiento, no imposibilitaron el acceso de los pasajeros de estas dos clases, en su búsqueda de la cubierta de botes. Recordemos que estaban lejos del sector de proa, que no estaban muy familiarizados con el camino a recorrer hacia las cubiertas superiores como asimismo , que muchas de las puertas de acceso permanecían cerradas. Ya se habían ido varios botes del “Titanic” , cuando los hombres de 3ra.clase fueron bloqueados en el intento de acceder a la cubierta de botes, por los miembros de la tripulación. Aunque fueron autorizados a pasar mujeres y niños (y esto, después de interminables discusiones y altercados) , en muchos casos, no se dejó pasar a nadie.

También hay algo que aclarar :la definición de “niño” variaba de clase a clase; es así, que para la 3ra.clase, cualquier varón por encima de los ocho (8) años de edad, podría ser definido como un “hombre” .

Otra cosa a tener en cuenta : la investigación británica no hizo testificar a ningún integrante de los pasajeros “steerage” ( es decir, de 3ra.clase), con lo que la mayoría de los testimonios que se habrían de brindar sobre el controvertido asunto del bloqueo de los pasajeros de las 2da.y 3ra.clase, no provienen de aquellos que tuvieron que padecer semejante discriminación. Y además, luego de mucho tiempo de ocurrida la tragedia.

Uno de los hechos que dió paso , a través del tiempo, a la formación de toda una leyenda alrededor del mismo, fue un suceso que vino a romper el códi--

/--go de “mujeres y niños primero”, por lo menos en los momentos en que el buque se hundía , cuando una multitud de hombres intentó abordar los botes, muchas veces en total desprecio de los más débiles, es decir, mujeres y niños. Es el caso del **hombre que se disfrazó de mujer**. Veremos este punto a continuación.

Sin embargo, debemos recordar algo importante antes de enfocar este tema : que en toda leyenda hay un trasfondo de realidad. Además, como todos bien sabemos, muchas veces la realidad presenta visos de leyenda. Pero sin más palabras, vayamos a este caso, en particular. En realidad, el tema del “hombre vestido como mujer” se basa en un incidente que, efectivamente, sucedió. Pero, asimismo, este hecho pareciera haberse basado en tres (3) hechos de similares características, que involucraron las actitudes de tres hombres que intentaron utilizar el arte del engaño, o si se quiere, del disfraz, de manera de lograr salvar la vida, una vez iniciado el proceso de hundimiento del barco de los sueños. Siempre tengamos en cuenta aquello de “mujeres y niños primero” para poder entender las actitudes posteriores. Aunque en ninguno de los casos aparentes, los hombres involucrados llegaron al extremo de ponerse encima un vestido de mujer y poder pasar como mujeres, las medidas y apariencias externas de los mismos llegaron a ser suficientes como para que en un momento dado, se los confundiera con personas del sexo femenino, de tal manera de conseguir un lugar en algún bote salvavidas o si ya estaban a bordo de alguno de ellos, permanecer allí sin ser advertidos o por lo menos, regañados por dicha actitud.

Y como hablamos de tres incidentes, comencemos viendo el (quizás) más famoso de los mismos, el que involucró a **Daniel Buckley** .Este pasajero era un hombre irlandés que viajaba hacia América , con pasaje de 3ra.clase.Luego de producida la colisión, Buckley subió a la cubierta de botes y permaneció allí, en un lugar cercano a las ubicaciones de los botes salvavidas, al mismo tiempo que observaba cómo eran cargados los mismos, siendo luego bajados al agua.

1132

Como lo hemos mencionado ya varias veces , en un determinado momento del naufragio, se reunió una gran cantidad de hombres (estoy hablando en particular, es decir, los masculinos) que, al ver como se iba preparando el bote N° 6 para su carga y descenso, intentaron salvarse ellos, y trataron de saltar al mencionado bote.

Buckley no se quedó atrás y decidió también saltar al mismo, junto a varios hombres. Pero, imprevistamente, como habíamos visto al momento de tratar la última etapa del hundimiento (la 6ta.parte del Capítulo IV) , se aproximaron dos (2) Oficiales, escoltando a un grupo de hombres y mujeres, que a la sazón, pertenecían a la 3ra.clase. Ante el panorama que ya presentaba el bote, los Oficiales compelieron a los hombres que se encontraban subidos al bote a que desalojaran esos lugares, para hacer lugar a las mujeres y niños que constituían parte del grupo recién llegado. A pesar que varios hombres de los que ya habían abordado el N° 6, salieron ni bien escucharon la orden dada por los mencionados Oficiales, otros (entre los que se encontraban varios fogoneros y marineros) , alrededor de una docena, rehusaron acatar dicha orden y permanecieron en los lugares que ya habían ocupado.

Y entre ellos, Buckley. Pero además de este hecho (del cual hubieron varios testigos) una carta escrita a bordo del barco que rescató a los sobrevivientes (el “Carpathia”) , dirigida a sus padres, con fecha 18 de Abril de 1912, es decir, en los días posteriores al naufragio, mientras el mencionado buque se dirigía al puerto de New York, decía lo siguiente : “.....*me escondí en la parte más baja del bote...*”.



**Foto N° 542 :**  
Dibujo en el cuál se ha querido representar la circunstancia de la “súbita transformación” de uno de los pasajeros varones , en mujer, para poder acceder a uno de los botes .-

Aunque ( lo veremos más adelante) todavía no hablaremos de los interrogatorios del Senado de los Estados Unidos de América, y de la Corte Británica, sí mencionaremos que Daniel Buckley también debió brindar testimonio ante la comisión del Senado de la nación americana, relatando lo que a continuación de lo ya mencionado, ocurrió. Buckley se dirigió en estos términos a los integrantes de la comisión indicada :

***“Yo estaba llorando. Había una mujer en el bote, que me arrojó su chal y me dijo que me quedara allí. Yo pensé que se trataba de la Sra. de Astor. Entonces, ellos no me vieron (Buckley se refería a los Oficiales) y el bote comenzó a ser bajado al agua, con lo que se comenzó a remar hacia adelante del vapor”.***

Hasta aquí la historia que tiene que ver con Daniel Buckley. Como no soy Dios para juzgar actitudes humanas, simplemente me he limitado a relatar este episodio, por lo que un juicio sobre el comportamiento de este hombre no será expresado en estas páginas.

Pasemos al segundo incidente .

En este caso, se trataría de un **pasajero masculino no identificado**. En el caso de las investigaciones efectuadas por el Senado americano, dirigidas por el Senador **William Alden Smith** , hubo un interrogatorio que tuvo como protagonista al **5to. Oficial Harold Godfrey Lowe**, para averiguar cuál había sido el comportamiento de este Oficial durante las tareas de evacuación del RMS “Titanic”. Como hemos visto, Lowe se encontraba a cargo del bote N° 14, indicándole al senador Smith que en ese bote había un total de **58** personas, a lo que el mencionado interrogador le preguntó si todas ellas eran mujeres. Veamos entonces el diálogo que sucedió, al contestar Lowe esta pregunta :

***Lowe : “Todos ellos eran mujeres y niños, excepto un pasajero, que era italiano, que subió a hurtadillas al bote, y que estaba vestido como una mujer”.***

***Smith : “¿Tenía un vestido de mujer?”***

1134

***Lowe : “Tenía un chal de mujer sobre su cabeza, y algo más, que sólo descubrí a lo último”.***

A continuación, el Oficial Lowe le comenta al senador Smith el modo en que comenzó a transferir gente del bote que estaba a su cargo, hacia otros botes, de modo de poder volver a la escena del hundimiento, y así poder intentar rescatar náufragos. Además, Lowe le va indicando al senador como hubo de descubrir que la persona en cuestión, que tenía el chal sobre su cabeza, se trataba de un hombre. El diálogo fue el siguiente :

***Lowe : “Entonces solicité voluntarios que vinieran conmigo al sitio de hundimiento, y fue en ese momento que descubrí a aquél italiano .El mismo se encontraba a popa, y tenía un chal de mujer sobre su cabeza. Así que supuse que también tenía puestas polleras .De algún modo, logré quitarle el chal de su cabeza, y advertí que se trataba de un hombre. Tenía una gran prisa por ingresar al otro bote. Yo lo tomé y lo arrojé dentro del mismo”.***

***Smith : “¿Lo arrojó ?”***

***Lowe : “Sí, ya que no me importaba tratarlo mejor”.***

***Smith : “¿Ud. lo arrojó en el medio de las mujeres?”.***

***Lowe : “No ,señor, sino en la parte delantera del bote al cual transferí mis pasajeros”.***

***Smith : “¿Usó Ud. un lenguaje muy enfático cuando Ud. hizo eso?”***

***Lowe : “No, señor, no le dije una sola palabra”.***

***Smith : “¿Sólo lo levantó y lo arrojó dentro del otro bote?”.***

***Lowe : “Sí”.***

Finalmente, tengamos en cuenta el caso del **Sr. Edward Ryan**. Este hombre era otro irlandés que también embarcó en el RMS “Titanic”, con el sueño de poder comenzar una nueva vida en América. Como otros pocos , Ryan fue un afortunado sobreviviente del hundimiento del barco de los sueños, y, en una carta fechada el día 6 de Mayo del año 1912, dirigida a sus padres, les relata la manera en que logró salvar su vida .Ryan describió lo siguiente :

*“Permanecí en el Titanic y me quedé tranquilo, aunque el buque se estaba hundiendo rápidamente. Éste ya estaba hundido unos 40 pies (unos 12 metros) .El último bote ya se iba remando ,cuando pensé, en un segundo, que si pudiera salir (por ejemplo, conseguir entrar en un bote) , estaría mejor. Yo llevaba una toalla arrollada a mi cuello, que arrollé sobre mi cabeza y dejé caer sobre mi espalda. Tenía puesto mi chaleco a prueba de agua. Luego pasé , medio embotado, a través de los Oficiales, los que habían dicho que le dispararían al primer hombre que se atreviera a sobrepasar sus posiciones. Ellos no me advirtieron. Ellos pensaron que yo era una mujer. Me agarré fuertemente a una muchacha que estaba parada allí cerca, y salté con ella treinta pies (unos 10 metros) hasta el bote”.*

Hasta aquí, lo que se relaciona con los tres (3) incidentes que tejieron la “leyenda” del **“hombre vestido como mujer”**. Pero es de hacerse constar que, en por lo menos dos casos, dos hombres admitieron haber empleado un chal (típica prenda de mujer, por lo menos en el Occidente, donde tiene funciones de abrigo mientras que en el Oriente, reviste otros usos) u otra prenda parecida a la ya mencionada, para lograr (o retener) un lugar en uno de los botes salvavidas.

Además, y esto tiene que ver con la no detección por parte del Oficial Lowe de un pasajero vestido como mujer, se puede indicar que la cubierta de botes del “Titanic” (a pesar que en la película de Cameron está iluminado todo “a giorno”) estaba pobremente provista de artefactos de iluminación, lo que habría hecho un poco difícil el poder distinguir entre un hombre vestido como mujer y una mujer.Sumémosle a esto el hecho de la confusión



1136

reinante, la gran cantidad de pasajeros que pugnaban por hallar un lugar en los botes, y el resto de lo que ya se sabe.

Otra de las cosas que , a partir de las declaraciones de Buckley y Ryan deja de ser una leyenda para ser una realidad, es el hecho que no hubo **un** solo hombre que utilizó o un chal o una prenda parecida para poder pasar como mujer, sino **dos**. Lo cuál se puede corrobora leyendo nuevamente los estamentos que ambos refirieron.



Foto N° 543 :  
Fotografía del  
pasajero irlandés  
Daniel Buckley ,  
quién , ante los  
interrogatorio del  
Senado USA admitió  
haber utilizado una  
prenda femenina  
(chal) para poder  
burlar la vigilancia  
de los Oficiales del  
RMS "Titanic" y  
llegar hasta un bote  
salvavidas .-

Pero, a bordo del RMS "Titanic" no sólo hubieron historias tristes o por lo menos, patéticas. Aunque el barco se hundió, lo que ya de por sí fue un trágico acontecimiento, al transcurrir de los años, se fueron conociendo otros relatos, en los cuales estaban involucrados otros tantos hombres y mujeres. En el siguiente tema , podremos ver un artículo escrito por **David R. Shuttle y Barbara W. Shuttle**, quienes son originarios de la localidad de Erie, estado de Pennsylvania (U.S.A.) y miembros de la **Titanic International Association**. Será la crónica de **una trágica amistad** .

Se debe mencionar que ,luego del desastre , se recuperaron 19 cartas, escritas por la familia de Dave, habiendo sido efectuada esta recuperación por la RMS Titanic Inc. Asimismo, que el artículo al que haremos mención fue extraído de las páginas en la Web que publica la Encyclopedia Titanica ([www.encyclopediatitanica.org](http://www.encyclopediatitanica.org)) .

Comencemos nuestro relato diciendo que el **Sr. Henry Sutehall Jr.** emprendió su viaje , desde Southampton hasta New York, a bordo del RMS “Titanic”, en ese, su viaje inaugural. Sin embargo, el cruce del Atlántico marcaba el final de una jornada alrededor del mundo, es decir, una especie de “tour”, que se había iniciado con fecha del 1ro.de Enero del año 1910, o sea, dos (2) años y cuatro (4) meses antes. Aunque el viaje había sido largo , Henry deseaba ansiosamente regresar al hogar; y, para ello, eligió hacerlo en el “Titanic”. Así, Henry envió postales a su casa, jactándose de su próximo viaje a bordo de este gran trasatlántico.

A pesar del ansia que experimentaba, la espera de la fecha de partida no constituyó algo desagradable para Henry Sutehall, ya que poseía varios familiares viviendo en Inglaterra, a los cuales hubo de visitar durante su estadía en el mencionado país. Digamos que Henry nació en Inglaterra el día 23 de Julio del año 1886 ( con lo que, al mes de Abril de 1912, tenía 25 años) ,siendo el primer hijo de Henry Sutehall (nacido en 1864) y de Sarah Stanton (nacida en 1866).Sus padres formaron este hogar, antes de dejar Gran Bretaña, para embarcarse hacia los Estados Unidos, en el año 1895.En este país americano, se radicaron en la localidad de Buffalo (estado de New York) .Y una vez allí, llegaron al hogar dos (2) hijos más del matrimonio formado por Henry y Sarah: ellos fueron : Ella (nacida en el año 1897) y Edwin (nacido en 1902).

Digamos que el padre de Henry Jr. era yesero de profesión, logrando conseguir varios trabajos en las nuevas construcciones, que por esos días, se iban erigiendo en la mencionada localidad.

Y para muestra de que las **CAUSALIDADES** siempre fueron parte de las vidas humanas , a lo largo de los años y en todos los órdenes, digamos que uno de las hermosas construcciones de Buffalo, es la catedral , que se levanta en la calle Delaware.

¿Y con esto qué?. Con esto, que uno de los profesionales que intervinieron en el diseño de esta casa de Dios fue el famoso (en esos días) arquitecto **Edward Kent**, quién también vivía en el área de la ciudad de Buffalo. Este hombre también fue uno de los pasajeros que embarcó en el inmundible

1138

RMS “Titanic” , para emprender su fatídico viaje. Luego de asistir a la evacuación de hombres y mujeres a bordo del barco de los sueños, Kent halló, como tantos hombres, una muerte prematura, ya que se hundió con el buque.

Mientras que la madre de Henry Jr. ( también llamado Harry por sus familiares y amigos) atendía un almacén (que vendía cigarros, tabaco, útiles escolares, cremas heladas, etc.), Henry se sintió atraído por la mecánica , dedicándose a la reparación de los primeros automóviles. Fue allí, en su lugar de trabajo, donde se encontró con el que habría de convertirse en su mejor amigo, el joven Howard Irwin. Ambos decidieron embarcarse en un viaje alrededor del mundo, comenzando, casi lógicamente, por los Estados Unidos. Iniciaron este viaje en el año 1910, y cuando eran muy afortunados, consiguieron trabajo como mecánicos y ajustadores; cuando no, trabajaban en lo que fuera, y es así que una vez, debieron emplearse como recogedores de duraznos en una finca del estado de California.

Habiendo transcurrido la mitad del año 1911, dejaron los Estados Unidos para embarcarse rumbo a Australia, en donde consiguieron trabajo en su profesión; con lo cuál, decidieron permanecer por algún tiempo allí. Mientras ambos amigos se encontraban en la ciudad de Sydney (Australia) , ocurrieron dos cosas en la vida de Henry, que habrían de cambiar para siempre el modo de ver la vida que este hombre tenía hasta ese momento.

Primero : como a la mayoría de los seres humanos en este mundo el astuto Cupido lo alcanzó con una de sus certeras flechas, haciendo que Henry se enamorara de una mujer, profunda y totalmente. Es decir, y más sencillamente, el hombre se enamoró desde los pies hasta la cabeza.....

Fue correspondido, comprometiéndose con ella, siendo sus intenciones (de acuerdo a lo que las cartas que escribía regularmente a su casa) retornar finalmente (una vez concluido su viaje) a Australia , a fin de contraer matrimonio con esta mujer.

Cabe acotar que tanto Henry como Howard eran gente común. En definitiva, no tiraban manteca al techo.

En segundo lugar, ganó una serie de apuestas de juego, las que le permitieron afrontar la etapa final del viaje con suma holgura.

Aparentemente, Henry y Howard tenían diferentes intereses en cuanto a la elección de las cosas que querían ver en su viaje, con lo que decidieron abrirse , a fin de poder realizar sus propias aventuras. De todos modos, se cree que ambos jóvenes (una vez que partieron de Australia) se reunieron brevemente en la ciudad de Durban (Sudáfrica) , para prometerse mutuamente reunirse en Inglaterra , para inicios del año 1912, a fin de concluir su viaje juntos, tal como lo empezaron.

Sin embargo, no se conocen muy bien los movimientos que Henry desarrolló una vez que partió de la ciudad de Durban, aunque finalmente alcanzó a llegar a Inglaterra, donde se dedicó a pasar el tiempo con sus parientes. Del lado de Howard, su compañero de ruta, se sabe que arribó a Gran Bretaña una semana antes que Henry, para más tarde reunirse con su amigo, dedicándose ambos a pasar su tiempo juntos y a compartir las experiencias que ambos pasaron desde la partida de Durban, mientras esperaban el momento en que el RMS “Titanic” partiera hacia América.

Otra de las cualidades de Henry era la de ser un aficionado a la música, habiendo dejado su ciudad natal con un violín a cuestas, ya que el joven tocaba en la Iglesia Presbiteriana de su ciudad natal. Y evidentemente no era un músico mediocre sino uno excelente, ya que tuvo la oportunidad de tener una entrevista con el famoso director de orquesta **John Philip Sousa**, más conocido como el “Rey de las Marchas”, es decir, el músico que le dió a los Estados Unidos de América las marchas militares que acompañan los desfiles y paradas militares (caso de las composiciones “Barras y Estrellas”, “Marcha del Washington Post”, etc.) , el cual le sugirió (sumamente impresionado por las habilidades del joven mecánico y violinista) que se dedicara a continuar su carrera en una orquesta ,debido a que no tenía vacantes en su plantel, ofreciéndole varios contactos musicales .Quizás a quién más sirvió el talento musical de Henry fue, justamente, a su amigo Howard, quien sabía tocar el clarinete, cosa que hizo a lo largo del viaje por Estados Unidos.

1140

Y a pesar de que eran excelentes amigos y compañeros de ruta, ambos, en sí mismos , eran diferentes entre sí. Lógico : no hay dos seres humanos iguales.....

De acuerdo a las memorias de Howard , Henry era *“popular entre sus conocidos. Era tranquilo, honesto, modesto y honrado. No bebía ni fumaba, ni ponía un ojo sobre las hermosas damas que se cruzaban en su camino.”*

Del otro lado de la vereda, Howard, según su propia definición, tenía *“un temperamento fiero, arrogante, agresivo y era malicioso y peleador”*. Lo que se diría “un buen muchacho” .....

Una de las cualidades que Howard poseía, sin embargo, era la de defender sus convicciones y sus criterios políticos. Y como sucesos que se han comprobado (es una historia que insumiría mucho tiempo y que no hace al relato en sí mismo), tuvo la oportunidad de encontrarse, en el transcurso de sus viajes, con varias personalidades y líderes mundiales, muchos de los cuales habrían de cambiar, con sus decisiones, el devenir de los acontecimientos mundiales.



**Foto N° 544 :**  
**Fotografía de Henry Sutehall ,**  
**quién embarcó en el “Titanic”.-**



**Foto N° 545 :**  
**Fotografía del compañero de aventuras de Henry Sutehall , el Sr. Howard Irwin .No se saben los motivos que hicieron que este hombre no aborde el RMS “Titanic” .-**

Finalmente llegó el día en que el RMS “Titanic” habría de emprender el fatídico viaje. Henry llegó al muelle, pero **solo**. No se han podido confirmar exactamente los motivos por los cuales Howard no se hizo presente en el muelle junto a su amigo para abordar el buque; como asimismo, el porqué los **baúles** (es decir, las pertenencias ) del mismo Howard Irwin se hallaban comprendidos en las cosas que Henry Sutehall transportaba hacia América.

Se ha intentado explicar la ausencia de Irwin en base a tres historias diferentes, pero no es esto lo que resalta del relato de Davis y Barbara Shuttle.

Entre los que murieron en la noche del 14 al 15 de Abril de 1912, al momento de hundimiento del RMS “Titanic” se encontraba Henry Sutehall: tanto él como lo que transportaba hacia América, se hundieron en el gran

abismo del Atlántico. Con lo que las pertenencias de Howard Irwin quedaron en el fondo del mar durante 81 años.

Ahora bien, el padre de Henry fue designado por un tribunal americano como el administrador del patrimonio de su hijo , luego de su muerte. Junto con esto, la familia Sutehall inició una demanda contra la Oceanic Steam Navigation Company (OSNC), propietaria de la White Star Line, a su vez, dueña del RMS “Titanic”. Como resultado de la infinidad de demandas penales y civiles que se iniciaron contra la línea naviera, en el caso de Henry Sutehall, se asignó una suma de 500 dólares en carácter de resarcimiento por la pérdida de la vida de Henry Sutehall.

De todos modos, el cuerpo de Henry nunca fue recuperado, al igual que el de tantos otros. Tanto las pertenencias de Sutehall como las de su amigo del alma y compañero de aventuras, Irwin, tampoco fueron rescatadas; en definitiva, lo único que quedaron fueron recuerdos. Pero sí se recuperaron otras cosas que tenían que ver con su vida.

En el año 1993, 81 años después de la tragedia, en una de las expediciones de rescate de los objetos del “Titanic”, el submarino “Nautilo” divisó un baúl de equipaje, el cual fue rescatado y llevado a Francia para la restauración de los objetos que se pudieran hallar en su interior. Luego de tantos años, las posesiones personales de Howard Irwin salieron a la luz. Entre ellas, se halló un memorándum, o si se quiere , un diario, que Howard fecha en el año 1910. Sus primeras líneas en el diario inician el relato de lo que sería el largo viaje. Dicen así :

***“ El día 1ro.de Enero, Harry Sutehall y yo comenzamos un viaje alrededor del mundo. Trabajando a lo largo del camino, deteniéndonos en los puntos principales entre Buffalo y San Francisco. De allí , a Australia; luego, a través del Canal de Suez , y, por el Mediterráneo, hacia Inglaterra. De ahí, hasta New York y luego hasta Buffalo. Con suerte, este viaje nos tomara dos años y con mala suerte... iremos , de cualquier modo.”***

Cabe acotar que las pertenencias de Howard Irwin se pudieron observar en las exhibiciones que de los objetos rescatados del “Titanic” ,se hicieron en varias ciudades de los Estados Unidos, entre las que se incluyen el mencionado diario.

La historia antes narrada es la de una de las tantas personas ( en el caso que nos ocupó, la de Henry Sutehall) que viajaron a bordo del primer, único y último viaje del inmundible.

Obviamente, al haber tantos pasajeros a bordo, nos habríamos de encontrar con otras tantas historias : como verdad de perogrullo, cada ser humano tiene la suya.....

Pero sería imposible para una sola persona ( y fuera de los objetivos de este pequeño trabajo de investigación) poder ocuparse de hacer un trabajo bibliográfico que incorporase **TODAS** las biografías de **TODOS** los que iban a bordo esa fatídica noche (incluyendo los diversos equipos de la tripulación y las tres clases sociales) .Por lo tanto, a los efectos de dar un panorama más completo, veremos ahora la biografía de una persona más, que realmente **EXISTIÓ**, no siendo sólo una **ficción cinematográfica**.....

Paso a relatar .Cuando me encontraba mirando un documental referido al orgullo de la White Star, el RMS “Titanic”, en una de las partes finales del mismo, advertí que en uno de los cementerios ubicados en el continente americano, la cámara que se hallaba haciendo el trabajo fílmico en esos momentos, se detenía sobre la inscripción que presentaba una de las tantas lápidas de dicho camposanto. Y el nombre que advertí me remitió a los primeros estadios (más bien, a la película que, conmoviéndome, dió inicio a todo este humilde trabajo) de esta investigación. Esto, en lo que al plano personal se refiere. En cuanto al plano de búsqueda del material que corroborase que yo no había leído mal la inscripción que figuraba en la masa de piedra que constituía dicha lápida, hube de dar con un artículo que se publicó en esta, mi infaltable compañera de información actualizada sobre el barco de los sueños, (las páginas Web de) la **Encyclopedia Titanica** .



1144

El artículo que traeré a colación en las siguientes páginas fue redactado por el corresponsal político del periódico *Irish Independent*, de nombre **Senan Molony**. Este periodista es uno de los más tenaces buscadores de temas referidos al RMS “Titanic”, y entre sus logros, ha publicado un libro que lleva por título “*Los Irlandeses A Bordo del Titanic*” (Wolfhound Press, del año 2000), y que representa uno de las más impresionantes colecciones de trabajos biográficos que se hayan publicado en recientes años. No está de más decir que este libro constituye uno de los más excelentes y detallados trabajos sobre las vidas de los pasajeros y tripulación que viajaron en el buque de la White Star Line, focalizando mayormente la atención sobre el Capítulo concerniente a los hombres y mujeres de origen irlandés que se encontraban en el barco.

Tomemos el artículo escrito por Senan Molony y comencemos con su testimonio.

Hay en la ciudad de **Halifax (Canadá)**, un cementerio, que lleva por nombre **Fairview Lawn**. La piedra que marca la ubicación de una tumba (una masa de piedra sin características especiales o extremadamente sobresalientes) posee el número **227**, y en la misma, están anotados la fecha del desastre del RMS “Titanic” y la breve inscripción de un nombre:

### **“JACK DAWSON”**

Durante décadas este nombre fue uno más de los nombres que indicaban la existencia de una persona fallecida en el naufragio, enterrada en el cementerio de Fairview.

Pero en el año 1996, y al año siguiente, en su estreno mundial de la película “*Titanic*” de James Cameron, la catástrofe del barco de los sueños volvería a tomar un definido lugar en el interés de la opinión pública.

Es así que el nombre “Jack Dawson” hubiese sido un nombre más, si Cameron no lo hubiese utilizado como aquél con el cual bautizaría al principal protagonista masculino de la historia de amor que el film pondera.

A pesar del impresionante éxito del film, de sus motivaciones intrínsecas (mostrar las diferencias sociales y cómo podían ser superadas), de cómo el público en general se sintió atraído por los relatos referentes al “Titanic” y demás, los protagonistas (como bien se puede observar al final del film, esto es, cuando se comienzan a detallar los personajes del film y demás personas que intervinieron en su realización) son *ficticios* , como en más de un oportunidad el mismo Cameron se encargó de indicar. Además, en una entrevista, Cameron mencionó que no tenía absolutamente ningún conocimiento de que hubiera alguna persona con ese nombre, a bordo del barco de los sueños, en ese fatídico mes de Abril de 1912.



**Foto N° 546 :**  
**Fotografía que muestra la lápida numerada con el 227 , en el cementerio Fairview de la localidad canadiense de Halifax , Nueva Escocia ,y que es el lugar de descanso eterno del real Jack Dawson ,palero del RMS “Titanic” , muerto en el naufragio .-**

Ahora bien, la tumba que lleva ese nombre, en el cementerio de Fairview , en Halifax, se vé rodeada por flores, fotos de Leonardo Di Caprio, relojes, llaves, entradas de cine, etc., ya que mucha gente cree que el que está enterrado en ese lugar es el protagonista masculino principal de la película. También hay muchos que no creen que Cameron no supiera; es más, hay quienes insinúan que Cameron tomó ese nombre sabiendo de la existencia de un “Jack Dawson” para, una vez realizada la película , añadir más leña al fuego del mito.

1146

Por lo que veamos ahora quién era el **verdadero Jack Dawson**.

Muchos de aquellos que se dedicaron a hacer comentarios sobre aspectos relacionados con el “Titanic” , pero teniendo en cuenta nada más que la película de Cameron, se adhirieron a la idea de que Dawson tenía por nombre **James** , aunque, a la luz de los investigaciones que se hicieron sobre los pasajeros, esto se convirtió en otro concepto errado. Las ropas que vestía lo identificaron inmediatamente como un miembro de la tripulación cuando sus restos fueron recuperados.



**Foto N° 547 :**  
**El inolvidable “Jack Dawson” del**  
**film de James Cameron , en una de**  
**las escenas de la mencionada**  
**película .-**

Fuera de servicio cuando ocurrió el choque contra el iceberg, el tripulante Dawson tuvo tiempo de llegar a la parte superior del barco para unirse al resto de la “banda negra” ( los que trabajaban en la zona de las calderas) que se hallaban en cubierta, cuando los botes salvavidas se fueron, como así también para recoger su carnet de afiliado a la National Sailors & Firemen’s Union ( esto es, la Unión Nacional de Navegantes y Fogoneros). Pareciera que el tripulante Dawson, de 23 años de edad, estaba determinado a que, si lo peor se sucedía a lo peor, entonces su cuerpo sería identificado a causa de sus credenciales.

Así se produjo. La tarjeta N° **35638** dió la clave, ya que el cadáver recuperado era de una persona que firmaba como J. Dawson. Además, el nombre aparece indicado en los listados de la tripulación que firmó para “engancharse” en ese viaje.

Jack Dawson fue un hombre que trabajaba en la bodega de carbón, transportándolo para que los fogoneros lo introduzcan en los hornos y tratando de mantener el nivel de las montañas de este mineral en un nivel raso, de tal manera que no se produjesen desbalances que pudieran amenazar la estabilidad del buque.

Los papeles que se recuperaron produjeron más ; es decir, se constató que Dawson tenía **23** años, mucho menos de los **30** años que los marineros dijeron que parecía tener cuando rescataron el cuerpo del Atlántico. La dirección del domicilio que apareció en los papeles de Dawson estaba fijada en la ciudad de Southampton, y como lugar natal figuraba la ciudad de Dublín (Irlanda).

El hombre recogido no llevaba puestos sus zapatos , a lo que se debe dar la explicación de que muchos fogoneros se sacaron sus pesadas botas de trabajo, mientras se reunían en la cubierta de popa , a medida que esa parte del mismo buque se iba poniendo vertical, de modo de no embarcar agua en su calzados y evitar ser empujados hacia abajo , por el peso de agua inserto en los mismos calzados.

Y como también este artículo es obra de la **CAUSALIDAD**, sigamos desarrollándolo para adentrarnos en él. El autor del mismo, Senan Molony, cuenta que, a una milla desde el hogar que ocupa en Dublín hay un asilo de ancianos, donde el más viejo sobreviviente de la familia Dawson se encuentra pasando los días del atardecer de su vida. A sus 88 años (Nota del Autor : el señor Senan Molony escribió este artículo en el año 2000) , rodeada de crucigramas y libros de acertijos, **May Dawson** comenta que nació el mismo año en que se produjo el hundimiento del barco de los sueños.

May Dawson también recuerda haber escuchado relatos sobre **Joseph Dawson** , el miembro de la familia que partió al mar a bordo del gigantesco navío de la White Star Line, el hombre que firmaba con una modesta inicial

1148

( a pesar que su nombre sugería un origen católico, en cuanto a su religión) ya al estar trabajando en el buque RMS “Majestic”, su primer barco antes de acceder al RMS “Titanic”.

Molony indica que la historia real de Joseph Dawson es más fascinante que aquella que se tejió alrededor del inventado nombre de “Jack Dawson”. Las similitudes entre la ficción y la realidad son realmente sorprendentes : ambos eran jóvenes, sin plata, y lograron su pasaje al RMS “Titanic” mediante una jugada afortunada, como así también ambos firmaban con una inicial. Uno de ellos, un “esclavo” del carbón a bordo del buque, el otro (según el film) llevando leña para la hoguera en donde ardía el amor, ambos inmersos en las profundidades insondables de los corazones de sus amadas. También opina Molony que Joseph Dawson nació en uno de los barrios bajos de la ciudad de Dublín en el año **1888** , prácticamente en los mismos días en los cuales Jack el Destripador asolaba las calles de Londres a la caza de prostitutas, sin poder conocerse las circunstancias particulares de su nacimiento, aunque algunos rumores indicaban que se podía tratar del hijo de un aspirante al sacerdocio. Dawson se crió en los sórdidos alrededores del “Monto”, un barrio de Dublín, que más tarde se habría de convertir en uno de los lugares favoritos del famoso escritor irlandés James Joyce, el cuál habría de ubicar uno de los capítulos de su más conocida obra, el “Ulysses”.

Los detalles con respecto al nacimiento de Dawson fueron, en realidad, oscuros, ya que nunca fue registrado : es así que la madre fue una viuda.

Y aparentemente el padre, un viudo que renunció a ingresar al sacerdocio católico. Los nombres que han quedado registrados son : Patrick Dawson como el posible padre y Catherine Madden, como la posible madre. Lo que sí es seguro es que , tanto la unión como el nacimiento, no fueron registrados, ya que no hay ningún “record” de que los padres de Joseph estuvieran casados al momento del nacimiento de éste, como tampoco hay alguna anotación en los libros parroquiales de las Iglesias católicas de la ciudad, e incluso, en los legajos que de cada nuevo ciudadano del Imperio de Su Majestad Británica , la Reina Victoria, se confeccionaban desde el año 1864.

Quizás hasta se podría esperar una falla en los registros (hasta si se quiere.....) civiles de la ciudad (recordando que Irlanda , en toda su extensión, formaba total parte del Imperio británico), ya que los irlandeses , al ser sumamente nacionalistas, evitaban cualquier cosa que les acercara a los que , en esos días, era otra muestra más de la dependencia que tenían (tanto civil, militar, política y colonial) del Imperio Británico. Pero , así y todo, resulta sí sorprendente el hecho que no se haya procedido al bautismo de la criatura (es decir, Joseph Dawson). Las razones, varias posibles : vergüenza, temor al que dirán sobre el “desliz” de la viuda, o no interés sobre el futuro del niño. Todas por separado o todas juntas, ellas podrían ser las razones. O razones que desconozco.....

De todos modos, allí o aquí, antes y ahora ( y con esto no pretendo de ninguna manera ofender a la Iglesia Católica ni a ninguna otra confesión de fé) , muchos hombres tomaron los hábitos no necesariamente impulsados por una definida vocación religiosa, algo loable , por cierto, sino que más bien, esa decisión se vió motivada por aspectos más mundanos : una vida tranquila, alimentos todos los días, una casa parroquial confortable, etc. Que, en tiempos difíciles, no era algo para desdeñar.....

Y, aparentemente, esto fue algo no extraordinario en el devenir del clan Dawson , ya que hubieron de pasar cosas difíciles desde el último tramo del siglo XIV, cuando ancestros de este clan irlandés fueron despojados de las tierras que poseían alrededor de la zona de Tullow, en el condado de Carlow.

En definitiva, pasando los años y cayendo los clanes, estas familias se quedaron con un número de pasturas, pero también, muchos hombres y mujeres ingresaban en las distintas órdenes religiosas que se habían establecido por la verde campiña irlandesa, siendo así que un Dawson estableció una orden religiosa .Otro dato (genealógico) que aporta Molony es que, en irlandés , el apellido **McDaithi** (origen del apellido Dawson ) significa “**hijo de David**” y se pronunciaba (fonéticamente) como “**MacDawhee**”. Una consecuencia de aplicar anglicismos a los apellidos

1150

irlandeses debió de haber dado lugar a la aparición posterior del apellido **Dawson** .



Foto N° 548 :  
El real “Jack  
Dawson”, cuando  
prestaba servicios en  
el ejército británico,  
año 1911 .-

Saltando los años, y llegando a la segunda mitad del siglo XIX, más exactamente en el año **1854**, en el transcurso del cual, nació el padre del hombre (Joseph Dawson) que habría de morir a bordo del RMS “Titanic”. Se trataba de **Patrick Dawson** , uno de los cuatro hijos del matrimonio formado por **Thomas Dawson** ( de profesión pizarrero) y su esposa, de nombre **Mary** .

Los cuatro hijos de este matrimonio entrarían al seminario, aunque **Patrick** habría de escaparse (al decir de Molony) de esta vocación “saltando la pared”..... De todos modos, los restantes tres (3) hijos del matrimonio habrían de convertirse en sacerdotes : **Thomas, William y Bernard** fueron Padres de la Iglesia Católica, sumamente versados en los idiomas tradicionales de la Iglesia Católica, es decir, Latín y Griego. En cambio, el “rebelde” Patrick decidió volver a su antigua profesión de carpintero, radicándose en la ciudad de Dublín.

**Patrick Dawson** se casó , cuando tenía 24 años, con una viuda de nombre **Maryanne Walsh**, galesa , una mujer fabricante de corsets. A la sazón, esta

mujer tenía una hija, **Bessie**, a quién cuidar, con lo que decidió aceptar la propuesta de Patrick : no era fácil ser viuda con una hija a cargo, en esos días. Hoy tampoco, aunque haya seguro de pensión.....

Ambos (Patrick y Maryanne) contrajeron matrimonio en la iglesia de St.Michan, en la calle North Anne, ubicada en el corazón del área de los mercados de Dublín, el día **23 de Junio** del año **1878**.

Fueron padres de dos hijos, **Timothy** y **John**, quienes (con el paso de varios años) se convirtieron, uno en pizarrero y el otro, en portador de té. Timothy nació en el año **1879** y **John** ,en **1881**.

Pero como tantas veces pasa, la tragedia se habría de abatir sobre el matrimonio así conformado, ya que Maryanne tuvo muchas complicaciones en su tercer embarazo, debiendo ser trasladada de urgencia al Hospital Coombe, donde su hijo nació muerto. Cayendo Maryanne en coma, murió al cabo de seis días, el **22 de Febrero** de **1883**. Tenía solo 30 años.

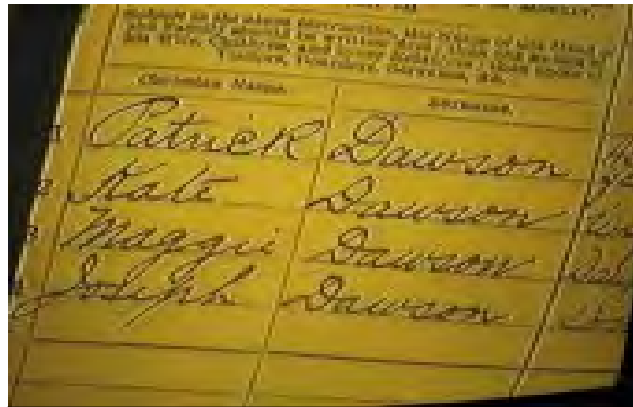
La vida se le hizo difícil a Patrick. Deambulando con sus hijos de una casa de alquiler a otra, sobreviviendo con los pocos trabajos que podía conseguir como fabricante de coches, Patrick se las debió ingeniar para continuar, como sea. Y como para rematar esta situación, Patrick conoce a la viuda **Catherine Madden**, que también tenía ya un niño. Decidieron vivir en una habitación en la localidad de Summerhill, cercana al lugar de trabajo de Patrick. De todos modos, se iban moviendo de sitio en sitio. Y para alegría ( o preocupación, depende.....) de ambos, en el año **1888**, nació **Joseph Dawson** , a quién siguió una hermana , de nombre **Margaret**, en el año **1892**.

Ahora sí, los padres decidieron registrar **este** nacimiento y formalizar su situación. Alrededor del año **1901**, los niños estaban lo suficientemente crecidos como para mudarse a otros sitios o, por lo menos, residir en las casas de otros parientes. Además, vamos a encontrar ,en el **Censo Irlandés** de comienzos del siglo XIX, a **Joseph Dawson** , registrado con su nombre completo, por primera vez. De la misma manera , en los **Archivos Nacionales Irlandeses**, se encuentra la única prueba de una anotación completa de este hombre.



1152

Patrick Dawson , al cual se lo define como un “trabajador”, vive como arrendatario en la calle Rutland, en el norte de Dublín. Sin embargo, su esposa de hecho, Catherine (un año mayor que Patrick y anotada como Kate), justamente indicada como su esposa, no presenta ningún certificado mencionando dicha situación matrimonial.



**Foto N° 549 :**  
**Fotografía de la página de los Archivos Nacionales Irlandeses , donde se puede ver la anotación (de las cuatro , la inferior) del nombre de Jack Dawson .-**

Pasemos de largo los años, y vayamos al mes de Abril de 1911. A los 23 años de edad, **Joseph Dawson** firma para trabajar a bordo del RMS “Titanic”. Sin embargo , la familia de Joseph debía vivir en dos pequeñas habitaciones , siendo una de las nueve que vivían en el arrendamiento. De todos modos, algo fue mejorando en la vida del joven Joseph, ya que recibió educación, aprendiendo el oficio de su padre (la carpintería), como así también ,las lecciones que los Jesuitas le brindaron (debido a la acción que estos sacerdotes católicos de dicha rama efectuaron) en el Belvedere College.

Es que Joseph también se sintió atraído por la magia del trasatlántico de la White Star, que también prometía una buena paga a quienes no les hiciera mella o asustara el trabajo rudo.

Aunque también habría de existir otra razón, como para que Joseph se dejara de intentar con su partida del hogar, e ir en busca de los bares y luces de South--

/--hampton.....Joseph Dawson ya se había hecho de un gran amigo, el fogonero **John Priest** (quien sobrevivió al naufragio), pero también había conocido a la hermana de Priest, de nombre **Nellie**.....



**Foto N° 550 :**  
**Fotografía del gran amigo de**  
**Jack Dawson , el fogonero John**  
**Priest , quién sobrevivió al**  
**naufragio del barco de los**  
**sueños.**

**Parece mentira . . . .**  
**El real Jack Dawson tuvo tres**  
**parientes que fueron sacerdotes,**  
**y su mejor amigo tenía por**  
**apellido “Priest” que en el**  
**idioma inglés significa :**  
**“sacerdote” .**  
**Creer o reventar . . . .**

Una más que interesante razón para seguir frecuentando la familia Priest.....Y charla vá, comentario viene, reunión de aquí, paseo de allá, el joven Joseph comenzó a “cortejar” a Nellie. El fogonero Priest comenzó a hablar con Dawson de las historias del mar y de las experiencias de los marinos, las que habría de escuchar, como dijimos, principalmente, en los bares de Southampton.

Continuando con la historia , habiendo dicho que el fogonero John Priest sobrevive al desastre, la revista “*Southampton Pictorial*” habría de publicar un artículo donde decía que “ *..la Sra. Priest recobró un hijo, pero sus hijas, Nellie y Emmie perdieron a sus amados*”.

1154

Como tantos otros hombres de la verde Irlanda, se iría a pique con el barco de los sueños, terminándose , en esa fría noche de Abril de 1912, otro de sus sueños : casarse con Nellie, que lo esperaba allá lejos....., en Southampton. Sin embargo, hubo siempre la creencia que Joseph Dawson y Nellie Priest contrajeron matrimonio, aunque una búsqueda en los periódicos y registros de la ciudad de Southampton, dió un resultado negativo. Quizás, simplemente, se prometieron amor eterno.....

Es que la idea de un posible matrimonio surge en base a la carta que se recibió en 17 Briton Street, la ubicación del domicilio de la familia Priest, en Southampton. La misiva fue dirigida por la compañía naviera White Star Line a Mrs. J. Dawson (sería esto, la “prometida” de Joseph Dawson) , y se encuentra guardada en los archivos familiares, siendo las líneas, las siguientes:

“*Señora :*

*Ampliando nuestra carta previa, le informamos que se ha encontrado un carnet de la N.S. & F. Union, N° 35638, en el cuerpo de J. Dawson. Éste ha sido remitido a la Oficina del Consejo del Trabajo, en Southampton, en la cual Ud. puede solicitar el mencionado carnet.*

*Por la White Star Line, Suyos Fielmente.”*

El carnet de Joseph Dawson fue todo lo que ella tuvo de el. El cuerpo de Dawson nunca fue reclamado por nadie, y ninguno de sus parientes fue informado alguna vez de que haya sido enterrado.

Su padre, Patrick, sobrevivió y murió pobre, en el año **1931** .Y siguiendo con las **CAUSALIDADES**, el pobre **Patrick Dawson**, el hombre que iba a ser **sacerdote** pero que evitó seguir con la misma vocación que sus otros tres hermanos, fue a morir bajo los cuidados de la Madre Iglesia, mediante los servicios de la Orden de las Hermanitas de los Pobres.....

Parece mentira .....¿no?.

Su hijo Joseph --carpintero, “esclavo del carbón”, irlandés--- yace a medio mundo de distancia, descansando en una verde ladera de Nueva Escocia. Su tumba (la del desconocido J. Dawson) se convirtió en el centro de peregrinación de los pasajeros de los trasatlánticos que tiene a la ciudad de Halifax como destino o parada de sus viajes, debido al impresionante éxito que tuvo la película de Cameron.

En definitiva, **Jack Dawson** (el de la película) no existió. Pero **Joseph (“Jack”) Dawson** fue un hombre de carne y hueso, que, a semejanza del Jack de la película de Cameron, vivió, amó, sufrió y finalmente, murió en la trágica noche en que, también, murió el barco de los sueños.

Siguiendo con los criterios establecidos al comienzo de esta Sección, y teniendo en cuenta algunas de las líneas escritas, podemos focalizar nuestra atención sobre algo que repetimos varias veces; esto es, la recuperación de cientos de cuerpos de aquellas personas que murieron en el naufragio. Esto lo podríamos mencionar como la **recuperación de cadáveres del RMS “Titanic”**. Ésta se comenzó a realizar inmediatamente después que el “Titanic” se hundió, por parte de varios barcos que comenzaron a recorrer el área en la que se podían encontrar los cuerpos (es decir, cercana al lugar del hundimiento) y aquellas a las que los cuerpos pudieran haber sido llevados por la acción de las corrientes marinas.

Obviamente, que no se trató de una tarea agradable para ninguna de las tripulaciones que componían los barcos que se dedicaron a realizar ese trabajo. Más bien, sumamente agotadora y doliente.....

Pero de todos modos, no presentaré una imagen morbosa de este aspecto de la tragedia del RMS “Titanic”, sino que me limitaré a mostrar nada más que algunos ejemplos de los que los reportes oficiales indicaron acerca de los cuerpos que fueron recogidos del mar, es decir **los muertos**. Ello nos dará una idea de cómo estaban dispuestas las personas al momento del hundimiento del “Titanic”. Algunos de los ejemplos mencionados son los siguientes:

1156

Nº 1

**MASCULINO-EDAD ESTIMADA : 10 A 12 AÑOS.-**

**CABELLO : CLARO.-**

**ROPAS : Sobretodo gris; un saco gris; una chaqueta azul; un jersey de lana gris; camisa blanca; medias grises; botas negras.-**

**EFFECTOS : Un portamonedas conteniendo unas pocas monedas Danesas y un anillo; dos pañuelos marcados con la letra “A”.-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

□ Nº 52

**FEMENINO-EDAD ESTIMADA : 60**

**PELO : GRIS**

**ROPAS : Saco negro y pollera; cuello de pieles; camisa de algodón rayada; abrigo de lana; botas abotonadas de color negro; medias.-**

**EFFECTOS : Anillo de bodas y guardador de sellos (carroza y caballo) ; anillo de piedra verde en mano derecha; tarjeta de visita para la Sra. Wotherspoon, Ashbourne Rd., West Southborne; una foto en marco; un bolso conteniendo 15 libras y 10 chelines en oro; otras monedas en plata y cobre.-**

**PASAJE DE 2DA.CLASE NUMERADO : E 77 .-**

**NOMBRE EN EL BOLSO : SRA. MACK (MARY MACK)**

**Millbrook Rd., Southampton.-**

Nº 22

**MASCULINO .-EDAD ESTIMADA : 60 .-CABELLO : GRIS CALVO.-**

**ROPAS : Sobretudo negro; traje azul; chaleco blanco; botas negras y medias color púrpura; dos camisetas marcadas con “R.A.”; calzoncillos color rosa también marcados con las iniciales “R.A.”.-**

**EFFECTOS : Reloj, cadena y medallas con el nombre inscripto; llaves; peine; navaja; estuche de anteojos; 27 libras esterlinas en oro; 20 dólares en piezas de oro; 64 dólares en letras.-**

**NOMBRE : RAMÓN ARTAGAVEITÍA.-**

**PROBABLEMENTE DE PRIMERA CLASE.-**

Digamos que el cadáver recogido del mar e identificado como **Ramón Artagaveitía** pertenecía al de un representante diplomático (Embajador) nacido en la República Oriental del Uruguay.

Nº 61

**FEMENINO .-EDAD ESTIMADA : 30 AÑOS.-CABELLO : CLARO.-**

**ROPAS : Chaleco a prueba de agua de color verde; saco negro; polleras; blusa; chaqueta de cárdigan roja; botas abotonadas negras con guarniciones de paño superiores.-**

**EFFECTOS : Un reloj de oro, con un relieve del lado interno “M. Mangan” y foto, con un relieve del lado externo “M. Mangan”; relicario con cabello y foto al igual que en el reloj, con relieve “Mary”; cadena de oro; un rosario en un bolsillo; hebilla de bronce de cinturón;**

1158

**medallón alrededor del cuello; anillo con un diamante engarzado; brazalete de oro con marcas “M.M.”; broche de lazo dorado (oro) .-**

**SIN MARCAS EN LA ROPA.-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

**NOMBRE : MARY MANGAN.-**

□ Nº 73

**MASCULINO.-EDAD ESTIMADA : 35.-CABELLO : OSCURO.-**

**ROPAS : Chaqueta de uniforme; ropa marrón de calderero; botas negras; vestimentas en franela; medias negras.**

**EFFECTOS : Reloj de plata ; pañuelo marcado con las iniciales “H.J.”. Ingeniero.**

**Nombre : HERBERT JUPE.-**

□ Nº 3

**FEMENINO.-EDAD ESTIMADA : 40 AÑOS.-CABELLO : CASTAÑO.-**

**ROPAS : Chaquetón gris guarnecido; chaqueta de jersey rojo; blusa de alpaca azul; pollera tejida azul; combinaciones en lana; medias negras; botas negras; cinturón gris; un guante color gris.-**

**MARCAS EN ROPAS: Marcas “M.H.”, de color rojo, en camisa.-**

**EFFECTOS : Un broche .-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

**□ N° 50****MASCULINO.- EDAD ESTIMADA :30 AÑOS .-CABELLO:CLARO.-****ROPAS : Abrigo negro ; sin camiseta; camisa de franela color azul, rayada.-****EFFECTOS : Dos libros de bolsillo ; reloj de plata; lapicera; papeles; diario personal; lapicera fuente; peine; 87 dólares en papeles; 10 libras esterlinas en oro; otras monedas.-****BOLETO DE TERCERA CLASE N° 364424.-****NOMBRE : ERNEST POSTAGE TOMLIN.-****□ N° 58****MASCULINO.-EDAD ESTIMADA : 18 AÑOS.-****CABELLO : OSCURO.-****ROPAS : Traje en mezclilla, color negro; camisa a cuadros; botas negras; sin marcas en cuerpo o ropas.-****EFFECTOS : Bolso con 10 centavos; espejo de bolsillo; peine; llaves.-****DE TERCERA CLASE****NOMBRE : CATAVELAS VASSILIOS .-****□ N° 5****FEMENINO.-EDAD ESTIMADA . CABELLO : CASTAÑO OSCURO.-**



1160

**ROPAS : Waterproof azul; chaleco negro y pollera; chaqueta a rayas, en colores blanco y rosa; pequeño abrigo en azul y rojo, con cuello de piel; botas negras y medias rebordeadas.**

**EFFECTOS : Bolso vacío; crucifijo; cajita de polvos y medallón; cuatro anillos : 2 de plata, 1 de turquesa, 1 de granate y perla, 1 aro de oro.-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

□ Nº 11

**MASCULINO.-EDAD ESTIMADA : 45 AÑOS.-BIGOTE .-  
CABELLO : OSCURO.-**

**ROPAS : Abrigo de color negro; pantalones azules; botas negras.-**

**NOMBRE EN ROPAS Y PAPELES : “Shea”.-**

**EFFECTOS : Reloj; llaves (2do.Mayordomo); guantes; pipa.-**

**MAYORDOMO**

**NOMBRE : SHEA.-**

Todavía no hemos llegado a la parte de los números de los sobrevivientes y de los fallecidos, diferenciados ambos grupos en clases, sexos y demás, ya que lo miraremos en más detalle en páginas siguientes.

Debo aclarar que los cuerpos rescatados del agua (cadáveres ) suman más de **300** ,con lo que elegí, prácticamente al azar, diez (10) casos en los que creo que se han descrito suficientemente bien el tipo de ropas, calzados, objetos personales y demás que los muertos llevaban al momento del desastre. Otras dos razones me impulsaron a proceder de la manera antes indicada ; ellas son: seguir describiendo los ítems mencionados al momento

de la recuperación de los cuerpos hubiese sido una tarea tediosa para quién esto escribe (no le temo al tedio, pero me hubiera quitado tiempo para seguir adelante con los temas relacionados con los aspectos humanos y consideraciones técnicas relativas al hundimiento del “Titanic”) como así también, desplegar una suerte de “escenario mortuorio” donde se habrían de exponer las vestimentas, adornos y otros, que las personas muertas poseían, por esas dramáticas horas del 15 de Abril de 1912. Al no ser esas mis intenciones, tomé estos casos, que de por sí ya nos ilustran un poco (en verdad, muy poco ...) sobre las características externas de estos malogrados seres humanos.

Pero podemos hilar un poco más “fino” con estos pocos datos.

Observemos al cuerpo nomencado con el N° 22, el representante diplomático de la República Oriental del Uruguay. Podemos ver que sus prendas son variadas y de colores vivos; asimismo, el detalle de calidad en los efectos personales es notorio, como también la suma de dinero que se encontró en sus bolsillos. Evidencia esta persona la pertenencia a una clase social en la cúspide, que en ese entonces viajaba, a bordo del RMS “Titanic” ,en la conocida 1ra.clase, como lógicamente correspondía a un plenipotenciario.

Pasando ahora al cuerpo rescatado N° 52, la Sra. Mack. Una atenta mirada sobre sus ropas y pertenencias nos dá la pauta de la existencia de una clase social en ascenso, o por lo menos, con variadas expectativas respecto de su futuro económico y social: esto es lo que se conocería como “**clase media**”, ya en desarrollo en esos días, principalmente en los países americanos, es decir, Estados Unidos de América, Canadá, Argentina y Uruguay.

Otro de los ejemplos que se pueden identificar claramente con la gente de trabajo a bordo del RMS “Titanic” lo daría el prestar atención al cuerpo N° 73, perteneciente al que fuera en vida el **Ingeniero Herbert Jupe** : tanto las ropas (en su mayoría, ropa de trabajo) que portaba como sus objetos perso--

1162

/--nales (un reloj y un pañuelo) muestran a una persona que tenía una labor determinada por realizar, para la cual debía de tener ropas adecuadas a su función y para la cual , debía de poseer pocos objetos personales que le llegaran a estorbar su tarea. Pero el Ingeniero Jupe no podía prescindir de un elemento valioso para su tarea : su reloj, el cual, seguramente, le sería de una gran utilidad técnica.

Otros dos cuerpos rescatados , el N° 1 y el N° 58 , nos indican claramente que se trata de inmigrantes, ya que (imaginándolas....) sus ropas debían haber sido sencillas (yo diría más bien : funcionales....) ,nada costosas .Esto anterior, unido al hecho de los pocos objetos personales rescatados de cada uno de ellos, nos informa sobre seres humanos que, acompañados de sus padres (como sería el caso del cuerpo N° 1) o solos (quizás el caso de Vassilios Catavelas, de 18 años), intentaron llegar a América a los fines de iniciar una nueva vida; en definitiva, inmigrantes, pertenecientes a la 3ra.clase,tambièn conocida como “steerage”.

Cabe acotar que una gran mayoría de cuerpos rescatados, una vez concluído el proceso de identificación ,la recuperación de sus objetos personales, etc. fueron inhumados en el mismo Océano Atlántico. Otros, sin embargo, fueron llevados hasta tierra firme, donde se los sepultó en tumbas. Obviamente, estas tumbas están ubicadas en cementerios.

El entierro de víctimas del hundimiento del RMS “Titanic” se realizó en tres cementerios diferentes, todos ellos ubicados en Nueva Escocia (Canadá),más exactamente en la ciudad de Halifax. Éstos son: **Mount Olivet Cemetery** , **Barón de Hirsch Cemetery** y **Fairview Cemetery**. Recurriendo una vez más a la valiosa fuente de información que para este “investigador” se ha convertido la **Encyclopedia Titanica**, que dirige el Sr.Phind, podemos enumerar los cuerpos que se encuentran enterrados en los mismos. Cabe hacer la acotación que varios figuran como no identificados como así también se encuentran tumbas cuyas lápidas llevan nombre y apellido del ser humano cuyos restos mortales reposan en dicha ubicación. Veamos , pues , el registro de las víctimas del hundimiento del

RMS “Titanic” que se encuentran en cada uno de los cementerios, indicando que colocaremos el número de lápida que nombra la misma , el posible nombre del occiso y la actividad (cuando se hubiese conocido) o mejor dicho, lo que se sabía de dicha persona.



**Foto N° 551 :**  
**Fotografía del Cementerio de Mount Olivet,**  
**en la ciudad de Halifax, Nueva Escocia,**  
**Canadá , donde están enterradas víctimas**  
**del hundimiento del RMS “Titanic” .-**

## Cementerio de Mount Olivet

### *Hilera 1*

**298/Pasajero de 3ra.clase**

**Wenzel Lindhart**

**328/Pasajero de 3ra.clase**

**Hileni Zavour**

### *Hilera 2*

**302/Fogonero**

**Thomas Morgan**

**189/Pasajero de 1ra.clase**

1164

**Servando Ovies y Rodríguez**

*Hilera 3*

**244/Mozo Asistente**

**Maurice Emil de Breucq**

**277/Jefe de Pastelería**

**Henry Jaillet**

*Hilera 4*

**215/Mozo Asistente**

**Battista Bernardi**

**306/Pasajero de 3ra.clase**

**Ignjac Hendekovic**

*Hilera 5*

**5/Mujer Desconocida**

**188/Pasajero de 3ra.clase**

**Mansour Hanna**

*Hilera 6*

**202/Violinista**

**John P. Clarke**

**79/Pasajero de 3ra.clase**

**William Alí**

*Hilera 7*

**288/Hombre Desconocido**

**312/Pasajero de 3ra.clase**

**Gerious Youseff**

*Hilera 8***210/Mujer Desconocida****266/Pompeo Piazzo***Hilera 9***13/Mujer Desconocida****196/Pasajero de 3er.clase****Peter L. Lemberopoulos***Hilera 10***12/Pasajero de 3er.clase****Margaret Rice**

Totalizan **diecinueve (19)** cuerpos enterrados en este cementerio.

**Cementerio de Barón de Hirsch**

Este cementerio fue destinado a albergar a las víctimas de fé judía que viajaron a bordo del RMS “Titanic” .

*Hilera 1***78/Hombre Desconocido****15/Pasajero de 2da.clase****Michel Navratil\****Hilera 2***248/Hombre Desconocido****264/Hombre Desconocido***Hilera 3***136/Hombre Desconocido**

1166

**144/Mayordomo**

**Frederick Wormald**

*Hilera 4*

**291/Hombre Desconocido**

**214/Hombre Desconocido**

\* Este hombre fue enterrado en este Cementerio ya que se pensó que era de fé judía ,debido a que abordó el RMS “Titanic” bajo el nombre supuesto de Hoffman.

Totalizan **ocho (8)** cuerpos enterrados en este cementerio.



Foto N° 552 :  
Fotografía del Cementerio Fairview , de la misma ciudad canadiense , en el cuál también se hallan enterradas víctimas del hundimiento del barco de los sueños .-

### Cementerio de Fairview

*Hilera 1*

**64/Escribiente del Sobrecargo**

**John Reginald Rice**

**297/Pasajero de 2da.clase**

**Ralph Giles**

**2/Mayordomo Asistente de Pastelería  
J. W. Marriott**

**186/Barman de Restaurant  
Ernest Price**

**206/Pasajero de 3ra.clase  
Alma Pålsson**

**301/Mozo  
E. Poggi**

**195/Ajustador  
Charles Shillaber**

**247/Barbero Asistente  
Arthur White**

**268/Fogonero  
Frederick Charles Marsh**

**10/Mayordomo de Salón  
Robert Butt**

**150/Mayordomo de 3ra.clase  
George Frederick Charles Talbot**

**145/Fogonero  
Henry Allen**

**282/Dispensero Asistente  
Edward James William Rogers**



1168

**34/Mayordomo**

**Henry Wellesley Ashe**

**191/Mayordomo de Salón**

**Robert J. Davies**

**218/Mayordomo de Salón**

**Herbert Cave**

**238/Asistente**

**Alfred King**

**192/Marinero**

**David Matherson**

**272/Mayordomo**

**J. White**

**231/Carnicero de 3ra.clase**

**Frank John Roberts**

**280/Fogonero**

**F. Reeves**

**284/Pasajero de 3ra.clase**

**Frederick Charles Sawyer**

**187/Pasajero de 3ra.clase**

**Thomas James Everett**

**305/Pasajero de 2da.clase**

**Hans Kristensen Givard**

**285/Pasajero de 3ra.clase**

**Gustav Joel Johansson**

**226/Mayormo de Salón**

**Thomas Moore Teuton**

**311/Mozo Asistente**

**Italo Francesco Dnati**

**317/Ajustador**

**Everett Edward Elliot**

**320/Mayordomo de Salón**

**James Edward Cartwright**

**261/Pasajero de 3ra.clase**

**Thomas Storey**

**239/Mayordomo de Cubierta**

**Ernest Edward Samuel Freeman**

**165/Pasajero de 2da.clase**

**Johan Henrik Johannesson Kvillner**

**319/Mayordomo de Salón**

**Arthur Albert Howell**

**316/Fogonero**

**Augustus Stanbrook**

**315/Mayordomo de Dormitorios**

**Henry Wittman**

**308/Hombre Desconocido**

1170

**201/Pasajero de 3ra.clase  
Alfonzo Meo**

**323/Mayordomo de Salón  
Thomas A. Mullin**

**321/Escribiente del Sobrecargo  
Ernest Waldrom King**

**304/Pasajero de 3ra.clase  
Mapriededer Zakarian**

**269/Pasajero de 3ra.clase  
Albert Karvin Anderson**

**17/Pasajero de 3ra.clase  
John Henry Chapman**

**143/Pasajero de 3ra.clase  
Jakob Alfred Johansson**

**149/Pasajero de 2da.clase  
Henry Price Hodges**

**250/Cocinero de Vegetales  
J. Hutchinson**

**37/Pasajero de 3ra.clase  
Malkolm Joackim Johnson**

**32/Pasajero de 3ra.clase  
Simon Siversten Saether**

**313/Gerente de Restaurant**

**Gaspare Antonino Pietro (Luigi) Gatti**

*Hilera 2*

**287/Pasajero de 2da.clase**

**Robert D. Norman**

**235/Linen Keeper**

**Thomas Ferguson Baxter**

**211/Mayordomo de Salón**

**Paul Jone Lefevre**

**204/Ajustador**

**Charles Ingram**

**246/Mayordomo de Dormitorios**

**Robert Arthur Wareham**

**276/Fogonero**

**Ernest Edward Grodidge**

**222/Engrasador**

**Frank Goree**

**252/Mayordomo Asistente**

**George H. Dean**

**138/Asistente de Calzados**

**Alfred J. Fellows**

**273/Asistente de Planchado de Ropas**

**Sidney Holloway**

1172

**183/Fogonero**

**William McQuillan**

**219/Hombre Desconocido**

**139/Hombre Desconocido**

**228/Hombre Desconocido**

**279/Hombre Desconocido**

**221/Mozo Asistente**

**Battista, Antonio Allaria**

**205/Dispensero Asistente**

**Joseph Francis Akerman**

**267/Fogonero**

**J. Brown**

**242/Fogonero**

**Richard Hosgood**

**251/Asistente**

**William Carney**

**227/Fogonero**

**James Joseph Dawson**

**161/Mayordomo de Salón**

**George Francis Bailey**

**290/Mayordomo de 3ra.clase**

**Robert C. Bristow**

**253/Marinero**  
**Frank Couch**

**83/Mayordomo de Salón**  
**William George Dashwood**

**300/Mayordomo de 3ra.clase**  
**William Denton Cox**

**163/Engrasador**  
**Frederick Woodford**

**241/Hombre Desconocido**

**11/Mayordomo de Salón**  
**John Shea**

**294/Pasajero de 2da.clase**  
**George Swane**

**140/Pasajero de 3ra.clase**  
**Achille Waelens**

*Hilera 3*

**330/Mayordomo de Salón**  
**James McGrady**

**327/Pasajero de 3er.clase**  
**Harold J. Reynolds**

**314/Pasajero de 3er.**  
**Jakob Alfred Wiklund**

1174

**209/Pasajero de 2da.clase  
Arthur Gordon McRae**

**134/Hombre Desconocido**

*Hilera 4*

**4/Pasajero de 3er.clase  
Gösta, Leonard Pålsson**

**110/Pasajero de 1ra.clase  
William Henry Harrison**

**270/Mayordomo de Salón  
Alfred Arnold Deeble**

**97/Pasajero de 2da.clase  
Reginald Febton Butler**

**217/Mayordomo de Salón  
O. W. Samuel**

**179/Hombre Desconocido**

**193/Violinista  
John Law Hume**

**257/Hombre Desconocido**

**29/Hombre Desconocido**

**216/Hombre Desconocido**

**233/Hombre Desconocido**

**265/Hombre Desconocido**

**262/Mayordomo de Salón  
Alan Vincent Franklin**

**213/Hombre Desconocido**

**243/Mayordomo de Dormitorios  
Edward Stone**

**141/Jefe de Carniceros  
Alfred Maytum**

**229/Hombre Desconocido**

**254/Hombre Desconocido**

**237/Hombre Desconocido**

**94/Hombre Desconocido**

**283/Hombre Desconocido**

**223/Hombre Desconocido**

**220/Hombre Desconocido**

**274/Mayordomo de Dormitorios  
Leslie Norman Bogie**

**296/Hombre Desconocido**

**92/Hombre Desconocido**



1176

**129/Hombre Desconocido**

**303/Hombre Desconocido**

**137/Hombre Desconocido**

**3/Pasajero de 3ra.clase**

**Jenny Lovisa Henriksson**

**329/Mayordomo de Dormitorios**

**Charles Edwin Smith**

**240/Hombre Desconocido**

**281/Mujer Desconocida**

**8/Pasajero de 3ra.clase**

**Wendla Maria Heininen**

**212/Mayordomo de Salón**

**Percival Stainer Deslands**

Totalizan **ciento diecinueve (119)** cuerpos enterrados en este cementerio.

Como podemos ver a simple vista, la mayoría de los enterrados en los tres cementerios son personas que corresponden a las 2da y 3ra.clase, como así también, gran cantidad de personal componente de la tripulación. Como contraparte, existen pocos cuerpos inhumados que pertenezcan a personas que viajaban en 1ra.clase.

La magnitud de la masacre fue grande, y el número de muertos, alto. No deseo profundizar más en lo que respecta a las personas que murieron en esta tragedia. No porque eluda el tema, ya que (como han visto....) lo he desarrollado, sino que es mi intención pasar a realizar un pequeño paneo por los que sobrevivieron al hundimiento , es decir , **los vivos**.

Como se salvaron unos centenares de personas, los testimonios son muchos y variados. E incluso , muchas veces contradictorios, ya que más de un pasajero o tripulante que sobrevivió al naufragio relató impresiones totalmente diferentes sobre el mismo hecho puntual. A lo antes expuesto, ya he dado mi interpretación en líneas anteriores.

Sin embargo, focalizaré mi atención sobre algunos testimonios, como siempre, extraídos de libros, revistas y diferentes páginas de Internet. Algunos de ellos son vivencias y comentario de mujeres que salvaron sus vidas , y a esto le doy una importancia especial , por un solo detalle : la **mujer** ,en **sí misma**, y quizás debido a su propia **naturaleza**, es más **sensible** que el **hombre**. Con lo que sus **sentidos** (generalmente.....) captan más que los del hombre.....o por lo menos, están más dispuestos a captar....

Veamos el primero de los testimonios, vivencias y comentarios de algunos de los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic”.

Comencemos por la **Sra. Ana Sophia Turja**.

**Ana Turja** fue uno de los 21 hijos nacidos de las uniones que su padre tuvo con dos mujeres, en la localidad de Oulainen, ubicada en el norte de su Finlandia natal. Su media hermana, María, vivía junto a su marido, John Lundi, en la localidad de Ashtabula (estado de Ohio, USA) y regenteaba un almacén. Luego de una visita que este matrimonio efectuó a Finlandia, ambos instaron a Ana a emigrar a América, ofreciéndole John trabajo en su propio almacén. Es así que Ana se convenció que debía marchar, para lo cuál el esposo de su media hermana le compró un pasaje de 3ra.clase ,a un costo de 50 dólares americanos de aquella época.

Una vez recorrido el camino que la separaba desde Oulainen (Finlandia), Ana llegó al puerto de Southampton, para embarcar en el RMS “Titanic”. Ana tenía 18 años en ese momento. La impresión que le dio el buque a la joven inmigrante finlandesa fue extraordinaria. Ana así lo relata :



**Foto N° 553 :**  
**Fotografía de Ana Turja , la emigrante finlandesa que dejando su país natal atrás, llegó a los Estados Unidos de América , luego de haber sobrevivido al hundimiento del RMS “Titanic”. Un detalle personal (que espero se me perdone....) :**  
**¡ qué parecida eras a mi abuela paterna, mi inolvidable y querida “Baba” Olga . . . ¡ .-**

*“Era casi como una ciudad , no le faltaba nada. Había pileta de natación, salas de concierto y bibliotecas”*

Con su extensión, la cubierta principal (según sus propias palabras) era más grande que la calle mayor de su pueblo natal..... La atmósfera era activa, mucha charla ,con gente que cantaba y daba rienda suelta a sus emociones. Turja tenía asignada una habitación en 3ra.clase, de acuerdo a su pasaje, que estaba provista de literas y que fueron ocupadas por otras dos mujeres, aparte de ella misma. Una de éstas mujeres, que viajaba con su hermano, tomó, prácticamente, a su cuidado a la joven Ana. La otra mujer que ocupaba esa habitación viajaba con su bebé.

Ese Domingo por la noche, cuando se preparaba para dormir, Ana sintió un fuerte golpe sobre la parte delantera del buque. Al poco rato, el hermano de una de las mujeres que mencionamos, golpeó la puerta y les indicó que *“algo andaba mal, que debían colocarse ropas de abrigo y los chalecos salvavidas”* .

Luego de unos minutos el grupo estaba listo para partir, encaminándose hacia las cubiertas superiores. En eso, uno de los miembros de la tripulación les ordenó que bajaran otra vez, es decir, que volvieran por donde habían venido, a lo que el grupo y Ana misma desobedecieron. Directamente, no discutieron con este tripulante. Pero lo que sí recuerda claramente Ana Turja es que (una vez que el grupo pasó por ese cuello de botella) las puertas por las que habían pasado se cerraron y encadenaron tras de ellos , para prevenir que otros grupos de personas también consiguieran transponer ese obstáculo.

Una vez en la cubierta superior, le golpeó el frío, por lo que decidió volver a la cubierta de botes. Allí le sorprendió a Ana ver la actividad desplegada, como así también la banda, que comenzaba a tocar. Aunque no puede recordar claramente los temas, Turja sí recordaba que los integrantes de la banda se encontraban allí después de haber estado tocando en un Salón vecino .También contó Ana que, una vez que los músicos se reunieron en el lugar de la cubierta de botes, las puertas se cerraron detrás de ellos, al terminar de salir los integrantes del conjunto dirigido por Wallace.

1180

En la cubierta de botes, Ana se encontró con la Sra. de **Panula** (también de Finlandia) que se encontraba realizando la travesía del Océano Atlántico, junto a sus cinco hijos, como otros inmigrantes, hacia Pennsylvania (Estados Unidos), en donde la esperaba su marido. La Sra. de Panula le preguntó a Ana Turja lo siguiente : “*¿Moriremos todos en el agua?*”. La pregunta de esta señora tenía, desde el vamos, un fundamento muy especial, ya que se le había ahogado recientemente un hijo adolescente en Finlandia. El que se quema con leche , vé una vaca y llora.....y al que se le ahoga un hijo en el agua, odia el mar por siempre.....

Ana también recuerda haber visto las luces de otro buque en las cercanías del “Titanic”. Es decir, el barco que seguramente vió Ana era el “Californian”. Lo que Ana seguía creyendo (como una gran mayoría de personas de todas las clases como asimismo tantos tripulantes) era que el buque era inmundible ,como se repitió constantemente por esos días. Por ello, no le encontraba respuesta al zafarrancho que sus ojos presenciaban como tampoco comprendía lo que se decía y gritaba alrededor, ya que no entendía el idioma inglés. Otro de los detalles que la memoria de Turja nos trajo como comentario es que ,a medida que el barco se iba hundiendo, la orquesta seguía tocando .Y a ella le gustaba mucho lo que, en esos momentos estaba escuchando .Tal es así que Ana dijo “ *que me hubiera ido al fondo del océano escuchando la música, si no hubiera sido por un marinero que me levantó y me ubicó en un bote salvavidas*”.

Ana Turja sigue diciendo : “ *Mi bote era el siguiente ubicado al lado del último bote salvavidas. Estaba totalmente cargado cuando fue lanzado al agua y no era de los que todavía estaban aprisionados por los cables. El bote estaba tan lleno que cuando apoyé los dedos de mi mano sobre el borde del bote, éstos se mojaron hasta las articulaciones*”.

Aparentemente, según recuerda Turja, el bote tenía lona a ambos lados, lo que haría que dicha embarcación fuera uno de los botes plegables, ya sea el “C” o el “D” , que, como hemos visto, fueron los únicos que, en esos momentos, fueron lanzados con éxito por parte de la tripulación.

A continuación, los que estaban a bordo del plegable comenzaron a remar con todas sus fuerzas para alejarse del “Titanic”, ya que, en el ambiente flotaba la convicción de que serían arrastrados por la succión que el barco produciría cuando se hundiera.

Ana Turja dice en sus recuerdos que estuvieron en el agua por un lapso aproximado de ocho horas. Y que a pesar que era una noche clara, brillante por las estrellas, los alrededores del bote eran tan oscuros que muchos de los pasajeros prendieron papel u otras cosas como para avisarles a los demás botes, dispersos en las cercanías del hundimiento , que ellos estaban allí.

Pero su más conmovedor relato se hace lágrimas cuando recuerda los gritos y llantos de los que estaban muriéndose en el agua, a pesar de todo, muy cerca de ella .Siempre que recordaba esto, Turja comenzaba a llorar. Se lamentaba Ana :

***“Ellos estaban en el agua y no los pudimos ayudar...”***

Una vez a bordo del barco que rescató a los sobrevivientes del hundimiento, Ana se sintió revivir, ya que las bebidas calientes, las mantas y la atención de pasajeros y tripulación le infundieron nuevos ánimos. Una vez (¿qué?....) “repuesta” del trance que debió soportar, Turja se dio a la tarea de tratar de ubicar a sus compañeras de cuarto, aunque su búsqueda no tuvo el éxito que su corazón anhelaba. Es más, nadie las había visto u oído nada de ellas.....

Ana también se enteró que la familia Panula se había reportado como perdida.....

Una vez en New York, a pesar de las dificultades del idioma, Ana fue puesta en un tren y enviada a Ashtabula, donde fue cordialmente recibida y por mucho tiempo , tratada como toda una “celebridad”. Muy poco tiempo después habría de conocer al que sería su esposo, el Sr. John Lundi (otro) : se enamoraron y se casaron. Ana no iría jamás a trabajar en el almacén de su cuñado.....

Su familia en Finlandia no supo nada de ella, hasta unas 5 semanas más tarde, cuando fue que recibieron una carta donde se les indicaba que Ana

1182

estaba con vida y en USA. Además, el paradero de Ana se había prestado a una confusión, ya que en un primer momento se la anotó en el listado de pasajeros desaparecidos. Ni quiero pensar lo que sus familiares sintieron durante todos esos días sin noticias de la buena de Ana, pero sí puedo imaginar la alegría cuando recibieron la buena nueva.....

Y lo que voy a contar de Ana Turja parece mentira, pero fue real. Así lo contó su nieto, el **Sr. John Rudolph Lundi**.

En **Mayo** del año **1953**, la película **“Titanic”** (protagonizada por la actriz **Barbara Stanwyck** y el actor **Clifton Webb**) llegó , para ser exhibida, al pueblo de Ashtabula (Ohio).Obviamente, Ana fue la invitada especial. Además, Ana nunca había visto una película en su vida.....justamente ésa sería la primera vez .

Después de ver la película, los reporteros de las noticias le preguntaron si la película había sido realista .Lo único que Ana pudo decir (¡¡pobre Ana¡¡...) es:

*“Si estaban tan cerca como para filmar ¿porqué nadie nos ayudó?”* .

Sus familiares trataron de explicarle que la película sólo había sido una recreación al estilo Hollywood .Pero ella siguió diciendo :

*“No, no”*.

En **Julio 20** del año **1969**, cuando todos se encontraban mirando el descenso del hombre en la Luna, Ana no pudo creer (y nunca lo creyó...) que ese acontecimiento estuviera sucediendo en realidad. ¿Porqué?. La respuesta de Ana fue muy simple, cosa que dejó pensando a más de uno (incluído a quién esto escribe....) :

*“No, no. Si pudieron recrear el “Titanic”, también pueden recrear esto también”* .



**Foto N° 554 :**  
**Fotografía que nos muestra a Ana Turja de Lundi , en el atardecer de sus días . . .**  
**“Nunca puedo entender cómo Dios perdonó a una pobre muchacha finlandesa, cuando toda esa gente rica se hundió . . .” , según una pregunta que la propia Ana siempre se hizo .-**

A lo largo de los años, Ana fue entrevistada regularmente cuando el aniversario de la fecha del hundimiento se acercaba. Cuando se hacía el 14 de Abril en los años posteriores al hundimiento del barco de los sueños, Ana, como buena abuela, sentaba a sus siete nietos alrededor de ella y les contaba nuevamente la historia que tuvo que vivir. La frase con la que siempre terminaba su relato (y que muchas veces repitió a lo largo de su vida...) era : ***“Nunca puedo entender cómo Dios perdonó a una pobre muchacha finlandesa cuando toda esa gente rica se hundió”***.

**Es que los caminos y los designios de Dios son insondables, querida Ana.....**



1184

**Anna Sophia Turja Lundi** murió en la localidad de Long Beach (California, USA) , en el año 1982, a la edad de 89 años. Finalmente, descansó en paz. Seguramente, se hubo de encontrar (aunque sólo Dios lo sabe.....) con sus compañeras de cuarto a bordo del RMS “Titanic” y con la familia Panula.....

Un comentario de parte de quién esto escribe : se me cayó una lágrima cuando ví en detalle la foto de juventud de Ana Turja. Es que se asemejaba mucho, muchísimo a mi abuela paterna, la inolvidable “Baba Olga”.....

Mencionemos ahora a otra de las mujeres sobrevivientes de la tragedia del “Titanic”. Ella es la **Sra. Eleanor Shuman** .

Comentemos que, una vez producido el estreno de la película de James Cameron (“Titanic”) ,Shuman presenció la película tres veces, debido a que le gustó. Simplemente eso : le gustó.....Sin embargo, siempre lloraba al verla, especialmente *“cuando el buque se iba partiendo y hundiendo, y las vidas se perdían”*, tal como su hijo, Earl Shuman comentó. Aunque hay que decir que, a diferencia de los millones de personas en el mundo que concurrieron a los cines a presenciar ese film, o que los vieron en sus hogares por la televisión, Eleanor vió esta “película” desde otra **perspectiva, “somewhat different.....”**.

Desde su más temprana edad la vida de Eleanor Shuman estuvo marcada por el hundimiento del coloso de los mares, ya que, al momento de la tragedia, contaba con sólo 18 meses de vida sobre esta tierra, y viajaba a bordo del RMS “Titanic” en compañía de su madre y de su hermano. Aunque murieron más de 1500 personas, ella y sus familiares lograron sobrevivir, siendo recogidos de las aguas por el buque “Carpathia”.

Eleanor era todavía una de las siete personas (para el año 1996) que permanecían vivas, dispersas alrededor del mundo, sobrevivientes de la tragedia.

En una entrevista que concedió al diario “**Tribune**” en el año **1995**, Shuman recuerda algunas cosas ( sobre el haber estado a bordo del “Titanic”), y entre ellas, las referidas al hundimiento .

# Eleanor Shuman, 87, survivor of Titanic

By Chuck Hutchcraft  
TRIBUNE STAFF WRITER

Eleanor Shuman enjoyed the movie "Titanic" so much that she saw it three times. She cried as she watched, "especially when the ship was breaking up and sinking and all the lives were lost," said her son, Earl Shuman.

But unlike the millions of other Americans who have flocked to theaters in recent weeks to see the Hollywood hit, Mrs. Shuman viewed it from a distinct perspective.

As an 18-month-old child, she was a passenger, along with her mother and brother, on the doomed ocean liner that sank on its maiden voyage across the North Atlantic on April 14, 1912. More than 1,500 passengers died, but Mrs. Shuman and her family were picked up by another ship, Carpathia, and were among the hundreds that survived.

Mrs. Shuman, 87, who died Saturday in Sherman Hospital in Elgin, was one of seven remaining

Mrs. Shuman, 87, who died Saturday in Sherman Hospital in Elgin, was one of seven remaining

survivors of the Titanic. She lived alone in her Elgin home until about three weeks ago, when she was admitted to Sherman Hospital complaining of back problems. She later was moved to a rehabilitation center, where she contracted the pneumonia that caused her death, Earl Shuman said.

In a 1995 Tribune interview, Mrs. Shuman talked about having been aboard the Titanic as it sank. She described her recollections as a combination of her memories and those of her mother.

"I was being held in my mother's arms," she said. "I was crying. People were screaming."

Every spring, Earl Shuman said, someone would contact his mother to talk to her about the disaster. Two years ago, he said, her family was invited on a cruise to the site where the Titanic sank, about 400 miles off the Newfoundland coast.

"It was kind of eerie," he said, about 400 miles off the Newfoundland coast.

"It was kind of eerie," he said.



Eleanor Shuman in 1995.

"They had a memorial service on the bow of the ship, and Mom got to say a few words and said good-bye to friends who were lost in the Titanic."

Other survivors include two sisters and two grandchildren. Visitation will be from 4 to 8 p.m. Tuesday in the Laid Funeral Home, 310 S. State St., Elgin. Services will be at 1 p.m. Wednesday in the funeral home.

Other survivors include two sisters and two grandchildren. Visitation will be from 4 to 8 p.m. Tuesday in the Laid Funeral Home, 310 S. State St., Elgin. Services will be at 1 p.m. Wednesday in the funeral home.

Foto N° 555 :

Fotografía del artículo aparecido en el periódico "Tribune" (USA), en el cuál se le hace una entrevista a una de las sobrevivientes del hundimiento del RMS "Titanic".

Eleanor Shuman contaba con sólo 18 meses de vida al momento del naufragio. Eleanor concedió este reportaje en el año 1995.

A pesar de su corta edad en 1912, su memoria sobre esa noche fatal no se borró.

Se puede decir : " Y sin embargo . . . todavía se acuerda " .-

Ella misma indicó que sus recuerdos están entrelazados con los de su madre, para formar un todo.

Eleanor contó que *"Yo estaba en los brazos de mi madre, y estaba llorando. La gente gritaba."*



**Foto N° 556 :**

**Un profesional , en cualquier rama de las diferentes actividades que la vida ofrece , es aquél que recurre a todas las fuentes de información disponibles para realizar un buen trabajo .Dejando de lado la parte económica , que , en definitiva, vendría a ser un reconocimiento por la tarea desarrollada, el profesional intenta incluir en su trabajo , todos los datos y testimonios que den carácter de válido a sus esfuerzos .**

**James Cameron no sólo produjo la película de los múltiples Oscar , sino también otras , quizás hasta adelantadas a los tiempos en que vivimos : “Terminator I” , “Depredator” , “Terminator II” , y su más laureada , “Titanic” . Lo que interesa rescatar es la constante profesionalidad de este director , la que lo llevó a entrevistar a los sobrevivientes del naufragio , que , para el año 1995 , ya eran pocos . . . .**

**En esta foto , lo vemos entrevistando a la Sra. Eleanor Shuman .-**

Y tanto es el afán de muchas personas de conocer cosas sobre el barco de los sueños y de quienes viajaban en él, que se le escuchó decir a Eleanor, que cada primavera (recordemos que el “Titanic” se hunde en el mes de Abril, cuando en el Hemisferio Norte es la estación de la Primavera) alguien, más bien conectado con las creencias espiritistas, se trataría de conectar con su madre para hablar con ella del desastre del buque.

La madre de Eleanor también tuvo una prolongada vida. Es así, que en el año 1993, dos años antes de esa entrevista, Eleanor y toda su familia fueron invitados a realizar un viaje al lugar del hundimiento, es decir, a unas 400 millas de la costa de Newfoundland. Otros sobrevivientes incluían a dos hermanas y dos nietos.

*“Fue algo atemorizante. Tuvieron un servicio religioso en la proa del buque. Mamá alcanzó a decir unas pocas palabras y decirle adiós a los amigos que perdió en el “Titanic””.*

Eleanor murió en el Hospital “Sherman” de la localidad de Elgin en el año 1997, a los 87 años de edad.

Dios quiera que descanse en paz.

Otro de los relatos que continuaron cimentando la “leyenda negra” sobre los sucesos trágicos que (como hemos visto) se produjeron a bordo del RMS “Titanic” la noche de la tragedia, fue el que realizó el **Sr. Marshall Prew**. Este hombre comentó que tenía nueve años cuando viajó a bordo del barco de los sueños, junto a su padre y a su madre. Mientras él y su padre se encontraban caminando por las galerías, la madre de Marshall se hallaba durmiendo en su habitación. En eso, sintieron el choque. Una de las consecuencias inmediatas del golpe del barco contra el iceberg fue la muerte de la madre de Prew, que se ahogó debido al hecho que el agua llegó muy rápido hasta el camarote donde se encontraba.

Pero los padecimientos del pobre Marshall recién habrían de comenzar, ya que, posteriormente a este trágico acontecimiento, otro vendría a entristecer aún más la vida del joven Prew.

Es que a su padre lo mataron de un **balazo**. Y esto es algo que deberemos tratar de confirmar, ya que hay toda una serie de historias alrededor de las muertes violentas en el “Titanic”, es decir, las provocadas por la acción de la mano del hombre. Cameron pinta de cuerpo entero estas situaciones, haciendo al Oficial William McMaster Murdoch como el **responsable** de las muertes de dos pasajeros que querían embarcar, en su desesperación por alcanzar un lugar en uno de los botes salvavidas.

1188

Y es que el mismo Prew, siendo ya un anciano, pero con una memoria completa, que *“es que hubo un momento en que los guardas perdieron todo control. Si uno era de la segunda o tercera clase y quería conservar la vida, era un criminal. Mi papá murió por uno de esos balazos.”*

Prew aclaró que le hizo un juicio a la compañía naviera, reclamando la vida de los suyos, endilgándoles “discriminación de clase”. Aunque hubo una indemnización ,lo que la compañía no pudo devolverle fue la vida de su padre.

Otro de los testimonios que podemos traer a estas páginas, es el relacionado con la **Sra. Margaret Young** .Esta señora emigró a Canadá, desde Irlanda, en los albores del siglo XX, como tantos otros, para conseguir un mejor futuro. En 1912, Margaret volvió a Irlanda a visitar unos parientes, con la idea de permanecer allí por unos pocos meses, y luego retornar a América, más exactamente al puerto de la ciudad de New York, donde tomaría un tren que la llevaría de regreso hasta Ontario (Canadá). Fue al momento de estar preparando su viaje de vuelta al Nuevo Mundo, cuando sintió hablar del “Titanic”. Margaret se quedó extasiada, siendo así que le envió mensajes a su esposo, el Sr. James Brown, comentándole acerca del hermoso clima que su estada en Irlanda había tenido y asimismo, de su pretensión de navegar en primera clase, a bordo del barco de los sueños, el más largo y lujoso en la historia de la navegación.

Y Margaret pagó **U\$S 4050** .- por su pasaje en el trasatlántico, lo que era realmente una pequeña fortuna en esos días. La última carta que Margaret le escribió a su esposo antes de embarcar decía :

*“Querido James,*

*Navegando a casa en el Titanic . Espero verte pronto ,cuando esté en New York . Estaré tomando un tren hacia Canadá . Espero que estés en la estación de trenes esperándome.”*

Es así que durante el viaje del inmundible, Margaret pasó una buena parte de su tiempo mezclándose con los pasajeros de 1ra.clase, observando la caída del Sol al atardecer y pensando en su hogar, lejano y querido hogar.

La noche del desastre Margaret estaba en su habitación, preparándose para descansar ,cuando sintió un pequeño estremecimiento, casi, casi como un leve temblor. Cuando trató de averiguar qué era lo que había pasado, nadie de la tripulación le supo explicar qué era en realidad lo que había ocurrido... Como cualquier otro ser humano, Margaret tenía miedo de morir, ya que ella sabía que el buque **no era** inmundible y por ello, tenía miedo que el barco hubiese golpeado contra algo. Pero Margaret no perdió el tiempo, quizás a causa de lo antes indicado. Por lo tanto, ascendió a la cubierta de botes, se subió a uno de los botes salvavidas (no lo recuerda exactamente, pero cree que fue el bote N° 7) y desde allí ayudó e instó a otras mujeres a hacer lo mismo que ella había hecho hacía unos minutos.

Aunque Margaret se daba perfecta cuenta que tanto el buque como la gente en los botes estaban en serios problemas, en ningún momento se le pasó por la cabeza que podría morir tanta gente.

Una vez consumada la tragedia, Margaret pasó las siguientes horas en las que su bote se halló sobre la superficie del Atlántico, cantando para ella misma y tratando de cuidarse del intenso frío.

Pero los minutos se hacían días y las horas, semanas. Durante todo ese tiempo pudo escuchar, a la distancia, los gritos, llantos, silbidos y pedidos de ayuda de los que estaban en el agua. Una vez rescatados por el “Carpathia”, y siendo abrigados con mantas y ropas, Margaret comió una comida ligera .

A pesar de estar entre los vivos, y de sentirse contenta por ello (¿quién no?...), Margaret se sintió golpeada por semejante tragedia. Una vez que Margaret llegó al puerto de New York a bordo del “Carpathia”, siguió adelante con sus planes y viajó al Canadá. Volviendo a estar entre los suyos, Margaret dió a luz un niño en el año 1913.

La señora Young siempre estuvo dispuesta a hablar de sus experiencias a bordo del barco de los sueños a quien quiera que la quisiese escuchar.

Finalmente, Margaret Young murió a la edad de 61 años.

1190

Entre otros de los sobrevivientes femeninos del RMS “Titanic” encontramos a la jovencísima **Eva Hart**, de Inglaterra, que viajaba hacia América, junto a sus padres. Eva fue una de las niñas que alcanzo a salvarse, junto a su madre, mientras que su padre, infortunadamente, falleció en el naufragio. Recordemos que (ya lo hemos comentado en otras páginas) que la madre de Eva tenía mucha aprensión de ser embarcada en el RMS “Titanic”, luego de ser transferida desde otro buque que estaba estacionado a la espera de carbón, en el puerto de Southampton.

Muchas veces, la madre de Eva comentaba que opinar que el buque RMS “Titanic” fuera inhundible era como “**volar en la cara de Dios**”, es decir, tomarle el pelo a Dios, o por lo menos, “**torearlo**”. Tal es así que la madre de Eva no se acostaba a dormir de noche, sino que se quedaba leyendo sentada en un sillón, para descansar de día: esto es, la señora tenía la idea de que algo grave le habría de pasar al buque.....y no se equivocó.

De los momentos finales del barco de los sueños, Eva recuerda que :

*“Yo ví hundirse a ese barco. Vi todo el horror de ese naufragio. E incluso, lo más terrible, oí los gritos de la gente que se estaba ahogando”.*

Eva Hart vió como su padre se iba a la muerte, mientras este hombre se hallaba en la cubierta, cuando éste la despedía por última vez en sus vidas, a ella y a su madre. Seguramente, James Cameron también tomó este relato al momento de filmar su película, ya que (recordemos...) ,al subir “Rose” al bote, hay dos hombres mirando hacia abajo :uno, su enamorado; el otro, bien podría haber sido el padre de Eva Hart . . . .

Una vez que Eva, junto a su madre, logró salvar su vida, se convirtió en una ardiente luchadora por el incremento en las medidas de seguridad de los buques que cruzaban el Atlántico.

*“Sé una buena niña, toma la mano de Mami...”*, fueron las últimas palabras que Eva escuchó de los labios de su padre.

Palabras de un hombre que sabía que iba a morir.....y sin embargo, sus últimas palabras fueron para el fruto del amor con su esposa.....

Eva Hart murió en el año 1996, a los 91 años de edad .Seguramente, cuando te volviste a encontrar con tu padre , ya no hubo tristeza.....sino sólo alegría.

**Ultima sobreviviente**

1996: Falleció, a los 91 años, Eva Hart, una de las últimas sobrevivientes del hundimiento del Titanic, ocurrido en 1912. A lo largo de su vida se dedicó a hacer campaña a favor de una mayor seguridad marítima y criticó a los exploradores que rescataron artefactos del naufragio. Siempre rehusó hablar del desastre, pero finalmente accedió a relatar su historia en una autobiografía titulada "Shadow of the Titanic".

**Foto N° 557 :**

**Recorte periodístico del diario "Hoy en las Noticias" , de edición en la ciudad de La Plata (Pcia. de Buenos Aires) .En él se lee la conmemoración de la muerte de Eva Hart , una de las sobrevivientes del hundimiento del RMS "Titanic".**

**A pesar de mi continúa atención respecto de todo lo que tuviera que ver con el barco de los sueños , se me "escaparon" muchas cosas.**

**Pero para eso también están los amigos. . . .  
Es mi obligación agradecer al Perito Mecánico Víctor Uribe Cuadra , el haber rescatado este recorte y , en su amable colaboración para este trabajo de investigación , habérmelo hecho llegar .  
¡Gracias , Víctor! .-**

Veamos ahora uno de los casos poco conocidos en lo que respecta a la sobrevivencia de pasajeros. En definitiva, la mayoría de las historias que se conocen (y las que muchas veces atrapan la imaginación y el interés del interesado medio.....) son las que se refieren a pasajeros que viajaron en primera clase, debido a un lógico afán por conocer a los "ricos y famosos", que en esos días, estaban representados por los ricos, muy ricos exponentes de las sociedades europea y americana de aquellos días.



1192

Pero esta historia de sobrevivencia tiene que ver no con los sombreros de copa y los fracs, sino con las gorras de lana y los sacos ,las de las personas que viajaban en 3ra.clase a bordo del RMS “Titanic”. Los siguientes comentarios trataran sobre tres pasajeros, todos varones, de nacionalidad belga (es decir, de Bélgica, país europeo) que viajaron a bordo del barco de los sueños.

Se trataba de : **Theodore de Mulder**, hombre oriundo de la localidad de Aspelare, ubicada a unos 25 kms. de distancia de la ciudad de Bruselas. Como tantos otros, decidió emigrar a otro país en busca de trabajo y progreso. Y es así , que dirigió sus pasos hacia América, abordando el RMS “Titanic”, con el sueño de conseguir trabajo en la ciudad americana de Detroit , que ya por ese entonces se iba perfilando como una ciudad industrial dedicada prácticamente a la fabricación de automóviles.

Ahora bien, de Mulder siente el sonido de la campana de alarma que los vigías echan a sonar, avisando de la inminente colisión. Una vez producida ésta, el hombre se dirige a su camarote y despierta a sus amigos, la familia **Van Impe** ( que tenía una hija pequeña),urgiéndolos a que se vistan y se dirijan inmediatamente a la cubierta de botes, como sea. Pero la familia no lo quiso escuchar ,prefiriendo permanecer abajo, donde se encontraban inicialmente. Lamentablemente, no los volvieron a ver con vida. Entonces, de Mulder subió a cubierta y allí se dió cuenta que (viendo la situación que se deterioraba a pasos agigantados con el transcurrir de los minutos) el buque se hundía.

Pero de Mulder era un hombre, y sabía que las ubicaciones en los botes salvavidas estaban destinadas, por lo menos en primera instancia, a las mujeres y a los niños. Por ello, como todo un hombre, se limitó a observar la carga y la bajada de los botes al mar. Pero de Mulder también se dió cuenta que muchos de los botes no habían sido cargados en su totalidad, o si se quiere, hasta el límite de sus capacidades.

Por lo que se decidió a arrojar una silla por cubierta ,para más tarde, arrojarse él. Una vez en el agua fría, alcanzó a divisar un bote y, nadando hasta él, fue aceptado sin mayores inconvenientes. Pero de Mulder se estaba

congelando, para lo cual les debió pedir a las mujeres que poblaban ese bote, que lo permitieran abrigarse con las largas polleras que las damas llevaban (polleras típicas de ese período). Digamos que entre varias lograron abrigarlo y evitar así que de Mulder se muriera congelado, sobreviviendo de este modo.

Una vez en los Estados Unidos , de Mulder se dirigió a la ciudad de Detroit donde consiguió trabajo en la Ford Motor Company, para más tarde, iniciar una pequeña empresa dedicada al tabaco, en Canadá. Su familia (su esposa e hijos) se le reunieron en el año 1921, en el mencionado país. Pero la crisis del año 1929 golpeó fuerte en sus vidas, por lo que decidieron volver a Bélgica. Allí abrieron un bar llamado “ In den Titanic” (“En el Titanic”, en idioma holandés).

De Mulder murió en el año 1954, cuando se encontraba contándole su historia a un cliente.

Otro de los hombres nacidos en Bélgica , protagonista de esta historia, se llamó **Jules Sap** . Al producirse la colisión, el hombre fue prácticamente arrojado de su cama .Pero logró rehacerse y se dirigió a cubierta , donde le dijeron que todo estaba bien y que volviera a su cama .

Sap hizo lo que le decían, pero al volver a su habitación, ya podía mojar sus pies en el agua que, lenta pero inexorablemente, se iba colando en el sector del barco donde su habitación se encontraba. Entonces ya no le dió “pelota” más a nadie y una vez en cubierta, al ver que la proa del buque se sumergía en el Atlántico, como tantos otros, decidió saltar.

No le fue fácil a Jules el sobrevivir. En principio, intentó acercarse a un bote, pero fue rechazado por las personas que manejaban los remos, además de las que se encontraban allí mismo, debido al miedo que éstas tenían de que, si dejaban entrar a los náufragos, la embarcación colapsara. Pero Jules no se dió por vencido, y al divisar otro bote, nadando se dirigió a él. Allí, una mujer se apiadó de él y le permitieron subir. Esta mujer lo calentó también con sus polleras , ya que Sap se estaba enfriando peligrosamente.

1194

Al descubrirlo el marinero que estaba a cargo del bote, amenazó con arrojarlo del bote. Pero Jules no se dejó amilanar : le mostró la navaja con la cual venía provisto y , como por arte de magia, el marinero se calmó. Ciertos mensajes son sumamente convincentes.....

El tercer hombre del cual hablamos en estas líneas , se trató de **Jean Scheerlinckx** , quien aguantó hasta el último momento sobre la zona de popa, para arrojarse después. Fue recogido por un bote salvavidas que se encontraba todavía en las cercanías del barco.

También hubo una ciudadana de origen belga que también logró salvar su vida, y que viajaba en 1ra.clase.Se trató de la única pasajera belga , de nombre **Bertha Maynè**, también conocida como **Bertha de Villiers** .Y aunque parezca increíble, su vida tuvo mucho de parecido con la historia de la protagonista femenina del film “Titanic” (1996) de James Cameron, “Rose De Witt Bukater”. Es así : en Bruselas, Bertha se enamoró del hijo de un rico hombre de negocios canadiense, el Sr. Quigg Baxter. Junto a su enamorado (porque fue correspondida) y su suegra, embarcaron en el barco de los sueños cuando éste llegó al puerto francés de Cherbourg.

La noche del choque contra el iceberg, fueron levantados por un Oficial que les informó de la situación y les urgió a subir a cubierta lo más rápidamente posible. Una vez allí, lograron embarcarse en el bote salvavidas N° 6 (el mismo que llevaría a la famosa Molly Brown) , que fue lanzado al agua cargado a la mitad de su capacidad.

Y aquí viene lo trágico .....

Su novio se arrojó por la borda y nadó durante muchos minutos tras del bote en el que estaban su madre y su novia., tratando de mantenerse a flote .Pero, también a él, lo devoraron las aguas del Océano Atlántico.

El dolor impactó sobre Bertha brutalmente , ya que el único hombre que había significado algo en su vida se había muerto hacía pocos minutos.

Y así y todo, su vida continuó.

Años después, volvió a Europa, cantando en los famosos Cafés de la ciudad de París e iniciando una carrera como cantante. La únicas cosas que ,en esos

momentos la mantenían todavía unida al RMS “Titanic”, eran los zapatillas que usara a bordo del barco de los sueños.



**Foto N° 558 : La francesa Bertha Mayné , más conocida como “Bertha de Villiers” que, a semejanza de la protagonista femenina de la película de James Cameron , también perdió a su enamorado, cuando se hundió el RMS “Titanic” .-**

Con Bertha se dió el caso de ser otra de las personas que no figuró en los listados de pasajeros, descubriéndose recién en 1995 que abordó el barco de los sueños con otra identidad, probándose que su historia fue real. El porqué no se inscribió lo desconozco , pero, en base a su historia de amor.....**puedo imaginarlo...**

Vayamos ahora a ver nuestro ultimo testimonio, que más que testimonio es un detallado informe sobre los últimos momentos del buque y de algunas de las personas que, con el correr de los años, serían conocidas en lo que a esta historia de refiere.

Entonces pasemos a mencionar los relatos del tasador de la ciudad de San Francisco, el **Sr. Washington Dodge** ,efectuados el día 19 de Abril de 1912, es decir, pocos días después de la tragedia.



Dodge describió los sucesos y las personas involucradas de la siguiente manera:

*“Nos habíamos retirado a descansar a nuestras habitaciones. El sonido de la colisión no fue, en absoluto, alarmante. Lo único que pasó es que estábamos durmiéndonos. Mi esposa se despertó y me dijo que le parecía que algo le había pasado al buque. Entonces, decidimos ir a cubierta, pero en ese lugar las cosas estaban tranquilas y en orden. La orquesta tocaba entonces una melodía suave.*

*Entonces fue que comenzaron a bajar al agua, después de unos minutos, los botes salvavidas, pero no había gran excitación.*

*Pero a medida que los botes eran bajados al agua, muchos de los pasajeros de 1ra. clase manifestaron que preferían permanecer en sus habitaciones. A estos pasajeros se les aseguraba constantemente que no había peligro, pero que, como medida de precaución extra, las mujeres y los niños debían ser embarcados en los botes.*

*Todo estaba todavía tranquilo cuando ubiqué a mi esposa y al niño en uno de los botes, el N° 4 o el N° 5. Yo pensaba que había unos 20 botes que se bajaban al agua todos juntos. Hice realmente todo lo que pude por ayudar a mantener el orden, pero después que el sexto o el séptimo bote fuera lanzado, la excitación comenzó. Tan fue así que varios hombres comenzaron a pelear con desesperación para tratar de lograr un lugar en alguno de los botes salvavidas, lo que llevó a los Oficiales a dispararles, cayendo sus cuerpos al mar.*

Preguntado acerca de a qué hora ocurrió el naufragio, el Sr. Dodge contestó: *“Fue alrededor de las 22:30 hs. cuando ocurrió la colisión y las 01:55 hs. cuando el buque se hundió. El mayor Archibald Butt se quedó parado al lado del Coronel John Jacob Astor, mientras el agua iba invadiendo el buque”.*

Siguiendo con su relato, el Sr. Dodge dijo : *“Yo ví al Capitán Smith, al Mayor Butt y al Coronel Astor parados juntos , alrededor de las 23:30 hs. No había ningún nerviosismo en ellos. El Capitán Smith manifestó que no había peligro.( ;?;)*

*El lado de estribor del “Titanic” golpeó el gran témpano e hizo que masas del hielo cayeran sobre la cubierta del barco. Ninguno de nosotros tuvo siquiera la percepción de que el barco había recibido su herida mortal.*

*Una de las personas que demostró un admirable heroísmo fue la esposa del Sr. Isidor Straus, quién, de una manera terminante rehusó dejar a su esposo, a pesar de que ,por dos veces, fue invitada a subir a uno de los botes. Por su parte, el Sr. Straus se negó a embarcar mientras hubiera alguna mujer a bordo del buque ,sin haber entrado todavía en algún bote. Me gustaría decirles que tanto el Capitán Smith, el Coronel Astor y el Mayor Butt se comportaron como héroes en esa noche trágica.*

*A medida que el frenesí se acentuaba, alcancé a ver a un Oficial que disparó a dos hombres, los que estaban tratando de entrar a los botes .Es así que me enteré que fueron doce hombres de la clase de 3ra. ( en el original : Dodge los llama “steerage passengers”) a los que se les disparó,*

*mientras que un solo Oficial les disparó a seis. Los hombres y mujeres de la 1ra.clase se comportaron con un gran heroísmo.”*

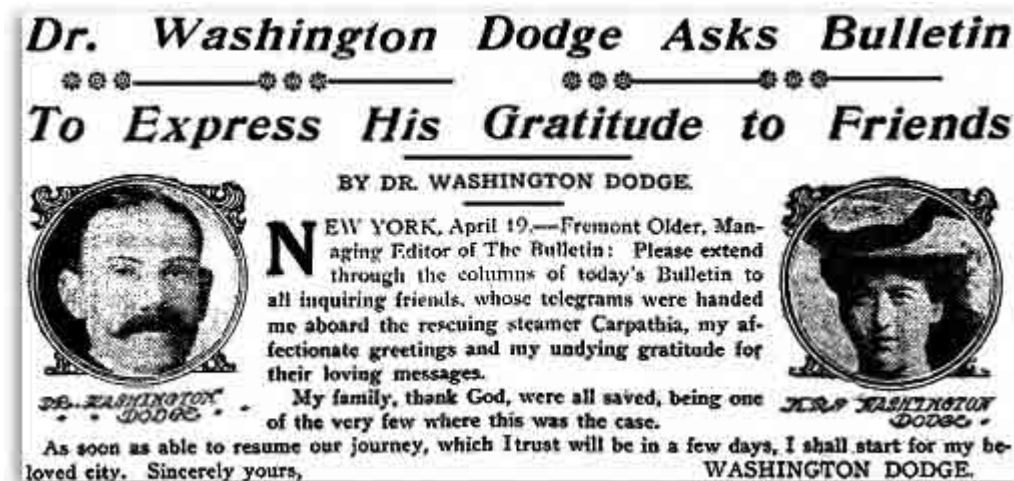


Foto N° 560:

Fotografía en la que observamos el recorte del periódico editado en la ciudad de San Francisco (California, USA) ,”The Tribune” , en la que el Dr. Washington Dodge le pide a los responsables del diario que, por este medio, agradezca a todos aquellos amigos que se preocuparon por la suerte corrida por él y su familia ,luego del hundimiento del buque.-

Para complementar las declaraciones de Washington Dodge, veamos lo que el periódico **“The Bulletin”** publicó sobre la odisea de Dodge y su esposa.

**“THE BULLETIN”**

*San Francisco, Abril 19 de 1912*

*“Uno de los mayordomos que acompañó al matrimonio Dodge en su cruce por el Atlántico a bordo del Olympic, tenía un buen conocimiento de ambos. Así es que reconoció inmediatamente al Sr. Dodge cuando el bote N° 13 estaba siendo llenado. A pesar de que a varios hombres de 3ra.(en el original se repite la expresión “steerage” , esta vez por parte de los redactores del periódico de San Francisco) se les había disparado, otros*

*tantos trataban , dando empujones y golpes a izquierda y derecha , de llegar al bote.*

*Este bote se llenó completamente con niños, 20 o 30, y con unas pocas mujeres. Todos a bordo del bote habían entrado en pánico y se hallaban llorando y gritando. Al mayordomo le ordenaron que se hiciera cargo de esa treintena y, divisando a Dodge, lo hizo subir, indicando que lo necesitaba para ayudarlo a hacerse cargo de esos pasajeros.*

*Dodge dijo que , cuando los botes eran enviados al agua, se pudo escuchar claramente tocar a la orquesta .*

*También se veían ascender al cielo, en la noche clara, cohetes y bengalas. Pudimos ver, a la distancia, que dos o tres botes eran preparados para ser descargados en el mar.*

*El pánico se desató entre el pasaje de 3ra. ( se vuelve a repetir la expresión “steerage” ) y fue en esa zona del barco ( recordemos dónde estaban ubicados los pasajeros de 3ra.) donde fue necesario proceder a efectuar los disparos.*

*-- “Nunca olvidaré”--- dijo Dodge. Se refería a la terrible escena del barco que se iba hundiendo a medida que se iban alejando de él.*

*Desde las barandas superiores, hombres y mujeres heroicos decían adiós con sus manos y lanzaban besos a las mujeres y hombres que se hallaban en los botes.”*

Bueno, hasta aquí los relatos, el de Dodge mismo y el del periódico “The Bulletin” de la ciudad de San Francisco., California, USA.

Obviamente, no es necesario realizar una atentísima lectura como para determinar que Dodge cometió una serie de errores acerca de los tiempos en los que se desarrolló el hundimiento del RMS “Titanic”.

Para comenzar, mientras Dodge dice que la colisión tuvo lugar a las **22:30 hs.**, hace mucho que se sabe con exactitud que el choque ocurrió a las **23:40 hs.** . Algo parecido sucede con el horario que Dodge menciona como el correspondiente al naufragio del barco de los sueños, esto es, las **01:55 hs.** , puesto que el buque fue totalmente tragado por el mar a las **02:20 hs.** de la madrugada del 15 de Abril de 1912.



1200

Asimismo, hay una constante referencia al comportamiento de la 1ra.clase (obviamente, “**gente como uno**”.....¿viste? ) , para la cual sólo tiene palabras de elogio (como en el caso en el que se refiere a Smith, Astor y Butt) y, al mismo tiempo que ensalza la valentía y coraje de los hombres y mujeres que forman en esos instantes, la mencionada clase. Pero hace un par de referencias a la 3ra.clase, a la que menciona con el despectivo mote de “steerage passengers”, haciéndolos culpables de todos los disturbios que se producen luego de la toma de conciencia de la inevitabilidad del hundimiento del “Titanic”, por parte de todos los que estaban a bordo. Además, de una manera sibilina e implícita , justifica los disparos que los Oficiales realizan contra los varios grupos de pasajeros que intentaban acercarse a los pocos botes disponibles. No pretendo decir que no fuera justificado el realizar disparos de armas de fuego contra una turba enardecida (jamás justificaré una muerte.....) pero hay maneras y maneras de decir que ,en su momento, fue una decisión inevitable, por parte de los Oficiales del RMS “Titanic”.

En el caso de indicar que a dos hombres se les disparó (habiéndolo hecho un mismo Oficial) , coincidirían con varios relatos que indican que esto sí efectivamente ocurrió, siendo el Oficial (aparentemente) el Oficial William McMaster Murdoch.

Sin embargo, en el caso de la mención con respecto a que se les disparó a doce hombres, me parece más bien algo así como en el juego de **la palabra al oído** : el primero que la escucha le agrega algo y el último que la recibe, presentara como corolario, una frase increíblemente larga. Es decir, lo de los doce hombres me parece una total exageración.

Pero lo que **SÍ** se desprende de la totalidad del relato de Dodge es la justificación de pertenecer a una “**raza de elegidos**”, en este caso, la 1ra.clase a bordo del RMS “Titanic”, como asimismo, la justificación, explícita o no, empleada contra los pasajeros de otras clases, a los que ,de una manera u otra, hace responsables de las escenas violentas ocurridas en el buque durante el hundimiento.

Ahora intentaremos dar un pequeño detalle de lo que ,más tarde, una vez terminadas las recuperaciones de los cuerpos, vistas las personas sobrevivientes y clarificados los listados en los cuáles se habrían de anotar a tanta gente, se darían en llamar las **estadísticas** del RMS “Titanic”.

### DIAGRAMA 1

#### PORCENTAJES DE PERSONAS RESCATADAS Y PERDIDAS

	TOTAL	% RESCATADOS	% PERDIDOS
PASAJEROS 1RA.CLASE	325	62,46	37,54
PASAJEROS 2DA.CLASE	285	41,4	58,6
PASAJEROS 3RA.CLASE	706	25,21	74,79
TOTAL PASAJEROS	1316	37,92	62,08
TOTAL TRIPULACIÓN	885	23,95	76,05
TOTAL PASAJE Y TRIPULACIÓN	2201	32,3	67,7

### DIAGRAMA 2

#### PERSONAS RESCATADAS

	HOMBRES	MUJERES	NIÑOS
PASAJEROS DE 1RA.CLASE	57	140	6
PASAJEROS DE 2DA.CLASE	14	80	24
PASAJEROS DE 3RA.CLASE	75	76	27
TOTAL PASAJEROS	146	296	57
TOTAL TRIPULACIÓN	192	20	0
TOTAL PASAJE Y TRIPULACIÓN	338	316	57

**DIAGRAMA 3**  
**PÉRDIDAS**

	HOMBRES	MUJERES	NIÑOS	TOTAL
PASAJEROS 1RA.CLASE	118	4	0*	122
PASAJEROS 2DA.CLASE	154	13	0	167
PASAJEROS 3RA.CLASE	387	89	52	528
TOTAL PASAJEROS	659	106	52	817
TOTAL TRIPULACIÓN	670	3	0	673
TOTAL PASAJE Y TRIPULACIÓN	1329	109	52	1490

En este último caso , no se ha tenido en cuenta a la niña de 1ra.clase, **Lorraine Allison**, que como después se supo, se convirtió en el **único niño** de la mencionada clase social en fallecer en el naufragio. Con lo que la corrección a las cifras que hemos presentado en los diagramas sería:

**Para el total de niños : 53 niños.-**

**Para el total del pasaje y tripulación : 1491 personas .-**

Una pequeña disquisición sería indicar que los registros de acceso al RMS “Titanic” menciona que , en el puerto de **Southampton** (Inglaterra) embarcaron **922** pasajeros ,como asimismo, lo hicieron : **274** en **Cherbourg** (Francia) y **120** en **Queenstown** (Cobh) (Irlanda).Si hacemos la suma, nos dará un total de **1316** pasajeros, lo que unido a los **885** tripulantes, asciende a un total de : **2201** personas .Además, según los registros oficiales del año 1912 nos indica que los pasajeros de 1ra.y 2da.clase ascendieron bajo la denominación de “**Cabin Class**” , es decir, “Clase de Cabina” o “Clase de Alojamiento”. Como, asimismo, los **adultos** son considerados así cuando presentaban una edad de 12 años en adelante, los **niños** entre los 1 y los 12 años y los **infantes** ,con una edad menor al año de vida.

Otro detalle : los mismos registros indican que en Southampton abordaron **427** personas , en Cherbourg **172** pasajeros y **7** en Queenstown, destinados a la “Cabin Class”, lo que dá un total de **606** para las 1ra.y 2da.clase.Ahora bien, en los tres puertos de embarque, subieron pasajeros de 3ra.clase,discriminados así : **495** en Southampton, **102** en Cherbourg y **113**

en Queenstown.

Hasta aquí extenderemos ( no más.....) lo referente a las estadísticas. Dejo a los lectores de este trabajo las conclusiones sobre la mortandad entre los pasajeros de las distintas clases, como así también, aquellos números que indican la sobrevivencia según los mencionados estamentos sociales. Mucho se ha escrito sobre ello, pero no estará demás que hagamos un pequeño ejercicio de cuentas.....que a lo sumo nos deberá remitir a las consideraciones humanas sobre porqué se salvaron los que se salvaron y porqué murieron los que murieron.

Para terminar este pequeño detalle correspondiente a esta Sección1,teniendo en cuenta que está inscripta dentro de la 7ma.parte (que lleva por nombre “Consideraciones Técnicas y Aspectos Humanos Relacionados con el Hundimiento del RMS “Titanic” ) ,me pareció que lo más adecuado ,de acuerdo a intentar reflejar lo que, de una manera u otra ,fueron las consideraciones del tipo mencionado respecto del hundimiento del barco de los sueños, era trasladar algo que pudiera englobar dichos aspectos.

Pero no podía encontrar nada adecuado. Y eso que busqué.....

Pero la **Providencia** vino en mi ayuda, alrededor de la primera semana de **Julio** del año **2001**, cuando después de visitar el **Cementerio** de la **Ciudad de La Plata**, pasé por la casa de la hermana de mi madre, la **Sra. María Palamarchuk de Johsson**. En su casa (lugar de muchos gratos e inolvidables recuerdos infantiles y de juventud.....) ,fijé mi atención en los libros que están sobre una pequeña biblioteca amurada a una de las paredes. Y mirando y abriendo encontré esto, sacado de un manual para aprendizaje de los niños que concurrían al colegio primario, allí por el año 1967.

Y como sigo creyendo en las **CAUSALIDADES**, paso a transcribir literalmente lo que hallé, en un par de páginas de este hermoso librito, chico en su formato y tamaño, pero inmenso en su contenido y espíritu.

Demás está decir que lo dedico a aquellos que a lo largo de los años iniciales del siglo de la Era Nuclear (y hasta bien, bien entrado el siglo XX.....) , debieron emprender un nuevo camino, hacia otras playas, en busca de un horizonte de paz, trabajo y fé. Como así también, a los que perdieron sus vidas ,tratando de llegar a sus destinos, cruzando los mares.

Dice así :

### **“UNA PÁGINA PARA EL RECUERDO”**

*“ En un Domingo de ocio, en medio del Sol que me envuelve con el calor de sus rayos, mis pasos me llevan a una costa desierta. Allí, sobre la arena, miro de frente las aguas que se acercan y se alejan en un constante y lento vaivén, reflejando destellos intermitentes .¿Cuántas cosas sugiere el mar¿. Siento como si un misterio me atrajera desde ese horizonte gris.*

*Pienso en ciudades lejanas, en los barcos que navegando se atreven a poner una trayectoria de vida en esa soledad inmensa que debe reinar en alta mar, en las profundidades del océano inquieto, pesado y oscuro.*

*Pienso en los marinos que partieron optimistas dejando el recuerdo de una despedida bulliciosa para tal vez no volver jamás. Quizás estas mismas olas que arrastran hasta mí su mansedumbre, en alguna noche de tormenta habrán arrebatado un barco hasta quién sabe qué abismos.*

*¿Cuántos despojos rodarán sobre escollos ignorados, mientras en la playa las madres no cesan de esperar¿. Y cuando el tiempo, que todo lo mitiga, haya atenuado en parte el recuerdo de esos náufragos, aún se hablará de ellos en algunas veladas; se mezclarán sus nombres a historias de aventuras mientras las viudas de cabellos blancos remueven las cenizas de su hogar y de su corazón. Pero llegará el día en que desaparezcan los que aún recuerdan y entonces no quedará de ellos ni una cruz ahogada por la maleza, ni un nombre grabado sobre una lápida.*

*¿Cuántas lúgubres historias sabrán estas olas, cuánta tristeza, cuánto misterio¿. Tal vez su murmullo sea algún relato de naves perdidas quién sabe en qué remotos tiempos, de hombres que acaso reposen dormidos pa-*

*/-- ra siempre allá entre las aguas, sobre un lecho de algas y arenas.*

*Y en la playa desierta, a pesar de la vida que irradia el Sol, me he sentido sombrío y triste; la opresión de una pena ha rasgado mi pecho; alzo los ojos y los fijo en el cielo, que brilla azul, terso y puro.....Lo contemplo durante un largo rato, y cuando vuelvo a mirar ese mar que me había entristecido tanto, siento renacer en mí el optimismo, y emprendo el regreso pensando en las promesas de Aquél que nos dijera : Bienaventurados los que sufren , porque ellos recibirán consolación.....”*



## SECCIÓN II

### LOS ICEBERGS LA EXACTA POSICIÓN DEL RMS “TITANIC” LAS MANIOBRAS DE LA COLISIÓN LAS BENGALAS EL PROBLEMA DE LA CAVITACIÓN

*“Creo firmemente que hay que mirar a los hechos cara a cara.  
Si uno no lo hace, se quedan a la espalda  
y pueden convertirse en terrores, pesadillas y zozobras.  
Mientras uno los confronte, uno es el que domina.  
La cuestión no es hacerse insensible a ellos,  
sino confrontarlos tranquilamente y sin esfuerzo :  
adquirir el hábito de mirarlos cara a cara.”*

**Cartas de la Sra. Katherine Mansfield**

*“Los infortunios pueden soportarse. Vienen de afuera,  
son accidentes.  
Pero sufrir por nuestra propia culpa  
es el más amargo tormento de la vida.”*

**Oscar Wilde (1854-1900)**

Hasta este momento, hemos visto los diferentes acontecimientos que tienen relación con el hundimiento del inmundible, esto es, desde el viaje hasta el choque y posterior hundimiento.

Creo no haber ahorrado detalles, aunque en algunos ítems no he querido profundizar más debido a las connotaciones dolorosas que estos temas traen, no por mí, sino por aquellos que lean estas líneas : con decir lo que pasó ya es suficiente.

Pero de lo que todavía no hemos hablado es de uno de los factores intervinientes en la tragedia del RMS "Titanic" , aquello contra lo que todos los testimonios concuerdan que el accidente tuvo lugar : un **ICEBERG**, o témpano de hielo, que sería la transcripción literal de la expresión anterior.

Básicamente , un **iceberg** es una masa de hielo que se desplaza por los mares, a la deriva, desprendido generalmente de alguno de los casquetes polares, ya sea el Ártico o el Antártico, y que tiene su movimiento gracias a la acción de las mareas o corrientes marinas que lo impulsan. Los témpanos pueden poseer una coloración determinada: verde, blanco o azul, y se extienden por debajo y por arriba del agua: hacia abajo, se llegan a extender hasta un poco más de **300 metros** y hacia arriba, incluso más de **60 metros**. El grado de sumersión de un iceberg depende generalmente de la densidad del agua con la que está constituido, la cantidad de rocas que tenga en disolución y la forma del témpano.

Debemos tener en cuenta que el iceberg flota a causa de que el agua que forma parte de dicho témpano es menos densa que el agua de mar. Y tan es así, que haciendo los cálculos necesarios ( es decir, teniendo en cuenta estas densidades y su relación), se llegó a la conclusión (ratificada por la experiencia práctica que los reconocimientos de los submarinos proveyeron) que sólo las  $\frac{7}{8}$  partes de la masa de hielo están por encima de su línea de flotación. O si se quiere, por encima del nivel de mar.



1208

Usualmente, los icebergs son de un 20 % a un 30 % más largos bajo el agua que sobre ella. Aparentemente, el término “iceberg” proviene de la expresión holandesa “**ijsberg**”, que , literalmente, significa “montaña de hielo”.

Aunque habitualmente se cree que los icebergs están siempre en el mar, es menester recordar que el iceberg se forma en tierra (obviamente, el suelo de los continentes helados) como el resultado de la acumulación de nieve a lo largo de centenares de años. Las capas sucesivas comprimen las acumulaciones iniciales hasta que se forma el glaciar propiamente dicho. Una vez, y dependiendo de las condiciones externas e internas, los glaciares ( o “icebergs”) flotan o se arrastran hacia el exterior, bajo la acción de su propio peso , a semejanza de un fluido viscoso, o más parecido, un sólido que se desplaza sobre una capa de fluido .

Cuando el borde de un glaciar avanza , adentrándose en el mar, las piezas de hielo que se desprenden debido a los derretimientos o vibraciones de su movimiento, se denominan “**icebergs adelantados**” o “**icebergs de aviso**”. En el caso de la mayoría de los icebergs que se suelen encontrar en el Atlántico Norte, éstos son desprendimientos de los glaciares que se producen en las zonas costeras de Groenlandia.

Hay una clasificación dada para los icebergs, en función del tamaño, y, más exactamente, en función de la longitud que poseen. Así los tenemos divididos en :

**Menores a 1 mts.**

**Menor a 5 mts.( de 1 a 4 mts.)**

**De 5 mts. a 14 mts.**

**De 15 mts. a 60 mts.**

**De 61 mts. a 120 mts.**

**De 121 mts. a 200 mts.**

**Más de 200 mts.**

Comentemos que el iceberg más grande divisado en el Hemisferio Norte se encontró cerca de la isla de Baffin, esto es, en el Archipiélago Canadiense, para el año 1882. Medía **13 kms. de largo por 6 kms. de ancho**, con una altura sobre el nivel del mar de **20 mts.** Se calculó, en ese entonces, que la masa del témpano era equivalente a unas **9 billones** (es decir, nueve multiplicado por mil millones) de toneladas de hielo, las que derretidas, hubieran podido dar de beber un (1) litro de agua cada día durante el término de cuatro (4) años, a todos los habitantes del mundo .



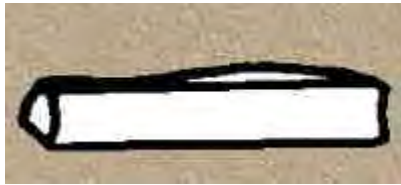
Foto N° 561 :

En esta fotografía, podemos observar un iceberg. Pero éste también tiene el mote de ser “el iceberg que hundió al Titanic”, por las manchas que se ven en la parte superior, como si hubiera chocado contra el flanco de un buque. Esta foto fue tomada al día siguiente de la catástrofe, por un barco que circulaba por la zona del hundimiento .-

A pesar de estas impresionantes cantidades, que hasta nos marearían en el cálculo, los icebergs que derivan desde la Antártida son, muchas veces ,más grandes ; y esto lo confirman las observaciones que la **Fuerza Aérea Argentina** realiza, como también otras Fuerzas Armadas que poseen bases en el helado continente, ubicado al Sur del mundo. Así , hagamos el comentario que en el año 1987, se desprendió un iceberg de un tamaño muy

1210

cercano a los **6350 kilómetros cuadrados**. Para hacer un cálculo simple : un témpano de 63, 5 kms. de ancho por 100 kms. de largo.



*A*



*B*



*C*



*D*



*E*



*F*

**Foto N° 562 :**

**En los dibujos anteriores , podemos observar las diferentes formas que toman los icebergs. Aunque sus características, en cuanto a su morfología externa, son infinitas, se ha consensuado una cierta clasificación .Así se tendría :**

- A) Tabular .-**
- B) En forma de bloque .-**
- C) En forma de cuña .-**
- D) En forma de cúpula .-**
- E) En forma de pináculo .-**
- F) En forma de “dique seco” .-**

Ahora bien, si comentamos que el iceberg (según la mayoría de los testigos que divisaron el témpano, tanto los vigías como los pasajeros y tripulación) era de una altura cercana a los **33** mts. (aunque se calcula que estaba extendido unos **170 mts.** por debajo de la superficie del mar), podemos decir que en comparación con los témpanos a los cuales hicimos mención, el iceberg que colisionó con el RMS “Titanic” era, más bien, una masa de hielo de un tamaño reducido, que, una vez efectuado el choque, siguió su camino hasta que alcanzando aguas más calientes, se fue derritiendo.

Agreguemos que las temperaturas de los icebergs están, en su **interior**, en el orden de los (**-15 ° C**) a los (**-20 ° C**), mientras que en la superficie, las temperaturas “ascienden” a un rango del orden de los **0° C**.

Respecto de las formas de estas masas de hielo, digamos que derivadas del proceso de deterioro de los icebergs, se deviene una gran cantidad de formas. A pesar que, lógicamente, no hay dos icebergs exactamente iguales, sí hay ciertas categorías de formas que se pueden utilizar, como punto de partida, para la observación y estudio de los icebergs.

Muy a menudo, los icebergs son sumamente inestables. Además, sus variadas formas y sus diferentes procesos de derretimiento, llevan a cambios en la dirección que toma un iceberg. Se ha observado que los icebergs de forma tabular (es decir, en forma de tabla) son los más estables, mientras que los presentan forma de cúpula o de prisma (semejante a una cuña) son propicios de rodar sobre sí mismos sin que ocurra la acción de ningún agente externo como para que suceda semejante evento. Esto se debe a una variación en su centro de gravedad.

Una de las cosas que se saben, es que los icebergs se componen de agua dulce y no agua salada, por más que estén en el agua del mar.

Tengamos en cuenta algo más, a los efectos de clarificar nuestros conocimientos respecto de los icebergs: los témpanos están comprimidos en capas de agua fresca y puede, también, haber algo de polvo inserto en ellos. Aunque puede haber algo de agua salada en su superficie (y es lógico que así sea, debido a los embates del mar), ésta no logra ingresar al interior del iceberg.

1212

Otro detalle: los icebergs muchas veces suelen presentar una coloración blanca; esto se debe a la presencia de burbujas de aire en su interior, que reflejan la luz blanca, dando al témpano una apariencia totalmente blanca. En cambio, el hielo que está más libre de burbujas, presenta una coloración más bien azul, debido al mismo fenómeno luminoso que nos hace ver el cielo color celeste (o azul, depende...).

Hasta aquí, un ligero pantallazo en lo que al iceberg, el fenómeno natural que chocó contra el RMS "Titanic" se refiere.

Y como siempre el ingenio humano tiene algo que ver, el hielo recolecta agua de los glaciares para la producción de agua natural o vodka. El "alambique", agradecido.....¿Te acordás, Diego, de cómo me llamás?.

Habíamos hecho el comentario, en la sexta parte de este Capítulo, que se había notado una discrepancia respecto de la posición transmitida por el barco de los sueños. Recordemos que la posición que les transmite el capitán Smith a los radio-operadores Philips y Bride decía que el RMS "Titanic" se encontraba en la ubicación dada por el capitán Smith: **41° 44' Norte y 50° 24' Oeste**, transmitida a las **00:15 hs.**, mientras que, aunque los operadores radiaron esta localización, más tarde, cuando se hicieron las **00:20 hs.**, ellos mismos transmitieron la siguiente : **41° 46' Norte y 50° 14' Oeste**.

Por todo ello, veamos qué se puede decir de la **UBICACIÓN** del RMS "Titanic" al momento de producirse la colisión contra el iceberg. Para ello, tendremos en cuenta el artículo aparecido en páginas Web, de la Encyclopedia Titanica, que, a los efectos de este pequeño trabajo de investigación, arroja un poco de luz sobre la posición final del "Titanic", es decir, la posición **exacta** en la cual se detuvo y se hundió el RMS "Titanic". Comencemos diciendo que, a cargo de calcular la posición del buque, en determinados estadios de su trayectoria en el Océano Atlántico, se encontraba el **4to. Oficial James Groves Boxhall**.

Aparentemente, la posición que partió desde el RMS "Titanic" presentaba discrepancias con la posición que debería tener, según latitud y longitud, en el lugar de su hundimiento.

De todos modos, y antes de continuar ,debemos indicar, a los efectos posteriores de un mejor entendimiento, que el curso diseñado en ocasión del viaje inaugural del RMS “Titanic”, tenía por objeto alcanzar (saliendo desde Queenstown, Irlanda) el puerto de New York navegando por la ruta más económica (es decir, aquella en la que se tuviera que invertir menor tiempo y recursos) , pero que también presentara un aceptable nivel de seguridad.

Si se observa el mapa del Atlántico Norte, se verá que la ruta más aceptable (si se quiere, rápida) es la que comprendería un curso sobre la trayectoria de un gran círculo, aunque presentaría la desventaja de pasar a través de los bancos de hielo que se encuentran cerca o en el mismo Círculo Polar Ártico, como asimismo pasar cerca de la costa de Nueva Escocia, algo que a los pasajeros no les atraía sobremanera.

Por lo que se planeó describir un curso que estuviera determinado por un gran círculo a partir de la mencionada localidad de Irlanda hasta un punto claramente libre de la presencia de hielo, para el cual fue elegido, en esta ocasión, el punto indicado como **42°Norte** y **47° Oeste**, a partir del cual el curso experimentaría un **doblez** ,y para expresarlo mejor, un **giro**. Desde allí, se **“tiraría”** una línea de curso marítimo de **266°** como la guía que habría de conducir al “Titanic” hasta la seguridad del puerto de New York.

En la práctica, un gran curso circular se puede diseñar mediante una serie de líneas de curso marino, cambiando el mencionado curso al efectuarse un cambio de **10°** de **Longitud**. La puesta en práctica de este procedimiento tuvo como resultado que el barco de los sueños se dirigiera hacia su último punto de giro en un curso de **242°**.Ahora , el cambio final de **266°** hizo que el buque se dirigiera directamente hacia el campo de hielo en el que encontró al iceberg que decretó su final .

A medida que el buque se iba aproximando al punto de giro, se procedió (por parte de la tripulación del buque preparada para esta tarea) a efectuar los mejores esfuerzos a fin de determinar la posición del buque de la manera más exacta posible, utilizando los medios disponibles en aquellos días. Por lo tanto ( y acá se vé nuevamente que la transmisión del **CONOCIMIENTO** se fue dando continuamente desde los tiempos de la

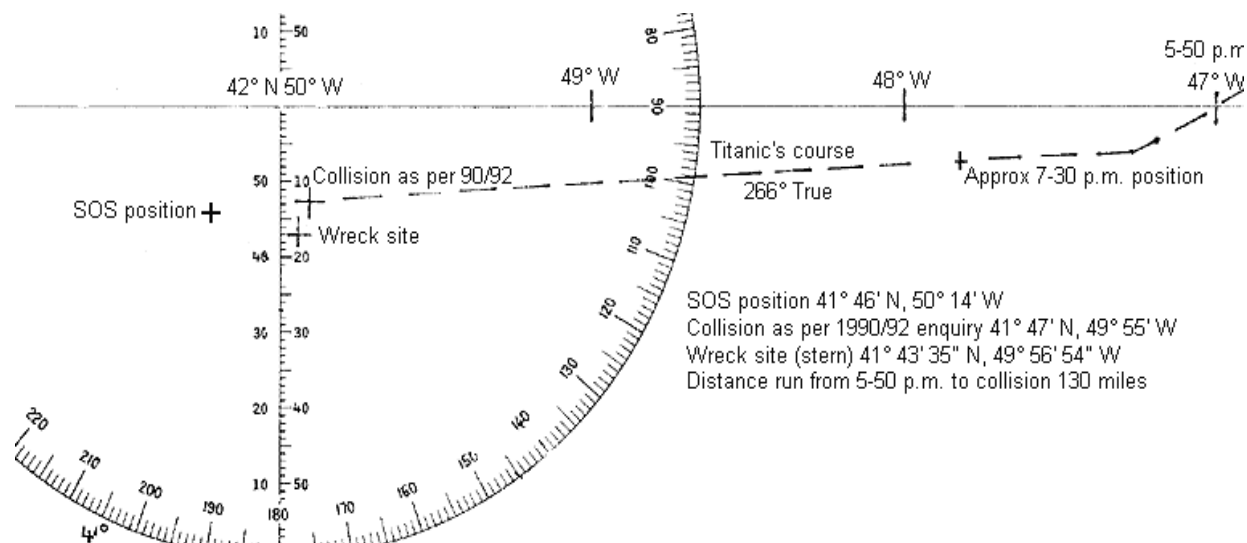
1214

rústica utilización de los métodos de determinación de posición náutica, esto es, los finales del siglo XIV y los principios del XVI) , procediéndose a tomar la medición correspondiente, mediante una lectura de la posición del Sol al atardecer del día 14 de Abril, cuando el Astro Rey ya declinaba francamente en su carrera hacia el Oeste, y estimando la Longitud mediante el uso de un cronómetro. Esto habría dado la lectura de la Longitud ,dentro de un rango de, más o menos, una milla (poco más de 1 Km. --1609 mts.--). Pero la Longitud estimada habría estado, de algún modo, erróneamente calculada, ya que fue obtenida llevando en exceso la Latitud del Mediodía, que fuera lograda aproximadamente seis horas antes de estos cálculos. Este calculo en exceso dependió de un cómputo equivocado, basado en la velocidad estimada de travesía y del curso propuesto, obviamente sujeto a errores.

Al momento de la colisión con el témpano, el RMS “Titanic” estaba a unas **5 millas ( 8 kms.) de la posición en la que debería haber estado , si hubiera estado en el curso estipulado.** Una de las causas parece haber sido un retraso en dar la orden de giro del buque en el punto de giro, por parte del capitán Smith, retraso de aproximadamente 30 minutos, lo que a una velocidad de 22 nudos por hora , habría hecho recorrer al buque unos 20 kms. en la dirección que venía trayendo.

**Y yo pregunto : un Capitán tan experimentado como Smith..... ¿pudo haber cometido semejante error?.**

Ahora bien, Boxhall (aparentemente) indicó una correcta Latitud , pero la información que dió sobre la longitud presentaba un error que iba desde las **14** hasta las **19 millas**, marinas, esto es, desde los **26** hasta los **35 kms.** Esto fue calculado ,teniendo en cuenta la posición **REAL** de la colisión, como dijimos en su momento, teniendo en cuenta varios parámetros. En rigor y exactamente hablando, la posición correcta del lugar del hundimiento no se conoció sino hasta el año de 1985 ,cuando el Dr. Ballard, en su ya famosa expedición, lograron dar con el sitio donde descansan los restos del barco, sobre el suelo marino del Océano Atlántico. La cuestión es que la posición



#### Foto N° 563 :

Este gráfico fue extraído de las páginas Web. Para aquellos que no entienden de las coordenadas marinas, intentaré descifrarlo:

A las 17: 50 hs. el RMS "Titanic" debía girar en el punto marcado como 47° Oeste (arriba , a la derecha) .Pero (y nadie todavía sabe el porqué.....) el Capitán Smith no ordenó el giro a estribor en ese punto. Después de casi media hora, hizo que esta maniobra se ejecute .  
A las 19:30 hs. Boxhall toma la posición del buque .A partir de allí , el "Titanic" sigue la derrota de los 266 grados . Su curso vá derecho hacia New York .Pero la posición que ,desde el buque emerge es ,al momento de la colisión , la siguiente (marcada como SOS position : 41 ° 44' N, 50 ° 14' O, aunque en este gráfico dice : "...46" ) .

Bien .

Por los hallazgos, cálculos y demás, que las diferentes expediciones hicieron (las que comprenden los años 1990/92) , el punto de solicitud de socorro fue :41° 47' N , 49° 55' O.

Y sin embargo , como para echarle más leña al fuego de que lo no se sabe (o no conviene saber.....) , la posición de la parte de popa del buque está ubicada en la coordenada geográfica :  
41 ° 43' 35" .

Bien.

Un grado terrestre representa :111 kms.111 metros más 11 cms.

Quiere decir que la popa está ubicada a un (1) minuto de la posición de socorro enviada por el "Titanic" . Y a tres (3) minutos de la posición que las expediciones de los años 1990/92 indican .

Ahora bien, un (1 ) minuto en el sistema de coordenadas terrestres indican estos valores :

1 minuto : 1,85 kms.

Y, 3 minutos : 5,55 kms.

En el caso de la Expedición Ballard , el Dr. Robert Ballard indica que sus localizaciones, para el barco, dan , entre proa y popa, unos 600 metros de diferencia .

¿Quién se equivoca?.

Si partimos de la base de un mal cálculo por parte de Boxhall, allí podríamos encontrar la respuesta .No hay caso : no me quedo satisfecho ....Algo hay detrás de la exacta posición en la que el buque se hundió .Estoy seguro .-



1216

que siempre se ha aceptado como la del hundimiento del barco de los sueños es la indicada por :**40° 46' Norte** y **50° 14' Oeste**. Tan es así que el Oficial Boxhall pidió que sus cenizas mortuorias se esparcieran en ese lugar, deseo que fue cumplimentado por sus testaferrros.

Aparentemente, en los libros que he consultado sobre el tema e incluso el escrito por **Walter Lord**, no he encontrado prácticamente información sobre este particular, es decir, sobre la real ubicación del barco al momento del impacto. Lo que ,de todos modos, no traería ninguna sorpresa en sí misma, ya que sería lógico pensar que si se cometieron tantos errores antes, durante y después del viaje del inmundible ,también se podrían haber cometido inexactitudes en lo que se refiera a la navegación y los cálculos referidos a la misma.

Por ejemplo, los autores John Eaton y Charles Haas escribieron un libro llamado "***Titanic: Destination Disaster***"--***Titanic: Destino Desastre***--.En este libro, los mencionados autores indican que hubo un cambio en el reloj del barco como también mencionan un valor de velocidad a la que se movía el buque al momento de la colisión contra el iceberg.

Ahora bien, los Oficiales interrogados por las comisiones americana e inglesa, como así también pasajeros de 1ra.clase que podían tener acceso al puente de mando ( o por lo menos a sus cercanías...) , no hablaron de ningún cambio en el reloj del barco. En cuanto a la velocidad (como ya hemos mencionado con anterioridad) , éste es uno de los factores que presentan más problemas para su exacta determinación. El Dr. Robert Ballard, que escribió su libro de investigación sobre el encuentro con el barco de los sueños ("***The Discovery of Titanic***"--***El Descubrimiento del Titanic***"), dice que la velocidad del buque estaba en el orden de los **22,5** nudos por hora (esto es : **41,7 kms./hr.**), aunque Boxhall varias veces indicó que el buque estaba viajando a **22** nudos (**37 kms./hr.**) .De todos modos, los valores que más se manejan son del orden de los **20,5** nudos y **21** nudos , incluso por la posibilidad fáctica dada por la potencia generada por las máquinas que impulsaban al RMS "Titanic".

Boxhall, según todos los testimonios recogidos, era un buen Oficial que cumplía con dedicación sus tareas , a bordo del buque. Esto hace desechar la idea que indica que este Oficial sobredimensionó el valor de velocidad lo suficiente como para producir un error en la navegación : Boxhall indica que utilizó un valor de **22 nudos** para realizar sus cálculos.

### Veamos si Boxhall se equivocó.

La reconstrucción de la carta marina , teniendo en cuenta los datos que se pudieron conseguir de horarios, posiciones y demás, indica que este valor de velocidad es correcto, incluso hasta el punto en que el RMS “Titanic” toma una dirección más hacia el Sur : esto es, **42° Norte 47 Oeste**. Esto coincidiría con lo expresado por el **3er.Oficial Herbert Pitman**, quien mencionó que el barco de los sueños desarrollaba una velocidad de **22,1 nudos por hora (40,9 kms./hr.)** a lo largo de la jornada diurna. Un detalle : Boxhall trabajaba desde las **19:30 hs.** de la tarde, y establecía la posición del buque en relación a su navegación , tomando ciertas estrellas a los efectos de las mediciones correspondientes.; este tipo de navegación se conoce como “**navegación celestial**”. Las observaciones fueron realizadas por el **2do.Oficial Charles Lightoller** y los cálculos por **Pitman** y **Boxhall**. Mientras Lightoller empleó seis estrellas, Boxhall describió su trabajo como “hermoso”.

¿Se podría sugerir que hubo , por lo menos, un error de 3 minutos en la determinación de la posición del buque?. Veamos.

La colisión tuvo lugar a las **23:40 hs.** del **14 de Abril**. **Boxhall** tomó una medición de la posición a las **00:46 hs.** La diferencia entre **22,5 nudos** (como indica Ballard) y la que se acepta como **promedio** (velocidad que desarrollaba el barco), esto es, **20,5 nudos**, nos dá, **2 nudos**. Esto representa (tomando un valor de nudo igual a **1,852 kms./hr.**) un valor de (2 por 1,852) igual a **3,7 kms.** Si tomamos el valor de **21,5 nudos** (al decir de Bruce Ismay, ésta era la velocidad que desarrollaba el buque), tenemos otro error de **1 nudo** ( 1,852 kms.), es decir, **1,852 kms.**

1218

Sumando, tenemos :  $(3,7 + 1,852)$  kms. = **5,552 kms.** Esto representa **5552 metros.**

Ahora bien, si recordemos que **1 grado** en la escala terrestre significa una distancia de **111 kms.** más **111 metros** más **11 cms.** y despreciando los centímetros, vamos a tener, por regla de tres simple :

**111111 metros = 60 minutos (es decir, 1 grado terrestre)**

**X (Incógnita en metros) = 3 minutos**

Con lo que nuestra cuenta nos dará : **X = 5555,55 metros**

Con lo que no nos hemos desviado tanto de un cálculo más o menos correcto.

Por lo tanto, ¿dónde podríamos encontrar el error?. Creo que lo más indicado sería dirigirse a la época, y con ella a los **métodos de navegación** utilizados por esos días.

Con lo que deberemos mencionar que los navegantes del año 1912 utilizaban habitualmente las llamadas **Tablas Traversas**, las que fueron publicadas a lo largo de prácticamente 200 años, en libros tales como el Tablas Náuticas Norie. Se esperaba, asimismo que los Oficiales a bordo de los distintos buques estuvieran experimentados en el uso de tales elementos, es decir, las Tablas. Sin embargo, los navegantes de nuestros días no hacen un uso muy grande de estas Tablas. Una de las principales funciones de estas Tablas era la de permitir al navegante determinar una nueva posición mediante el cálculo de la distancia recorrida desde un punto conocido, expresando el resultado en parámetros de Latitud y Longitud.

Esto se hace sin representar gráficamente el desplazamiento del buque sobre la carta marina. ¿Podría ser que Boxhall haya hecho, justamente, esto?. Analicemos.

10

4°

**TRAVERSE TABLE**

4 Degrees

004° 0h 16m  
178°

D. Lon			D. Lon			D. Lon			D. Lon			D. Lon		
Dep.			Dep.			Dep.			Dep.			Dep.		
Dist.	D.	Lat.	Dist.	D.	Lat.	Dist.	D.	Lat.	Dist.	D.	Lat.	Dist.	D.	Lat.
Dep.		Dep.	Dep.		Dep.	Dep.		Dep.	Dep.		Dep.	Dep.		Dep.
1	01 0	00 1	61	60 9	04 3	121	120 7	08 4	181	180 6	12 6	241	240 4	16 8
2	02 0	00 1	62	61 8	04 3	122	121 7	08 5	182	181 6	12 7	242	241 4	16 9
3	03 0	00 2	63	62 8	04 4	123	122 7	08 6	183	182 6	12 8	243	242 4	17 0
4	04 0	00 3	64	63 8	04 5	124	123 7	08 6	184	183 6	12 8	244	243 4	17 0
5	05 0	00 3	65	64 8	04 5	125	124 7	08 7	185	184 5	12 9	245	244 4	17 1
6	06 0	00 4	66	65 8	04 6	126	125 7	08 8	186	185 5	13 0	246	245 4	17 2
7	07 0	00 5	67	66 8	04 7	127	126 7	08 9	187	186 5	13 0	247	246 4	17 2
8	08 0	00 6	68	67 8	04 7	128	127 7	08 9	188	187 5	13 1	248	247 4	17 3
9	09 0	00 6	69	68 8	04 8	129	128 7	09 0	189	188 5	13 2	249	248 4	17 4
10	10 0	00 7	70	69 8	04 9	130	129 7	09 1	190	189 5	13 3	250	249 4	17 4
11	11 0	00 8	71	70 8	05 0	131	130 7	09 1	191	190 5	13 3	251	250 4	17 5
12	12 0	00 8	72	71 8	05 0	132	131 7	09 2	192	191 5	13 4	252	251 4	17 6
13	13 0	00 9	73	72 8	05 1	133	132 7	09 3	193	192 5	13 5	253	252 4	17 6
14	14 0	01 0	74	73 8	05 2	134	133 7	09 3	194	193 5	13 5	254	253 4	17 7
15	15 0	01 0	75	74 8	05 2	135	134 7	09 4	195	194 5	13 6	255	254 4	17 8
16	16 0	01 1	76	75 8	05 3	136	135 7	09 5	196	195 5	13 7	256	255 4	17 9
17	17 0	01 2	77	76 8	05 4	137	136 7	09 6	197	196 5	13 7	257	256 4	17 9
18	18 0	01 3	78	77 8	05 4	138	137 7	09 6	198	197 5	13 8	258	257 4	18 0
19	19 0	01 3	79	78 8	05 5	139	138 7	09 7	199	198 5	13 9	259	258 4	18 1
20	20 0	01 4	80	79 8	05 6	140	139 7	09 8	200	199 5	14 0	260	259 4	18 1
21	20 9	01 5	81	80 8	05 7	141	140 7	09 8	201	200 5	14 0	261	260 4	18 2
22	21 9	01 5	82	81 8	05 7	142	141 7	09 9	202	201 5	14 1	262	261 4	18 3
23	22 9	01 6	83	82 8	05 8	143	142 7	10 0	203	202 5	14 2	263	262 4	18 3
24	23 9	01 7	84	83 8	05 9	144	143 6	10 0	204	203 5	14 2	264	263 4	18 4
25	24 9	01 7	85	84 8	05 9	145	144 6	10 1	205	204 5	14 3	265	264 4	18 5
26	25 9	01 8	86	85 8	06 0	146	145 6	10 2	206	205 5	14 4	266	265 4	18 6
27	26 9	01 9	87	86 8	06 1	147	146 6	10 3	207	206 5	14 4	267	266 3	18 6
28	27 9	02 0	88	87 8	06 1	148	147 6	10 3	208	207 5	14 5	268	267 3	18 7
29	28 9	02 0	89	88 8	06 2	149	148 6	10 4	209	208 5	14 6	269	268 3	18 8
30	29 9	02 1	90	89 8	06 3	150	149 6	10 5	210	209 5	14 6	270	269 3	18 8
31	30 9	02 2	91	90 8	06 3	151	150 6	10 5	211	210 5	14 7	271	270 3	18 9
32	31 9	02 2	92	91 8	06 4	152	151 6	10 6	212	211 5	14 8	272	271 3	19 0
33	32 9	02 3	93	92 8	06 5	153	152 6	10 7	213	212 5	14 9	273	272 3	19 0
34	33 9	02 4	94	93 8	06 6	154	153 6	10 7	214	213 5	14 9	274	273 3	19 1
35	34 9	02 4	95	94 8	06 6	155	154 6	10 8	215	214 5	15 0	275	274 3	19 2
36	35 9	02 5	96	95 8	06 7	156	155 6	10 9	216	215 5	15 1	276	275 3	19 3
37	36 9	02 6	97	96 8	06 8	157	156 6	11 0	217	216 5	15 1	277	276 3	19 3
38	37 9	02 7	98	97 8	06 8	158	157 6	11 0	218	217 5	15 2	278	277 3	19 4
39	38 9	02 7	99	98 8	06 9	159	158 6	11 1	219	218 5	15 3	279	278 3	19 5
40	39 9	02 8	100	99 8	07 0	160	159 6	11 2	220	219 5	15 3	280	279 3	19 5
41	40 9	02 9	101	100 8	07 0	161	160 6	11 2	221	220 5	15 4	281	280 3	19 6
42	41 9	02 9	102	101 8	07 1	162	161 6	11 3	222	221 5	15 5	282	281 3	19 7
43	42 9	03 0	103	102 7	07 2	163	162 6	11 4	223	222 5	15 6	283	282 3	19 7
44	43 9	03 1	104	103 7	07 3	164	163 6	11 4	224	223 5	15 6	284	283 3	19 8
45	44 9	03 1	105	104 7	07 3	165	164 6	11 5	225	224 5	15 7	285	284 3	19 9
46	45 9	03 2	106	105 7	07 4	166	165 6	11 6	226	225 4	15 8	286	285 3	20 0
47	46 9	03 3	107	106 7	07 5	167	166 6	11 6	227	226 4	15 8	287	286 3	20 0
48	47 9	03 3	108	107 7	07 5	168	167 6	11 7	228	227 4	15 9	288	287 3	20 1
49	48 9	03 4	109	108 7	07 6	169	168 6	11 8	229	228 4	16 0	289	288 3	20 2
50	49 9	03 5	110	109 7	07 7	170	169 6	11 9	230	229 4	16 0	290	289 3	20 2
51	50 9	03 6	111	110 7	07 7	171	170 6	11 9	231	230 4	16 1	291	290 3	20 3
52	51 9	03 6	112	111 7	07 8	172	171 6	12 0	232	231 4	16 2	292	291 3	20 4
53	52 9	03 7	113	112 7	07 9	173	172 6	12 1	233	232 4	16 3	293	292 3	20 4
54	53 9	03 8	114	113 7	08 0	174	173 6	12 1	234	233 4	16 3	294	293 3	20 5
55	54 9	03 8	115	114 7	08 0	175	174 6	12 2	235	234 4	16 4	295	294 3	20 6
56	55 9	03 9	116	115 7	08 1	176	175 6	12 3	236	235 4	16 5	296	295 3	20 6
57	56 9	04 0	117	116 7	08 2	177	176 6	12 3	237	236 4	16 5	297	296 3	20 7
58	57 9	04 0	118	117 7	08 2	178	177 6	12 4	238	237 4	16 6	298	297 3	20 8
59	58 9	04 1	119	118 7	08 3	179	178 6	12 5	239	238 4	16 7	299	298 3	20 9
60	59 9	04 2	120	119 7	08 4	180	179 6	12 6	240	239 4	16 7	300	299 3	20 9
Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.
D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon

86°

274°  
266°

86 Degrees

086°  
094° 5h 44m

Foto N° 564 : En esta fotografía, se pueden observar las Tablas Traversas utilizadas para marcar el rumbo que debía seguir el RMS "Titanic" .-

1220

Desde las 19:30 hs. hasta las 23:46 hs, existe un lapso de 4 horas y 16 minutos. Boxhall calculó que ,en ese lapso, el buque recorriò una distancia de **96** millas marinas (esto es, **177,8 kms.**) con un curso alineado en **266°**. Es muy probable que Boxhall haya tomado el tiempo según el uso horario de **GMT** (Greenwich Meridian Time, esto es, Tiempo del Meridiano de Greenwich), utilizando para ello su propio cronómetro (que era más exacto),en vez del reloj del barco (sometido a vibraciones), no necesitando correcciones a medida que el buque se iba desplazando hacia el Oeste . Posiblemente tratando de determinar curso y distancia, Boxhall observó en sus Tablas Traversas que la partida del buque se produjo en las **93,8 millas**. Es decir, que su cambio en Longitud fue de 93,8 millas hacia el Oeste. Mientras tanto el cambio en Latitud será de **6,6'**.

Por ende, debió convertir la partida a minutos de Longitud. Luego debió convertir los parámetros a Latitud, la que estaba cerca de los **42° Norte**. Esta página también daba los datos para la Latitud de 48° y éstos deberían ser leídos en la columna correcta si los errores debían ser evitados. Boxhall debe haber elegido la columna indicada como **Dept.** y encontrar que, a una Partida de 93,8 millas , le corresponde una Longitud de **140'** o **2° 20'**.La cuestión es que debería haberse fijado en la columna de los **48°**, y luego en la columna de Dept. Allí Boxhall habría hallado que un a valor de Partida de 93,8 millas le correspondía un cambio en la longitud de **126'** o **2° 06'**.Su error en la Longitud sería entonces de **14'** , lo que equivale a unas **10,4 millas** (esto es, unos **19 kms.**) en los **42 ° Norte** .Añadiendo las **2 millas** (**3,7 kms.**) que teníamos ,hacemos un total de **12,4 millas** , o lo que es lo mismo, 16 minutos, que está cerca de los 19' ,que es lo que se ha calculado que el “Titanic” estaba separado de su posición debida. Ahora bien, Boxhall no tenía obligación de que sus cálculos sean chequeados por nadie, ya que él estaba a cargo de esta tarea.

Retrocedamos y haremos el cálculo a la inversa. Así vamos a tener lo siguiente :

Usando la Tabla Traversa, hallamos que en el trayecto recorrido durante las 4 hs. y 16 minutos, el buque cambió su latitud (D.Lat.) en 6,6'.Aplicando esto a la ubicación manifestada en el SOS, encontramos una latitud de inicio de **41° 52,6' Norte** . La longitud de inicio se obtiene substrayendo la

suma de la columna D (correcta) de longitud de 126' y el error de 19' de la posición de SOS de 50° 14'. La posición tomada a las 19:30 hs. (así se puede ver) es de **41° 52,6' Norte** y **47° 49' Oeste**. Esto sería **5 millas** (9 kms.) al sur de la ruta que el RMS "Titanic" debería haber tomado en su pretendido curso original y coincide con los reportes que mencionaron que el Capitán Smith demoró el cambio de curso por un período de aproximadamente **45** minutos, luego que pasar el punto propuesto de giro, esto es, el marcado en **42° Norte** y **47° Oeste**.

Si se proyecta el curso hacia el Este a partir de la posición tomada a las 19.30 hs. hasta que intersecte el curso correspondiente a los 242°, el trazo es consistente con el punto de giro ubicado en la posición 42° Norte y 47° Oeste, que fuera superado a las 17:50 hs de ese 14 de Abril de 1912. Así, se podría afirmar que una velocidad de 22 nudos por hora se mantuvo desde ese punto hasta la colisión. Esto es coherente con el trayecto final recorrido en ese día.

Con lo que se vuelve un poco difícil de entender la demora que efectúa Smith para ordenar el giro en el punto 42° N y 47° O. La distancia extra hacia el sur es una simple señal. Para estar libre del hielo que reportaron otros buques (como ya hemos visto), el RMS "Titanic" debería haber tomado un curso de 246°, hasta que estuviese bien al Oeste del punto en 50° Oeste.

Evidentemente, y sin pretender ensuciar la memoria de nadie, la demora en ordenar el giro en el punto antes indicado, fue una prueba de que el Capitán Smith estaba al tanto de la presencia del hielo, pero prefirió mantener la velocidad que venía trayendo el barco que el comandaba, en vez de girar antes, incrementando la observancia de los vigías. En definitiva, un error humano, que quizás fue motivado por una gran confianza en su buque....y en sus posibilidades.

Y a pesar de la cantidad de años transcurridos, es justo indicar que las consecuencias en la determinación exacta de la posición en la que el RMS "Titanic" envió su desesperado SOS, pudieron haber sido realmente peores, mucho peores: más que todo, para otros barcos. Si hubiese habido un buque más cercano (al Norte o al Oeste del barco de los sueños), y este navío

1222

hubiera intentado ayudar, seguramente habría ingresado en el campo de hielo, que, de paso, recordemos tenía bloqueado al RMS “Californian”, a unas pocas millas de donde se detuvo el “Titanic”, luego de chocar contra el iceberg.

Un buque que hubiese estado ubicado hacia el lado sudoeste del campo de hielo, hubiera podido llegar sin mucho problema, pero no habría encontrado a nadie.

Afortunadamente para quienes estaban en los botes salvavidas, la posición exacta en la que se encontraba el RMS “Titanic” estaba aproximadamente a media distancia de la ubicación en la cual se hallaba el RMS “Carpathia” (el buque que rescata a los náufragos), que se pudo aproximar a dicho lugar utilizando una ruta medianamente libre de hielo.

De todos modos, los resultados del error se pudieron constatar en la mañana del día 15 de Abril, ya que los buques “Mount Temple” y “Birma” (recordemos, dos de los buques que habían estado a la escucha y respondiendo a los mensajes de auxilio del “Titanic”) se acercaron por el lado oeste del hielo, buscando en una zona bien al Oeste de la posición correcta.

Así, el capitán del “Mount Temple” fue uno de los más acérrimos críticos de la labor desempeñada por Boxhall: este capitán indicó que el “Titanic” se encontraba a unas 8 millas (15 kms.) fuera de la posición en que dijo estar. El buque “Californian” tardó mucho tiempo pasando a través del hielo, desde el este hacia el Oeste, para voltear nuevamente al divisar al “Carpathia”. Al “Californian” le tomó dos horas y media para llegar hasta el “Carpathia”, debido a que tuvo que construir su propia ruta a través del hielo.

Y aparentemente, este error también llevó a sostener que el “Carpathia” se movió a una velocidad de 17,5 nudos por hora, mientras que (aparentemente) su velocidad máxima habría sido de 14 nudos, a lo máximo.

Pero también hay otra consecuencia. Adelantándonos algo en lo que a los Capítulos de este trabajo de investigación se refiere, digamos que, durante todos estos años (desde 1912) se mantuvo el convencimiento de que la

posición enviada por el “Titanic” era la correcta y final de detención del buque. Pero esta misma posición hizo cometer los errores de ubicación, al tratar de saber donde estaba hundido el buque. Se necesitó de una amplia tecnología submarina y años de búsqueda ( y así y todo, se debieron realizar varios intentos para poder llegar a “buen puerto” con el rastreo de los restos del buque) para llegar a dar con la proa , popa y la tercera sección, en las cuales se partió el inmundible RMS “Titanic”, esa fatídica noche de Abril de 1912.

Pasemos a ahora a analizar algunos detalles de un tema que tiene, principalmente, que ver con las actitudes de maniobrabilidad del RMS “Titanic” al momento de la colisión contra el iceberg. O si se quiere, **las maniobras del buque** en el hecho que produjo, luego de un poco más de dos horas, su hundimiento.

Lo anterior nos permitirá ver más claramente como fue que se produjo el choque del barco de los sueños contra el iceberg. Para ello contaremos una vez más con la invalorable ayuda que , para los temas de todo tipo pero en especial, para aquellos históricos, tiene la red Internet.

En la misma tónica anterior, traeremos a colación un artículo escrito y publicado en las páginas Web de la **encyclopedia-titanica** , debido a la investigación efectuada por el Sr. **David G. Brown** .

Antes de seguir, comentemos que la película de James Cameron (“Titanic”, del año 1996) presentaría una serie de errores con respecto al choque contra el iceberg, aunque en definitiva lo que se interese presentar es el dramático y condenatorio momento del choque contra el témpano de hielo, en la noche del 14 de Abril de 1912. Por ende, pasemos directamente a las consideraciones técnicas que Brown realiza con respecto a las maniobras reales y aparentes del RMS “Titanic” al momento del choque.

La intención, en definitiva, de este autor es el de usar la escena anteriormente indicada ( la del roce del lado de estribor de la sección de proa) , como para demostrar , justamente, como los buques no deben ser



conducidos. Según este autor, es imposible, para un navío dirigido por un timón, dañar sólo su lado de estribor en la proa (según se muestra en el film) durante un giro hacia la izquierda. Y Brown comienza explicando que esto se debe a la ubicación del **punto de pivoteo** alrededor del cual el casco gira durante una rotación. Si el “Titanic” hubiera rotado según se muestra en la película, **el daño se hubiera extendido por el lado completo de estribor, no solamente en la proa .**

Es decir, antes de proseguir con el interesante y bien explicado artículo de Brown debo hacer un pequeño comentario. Una vez reunidos los materiales y elementos que dieron origen a la 6ta.parte del Capítulo VII (donde se trata el tema del hundimiento del RMS “Titanic”), y más tarde, al acometer la investigación sobre los diversos aspectos del post-hundimiento (esto es, los vivos y los muertos, los botes salvavidas, etc.) incorporé en ambos lo que ya se sabía de los instantes inmediatamente anteriores del choque. Además, lo que incluí sobre este aspecto es por demás prácticamente conocido por investigadores, historiadores y otra gente estudiosa del barco de los sueños. Ahora bien, a medida que fuí investigando por cuenta propia, me dí cuenta que el análisis de la colisión era hasta, si se quiere, muy **lineal**. Y ello avivó mi interés por la búsqueda de más información. Casi sin quererlo, llegó a mis manos (vía Internet) este excelente artículo de David Brown, eminente estudioso del comportamiento de los barcos. Por ello, debiendo agradecer una vez más al esfuerzo que se ha tomado la **Encyclopedia Titanica** ( y su mentor, el **Sr.Phind**) , he podido localizar esta valiosa ayuda que me explicó a mí ( y que espero haga lo mismo con Uds.) ciertos aspectos desconocidos del choque.

Asimismo, quiero responder a una crítica, que aunque destructiva en su esencia ( yo conozco los bueyes con los que aro mi tierra....) , se convirtió en positiva, cuando traté de buscarle , justamente, ese lado .Lo anterior viene a cuento de que se me hizo la observación que yo era nada más que un copiador de páginas de Internet y que ,finalmente, el resultado del trabajo de investigación iba a ser nada más que un compilado de páginas Web. Mi estimado Fernando (de él se trata...) : no he podido conseguir ,en otras fuentes , el material que yo necesitaba para seguir construyendo estas

líneas, como asimismo, no me supiste acercarme nada como para continuar con esta tarea. E incluso, los artículos de Internet son, no para adjudicármelos yo, sino para insertarlos de acuerdo a realizar un detallado examen de hechos sobre los cuales, poco o nada, se puede conseguir estando lejos de aquellos países en los cuales la tragedia golpeó fuerte . O (excepcionalmente....) recurriendo a ciertas personas.....

Hecha la correspondiente aclaración, sigamos.

Sabemos que una vez divisado el iceberg por parte del vigía Fleet, el Oficial William McMaster Murdoch ordena al timonel el giro del buque hacia la izquierda (**timón a estribor en 1912**); el RMS “Titanic” efectúa así un giro hacia la izquierda levemente más rápido que hacia la derecha. Como el barco estaba impulsado por tres (3) hélices y además cada hélice entregaba, de manera conjunta, **empuje hacia adelante** y **presión lateral**, la hélice que girase hacia la **izquierda** y hacia **adelante**, también habría empujado la popa hacia la **izquierda**. Recíprocamente, una hélice que gire hacia la **derecha** empujar la popa hacia la **derecha** cuando el barco se esté moviendo hacia adelante.

Ahora bien, dos (2) de las hélices del RMS “Titanic” rotaban hacia la **derecha** , dándole al buque una ligera tendencia a hacer oscilar ( o hacer girar, en este caso sería lo mismo) su **popa** hacia la **derecha** (moviéndose la proa hacia la **izquierda**) cuando navegase hacia adelante. Esto indica que el navío de la WSL **giraba un poco más rápido hacia su izquierda** (timón a estribor en 1912) **que hacia su derecha** .Al ordenar un giro hacia la izquierda, Murdoch (consciente o inconscientemente) aprovechó la tendencia natural del buque.

Aquí hay que reconocer que prácticamente todas las películas muestran al “Titanic” golpeando fuertemente de costado su proa, por el lado de estribor, sobre el iceberg, mientras gira hacia la izquierda, tratando de alejarse del peligro. Respecto de lo que escribí sobre el choque, creo que hubo un choque del lado de estribor. ¿Porqué?. Porque me basé en los testimonios vertidos por las **POCAS** personas que asistieron a la colisión, que consistie

1226

/--ron en un par de vigías, un timonel, otros tantos Oficiales y algunos desprevenidos pasajeros que (no pudiendo conciliar el sueño....) como el caso de Marshall Prew y su señor padre (los que en realidad no vieron el iceberg sino sintieron la sacudida) se encontraban en condiciones de ver semejante acontecimiento.

Y para redondear este concepto, ya tendríamos una conclusión : el inicio de la tragedia del RMS “Titanic”, es decir, el choque, fue observado por **MUY POCAS PERSONAS** .

Pero (aunque se me pueda acusar de que ahora que tengo el testimonio de Brown y me quiera subir al “caballo del comisario” para tener así ganada la carrera.....) siempre me pareció que la colisión debería haber sido más brutal, en toda la acepción de la palabra “brutal”. Y quizás hasta algo diferente de lo que ya sabemos.....

Sigamos.

Brown indica que una colisión como se la describe en casi todas las películas hubiera sido imposible, y bajo ninguna circunstancia , podría haber ocurrido de ese modo. Es decir, una colisión sumamente fuerte sobre el lado de estribor de la proa , para un buque convencional del tipo de los que se construían en el año 1912 o antes, caso “Mauretania”, “Lusitania”, “Olympic”, e incluso el “Titanic”. Brown llega más lejos todavía cuando afirma que tampoco una colisión como la indicada sería posible en nuestros días.

Y Brown justifica su posición comentando que **el pivoteo en el agua, producido por un buque maniobrado por timón, no permitiría la ocurrencia de un daño semejante al recibido por la proa del barco de los sueños, durante el proceso de un giro hacia la izquierda. Quiere decir que el daño que produjo el iceberg a la proa (por estribor) hubiera necesitado un causal de topetaje y quebrantamiento del hielo a lo largo del lado de estribor hasta su popa.**

iiii**A la pelotita**iiii .

## **Esto cambia muchas cosas.**

Sigamos viendo la justificación de Brown, con respecto a su teoría.

Cada navío, convencionalmente impulsado por una fuente de potencia, posee un **“punto de pivoteo”**, localizado en su línea central, ubicado a un tercio (1/3) de su longitud hacia popa, desde la proa. Por ello, el buque rota alrededor de este punto cuando su timón se maniobra hacia uno de los lados. **A causa de que el punto de pivoteo no está a medio camino del buque sino contrapesado ( o si se quiere, equilibrado) hacia la proa, la popa del barco describe un arco más largo que el descrito por su proa.**

**Girando sólo hacia la izquierda ( o derecha) a los efectos de evitar un objeto cercano al navío, esta ubicación del punto de pivoteo hace girar la popa del barco hacia ese determinado objeto, incluso aunque los puntos de la proa aparezcan como despejados .**

De tal modo, un impacto lateral no puede ser evitado. Entonces el objeto “topetea” y se quebranta a lo largo del costado del buque, produciendo un daño en toda la longitud del casco, desde el punto inicial de impacto hasta su popa.

Por lo tanto, el improbable escenario para un **“giro sólo a la izquierda”** habría causado daño a la totalidad de los dieciséis (16) compartimientos estancos. La verdad es que, efectivamente, debido a otros testimonios (como los de los fogoneros de servicio esa noche, bajo cubierta), el “Titanic” no recibió daños causados por el choque contra el hielo más allá de la Sala de Calderas N° 5, la cual estaba ubicada aproximadamente bajo la zona del puente. Con lo que podríamos indicar que esto es una prueba de que **el barco estaba girando a la derecha al momento del accidente, es decir, girando hacia el iceberg.**

Inmediatamente de producido el choque, y una vez que el capitán Smith sube al puente para indagar sobre qué era lo que había sucedido, el Oficial Murdoch le informa que **“trató de darle la vuelta”** (al iceberg) aunque la

expresión en inglés fue, exactamente, que trató de hacer *“port around”*. Ésta es una expresión sumamente familiar para los marinos que comandan un buque y tratan de evadir un obstáculo. Primero se aleja la proa del objeto. Luego el timón se dirige (girando en la otra dirección) para despejar la popa. Y, aparentemente, esto es lo que , en realidad, Murdoch debe haber ordenado que se efectúe, ya que , como comprobación, el RMS “Titanic”, no presentaba daño producido por el hielo más allá (digamos, hacia el sector de popa) del cuarto de calderas N° 5: para ser fiel a la verdad, la proa estuvo libre del hielo hasta que Murdoch ordena ejecutar el segundo giro, es decir, dar la vuelta al iceberg.

Asimismo, a pesar de que yo he indicado que esta maniobra de Murdoch fue un error, debo reconocer ahora que aparentemente **NO**. Es así : me he quedado pensando durante muchos días , en los cuales la imagen del choque que muestra la película de Cameron también indica un giro hacia el iceberg. La pregunta que yo me hacía era si un buque de las características del “Titanic” era capaz de ser lo suficientemente ágil como para dar una vuelta inmediatamente después de haber dado otro giro .Y no me la pude contestar, y sin embargo, pensaba en cuando uno maneja una bicicleta y debe dar (para evitar un obstáculo....) un giro en un sentido y luego otro giro en el sentido contrario.....

Lo que sucedía era lo siguiente : aunque la proa del buque se encontraba libre de posibilidades de chocar contra el hielo ( luego de hacer el primer giro) , Murdoch pudo adivinar que la popa se estaba deslizando muy peligrosamente hacia el témpano, una vez hecho el giro del timón. Sólo cuando se inició el giro hacia la derecha, fue que la proa, sumamente frágil desde el punto de vista del material, osciló hacia el témpano, anunciando el inminente desastre.

La maniobra de Murdoch, el *“port around”* fue necesaria en función que el buque se encontraba demasiado cerca del iceberg antes de iniciar el segundo giro. Como resultado, el iceberg debe parecido estar alejado del sector de estribor de la proa cuando Murdoch indicó al timonel mover el timón (“port around”) para, de esa manera, girar el buque hacia la derecha. Pero uno de los pocos espectadores del choque, el **Contramaestre Olliver**,

fue aparentemente engañado por el ángulo que el barco formaba con el témpano, cuando indica que la orden de Murdoch de “*port around*” vino luego de que el iceberg pasara el sector del puente. Este Contramaestre le indicó al Senador Smith (del interrogatorio americano) lo siguiente : “ *El iceberg estaba alejado hacia popa*”.

Analícemos , siguiendo a David Brown.

Si el RMS “Titanic” hubiera estado girando hacia la izquierda, siempre mirando desde popa hacia proa (timón a estribor en 1912) al momento del choque, se habría realizado un contacto entre hielo y metal, aproximadamente en la zona del mamparo ubicado entre la Sala de Calderas N° 5 y la N° 6. Pero , en realidad, esta es la ubicación (sobre el casco) donde el daño debido al hielo finaliza.

Así podríamos decir que en el (ya...) “mítico” giro a la izquierda, el hielo hubiera “topeteado” y destruído a todo lo largo del lado de estribor, comenzando por la Sala de Calderas N° 5 y continuando hacia las Salas de Calderas numeradas con los Nos.4,3,2,1 y siguiendo con las Salas de Máquinas. Pero los compartimientos hacia adelante de la Sala de Calderas N° 5 hubieran permanecido sin daño y libre de agua. Aunque el barco de los sueños se hubiera hundido igualmente, pero con una diferencia : **la popa en primer lugar** habría indicado el camino hacia las profundidades.

Por supuesto, el modelo de daño que se hubiera esperado durante una colisión en giro izquierdo es exactamente el opuesto al que realmente ocurrió.

De todos modos, la medición del tiempo por parte de Murdoch, en el segundo giro de la maniobra “port around”, fue **crítica** .Y entonces parece ser que Murdoch inició la maniobra de giro un poco demasiado pronto, con lo que la proa se ubicó unas pocas yardas demasiado cerca de la masa de hielo. El daño real recibido por el lado de estribor de proa durante el accidente se convierte en una prueba irrefutable de que el RMS “Titanic” se hallaba en ese momento bajo la maniobra de “port” y girando hacia la derecha (estribor) al momento del impacto .Y es así que Murdoch realizó ,



**Foto N° 565 :**  
**Un hombre ante la prueba decisiva de su vida . . . .**  
**Extraída de la película de James Cameron , el**  
**Oficial William McMaster Murdoch frente al**  
**iceberg .-**



**Foto N° 566 :**  
**Ya nada ni nadie lo puede detener. . . .El choque es**  
**inevitable y esto decretará la muerte del inhundible.**  
**Extraída de la película de Cameron , esta foto es**  
**otra muestra de lo que realmente sucedió**  
**esa noche .-**

efectivamente, un “*port around*” a la porción del témpano que estaba sobre la superficie del mar.

Uno de las personas interrogadas en las sesiones de investigación británica, sabía de la imposibilidad de explicar el daño sobre el lado de estribor de la proa mediante el argumento del solo giro hacia la izquierda. El **Sr. Edward Wilding**, de él se trata, fue un empleado de la White Star Line y uno de los diseñadores del barco, debió reconocer que la falta de daño en los compartimientos (alejados hacia popa) más allá de la Sala de Calderas N° 5, no se ajustaban al escenario que podía presentar un giro único a la izquierda. De todos modos, la impresión que dió el testimonio de Wilding fue la de encontrarse él mismo en una situación de franca lucha interior contra la versión condicional del choque. Lo que parece ser es que Wilding se enfrentaba a la idea del único giro hacia la izquierda, ya que esto debería (en su opinión) haber causado daños a ciertas partes del casco que no estuvieron involucradas en el choque real.

El testimonio que brindó Welding ante el **British Board of Trade** en la **Audiencia de la Comisión de Naufragio** fue el siguiente:

*“.....luego que el barco hubo finalizado su rasgamiento, sobre el extremo delantero de la (Sala de Calderas) N° 5, tendió a apoyarse un poco sobre el témpano, o empujarse hacia el iceberg, y habría tenido esa tendencia.”*

Por lo tanto, considerando que la historia convencional del accidente es prácticamente imposible, David Brown comenzó a investigar si existía la posibilidad de encontrar otras historias, con detalles generalmente aceptados como ciertos y verdaderos, en lo que al respecto del “Titanic” se trate. Y es así que esa búsqueda de datos se convirtió en un trabajo de cuatro (4) años, a ambos lados del Océano Atlántico, buscando en los testimonios vertidos y en los polvorientos estantes de las librerías.

Y ahora ya no puedo parar, aunque quizás algunas de las cosas que escribí sobre el RMS “Titanic” sean no totalmente exactas, más cuando se aplica la lupa de David Brown.





**Foto N° 567 :**

**Extraída de la película de James Cameron , éste sería el dramático momento en que el iceberg corta, por el lado de estribor de la sección de proa al RMS “Titanic”, provocándole la herida mortal . -**

Brown nos indica que lo que pudo descubrir lo sorprendió verdaderamente, ya que conmovió todos los pilares sobre los que se basaban los conocimientos que este autor tenía sobre algunos aspectos sobresalientes , o por lo menos, muy conocidos, del antes, durante y después del choque. Estos temas se podrían indicar como los que corresponden al iceberg solitario que lo golpeó, al giro a la izquierda, a las máquinas puestas en reversa, y al buque que se mantiene detenido en el lugar hasta su hundimiento.

Y según la opinión de David Brown, todo lo que mencionamos ( el iceberg solitario, el giro a la izquierda, etc.) termina siendo **mito y leyenda**.

Veamos .

A lo largo de todo ese tiempo transcurrido, Brown se planteó muchas veces que los contramaestres, fogoneros y vigías podían haber, tranquilamente, mentido en sus relatos. Pero sin embargo, el escritor fue hallando evidencias que confirmaban los relatos y detalles que la tripulación, en sus tiempos, fue describiendo. Con lo que , al comparar Brown (según sus propias palabras) los eventos que experimentaron los tripulantes, descubre que no son los que se describen en las Investigaciones del Senado de los Estados Unidos y de la Corte Inglesa.

Según Brown , no hubo un **“Crash Stop”** ( que traducido significaría **“Parada por Choque”**). Según este mismo escritor, de acuerdo al testimonio brindado por el **4to.Oficial Boxhall** , el **1er.Oficial Murdoch** cambió las órdenes destinadas para las dos (2) hélices excéntricas ( o si se quiere, las ubicadas hacia el exterior del buque), de **“AHEAD FULL”** (**“TODO HACIA DELANTE”**) por la orden **“ASTERN FULL”** (**“TODO A POPA”**), es decir, solicitando lo que los marineros llaman una **“crash stop”** (**“parada por choque”**). Esta maniobra es, en sí misma, algo violento, que puede llegar a dañar las máquinas, los ejes y hélices. Por dicha razón, esta maniobra se reserva sólo para las peores situaciones de emergencia. Y testificando en Londres, Boxhall dijo que en los mensajes de orden a las máquinas se leía **“FULL SPEED ASTERN”** cuando llegó a la sección cerrada del puente.

Brown indica que ,desafortunadamente, los dichos de Boxhall parecieran ser defectuosos. Pero el **“Titanic”** nunca intentó un **“crash stop”** , que sería la manera lógica con la que se podría preveer un estrepitoso choque contra el iceberg. El empuje en reversa de las hélices habría eliminado la habilidad que el timón poseía como para dirigir el buque. Y Murdoch lo sabía, ya que bajo una potencia en reversa completa el barco no habría pivotado hacia la

1234

derecha , pero sí podría haber iniciado un deslizamiento lateral sobre el iceberg.

Los que se encontraban en las entrañas del buque, es decir los fogoneros que alimentaban el fuego de las calderas en sus respectivas Salas, fueron (recordemos...) avisados de la inminente tragedia mediante luces rojas y una serie de campanadas, momentos antes del choque : “*¡ Cierren los tiros!*”, gritó el jefe **Frederick Barret** .Recordemos que Barret y el **2do. Ingeniero James Hesketh** estaban hablando en la Sala de calderas N° 6 cuando sonaron las alarmas y las luces de los indicadores de carga cambiaron de blancas a rojas. La charla entre los hombres se vió súbitamente interrumpida al mismo tiempo que los mismos se dirigían a atender esa inesperada labor. El cierre de los tiros en los hornos era una medida precautoria , ordinaria si se quiere, para reducir los fuegos de las calderas de modo que se aminore la presión excesiva de vapor , al mismo tiempo que los Ingenieros de servicio en esa noche detenían las máquinas. Como también en la oportunidad indicamos, también había válvulas de seguridad, pero a veces se “pegaban” y además, siempre había alguien no totalmente preparado como para usarlas.....La cuestión es que nadie quería correr con el riesgo de generar una presión de vapor excesiva.

Asimismo, el cierre de los tiros de los hornos es otra indicación de que una maniobra de “crash stop” **nunca** fue realizada , ya que la potencia completa en reversa hubiera requerido todo el vapor posible que se pudiese lograr en las calderas. El cerrar los tiros hubiera sido el peor movimiento realizado durante un “crash stop”. En vez de esto, los fogoneros habrían sido urgidos a ingresar el carbón en los hornos, de manera de incrementar la salida del vapor desde las calderas, de acuerdo a lograr la máxima potencia de las maquinarias. Hay que hacer la salvedad de que los motores del RMS “Titanic” , sus ejes conductores asociados y las hojas de sus hélices estaban diseñadas como para resistir un cambio instantáneo de giro hacia adelante en acción de reversa, mientras éste fuera hecho a velocidades normales, es decir, las que pueden desarrollar los buques en sus entradas y salidas de los puertos. Es más : estos elementos deberían haber tenido la fuerza suficiente

como para resistir la tensión producida por una reversa instantánea a una velocidad de 22,5 nudos ( la pretendida velocidad a la que venía el RMS “Titanic” al momento de su choque contra el iceberg) , pero con una condición : que todas las partes, desde los cilindros hasta el eje hacia popa del buque, estuviesen realizadas sin defecto alguno. Lo que es lo mismo : totalmente libre de defectos.

Pasemos a otro ítem, de los descriptos en el artículo escrito para la Encyclopedia Titanica , por David Brown .

Es decir, ahora deberíamos ir a una de las preguntas lógicas que se derivarían de todo lo visto anteriormente , expresado por David Brown. Entonces la pregunta sería : **¿Dónde estaba localizado el daño que el hielo produjo al barco de los sueños?**.

A lo largo de casi 90 años , la respuesta lógica, la que todo el mundo dice, incluido ( en un primer estadio ) este Ingeniero, es: **“Sobre el costado”**. Pero como hemos visto, habría ( en función de lo indicado por Brown) una imposibilidad física como para que esto ocurra : esto es lo que David Brown sostiene.

Brown también asegura que, además de la imposibilidad física, se deben añadir los testimonios de la tripulación, contrarios a dicha eventualidad. A lo largo de las décadas y en las películas, se muestra el lado de estribor del buque golpeando contra una pared de hielo, algo que sería parecido a lo que sucedería cuando un automóvil chocara contra el pilar del puente de una autopista. Brown sostiene que nada de lo anterior es más alejado de la realidad, es decir, de lo que sucedió. Brown opina que si el buque hubiese chocado de la manera en que todos suponemos que chocó, el impacto hubiera sido devastador, con lo que las consecuencias hubieran sido ,de movida, diferentes desde el vamos: los hombres habrían sido (literalmente...) arrojados de sus literas, todo el que hubiese estado de pie en la entrada de la 1ra.Clase habría sentido un tremendo golpe bajo sus pies, la mayoría de los pasajeros heridos hubiese presentado brazos y piernas rotos, cráneos fracturados. Es más: muchas personas habrían muerto al colapsar la proa de metal alrededor de ellas.

1236

Mediante la maniobra que movió el timón todo a la derecha (timón a estribor en 1912) el RMS “Titanic” estaba girando en este sentido cuando contactó al hielo. Obviamente, habrían transcurrido unos segundos en los cuales la curva S (curva descrita en las maniobras de evasión) parecía que iba a tener buen resultado. Sin embargo, recordemos que el filón del iceberg estaba por debajo del agua, y (obviamente...) Murdoch sabía de este estado de cosas, y no sería raro que estuviese esperando el inminente choque.

Y el “bajo vientre” del “Titanic” era sumamente frágil, desde el punto de vista metalúrgico. Este “bajo vientre” es el que se “rasgó” al chocar contra la saliente del iceberg.

Para Brown, las evidencias físicas y los testimonios de los testigos indican que el accidente se trató , en realidad, de un quebrantamiento por choque, y no de una colisión en el sentido en el que se conoce esta palabra.

**En definitiva y según Brown, se puede indicar lo siguiente : el buque RMS “Titanic” no se introdujo en el témpano, sino que (literalmente....) atropelló al iceberg .**

Digamos que el modelo de inundación y los testimonios de los integrantes de la tripulación que sobrevivieron están de acuerdo en , por lo menos, un punto: **que el fondo (si se quiere, el piso) del barco --no el costado-- hizo un contacto real, sólido, contra el iceberg.**

Es de hacer constar que los hombres que dieron su testimonio indican que lo que escucharon fue el sonido y la vibración de un barco atropellando un obstáculo. Según ellos, no existió el traqueteo, o la fuerte sacudida que se podía esperar del golpe de un buque pegando horizontalmente contra un objeto inamovible. A pesar de ello, el leve temblor fue lo suficientemente fuerte como para hacer rechinar el juego de platería utilizado para servir el desayuno en el Salòn Comedor de 1ra.clase.

Brown sigue especificando aquellos puntos sobre los cuales basa sus apreciaciones técnicas; por lo tanto, sigamos viendo lo que este escritor menciona, en relación a las diferencias entre los modos en que el golpe con-

/--tra el iceberg pudo haber sucedido. Es así que deberá tener en cuenta que la diferencia entre un atropello y una colisión es más significativa de lo que a simple vista aparece. Un impacto “de cabeza” contra el iceberg hubiera enviado las más de 50000 toneladas que desplazaba el buque, hacia una situación de destroce generalizado hacia dentro del hielo, a una velocidad que hubiese oscilado en los **36 pies por segundo** (que haciendo las cuentas correspondientes nos daría : 36 pies/seg. multiplicado por 0,3 mts./pie, esto es, aprox.11 mts./seg, y expresando esta cantidad en kms./hr. nos daría : 39,6 kms./hr., casi **40 kms./hr.**) : mucho para un barco.

En la alternativa de un buque del tamaño del “Titanic”, un choque de cabeza contra el témpano hubiese tenido una inmediata consecuencia : que su velocidad se hubiera reducido a **CERO** . Ahora bien, todas aquellas cosas que no estuviesen amarradas, o por lo menos, con un estado determinado de sujeción a algo estable (por ejemplo : la gente, las sillas, las botellas de vino, las soperas, etc.) , se hubieran seguido moviendo ( por un efecto lógico debido a la inercia que imprime el movimiento) ; como asimismo, los hombres que se encontraban ya durmiendo cerca de la proa, habrían salido volando de sus literas, y caído al piso, como mínimo. Y sin embargo, el impacto, más allá de su punto de contacto, aunque fácilmente perceptible, hubiera sido menor en intensidad. Como para terminar de dar un panorama, digamos que los hombres que se encontraban en el Salòn de Fumadores de la 2da.clase habrían sentido las sillas estremecerse bajo sus cuerpos.

Tal es así que el mismo arquitecto naval de la WSL, el Sr. Wilding, también expresó , en concordancia con una supuesta colisión de cabeza (lo que reforzaría los conceptos de Brown), lo siguiente :

*“ Si el buque hubiera tenido un golpe limpio, habríamos sentido un estruendo mayor, y, probablemente, el barco debería haber sido llevado a puerto. Yo hubiese esperado que el choque hubiera matado a todos los fogoneros que se encontrasen en esos momentos en sus cuartos , pero habría estado seguro de que el navío habría llegado”.*

1238

Antes incluso de poner en papel los testimonios que se realizaron ante los interrogatorios efectuados por el Comité del Senado de los Estado Unidos, podemos citar un testimonio hecho por el **Capitàn John J. Knapp**, hidrógrafo de la U. S. Navy, de manera de tratar de imaginar un acontecimiento como el supuesto, a fin de informar al Senador Smith, jefe de los interrogatorios.

Dice Knapp :

*“ ....se podría tener una idea del impacto, utilizando la siguiente fórmula : multiplicar la masa por el cuadrado de la velocidad dividido dos veces el valor de la gravedad. Multiplicando estos valores nos dará el valor del impacto, si el buque hubiera seguido en curso recto hacia la masa de hielo aparentemente sólida. Esto sería ,a una velocidad de 21 nudos ,el equivalente a 1173000 pies-toneladas o la energía necesaria como para levantar 14 monumentos del tamaño del Monumento a Washington en un segundo”.*

Este testimonio fue ofrecido por el mencionado Capitán en la audiencia del día 18 de Mayo de 1912.

Volvamos al arquitecto naval Edward Wilding, de la White Star Line. Este hombre expresó un interesante punto de vista sobre el choque de un navío de grandes dimensiones ( o “largo”), en la dirección “de cabeza”. Wilding indica que la proa del RMS “Titanic” se deformaría (Wilding utiliza , directamente, la expresión **“crumple”** que en idioma inglés significa “arrugarse”) mucho, fenómeno que podríamos hacer equivalente a la zona de deformación que aparecería en un automóvil moderno al efectuar un choque de cabeza. Esta deformación (en el RMS “Titanic”) habría absorbido mucho de la fuerza del impacto, mediante la expansión de la deformación en la unidad tiempo. De acuerdo a las expresiones del arquitecto naval de la WSL, el hecho de que el barco se golpee contra el iceberg de esta manera, habría posibilitado que se reduzcan los daños a los pasajeros y miembros de la tripulación, que no habrían corrido un riesgo sumamente mayúsculo, como el de quedar atrapados en las secciones del barco que hubiesen soportado los efectos del “arrugamiento” de determina--

/--das porciones del inmundible.

Según David Brown, menos dramático hubiera sido el caso de un **“impacto desviado”** ( es decir, no un impacto frontal, sino un impacto que tuviera un determinado ángulo) o si se quiere, un **“impacto angular”** , que, a una velocidad de 22,5 nudos, hubiera causado su propia secuencia de estragos. Debido al impacto, la cubierta ( es decir, lo que no estuviese remachado a ella) hubiera “saltado” lateralmente .Este **“efecto rebote”** habría sido tan destructivo para las personas que estuviesen en la parte (mejor dicho, la 3ra.parte) delantera del buque, como lo sería un terremoto para un hotel ubicado en la tierra firme.

Tal es así que los pasajeros de la 3ra.clase que se encontraban durmiendo, se habrían despertado en el suelo de las cabinas, como así también sus efectos personales habrían sido arrojados. Obviamente, habría habido algunas personas heridas pero menos que en una colisión frontal , aunque sí algunas muertes y huesos rotos. Cualquiera de los dos tipos de colisión --la frontal y la de impacto desviado-- habría tomado el carácter de “inolvidable” para los pasajeros testigos de ellas. Ahora bien, ningunos de los centenares de pasajeros que sobrevivieron (testigos o no del choque) informaron o comentaron de que se hubiera producido alguno de los dos tipos de colisión.

Lo que cualquier marinero llama “rebote” se conocería, más científicamente, como “impulso y momento”. Así lo explicó el arquitecto naval (una palabra respecto de la denominación “arquitecto” : los británicos llaman arquitecto a aquél Ingeniero Naval, que en otros países recibe esta denominación, encargado del diseño, construcción y otros ítems ,de buques) **Bill Garzke**, para explicar el choque lateral del buque, en una entrevista para el Discovery Channel. Esta descripción de los hechos pareciera haber sido inspirada también en la descripción (esencialmente la misma) del accidente en la propia autobiografía del 2do.Oficial del RMS “Titanic” , Charles Lightoller.



1240

Otro de los puntos a tener en cuenta para estudiar el choque del trasatlántico sería el **hielo** en sí mismo. Un iceberg, como ya hemos visto, posee cientos de veces la masa de un buque. Cada metro cúbico de hielo es una masa sólida de sólido hielo. En cambio, el barco es una estructura hueca llena, en su mayor parte, con aire, a pesar de las cargas que pueda transportar. En una colisión frontal, no hubiera habido suficiente tiempo como para vencer la inercia propia del hielo y empujar a esa masa helada a un costado. Pero el buque no impactó el hielo. Sólo (se calcula por pruebas posteriores) se “subió” durante siete segundos sobre la parte superior del ariete submarino del iceberg. Sí hubo suficiente tiempo para el iceberg como para moverse bajo el peso del buque, y, en cierta manera, “envolverlo” ligeramente.

Y esto es real, no una peregrina idea (ni de quién esto escribe, ya que hay grandes hombres de ciencia que se han dedicado por completo a estudiar la fenomenología de estas masas de hielo), ya que el témpano se derrite en la parte superior debido a las diferencias de temperatura entre aire y agua. Esto conlleva un claro fenómeno de inestabilidad cinemática, con lo que muchas veces un iceberg se da vuelta sobre sí mismo. Esto sucede ya que hay un desbalance generalizado en lo que al equilibrio de fuerzas respecta, debido a diferencias de peso, empujes y centro de gravedad. Es por ello que una vez que el barco impacta sobre el ariete de hielo, el iceberg se vió forzado a soportar una gran cantidad de toneladas de acero, de remaches, de pasajeros, de carga, etc. alejados de su centro de gravedad. Como cualquier otro objeto flotante, el témpano se vió compelido a inclinarse hacia el RMS “Titanic”, es decir, hacia este peso extra.

A medida que se iba inclinando (recordemos: no estamos hablando de un fenómeno que duró minutos, horas o un día, sino solo **segundos**), las porciones superiores del iceberg “cepillaron” las partes superiores del buque sobre el extremo delantero de la cubierta. Es exactamente esto lo que precipitó la cascada de trozos de hielo que cayeron sobre la cubierta superior del “Titanic” (así se muestra en la película de Cameron). Pero lo que aparentemente este “cepillado” no realizó masivamente fue el desprendimiento de la pintura (aunque parezca mentira: fresca todavía, no

porque se hubiera colocado la pintura dos horas antes sino porque técnicamente todavía estaba en proceso de adherencia al casco del barco). Cabe acotar que durante la mitad de la década de los 1990, varios científicos realizaron experimentos relativos al choque de icebergs contra objetos de acero y de hierro. Estos estudios estaban destinados, principalmente, a desarrollar equipamientos petroleros que serían usados en la zona del Atlántico conocida como los “Grand Banks” (Grandes Bancos) , cerca del sitio donde el RMS “Titanic” duerme su malogrado sueño de grandeza. Los experimentos mostraron que el hielo, por encima de su línea de flotación, puede ser relativamente “suave” y a menudo , se arruga con un impacto. El arrugado produce los pedazos rotos que se extendieron por la superficie de la cubierta delantera del barco.

Con lo que , para ver que esto fue así, recordemos el testimonio que indicó el pasajero **Olaus Abelseth** ante la investigación efectuada por el Senado de los Estados Unidos *“Había una gran cantidad de hielo sobre la parte de estribor del barco”*.

Otro testimonio concordante fue el **Frank Evans** ,un marinero de 27 años, quien dijo que *“ Yo estaba leyendo un libro y súbitamente sentí una leve sacudida. No tuve ninguna novedad de esto por unos cuantos minutos, hasta que uno de los demás marineros bajó con un gran pedazo de hielo en sus manos.”*

Una de las precisiones, que los hombres que trabajaban debajo de las cubiertas del buque hicieron, fue la de indicar que el agua (una vez consumado el choque) no ingresó en las Salas de Calderas donde ellos se encontraban trabajando por lo laterales sino por el piso ( o sería en todo caso, por el fondo) . Para que nos quede más claro este concepto, veamos lo que expresa el marinero **Edward Buley**, durante una parte del interrogatorio del Senado de los Estados Unidos.

**Buley** : *“...abajo de donde nosotros estábamos había una compuerta, y un lienzo encerado a través de ella, con un listón de acero. Ud. podía oír al agua ingresando y la presión de aire por debajo.....Era como si Ud. pudie-*

1242

*/-- ra ver esto cimbrear. Al final, me informaron que era una descarga.”*

Senador Fletcher : *¿Cómo llamaría Ud. a esa parte del buque?”*

Buley : *“El frente del castillo de proa”.*

Fletcher : *“¿Qué lejos estaba esta parte de la proa?”.*

Buley : *“A unas 20 yardas, creo”.*

Fletcher : *“Esta condición....¿pudo no haber sucedido a menos que las placas de acero hubiesen sido rotas sobre el costado del barco?”*

Buley : *“Sobre el fondo del buque. Esta situación estaba bien por debajo de la línea de flotación.”*

Este diálogo tuvo lugar el día 25 de Abril del año 1912, ante la comisión del Senado de los Estados Unidos.

Evidentemente, si el hielo tomara comportamientos humanos, se podría decir que el iceberg fue, hasta si se quiere, cruel. Y no decimos nada nuevo o por lo menos que asombre, que los remaches deben de haber sido estirados, alargados, en definitiva, sometidos a un brutal esfuerzo e incluso, arrancados de las placas. Las costuras habrían sido forzadas y abiertas, como así también las juntas (las yuxtapuestas) desalineadas. El daño en el lado externo del barco se produjo ,indudablemente, de una manera desconcertante, es decir sin un orden específico.

Para terminar, indiquemos que el artículo de David Brown se extiende todavía mucho más, pero las demás consideraciones las trataremos de incluir en temas conexos y específicos.

Antes de proseguir, debemos hacer un comentario. En un momento dado, dijimos que la historia del RMS “Titanic” es una de las más documentadas que se conocen ,debido a los parámetros ya indicados (desarrollo de la foto-

/--grafía, propaganda, etc.) .Ahora bien, hay algo que , desde que comencé este trabajo de investigación, ronda en mi cabecita. Ese “algo” se transformó en una posterior pregunta .

A pesar del incipiente desarrollo de la fotografía, e incluso de sus limitaciones, me cuesta creer que la empresa naviera dueña del barco de los sueños no haya previsto la incorporación de uno o más fotógrafos como para dejar inmortalizada la travesía del buque. Es más : un demoledor efecto de propaganda hubieran sido las fotos que mostrarían al RMS “Titanic” entrando a la rada del puerto de New York, el Miércoles 17 de Abril o el Jueves 18, es decir, cuando fuera que ingresara a los muelles del puerto de dicha ciudad.

Me cuesta creerlo debido a que todo el “background” (trasfondo, en español) de lo que significó el viaje del buque fue preparado en detalle. Recordemos incluso que se enjabonó la parte externa del barco con varias toneladas de jabón, para lograr de esta manera, un buen deslizamiento en el agua del puerto de salida de Southampton.

Y si ellos estaban en estos detalles, seguramente habrían previsto la presencia de uno o más **camarógrafos** en la travesía del buque. O por lo menos, en su defecto, la de **fotógrafos**.

Es interesante asimismo observar que en los testimonios que tienen que ver con toda la historia del buque, desde su partida el día 10 de Abril de 1912 hasta su hundimiento en las frías aguas del Océano Atlántico en la madrugada del 15 del mismo mes, nadie habló jamás de la presencia de ningún fotógrafo o camarógrafo que estuviese realizando su trabajo a bordo del navío de la WSL.

Por ello, me surgen estos pensamientos que tomarán la forma de preguntas:

1) ¿ La White Star Line no previó la inclusión de los profesionales de la fotografía (sí, primitiva si se quiere, pero ya en desarrollo) para graficar su viaje?.

Si la respuesta fuera **NO**, podríamos hablar de ( a nivel de “merchandising” de la imagen de la línea naviera) una falta total de atención hacia ese aspec-

1244

/--to de la propaganda; es más, o por negligencia o por omisión, no se incluyeron a estos trabajadores de la imagen.

Si la respuesta fuera **SÍ**, es decir, se previó el viaje de fotógrafos y/o camarógrafos, y de tal manera fueron incluidos en el barco, para graficar el viaje, ¿por qué nunca se supo nada de ellos, ni siquiera sus nombres?.

2) ¿Hay fotos que pudieron haber sido tomadas a lo largo del viaje, durante la etapa de bajada de botes y luego, durante el hundimiento, de las que se conoce su existencia, pero que permanecen bajo siete llaves?. Ya sé que la toma de fotos durante la noche estaba en su etapa de experimentación. Pero....¿existiría la posibilidad de que alguien haya tomado alguna fotografía y dicha placa (recordemos que todavía se trabajaba con placas) estuviera, cuando menos, archivada en algún lugar especial, después que alguien la pudo guardar entre sus pertenencias al momento del hundimiento?

Vuelta al punto esencial : que yo sepa, o haya tenido acceso a información de este tipo, nadie menciona la existencia de fotógrafos o camarógrafos en el RMS "Titanic".

Uno podría decir que (quizás...) el arte de la fotografía no estaba lo suficientemente desarrollado como para tomar fotografías con muy poca luz (o de noche). Pero, también, me cuesta creer que no se haya embarcado ningún profesional de la fotografía en el viaje del inmundible. Lo que sí se sabe es que abordaron reporteros de algunos diarios, a los efectos de relatar sus experiencias en el buque.

En definitiva, un interesante tema para investigar.....

Ahora podemos tratar de dar una visión un poco más detallada en cuanto a uno de los acontecimientos que, efectivamente y sin lugar a conjeturas, sucedieron en las etapas trágicas del hundimiento.

Y es el que tiene que ver con el lanzamiento de los cohetes o mejor dicho, las **bengalas** que se arrojaron al cielo con la esperanza de atraer la atención de los posibles buques que pudieran ayudar al herido barco de los sueños.

Desde el vamos , hay que hacer una aclaración : tenemos que ver la diferencia entre **bengala y cohete** .La primera es un fuego artificial formado por varios compuestos, que despide una claridad muy intensa, con colores vivos. El segundo es un artefacto propulsado por reacción merced a la combustión de una carga de pólvora u otro elemento explosivo (oxígeno líquido, compuestos gaseosos, etc.) .

Pero usaré el término **bengala y cohete** para indicar lo que se elevó y explotó sobre el cielo del Atlántico, en esa madrugada del 15 de Abril, ya que lo que vieron los marinos del “Californian” no fue precisamente el elemento portador del fuego artificial que relumbraría sobre las cabezas de los infortunados actores de la pesadilla del RMS “Titanic”, sino, justamente, el estallido de los compuestos que formaban ese fuego artificial portado por un elemento ( el cohete).De todos modos, si utilizo la palabra “cohete”, querré decir el elemento pirotécnico que estalla.

Sigamos.

Ahora tendremos en cuenta un artículo publicado por el escritor e infatigable buscador, el **Sr. Senan Molony** , quien investigó sobre el tema de la **cantidad de bengalas** despedidas desde la cubierta del RMS “Titanic”.

En cuanto a la cantidad de bengalas que se elevaron , prácticamente todas las fuentes que uno pueda consultar indican que la suma fue de **OCHO (8)** ; es decir, este dato se convirtió en uno de los datos que se aceptan generalmente sin discusión, como los que indicaban que el buque tenía más de 45000 toneladas o que llevaba 2207 personas a bordo. A lo que Molony apuesta es a indicar que las tradicionales ocho bengalas se convirtió en algo sugerido, implantado, conscientemente impelido a ser creído como una verdad matemática, merced a la continúa acción del **British Inquiry** (esto es, la serie de interrogatorios que se efectuaron en Inglaterra por una Corte reunida al efecto de tratar el hundimiento del barco de los sueños), lo que se continuó a lo largo de las décadas siguientes a la tragedia.

1246

Es menester (esperemos llegar a las Inquisitorias americana e inglesa...) saber que este aspecto de los estamentos que Lord Mersey (el Jefe de la parte interrogativa Británica) fue expuesto (casi como un “dogma”) en su reporte final, a fines del mes de Julio del año 1912. Mersey dice lo siguiente:

***“ En conjunto, el Sr. Boxhall lanzó ocho cohetes. No parecen haber dudas de que el navío cuyas luces vió era el Californian. La evidencia respecto del Californian habla de ocho cohetes divisados entre las 00:30 hs. y las 01:40 hs. El número de los enviados por el Titanic fue alrededor de ocho. El Californian vió ocho.”***

Con lo que el número **ocho** fue el que, desde siempre, se fijó en las mentes de todos, a través de los años.

Cuando expusimos las circunstancias en las que se encontraba el RMS “Californian”, es decir, varado en un campo de hielo, también trajimos a colación las diversas alternativas de algunos de los miembros de la tripulación de este último buque. Una de ellas nos informó sobre que (efectivamente...) los hombres de guardia en este buque vieron bengalas enviadas al cielo. No hay motivo como para descreer de las palabras de los que estaban observando la situación del RMS “Titanic”. Con lo que podemos aceptar que ,desde el “Californian”, solo se vieron ocho (8) bengalas lanzadas.

Y claro. La pregunta sería ( es decir, la que yo me formule como también se la formula Senan Molony) :

**¿EL RMS “TITANIC” SÒLO LANZÒ OCHO BENGALAS ESA NOCHE?.**

**¿SÒLO OCHO?**

E iniciando un método deductivo ( al cual adhiero totalmente, por propia convicción como también por formación profesional) Molony comienza a abordar la referida cuestión.

Iniciemos nuestro análisis indicando que el barco de los sueños poseía no menos de **cuarenta y ocho (48)** cohetes-bengalas, además de una cantidad apreciable de llamas especialmente diseñadas para situaciones de emergencias, junto a una docena de otro tipo de señales a ser usadas en dichos casos. La siguiente pregunta se la hace hasta un chico de doce años.....

**¿Por qué se lanzó tan poca cantidad? .¿Por qué (suponiendo que esa haya sido la intención.....) economizar tanto en tales elementos cuando se estaba arriba de un buque de un costo de millones de dólares?**

Y, dejando de lado la “palabra de Dios” expresada por Mersey, e investigando lo que los sobrevivientes dijeron sobre este tema en particular, llegamos a una temprana e inesperada conclusión sobre que no hay acuerdo en se lanzaron ocho bengalas.....**Y NADA MÁS QUE OCHO.**

Así que.....veamos que dijeron algunos de ellos.

Tercer Oficial **Herbert Pitman** :

***“Debe haber sido una docena o deben haber sido MÁS , Señor”.***

Segundo Oficial **Charles Lightoller** :

***“Yo podría estimar aproximadamente unos ocho”***, pero el mencionado Oficial siguió indicando que estas bengalas fueron las que él vió lanzar **sólo** sobre el lado de estribor.

Contra maestre **Arthur Bright** :

***“ Fueron lanzados seis, en total”***, pero esto significa que éstas fueron lanzadas únicamente por él y su camarada , el Cabo George Thomas Rowe,



1248

y luego de que el Oficial Boxhall hubiera estado, **previamente**, lanzando bengalas.

Cuarto Oficial **Joseph Growes Boxhall** :

(Preguntado) “*¿Cuántos cohetes lanzó Ud., aproximadamente?*”

(Respuesta) “*No podría decirlo , pero diría entre media y una docena , tan así le podría decir.*”

Mayordomo **Alfred Crawford** :

“*Yo diría que ví subir cerca de una docena , probablemente MÀS*”.

Si analizamos los estamentos que hemos transcripto anteriormente, la única coincidencia se produce entre **Crawford** y **Pitman** , los cuales creen que se deben de haber lanzado más de una **docena (12 unidades)** de cohetes. Si ponemos al número **13** como mínimo, (es decir, trece son más de doce) , esto significa que serán más que los ocho (8) que Mersey explicitó como la cantidad de bengalas lanzadas.

En cambio, el número promedio que la tripulación contó en los testimonios transcriptos dá **diez (10)** bengalas. E incluso esto no aporta nada de peso para las dos expresiones verbales que dicen “**MÀS**” de una docena, ni suma nada al que habla solamente del lado de estribor (Lightoller dixit).

A partir de las evidencias que estos testimonios nos indicarían, ya parecería que fueron disparadas más de doce (12) bengalas. Como también , que difícilmente (en base a leer atentamente las declaraciones) Lord Mersey estaría en condiciones de afirmar como todo un hecho confirmado que “*..el número ( de bengalas) lanzado por el Titanic fue cerca de ocho*” .

Y, a pesar de las afirmaciones de Mersey , el **Oficial Joseph Boxhall no mencionó que él lanzó ocho bengalas**. En vez de ello, este Oficial indicó que él (personalmente) pudo haber disparado hasta **DOCE** .

Y como para traer a colación un dato importante, digamos que Boxhall **no era la única persona disparando bengalas**.

Por las indicaciones que se fueron conociendo, en base a los testimonios, evidentemente hubieron dos posiciones de lanzamiento de bengalas, sobre

cada lado del buque. En definitiva, éste es un concepto importante, teniendo en cuenta las declaraciones del Oficial Aprendiz **James Gibson** , a bordo del buque “*Californian*”, sobre que vió solamente tres bengalas, en la hora que vá desde las 01: 00hs. hasta las 02:0 hs. del 15 de Abril de 1912.

Cuando comparamos estas dos situaciones, no encontraremos coincidencias entre lo que Mersey especifica y lo que se vió en esa madrugada, sobre el Océano Atlántico, en lo que a bengalas respecta. De todos modos , está la posibilidad de que desde el “Californian” no hayan visto **TODAS** sino sólo **ALGUNAS**.

Esto sugeriría que el buque cercano al propio “Californian” --- estando detenido , sin movimiento y sin respuesta, a una distancia de **cinco** millas (**ocho** kilómetros) --- es decir, el RMS “Titanic”, no era el **único** que se hallaba lanzando bengalas, sino que los cohetes eran lanzados por un navío más distante e invisible sobre el horizonte, como el **2do.Oficial Herbert Stone** sospechó que podría haber sido el caso. ¿Podría llegar a ser así?

Ahora veamos un “pequeño” detalle, tomado de los interrogatorios americanos (Senado USA) .

**Tercer Oficial Pitman :**

*“ Yo diría que fueron disparadas cerca de una docena de bengalas”.*

**Senador Smith :**

*“ ¿Qué es lo que Ud . vió?. ¿Qué hicieron las bengalas?”*

**Pitman :**

*“ Las bengalas fueron disparadas desde la baranda. Hicieron un estampido al dejar la baranda, y también una explosión en el aire, arrojando asimismo estrellas, por supuesto, en el aire”.*

**Smith :**

*“ ¿ Y Ud . vió cerca de una docena o casi, de ellas?.*

**Pitman :**

*“ Podrían haber sido una docena o podrían haber sido más, Señor”*

1250

En la Investigación británica , preguntado el marinero **George Symons** :  
*“Antes de que Ud . dejara la cubierta de botes, ¿Ud. se dió cuenta que algunos cohetes habían sido disparados desde el puente?”.*

Responde Symons :

*“Sí , las bengalas se elevaron simultáneamente , a cada minuto , a intervalos de minuto , mientras que las luces de ese buque estaban a la vista , aproximadamente a una distancia de cinco a diez millas cuando se dispararon los cohetes ,al mismo tiempo que la gente también trabajaba con las luces de estribor y con las del Código Morse”.*

La utilización de la palabra **“simultáneamente”** implica, ineludiblemente, dos posiciones de lanzamiento de los cohetes. Recordemos lo que dijo Symons : *“...las bengalas se elevaron simultáneamente...”*.

Pareciera, así las cosas, que había dos porta-cohetes a cada lado del puente de mando, como lo indicaron tanto Pitman como Boxhall. Los cohetes deben haber sido disparados desde las barandas de estribor y de babor; desde este lado del buque, hacia el lado desde donde se veía el barco “misterioso” y también sobre el estribor, desde donde los testigos vieron los flashes, al mismo tiempo que el Oficial Lowe **“casi desalentado”** ,a causa de lo que (para este Oficial) lo que implicaban (la pérdida del buque...) las detonaciones que se sucedían detrás de él.

Asimismo, Symons indica que la gente **“también”** se hallaba trabajando con las luces de estribor y babor, lo cual pudiera sugerir que **“también”** se estaba haciendo otro trabajo sobre los lados de estribor y babor, involucrando los disparos de otros cohetes, disparados éstos de manera simultánea.

Y sin embargo, esta descripción del lanzamiento de las bengalas ---a veces juntas, o a intervalos de un minuto--se contrapone con el testimonio de Boxhall ante la Investigación Británica, testimonio que indicaba que él mismo se hallaba disparando cohetes a intervalos de **“probablemente , cinco minutos”** .

Si suponemos que tanto Symons como Boxhall estuvieron acertados en sus apreciaciones , esto quiere decir que lo único que explicaría esta situación contradictoria es la presencia de dos puestos de lanzamiento de bengalas.

Tal es así que, de la declaración de **John Hardy**, ante el Comité del Senado USA, se podría tener la sugerencia de que hubieron dos “bases” de lanzamiento de las bengalas, a bordo del RMS “Titanic”.

El mencionado sobreviviente testimonió lo siguiente :

***“ Él (el Capitàn Smith) estaba supervisando los cohetes, preguntándole al Contramaestre sobre las bengalas”.***

Cabe acotar que el Contramaestre de mención es, ya sea, Rowe ,o Right. El Oficial Boxhall, en este relato, no está en la escena. Lo que se desprende del relato es que el capitán Smith estaba dándole órdenes a alguno de los Contramaestres, debido a que uno de ellos se encontraba a cargo de los cohetes sobre la posición que dicho hombre ocupaba, argumentándose que esto ocurría sobre el lado de babor.

Recordemos que , mientras tanto,el Oficial Lightoller indicó que fueron disparados seis (6) bengalas desde el lado de estribor. En la Investigación Británica, dijo :

***“ Podría estimar aproximadamente unos ocho (cohetes) a intervalos de unos pocos minutos, cinco o seis o algo así.....”.***

Lo que coincidiría con los intervalos indicados por el Oficial Boxhall.

Otra de las preguntas que le hicieron a Lightoller fue la siguiente :

***“¿Un cohete cada vez?”***

Lightoller respondió :

***“Sí, todos disparados desde el lado de estribor, por lo que sé”.***

Podríamos volver a mencionar entonces (como ya lo hemos hecho en la parte del hundimiento del barco de los sueños) que el **Cabo George Rowe** se encontraba sobre el **lado de babor**, enviando bengalas al cielo del Atlántico.

1252

Vamos saltando de una Investigación a la otra. Así tenemos:

Senador Burton (Americana) :

*“¿Cuándo lo vió Ud . por primera vez ( se refiere al barco “misterioso”)?”*

Rowe :

*“Cuando estuve en el puente , disparando los cohetes. Yo mismo lo ví y trabajé con la lámpara Morse sobre el lado de babor del barco , para atraer su atención.”*

Veamos ahora otros testimonios del **Oficial Boxhall**, a lo largo de las Investigaciones .

*“Yo supe que el bote de emergencia de estribor se había ido hacía ya algún tiempo, y que se encontraban trabajando en los botes plegables cuando me fuí, debido a que yo disparaba las señales de desastre desde los porta-cohetes de la baranda, justo cerca de las proas de los botes de emergencia que estaban sobre la cubierta.*

*Cada vez yo disparaba una señal, y tenía que despejar a cualquiera que estuviera en las cercanías de este porta-cohetes. Entonces recordé las últimas dos señales que lancé ya se habían elevado ,mientras ellos estaban trabajando en los botes plegables que estaban en la cubierta.”*

Por lo anterior, se podría inferir que Boxhall se encontraba **SOLO** en ese sector de cubierta, y solo a lo largo de la noche, a medida que iba despejando esa zona y lanzando las bengalas. La ausencia de Rowe y Bright sobre el lado de **estribor**, sería una indicación que corroboraría el trabajo que los dos hombres se hallaban laborando sobre el lado contrario del buque, es decir, el de **babor**.

Ahora bien, hay un argumento (esto sería, el argumento contrario) que se podría rebatir por el absurdo : no se necesitaban tres hombres para disparar las bengalas desde una sola posición, cuando uno sólo bastaba para dicha tarea, y además, tarea que estuvo haciendo esta sólo persona antes de que los otros dos hombres lleguen a ese sitio . Y si los otros dos hombres se

encontraban allí con Boxhall, ¿por qué tenía éste que disparar cada cohete solo cuando así procedía, es decir, sin la colaboración de los otros dos?

Con lo que la indicación de Boxhall es acertada, y de ella se infiere que este Oficial lanzó (él sólo) entre seis (6) y doce (12) cohetes .Esto coincide en una gran medida con lo que Boxhall declaró de haber disparado “*...cerca de media docena o una docena...*”.

Asimismo, vemos que Boxhall se hallaba disparando sus bengalas cuando, inesperadamente, tuvo la oportunidad de requerir asistencia, ordenando que se traigan más cohetes desde la popa del buque hasta la posición. Volvamos a lo que Boxhall expresó :

*“ Yo sabía que uno de los botes se había ido, debido a que debí colocar la cuerda de lanzamiento dentro de la caseta, luego de lanzar una bengala, y que, en ese momento, el teléfono sonó. Alguien telefoneó para decir que uno de los botes de estribor había abandonado el barco, y yo....estaba algo sorprendido.”*

Ahora bien, el **Cabo Rowe** testimonió ante la Comisión del Senado USA que él mismo fue quien telefoneó al puente de mando. Recordemos entonces que Rowe telefona a ese lugar del buque cuando Boxhall se encontraba hacía rato disparando las bengalas.

Si nos fijamos en la parte dedicada específicamente al hundimiento, veremos la situación particular que Rowe estaba atravesando. Esto mismo indicó el cabo a la misma Comisión, de la siguiente manera:

*“Yo telefoneé al puente delantero para saber si ellos tenían noticias de que había un bote bajado al agua. Ellos me contestaron, preguntándome si yo era el 3er.Oficial. Les contesté que yo era el Cabo. Me indicaron que les trajera detonadores, que son los que se usan en las señales de desastre.”*

Con lo que podemos deducir que Boxhall ya tenía en su poder, por lo menos, una caja con bengalas (a las cuales iba lanzando) y que además, necesitaba más. Recordemos también que los cohetes estaban guardados en

1254

dos lugares , a bordo del RMS “Titanic”, a saber : sobre el puente y en un armario en el camino hacia popa, según Rowe testificó ante el Senado USA. Veamos :

Senador Burton :

*“ ¿Había otros detonadores u otras señales guardados hacia popa? ”*

Cabo Rowe :

*“Los detonadores, al igual que los cohetes de señales de desastre, las luces verdes y las luces azules.”*

Senador Burton :

*“¿Había algunos detonadores guardados hacia la parte delantera (del barco) ?.”*

Rowe :

*“Sí; sobre el puente delantero.”*

Por lo menos, ya tenemos conocimiento de que había (por lo menos) **DOS** lugares en los que se almacenaban las señales de desastre (es decir, todos los tipos de señales).Ahora veamos que tuvo que decir a este respecto el **Cabo Bright** , ante el Senado USA:

Bright :

*“Fui hacia la parte trasera del buque para relevar al hombre que yo mismo había relevado a las 12 del mediodía, un hombre de nombre Rowe. Nosotros nos quedamos allí por unos momentos, sin saber que hacer. Entonces sonó el teléfono, con una llamada proveniente del puente de mando, mediante la cual nos preguntaban que estábamos haciendo. Entonces nos ordenaron que llevemos una caja de detonadores para ellos--señales--. Cada uno de nosotros llevó una caja al puente . Cuando llegamos, nos dijeron que disparáramos esas señales de desastre.”*

Por separado, Rowe especificó:

*“ Yo los llevé al puente y se los entregué al 4to. Oficial. Le ayudé al Oficial a dispararlos...”*

Al Cabo Bright le preguntaron quién disparó los cohetes, y el mencionado suboficial respondió :

*“ Rowe y yo, y el Sr. Boxhall, el 4to.Oficial.”*

Es así que la misma respuesta sugiere dos sitios de lanzamiento de las bengalas. Por un lado, Rowe y Bright ; por el otro, Boxhall. Y el testimonio de Boxhall de sus lanzamientos en solitario, y sus esfuerzos por alejar a la gente de esa zona, confirmaron lo que Boxhall testimonió . Bright luego indicó , cuando se le preguntó acerca de la cantidad señales de desastre que disparó , lo siguiente :

*“Seis fueron disparadas, creo.”*

Parecería, entonces, que Bright estaba hablando de su propio lugar de lanzamiento .Si ese “seis” significara **TODOS** los que estaban disparando a bordo del RMS “Titanic” , no sería verdad, ya que , desde el “Californian” se divisaron ocho (8) bengalas. Y por supuesto, cuando Bright responde a la pregunta de cuántos disparó, su contestación no está dentro de un contexto que incluya a la tarea que Boxhall estaba realizando, antes de que Bright subiera desde el sector de popa.

Con lo que tendremos, aparte de Boxhall, el que se hallaba disparando las bengalas por él mismo, a otros dos hombres que también fueron designados para lanzar las señales; con lo que sumamos, sobre el puente, tres (3) hombres de la tripulación y tres (3) cajas separadas de cohetes, que se disparaban desde los lados de estribor y babor. Por ello, desde una mirada analítica al problema de la cantidad de señales que se lanzaron en esa noche trágica desde el barco de los sueños, se puede inferir que una cantidad de (sólo ) ocho (8) bengalas aparece, cuando menos, como ínfima.



1256

Podríamos tratar de hacer un análisis (obviamente, tomando como base los testimonios y declaraciones de los encargados de la tarea de lanzamiento de los cohetes) de los **tiempos e intervalos** en el lanzamiento de las señales.

Comencemos así teniendo en cuenta que un hombre solo , que estuviese disparando nada más que ocho (8) bengalas a los intervalos que Boxhall sugirió ( cinco minutos), habría realizado esta tarea en 40 minutos.

Pero ¿qué dijeron los hombres encargados de lanzar los cohetes?

Rowe (Investigación británica) :

*“¿Tomó Ud. parte en el lanzamiento de señales de socorro?”*

*“Sí.”*

*“¿Cuánto tiempo Ud. piensa que transcurrió desde el momento en que comenzó a disparar las bengalas hasta que terminó de dispararlas?”*

*“Desde las 00:45 hs. Hasta las 01:25 hs.(40 minutos).”*

*“Sí, es correcto. Ud. proporcionó el testimonio (en América) acerca de ello, y veo que lo que Ud. dijo fue:*

*“”Yo le ayudé al Oficial a dispararlos --esto es, los cohetes-- y estuve lanzando señales de desastre hasta cerca de las 01:25 hs.””*

*“¿Es eso correcto?”*

*“Sí.”*

Pero tengamos en cuenta que el Oficial Boxhall se hallaba haciendo esta misma tarea antes de que Rowe llegara a cubierta para proceder a realizar dicha labor. Mientras tanto, Boxhall mismo indicó que continuó enviando bengalas hasta las 01:45 hs. Digamos también que el reloj del Cabo Rowe había sido atrasado 20 minutos a la medianoche, de tal modo que cuando el mencionado Cabo menciona las 01:25 hs. como el momento en que se detuvieron los lanzamientos, eran, en realidad las 01:45 hs., lo que coincide con lo expresado por Boxhall

Quiere decir que ambas partes se hallaban disparando bengalas por un lapso de **40 minutos** . Symons dice que *“simultáneamente....”*. Y Boxhall indica específicamente que estuvo disparando cohetes antes de que se le hubiese telefonado al Cabo Rowe desde el puente. Bright dice que, tanto él como

Rowe, cada uno de ellos, llevaron cohetes al puente. Y lo más lógico, es que esas cajas no tuvieran sólo un par de bengalas cada uno, sino más bien, unas cuantas.....a mi humilde parecer .Con lo que la pretendida versión de que desde el barco se enviaron al cielo del Atlántico sólo ocho (8) bengalas se vá destruyendo lentamente, siempre en base a los testimonios y deducciones que se van desprendiendo de una atenta lectura de las declaraciones de las personas involucradas en el lanzamiento de las señales de socorro con las que el RMS “Titanic” iba equipado.

Así, si en una cuenta simple, sumamos los **seis** cohetes del Cabo Bright más el máximo que indica Boxhall (esto es, de una **docena**) ,vamos a tener no menos de **dieciocho (18) bengalas** lanzadas al cielo en esa trágica noche . Además, el Mayordomo **Alfred Crawford** mencionó no solo una docena, sino probablemente más....En la Investigación Británica tenemos lo siguiente :

*“ Luego de que el bote en el cual Ud. se encontraba se alejó ¿vió Ud. otros cohetes que se hayan lanzado?”*

*“Sí , desde el Titanic. También ví los mensajes en código Morse que iban siendo enviados”*

Esto último coincide con lo que dijo Symons inicialmente.

*“¿Aproximadamente cuántos cohetes vió Ud. lanzar?”*

*“Yo diría que probablemente cerca de una docena , probablemente más.”*

*“¿Una docena de bengalas desde el Titanic?”*

*“Sí, continuaban subiendo.”*

*“¿Y Ud. los pudo distinguir en su totalidad?”*

*“Sí.”*

En la Investigación del Senado USA, Crawford indicó lo siguiente, en el diálogo que mantuvo con el Senador Smith:

*“¿Vió Ud. algún cohete?”*

*“Sí, señor; un montón de ellos subiendo desde el Titanic”.*

1258

Evidentemente, **ocho** cohetes (y **nada más que ocho....**) no se podrían definir como un **“montón”**( “a lot” en idioma inglés).Y sin embargo, desde el “Californian”, sólo se divisaron ocho (8).Podemos decir, entonces, que Boxhall se encontraba disparando bengalas mucho, mucho antes de que el teléfono sonara sobre el puente, mientras el barco “misterioso” se encontraba a la desesperada vista de los oficiales del “Titanic”.

Según Boxhall (Investigación americana):

***“Yo estuve disparando cohetes antes de ver las luces laterales del buque .***  
(se refiere al “Californian”) ***Yo disparaba las bengalas .....luego el barco se acercó”***. Y esta última , casi perdida línea del testimonio de Boxhall siembre en mi mente una pequeña, sutil, leve duda.....para no mentir, un interrogante de aquellos.

Explico.

A lo largo de las décadas transcurridas desde el hundimiento del “Titanic” una gran cantidad de pasajeros, a decir verdad no centenares, sino poco más de una docena, veinte a lo sumo, dijeron haber visto desde los botes salvavidas un barco que, al principio (técnicamente : **ANTES** de que el inhundible se hundiera, es decir, los botes se encontraban observando el penoso espectáculo de la muerte del gigante y de las personas que estaban a bordo) se acercó y luego, inexplicablemente, se alejó. Lo anteriormente expresado por los sobrevivientes de los botes podría, también , llevar agua para el molino de los que dicen que hubo, por lo menos, **UN** buque más en cercanías del lugar del naufragio, pero que , por causas desconocidas no se acercó a brindar ayuda.

Pero de todos modos, teniendo en cuenta la poca o nula preparación marinera de la mayoría de aquellos que se hallaban en dichas embarcaciones, se podría inferir una confusión en estas atribuladas personas que las llevó a ver lo que en realidad, o no era o era otra cosa.

Hasta aquí, todo cuadra.

**Pero ¿Boxhall también se confundió?**

Me costaría un tanto creerlo.....Boxhall (a pesar de los dramáticos momentos que estaba pasando, y encima con la responsabilidad que tenía,

esto es, tratar de captar la atención de un posible barco de rescate) no era un grumete sin experiencia y fácilmente impresionable, sino más bien , un marino preparado y ducho en sus tareas. Perfecto que pudo haber cometido errores (ver el caso de la determinación de la posición del “Titanic”) ,pero no era un arribista en sus tareas. Además, los ingleses no son de darle jerarquía de Oficial a cualquiera .....ayer y hoy, por lo menos en lo que a mis conocimientos concierne.

Y repito que me cuesta creer que Boxhall se haya equivocado tanto.....

Sigamos con el análisis que veníamos efectuando.

¿Puede ser que lo que estaba haciendo Boxhall sucediera antes de que los Cabos Rowe y Bright fueran enviados al puente?.

Sí, así parece haber sido. Pero (importante) Boxhall dice “cohetes” en **PLURAL** ,o sea, no uno sólo. De lo que (ubicándose en esa situación) lo que Boxhall realizó es el haberse provisto de una caja con bengalas y comenzar a dispararlos ni bien divisó una luz a la distancia, luz que indicaba la presencia de un buque, buque que habría podido salvar más vidas.

Tengamos en cuenta algo : ni bien a bordo del RMS “Titanic” se tuvo la certeza de que el barco iría a parar al fondo del mar, se comenzaron a realizar los aprestos destinados a abandonar el buque. Si bien no con la velocidad o la cantidad de botes necesarios, pero se iniciaron. Y entre las tareas que se suscitaron, el lanzamiento de bengalas fue una de ellas, tratando de lograr llamar la atención de cualquier buque que estuviese en condiciones de socorrer a las personas que viajaban a bordo del RMS “Titanic”.

Otro testimonio de Boxhall :

*“Podía ver la luz con mi ojo desnudo ,aunque no pude definir lo que era, pero con la ayuda de un par de anteojos pude distinguir que se trataba de las luces de posición de un navío....Se hallaba muy lejos.”*

*“ ¿Pudo Ud. ver qué tan lejos se hallaba?”*

1260

*“No, no pude verlo, pero en ese intervalo pude observar algunos cohetes , diciéndole al Capitán de que había ordenado que me traigan algunas bengalas, indicándole que las lanzaría.....diciéndole también que había visto aquella luz .*

*Él dijo : - Sí , continúe con eso--*

*Yo estaba mandando cohetes y observando ese barco.”*

Este hecho sucedió bien temprano en esa noche.

**¿Qué tan temprano?.**

El Cabo Rowe dice , en su testimonio, que el buque “misterioso” estaba cerca, al momento en el que él mismo se hallaba en el puente. Así lo dijo en la Investigación del Senado USA:

*“¿Cuándo vió Ud. por primera vez a ese barco “misterioso”?”*

*“Cuando estuve en el puente disparando cohetes. Lo ví por mí mismo, y utilicé la lámpara Morse, sobre el lado de babor del buque , para llamar su atención.”*

Por lo tanto : el buque “misterioso” estaba lo suficientemente cerca como para que Rowe intentara comunicarse por medio de la lámpara Morse. Y sin embargo, Boxhall había estado *“disparando cohetes, antes de poder ver sus luces laterales. Luego, el barco se acercó”*

Entonces, hubo un buen número de cohetes que Boxhall disparó, antes de poder contar con la ayuda de los Cabos Rowe y Bright.

Deberíamos tratar ver si podemos determinar cuando comenzó **EXACTAMENTE** Boxhall a disparar su serie de cohetes, antes de los llamados telefónicos. Veamos:

Senador Fletcher :

*“Entiendo que Ud. dice que vió un vapor casi adelante de Ustedes....¿cerca del tiempo de la colisión?”*

*“Inmediatamente después....”*

*“¿ Y cuánto tiempo después de la colisión?”*

*“No podría decirle sobre eso. Fue inmediatamente después de que se diera la orden de despejar los botes.”*

No de separar los botes, ni de tripularlos, sino simplemente, de sacarle las coberturas a los botes.

De lo cual ,los dichos de Boxhall encubren una implicancia: que el Oficial se hallaba disparando bengalas desde hacía bastante tiempo, y bastante **ANTES** que cualquier bote hubiera sido bajado al mar, e incluso, antes de que Rowe y Bright hubiesen visto ,por primera vez, al bote (al que hacen mención) en el agua. El testimonio de **George Symons** viene a ayudar sobre este punto. Symons testificó, además, en el Consulado Británico en Estados Unidos de América, con fecha Mayo 2 de 1912, y que más tarde fue incluida en los testimonios de la Investigación Británica. La testificación dice lo siguiente:

*“Una vez que alcancé el puente en cubierta, me enteré que se estaban disparando cohetes a muy frecuentes intervalos , desde el mismo puente. También se estaban utilizando señales Morse y alrededor de las 00:30 hs. ví, cerca del lado de babor de la proa, distante unas cinco o seis millas, una luz, a la cual yo tomé como que sería la luz de popa de un pesquero de los bancos de bacalao”.*

Ahora bien, Symons (al cual se le ordenó subir al bote número **1** a las **01:10 hs.**) indica que vió subir los cohetes *“a muy frecuentes intervalos....”*, inmediatamente después de que subiera a la cubierta del puente . Su llegada a la cubierta se produjo justo antes de la medianoche (es decir, las 00:00 hs. del día 15 de Abril) ,debido a que Symons se refiere a que algo había sucedido unos cinco minutos antes de las doce .Lo anterior consta en la declaración ante la Investigación Británica, y lleva por número el 11418. Symons dijo:

*“...a medida que iba hacia cubierta, tañeron ocho campanadas en el nido de cuervos”*, lo que significaba que era la medianoche. Por lo tanto : ¿Qué quisieron decir (por separado) Boxhall y Symons , cuando utilizaron la

palabra **“inmediatamente”**, eso sí, dentro de este contexto?. Es decir, ¿qué tan temprano fueron disparados ?.

Lo que aparece como seguro es el hecho de que las bengalas fueron disparadas antes de que Rowe y Bright trajeran, posteriormente, dos cajas adicionales conteniendo cohetes ,los que fueron usados más tarde .Si Symons es correcto al usar el término **“muy frecuentes”** cohetes, esto indicaría que un número de ocho bengalas fueron disparadas (mediante la acción de tres hombres) en un muy corto lapso de tiempo.

Sin embargo, Rowe dijo que la segunda fase del lanzamiento de los cohetes ( es decir, en los lanzamientos de bengalas en los cuales él tomó parte) duró cuarenta (40) minutos. Bright menciona una media hora, pero esto sería más bien una conjetura por parte de Bright, debido a que Rowe es claro al marcar los tiempos específicos de inicio y final de sus lanzamientos.

Mientras que las regulaciones respecto a los desastres marítimos indicaban lanzamientos de bengalas a **“intervalos breves”**, Symons los describió como **“muy frecuentes”**. Incluso considerando intervalos de sólo cinco minutos, los distintos puestos de lanzamiento habrían enviado al cielo un total de seis (6) señales en una media hora, u ocho (8) en el lapso de cuarenta minutos, el máximo de lo que ya había lanzado Boxhall antes del llamado telefónico desde popa.

Y así y todo, hay más, según Molony.

Boxhall mencionó que él lanzó desde un mínimo de media docena hasta una docena, antes de abandonar esa tarea. Y Rowe parece haber sido el último hombre que todavía poseía cohetes, en esas circunstancias. Veamos qué dice éste último:

*“En esos momentos, se estaba tratando de liberar los botes plegables .El Oficial Jefe, Wilde, necesitaba un marinero. Entonces le pregunté al Capitàn Smith si yo debía dispara alguno más, y él me dijo :--No, suba a ese bote”--.*

Una de las pequeñas cosas que (quizás...) se dejaron de tener en cuenta, consistió en una declaración del vigía **Reginald Lee**, en el nido de cuervos, de guardia esa noche, y uno de los que avistó el iceberg. Este vigía dejó el buque en el bote número **13**, a las **01:40 hs.** Esto ocurrió cinco (5) minutos antes que la partida de Boxhall, quien, a esas alturas, se hallaba organizando el bote N° **2**. El relato de Lee parece indicar que los cohetes fueron disparados (¿por Rowe?, el cuál todavía permanecía a bordo...), luego que Boxhall desistió en sus propósitos de lanzamiento de sus cohetes. Lee testimonió lo siguiente, ante la Investigación Británica:

*“¿Vió algunos cohetes lanzados desde el Titanic?”*

*“Sí.”*

*“¿Antes de que dejara el navío?”*

*“Antes y después”*

Entonces esta era la situación : **Boxhall** se hallaba disparando sus cohetes, él mismo en persona. A él se le unieron, más tarde, **Rowe** y **Bright** .Los tres tomaron parte en el posterior lanzamiento de las bengalas. Un número de testigos sobrevivientes del hundimiento hablaron de haber visto una docena de cohetes y.....más. Es decir, si vamos al caso, “un montón”. Boxhall sólo se refiere a los disparos sobre el lado de estribor, y se encuentra solo en ese lugar. El Oficial indica que dispara de 6 a 12 bengalas, un número muy parecido a la que declara Lightoller, esto es, de unos ocho (8) ,que más tarde ratifica como de que salieron *“todos desde el lado de estribor”*.

La mención del Cabo Bright (es decir, seis bengalas) es el número mínimo informado por alguno de los intervinientes. Pero (después de todo lo visto) debe tratarse de un error en cuanto se refiera al total de cohetes lanzado desde el RMS “Titanic”, debido a que (como mínimo) se lanzaron ocho (8) ya que **SE DIVISARON OCHO, CON TOTAL SEGURIDAD** .Ahora bien, si los que menciona Bright son sólo los que fueron disparados desde el



1264

lado de babor, los comentarios de los otros testigos tienen sentido. Si tenemos seis (6) desde babor y ocho (8) desde estribor...¿cuántos sumamos?: **catorce (14)** , no ocho (8) .

Y aunque desde el “Californian” vieron sólo ocho, les puede haber pasado que se le perdieron el resto de los cohetes, debido ,quizás, a la distancia.

Aparentemente, Lord Mersey se equivocó en la cantidad de bengalas lanzadas la noche de la tragedia del inmundible RMS “Titanic”.

**Ud.....¿Qué piensa?.**

Desearía hacer algunos comentarios en base a lo que hemos transcripito. Más que comentarios son preguntas que mi cabecita no deja de barruntar. Para empezar, para cualquier interesado en las declaraciones emitidas por la Oficialidad que trabajaba en el RMS “Titanic”, es decir, los Oficiales sobrevivientes, éstas se pueden consultar en su totalidad, día por día de los meses en los cuáles los interrogatorios tuvieron lugar, tanto en USA como en Inglaterra, en las páginas de la Web (Internet) que la Encyclopedia-Titanica posee. Será indispensable un buen dominio del idioma inglés ya que hay algunos términos y palabras que no son usadas comúnmente en lo que se conoce como “Survival English”, “Vocational English” (en ese orden :Inglés de Sobrevivencia o Inglés Vocacional, es decir, respecto del conocimiento del idioma inglés).

Lo anterior es a los efectos de indicar que yo **NO MIENTO NI INVENTO** las declaraciones de estos sobrevivientes.

Siguiendo con mis elucubraciones, me surge preguntar.

¿Por qué Lord Mersey, a la vista de tan contundentes testimonios ( o si se quiere, defendiendo su parecer, por lo menos, contradictorios) se empeñó en que, para la posteridad, quedase el hecho de que **SÓLO OCHO BENGALAS FUERON DISPARADAS?** ¿Había un interés en que sólo pareciera que se lanzaron ocho cohetes?.

Ahora bien, si tomamos la última línea del testimonio de Boxhall (del cuál hice un comentario) la cosa cambia, por dos motivos:

1ro.) Si Mersey poseía informes (por otras fuentes) de que el buque “Californian” logró emerger de la situación de estar bloqueado en un campo de hielo, y se dirigió resueltamente hacia el lugar del naufragio, para más tarde, desistir de su propósito, tienen sentido las culpas que se le echaron, más tarde, al capitán Lord, al mando del buque mencionado. Es así que Boxhall tendría razón cuando dice : “...*luego el barco se acercó...*”. Pero....¿que relación habría entre Lord Mersey y el “Californian”? Aparentemente, ninguna.

Si hilamos más fino, **SÍ** . Mersey fue el representante de la Corona Inglesa, es decir al Servicio de Su Majestad Británica, en el Interrogatorio realizado a los sobrevivientes. Y el “Californian” era un barco inglés. Su nombre, era: **RMS “Californian”**. Ahora bien, las siglas “RMS” significaban dos cosas: Royal Mail Steamer (esto es: Vapor del Correo Real) o también: Royal Mail Service (Servicio Postal Real). En definitiva, al Servicio de la Corona Británica.

Y entonces: muy simple. Que Mersey podría haber poseído razones para pensar que **ALGO** más estaba mucho más cerca del “Titanic” y ese **ALGO** era un buque perteneciente o por lo menos, al servicio, a Su Majestad Británica. De lo cuál, podríamos decir que instalar en la opinión pública que sólo se habían lanzado ocho bengalas era decir: “**se había hecho lo posible por advertir a algún barco de la situación que el “Titanic” estaba sufriendo**”. Pero sin profundizar mucho más.....ya se había hundido buena parte del prestigio marino británico (real, por cierto) esa fatídica noche del 15 de Abril de 1912. Para qué seguir hundiéndolo más....¿me entienden?.

2do.) Que habría habido **OTRO** buque en inmediaciones del desastre, (quizás Mersey sabía que esto era así ), con lo que una gran cantidad de bengalas lanzadas, sí habrían advertido a este **SUPUESTO** buque de la existencia de una situación desesperada. ¿Y si Mersey sabía (por otras fuentes) de este otro barco también era un “**RMS**”? ¿Cómo le habría explicado, no ya a las opiniones públicas de USA e Inglaterra, sino al mundo, que los buques de su país, los “RMS” no acudieran al llamado de auxilio (lo que, en definitiva, las bengalas que explotaban en el aire querían decir) de un barco compatriota?.

1266

A menos que Lord Mersey **SUPIERA** que algo fuera de lo común había sucedido con el RMS “Titanic”, y que, simplemente, se lo haya dejado morir.....al navío y a los que transportaba.

¿Es esto posible?

Como a una pregunta sigue otra, y a un análisis sigue otro, dejemos por el momento, para espíritus más despiertos que el mío, la posible evaluación de los comentarios que realicé.

Pero dejo la pregunta planteada: **¿Por qué se obstinó Mersey en decirle al mundo que se lanzaron sólo ocho (8) bengalas, cuando, en base a una atenta lectura de los testimonios citados, claramente se puede ver que se lanzaron muchas más?**

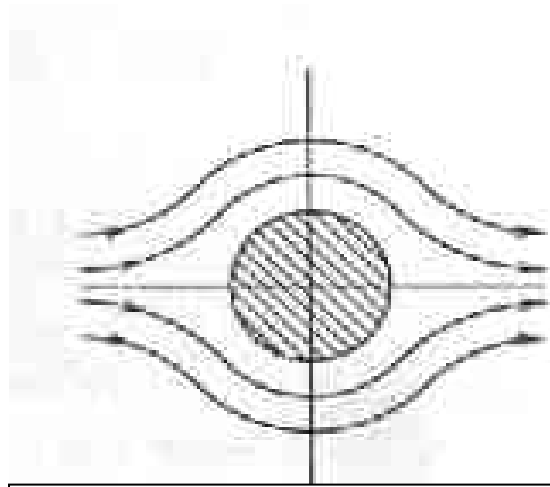
Lo que pretenderè presentar a continuación es uno de los puntos quizás poco conocidos , o por lo menos, no lo he hallado revisando las fuentes de información (es decir, las relativas a la etapa de las maniobras de colisión del buque contra el iceberg) con las cuales he construído estas pocas líneas. Soy consciente que no es un tema desconocido para los **Ingenieros Navales**, o por lo menos para aquellos **Ingenieros** ( en especial , los **Hidráulicos**) que se dedican de lleno a estudiar el tema del que intentaré dar un **simple pantallazo**. Es a los solos efectos de agregar algo técnico, pero que (aclaración mediante) no se construirá con complicadas fórmulas matemáticas (que las hay, se los aseguro....) sino con una explicación más bien teórica de un fenómeno que afectó la rotación de las hélices con las cuáles estaba provisto el buque de la White Star Line. Sin embargo, para los **Ingenieros Mecánicos**, como es el caso de quien esto escribe, la vez que se estudia este tema es en el desarrollo de la asignatura **“Hidráulica y Máquinas Hidráulicas”** que se dicta en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata. Desde ya por las aclaraciones, colaboración y demás, deseo agradecer a los **Ingenieros Camilo Rodríguez y Fernández Zeni**, que se prestaron gustosamente al hecho de ayudarme.

El tema en cuestión se denomina como el **fenómeno de la cavitación** , o , simplemente, **cavitación** . Quizás en un primer estadio el nombre no nos diga nada con respecto al hundimiento del RMS “Titanic” , pero espero, de una manera clara y concisa, asociar este tema con las maniobras de operación que se realizaron al momento del impacto del buque contra el iceberg. Pasemos al desarrollo en sí mismo.

Todos los objetos que se mueven en el agua (como asimismo los objetos fijos sobre los que se desplaza una corriente de agua), experimentan sobre sí mismos el desplazamiento del líquido. Hablamos de agua porque es el más usual de los elementos líquidos, además de ser el que se utiliza para producir el movimiento de hélices de turbinas (caso de los equipos de producción de energía hidroeléctrica) como también es el elemento impulsado por bombas o turbinas, en otras aplicaciones. El desplazamiento del líquido se manifiesta mediante lo que se conoce ( en Hidráulica y en Fluidodinámica) las **“líneas de corriente”**. Como detalle, digamos que, en los experimentos que en los Laboratorios de las distintas Facultades de Ingeniería y en los Centros especialmente dedicados al estudio de estos fenómenos hidráulicos se realizan, habitualmente se “tiñe” el agua con un colorante especial, lo que logra el efecto visual deseado de mostrar la distribución de las indicadas líneas de corriente.

Ahora bien, las líneas de corriente son aquellas líneas del flujo de líquido, que al incidir sobre un objeto determinado, “marcan” el mencionado objeto, tanto si se acercan a él como si se alejan: el conjunto de líneas formadas forma el **“haz de líneas de corriente”**.

Sin hacer grandes disquisiciones físicas, sino solo mostrar el fenómeno determinado, veamos el siguiente esquema :



**Foto N° 568 :**

En este esquema gráfico, podemos observar las “líneas de corriente” que se forman alrededor de un cilindro sumergido en un líquido, el cuál avanza hacia el mencionado objeto .Al ingresar a la zona de presencia del cuerpo , el fluido ( o mejor dicho, las líneas de corriente del líquido) se separan –aguas arriba—para , más tarde volver a unirse –aguas abajo--. Como se puede notar, las líneas de corriente son las que poseen flechas indicativas del sentido de la corriente, y el espacio comprendido entre ellas se denomina “separación de las líneas de corriente” . -

Veremos que el haz de líneas de corriente tiene algunas particularidades, que están generalmente de acuerdo a la forma de los objetos que la corriente encuentra a su paso. Ahora bien, cuando el cuerpo posee una adecuada forma (que en las asignaturas que mencionamos se denomina “forma fluidodinámica”) , la separación de las líneas de corriente es mucho menor que en el caso de que se tenga un objeto que no presente una buena forma fluidodinámica.

Podemos observar que la separación de las líneas de corriente, en el caso de un objeto de contorno tosco o no ahusado (es decir, en forma de “huso”), comienza “aguas arriba” (es decir, en el sentido que se debe tomar ,desde el objeto hacia la corriente) del mismo objeto.

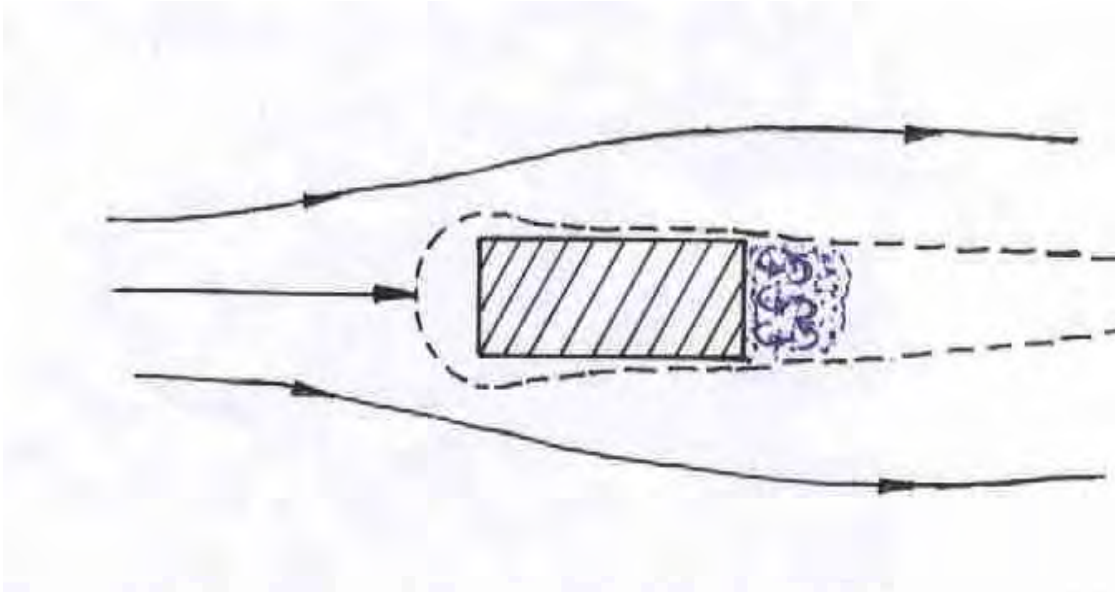


Foto N° 569 :

En este dibujo , se puede observar el choque de la masa líquida que viene ,desde aguas arriba , con una determinada velocidad .Al presentar el objeto sumergido una forma no apta fluidodinámicamente , la separación de las líneas de corriente es grande , incluso antes de llegar a los bordes del objeto mismo .Sobre el borde de ataque del elemento rectangular se forma una especie de “campana” ,que luego vá bordeando la superficie del mismo. Ahora bien, al presentar el objeto una terminación muy poco fluidodinámica , se formarán ,sobre la parte final del elemento, lo que se conoce como “remolinos” o “vórtices” ,siendo éstas pequeñas corrientes de fluido que se alojan y desalojan continuamente de dicho sector .Al poseer el fluido una determinada energía (lo anterior es obvio : es una masa que se mueve a una determinada velocidad, lo que implica que posee energía en desplazamiento) ,estos “vórtices” o “remolinos” introducen, justamente, una pérdida de energía .-

Así se vé que ( de acuerdo a los ensayos efectuados) que la zona de separación entre líneas que se ubican más cerca del objeto, en el caso del gráfico anterior, queda llena por una masa de fluido en movimiento de retroceso y de remolinos, que introducen **pérdidas de energía** .Para evitar o por lo menos disminuír estas pérdidas de energía, es necesario emplear un trazado fluidodinámico ,donde las curvaturas del contorno deben ser rápidas en las zonas de movimiento acelerado y muy suaves en las zonas de movimiento divergente.

1270

Con lo que ,siguiendo con el análisis, podemos indicar que ,en el caso de tener un fluido cualquiera (agua, en el caso más usual), una **posible reducción de presión** puede llevar a la aparición del fenómeno de **cavitación**. O por lo que ya hemos visto, a una eventual **pérdida de energía en los elementos pasibles de ser utilizados para realizar un movimiento**. Como puede ser el caso de las **hélices de un barco** .....

Por lo tanto, se impone ahora ver qué sucede al iniciarse el fenómeno de la cavitación, propiamente dicho.

Cuando comienza la cavitación ,las pequeñas burbujas de vapor o gas que se forman en rápida sucesión ,son llevadas por la corriente a zonas de presión más alta. Cuando se rompe el equilibrio de presiones entre el interior de la burbuja y el exterior, el gas contenido en ella (en este caso, el aire) se redisuelve bruscamente, es decir, de una manera violenta e instantánea, y el vapor se condensa. Lo que ocurre es que se produce una verdadera “explosión hacia adentro” o también llamada “**implosión**” .A medida que las innumerables burbujas estallan en esta forma, se producen sobrepresiones locales por la oposición de masas, que adquieren valores muy altos y que son transmitidas a la velocidad del sonido bajo la forma de **ondas de presión** .

Ahora bien, al encontrar un contorno sólido, estas ondas se reflejan negativamente y producen en el punto de estallido una nueva evaporación y gasificación, lo que lleva a una serie de repeticiones del ciclo. Por lo que el material de contorno queda sometido, bajo estas condiciones, a esfuerzos alternativos impresionantes, con lo que vamos a tener una rápida destrucción por el fenómeno que en Ingeniería se conoce como “**fatiga**” .

Digamos, asimismo, que la cavitación se produce en los lugares donde la velocidad adquiere valores muy elevados y es sabido que, en estos lugares, se puede producir la separación de las líneas de corriente.

La experiencia práctica ha demostrado que, muchas veces, la reducción de presión toma una intensidad y una extensión tales que en lugar de formar la

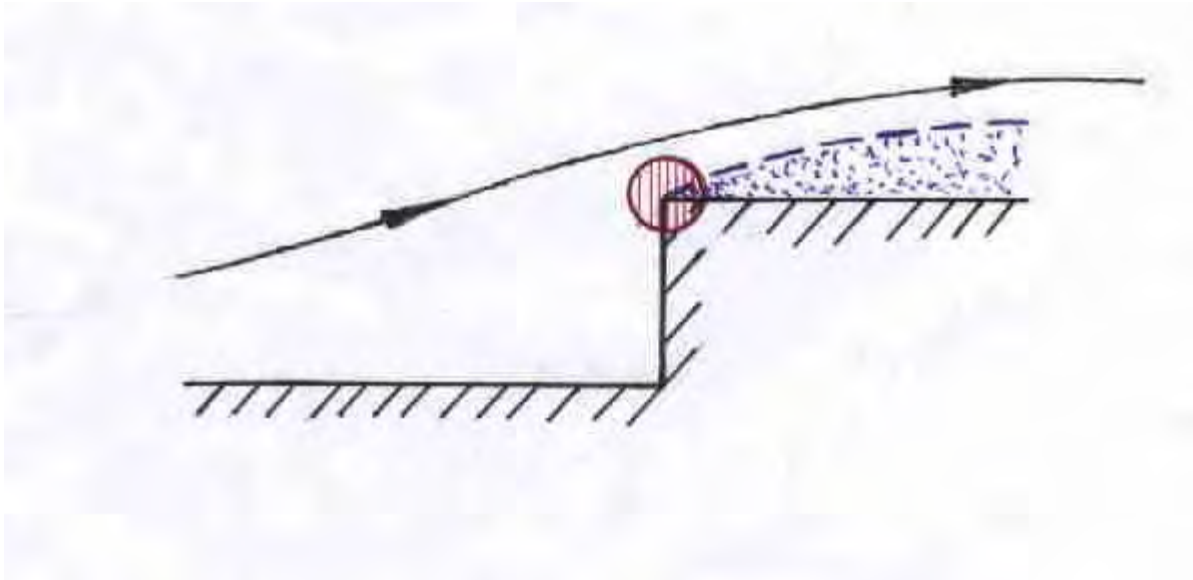


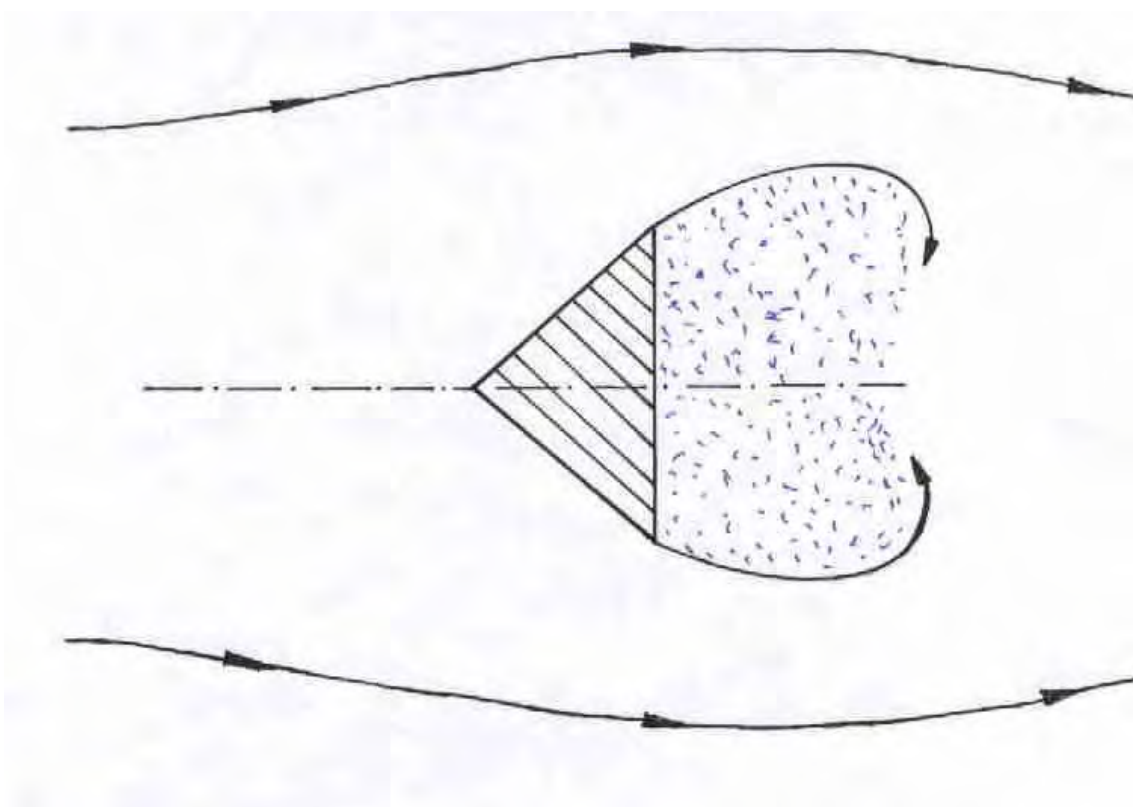
Foto N° 570 :

En este caso, se puede observar que la corriente pasa “por arriba” de la pared que se interpone en su camino . Pero ésta, al fluido , no le es indiferente .....  
 A partir del punto de ataque de la pared, el fluido comienza a formar una especie de “subcapa” , cuyo contorno adopta una curva característica . Bajo este contorno, se producirán remolinos y vórtices , que introducirán una pérdida de energía .Desde ya se puede sacar una conclusión : cuánto más alejado esté el obstáculo o el perfil del objeto ,de una buena forma fluidodinámica , tanto mayor es la cantidad de remolinos y vórtices que se presentarán. A la inversa, cuánto más fluidodinámico sea el objeto, menor será la pérdida de energía debido a la presencia de los remolinos .Pero debemos hacer desde ya la aclaración que no existe una forma fluidodinámica PERFECTA, ya que siempre habrá una pérdida de energía, aunque sea leve . Sólo hay muy buenas aproximaciones.

burbuja, se forma una gran “**bolsa**” estable y de contornos bien definidos, dentro de la cual se encuentra una emulsión compresible de gas, vapor y líquido.

Digamos, al solo efecto de información, que la cavitación es estudiada de manera de prevenir los daños que pueda causar, como ser, erosión en las paletas de las hélices de los buques, tuberías, etc. Pero de movida tendremos una cosa en común, ya sea donde se produzca la cavitación : debemos tener agua a **alta velocidad**.





**Foto N° 571 :**

En este dibujo ,podemos observar a un objeto de forma triangular sumergido en un fluido en movimiento. Nótense las líneas de corriente exteriores, como así también, las envolventes que se desarrollan a partir de los vértices posteriores del triángulo, las cuáles dan lugar a una “bolsa” que contiene burbujas de aire .-

Cuando el agua lleva gran velocidad , puede dar lugar a intensos efectos mecánicos, que son capaces de destruir tubos y sus accesorios (si se trata de tuberías y demás) ,es decir, llaves de paso. Consideremos un **tubo Venturi** en el cual se halla circulando una corriente de agua.

En el mencionado tubo Venturi, se irá reduciendo convenientemente la sección mínima, hasta que la **velocidad  $V_1$**  aumente tanto que la pérdida de presión valga :

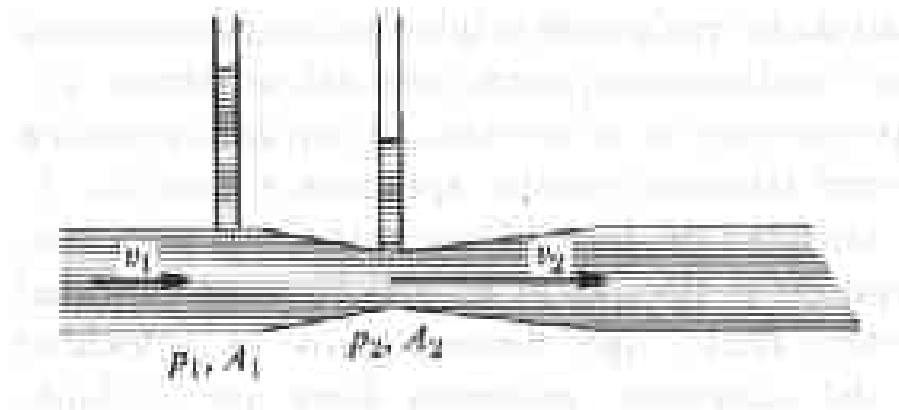


Foto N° 572 :  
Dibujo de un tubo Venturi, comúnmente utilizado en las mediciones y experiencias hidráulicas.

$$\Delta h = (k_1 - k_2) = 10 \text{ mts.}$$

Esto es , una (1) atmósfera aproximadamente. Esto significa que tendremos un vacío en dicha sección mínima. Tal caso puede producirse en ciertas regiones de una tubería, como, por ejemplo, en cambios de sección libre y compuertas de cierre, etc., dando lugar a la formación de espacios vacíos, y este fenómeno se llama, como ya hemos visto, “**cavitación**”. Recordemos y tengamos en cuenta que los fenómenos simultáneos de vaporización y condensación, se suceden en intervalos muy cortos, extremadamente cortos, del orden de **una (1) millonésima de segundo**.

La condición para que el fenómeno de la cavitación se produzca es que, según lo anteriormente expresado, la siguiente :

$$\gamma \cdot (V_1^2 - V_2^2) \cdot (1/2 \cdot g) = 10,3 \text{ mts.}$$

Si el valor de  $V_2$  es muy pequeño comparado con el valor

de  $V_1$  , el valor de  $V_1$  resultará de aproximadamente : **14, 2 mts/seg. a 15 mts./seg.**, que es el **valor de la velocidad crítica para que la cavitación se produzca.**

Usualmente, el problema de la cavitación se estudia en los llamados **“túneles de agua”** , para conducir las investigaciones de dicho fenómeno. Este tipo de investigaciones es muy importantes para las actividades marinas y para el diseño de maquinaria que tendrá acceso a lugares donde las mismas tendrán que vérselas con líquidos. En muchos casos, los trabajos que se realizan sobre este tema tienden a lograr predecir el inicio del fenómeno de la cavitación , como así también, el estudio del núcleo de la cavitación y su interacción con el campo de presión estática, asociados con capas límites y estructuras de vórtice vertical.

Pero nuestro caso específico tendría que ver con **hélices** ,y en lo posible con las del RMS “Titanic”. Aunque vuelvo a expresar que no es mi intención efectuar una serie de “terribles” combinaciones y formuleos matemáticos, sí podremos dar una idea acerca de lo que significó el hecho que las máquinas pasaran por una acción de parada total y de reversa en el sentido que venían trayendo , en función del problema de la cavitación.

Para terminar: el tema de la cavitación supone un punto poco analizado, ya que dentro de la serie de parámetros técnicos en los que la mayoría de los autores investigaron (muchos de ellos de gran fama y amplia difusión) ,rara vez se lo considera. Pero para mí si tiene importancia, desde el punto de vista de qué es lo que ocasionó (este fenómeno) en momentos en que se necesitaba toda la potencia que el buque pudiera entregar para eludir al iceberg.

Recordemos que el “Titanic” avanzaba a una velocidad de **21,5** nudos por hora, mientras que otros autores dicen a **22** .En el primer caso tendríamos una velocidad de **11,06 mts./seg.**; en el segundo, de **11,31 mts./seg.** Con lo que, para el primer valor de velocidad, tendríamos que ésta marca sería un **75,75 %** de la velocidad crítica exigida para la aparición de la cavitación, mientras que para el segundo, sería un porcentaje de **79,64 %**.

De todos modos, aunque no en el valor de la velocidad crítica necesaria para que aparezca cavitación, sí lo bastante cerca. Además, se debe reconocer que los valores de presión, temperatura, densidad y otros parámetros, en su interrelación, acercarán dichos valores.

Ahora bien, se ha sugerido en la bibliografía que una **hélice** se puede considerar como una máquina de flujo axial ubicada dentro de una carcasa. Pero, con o sin carcasa, y del mismo modo que otros medios de propulsión, una hélice produce **empuje** impartiendo **momento lineal** a un fluido, en nuestro caso, agua. La producción de empuje deja siempre a la corriente con algo de **energía cinética** y **momento angular** que no son recuperables, de lo que se deduce que este proceso no es 100% eficaz.

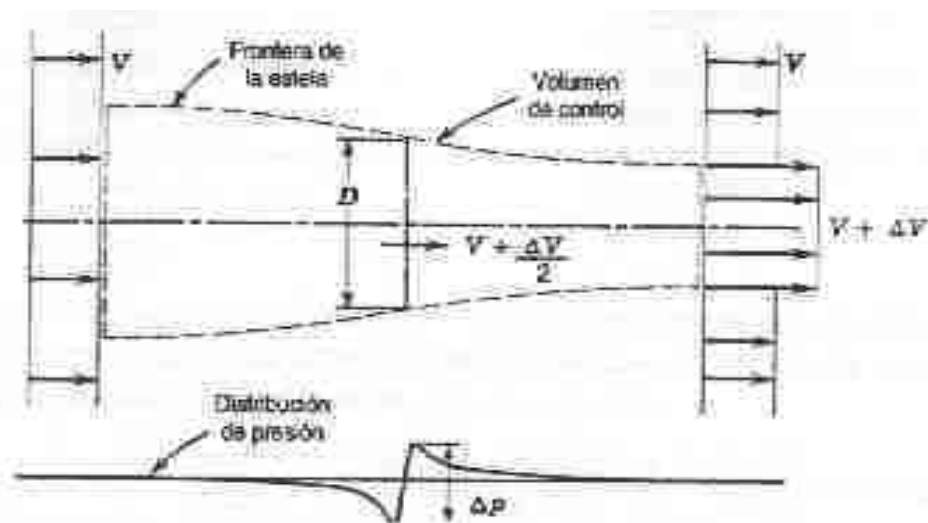


Foto N° 573 :

Gráfico (extraído del libro “Introducción a la Mecánica de los Fluidos”, de los autores Fox/McDonald) en el que se puede observar el modelo de flujo unidimensional y volumen de control que se utiliza habitualmente para analizar una hélice idealizada .-

El modelo de flujo unidimensional que se observa en la Foto N° 573, se grafica en la forma en que es visto por un observador que se mueve con la hélice, de modo que el flujo es estable. La hélice se sustituye por un *disco actuador* , a través del cuál la velocidad del flujo es continua pero la presión

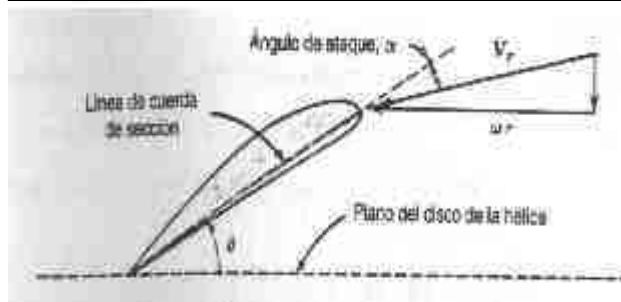
1276

aumenta de manera brusca. Relativo a la hélice, el flujo aguas arriba está a la velocidad  $V$  y a presión atmosférica. La velocidad axial en el disco actuator es :  $V + (1/2).\Delta V$ , con una reducción de presión correspondiente. Aguas abajo, la velocidad es :  $V + \Delta V$  , y la presión regresa a la atmósfera, mientras que la contracción del área de la estela para satisfacer la continuidad (es decir, los postulados del teorema de continuidad en Hidráulica) y el aumento de presión a través del disco de la hélice, se pueden observar en el esquema de la Foto N° 573.

Lo que no podemos mostrar en este caso son las velocidades de la turbulencia que se producen por el momento de torsión requerido para girar la hélice, indicando además que la energía cinética debida a la turbulencia en la estela también se pierde.

La aplicación del momento lineal en la dirección axial ,empleando un volumen de control finito, nos permite relacionar la velocidad de la estela, el empuje, la salida de potencia útil y la energía residual mínima en la estela. Ahora bien, en las hélices de turbina existen lo que se conoce con el nombre de **álabes** ,que vendrían a ser las hojas que componen dichas hélices. Pero la interacción del elemento álabe y la corriente es mucho más compleja de lo que pequeño trabajo de investigación pretende desarrollar. Pero sí digamos que muchos autores manifiestan que, en el caso de las hélices de un barco, éstas pueden ser consideradas como tres (o cuatro ,o más depende de los casos) álabes dispuestos sobre un eje. Por supuesto, **pedazos de álabes.....**

Foto N° 574 :  
Gráfico que nos ilustra el álabe y  
factores actuantes sobre el mismo .-



Sin ahondar mucho más en los difíciles detalles técnicos, digamos que de un atento estudio de todos los factores intervinientes, se ha llegado a ciertas conclusiones, que toman la forma de lo que habitualmente se conoce como fórmulas. Veamos algunas de estas y su explicación.

Los resultados obtenidos se pueden formular como sigue :

a)

$$\mathbf{Ft = m . \Delta V}$$

donde son :

Ft : empuje

M : masa en la unidad de tiempo

$\Delta V$  : diferencial de velocidad.

b)

$$\mathbf{P entrada = m . V . \Delta V . (1 + \Delta V/2V)}$$

La fórmula anterior se aplicaría para el caso de flujo incompresible, con ausencia de fricción. Esta ecuación indicaría que la entrada requerida mínima para la hélice es la potencia mínima requerida para aumentar la energía cinética del flujo, siendo indicada como **P entrada** .

c)

La potencia útil producida es el producto del empuje y la velocidad de avance, **V**; utilizando la ecuación (a) , se puede escribir :

$$\mathbf{P \acute{u}til = Ft . V = m . V . \Delta V}$$

d) La combinación de las anteriores ecuaciones dá por resultado lo que se conoce como **eficiencia propulsiva** .Es decir :

$$\eta = \frac{1}{(1 + \Delta V/2.V)}$$

Sí cabe la pena acotar que las anteriores fórmulas se aplican a cualquier dispositivo que crea empuje incrementando la velocidad de una corriente de fluido, y así se aplican a aviones, botes o buques, accionados por **hélices**.

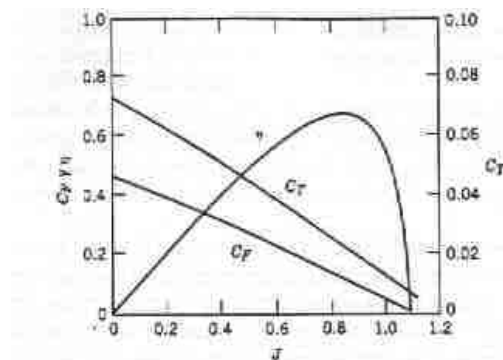
1278

Pero sin embargo, la ecuación del apartado (d) es de importancia fundamental para lo que estamos tratando de explicar. Esta ecuación indica que la referida eficiencia puede incrementarse o reducirse reduciendo  $\Delta V$  o aumentando  $V$ .

Discúlpeme si los lleno de términos ingenieriles: no sé referirlos de otra manera.....es que fui capacitado para esto, y lo que sería simple de explicar para otras cosas, en ésta, no puedo hacerlo de otro modo.

Veamos ahora el esquema de la Foto N° 574. Allí podemos observar un elemento álabes de hélice rotatoria. El álabes se encuentra a un ángulo  $\theta$  con respecto al plano del disco de la hélice, mientras que el flujo se muestra como sería visto por un observador **sobre** el álabes de la hélice. La **velocidad relativa del flujo  $V_r$**  pasando sobre el elemento álabes (que, en función del RMS “Titanic”, sería una de sus palas) depende tanto de la **velocidad periférica del álabes,  $\omega r$** , como de la **velocidad de avance  $V$** . Pero lo más importante de todo lo inferido anteriormente es lo siguiente :**el funcionamiento de la hélice es afectado tanto por  $\omega$  como por  $V$** .

Sigamos. La cuestión es que, como tantas otras cosas, las características de funcionamiento de las hélices, se suelen medir experimentalmente. La siguiente foto nos muestra características típicas medidas para una **hélice marina**.



**Foto N° 575 :**  
El diagrama de la foto ha sido extraído del libro mencionado en la Foto N° 573. En él se aprecian las características típicas de una hélice marina .-

Ahora bien, las variables que se utilizan son más una muestra de lo que se toma en consideración para describir ciertos fenómenos, antes que para cuantificarlos. Es así que estas variables son, prácticamente, adimensionales. Así, la velocidad de rotación  $\dot{n}$  se expresa en revoluciones por segundo. La variable independiente es el **coeficiente de velocidad de avance J**, definido por :

$$J = V / (n \cdot D)$$

Las variables dependientes, en este caso, son el **coeficiente de empuje Cf**, el **coeficiente de torsión Ct**, el **coeficiente de potencia Cp**, y la **eficiencia de la hélice  $\eta$** , los cuáles, matemáticamente expresados en fórmulas son las combinaciones de las anteriores expresiones matemáticas.

Bien.

Hasta acá toda la parafernalia de la Ingeniería.

Lo anterior es a los solos efectos de que quién se considere capaz de poder desarrollar una fórmula que indique si la velocidad que las hélices del RMS “Titanic” pudieron haber desarrollado al momento de las maniobras que el buque efectuó al momento previo al choque contra el iceberg, estaban cerca de la velocidad de cavitación crítica en un caso de cavitación marina. Además, me gustaría que el posible “posta” de este desarrollo pudiera hacer hincapié en un tema difícil, el siguiente, que toma la forma de una pregunta:

**¿Las hélices del RMS “Titanic” estaban diseñadas como para preveer los efectos de la cavitación?.**

Cabe acotar que los primeros estudios del tema cavitación se iniciaron muchos, muchos años después del hundimiento del barco de los sueños. Pero, y con esto dejo planteado un pequeño y sutil interrogante....

El navío de la White Star Line fue preparado hasta en sus ínfimos detalles. No me extrañaría que este “pequeño detalle” haya sido tenido en cuenta



1280

por los diseñadores y constructores del buque.....**pero no dado a publicidad**. Obviamente, el RMS “Titanic” tuvo poca vida. No así, su hermano gemelo, el RMS “Olympic”, el cuál navegó los mares hasta el año 1937.

Vuelvo a preguntar: **¿Alguien hizo un estudio de cavitación sobre sus hélices?**

Pero lo que gravita en todo lo que he transcripto es lo siguiente:

¿Qué pasó al momento de la detención de las hélices y su puesta en reversa, en relación al tema cavitación?

**A la velocidad a la que venían girando las hélices del RMS “Titanic”, su parada y su puesta en reversa, sólo podían originar un torbellino de burbujas, tal cuál se muestra en la película de Cameron. Pero en dicho caso se produjo algo particular. Esto lo podríamos describir teniendo en cuenta que la cavitación habitualmente se produce cuando un fluído encuentra una resistencia al avance, sumado al hecho del alto valor de velocidad que el fluído presenta en su desplazamiento. La cuestión es que, en mi humilde opinión, en el caso de las hélices del “Titanic” se produjo un fenómeno que yo llamaría como de “cavitación inversa”. Esto sería así : el buque, y, obviamente sus hélices, venían desplazándose a una velocidad dada. Cuando se ordena la detención y puesta en reversa de las máquinas, las hélices pasan de máxima velocidad (lógico: van desacelerando...) a un estado de velocidad angular CERO .Esta desaceleración no se produce en un segundo, sino en unos cuantos; pero esos “cuantos segundos” dan lugar a que los perfiles de las hélices chocaran contra una masa de agua no estabilizada hidráulicamente, es decir, no “alineada” de acuerdo a “ingresar” en los ángulos de avance que las hélices del buque necesitaban para proceder a su posterior expulsión, o sea, poder impulsar al buque. Ahora bien, aunque la parada de las hélices fue total, para despúes pasar al estado de reversa, debemos tener en cuenta que el buque, por su lógica y natural inercia, se seguía desplazando en la dirección que llevaba y, aproximadamente, a la misma velocidad a la que venía.**

Por ello es que digo lo de “**cavitación inversa**” : en vez de ser los elementos propulsantes los que habrían de sufrir el choque contra el elemento líquido, en este caso, fue el elemento líquido el que “sufrió” la arremetida de las hélices. Espero se me entienda.....y especialmente , aquellos Ingenieros que lean esto. Con lo cuál, las hélices del RMS “Titanic”, al momento ser **ejecutada** la **ORDEN DE PARADA** , se encontraron con un leve y sutil problema. Una vez las hélices detenidas (antes de su paso a posición de reversa) se encontraron tratando de girar, pero dentro de una brutal, inmensa, extraordinaria masa de burbujas de aire comprimidas por los efectos del fenómeno de cavitación. Y, lamentablemente, se encontraron girando en un montón de **VACÍO**, producto de la acumulación de millones y millones de burbujas de aire. En definitiva, las hélices del RMS “Titanic” se hallaron girando en vacío. Con lo cuál, se encontraron intentando realizar un **momento lineal** en el **vacío**. Como resultado, no pudieron realizar **empuje** en el **vacío**. Por ello, el giro hacia la derecha tardó mucho más de los que, usualmente, en esos días, se podía preveer que un buque de las características del RMS “Titanic” .

Mi intención ,al describir el fenómeno de la **cavitación**, fue, simplemente ésta: creer que no sólo los **EFFECTOS HUMANOS** dieron lugar al hundimiento del inolvidable RMS “Titanic”, sino que también, ciertas condiciones físicas , derivadas de la acción de los **EFFECTOS NATURALES**, posibilitaron una de las más grandes tragedias de la Humanidad.



**Foto N° 576 :**  
**Extraída del film de James Cameron , del año 1996, “Titanic”, la imagen que muestra el momento en que las partes inferiores del RMS “Titanic” embisten al filón del iceberg .-**



**Foto N° 577 :** En esta fotografía ,extraída de la película de James Cameron, se puede observar el entorno que rodea a una de las hélices del RMS “Titanic”: millones de burbujas de oxígeno , producto de la acción cavitatoria que el choque de las hélices del barco de los sueños contra la corriente marina provoca .-



*Fig. 10.1. Cavitation développée par bulles  
(DCN - Bassin d'Essais des Carènes)*

**Foto N° 578 :**

**Extraída del libro “La Cavitación” , del autor francés Avellan (edición 1995) , podemos observar la fotografía que nos representa el problema de la cavitación generado por las burbujas .Algo parecido pasó en las maniobras de parada y reversa con la que el RMS “Titanic” intentó esquivar el iceberg .-**

Pasaremos ahora a la siguiente Sección, donde veremos algunos tópicos referidos a la parte metalúrgica, pero también otros relacionados con distintos temas. Sin embargo, todos ellos, relacionados con el RMS “Titanic”.

**SECCIÓN 3**  
**ENSAYO DEL DR.ALLEN**  
**FALLA METALÚRGICA EN EL RMS “TITANIC”**  
**EL TEMA DE LOS REMACHES**

*“El metalurgista ha adquirido importancia creciente en la tecnología moderna. Hace años, la gran mayoría de las partes de acero se hacían con metal de bajo contenido de carbono que pudieran moldearse y elaborarse fácilmente. El tratamiento con calor se reservaba casi exclusivamente para la herramienta. Los diseñadores no podían controlar la falta de homogeneidad, los defectos de superficie, etc. y se consideraba buena práctica utilizar factores de seguridad con amplio margen. En consecuencia, las máquinas eran mucho más pesadas y el peso se consideraba una marca de calidad. Esta actitud ha persistido, hasta cierto punto, hasta hoy, pero la han desalentado los fabricantes que van a la vanguardia de la fabricación de aceros, sobre todo las industrias aeronáutica y automovilísticas. Han insistido en la importancia de la relación fuerza o resistencia-peso en buenos diseños, lo cuál ha redundado en la creación de aleaciones nuevas, de gran resistencia y ligereza”.*

**Profesor**  
**Sydney H. Avner**  
**Contemporáneo**  
**New York City Community College**  
**City University of New York**

1286

Uno de los misterios, o por lo menos, de los interrogantes que han permanecido sin develar hasta los últimos años del siglo XX, en lo que se refiere a la tragedia del RMS “Titanic”, es el **porqué de la rotura del casco ante el choque contra el iceberg**. En definitiva, muchos Ingenieros de aquella época ( e incluso de años siguientes ) trataron de explicar el fenómeno de rotura del casco bajo una increíble cantidad de teorías, aunque algunas no estuvieron exentas de verosimilitud. Y varios se agarraron las canas, tratando de hallar las respuestas pertinentes.....

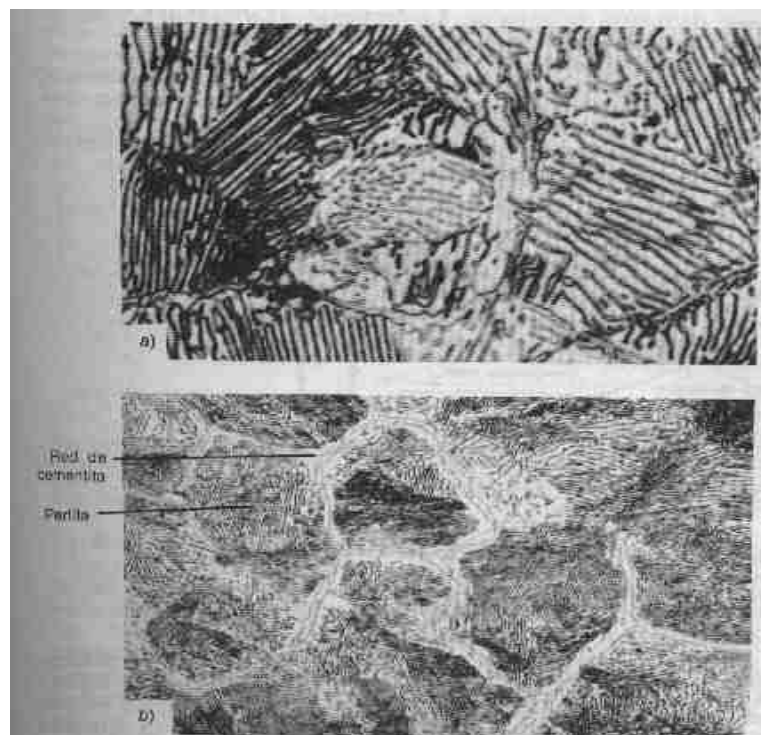
De todos modos, y en base a los conocimientos que se han obtenido de una exploración concienzuda del barco de los sueños, allí donde se encuentra, han permitido conocer ,por ejemplo, que el choque contra el témpano no dejó **sólo** un corte a lo largo de una extensión de 100 metros (más o menos) sino que también, como un efecto que se produjo al mismo tiempo que se iba rasgando el costado de estribor del buque, produjo un **levantamiento de las chapas** que constituían dicho sector.

Pero lo interesante de la aplicación de la ciencia conocida como **“Resistencia de Materiales”** , lo constituye los resultados que se han podido obtener del estudio de ciertos elementos rescatados del buque, ya que la detallada investigación de los mismos ha permitido conocer ciertas cosas de las cuales no se tenía ni siquiera idea .

Y mediante un estudio sumamente detallado, varios científicos canadienses, llegaron a dar explicaciones sobre los que realmente aconteció la noche de la tragedia, en lo que se refiere al aspecto técnico de la constitución de los materiales que formaban la estructura del RMS “Titanic”.

Una de las pruebas realizadas sobre una plancha de metal (la cual fuera rescatada durante una de las primeras expediciones al buque) , que perteneció al casco de la nave, demuestra que el acero que se usó en la construcción era **frágil como el cristal**, con un elevada proporción de **azufre**. Algo que se sustentó desde las primeras páginas de este trabajo.

Vale la pena mencionar que en los aceros comerciales, el azufre se mantiene generalmente por debajo de una proporción del **0,05 %**. Este metaloide se combina con el **hierro** para formar **sulfuro de hierro (FeS)**, el cuál forma , a su vez, una aleación eutéctica de bajo punto de fusión, con hierro que tiende a concentrarse en las fronteras de grano. Cuando el acero se forja o lamina a altas temperaturas, se hace **frágil** ,debido a la fusión del eutéctico sulfuro de hierro que **destruye la cohesión entre los granos** ,permitiendo que se desarrollen grietas. En los aceros de maquinado libre, el contenido de azufre aumenta entre 0,08 % y 0,35%, con lo cuál el mejoramiento en la maquinabilidad se debe a la presencia de inclusiones sulfurosas más numerosas que hacen pedazos las rebabas, reduciendo de esta manera el desgaste de la herramienta.



**Foto N° 579 :**

**Podemos observar en esta Foto, las microfotografías de (en la parte superior) : un acero al 1% de carbono, enfriado lentamente, bajo un aumento de 500x ; en la parte inferior, un acero al 1,2 % de carbono, enfriado lentamente, bajo un aumento de 300x . Las áreas de perlita están rodeadas por una red blanca de cementita proeutectoide .Nótese que el espesor de la red de cementita aumenta a medida que aumenta el contenido de carbono .-**



1288

Digamos que la mayoría de los estudios que se fueron realizando a lo largo de las décadas se centraron en el estudio de la composición del material con el que fue confeccionado el casco de la nave.

Pero hubo que esperar hasta el día **6 de Enero del año 1995**, cuando se realizó un ensayo en el **Centro de Física Naval del Departamento de Defensa del Canadá** , en la ciudad de **Halifax** (aquella misma en la que están sepultados los cuerpos rescatados del hundimiento del buque), capital de Nueva Escocia. Se hallaban allí reunidos varios científicos e Ingenieros destacados en diversas disciplinas.

Uno de los responsables del ensayo, un Ingeniero especializado en erosión de materiales, el **Dr. Ken Karis Allen** , tomó en sus manos la pieza decisiva que habría de despejar uno de los mayores enigmas de la Historia contemporánea. Dicha pieza era un trozo del casco, un disco de apenas **20 cms.** de diámetro y **2,3 cms.** de espesor. Aunque todavía presentara algunas algas y residuos propios del océano, éstos no le impedían ver los agujeros de los remaches originales. Una vez que hubo sido limpiado, apareció a la vista la pintura marrón ,casi intacta, con muy pocos rastros de óxido, algo **extraordinario** luego de 83 años en el fondo del mar.....

Y como todo en el RMS “Titanic” tiene una historia, este fragmento del casco, también. A partir del año 1991, un grupo de científicos canadienses altamente calificados, entre los que figuraban el geólogo canadiense **Steve Blasco** , el oceanógrafo **William Snyder** y el Ingeniero **Ferguson** , se tomaron el trabajo de retornar al buque, y si fuera posible, sacarle al RMS “Titanic”, uno de los secretos que guardó por tantos años. Obviamente, al lugar del naufragio bajaron camarógrafos junto a ellos, los cuales se encargaron de filmar varias etapas de la investigación. Y, como en tantas otras, también se utilizaron los mini-submarinos rusos **MIR**, sumamente útiles. Pareciera que los “Ruskies” están siempre en todo.....¿no?.

De todos modos, lo único que extrajeron desde ese lugar, fue un trozo de acero del casco.

Cuando, una vez reunido el equipo que habría de realizar el ensayo, se reunieron para proceder a efectuar la experiencia, el **Dr. Ken Karis Allen** alzó el disco entre sus manos, lo miró y lo colocó sobre lo que el mismo decía que era “el banco de torturas” : una mesa de experimentación de fracturas mecánicas. Allen dijo entonces , a sus ayudantes :

*“ Sospecho varias cosas sobre la calidad de este acero. Todo acero es básicamente una aleación de hierro y carbono, pero es crucial el procedimiento seguido para purificar el hierro, así como para evitar que el carbono precipite en carburo de hierro.”*

Asimismo, debemos indicar que existen, en la actualidad, aceros especiales, con el agregado de otros elementos, pero **esto no se conocía** en los primeros años del siglo XX. Otra cosa en contra de la calidad del acero era el hecho que **no se hacían tests de fragilidad del acero**, o si se quiere, de respuesta ante la aparición de bruscos esfuerzos de corte, tracción y torsión.

Como dato adicional, digamos que ,en esos días, se rompían (muy habitualmente...) los dientes de los engranajes. Pero también digamos que, en la actualidad, si se necesitara acero para construir esos engranajes, difícilmente el producto se quebraría , antes bien (como máximo) se doblaría....y solo se fracturaría en zonas muy precisas --uniones soldadas o remachadas---(es decir , allí donde se pudiesen hallar pretensiones)--- , pero luego de haberse formado y haber absorbido elásticamente una gran parte del impacto.

Para realizar la prueba, Allen utilizó el llamado **péndulo de Charpy**. Comentemos que este aparato consta de una estructura de acero (generalmente) sobre la cual se monta, en un eje transversal superior , un largo brazo (también de material hierro o acero) que en su extremo inferior lleva un peso determinado, según el tipo de experiencia que se ha de llevar a cabo: generalmente el peso se encuentra normalizado. Dicho peso presenta la particularidad de estar , en uno de sus extremos, bien afilado, al estilo de lo que sería una hacha , y es , justamente con dicho sector filoso,

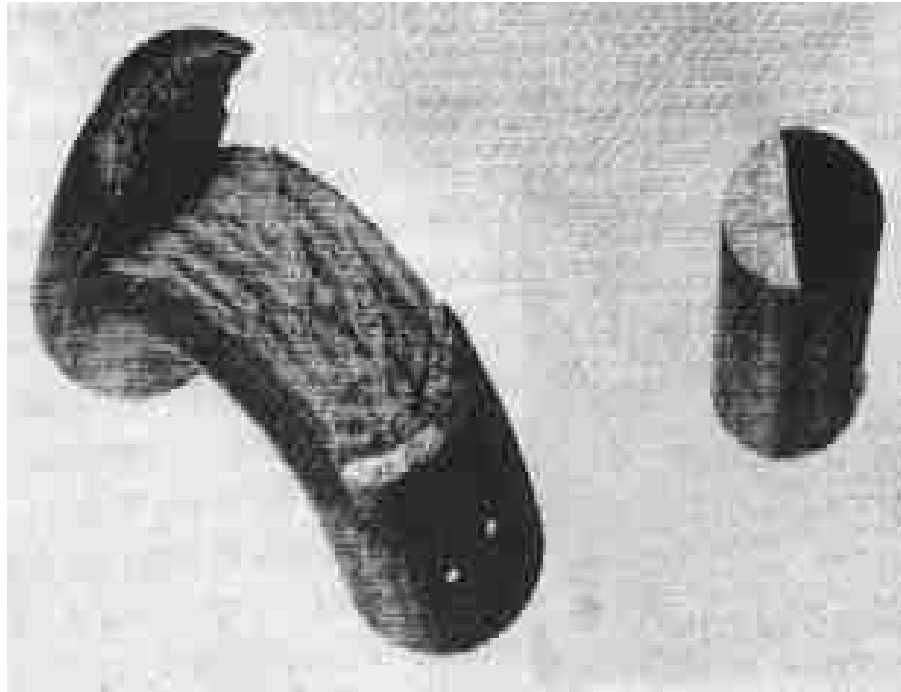


Foto N° 580 :  
En esta fotografía, podemos observar , a la izquierda, una fractura fibrosa de hierro forjado , y a la derecha , una fractura cristalina de acero .-

con el que impacta contra la pieza a la cual se someterá a ensayo. Como existe una determinada formulación matemática para este proceso, se podrá hallar la resistencia mecánica que la mencionada pieza presentará a la fractura, y ello podrá informar de las características mecánicas de la pieza, y lo más importante : sus **propiedades** .

En el caso que nos ocupa, esto es el ensayo del Dr. Allen , el péndulo pesó alrededor de **30 kgs.** ; el producto de la masa del péndulo por la aceleración que tomaría al descender, se incrementaría varias veces, debido al valor que la misma aceleración habría de tomar al ser liberado.

El primero de los choques habría de realizarse contra una muestra de **acero naval** ( es decir, acero usado en la construcción de buques) recientemente elaborado; en el segundo de los choques, habría de golpear contra el **fragmento del casco** recuperado del **RMS “Titanic”**.



**Foto N° 581 :**  
**En esta fotografía podemos observar una**  
**máquina para las pruebas de impacto.**  
**Habitualmente se la denomina como**  
**“péndulo de Charpy” .-**

Y para hacer lo más parejo posible las cosas, ambas muestras estaban ubicadas dentro de una solución alcohólica a una temperatura de **1° centígrado bajo cero**, la misma que tenía el agua del mar al momento de la tragedia , esa noche de 1912.

Bajo el impresionante golpe, la pieza de acero actual se dobló por la mitad, como si fuera de goma, pero lo más importante de todo es que **no se rompió** .Y el golpe no fue, precisamente, de lo más suave....El péndulo se detuvo, mientras los instrumentos electrónicos instalados en la punta del péndulo de Charpy , midieron la fuerza del choque y la reacción física de la pieza impactada.



**Foto N° 582 :**

**Fotografía del corte producido bajo el impacto de un péndulo de Charpy sobre un acero actual .Se puede ver claramente que la falla producida es brutal, en cuanto al destrozo que la pieza presenta . Pero lo más importante de todo, es que la pieza no se partió totalmente , es decir , no se dividió en dos secciones , a pesar del tremendo golpe .-**

A continuación, Allen oprimió la llave que accionaba el péndulo, para descargar el mismo sobre la muestra de acero que perteneció al casco del RMS “Titanic”.

### **Y entonces ocurrió.**

Sucedió lo que el científico había presentido : cuando la cabeza del péndulo cayó sobre la sección del metal del buque, éste dió un sonido agudo , casi como un grito.....como algo proveniente más allá del tiempo y la distancia. Todos los que estaban allí (según comentarios posteriores...) sintieron un escalofrío al ver como la pieza se partía en dos tajadas filosas, mientras el péndulo seguía girando en el aire.

Y lo que también muchos pensaron era, que en el lugar de la maza del péndulo, se podía haber hallado el filete de un iceberg.



Foto N° 583 :

Fotografía en la que podemos apreciar el resultado que el impacto del péndulo de Charpy produjo en la muestra de acero recuperado del RMS “Titanic”. Nótese dos cosas : primero, que el acero se partió totalmente y segundo, la diferencia de constitución con el acero actual, fácilmente apreciable a simple vista .-

Y así se pudo develar el gran misterio: **EL ACERO DEL CASCO DEL RMS “TITANIC” ERA CASI TAN FRÁGIL COMO EL CRISTAL.** Es más : la fragilidad del acero constituyente del barco de los sueños se vió acrecentada por el **alto contenido de azufre**. Ahora bien, en aquellos tiempos, se procedía a agregar azufre al acero en los lugares de su fabricación, es decir, las acerías, a los efectos de darle al metal la **máxima tensión posible** .Con lo que el concepto de fractura por fragilidad se hace presente , para indicarnos que el RMS “Titanic” tenía un grave problema incorporado a su casco: la excesiva incorporación de azufre en la composición del acero con el cual estaba constituido el casco del buque.

Debemos ver un poco más en detalle el tema de la posible falla en el uso de un acero que no cumplía con las condiciones necesarias que (a los paráme--

/--tros de calidad de estos días, o por lo menos de los últimos años del siglo XX) los buques actuales requerirían.

Por ello , buscando en la Internet, dí con un artículo editado en **Journal Of Metallurgy (JOM)**, preparado por la **Sra. Katherine Felkins**, y los **Sres. H. P. Leighly Jr. y A. Jankovic**, el cual me pareció sumamente interesante y bien explicado desde el punto de vista metalúrgico y físico, como para que se lo pueda, fácilmente, entender.

La base sobre la que se habrá de trabajar en el resto del artículo es la idea que indica que los análisis efectuados a los trozos de acero rescatados del casco sumergido del barco de los sueños, revelarán que el mencionado elemento metálico tuvo (en su fabricación) **UNA ALTA TEMPERATURA DE TRANSICIÓN DE DÚCTIL A FRÀGIL** , lo cual hizo que ese acero no fuera apto como para prestar servicio en barcos cuyos cascos estuvieran sometidos a muy bajas temperaturas. Recordemos que la temperatura del agua, en las noches del 14 y 15 de Abril de 1912 , llegó a estar entre los **(--1) ° C** y **(--2) ° C**.

Reconozcamos una vez más que este acero no era (según los conceptos que se manejan, desde hace tiempo ya, para la fabricación del acero destinado a barcos) apto como para ser utilizado en la construcción del buque. Pero, sin embargo, aparentemente este acero (en función del análisis efectuado) fue, en su momento, uno de los mejores que se pudo haber obtenido para ser empleado al momento de la construcción del buque.

Ahora bien, si observáramos algunas de las fotos que nos muestran los laterales de los buques ( y ya que estamos, del “Titanic”) ,vamos a ver algunos objetos que presentan una cabeza redonda y que están dispuestos a intervalos, sobre hileras bien definidas : son los denominado **remaches** ( o “**rivets**” en idioma inglés) que, en los buques de inicios del siglo XX, se hacían de hierro forjado. Los remaches eran empleados generalmente para unir planchas de acero, unas con otras o para unir las mencionadas placas a una estructura de acero : esta misma estructura se unía con remaches, es decir, en aquellas partes en que se debía efectuar una unión. Obviamente,

se practicaban agujeros en las partes de la estructura, los cuales serían ocupadas por los remaches.

Hay que indicar que los remaches eran calentados bien dentro de las temperaturas de la región austenítica (esto es, aproximadamente desde unos 1333° Farenheit hasta 1666 ° F) ,para más tarde ser insertados en los agujeros hembras de las respectivas planchas.

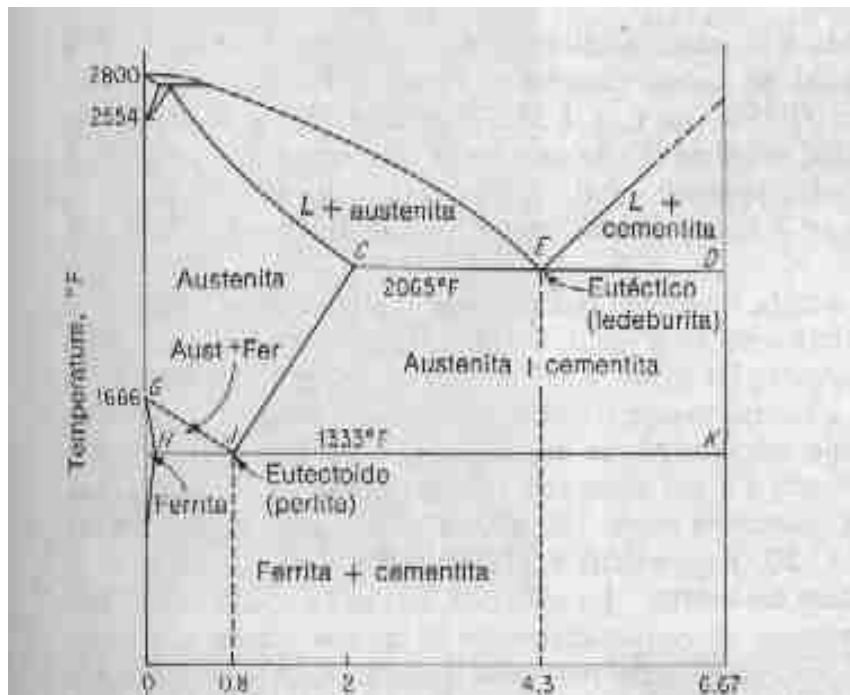


Foto N° 584 :

En esta ilustración , extraída del libro “Introducción a la Metalurgia Física” , se puede observar el diagrama de equilibrio hierro - carburo de hierro, marcado con los nombres comunes para las estructuras que se forman durante el proceso .-

Luego, los remaches eran comprimidos hidráulicamente , a los fines de llenar las cavidades y formar una cabeza que impida el deslizamiento por esa misma apertura. Recordemos que se usó una cifra que ronda los tres millones de remaches para la construcción del barco de los sueños.

En la noche en que el RMS “Titanic” fue herido de muerte, una larga brecha se abrió (como ya hemos dicho ) a lo largo de estribor del buque, lo que a la larga significó la muerte del barco.



1296

Esta rotura se abrió a unos cuatro (4) metros por arriba de la quilla. Y durante los siguientes diez (10) segundos después del choque, el filete de hielo del iceberg le abrió una brecha de (prácticamente) cien (100) metros de largo, dañando el casco y haciendo saltar los remaches. Los estudios más recientes que se hicieron con respecto a las heridas que sufrió el barco de los sueños, incluídas las observaciones submarinas, a lo largo de las dos (2) últimas décadas del siglo XX, develaron que el daño que recibió el buque es del tipo “**discontinuo**”. Uno de los responsables del diseño del RMS “Titanic”, el Ingeniero **Edward Wilding** , de la compañía naviera dueña del barco, la White Star Line, indicó que, en base a sus cálculos, la superficie abierta por el daño estaba en el orden de los **1,115 mts.cuadrados**. Wilding realizó estos cálculos en base a los informes que los sobrevivientes efectuaron en cuanto a la observación de la inundación que el buque fue sufriendo. Ahora bien, recientes trabajos, utilizando computación, tomando igualmente los testimonios brindados por los sobrevivientes, pero con la diferencia de asignar el daño únicamente a los seis (6) compartimientos estancos del lado de estribor del buque, dan una cifra muy cercana, más exactamente de **1,117 mts.cuadrados**. La disquisición de los cálculos la podemos observar en la siguiente Tabla, que fuera efectuada por los **Sres. Hackett y Bedford**, teniendo en cuenta que los compartimientos se hallan listados desde proa hacia popa.

Compartimientos	Cálculos
<b>Punta delantera</b>	<b>0,056 m2.</b>
<b>Bodega de carga 1</b>	<b>0,139 m2.</b>
<b>Bodega de carga 2</b>	<b>0, 288 m2.</b>
<b>Bodega de carga 3</b>	<b>0, 307 m2.</b>
<b>Sala de Calderas 6</b>	<b>0, 260 m2.</b>
<b>Sala de Calderas 5</b>	<b>0, 121 m2.</b>
<b>Área Total</b>	<b>1,171 m2.</b>

**TABLA 7.3** Algunas especificaciones de acero estándar representativo

NUM. AISI <sup>+</sup>	% C	% Mn	% P max	% S max	NUM. SAE
<b>ACEROS AL CARBONO</b>					
C1010	0.08-0.13	0.30-0.60	0.04	0.05	1010
C1015	0.13-0.18	0.30-0.60	0.04	0.05	1015
C1020	0.18-0.23	0.30-0.60	0.04	0.05	1020
C1025	0.22-0.28	0.30-0.60	0.04	0.05	1025
C1030	0.28-0.34	0.60-0.90	0.04	0.05	1030
C1035	0.32-0.38	0.60-0.90	0.04	0.05	1035
C1040	0.37-0.44	0.60-0.90	0.04	0.05	1040
C1045	0.43-0.50	0.60-0.90	0.04	0.05	1045
C1050	0.48-0.55	0.60-0.90	0.04	0.05	1050
C1055	0.50-0.60	0.60-0.90	0.04	0.05	1055
C1060	0.55-0.65	0.60-0.90	0.04	0.05	1060
C1065	0.60-0.70	0.60-0.90	0.04	0.05	1065
C1070	0.65-0.75	0.60-0.90	0.04	0.05	1070
C1074	0.70-0.80	0.50-0.80	0.04	0.05	1074
C1080	0.75-0.88	0.60-0.90	0.04	0.05	1080
C1085	0.80-0.93	0.70-1.00	0.04	0.05	1085
C1090	0.85-0.98	0.60-0.90	0.04	0.05	1090
C1095	0.90-1.03	0.30-0.50	0.04	0.05	1095
<b>ACEROS DE MAQUINADO LIBRE</b>					
B1112	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.16-0.23	1112
B1113	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.24-0.33	1113
C1110	0.08-0.13	0.30-0.60	0.04	0.08-0.13	
C1113	0.10-0.16	1.00-1.30	0.04	0.24-0.33	
C1115	0.13-0.18	0.60-0.90	0.04	0.08-0.13	1115
C1120	0.18-0.23	0.70-1.00	0.04	0.08-0.13	1120
C1137	0.32-0.39	1.35-1.65	0.04	0.08-0.13	1137
C1141	0.37-0.45	1.35-1.65	0.04	0.08-0.13	1141
C1212	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.16-0.23	1112
C1213	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.24-0.33	1113
C12L14†	0.15 max	0.80-1.20	0.04-0.09	0.25-0.35	12L14

**Foto N° 585 :**

En esta foto podemos tener los datos de los aceros nombrados con la norma AISI , y sus diversos porcentajes de materiales de aleación, presentes en dicha estructura . Asimismo, notemos que también hay una nomenclatura SAE .-

Siguiendo con estos comentarios, digamos que para el día **15 de Agosto** del año **1996**, una de las expediciones que concurrió al lugar del naufragio del RMS "Titanic" , logró extraer muestras de metal (en este caso, acero) del casco del buque, a los efectos de realizar un análisis metalográfico.

Una vez que la muestra principal se depositó en los laboratorios de la **Universidad de Missouri** (USA) , el primer paso fue el de lograr determinar cuál era su composición. Más adelante, podremos observar los resultados del análisis que le fue realizado a la muestra en la correspondiente Tabla, la numerada con II .

Uno de las primeras cosas que se descubrieron fue el escaso contenido en **Nitrógeno (N)** que la muestra contenía. Esto indicaba , a simple vista, que el acero de análisis **no fue producido en un horno Bessemer**. Debemos indicar que un acero que hubiese sido producido en un horno como el mencionado hubiese presentado un contenido de nitrógeno que lo hubiese hecho muy quebradizo, o lo que es lo mismo, **frágil**, especialmente a bajas temperaturas. En los inicios del siglo XX , el otro método de fabricación de acero era el conocido como **“a hogar abierto”**.

La alta cantidad de **Oxígeno (O)** y el escaso monto de **Silicio (Si)** indican que el metal fue escasamente desoxigenado, produciéndose así un acero casi inepto para las funciones requeridas. Además, el contenido de **Fósforo (P)** es ligeramente mayor que el normal, mientras que el contenido de **Azufre (S)** es **extremadamente alto** , acompañado de un escaso contenido en otro elemento químico, el **Manganeso (Mn)**. La relación entre los contenidos de Manganeso (Mn) y Azufre (S) dió la siguiente expresión : **6,8 / 1** . Esto quiere decir, que se hallaban 6,8 partes del elemento Manganeso por cada (1) parte de Azufre. Una relación de este tipo es considerada **baja** de acuerdo a los standards actuales; ahora bien, las cantidades sumamente altas de los elementos químicos indicados, esto es, **Fósforo (P)** , **Oxígeno (O)** y **Azufre (S)** , dan una tendencia a que el acero aleado con estos elementos posea una tendencia a la fragilización cuando el acero mismo se encuentre en un medio que esté a baja temperatura.

Es de constancia histórica que ,al tiempo en que el RMS “Titanic” fuera construído, cerca de las dos terceras (2/3) partes del acero producido bajo el sistema de “hogar abierto”, en el Reino Unido, se fabricaba en hornos que tenían forros ácidos. Así, hay una alta posibilidad que el acero que se utilizó en la construcción del “Titanic” , como así también en la de sus dos buques

buques gemelos, el “Olympic” y el “Britannic” , haya sido producido en hornos de hogar abierto con forros ácidos, los cuales se caracterizaban por poseer una alta cantidad de elementos ya mencionados, esto es, el Fósforo (P) y el Azufre (S). Obviamente, los forros de los hornos del tipo mencionado habrían de reaccionar con los elementos químicos antes indicados, de manera de remover estas dos impurezas que el acero presentaba.

Y para darle un lugar de origen, es muy posible que la mayoría del acero utilizado haya sido producido en los hornos de la ciudad de **Glasgow, Escocia**.

Algo de esto también se puede encontrar en la República Argentina. Es así: es de conocimiento público, además del hecho que muchos argentinos e ingleses trabajaron en la construcción de tanto las líneas férreas y sus asentamientos (esto sería, las construcciones ad-hoc necesarias para su funcionamiento: estaciones de pasajeros, sistemas de alimentación del agua que las calderas de las locomotoras utilizaban, los talleres ferroviarios, etc.) que, a partir de los inicios del siglo XX, comenzaron a extenderse por la República Argentina. Pues bien, al no haber fundiciones pesadas y siderúrgicas en Argentina, por aquella época, sumado al hecho que los constructores británicos sólo confiaban en los productos que ellos producían ( y por favor, si a alguno se le ocurre la idea de que este autor es “cipayo”, “entregista”, “colonialista”, “vendido”, etc. ,descártela de plano: mi solo interés es relatar cómo fueron las cosas....yo no las inventé) hicieron traer , vía transporte marítimo (por supuesto, en sus barcos.....), **TODO** lo necesario como para desarrollar el trabajo acordado.

¿A qué voy con esto?. Si Uds. han tenido que tomar un tren (en cualquier estación de esas características ,es decir, típicamente inglesas) se habrán fijado en los detalles de su construcción. Por lo menos alguno.....

Ahora bien, les doy un ejemplo práctico y fácilmente comprobable. En el recorrido de la línea **Roca** , que une la ciudad capital de la Provincia de Buenos Aires, es decir, **La Plata** con la estación de trenes del barrio de **Constitución** ,ubicada en la ciudad de **Buenos Aires**, hay muchas estaciones intermedias en las que el tren se detiene para cargar y descargar pasajeros. Una de dichas estaciones es la que está ubicada en la localidad

1300

de **Tolosa** ,a muy poca distancia de la ciudad de La Plata; en realidad, Tolosa vendría a ser un barrio aledaño a la ciudad, con estación de trenes propia.

Un mediodía del año 1995, en el cual me hallaba esperando la llegada de un tren que me condujese hasta la estación central de La Plata, me puse a observar los distintos detalles de las estructuras que componían la mencionada estación de trenes de Tolosa .Uno de los referidos detalles que me llamó la atención fue el constituido por las columnas que sostienen el techo del andén de la referida estación, que, al mismo tiempo, cumplen la función de tuberías de conducción del agua proveniente de las lluvias. Observando, ví una inscripción sobre una de las mencionadas columnas. La recuerdo muy bien, y la inscripción decía así :

**“ W. Macfarlane  
Glasgow ”**

Y, como para certificar que no se trataba de una columna aislada, comencé a buscar entre todas las columnas y.....**!!!Oh, sorpresa!!!!** : todas las columnas poseían la misma inscripción. Es decir, los británicos fabricaron en las aceras de Glasgow las columnas que habrían de formar parte de las estaciones de trenes , que se esparcirían sobre toda la superficie de la República Argentina :no las mismas aceras que produjeron el acero que fuera utilizado en la construcción del barco de los sueños.....pero la ciudad del que provino sí es la misma. Para aquél que se interese en el tema : sería un buen intento tratar de hacer un análisis metalográfico a un trozo de alguna de estas columnas.....quizás nos llevemos una sorpresa, en cuanto a su **composición química**.

Siguiendo con el desarrollo del tema, recordemos que los remaches provenían también de Glasgow. Remaches que motivaron la queja del Ingeniero irlandés Thomas Andrews, como se recordará. Un poco más adelante , veremos el tema de los remaches que poblaron el RMS “Titanic”.

Volviendo al desarrollo del estudio efectuado por Felkins, Leighly y Jankovic, veamos ahora las composiciones de otros dos aceros .Uno de estos aceros fue utilizado para la construcción de las puertas esclusas del **Chittenden Ship Lock**, ubicado entre el **Lago Washington** y el **Puget Sound** de la ciudad de **Seattle**, estado de **Washington (USA)** ,el cual fue realizado con acero fabricado alrededor del año **1912** ; la otra es la composición de un acero utilizado en la actualidad, nombrado como ASTM A36 .Éstas son las composiciones :

PLACA DE ACERO DEL CASCO DEL RMS “TITANIC” :

C : 0,21  
Mn : 0,47  
P : 0,045  
S : 0,069  
Si : 0,017  
Cu: 0,024  
O : 0,013  
N : 0,0035  
Relación Mn/S : 6,8 a 1 .-

EL “LOCK GATE” :

C: 0,25  
Mn : 0,52  
P : 0,01  
S : 0,03  
Si : 0,02  
Cu : 0,00  
O : 0,018  
N : 0,0035  
Relación Mn/S : 17, 3 a 1 .

1302

ACERO ASTM A36 :

C : 0,20

Mn : 0,55

P : 0,012

S: 0,037

Si : 0,007

Cu :0,01

O : 0,079

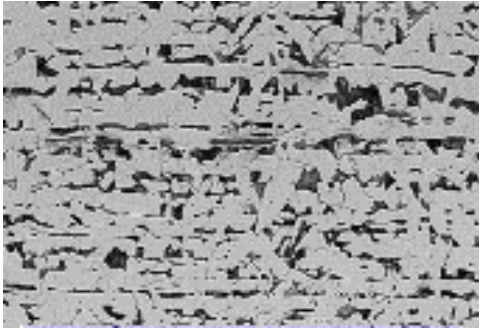
N : 0,0032

Relación Mn/S : 14,9 a 1 .-

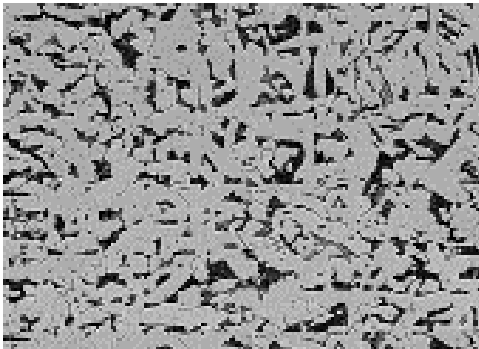
Obviamente, se siguió trabajando en el tema .Las investigaciones sobre el metal que se rescató del “Titanic” prosiguieron: nadie iba a conformarse con un “trabajito” común , teniendo enfrente semejante testimonio del pasado.....vuelto en forma de análisis metalográfico.

Es así, que a continuación se utilizaron técnicas metalográficas standard, de manera de preparar los “especímenes” que se extrajeron de las placas del casco del RMS “Titanic”, en función de lo que se habría de realizar después: exámenes mediante el uso de microscopios ópticos. Una vez bruñidos y pulidos, se hizo un grabado al 2 % con una sustancia química denominada “Nital” ,la cual es una solución de ácido nítrico y alcohol, que se utiliza para poder visualizar los bordes de grano del material constituyente de la muestra.

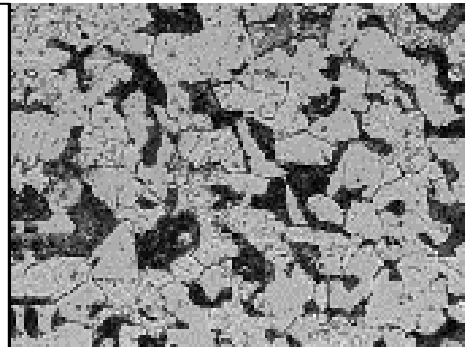
Ahora bien, al haberse realizado con anterioridad otros análisis a piezas de metal rescatadas del naufragio, por los Sres. Brigham y Lafrenière , se halló un bandaje intenso en muestras del acero. Por lo que se decidió efectuar cortes de la placa del casco en sentidos transversal y longitudinal .



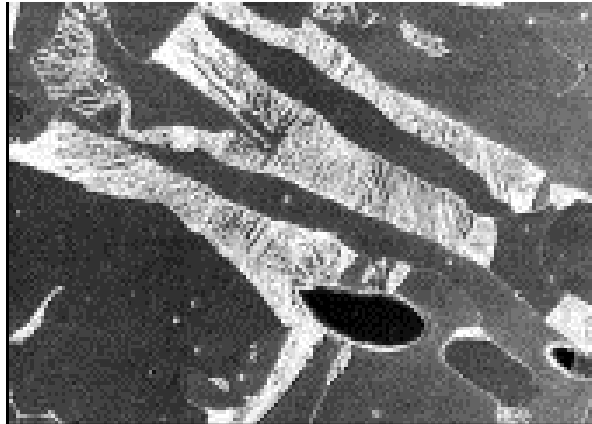
**Foto N° 586 :**  
 En la microfotografía superior ,se puede observar el acero del casco del RMS “Titanic” ,el cuál presenta una dirección longitudinal de sus fibras. En cambio, en la parte inferior, vemos la alineación transversal de las fibras .En definitiva , son las bandas que resultan de la presencia de las colonias de perlita alargadas y de las partículas de MnS. El ataque químico fue efectuado con una solución de Nital al 2% .-



**Foto N° 587 :**  
 En esta microfotografía , se observa la microestructura de un acero ASTM A36 , en la cuál podemos ver las componentes perlita y ferrita . El diámetro más grande de grano es de 26, 176  $\mu\text{m}$  (nanómetro : 10 a la menos seis metros) y el ataque químico se realizó con Nital al 2% .-

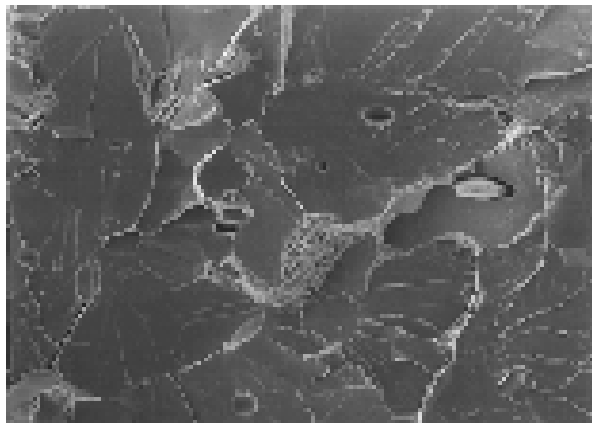






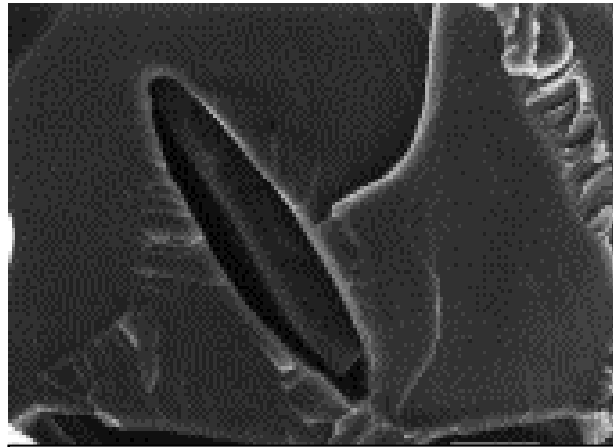
**Foto N° 588 :**

Aquí se tiene una micrografía por scaneo electrónico de la superficie perteneciente al acero del casco del RMS "Titanic", que muestra las colonias de perlita, los granos de ferrita y una partícula elongada de MnS, junto a inclusiones no metálicas. El ataque químico se realizó con Nital al 2%.-



**Foto N° 589 :**

Una microfotografía por scaneo electrónico de la superficie fracturada del acero del casco del RMS "Titanic", producida a 0°C., mostrando los planos de hendeduras (o "planos de fallas") que contienen bordes y partículas sobresalientes de MnS .-



**Foto N° 589 :**  
**Micrografía por scaneo electrónico ,de la**  
**superficie de fractura por impacto de**  
**Charpy, que muestra un borde sobresaliente**  
**de una partícula fracturada de MnS, sobre la**  
**superficie de fractura .-**

Debemos indicar que también se le efectuaron ensayos de tensiones a las muestras que se extrajeron del buque. Una de las muestras (extraída de la placa del casco) medía 1,875 cms de espesor, mientras que la que se extrajo de la placa de los compartimientos estancos, medía 1,25 cms. de espesor. Sin embargo, la corrosión debida a la acción del agua de mar redujo el espesor de la placa del casco ,de tal modo que no fue posible maquinar especímenes standard que hubieran de ser sometidos a la acción tensional. Se usó, por lo tanto, un pequeño espécimen con sección reducida de medidas : 0,625 cms. de diámetro y un largo de prueba de 2,5 cms.

Podemos observar los resultados en la siguiente Tabla (pág.1314), la cual se pueden comparar con los datos de ensayo de tensión efectuado para un acero SAE 1020, el cual es similar en su composición con el que forma la muestra estudiada .

Y acá viene un pequeño gran descubrimiento : en el acero que formaba parte de las muestras tomadas al RMS “Titanic”, los ensayos dieron por resultado el menor rendimiento en resistencia , probablemente debido a un tamaño de grano más grande .

1306

Asimismo, la elongación se incrementa, debido a la misma causa anteriormente indicada.

Veamos la Tabla mencionada anteriormente.

ACERO RMS “TITANIC” :

Resistencia al corte : 193,1 Mpa

Resistencia a la tracción : 417,1 Mpa

Elongación : 29 %

Reducción porcentual de área : 57,1 %

ACERO SAE 1020 :

Resistencia al corte : 206,9 Mpa

Resistencia a la tracción : 379,2 Mpa

Elongación : 26 %

Reducción porcentual del área : 50 %

La batería de ensayos que se le practicaron al acero extraído del barco de los sueños no se agotó allí. Además de las mencionadas pruebas ,se realizaron otros ensayos, conocidos como los tests de impacto de Charpy, recordando que el Dr. Allen condujo también un estudio utilizando el mismo test, sobre una muestra de acero extraído del “Titanic”.

Los impactos del test de Charpy se condujeron bajo un rango de temperaturas que cubrían un espectro de ( $-55^{\circ}$  C a  $+179^{\circ}$  C, tomando como piezas de prueba tres series de especímenes para el ensayo de Charpy. Las series estaban dispuestas de la siguiente manera: una serie, de especímenes fue maquinada con el eje del espécimen paralelo a la dirección longitudinal de la placa del casco del barco; otra serie, maquinada en la dirección transversal y la tercera, una serie constituida por acero actual ASTM A36.

Para efectuar los mencionados ensayos, se utilizó un tester universal de impacto “Tinius Olsen” (modelo 84), el cual determinó la energía de impacto que fracturaría los variados especímenes , en el rango seleccionado de temperaturas. A los efectos de preparar las muestras (de acuerdo al rango de temperaturas) se hubo de utilizar un baño de enfriamiento rápido y un horno de laboratorio con circulación por aire. Así, los mencionados especímenes fueron puestos en remojo, en los aparatos apropiados, por un lapso mínimo de 20 minutos, a la temperatura seleccionada. Consecuentemente, un par de especímenes fueron ensayados a temperaturas de tests idénticas.

Se pueden identificar y observar (en la anterior fotografía) partículas de MnS (Sulfuro de Manganeso) .Algunas de estas partículas existen como protuberancias sobre la superficie de la muestra sometida a ensayo. Estas protuberancias fueron lanzadas de la superficie de fractura complementaria. Además, hay intrusiones que permanecen luego de que las partículas de MnS fueron arrojadas de la superficie de la fractura. Se puede observar que una de las colonias de perlita (uno de los constituyentes del diagrama eutéctico del acero) ubicadas en la superficie de fractura está orientada de manera que las placas de ferrita y la cementita (otros dos constituyentes del diagrama eutéctico) se distinguen claramente.

Ahora bien, aunque no lo tenga a mi disposición ,se pudo realizar un diagrama que relaciona la energía de impacto contra la temperatura , para las tres (3) series de especímenes. A más altas temperaturas, las muestras de la placa del casco que se prepararon en dirección longitudinal poseen mejores propiedades substanciales de impacto que las muestras que fueran cortadas en dirección transversal. A más bajas temperaturas ,la energía de impacto requerida para fracturar las muestras longitudinales y transversales es, esencialmente, la misma.

Por ello, el intenso bandaje es, ciertamente, las causas de la diferencia en la energía de impacto necesaria como para producir la fractura a temperaturas elevadas. En cambio, las muestras extraídas del acero ASTM A36 poseen las mejores cualidades en cuanto al impacto . La temperatura de transición

1308

(del estado dúctil a frágil) determinada bajo una energía de impacto de 20 Joules (Un Joule es una unidad de trabajo ,que es equivalente a 3,6 x 10 a la sexta Kw. hora, o también, 4,186 calorías) es de 27° C para el acero ASTM A36, de 32° C para los especímenes longitudinales de la placa del casco del “Titanic”, y de 56° C para las muestras transversales.

Con lo que otra conclusión se puede indicar :

Evidentemente, el acero utilizado para el casco del barco de los sueños no estaba preparado para prestar servicio a bajas temperaturas, como las que habrían de presentarse en las aguas del Atlántico Norte .

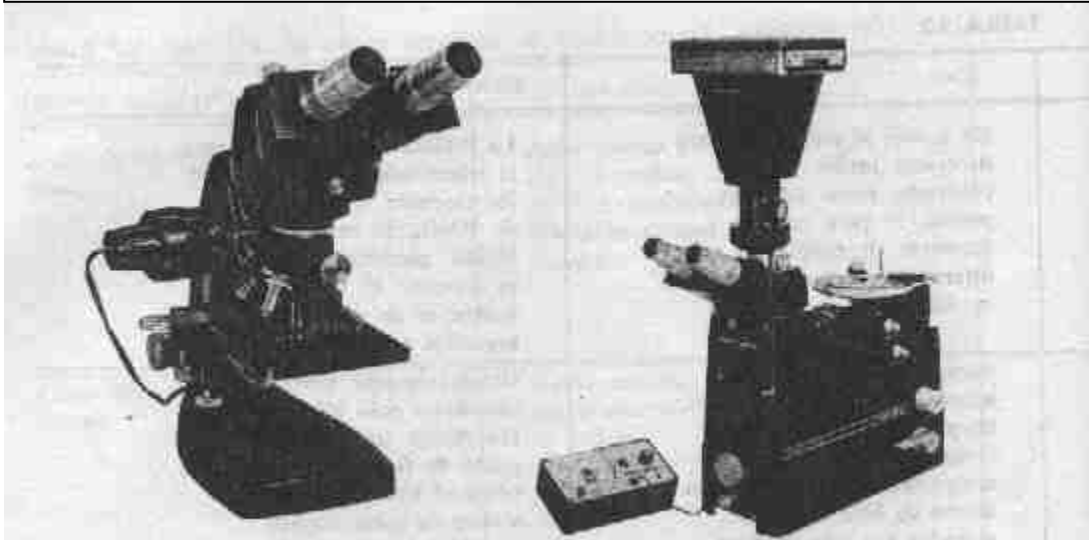
La comparación entre el acero que provino del RMS “Titanic” y el acero ASTM A36, muestra que el acero moderno posee un más alto contenido de manganeso (Mn) y una menor cantidad de sulfuro (S), produciendo de dicha manera una mayor relación Mn / S , que reduce substancialmente la temperatura de transición dúctil a frágil. El Sr. Jankovic halla que la mencionada temperatura , en relación al acero constituyente del Chittenden es de 33° C. Asimismo, y esto es una indicación de cómo se fabricaban los aceros en las acerías de los Estados Unidos de América e Inglaterra, las muestras longitudinales del casco del “Titanic” y del Chittenden presentan, aproximadamente, la misma temperatura de transición del estado dúctil a frágil.

Otro de los aspectos técnicos que los análisis metalúrgicos nos permiten observar es la presencia de las fracturas por cizalla .

El cizallado es la acción por medio de la cual se corta en frío una plancha o pieza metálica por medio de una cizalla , es decir, una máquina que sirve para realizar un corte de las características indicadas, que en este caso sería la máquina de Charpy. Ahora bien, el cizallamiento es el tipo deformación en el que los planos de una pieza se desplazan unos respecto de otros, para--

/--lelamente a sí mismos.

**Foto N° 591 :En esta fotografía podemos observar: a la izquierda , un microscopio metalúrgico y, a la derecha, un metalógrafo del tipo “banco” .Habitualmente , estas son herramientas muy útiles para los investigadores .-**



Pues bien, esto es lo que también se realizó con las muestras extraídas del barco de los sueños. Así se pudo observar que, en un rango de bajas temperaturas, donde la energía de impacto requerida para producir la fractura es menor, se pudo observar una superficie facetada de planos hendidos, constituidos de ferrita , los cuales indicaban una fractura frágil. Al rango de temperaturas mayores, donde la energía necesaria para causar la fractura es más elevada, se puede observar una fractura dúctil con estructura de cizalla.

Al utilizarse el 50 % del área de fractura por cizalla como un punto de partida, esto sucedería, en el caso del acero ASTM A36 , para una temperatura que estuviera en el orden de los ( $-3$ ) ° C, mientras que para el acero constituyente del RMS “Titanic” este valor se lograría a una temperatura de 49° C en la dirección longitudinal y a 59° C en la dirección transversal. A elevadas temperaturas, los valores de energía de impacto para la muestra de acero longitudinal del RMS “Titanic”, son substancialmente más grandes que para los especímenes del tipo transversal .

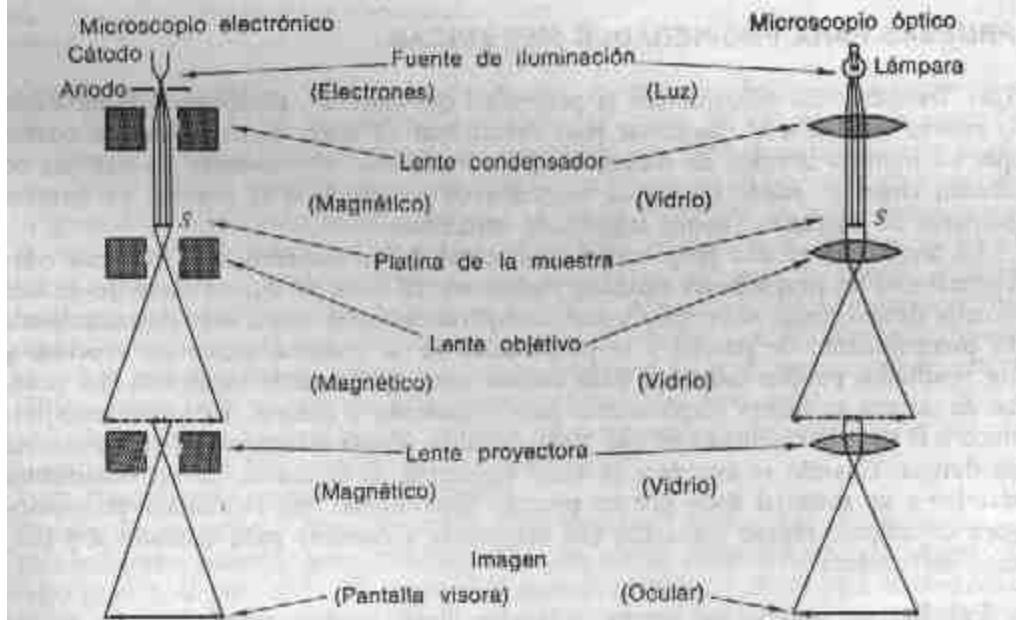
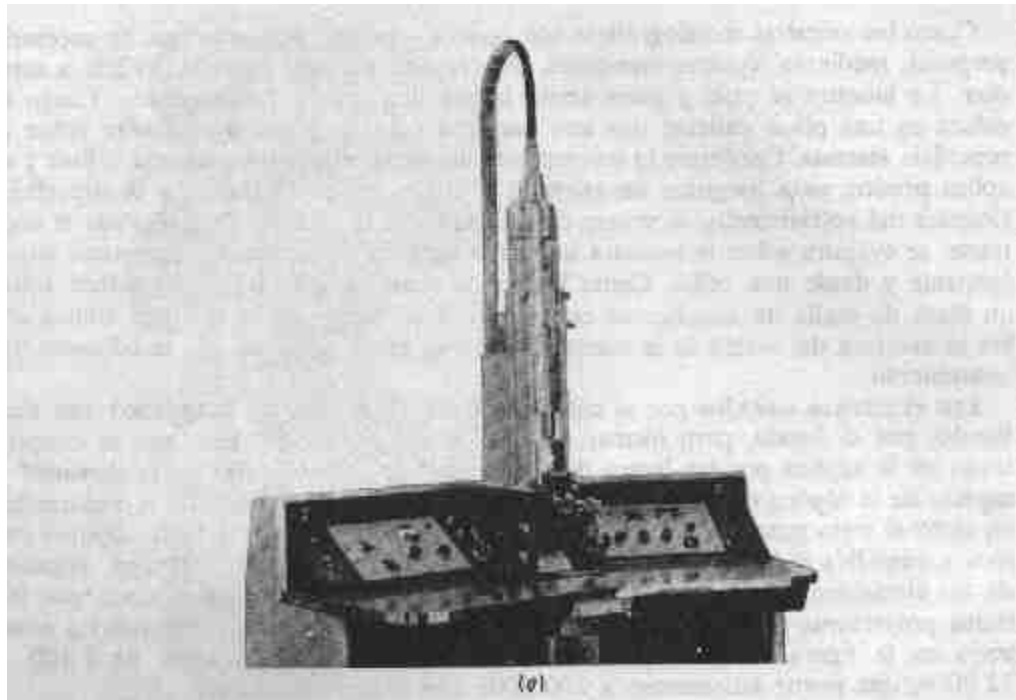


Foto N° 592 :En este diagrama, podemos observar las similitudes entre los microscopios más comúnmente usados en los laboratorios, esto es : el óptico y el electrónico. Arriba, un microscopio electrónico .-

Por lo tanto, la diferencia entre el porcentaje de fractura por cizalla , transversal y longitudinal, del acero proveniente del “Titanic” , es mucho más pequeña. Esto nos sugerirá, de acuerdo al estudio de investigación encarado por estos científicos, que el bandaje es el más importante factor presente en los resultados del experimento de determinación de energía/impacto según se puede comparar con los porcentajes de fractura por fractura en cizalla.

Una anotación al margen : como indiqué en páginas anteriores, mi búsqueda se orientó hacia aquellos artículos de interés (sobre el RMS “Titanic”) que pudieran dar una visión más integral de los temas que abarcan el panorama de los hechos referidos a sus historia. Asimismo, mencioné también que mi intención (al hallar los artículos) no era , precisamente, la de efectuar una tarea literal de traducción de los mismos, sino, tomarlos como base e ir tratando de hacer los análisis correspondientes a mi punto de vista, anexar material propio y realizar conclusiones. Por ello, creo indicado mencionar a las personas que intervinieron en la realización del artículo del cual tomamos los detalles relativos a la experimentación efectuada sobre el material extraído del RMS “Titanic”. Ellas son :

**R. Davies, “Historical Metallurgy”,29 (1995).- Periódico “New York Times”, día 16 de Mayo de 1934.-**

□ **“Ocean Liners of The Past : The White Star Triple Screw Atlantic Liners” (New York, Ameron House, 1995) .-**

□ **T. E. Bonsall, “Titanic” ( Baltimore, MD: Bookman Publishing Co.,1987).-**

□ **C. Pellogrino, “Her Name, Titanic” (New York: Avon Books,1988) .-**

□ **R. B. Ballard y Rick Archbold, “The Discovery of the Titanic” (New York, Warner Books,1987).-**

**C. Hackett y J. G. Bedford, “The Sinking of the Titanic: Investigated by Modern Techniques” (La Rama Norirlandesa del Instituto de Ingenieros Marinos y la Real Institución de loa Arquitectos Navales, Marzo 26 de 1996).-**



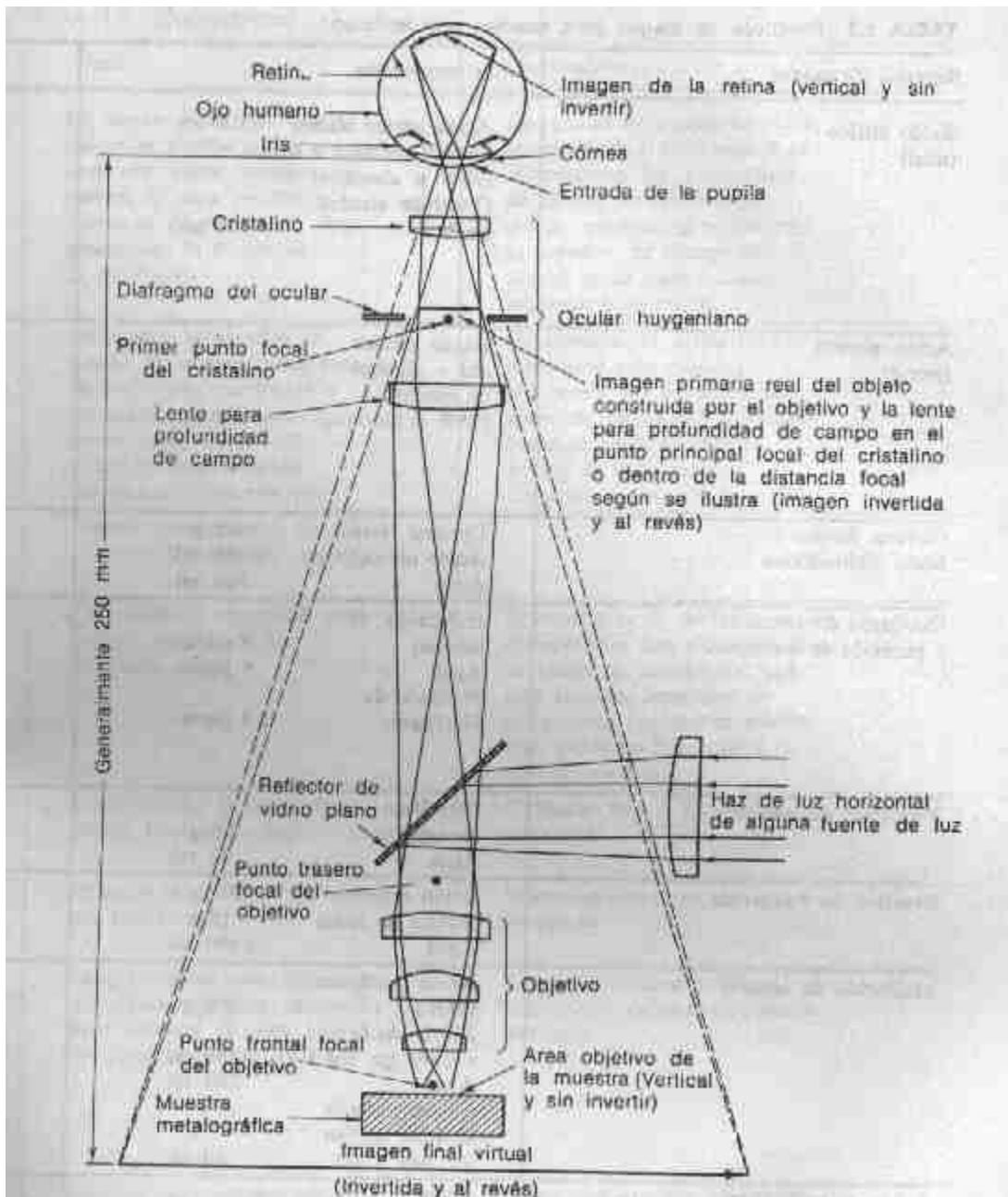
1312

- **A. Jankovic, “¿La Metalurgia Hundió al Titanic?” (Senior Project Report, Departamento de Ingenieros Metalúrgicos, Universidad de Washington, Seattle, Noviembre 1991).-**
- **R. J. Bringham y Y. A. Lafrenière, “Especímenes del Titanic”,92-32 (TR) (Ottawa, Canadá : Laboratorios de Tecnología de Metales, CANMET,1992) .-**
- **“Standard Test Methods and Definitions for Mechanical Testing of Steel Products”(Philadelphia, PA: ASTM A370-95a,1995).-**
- **Metals Handbook,1 (Metals Park, Ohio, ASM, 1961).-**
- **“Standard Test Methods and Definitions for Mechanical Testing of Steel Products” (Philadelphia, ASTM A370-95a,1995).-**
- **T. Foecke (Gaithersburg, MD: División Metalurgia, NIST).-**

Retomemos ahora algunas de las consideraciones efectuadas al momento de tocar el aspecto del choque propiamente dicho, entre el RMS “Titanic” y el destructor iceberg. Son comentarios, que, en cierto modo, nos permitirán tener una visión más completa de los aspectos técnicos del choque fatídico.

Continuemos diciendo que hubo un lugar donde había una clara evidencia de daño interno directo. Éste se encontraba sobre el extremo delantero de la Bodega N° 2, directamente sobre el sitio (sobre la quilla) donde el buque habría tenido la primera presión total del filete de hielo del iceberg. De acuerdo al reporte proporcionado por la Investigación Británica, el impacto destrozó un recinto metálico alrededor del pié de la doble escalera en espiral, que fuera usado por los fogoneros para ir desde sus cuartos (ubicados en las cubiertas D,E y F) hacia las secciones de carga de las calderas, es decir, sus lugares de trabajo. Este daño fue seguido por una gran inundación de las Bodegas N° 2 y 3, y el corredor de los pasajeros. La Bodega N° 3 se llenó rápidamente hasta la línea de flotación del barco.

Ahora bien, el daño provocado por el hielo al blindaje del casco, “forzó” al buque a “confiar” en su doble fondo, a los efectos de permanecer a flote. El rasgado de las placas de acero sobre la parte exterior del fondo externo no permitió el ingreso de una significativa cantidad de agua en el interior del casco, a causa de que la cubierta “Tank Top” estaba allí, como para poder



**Foto N° 593 :** En este diagrama , se puede observar ,detallado, el principio del microscopio metalúrgico compuesto y la traza de los rayos a través del sistema óptico , desde el campo objetivo hasta la imagen virtual final .-

1314

detener dicho ingreso. Quizás, si esta cubierta hubiese permanecido totalmente a prueba de agua, el RMS “Titanic” hubiese permanecido a flote (repito : quizás....).Pero, infortunadamente, la cubierta mencionada no siguió siendo a prueba de agua, una vez que el buque se libera del iceberg, ya que el Atlántico estaba “hirviendo” en la zona de carga delantera. También , como hemos visto, en la zona de calderas, más exactamente en la Nº 6, pero obviamente, a un menor ritmo. En definitiva, quizás estas consideraciones técnicas hasta puedan parecer anecdóticas , de tal modo de presentar un panorama detallado de los hechos que, finalmente, se encadenaron por sí mismos para producir el hundimiento del barco de los sueños.

Ahora bien, si volvemos a los primeros estadios de la fabricación del buque, encontramos al Ingeniero irlandés Thomas Andrews, quién era el principal responsable de la parte técnica inherente al navío de la White Star Line. También dice la leyenda que Thomas Andrews recibió, de un viejo herrero, cuando todavía era un joven aprendiz, su primera lección sobre cómo estaba constituido (sin diagramas hierro-carbono....) el **acero de baja calidad**. Además, tanto Andrews como el viejo herrero eran irlandeses, con lo que el mismo origen en cuanto a patria, allanó muchos caminos. El caso es que el herrero, en más o menos estas palabras, se dice que le dijo:

*“A los ingleses les gusta el acero duro e inflexible. Ellos piensan que esto hace fuerte a un barco. Pero lo que hace realmente es que el buque se vuelva como un cristal. Ellos dejan mucho azufre en el hierro. Pon, muchacho, tu nariz en una placa del casco. Olfatéalo. Gústalo. Y verás. Consigue ese acero bueno y frío.....y se quebrará como una taza de té de las del rey Eduardo, ni bien algo la golpeé”.*

Aparentemente, Andrews tenía conciencia de que los barcos no iban a navegar sobre plácidos mares, salpicados de pétalos de rosa. Más bien, sobre océanos en los cuales los icebergs impondrían la cuota extra de paisaje.....y de muerte, en caso de choque. Thomas Andrews sabía perfec--

/--tamente bien de la calidad del acero que formaba las estructuras de los barcos. En definitiva, estaba consciente que en buques de poco tonelaje ya no era bueno usar acero con semejante cantidad de azufre. Pero que, además, en barcos mucho más grandes, el compromiso estructural se incrementaba casi linealmente.

De todos modos, me gustaría hacer un pequeño comentario sobre este punto. Cuando se realiza la **Exposición** dedicada al RMS “Titanic” ,en la ciudad de **Buenos Aires, Rca. Argentina**, para los meses de **Abril y Mayo** del año **2001**, este autor concurre un día Domingo, llevando todo su bagaje de preguntas .....y ganas de observarlo todo, o por lo menos, todo lo que se pudiera. Por supuesto, las emociones estuvieron a la orden del día. En una de las etapas de la jornada, por dentro de la exposición del barco de los sueños, las visitas se encuentran ante una vitrina, en la cual hay un empleado de la firma **RMS Inc.**, evidentemente un profesional, cuya función es la restauración de los restos provenientes del naufragio del navío de la White Star Line. La tarea que el mencionado profesional realizaba podía ser vista por los visitantes, estando su mesa de trabajo atestada de reactivos, pinceles y demás elementos de trabajo. Ahora bien, sobre el costado derecho de la vitrina detrás de la cual esta persona se hallaba cumpliendo su labor, casi sobre el extremo, se hallaba un pequeño agujero, a través del cual se exponía, a la consideración de los visitantes, un trozo rescatado del casco del RMS “Titanic”. Más que a la consideración de los espectadores, a tener la posibilidad de tocarlo.

Y en el caso de quien esto escribe, al **olfato**.....

Este Ingeniero seco bien sus dedos para evitar cualquier posible intrusión de humedad , de modo que ésta no interactúe con ningún elemento químico presente en el mencionado trozo de acero. Luego pasó sus dedos (porque solo había espacio para tocarlo con los dedos, no sea que alguien se le ocurriese llevárselo como recuerdo....) repetidas veces por el mismo y se los llevó a la nariz: puedo asegurar (un comentario : lo que está expuesto en estas líneas se escribe a los 31 días del Mes de Agosto del año 2001,es decir

1316

por lo menos, tres meses después de la finalización de dicha exposición, habiendo conseguido el material de la Web, con el cual transcribí este asunto, hace no más de una semana.....) que **el olor a azufre que se despedía de esa muestra de acero era fuerte, apreciable cuando menos.** No porque yo sea químico, sino ,por el solo hecho de haber empleado, algunas veces, barritas de azufre.....Asimismo, lo probé con mi sentido del gusto, a despecho de otras consideraciones higiénicas, y el gusto que percibí fue sumamente amargo. Es decir, comprobé con mis propios y limitados medios que el acero del RMS “Titanic” **SÍ** contenía una impresionante cantidad de azufre.

Ahora , para poder presentar de una manera bien detallada algo de lo que se ha investigado con respecto las estructuras con las cuales fue construido el RMS “Titanic”, podemos mencionar que uno de los hallazgos que se ha logrado descubrir, respecto a la fragilidad del material constituyente (esto es, el acero) ,se centralizó en la pobreza estructural de los “**rivets**” o como se diría en castellano, “**remaches**”. Con lo cual, se impondría hacer una pequeña referencia a lo que son los remaches, cómo trabajan (en función de las tensiones ),etc. y otros datos de interés que nos permitan conocer este aspecto referente a la parte metalúrgica del RMS “Titanic”.

Comencemos diciendo que los remaches también son conocidos con el nombre de **roblones** , pero , obviamente, se le puede dar a estos elementos el nombre que parezca más conveniente. Digamos que los remaches son pasadores en forma de clavos, que se introducen en agujeros de las piezas que se tratan de unir y que luego se martillan para sujetarlas. Los **remaches brutos** se fabrican con acero redondo laminado. El material de los remaches es un acero particularmente maleable que se deja forjar y aplastar fácilmente, empleándose para las piezas de acero **St 37** los remaches de acero **St34** y ,en las construcciones de **St 52**, acero de roblones **St 44**.

Tabla 9. Los aceros para la construcción. (Para mayores detalles, véanse las Normas que se señalan)

Clase	Material	Según DIN	Denominación	Límite aparente de elasticidad kg/mm <sup>2</sup>	Resistencia a la tracción kg/mm <sup>2</sup>	Alargamiento de rotura	Ensayo de plegado según DIN 1805	Observaciones	
a)	St 50-12	1012	Calidad normal		inferior a 50	El acero no ha de ser quebradizo en frío ni al rojo, es decir, las probetas en estado frío o caliente han de poder doblarse hasta un ángulo recto ( $\alpha = 90^\circ$ ) sobre un diámetro del macho $D = 1,5 a$			
b)	Acero comercial de construcción	1050			54 a 50	12 % en probetas largas normales		$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$	
c)	St 37-11	1037	Calidad normal		37 a 45	a mm	30 a 3, 3 a 7, 7 a 5	$\alpha = 120^\circ$ $D = 0,5 a$	
						Probetas cortas	35, 33, 18		
						Probetas largas	20, 15, 15		
						a mm	3 a 5, 3 a 7, 7 a 5		
d)	St 34-13	1013	Acero para roblones, acero dulce para tornillos		34 a 42	Probetas cortas	30, 25, 22	La probeta no ha de presentar grietas sobre la cara de la tracción y ha de poder matarse en frío hasta que los bordes se presenten en un mismo plano	
						Probetas largas	25, 22, 18		
e)	St 38-13	1013	Acero para tornillos		38 a 45	a mm	3 a 5, 3 a 7, 7 a 5	$\alpha = 120^\circ$ $D = 0,5$	
						Probetas cortas	25, 22, 18		
						Probetas largas	20, 18, 15		
f)	St 52	Condicionados de aceros de los Ferros-carbones Alemanes	hasta 19 mm hasta 30 mm hasta 50 mm Acero para pernos y pernos Acero para roblones	$\geq 30$ $\geq 30$ $\geq 34$ $\geq 30$	52 a 62 (1) 53 a 64 (2) 54 a 66 (2) 58 a 68 (4)	Longitudinal 30 Transversal 18 Longitudinal 19 Transversal 17 Longitudinal 18 Transversal 16	Longitudinal 3 a 3 a Transversal 3 a 3 a 3 a 3 a $\alpha = 120^\circ$	Contenido máximo de: C: 0,2 % Si: 0,5 % Mn: 1,2 % Cu: 0,55 % S: 0,06 % P: 0,06 % (véase F)	
g)	St 41		Acero para roblones	(1)	44 a 54	23 % en probetas largas (5)		$\alpha = 120^\circ$ $D = a$	
h)	St 50-21	1021	Chapas corrientes (7)	En las chapas corrientes llamadas comerciales, como por ejemplo chapas corrientes para recipientes, no se exigen valores cualitativos. No se realizan pruebas de recepción.					
i)	St 37-11	1037	Chapas azules 1		57 a 45 transversal también 30	Grupo de la chapa de 3 a 10 mm más de 10 mm		$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$	
						19 % 20 %			
j)	Acero para roblones	1043	Acero comercial		Resistencia adidas 37			$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$	
						Probetas largas	Probetas cortas		
			$a \leq 10$ mm	35	50 a 63	20	24	$\alpha = 120^\circ$	
			$10 > a \leq 30$ mm	37	50 a 64	19	23,5	$D = 2 a$	
			$a > 30$ mm	37	52 a 61	18	21,5		

Foto N° 594 :

En esta Tabla , podemos observar las características de los aceros que se usan para la construcción. En dicha Tabla , se pueden hallar las clases de material, su especificación según normas DIN , la denominación , su límite aparente de elasticidad, su resistencia a la tracción, su alargamiento de rotura, un ensayo de plegado y ciertas observaciones a los anteriores parámetros . Esta Tabla fue extraída del libro “Manual del Ingeniero Constructor”, de Ferdinand Schleicher, edición de Editorial Labor , año 1955 .-

Para su aplicación a las construcciones de acero se emplean las formas de remaches siguientes:

Roblones de cabeza semiesféricas, según norma DIN 124 .-

Roblones de cabeza hundida, según DIN 302.-

Roblones de cabeza hundida y bombeada, según DIN 303.-

Roblones de cabeza semiesférica para calderas según norma DIN 123.-

1318

Generalmente se emplean los roblones de la cabeza semiesférica con las dimensiones establecidas por la DIN 124. En los roblones de cabeza hundida, plana o bombeada, puede ser hundida una sola de las cabezas o las dos a la vez. Los roblones para las construcciones de acero se remachan al rojo. El remachado en frío se aplica solamente a los roblones de pequeño diámetro hasta unos 8 mm. y de poca longitud. Al remachar se aguanta la cabeza ya existente del roblón, o *cabeza de apoyo* por medio de una herramienta de forma adecuada (contraestampa o sufridera), en lo posible bien sujeto con tuercas. La segunda cabeza o *cabeza de cierre* se forma con la estampa y el martillo de remachar, generalmente impulsado por aire comprimido, después que el roblón está totalmente recalcado.

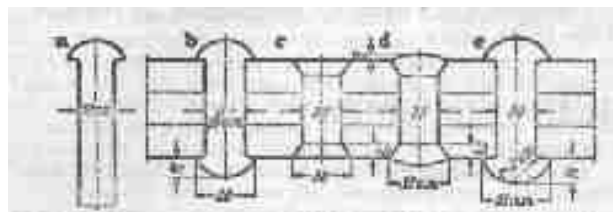


Foto N° 595 :

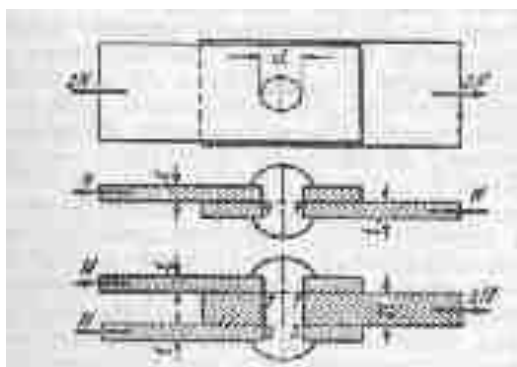
En este diagrama , podemos observar los siguientes roblones ( o “remaches” ) , comenzando desde la izquierda :  
(a) roblón en bruto .- (b) roblón de cabeza semiesférica remachado .- (c) , (d) y (e) distintos tipos de remaches .-

Para la calidad de los remaches es importante que el vástago de los mismos llene bien el agujero (redondeado previo del vástago). Se realiza un martillado previo de los roblones que en el extremo del vástago están más negros, esto es, cosa de 100° menos calientes y que, por lo tanto, son más duros que el resto del vástago y la otra cabeza, ya que la diferencia de temperaturas puede conseguirse por un enfriamiento cuidadoso del extremo del vástago en agua o por medio de hornos especiales de calentar remaches.

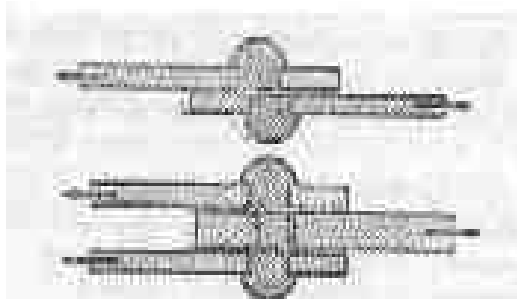
Es de destacar que el **recalcado** previo de los remaches (antes de dar forma a la cabeza ) es particularmente eficaz para las juntas remachadas que es-

/--tán *sometidas a cargas dinámicas* ; de esta manera, la resistencia a la fatiga aumenta y en general disminuye el peligro que los remaches se aflojen.

Podemos separar las uniones. Primero podemos ver las **uniones sometidas a cortadura** .Estas uniones constituyen el campo de aplicación principal de los remaches en la construcción de acero. Las fuerzas transmitidas se hallan situadas por lo menos de un modo aproximado en el plano de las piezas unidas. Ahora veamos cómo son las **uniones remachadas a simple y a doble cortadura**.

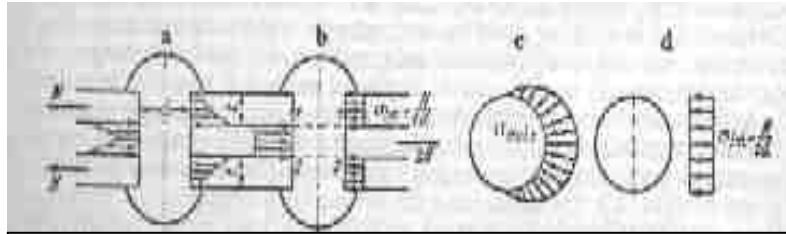


**Foto N° 596 :**  
Este dibujo nos ilustra acerca de las uniones de chapas mediante remaches .-



**Foto N° 597 :**  
En este dibujo, se puede apreciar, en la parte superior , una unión remachada a simple cortadura ; en la inferior , una a doble cortadura .-





**Foto N° 598 :**  
**En este dibujo se aprecia la distribución de presiones de compresión sobre el vástago .Son :**  
**(a) y (c) : tensiones reales / (b) y (d) : según las hipótesis de cálculo usuales .-**

Lo que hemos visto anteriormente es simplemente un pequeñísimo pantallazo que hará (humildemente...) las veces de introducción, sabiendo este autor perfectamente bien que para desarrollar este u otro tema que tenga que ver con alguna asignatura del campo de la Ingeniería ,sería menester emprender una más detallada exposición, lo que llevaría a incluir formuleo matemático, casos típicos, experiencia técnicas y un largo etcétera. En definitiva, lo antes expuesto es una simple exposición de cómo trabajan los remaches ,en cuanto a las tensiones y esfuerzos a los que son sometidos.

Pero en ayuda de quien esto expone, y como para mostrar que este aspecto del RMS “Titanic”, referido a los remaches, siguió interesando a científicos e investigadores, hagamos mención a que se estudió ,en años posteriores al hundimiento, este aspecto de la construcción del barco de los sueños.

Podemos así citar el artículo escrito por la **Sra. Corinna Wu**, editado alrededor de la primera semana de Diciembre de 1998. Su artículo se denomina : **“Un remachado inconsistente podría haber contribuido al hundimiento del Titanic”** y, respetando el trabajo de otros colegas de profesión, he decidido citarlo textualmente, a fin de mantener la homogeneidad de la publicación , ya que los estamentos de la misma son consistentes en sí mismos y no necesitan mayor comentario de parte de

quien esto escribe. El mencionado artículo dice lo siguiente :

*“Ochenta y seis años después de que el RMS ‘Titanic’ se rasgó contra un iceberg y se hundió en el fondo del Océano Atlántico, los investigadores están tratando todavía de descifrar el misterio de lo que ocurrió esa noche trágica. El iceberg abrió varias rajaduras, de no más que una pulgada de ancho, sobre el costado del buque. Con todo, el navío supuestamente inhundible se hundió en no menos de tres horas.*

*Ahora, un panel de Ingenieros Navales y científicos han determinado que el ‘Titanic’ debió su rápida muerte, en gran parte, al fallo de los remaches que se ajustaban a su casco. De acuerdo a un análisis metalúrgico de muestras recuperadas este verano del lugar del hundimiento, la inconsistente calidad de los remaches de hierro forjado permitió que dichas muestras se debilitaran, posibilitando que los paneles de acero del buque se rompieran en torno a sus juntas.*

*El Sr. Tim Foecke, del National Institute of Standards and Technology (NIST), de la ciudad de Gaithersburg, Md. (USA), presentó esta semana los resultados del análisis ,en la ciudad de Boston, en un encuentro de la Materials Research Society--Sociedad de Investigación de los Materiales--*

*Las conclusiones del panel contradicen los criterios convencionales ,que indicaban que en el agua helada del océano, el casco de acero del buque se volvió excepcionalmente frágil y se fracturó. En 1991, un equipo de investigadores canadienses testearon un fragmento de hierro proveniente de una placa del barco y hallaron que era, en verdad, frágil, pero no sólo a bajas temperaturas sino a temperatura ambiente.*

*Foecke expresó que :“ Nosotros creemos que el acero frágil no tuvo mucho que ver con el hundimiento del ‘Titanic’ . Estamos deseosos de declarar como muerta la teoría del acero frágil ”.*

*Sin embargo, los investigadores canadienses no están convencidos. ``Yo diría -- exceptuando un milagro -- que los remaches no tienen absolutamente nada que ver con el hundimiento del Titanic`` ,dice James Matthews, un Ingeniero y especialista en Materiales, del Defense Research Establismente - Atlantic ,de Halifax, Nueva Escocia.*

*En 1996, el Marine Forensics Panel de la Society of Naval Architects & Marine Engineers, comenzaron a investigar el desastre del Titanic. Uno de los panelistas, el Sr. William A. Garzke Jr., un arquitecto naval de Gibbs & Cox, en Arlington, Virginia, USA, sospechó que los remaches jugaron un rol importante en dicho evento. Foecke, un miembro del panel, analizó entonces, dos remaches obtenidos durante una expedición al naufragio , del año 1996.*

*Foecke halló que los remaches contenían tres veces la cantidad esperada de escoria de silicato, una impureza que fortalece al metal en concentraciones de 2 al 3%, pero que tiende a debilitarlo cuando se hace presente en concentraciones más altas. Además, la escoria ,de ordinario, forma largas fibras a lo largo de la longitud de los remaches, reforzándolos. Sin embargo, Foecke halló, sobre los extremos de los remaches, que las fibras se colocaron en una orientación horizontal. Alineados de esta manera, las capas de hierro y escoria se desgajaban fácilmente.*

*En este mes de Agosto, otra expedición trajo más remaches ,a los efectos de testearlos. Foecke halló problemas con la escoria en 14 de las 30 muestras. Los datos adicionales, indica Foecke, confirman la teoría de los remaches, que fuera publicada inicialmente en un reporte del NIST, publicado en el mes de Febrero.*

*Al otro lado de la vereda, Matthews contradice lo anterior. Dice que ``Un montón de cosas proporcionan interpretaciones, pero ellas no son indicativas del desempeño. Además, indica que las altas fuerzas soportadas por el barco cuando se fractura en dos partes y golpea el fon-*

*/--do del mar, pudieron haber estropeado los remaches .''*

*A los fines de sostener y apoyar sus respectivas teorías, tanto Matthews como Foecke, citaron al RMS `Olympic , un buque casi idéntico al `Titanic´, el cual fuera chocado por un buque británico , en 1911. Foecke menciona que los remaches saltaron hasta una distancia de 15 pies -- 5 metros -- del punto de impacto. Matthews, por otra parte, focaliza su atención en las grietas, características de la fractura frágil del acero , que se propagaron a través del casco.*

*Matthews dice que el acero de ambos barcos, y de los barcos que se construyen hoy, es de pobre calidad. `No hay más barcos remachados, cuando menos desde hace 40 o 50 años´. E insiste en que `...Ahora los barcos se hunden por la misma razón : fractura frágil´.*

*El panel está planeando ahora explorar un tercer buque, del mismo diseño que el `Titanic´, el HMHS `Britannic, el cual reposa en el Mar Egeo. Con más muestras de remaches, los investigadores pueden obtener un mejor análisis estadístico del material, según propias palabras de Matthews.*

*Foecke pregunta : `¿Qué hundió al `Titanic´? .Golpeó un iceberg, responde.*

*La cuestión es cómo podría haberse mantenido a flote, logrando tiempo, de manera de llegar. Sin embargo, más de 1500 personas perecieron, recordadas merced al casco de acero remachado que descansa a 12000 pies bajo las olas.”*

Hasta aquí, apreciamos lo escrito por la Sra. Wu, y que nos indica dos cosas, al mismo tiempo : la primera, que **EVIDENTEMENTE** , los **remaches** que ajustaron la estructura del RMS “Titanic” **SÍ** tuvieron algo que ver en el hundimiento del barco de los sueños; la segunda, que los investigadores **NO** se pueden poner en un todo de acuerdo sobre cuál fue

1324

la exacta importancia que los mencionados remaches tuvieron ,en cuanto a su constitución y demás, en el hundimiento del barco más grande construído hasta esos lejanos días de Abril de 1912.

En definitiva, hemos dado un leve pantallazo sobre las posibilidades e instancias metalúrgicas que intervinieron en el hundimiento del RMS “Titanic” .Obviamente, los análisis y estudios son tediosos y largos. Pero, de a poco , van “llegando a buen puerto”.

De todas maneras recordemos que hay algunas cosas simples, que debemos recordar, cuando del mundo microscópico hablamos. Debemos tener en cuenta que el átomo es tan diminuto que si una gota de agua se aumentara hasta el tamaño de la Tierra, los átomos en la gota serían más pequeños que las naranjas. Pero a los investigadores no les importa el tamaño de los átomos, sino el secreto que ellos encierran.

Secretos que se le van sacando al gigante de la White Star Line, que descansa en el fondo del mar, para muestra de lo que la soberbia y la negligencia pueden producir en el devenir de la Historia.....y de los seres humanos.

En la siguiente Sección analizaremos otros conceptos sobre el RMS “Titanic” . Desde ya, gracias por la atención dispensada.

## CUARTA SECCIÓN

### PERSPECTIVAS ASTRONÓMICAS DEL DESASTRE EL BARCO RMS “CARPATHIA” EL BUQUE RMS “CALIFORNIAN” QUÉ FUE DE LOS SOBREVIVIENTES UN POSIBLE SUICIDIO A BORDO DEL RMS “TITANIC”

*“ Le dije a mi padre  
que mirara a esa luz ....  
que parecía venir a rescatarnos .  
Apenas dije estas palabras ,  
aquél barco se desvaneció .  
Mi padre estaba sobre cubierta ,  
fumando un cigarro .  
Me dijo : “ Nos vemos en New York ” .  
Fue la última vez que ví a mi padre . . . .*

Elizabeth Brown Haisman, sobreviviente,  
nacida en 1896 .-

*“¡ No , Will ¡”*

Exclamación atribuída por varios testigos ,  
al Oficial Jefe Henry Wilde, al dirigirse al  
1er.Oficial William McMaster Murdoch,  
al observar que éste último apoyaba el cañón  
de su revólver Webley, contra su sien izquierda  
luego de haber disparado contra dos hombres  
que intentaban, por la fuerza, abordar uno de  
los pocos botes salvavidas restantes, a bordo del  
RMS “Titanic”, en la noche de su hundimiento .-

Ahora trataremos de abordar otro tema, quizás no tan conocido en lo que respecta al hundimiento del RMS “Titanic”. Como introducción al mismo, digamos que tenemos que tener en cuenta dos (2) cosas, las cuales nos servirán para entender mejor los parámetros en los que expondremos este desarrollo.

Las dos menciones son las siguientes:

a) Al momento del hundimiento, un miembro de la tripulación del “Titanic”, el Cabo **Rowe**, en su afanosa búsqueda de ayuda, creyó descubrir otro navío, aparte del buque que estaba varado en medio de un campo de hielo, a distancia del barco de los sueños, es decir, el “Californian”. Es así que le pareció que había **OTRA LUZ**, que se elevaba a muy poca distancia sobre el horizonte. Habiéndole hecho el comentario al Capitán Smith, éste le sonrió y le manifestó que se trataba de una estrella .

b) Como hemos varias veces indicado a lo largo de los Capítulos precedentes al numerado como 4to., de este trabajo de investigación, e incluso en este mismo Capítulo (ver lo referente a la posición del buque al momento del choque contra el iceberg) , la navegación conocida como “navegación celestial” era continuamente utilizada por los marinos de los buques del principio del siglo XX para determinar la exacta (o cuasi exacta) posición del navío en función de las coordenadas terrestres de Latitud y Longitud, de tal modo de especificar el rumbo a seguir. Recordemos que se tomaban las posiciones de varias estrellas del cielo nocturno, mediante los aparatos comúnmente usados en esos días (sextantes, cronómetros, etc.) y luego , en función de unas tablas ya realizadas , se ubicaba al barco.

A bordo del RMS “Titanic” el 2do.Oficial Charles Lightoller hizo las observaciones de las estrellas, tomando seis (6 ) de ellas, mientras que los Oficiales Pitman y Boxhall se encargaron de realizar los cálculos correspondientes. Lo anterior tuvo una importancia destacada para poder saber dónde estaba ubicado el RMS “Titanic”, el día 14 de Abril del año 1912, pocas horas antes de su tragedia.

Las menciones que hemos hecho nos permitirán (en cierto modo...) poder hacer el intento por ver cual fue la **perspectiva astronómica del desastre del RMS “Titanic”**. El artículo que analizaremos es el que los científicos de la **NASA** (National AirSpace Administration, Administración Nacional del Aeroespacio de los Estados Unidos de América), los Sres. **David Rubincam** y **David Rowlands**.

Además de la **falta de binoculares** para los vigías (algo que continúa siendo todo un **“misterio”** ...), en el escenario de la muerte del inmundible faltó algo a lo cual todos los que tenemos ojos para ver hemos observado muchas veces, mientras que en otras tantas, soñado al embrujo de sus rayos: el viejo y querido satélite natural de la Tierra, es decir, la **Luna** .

Los vigías siempre estaban atentos a la presencia de viento en el mar, debido a que esto permitía la existencia de olas ; al chocar éstas, contra los icebergs y dejar una estela de espuma, el divisarla significaba la presencia de masas de hielo, con lo que se podía dar el aviso al puente de mando, variando el curso y/o la velocidad del buque, a los fines de evitar cualquier posibilidad de colisión. Pero la noche en la que se produjo la tragedia, por una “extraña” obra de la Naturaleza (algo que los testigos mencionaron, y más todavía, los Oficiales) , **no había viento** que pudiera alertar a los vigías, mediante el rompimiento de las olas contra los témpanos, de la presencia de las siempre amenazantes masas de hielo.

Como también mencionamos, no había Luna. Y aunque lo siguiente parezca un contrasentido, la falta de luz , en esa noche, hizo que se tome conocimiento de la presencia del iceberg, al ser detectado por los vigías Lee y Fleet, los cuáles, estaban vigilantes en su puesto.

Pero cuando ya era demasiado tarde.....

De todos modos, ya hemos comentado qué es lo que sucedió después del avistaje del iceberg por parte de los vigías del RMS “Titanic”: la reunión de los responsables de a bordo, la carga de los botes salvavidas, los intentos de asalto de dichas embarcaciones, la bajada al mar, y las demás fases del hundimiento del navío de la WSL.



Tomando en base lo anterior, y de acuerdo a seguir con la exposición de este artículo, tomemos en consideración uno de los incidentes que se produjeron esa noche. Este suceso involucra al Sr. **Lawrence Beesley**, el cual se encontraba observando la bajada de los botes, en especial, el bote N° **13**. Uno de los marineros encargados de la tarea de cargar los botes preguntó tres veces si había más mujeres para ser subidas al mencionado bote. Pero no hubo respuesta a la pregunta del marinero. Por lo tanto, este hombre se dirigió al profesor Beesley preguntándole si había mujeres en esa Cubierta, a lo que Beesley contestó que no. El marinero, entonces, urgió a Beesley a que salte al bote. Ni bien ingresa Lawrence al bote, se escuchan los gritos de una mujer, que llevaba un bebé en brazos y detrás, su marido: todos subieron al bote, y al fin, la embarcación fue bajada hasta las quietas aguas del Atlántico.

Una vez repuesto (es un decir, ya que faltaba el dramático espectáculo del hundimiento del gigante....), Beesley notó algo sumamente especial. Pero dejemos que las propias palabras de Beesley nos cuenten su experiencia. Beesley comentó lo siguiente :

*“Las condiciones climáticas eran extraordinarias. La noche era una de las más hermosas que alguna vez yo haya visto: el cielo sin una sola nube que perturbase el perfecto brillo de las estrellas, arracimadas y tan densamente juntas ,que en algunos lugares aparecían casi más puntos luminosos y deslumbrantes sobre el cielo negro que el mismo trasfondo del cielo; y cada estrella parecía, en la sutil atmòsfera, libre de cualquier bruma ,haber aumentado diez veces su brillo, centelleando y resplandeciendo con un flash ,que hacía que el cielo no pareciera otra cosa sino un escenario preparado para que ellas desplieguen su hermosura.”*

Ahora bien, recordemos que, ante la inminencia del hundimiento, el Capitàn Smith ordena a los Radio-operadores enviar la posición del buque, a los fines de tratar de que los barcos que pudieran estar a la escucha se pusiesen en camino para rescatar a los pasajeros y tripulantes del “Titanic”.

Asimismo, también tengamos en cuenta algo que ya habíamos mencionado, que fue la tarea que desempeñaba el 4to. Oficial **Joseph Boxhall**. En base a la observación efectuada a las **19:30 hs.** del día **14 de Abril**, y haciendo otros nuevos cálculos, Boxhall dedujo que la posición en la que se encontraba el buque era : **41° 46' Norte y 50° 14' Oeste**.

Y así fue radiada esta posición, por la orden emanada del Capitàn Smith (ver “El Hundimiento....”).

Sin adelantarme en tiempo y espacio, digamos que recién en el año 1985, las investigaciones conducidas por el Dr. Robert Ballard revelaron que las dos partes principales en las que se había partido el RMS “Titanic”, descansaban sobre el lecho marino en las posiciones indicadas como : **41° 44' Norte y 49° 57' Oeste**, esto es, a unos 24 kilómetros de la última posición radiada desde el navío de la WSL

No sigo adelante en el tratamiento de esta cuestión ,por el momento.

A pesar del error en la determinación exacta de la posición del navío al momento del choque contra el iceberg, podemos decir , en defensa del trabajo realizado por Boxhall, que éste debió hacer su tarea en condiciones (ya a esas alturas del hundimiento....) sumamente difíciles : un rato antes de calcular la posición del buque, debió bajar de la cubierta, para que sus azorados ojos vieran cómo flotaban los sacos de correo.....

Como estamos haciendo un detalle de lo que pasó esa noche, en otro de sus aspectos, volvamos a los botes. No sólo Beesley se dió cuenta del hermoso espectáculo que el cielo estrellado de esa fría noche presentaba. Otro pasajero, la **Sra. Elizabeth Shutes**, en el bote **Nº 3**, también advirtió la hermosura que se podía ver a simple vista. La Sra. Shutes escribió más tarde lo siguiente :

*“ Una vez que fuimos sacados del Titanic, ví que el cielo nunca estuvo más brillante , y que nunca había visto tantas estrellas fugaces . Todas*

1330

*ellas hacían que las bengalas que se lanzaban desde el buque, parecieran pequeñas, toscas e inútiles.*

Un detalle : en el Hemisferio Norte, para el mes de Abril, se produce (generalmente) una gran caída de estrellas fugaces. Pero para esto, todavía faltaba **UNA SEMANA** .Y aquí mismo planteo: **¿Pudo haber tenido lugar un raro fenómeno celeste al mismo tiempo que se iba produciendo el hundimiento del barco de los sueños?**

Volvamos una vez más al puente de mando. El Oficial William McMaster Murdoch relevó al 2do.Oficial Charles Lightoller. Teniendo en cuenta los testimonios que brindó Lightoller, y sin dudar de su buena fé, se sabe que los dos Oficiales se quedaron charlando hasta que los ojos de Murdoch se acostumbraron a la oscuridad reinante. Lo que les llamó la atención a ambos fue la falta de definición entre el horizonte y el cielo, lo que traería problemas para distinguir la presencia de un iceberg.

Ahora bien ¿ a qué se pudo deber esto?.

Ballard sugiere que la **luz de las estrellas** se reflejaba fuera de la superficie del mar, mientras que otros mencionan la presencia de **niebla** .

Y acá vienen los problemas, ya que incluso varios de los protagonistas de esa noche ,en sus testimonios, indican cosas diferentes entre sí, y no se ponen de acuerdo para una definición exacta de la situación.

Veamos.

Si decimos que se estaba ante la presencia de niebla, esto sugeriría que la marcha rápida del buque era, cuando menos, peligrosa y descuidada. Uno de los vigías que se hallaban en el nido de cuervos, **Reginald Lee** testificó que su compañero, **Frederick Fleet** le comentó que **había notado la presencia de niebla**. Sin embargo, Fleet mismo no recordó el comentario hecho a Lee. En lo que sí concordaron ambos fue en la ausencia de binoculares. Ahora bien .El 2do.Oficial Lightoller niega terminantemente la presencia de niebla, e indica ese momento de la existencia de niebla, al lap--

/--so en el cual mantiene una conversación con el Oficial McMaster Murdoch, en ocasión de reemplazarlo en el puente de mando.

Pero otro de los testigos que ya habíamos mencionado, el profesor Lawrence Beesley, pudo haber visto algunas cosas, pero no todo, ya que la escasa altura del bote le impidió realizar una visión más amplia del conjunto que se le presentaba a sus ojos. Sin embargo, fue capaz de observar ciertos detalles. Veamos su narración:

*“ La completa ausencia de niebla produjo un fenómeno que yo no había visto antes: allí donde el cielo se encuentra con el mar, la línea era tan clara y definida como el borde de un cuchillo, de tal modo que tanto el agua y el aire nunca se fundían gradualmente uno en el otro, y se combinaban en un suave horizonte vago, aunque cada elemento estaba tan exactamente separado, que allí donde una estrella se encontrara bien baja en el cielo, cerca de el borde de la línea del agua, no perdía nada de su brillo.”*

Lawrence seguía estando entusiasmado con lo que veía , y lo describía así:

*“Al girar la Tierra, y subir el borde del agua, cubriendo parcialmente la estrella, en el lugar donde ella estaba, simplemente cortaba la estrella en dos, la parte superior centelleando al no estar enteramente cubierta, enviando un largo destello de luz hacia nosotros.”*

¿Qué podríamos decir respecto de otro de los protagonistas principales de esta historia, es decir, el capitán Smith?. Como ya deslicé en la parte dedicada al hundimiento del RMS “Titanic”, creo que su actitud (antes y durante el naufragio) fue ambivalente. Antes del choque, e incluso por los testimonios de varios pasajeros, el capitán se vió compelido por Ismay a aumentar la velocidad del buque, mientras que en su fuero interno preveía lo peor (ya sea que buscara o no que el buque se hunda...).Durante los estadios del hundimiento , trató en muchas ocasiones de llevar calma a la

1332

tripulación y pasajeros, mientras que sabiendo el anunciado final, impulsó las órdenes para el salvataje de los que se pudieran salvar.

Sin juzgarlo, y yo no soy quién para ello, actitudes contradictorias.

Pero mucha gente que analizó los comportamientos humanos de los principales responsables de la tragedia, no fue tan benevolente en sus dichos, y no tuvo inconveniente en juzgar comportamientos y decisiones.

Muchas veces se realizó la pregunta: ¿Fue buen o mal Capitán?. Obviamente, la pregunta se refiere a su comportamiento profesional, no al personal. Recordemos, sin embargo, la tardanza en derivar hacia un rumbo más hacia el Sur del que venía recorriendo ( una vez alcanzado el punto que así lo disponía, es decir, 42° Norte y 47° Oeste) que, posiblemente, lo hubiera alejado de la amenaza que la presencia de icebergs imponía. Hay que acotar que prácticamente todos los buques giraban hacia el Sur al alcanzar esta posición, tratando de esquivarle el bulto a los témpanos.

Al comienzo de estas líneas, vimos que entre el Cabo Rowe y el Capitán Smith se había producido un intercambio de opiniones sobre si el primero había visto un planeta .Tal es así que Smith le alcanza sus binoculares al Cabo para que (según propias palabras de Rowe) pueda verificar por sí mismo , lo que decía Smith : que lo que estaba viendo el suboficial era una estrella o un planeta.

Ahora bien, es lógico la actitud de Smith :quería que Rowe, confirmando su opinión, no perdiera más tiempo tratando de determinar si la luz que veía era o no un buque el cual, eventualmente, podía ayudar al RMS “Titanic” en el trance que estaba atravesando. Aunque también cabría aceptar que Smith no estuviera (por él mismo...) seguro de lo que había dicho y visto, y que , indicándole a Rowe que efectuara su observación, le confirmara lo que el Capitán sostenía.

Veamos entonces qué puede aportar la **Astronomía** respecto de este interrogante.

Los archivos de las observaciones efectuadas a lo largo del año **1912** indican que el planeta visible era **JÚPITER**, el cual brillaba en una magnitud de **(-2,4)** sobre la porción Sudeste del cielo del Hemisferio Norte. Los cálculos de los científicos de la NASA, esto es, los Sres. **David Rubincam** y **David Rowlands**, les permiten indicar que este planeta asomó a las **21:05 hs.** (Tiempo Standard del Este de los Estados Unidos de América) del día **14 de Abril de 1912** , sobre la porción del Océano Atlántico que en ese momento se encontraba atravesando el RMS “Titanic”. Ahora bien, si como se hacía habitualmente, el reloj del barco fue ajustado a la hora astronómica previa del mediodía, podemos deducir (a partir de su curso aproximado y velocidad ) que el tiempo del barco debe haber estado (muy cerca) **dos (2)** horas adelantado con respecto al tiempo del Este. De esta manera, Júpiter habría ascendido cerca de las **23:05 hs.**, casi 40 minutos antes de que el barco chocara contra el iceberg (exactamente, 35 minutos). Su posición en el cielo sería **8 grados** (o quizás un poco más alto, pero no mucho...) respecto al horizonte, si hablamos del momento en que los relojes marcaran la medianoche. De todos modos, este dato indica justamente que, para los observadores de los barcos, hubiese sido un poco raro confundir a este planeta con la luz que emanara de otro buque.

Indiquemos asimismo que el otro planeta visible en la noche de la tragedia era **MARTE** ,para el cual siguiendo la misma lógica, debería haber estado ubicado sobre el horizonte oeste-noroeste cerca de la hora **23:53 hs.** , y si queremos, justo en el medio del drama que se estaba desarrollando en ese sector del Océano. Mientras Marte era casi 30 veces menos brillante que Júpiter (a una magnitud de **+1,3** ) igualmente debe haber sido un “blanco” sumamente fácil de identificar en el cielo, si el aire era transparente como aquellos que estaban en el bote decían que la atmósfera presentaba. En cuanto a la posición de Marte, éste debería haber estado hacia el lado de estribor del buque , si la proa del “Titanic” hubiese estado ubicada hacia la

1334

dirección **Oeste - Sudoeste** (la dirección de su curso hacia New York) e incluso, más bien, más hacia el Sur (es decir, en la manera en que giró para evitar el témpano).

¿Y qué se desprendería de todas las indicaciones anteriores?.

Que lo que estaban viendo, tanto Rowe como Smith, **podría haber sido el planeta Marte** . Pero si tomamos esto en cuenta, vamos a tener dos (2) inconvenientes , los cuales podrían indicar de una manera simple, que lo que estaban viendo los dos marinos **NO FUERA MARTE** .

¿Entonces?.

a) Si hubiese sido Marte, la posición de este planeta hubiese colocado al “Californian” del lado de estribor más bien que del lado de babor.

b) Si la proa hubiese apuntado hacia el Noreste, el “Californian” (en relación al “Titanic”) se habría hallado del lado de babor, (como muchos de los sobrevivientes y tripulación mencionaron) y el planeta Júpiter se habría hallado del lado de estribor.

Y acá surgen dos “cositas” más, ya que :

1) El barco de la WSL no se encontraba apuntando hacia el Noreste, sino hacia el Sur-Suroeste, con lo que se daría la errada situación de que el “Californian” se encontraría sobre el lado de estribor, cosa que no fue así (en base a los testimonios de la gente que sobrevivió al hundimiento, como así también ,los que divisaron al RMS “Titanic” desde la cubierta del “Californian”), ya que éste se encontraba sobre el lado de babor del inhundible.

2) Otro de los misterios no totalmente develados incluso hoy día es la exacta **orientación** del “Titanic” al momento de su hundimiento. A pesar que se sabe que fue (lo más aproximado a.....) en la dirección Sur-Suroeste, no se ha podido precisar con exactitud en un cuadrante. No dije que no se conociera la **ubicación exacta, sino la orientación totalmente exacta**.

Para terminar con este análisis, vamos a ver que la **luz** también hubo de jugar un papel en el discernimiento que los sobrevivientes del hundimiento hicieron de su situación. Asimismo, al ser el drama del “Titanic” una de las catástrofes más grandes de la historia marítima, cualquier detalle se agrandó hasta extremos insospechados, tomando en cuenta el medio ambiente en ocurrió esta tragedia. Y el detalle que se magnificó ,desde el mismo minuto final del buque, fue el tema de las **luces**.

Cuando el barco de los sueños hubo de desaparecer en las aguas del Océano, junto con los sueños de tantos, no les quedó más remedio a los sobrevivientes que esperar el rescate . Beesley recuerda que:

*“ Toda la noche estuvimos observando el horizonte con ojos anhelantes las señales de las luces de un vapor....pero ¡qué noche para ver aquella primera luz sobre el horizonte¡.*

*La vimos muchas veces ,a medida que la Tierra giraba ,y algunas estrellas asomaron sobre el horizonte claro, mientras que otras se hundían en él: había luces en cada región. A algunas las observábamos y las seguíamos hasta que sentíamos la decepción, mientras la prudencia aumentaba...”.*

Más tarde, recuerda Beesley que “ *...el capitán de uno de los buques que estaba cerca de nosotros aquella noche dijo que las estrellas brillaban tan extraordinariamente cerca del horizonte, que se engañó pensando que eran luces de buques: no recuerda haber visto una noche semejante.*

*Todos los que estábamos a flote coincidiríamos con ese comentario....”*

Sobre el Bote N° 6, se vivía una situación difícil, en cuanto a ubicación se refiriese. La **Sra. Helen Candee** menciona que el contramaestre Hitchens, a cargo de la embarcación en esos momentos, recordaba frecuentemente a los pasajeros a bordo que “ *...estábamos a cientos de millas de tierra. Decía que ni siquiera sabía la dirección en la que estábamos remando...”.*



1336

Pero Candee le hizo notar (acertadamente...) que la Estrella Polar (Hemisferio Norte) se hallaba justo sobre la proa del mencionado bote. Luego de un agrio intercambio de enojosas opiniones con una pasajera llamada **Margaret Brown**, la cual, posteriormente habría de ser llamada la “inhundible Molly Brown” ( y que amenazó con empujar a Hitchens al agua.....) , el Contramaestre se apaciguó un poco. Con lo que a continuación, se formó un “equipo” de mujeres que comenzó a remar, siguiendo la Estrella Polar , por varias horas.

Volvamos a Beesley. Un hombre, aparentemente, más sensato .

Hacia la **03:00 hs.**, Beesley divisó una fosforescencia languidescente y ,en su interior, anheló que fuera el amanecer. Sin embargo, el resplandor crecía y se amenguaba, a intervalos. El profesor se dió cuenta que lo que sus ojos veían era una **aurora boreal** .

A pesar de la negra noche, el amanecer, finalmente, llegó. **Amanece, que no es poco.....**

Y según propias palabras de Beesley “ *...las estrellas morían lentamente, salvo una, que permanecía justo sobre el horizonte; y cerca, con el resplandor dirigiéndose al Norte, junto al cuerno inferior tocando el horizonte, la más delgada y pálida de todas las lunas.*”

La estrella era, indudablemente, **VENUS** , que asomó junto con la Luna, alrededor de las **05:00 hs.**, de aquél 15 de Abril de 1912.

También los marineros que se encontraban al comando de los diferentes botes, vieron el resplandor y gritaron : “*¡Una Luna nueva! .Inviertan sus monedas, muchachos!*”.

En fin, creencias de aquellos días. Y a pesar de que había un bote marcado con el número **13**, muy pocos a bordo del mismo pensaron en que fuera un número de mala suerte.....más bien, de excelente fortuna....por lo menos en ese trance.

La naciente luz del día descubrió el impresionante peligro al que el “Titanic” hubo de enfrentarse .....y perecer. Así, a medida que la mañana se abría, los sobrevivientes vieron vastos campos de hielo flotante, salpicados aquí y allá con icebergs de no menos de 30 metros de alzada, sobre el mar.

Hasta ahora hemos visto numerosos aspectos del naufragio del orgullo de la White Star Line, esto es, el inmundible RMS “Titanic”. Asimismo, hemos nombrado varias veces al buque que rescató a los náufragos del barco de los sueños, esto es, el **RMS “Carpathia”**, a cargo del capitán **James Rostron**, recordando que este buque era el que se encontraba más cerca del lugar del hundimiento. De la misma manera, hemos visto las incidencias posteriores al choque contra el iceberg, es decir, los mensajes intercambiados entre el buque y los demás que se hallaban a la escucha esa noche, los que propaló la estación costera de Cape Race, los buques que pusieron proa inmediatamente al lugar de la catástrofe y cómo fue que el “Carpathia” se encamina en ayuda de los náufragos del navío de la WSL.

Pero no hemos hablado propiamente de este último barco, en sí mismo. Por lo tanto, se impone que hablemos de este buque, que, como para otras tantas cosas, también tiene su historia. Por lo tanto, podríamos hablar un poco del Capitán **James Rostron**, a cargo del mencionado buque, que tuvo el “honor” de rescatar a los sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños.

**Arthur James Rostron** vino al mundo en la localidad de Astley Bridge, condado de Lancashire, Inglaterra, el día 14 de Mayo del año 1869, siendo el hijo del matrimonio formado por James y Nancy Rostron. Asimismo, se educó en el Astley Bridge High School.

A la edad de 13 años se unió al buque de entrenamiento naval “**Conway**”. Más tarde, en sus jóvenes 15 años, se colocó como aprendiz en la Waverley Line (Liverpool, Inglaterra) a bordo de los buques “Cedric” y “Saxon”. Esto lo llevó a varias partes del mundo, como ser, América, India y Australia.

1338

Luego de tres (3) años, Rostron se unió a la tripulación del buque “Red Gauntlet”, de la misma firma mencionada anteriormente. Este barco tuvo un desafortunado incidente durante una tormenta en la costa sur de Nueva Zelandia.

Más tarde, y siguiendo con su aprendizaje, James Rostron dejó esta línea naviera y se unió a la tripulación de otro buque, el “Camphill”, en el cuál recorrió la costa Oeste de Sudamérica.

En Diciembre de 1894, sirvió a bordo del vapor “Concord” y en Enero de 1895 se unió a la Cunard Line, para más tarde, en los años por venir, servir a bordo de los navíos de la misma línea, como ser : “Aurania”, “Etruria”, “Servia”, “Cherbourg”, “Ultonia” y “Saxonia”. Como para adquirir experiencia.....¿vió?

Años y barcos más tarde, lo encuentran a Rostron , al 18 de Enero de 1912, al mando del RMS “Carpathia” , un buque de más de trece mil toneladas. Veamos ahora algunas características del barco que comandaba.

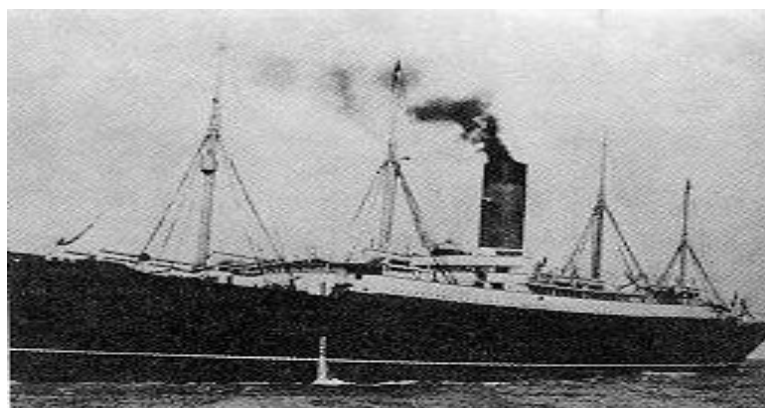
El **RMS “Carpathia”** fue construído por la firma **Swan y Hunter** ,y los motores que habrían de equiparlo, por la compañía **Wallsend Slipway Co. Ltd.**. Entró al servicio de la compañía rival de la White Star Line, esto es, la **Cunard Line**, propietaria de otros buques tan impresionantes como el “Lusitania”, como ya hemos visto .Dichos motores eran del tipo ocho (8) cilindros, de cuádruple expansión ; en realidad, una buena maquinaria. El buque fue botado en el año **1902**, para el 6 de Agosto, y sus dimensiones eran de **164,6 mts. por 19,7 mts.**, siendo su tonelaje de **13555** toneladas. Con respecto a la velocidad que podía desarrollar, debido a la acción de sus hélices mellizas, podía “levantar” hasta **14 nudos** (unos **26 kms./hr.**).

Una de las características de este buque era que las condiciones de alojamiento para las personas que viajasen en 3ra.clase eran excelentes. Su primer viaje, el inaugural, fue realizado entre los puertos de Liverpool (Inglaterra) y New York (USA) el día 3 de Mayo del año 1903, realizando ese trayecto hasta el mes de Noviembre del mismo año, para más tarde pa--

/--sar el período de invierno (Hemisferio Norte) transportando pasajeros que arribaban a los puertos italianos de Trieste y Fiume.

Pasando el tiempo, el “Carpathia” retornó al servicio entre los puertos de Liverpool y New York, para el 17 de Mayo del año 1904. Y como el buque probó ser confiable, desempeñando su trabajo de una manera sumamente aceptable, cada Invierno (Hemisferio Norte) volvía a cumplir servicio de transporte de pasajeros en el Mar Mediterráneo.

Justo es tener en cuenta, que , como tantos otros buques de ese período, también el “Carpathia” estaba acondicionado para transportar pasajeros de las diferentes clases sociales en las que la sociedad de esos días dividía a sus integrantes. Por ello, el buque fue reacondicionado, en el año 1905, a los efectos de darle cabida a 100 pasajeros de 1ra.clase, 200 de 2da.clase y 225 de la “steerage”, es decir, la 3ra.clase. Igualmente, el buque siguió prestando servicios en el Mar Mediterráneo, retornando sólo a Liverpool, al final de cada año para su revisión anual.



**Foto N° 599 :**  
**Otra fotografía del buque RMS “Carpathia” , que tuvo el**  
**“honor” de proceder al rescate de los sobrevivientes del**  
**nafragio del RMS “Titanic” .-**

Para la fecha en que el “Titanic” emprendió su último viaje, el “Carpathia” se dirigía en viaje desde el puerto de New York, hacia el Mar Mediterráneo, con fecha 11 de Abril de 1912. Una vez que se escuchan las señales de de--

1340

/--sastre emitidas por los radio-operadores de RMS “Titanic”, el capitán Rostron ordena dirigir el buque hacia la posición mencionada en los mensajes de socorro emitidos por el barco de los sueños.

Muy suscintamente, podemos decir que el “Carpathia” llega al sitio (acá tendríamos que decir más bien a la zona del desastre) en la franja horaria que vá entre las 03.30 hs. a las 04:00 hs. de la madrugada del día 15 de Abril de 1912. Debido a que ,en un primer momento, los tripulantes y encargados de rescatar a los náufragos del “Titanic” no pudieron distinguir absolutamente nada , comenzaron a sospechar que todo se había tratado de un gran error. Por lo tanto, lanzaron bengalas al aire, hacia la zona en donde teóricamente se deberían hallar los botes salvavidas que llevaban en su interior a los pocos sobrevivientes. Ahora sí, en base a las señales que provenían desde los distintos botes, el “Carpathia” se pudo acercar a ellos y comenzar las tareas de rescate.

Una vez que el capitán **Rostron** decide que el buque a su mando se dirija al encuentro de los náufragos del barco de los sueños, el buque es puesto a una velocidad de **14 nudos (26 kms./hr.)** , su habitual velocidad .A lo largo de las décadas que han pasado desde el hundimiento, se ha pasado ,de generación en generación, el relato que indicaba que Rostron ordenó suspender o cortar todos aquellos servicios que no fuesen estrictamente imprescindibles, como para el funcionamiento del buque; esto es, ordenó que se apaguen las luces no necesarias para el alumbrado del buque como así también el agua caliente. En definitiva, Rostron ordenó que se anule toda energía que no estuviese exclusivamente destinada a lograr llegar lo antes posible al lugar del desastre. Para así lograr una velocidad de 17 nudos.....eso dice Walter Lord .No lo desmerezco al insigne autor inglés, pero lo que si me produce un poco de escozor es ese continuo relato de dicha hazaña, en definitiva, de dicha “increíble velocidad”, como para querer convencer.....¿vió?

Ahora vamos a interesarnos un poco en algunos aspectos quizás no tan conocidos del relato que, habitualmente, se hace del “Carpathia”. Es así, que, desde siempre , se mencionó que el buque recorrió más de 50 millas

(algunas fuentes indican entre 50 y 58 millas) ,y si tenemos en cuenta que estaba a unos **110 kms.** del punto en que se hallaba el “Titanic”, deberemos aproximarnos por el lado mayor de esa divergencia, es decir, unas **58 millas** .

Bueno, la cuestión es que el “Carpathia” corrió al rescate de los naufragos, esquivando icebergs ,tratando de llegar lo más pronto posible. Y desde siempre se dijo que las máquinas del buque fueron puestas más allá de sus límites , hasta alcanzar la velocidad de **17,5 nudos** (esto es, **32,4 kms./hr**).

Pero, aparentemente, no es exactamente así.....

Lo anterior podemos verlo desde la perspectiva que nos presentaría el descubrimiento del Dr. Robert Ballard ,es decir, de la exacta ubicación del lugar de reposo del barco de los sueños. Y aquí cabría acotar algo personal: creo que en la historia de la investigación del RMS “Titanic” , hay un antes y después del descubrimiento del Dr. Robert Ballard, en su ya histórico descubrimiento.

Muchos, en cambio creen que detrás de lo que se relata desde 1912 ,sobre lo sucedido con el “Carpathia” ,es pura ficción. O por lo menos, una parte de lo que se dice....

En uno de los sitios de la Internet, he hallado un excelente artículo, en el cuál se desliza la posibilidad de una temprana observación ,por parte de los observadores del “Carpathia”, de una de las bengalas lanzadas por el 4to.Oficial Joseph Boxhall, el cual se encontraba a bordo del bote salvavidas número 2. Y me ha parecido algo apropiado como para trasladarlo a estas páginas, esperando que nos explique algunas cosas más sobre estos aspectos poco conocidos de los barcos que estaban en las zonas cercanas al desastre.

Vamos por partes.

Por unanimidad, el coraje y la buena navegación del Capitàn Rostron y su tripulación están fuera de toda discusión , como así también la esmerada

1342

planificación que desplegó el mencionado capitán. Se puede considerar, con justa razón, que Rostron era todo lo que se podía esperar de un marino inglés, de aquellos días.....y lo que dije no lo dije para quedar bien con los ingleses. Sin embargo, para ser ecuánime, justo es reconocerles que, como pueblo, tienen sus méritos.....

Rostron se había convertido en Comodoro de la Cunard Line, y fue nombrado Caballero , por sus servicios prestados a la Corona Británica ,en el mar. A su 2do.oficial, el Sr. **James Bisset**, también le fue asignado el mismo título. Pero, a los efectos de contar con testimonios claros, detallados y exactos de lo acontecido con el “Carpathia” y su misión de rescate, el otorgamiento de estos títulos, en reconocimiento de los servicios prestados por estos dos hombres, se convirtió en algo contraproducente: los dichos y declaraciones de Rostron fueron tomados como algo parecido a “palabra de Dios” y aceptadas sin discusión. 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**”, quien 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**.

¿Me van entendiendo por qué dije, desde el comienzo, que siempre parece haber algo “**RARO**”, cuando menos, en lo que se refiere a todo lo que tenga que ver con el hundimiento del RMS “Titanic”?

**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?**



**Foto N° 600 :**  
**Fotografía del Capitán James Moore , a cargo del buque “Mount Temple” , cercano a la zona del desastre del RMS “Titanic” .-**

Ahora bien, a la luz que la utilización de la tecnología moderna puede brindar, juntamente con otros conocimientos relativos al naufragio, que en ese momento se desconocían, podemos observar ciertos documentos de otra manera, quizás más acertada. Volvamos , por ello, a la actuación del buque RMS “Carpathia”.

Así ,tenemos la carta de navegación y las Tablas Traversas, que se utilizaban en aquellos comienzos del siglo XX., haciendo la salvedad que los tiempos son los que se anotaban a bordo del “Carpathia”.

Rostron, capitán del “Carpathia” recibió la equivocada posición (que ya es todo un “clásico”) emanada desde el RMS “Titanic”, conocida como **41° 46’ Norte y 50° 14’ Oeste**. Pero Rostron se apresuró a determinar una posición para el barco que comandaba, que ,a todas luces, se habría de presentar como equivocada. Recordemos que la posición del RMS “Titanic”(es decir, la última) fue calculada alrededor de las **00:35 hs** del día **15 de Abril de 1912**, siendo que desde las **19:30 hs.** del día **14 de Abril** se hallaba sin la fijación exacta de su posición .

Lo que se había hecho en el horario de las 19:30 hs. del 14 de Abril fue fijar la posición del buque, en base a una serie de observaciones estelares, que habrían de posicionar el buque en su ubicación ,con una certeza (se esperaba que así fuera ) de una milla .Obviamente , como hemos visto al



1344

momento de considerar los cálculos que realizó el Oficial Boxhall, ésta era una de las prácticas comunes, normales, que los marinos y navegantes realizaban concienzudamente.

Ahora bien, el cómputo de la posición en la que el “Carpathia” se encontraba habría de estar influenciado por la exactitud de su dirección, la estimación de la velocidad que venía desarrollando el buque y la acción de las corrientes marinas, como así también el viento, a lo largo de un lapso de cinco (5) horas. Con lo que, incluso antes de seguir con el análisis, podemos ver que, desde el vamos, la posición del “Carpathia” estaba afectada por varios factores importantes. Para seguir, sumémosle a este panorama el hecho de tener sobre la mesa una posición emanada desde el RMS “Titanic” errónea, como ya hemos visto. Con lo que se irá desprendiendo que el cómputo de la **correcta** posición en la que se hallaba el “Carpathia”, también debe haber presentado una serie de errores. Sin embargo, Rostron estimó que su buque se hallaba a unas **58 millas** (esto es, unos **107,4 kms.**) de distancia de donde se encontraba el RMS “Titanic” al momento de su choque contra el iceberg, y en un curso de **308°**.

Ahora bien, trabajando con la ayuda de las **Tablas Traversas**, se ha calculado, con bastante aproximación, que el “Carpathia” se encontraba en la posición dada por : **41° 10’ Norte** y **49° 12 Oeste**. La cuestión es que Rostron ordenó que su buque se dirigiera **a toda velocidad** hacia adelante, a la búsqueda de los sobrevivientes del barco de los sueños.

Y acá vendría una pequeña pregunta: **¿Qué valor tenía esa velocidad?**. Veamos. Lo que declaró el capitán Rostron ante la Investigación americana, en el mes de Abril de 1912 (es decir, en los días posteriores al naufragio) fue que :

***“ Yo fui a toda velocidad, a todo lo que nosotros podíamos”.***

Pero en el mes de Junio del mismo año, ante la Investigación Británica, indicó que el buque había sido empujado hacia la búsqueda de los botes salvavidas, a una velocidad de **17, 5 nudos** (como dijimos, **32,4 kms./hr.** )

aunque el Oficial **Bisset** expresara que el buque se deslizaba a una velocidad de **16 nudos ( 29,6 kms./hr.)** .



Foto N° 601 :  
Fotografía del Oficial  
James Bisset , del buque  
“Mount Temple” .-

Pero los Ingenieros Navales de estos actuales tiempos han calculado que el “Carpathia” no se pudo haber movilizado a ninguna de estas velocidades, ya sea la mencionada por Rostron o la que indicó Bisset. Debido al tamaño mismo del buque y a la forma de su casco, la maquinaria de la que estaba provisto el “Carpathia” no podía proveer a esas necesidades de velocidad con la potencia requerida como para alcanzar los valores indicados, ya que, obviamente, una vez que se hubiese llegado al valor de presión máximo de vapor, no se podía ganar más potencia.

Y tengamos en cuenta que el RMS “Carpathia” podía desarrollar **SÓLO 14 nudos ( 26 kms./hr.)**, como así también que sus maquinarias (al momento de la tragedia del “Titanic”) ya tenían nueve (9) años de edad --- y que habían sido intensamente usadas---, pudiendo, como máximo, desarrollar una velocidad tope de **15 nudos (27,8 kms./hr)** .Lo anterior, relacionado con la velocidad tope, fue confirmado por el operador de radio a bordo del “Carpathia”, el Sr. **Harold Cottam** , quién, interrogado por la Investigación

1346

Americana, dijo que durante la misión de rescate, el capitán Rostron le ordenó que le transmitiese a los radio-operadores del “Titanic” que el “Carpathia” estaba yendo a *“unos buenos 15 nudos, quizás 16”* .

Ahora bien, la estimación final de la velocidad que hace el capitán Rostron, se debió a su genuina creencia que, entre las **00:35 hs** y las **04:00 hs** del día 15 de Abril de 1912, cubrió **58 millas** en **3 horas y 25 minutos**. Esto daría un promedio de **17 nudos**. Ahora bien, asumiendo que hay una pequeña “baja” en la velocidad al final del periplo, es decir, en las cercanías del puerto de arribo y, teniendo en cuenta que la velocidad desarrollada por los buques de pasajeros es generalmente menor que el promedio, un máximo de **17,5 nudos** hubiera sido, prácticamente, **imposible** . Y aparentemente, no sólo la velocidad fue calculada de una manera errónea, sino también los tiempos, de acuerdo a poder justificar las **58 millas** de distancia que separaban al “Carpathia” del “Titanic”. No por una mala, extraña u oculta intención del Capitán Rostron, sino a otros inconvenientes.

Entonces, veamos que podríamos indicar en cuanto a lo anteriormente expuesto. De acuerdo a lo que se supo y conoció después del naufragio del inmundible RMS “Titanic”, el sitio del mismo tuvo lugar mucho más cerca de la posición en el cual se hallaba ubicado el RMS “Carpathia”, que lo que el capitán Rostron creía. Ahora bien, si la posición estimada por Rostron era correcta, el “Titanic” se hundió a sólo **47 millas** (esto es, unos **87 kilómetros**) .Por un simple cálculo, las 47 millas se habrían podido cubrir en **3 horas y 25 minutos** a una velocidad de **13,7 nudos (25,4 kms./hr.)**. Con lo que se puede decir que no solo la **DISTANCIA** sino también el **CURSO** estaban equivocados.

Es así que, para ir aclarando los puntos, es necesario mencionar que el curso **CORRECTO** desde la posición estimada por Rostron hubiese sido de **315°**. Ahora bien, el curso que planificó el capitán del RMS “Carpathia”, es decir, de **308°** , lo llevaba a pasar a unas **5 MILLAS (9 kms.)** ,**COMO MUY CERCANO, DEL SITIO DEL NAUFRAGIO** ,a pesar que Rostron ubicó los botes salvavidas con una cierta exactitud.

Y por decantación ,las preguntas salen por sí solas. Por ello: **¿Cómo es posible que los sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños hubiesen sido hallados?**

O lo que fue lo mismo, la odisea de los mismos terminara “felizmente”.

Analizando, vayamos a los comienzos de lo que se sabe. Por ende, el primer indicio de que algo estaba errado, respecto de la navegación efectuada por el buque de rescate se habría producido a las **02:40 hs.**, es decir, veinte (20) minutos después del hundimiento del barco de los sueños, cuando Rostron observó una bengala lanzada por el 4to.Oficial Boxhall, el cual se hallaba a bordo del bote salvavidas N° 2, el que se encontraba muy cerca del RMS “Titanic”. Además , el capitán del “Carpathia” también expresó que este hecho acaeció cinco (5) minutos antes de que el primer iceberg fuera divisado.

Asimismo, este bote había estado en el agua por un poco más de dos (2) horas, a lo que hay que agregar que Boxhall testificó que la embarcación que comandaba **no** se dirigió remando hacia la luz que se veía hacia el Noroeste. Un detalle que viene a aseverar este estamento es lo que Boxhall grita desde su bote, dirigiéndose a los del “Carpathia” :

***“¡Solo tenemos un marinero y no podemos maniobrar muy bien!”***

A lo que se agrega el comentario de Rostron en el cual indica que.....

***“...él (refiriéndose a Boxhall) no tenía el bote totalmente bajo su control...”***.

Consideremos además que el bote que comandaba Boxhall se hallaría, probablemente, a una distancia de no más de una (1) milla (un poco más de 1600 metros) del lugar del hundimiento, habida cuenta que fuera arrastrado por la corriente marina que derivaba hacia el Sur. Y, además, el bote salvavidas N° 2 fue el que se encontraba, justamente, más al Sur, como también, que fue el que el “Carpathia” recogió del agua en primer lugar. Sin embargo, el **misterio** de cómo Rostron vió tan tempranamente la benga-

1348

/--la lanzada por Boxhall permanece, ya que por el registro del tiempo que llevaba Rostron ,el buque de rescate se hallaba **todavía a 1 hr. 20 minutos** en tiempo, y si hablamos de distancia, a **20 millas (37 kms.)** a una velocidad de **15 nudos (27,8 kms./hr.)**.Hagamos constar que el Oficial **Bisset** menciona **25 millas (46,3 kms.)**.Incluso si Boxhall se hubiera parado sobre una de las tablas que atravesaban cada bote (es decir, las que hacían de asiento en dichas embarcaciones) y hubiese también mantenido la bengala alejada de su cuerpo, o si se quiere, con la mano tomando la bengala, y su brazo, totalmente extendido, desde el “Carpathia” solo se la hubiera divisado a partir de una distancia de **11 millas (20,4 kms.)** .Desde un punto de vista estrictamente técnico, esta situación de alzada de la bengala se tendría que haber dado en una altura de **50`**(minutos) sobre el horizonte. Pero por supuesto , hay una probabilidad : que Boxhall hubiera estado más cerca de lo que aparentemente se hallaba, él y el bote N° 2 .

Hemos tomado en consideración repetidamente al autor británico Walter Lord, del cual hemos seguido los lineamientos de su excelente libro “**A Night To Remember**” (“**Una Noche para Recordar**” ).Ciertas cosas ,así y todo sabiendo que Lord es un excelente autor (y realmente, no miente ni fantasea, ya que su investigación le llevó **veintiocho años.....**), no encajan. Una de ellas es que, aunque la noche del hundimiento se presentó como extremadamente clara, esto no implicara que la curvatura de la Tierra cambie por ello.....A lo que nos referimos es que no hay evidencias firmes que indiquen que (a criterio del Oficial Bisset) Boxhall haya lanzado bengalas que alcanzaron 500 minutos sobre el horizonte visible (8,33 grados sobre el horizonte, siendo 60 minutos la equivalencia a un grado).Asimismo, no hay mayores evidencias de que Boxhall haya enviado al cielo bengalas de otro tipo especial que las que el “Titanic” llevaba a bordo.

Además, hay que destacar que las bengalas estaban, según el criterio del 2do.Oficial Lightoller, demasiadas bajas para la posición en la que él se hallaba, es decir, tratando de sobrevivir a bordo del volcado bote plegable “B”, lo que lo llevó a pensar que dichas luminiscencias se relacionaban con un buque ubicado a mayor distancia. Como detalle adicional, es de hacer

constar que en esos días también existían las bengalas llamadas del tipo **Romano** (o “**Roman candles**”, en idioma inglés), las cuales largaban bolas coloridas hasta una altura de unos 100 pies (30 metros) .Para seguir en la misma temática, digamos que las señales de identificación de la línea White Star incluían bengalas verdes, pero **NO** bengalas romanas.

Pero me gustaría hacer un pequeño pantallazo de cómo estaban las cosas , y además, de como se desarrollaron a bordo del RMS “Carpathia” cuando sobrevino la noticia de la tragedia que se abatió sobre el barco de los sueños. Para ello, retomaremos una vez más la lectura del libro de Walter Lord, y en base al mismo, podremos ver qué sucedía a unas millas de donde se hallaba el “Titanic”.

Varios pasajeros, como en otros tantos buques de la época ( y porqué no , en los actuales....) tienen un sueño más bien liviano, o por lo menos, es un sueño que se interrumpe ante cualquier estímulo.

Tan es así que una pasajera, la Sra. **Anne Crain** se asombró por el penetrante olor a café que se sentía por todos lados, a bordo del “Carpathia”, en el viaje que se desarrollaba entre New York y el Mediterráneo. Aunque era la **01: 00 hs** .de la madrugada de aquél inolvidable 15 de Abril de 1912, y la preparación del café no sería de extrañar, (si esa bebida estuviera dedicada a los tripulantes que debieran cumplir las guardias de la madrugada) a la Sra. Crain le pareció que algo no encajaba, ya que al conocer en detalle el pequeño buque (pequeño en comparación al “Titanic”.....) se dió cuenta que algo inusual estaba sucediendo a bordo del navío, y más, si después de la medianoche se estaba preparando café.

Otra pasajera, **Ann Peterson**, también se encontraba despierta en su litera...y advirtió que todas la luces imprescindibles del buque se hallaban encendidas. Esto le extrañó sobremanera, ya que el buque a bordo del cual ella se hallaba, se encontraba a oscuras cuando en los relojes se hacía esa hora de la madrugada.

1350

Pero no sólo mujeres advirtieron la inusual actividad que se empezaba a desarrollar en el “Carpathia”.

También hombres. Uno de ellos, el Sr. **Howard Chapin**, quien descansaba en una litera del camarote que ocupaba en la cubierta “A”, se despertó poco después de medianoche. Y se sorprendió aún más, al ver a un hombre arrodillado casi frente a su cabeza, que estaba liberando un bote salvavidas de uno de los pescantes que lo sujetaban. Con lo cual, Chapin, se dió cuenta que algo particularmente grave sucedía.

Obviamente, tampoco se equivocaba. Sólo que, para ese entonces, no tenía pleno conocimiento de qué suceso era el que provocaba las maniobras de la tripulación del buque “Carpathia”. Como tampoco lo tenía la Sra. **Louis Ogden**, que despertó notando que su camarote estaba frío y que el buque iba navegando a toda marcha. Oyendo fuertes ruidos sobre su cabeza, despertó a su marido y éste, requerido su parecer sobre lo que ocurría, le dió un diagnóstico que la intranquilizó aún más de lo que ya estaba.

Era lógico que se intranquilizara, ya que escuchaba claramente como se partían las cuñas que afianzaban los botes salvavidas. Además, el poco resto de tranquilidad que le restaba a la Sra. Ogden se vino abajo cuando, abriendo la puerta de su camarote, observó que los mayordomos transportaban mantas y colchones. Evidentemente, la madrugada se presentaba, a consideración de la Sra. Ogden, como “**inolvidable**”.....

La cuestión era que los que tenían el sueño ligero podían advertir órdenes a media voz, pasos precipitados, crujido de pescantes, etc. Un pequeño drama a media voz.....También, y no hacía falta ser Ingeniero para darse cuenta, que las máquinas resonaban muy fuerte, con mucha más velocidad que de costumbre. Los colchones se sacudían como locos, los vasos de los lavatorios tintineaban como si estuvieran afectados por un terremoto, el maderamen gemía como si lo estuviesen atravesando con un hacha, los grifos del agua sólo daban líquido frío, y los radiadores de calefacción no calentaban, por más que se le diera vuelta a la llave correspondiente.



**Foto N° 602 :**  
**Fotografía del Capitán James**  
**Rostron , a cargo del buque**  
**RMS “Carpathia” , el barco que**  
**rescató a los sobrevivientes del**  
**naufragio del RMS “Titanic” .-**

En definitiva, las máquinas parecían necesitar hasta la última partícula del vapor que las calderas pudieran generar.

Pero, así y todo, había algo más, que sorprendía a todos por igual, a pesar de la sorpresa que, desde ya, los súbitos movimientos que se sucedían a bordo del “Carpathia” contagiaban.

Y esto que sorprendió a todos a bordo, fue el **frío** .

### **Terrible, extremo, glacial .**

La sorpresa estaba fundamentada. Alrededor de las 17 hs. del día anterior, la tibia brisa que traía la Corriente del Golfo de México, creó una atmósfera sumamente agradable para los pasajeros que se encontraban



1352

en la cubierta del “Carpathia”: el pasajero Chapin sintió tanto calor, a la hora mencionada, con lo que decidió llevar su silla extensible a un lugar donde hubiera sombra.....Unas horas más tarde, el ambiente se presentaba helado en exceso y el aire frío, proveniente del Ártico, se colaba por todas las rendijas y huecos del buque “Carpathia”.

Hagamos constar que el “Carpathia” había zarpado el día 11 de Abril de 1912 (como hemos mencionado....) del puerto de New York, rumbo al Mar Mediterráneo, teniendo como destinos los puertos de Gibraltar, Génova, Trieste y Fiume. A bordo, se hallaban **105** pasajeros pertenecientes a la 1ra.clase (casi todos norteamericanos) y unos **575** pasajeros de la 3ra.clase, casi todos componentes de una mezcla de italianos y eslavos, que volvían al soleado Mar.

Uno de los que no tenía tanto tiempo para advertir esos y otros detalles, aunque sí estaba al tanto del frío glacial, de los movimientos de su tripulación y de la performance que sus maquinarias desarrollaban, era el capitán **Arthur Rostron**, quien, a medida que pasaban los minutos, se preguntaba si le había quedado algún detalle por preveer. Sobre Rostron, hay que hacer constar que no era un improvisado (como hemos descripto) en las tareas inherentes a la navegación, pues su foja de servicios indicaba que llevaba ,a esas alturas, veintisiete (27 ) años en el mar, y con la Cunard Line diecisiete (17) años, de los cuales el de 1912 era el segundo año como capitán de dicha línea marítima ,siendo ese mes de Abril el tercer mes con el “Carpathia”.

Al momento de la recepción de los llamados de socorro provenientes del RMS “Titanic”, Rostron ya se había retirado a descansar. Pero los que estaban de guardia en el buque a su mando, no. Y así, cuando se recibe el primer CQD, el mismo radio-operador que los recibe, el Sr. **Harold Cottam** llevó corriendo el mensaje al **1er.Oficial Dean** , quien se hallaba de guardia en el puente.

Con semejante “papa caliente” entre las manos, tanto Dean como Cottam no aguardaron para hacer lo que correspondía en esa situación: avisar al capitán Rostron. Tal es así , que ambos bajaron a toda velocidad la escalera, cruzaron el cuarto de derrota, y entraron al cuarto del capitán. Incluso, medio dormido, Rostron se preguntó qué era lo que podía estar aconteciendo con su barco, como para que sus hombres ingresaran a su camarote, sin avisar a su puerta, como se estilaba.

Sin aguardar, Dean le comunicó la terrible noticia. Rostron no perdió un segundo, y **estoy seguro**, que de esta celeridad en atender lo que sus hombres se traían entre manos, se le debe más de una vida que ya comenzaba a flaquear sobre los botes salvavidas del “Titanic”.

Saltando de la cama, el capitán ordenó que el buque diera media vuelta, emitió otras directivas, y se encaró con el radio-operador Cottam, a quien ,a boca de jarro, sin andarse con medias vueltas, le preguntó:

***“¿Está seguro que es el Titanic y que necesita inmediato auxilio?”***

Cottam : ***“Sí, señor.”***

Rostron : ***“¿Tiene la absoluta seguridad?”***

Cottam : ***“ Absoluta”***

Rostron : ***“Muy bien, dígales que vamos tan de prisa como podemos”***

El siguiente paso de Rostron fue ir al cuarto de derrota y ordenar el nuevo curso del “Carpathia”. Mientras se encontraba haciendo los cálculos náuticos, el capitán vió pasar a un contramaestre que dirigía un grupo, junto al cual se dirigía a limpiar las cubiertas. Rostron le ordenó que, en vez de realizar esta tarea, se concentrara, él y su grupo, en las tareas de preparación de arriado de los botes salvavidas. Aunque esto fue algo que sorprendió al contramaestre, Rostron, sin esperar una pregunta, le indicó que no había que alarmarse por algún inconveniente a bordo del “Carpathia” .

1354

Es así que el capitán explicó a ese miembro de la tripulación que iban en auxilio de un barco que se hallaba en peligro.

Bien. Podemos continuar con la descripción de lo que sucedía, por esos momentos, a bordo del barco de rescate. Pero antes de proseguir, debemos tener en cuenta que lo que, según Lord, ocurrió es **REAL** y **CORRECTO** (según comprobé por otras fuentes.....) , aunque ,en mi humilde opinión , no se pudo lograr la velocidad que el excelente autor inglés menciona. Por una simple y sencilla razón ( que más adelante, veremos en detalle) : las máquinas del buque no estaban preparadas para “levantar” más velocidad que la de **14 nudos** (unos **26 kms./hora**).

Pero sigamos con lo que Lord indica que ,a partir del instante en que el buque se lanza al rescate del barco de los sueños, ocurre a bordo. Según los cálculos efectuados por el mismo Rostron, tardarían unas cuatro (4) horas en arribar al sitio del naufragio, que el “Titanic” indicara en sus mensajes de socorro.

Rostron juzgó que este tiempo era excesivo, mucho. Por ello el capitán llamó al jefe maquinista **Johnstone** ,a quien le ordenó que quemara lo que hiciese falta, que reuniera a los que estaban libres de servicio, y que suprimiera la calefacción y el agua caliente. En definitiva, todo se dirigía a lograr la máxima potencia posible, la velocidad máxima que se derivara de este hecho, y el menor tiempo de navegación hasta el lugar del hundimiento.

No contento con estas indicaciones, Rostron mandó llamar nuevamente al Oficial Dean. Le ordenó dejar las tareas de rutina, y preparar el buque para tareas de salvamento. Esto consistía en preparar los botes en los pescantes, dejándolos a punto de arriar, instalar luces eléctricas en los costados del barco, abrir todos los portalones, colocando ganchos y cuerdas en todos ellos, preparar sillas con cableado como para alzar a bordo del buque a los enfermos y heridos, cestas para los niños, redes de equipaje para ayudar a subir a la gente, como así también, grúas a proa (accionadas por vapor.....)

para levantar sacas de correspondencia y equipajes.

Evidentemente, Rostron era un capitán que tenía un conocimiento profundo de lo que significaba (allí, en esos días...y ahora, acá) la palabra “responsabilidad”. Por ello, además de los preparativos mencionados, mandó llamar al médico del buque, el **Dr. McGhee**, y le ordenó hacer acopio de medicamentos, estimulantes y reconstituyentes, como así también, montar puestos de socorro en cada comedor. Sin embargo, el Dr. McGhee no era el único médico que se hallaba a bordo del “Carpathia”: había otros dos, uno de ellos de nacionalidad húngara y el otro, italiano. Al primero de ellos, le solicitó que atendiera a los pasajeros de la segunda clase y al segundo, a los pertenecientes a la 3ra.clase,mientras que a McGhee lo destinó a la atención de los pasajeros de 1ra.

Las órdenes de Rostron no se habrían de limitar a las partes operativa y médica: también dió directivas referidas a la parte logística de la previsible y necesaria atención a los pasajeros que se pudieran rescatar del naufragio. Por ende, envió por el sobrecargo **Brown** , a quien le ordenó que el mayordomo jefe, el ayudante de sobrecargo e incluso él mismo, se encontrasen en el portalón correspondiente a cada uno de ellos; que asimismo, se tomaran los nombres a los rescatados del naufragio, y que los dirigieran hacia el salón comedor correspondiente (obviamente, según la clase social a la que cada uno de ellos perteneciera...) a los fines de cumplimentar una primera revisión médica, destinada a poder constatar el estado de salud de dichas personas.

Otro de los que no se “salvó” del aluvión de órdenes fue el mayordomo jefe **Harry Hughes** , a quien le ordenó que llamase a todos sus hombres a su cargo, como así también, preparar café para toda la tripulación (de ahí, se explica el penetrante aroma que los pasajeros iban percibiendo, a medida que se esparcía por el buque...) , tener ya preparados té, sopa, coñac, whisky, etc., para los sobrevivientes. Además de estas tareas, le indicó que debía acopiar mantas en cada portalón (portalón: eran las puertas que daban sobre uno de los costados del buque para servir de entrada al buque de las

1356

de las provisiones y equipos que, eventualmente, embarcara, transformar el salón comedor, el de fumadores y la biblioteca en provisorios salones dormitorios para los rescatados, como así también reagrupar a los pasajeros de 3ra.clase y hacerles lugar a los del RMS “Titanic”.

De todos modos, y por sobre todas las cosas, Rostron indicó algo sumamente importante, desde cualquier punto de vista que se lo tome: sus órdenes debían ser cumplimentadas *en el mayor silencio posible*, de modo de no alarmar al pasaje: la situación de por sí era lo suficientemente dramática, como para agregarle más desorden al propio que los preparativos del rescate insertaban en el normal desenvolvimiento de la vida a bordo. Es así, que como medida de precaución, hizo colocar a un mayordomo de guardia, por cada corredor del buque. El personal así asignado tenía órdenes de contestar a las requisitorias de los pasajeros, en el caso que preguntaran si el “Carpathia” se hallaba en peligro; que no había ningún inconveniente a bordo del buque; y, como final de la posible conversación, los mayordomos debían insistir (amablemente....) que los eventuales pasajeros que los interrogaran, debían de volver inmediatamente a sus habitaciones, tranquilizados por las explicaciones.....o no .

Pero Rostron, por las dudas, impartió otra orden más, más bien directa, a los fines de preveer cualquier tipo de incidente que se pudieran generar con motivo de la llegada de los naufragos del barco de los sueños : hizo enviar un inspector, un maestro armero y un grupo especial de mayordomos (seguramente, los más robustos....) para vigilar a los pasajeros de la 3ra.clase, es decir, los que en ese momento se encontraban a bordo del buque que comandaba Rostron. El fundamento de esta última orden del capitán era que no se podía saber con exactitud qué actitud tomarían los pasajeros “steerage” ante el hecho de ser cambiados de sitio. Lógico : como todo el mundo sabía, los indeseables “**steeragers**” eran sumamente belicosos y provocadores de disturbios o violencia..... Mala “gente”... ¿vió?

Y entonces, el barco comenzó a cortar el mar, como un cuchillo caliente lo hace con la manteca.....En las salas de máquinas, el trabajo era febril, sin descanso. Todos los que podían cargaban carbón, los que habían quedado libres de su respectivo turno corrían a ayudar en lo que se pudiera. Muchos, sin vestirse siquiera.....

Aunque algunos mayordomos y personal habían recibido la errónea información de que el “Carpathia” había colisionado con un iceberg, cuando en realidad había sido el “Titanic”, nadie se entretuvo buscando explicaciones y subieron a cubierta. Uno de los que así lo hizo fue el mayordomo **Robert Vaughan** , quien junto a otros llegaron a cubierta, donde un Oficial les ordenó recoger mantas. Luego los mandaron al salón comedor de 1ra.clase,donde la imagen más suave que podríamos tener ante nuestros ojos, sería la de un hormiguero de hombres, moviendo sillas, poniendo mesas, llevando el alcohol del bar al Salón Comedor. Pero Vaughan no conocía, hasta ese entonces, el motivo de tanto alboroto y movimiento. Para darle más leña al fuego, se corrió la voz que decía que el capitán Rostron necesitaba 3000 mantas, para otras tantas personas.....

Poco tiempo después se enteraron de la razón que motivaba semejante movimiento, pero de una manera típicamente británica: al ser los mayordomos convocados al comedor principal ,el Jefe de los mismos, el Sr. **Hughes**, les dirigió un pequeño discurso. Es decir, les habló del RMS “Titanic”, de sus obligaciones, etc., para concluir con unas palabras realmente dedicadas , por sobre todas las cosas, a recalcar el indomable espíritu inglés. Hughes les dijo lo siguiente:

*“ Cada hombre a su puesto y allí, a cumplir con su deber como un buen inglés. Si la situación lo requiere, añadamos otra página gloriosa a la historia británica.”*

Luego se dirigieron adonde se los había enviado, para cumplir con sus obligaciones.

1358

Tanto el matrimonio Ogden como otros tripulantes tenían la sensación de que se les ocultaba algo, ya que la actitud de la tripulación, en cuanto a que los pasajeros volviesen a sus camarotes , era sumamente firme. Es decir, la tripulación del “Carpathia” no estaba, precisamente, de “joda”. Además, aunque varios de ellos lograron contestaciones reales a lo que estaba sucediendo, esto es, que el RMS “Titanic” se hundía a unas 58 millas de allí, no querían creer en esto, y por ello, muchos pasajeros se encaminaron decididamente a cubierta para estar más cerca de los botes salvavidas. Total, el futuro espectáculo sería con “entrada libre y gratuita”....¿vió?.

Lo que muchos pasajeros se fueron dando cuenta al transcurrir de los minutos, es que el “Carpathia” no corría ningún riesgo. Lo que no se explicaban era el porqué de la alocada carrera del barco en la noche. Aunque los comentarios sobre el “Titanic”, en cuanto a que se encontraba en dificultades, se iban extendiendo por el buque, nadie los consideraba seriamente, ya que, como otros tantos miles y miles de personas en el mundo, creían que el RMS “Titanic” era inmundible.

Pero, en cierto modo, aunque el buque se había lanzado a toda velocidad cruzando el mar en busca de los sobrevivientes del RMS “Titanic”, nadie sabía muy bien qué buscar. El radio-operador Harold Cottam no conseguía ponerse al habla con los colegas del barco de los sueños. Además, el aparato inalámbrico del “Carpathia” no era un aparato de las características del “Titanic”, es decir, con la potencia que el aparato de Marconi del barco de la White Star poseía: solo podía comunicarse en un radio de unas **150 millas** (esto es, casi **280 kms.**) .Como hemos visto, a lo largo de la noche, las comunicaciones del “Titanic” fueron muchas, pero a medida que el tiempo pasaba y el buque colapsaba, las transmisiones eran cada vez menos potentes, hasta el punto en que se agota la emisión de mensajes. Y en muchas ocasiones, ciertos seres humanos son elegidos para ser testigos impotentes de las tragedias humanas. Por quién no sé, pero que son **elegidos**, de eso estoy **seguro**. Bah, intuyo que **SÍ SÉ** .....**Por ÉL** .

Es así que el radio-operador Cottam , fue el triste espectador silencioso del drama que el RMS “Titanic” estaba sufriendo: escuchó los mensajes que se desprendían , tanto del “Olympic” como del “Titanic” mismo, y sus oídos pudieron oír, aunque (obviamente....) no ver, la agonía del buque más grande construído hasta ese entonces. Una de las preguntas que este hombre debió responder es la que surgió del barco de los sueños, en el sentido de cuánto tardarían en llegar : el capitán Rostron le hizo contestar que unas **cuatro (4) horas**. Más tarde, el “Titanic”, a eso de las **01: 50 hs.** avisa que el agua ya llegaba a las calderas. Y después de ello, **nada. NADA.-**

### **Solo silencio.**

De todos modos, tanto Cottam como Rostron ,lo mismo que prácticamente toda la tripulación del “Carpathia”, sólo tenían que hacer dos cosas, una vez efectuados los preparativos de rescate : esperar y dejar que las máquinas cumplan adecuadamente su labor. Tanto el Oficial James Bisset, al lado de Rostron, como los hombres que, a pesar del frío, se hallaban en sus puestos de vigía, se hallaban sumamente atentos al hielo y a captar cualquier indicio del “Titanic”.

Pero por esos momentos, nada a la vista .Solo el mar, las estrellas y el horizonte, claro, limpio, despejado.

Alrededor de las **02: 35 hs.** (es decir, cinco minutos antes del total hundimiento del RMS “Titanic”) de ese 15 de Abril de 1912, el Dr. McGhee, encargado por Rostron de la futura atención de los pasajeros de la 1ra-clase del “Titanic”, subió la escalera del puente para indicarle al Capitàn que bajo cubierta todo estaba totalmente preparado.

Fue allí que Rostron observó el resplandor de una luz verde, hacia el lado de babor, en la zona de proa del buque. Pero el capitán del “Carpathia” creyó que había visto la luz de posición del “Titanic”, ya que , al estar ésta todavía a mucha distancia de donde ellos se encontraban, debía estar muy alta. Obviamente, al tenor de lo que se supo después, se había equivocado.



1360

Pero **no sólo él** : unos minutos después, a las **02:45 hs.** el Oficial Bisset advierte un pequeño rayo de luz , también a babor, también por proa. Sin embargo, no era un bote salvavidas, sino un iceberg, que, justamente, reflejaba la luz de las estrellas.

Y así siguieron apareciendo los icebergs, uno tras otro, como “manotazo de loco”.

Es justo indicar que Rostron arriesgó su barco y a sus pasajeros en la carrera por salvar a los náufragos del barco de la White Star Line, ya que los icebergs aparecieron en lote, con lo cual el “Carpathia” debió girar, sortearlos, etc., a fin de evitar un posible choque contra alguno de ellos. No fuera cosa que, en su afán de rescatar los sobrevivientes del “Titanic”, se hundieran ellos también.....

Así y todo, el buque “Carpathia” se iba aproximando al lugar del hundimiento. Y para sorpresa de los que iban a bordo del barco de rescate, de pronto, una voz se elevó, desde el silencio, la oscuridad, y desde uno de los botes. Era la voz del Oficial Boxhall, en el bote N° 2, que viendo que se acercaba el buque, trató de maniobrarlo de manera de quedar cerca del rumbo que éste venía llevando. Boxhall indicó (recordemos....) a los que estaban a bordo del “Carpathia” que **“solo tenían un marinero y que no podían maniobrar bien.**

En el “Carpathia” todos los ojos estaban fijos en este bote, el cual tenía pintado el emblema de la White Star Line sobre uno de sus costados. Además, los náufragos tenían puestos los chalecos salvavidas, que hacían aparecer al pasaje como vestidos de blanco. Pero el “pintoresquismo” de la situación no era tal, ya que los rostros desencajados, pálidos y ojerosos de los que habían pasado tantas horas a la deriva en el mar, hablaban por sí solos. Esos ojos sólo dirigían sus miradas hacia el “Carpathia”. Allí mismo, sin preguntar más, se echaron cuerdas al bote y cuando se hicieron las **04:10 hs** de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, la Sra. **Elizabeth Allen**, la primera rescatada de los náufragos del inmundible RMS “Titanic” .

comenzó a subir por la escala del costado del buque de rescate, para, finalmente, arrojarse en los brazos del sobrecargo Brown. Sin esperar un segundo, este hombre le preguntó dónde era que se hallaba el “Titanic”. A lo que la Sra. Allen contestó que se había hundido.

Aunque Rostron ya tenía la certeza sin tener que preguntar nada, debió cumplir con las formalidades del caso, y una vez subido el Oficial Boxhall, lo mandó llamar. Le inquirió, a continuación, si era cierto que el “Titanic” se había hundido. A lo que Boxhall contestó, quebrándose la voz:

*“Sí, se hundió alrededor de las 02:30 hs.”*

Ahora los tripulantes del “Carpathia”, al ir clareando el alba, podían observar la presencia de numerosos botes en las cercanías de la posición de este buque. Se hallaban desperdigados por una amplia extensión del mar. Pero también tenían compañía: junto a ellos se encontraban una multitud de pequeños icebergs.

Un montón de pequeños icebergs, acompañados de un par de monstruos de unos 150 a 200 pies (50 a 70 metros ) de altura, se alzaban también, mostrando el panorama, hacia el Oeste y hacia el Norte, a unas cinco o seis millas, de un campo compacto de hielo, que se extendía hasta donde los ojos alcanzaban a ver, también salpicado de montañas y picachos de hielo.

Sí .

La verdad que la vista de todo aquello era, como leve, impresionante. Parecía como si el mar se hubiera convertido en una meseta donde se elevaban las montañas. Sólo que la meseta era una masa de hielo y las montañas, picos de hielo macizo. Pero, no muy lejos de este “grandioso” espectáculo, se hallaba otro de los “protagonistas” de la historia del hundimiento del RMS “Titanic”, esto es, el **RMS “Californian”**. A unas diez (10) millas (un poco más de 18 kms. de distancia, aunque fuera de la



**Foto N° 603 : Extraída de la película “Titanic” , de James Cameron (1996) , la imagen del rescate de los sobrevivientes del naufragio del RMS “Titanic” es , cuando menos, expresiva .Los botes salvavidas se van acercando , lentamente, al barco de rescate .La mañana alborea y las esperanzas de vivir vuelven a tener sentido .**

**“Silencio en la mañana , silencio en las almas....” . -**

vista de los “actores” del drama, la rutina diaria comenzaba a bordo del buque. Alrededor de las 04:00 hs. de ese día, el Oficial Jefe, George Stewart, subió a cubierta a relevar al 2do.Oficial Stone. Como corresponde, Stone puso a Stewart en antecedentes de los hechos acontecidos durante esa particular noche : le habló del extraño barco, de los cohetes, de la rara,

**rarísima** forma en que el “**desconocido**” desapareció de su vista. Además, agregó que vió un **COHETE DIFERENTE**, a eso de las **03:40 hs.**, proveniente del **sector Sur**, del cual este Oficial estaba seguro no provenía del buque mencionado inicialmente. Una vez transmitidas las novedades al Oficial entrante, Stone se retiró a descansar. Había terminado, por lo menos para él, una noche agotadora y cargada de sucesos no del todo claros.....todavía.

A eso de las 04:30 hs. el Oficial Stewart despertó al Capitán Lord y le relató la historia que, a su vez, recibió de boca de Stewart. La respuesta de Lord fue :

*“ Sí, ya sé, ya me la contó.”*

De todos modos, Lord se vistió, subió al puente y allí comenzó a pensar en la mejor forma de salir del campo de hielo que lo tenía aprisionado, a él y al barco que comandaba. Pero Stewart se antepuso a estos pensamientos del capitán y le preguntó si antes no era mejor averiguar cual era el buque que, en esos momentos, se hallaba al sur de la posición del “Californian”. Lord respondió:

*“No, no lo creo. De todos modos no hace ninguna señal.”*

Sin embargo, Stewart no se quedó del todo tranquilo con esta respuesta, ya que no mencionó que Stone le comentó que tenía la seguridad de que el barco que (para esos momentos) se hallaba al **Sur** de ellos **no podía ser** el mismo que había disparado los (ya famosos) cohetes. Es más, aparentemente este asunto le estuvo retumbando en su mente durante un largo rato, ya que, a eso de las **05:40 hs.**, se dirigió a hablar con el telegrafista Evans, a quien despertó de su sueño. Ahí mismo, “sobre el pucho”, le disparó una pregunta .

*“Hay un barco que ha estado disparando cohetes. ¿Quiere ver si se entera de lo que le ocurre?”*



Foto N° 604 :

Luces en el cielo, barcos un poco más cerca o mucho más lejos, silencios de radio , todo esto también forma parte de la historia del RMS “Titanic” . . . y de los buques que podrían haber ayudado a salvar más gente de la que pereció en la noche del 15 de Abril de 1912 .-

Esto sucedía, a bordo del RMS “Californian”, como dijimos , a las **05:40 hs. del 15 de Abril de 1912**, es decir, tres (3) horas y 20 minutos después de que el “Titanic” pereció. Evans, casi a tientas debido a la media luz del recién iniciado día, halló sus auriculares y conectó el equipo. Hizo inmediato partícipe a Stewart de aquello de lo que se enteró. Y como no cabía esperar otra cosa, Stewart subió, ya no corriendo, sino a los saltos de garrocha, la escalera del puente, gritando:

***“Se ha hundido un barco”.***

Stewart fue y vino (corriendo....) desde cubierta hasta la Sala de radio, y más tarde, le comunicó al capitán Lord, la terrible, abrumadora noticia:

***“¡El “Titanic” chocó contra un iceberg y se hundió!”.***

Lord, a continuación, hizo lo que cualquier capitán al comando de un barco, hubiese hecho en un caso como el descrito: hizo poner su buque en marcha y se dirigió hacia la última posición que el “Titanic” había radiado.



**Foto N° 605 :**  
**Fotografía del Oficial jefe**  
**del RMS**  
**“Californian” , George**  
**Stewart ,**  
**quién avisó del naufragio del**  
**RMS “Titanic” al Capitán**  
**Stanley Lord .-**

Pero la llegada del “Carpathia”, aunque era lo que ansiosamente esperaban los que estaban a bordo de los botes ,no dió lugar a un festival de festejos, con serpentinas y matracas . A bordo del bote plegable “B”. El Oficial Lightoller, el Radio Operador Bride, los pasajeros Thayer y el coronel Gracie, entre otros, estaban tratando ,por todos los medios, de mantenerse a flote, hallándose sólo concentrados en ello. El mar, movido por la brisa, se agitaba y las olas barrían el casco, sacudiéndolo, más y más. Con cada ola se escapaba un poco más de aire, y la quilla se hundía a cada momento, un poco más. Los hombres seguían acatando las órdenes de Lightoller, inclinándose a un lado y otro, pero el esfuerzo los iba agotando, lentamente.....

Y aunque parezca irreal, el “Carpathia” se detuvo a unas cuatro (4) millas de distancia --- un poco más de siete (7) kilómetros-- de donde se encontraban. Todos se preguntaban en cuanto tiempo los del barco se darían cuenta de la presencia del bote. Pero lo que más se preguntaban era cómo podrían mantenerse a flote hasta que los descubrieran.

Pero la luz del día vino en ayuda de estos desfallecientes hombres, ya que, a unos 800 metros, divisaron a los botes Nos.4, 10, 12 y al plegable “D”, los cuales seguían atados en fila, como así lo había ordenado el Oficial Lowe. Al ver a los botes, varios hombres del “B” comenzaron a gritar. Pero la distancia era mucha, y nadie los escuchó. Pero alguien tuvo una idea mejor. Y ése fue Lightoller, quien sacó un silbato de oficial de uno de sus bolsillos y comenzó a silbar con fuerza. Su llamada llegó lejos, indicando a la tripulación encargada de los botes que un Oficial llamaba . Y el llamado de

1366

un Oficial no debe dejar de lado: es un hombre capacitado, que indica **ALGO** que está pasando.

Inmediatamente, dos botes se separaron de la formación y se dirigieron hacia el bote plegable “B”. Lightoller gritaba insistentemente que los recojan. Este bote ya estaba en las últimas y, tan es así, que cuando el bote N° 4 se acercó, el movimiento que causó casi provoca que todos los que se mecían sobre la quilla del “B” se cayeran al agua. De a uno, los hombres del “B” fueron saltando .Y, como corresponde, el **2do.Oficial Charles Lightoller** fue el último en dejar el bote plegable “B” ,llegando al bote N° 12 y haciendo cargo del mismo. A las 06:30 hs. el bote N° 12 se alejó de la quilla semisumergida del “B” y se comenzó a dirigir hacia el “Carpathia”. Mientras esto sucedía , los botes N° 10 y el plegable “D” se dirigían , por separado, al “Carpathia” .El plegable parecía estar en muy malas condiciones, bastante hundido en el agua y con pocos remos que empujaran al mencionado bote. Por ello, Lowe les tiró una cuerda a los del “D” y se los llevó a remolque, habida cuenta que el Oficial de marras había incorporado una vela en el bote que comandaba, esto es, el N° 14, con lo cual dicha embarcación se movía rápidamente.

Más tarde, a una milla (poco más de un kilómetro y medio) de distancia, hallaron al bote plegable “A” prácticamente desmantelado, sin casi poder avanzar. Los que estaban adentro de este bote, una docena de hombres y la pasajera de 3ra.clase, la **Sra. Rosa Abbott**, la estaban pasando “de maravillas”, ya que se hallaban de pie, con el agua helada hasta las rodillas. De todos modos, Lowe se encargó de subirlos a bordo del N° 14 y luego puso proa al buque ,sin dejar de remolcar al plegable “D”.

Es así que el casi desmantelado plegable “A” quedó , allí mismo, desmantelado, abandonado a su suerte, llevando en su interior, los cuerpos de tres personas. Este mismo bote es el que, varios días después ,se descubriera por uno de los buques que rastillaba zonas en las cuales se podían hallar cuerpos.

Uno a uno, los botes se fueron acercando al “Carpathia”. A las **04:45 hs.** El bote N° 13 se estabilizó al lado del “Carpathia” y la gente del mencionado bote comenzó a ser embarcada. Y así ,siguieron llegando los botes salvavi-

/--das, con los extenuados sobrevivientes. A eso de las **06:30 hs.** subió al barco de rescate, el gerente de la White Star Line, el **Sr. Bruce Ismay**, quien murmurando desfalleciente, decía :

*“Soy Ismay....soy Ismay...”*

Allí mismo se acercó el Dr. McGhee, comisionado por el capitán Rostron para atender las personas que pertenecieran a la 1ra.clase, y aunque no pudo convencerlo de tomar algo caliente en el comedor, convino en alojarlo (a pedido del propio Ismay) en un camarote. Ismay no salió ni una sola vez de su camarote, en todo el resto del viaje que el “Carpathia” se aprestaba a emprender hacia New York . Sólo recibió la visita del pasajero Jack Thayer, casi un niño (y de nadie más....) y hasta que llegó a los States, le tuvieron bajo la influencia de drogas calmantes.

Yo, eterno preguntón.....pregunto:

¿Por qué **sólo a Thayer**, y no a otros eminentes personajes de primera clase que se habían salvado del hundimiento?. Y que los había, los había. Por ejemplo, el Coronel Gracie o la Sra. Francatelli....Digamos algo cuerdo :sí, Thayer era uno más de la primera Clase, pero no era una persona que lo pudiera cuestionar. Quizás, en todo caso, y en función de su posición social, Ismay lo hubiese usado como “correo”, como para decirle a los otros de su clase que.....“estaba bien”. Por supuesto, sin otros condicionamientos.....

Luego que hubiera declarado ante las Comisiones correspondientes en los Interrogatorios que se siguieron, Ismay (literalmente.....) desapareció del mapa. Al año siguiente de la tragedia del RMS “Titanic” ,esto es, 1913, hubo de retirarse de la White Star Line y compró una finca en Irlanda, en la cual se recluyó como un ermitaño.

Pequeño detalle: Ismay, como consecuencia del desastre, prohibió **TERMINANTEMENTE** que se nombrara, en su presencia, la palabra “**TITANIC**”.



## ¿Por qué?

Aunque se puede entender totalmente que la tragedia lo afectara de una manera extraordinaria, e incluso más, que al resto de los sobrevivientes y/o familiares de aquellos que perecieron en el hundimiento, el sólo hecho que se aislara indica una completa abstracción de algo, es decir, (a la luz de las posteriores investigaciones, testimonios de varios pasajeros, oficiales, etc.), de lo que (por omisión o negligencia) contribuyó a producir: **el choque contra el iceberg**. A los efectos de un mayor conocimiento, sugiero volver a aquellas páginas ( las que tratan del viaje y del hundimiento) en las que se dá un panorama más detallado de la intervención de Bruce Ismay , en relación a su influencia respecto de la elección de la velocidad del buque y demás detalles.

Y yo, eterno preguntón, vuelvo a preguntar:

**¿Qué machacaba inmisericordemente en la conciencia de Ismay como para que no quisiera ver a nadie, e incluso, no escuchar el fatídico nombre del barco de los sueños?**

A lo largo de los muchos años que ya llevo caminando sobre esta Tierra, tanto mis padres (principio básico de la educación de un ser humano) como así también aquellos centros de formación educacional, se empeñaron en enseñarme que las responsabilidades por las cosas positivas o negativas que un ser humano realiza, deben ser asumidas en su totalidad, a despecho de aquellas consecuencias, buenas o malas, que las mismas engendren. Ahora bien, sin pretender ,de ninguna manera hacer **“leña del árbol caído”** , creo que Ismay, pasados unos años o por lo menos, unos meses, tendría que haber salido a la palestra a explicar (ojo: con la verdad) su real intervención en todo lo que atañe a la tragedia del RMS “Titanic”. Hubiera (a mi entender) sido lo correcto, aunque se lo hubiera condenado por ello. Pero, con el tiempo, su paso por esta vida, hubiera sido más feliz, tanto para él como para sus familiares. ¿Se acuerdan?: **“La Verdad os hará libres”** .....

Por supuesto, la frase anterior no es mía: es de **ALGUIEN** que es millones de veces (y me quedo corto...) más que yo, sabiendo que yo soy **nada**. Finalmente, Ismay murió en el año **1937**, en la misma finca irlandesa de su propiedad.

Digo lo siguiente sin referirme al dinero: no por la plata, sino por lo atormentado de su espíritu ..... pobre cristiano.

Descanse en Paz. Sólo Dios sabe lo que pasó en su mente, en su alma, en su corazón ,y en su espíritu....y las cosas que hizo.



**Foto N° 606 :**  
**Fotografía del 2do.Oficial**  
**Herbert Stone , quién**  
**reemplazó en el puente de**  
**Mando del RMS**  
**“Californian” al 3er.Oficial**  
**Charles Groves .-**



**Foto N° 607 :**  
**Fotografía del Aprendiz**  
**James Gibson , quién**  
**junto al 2do.Oficial**  
**Herbert Stone ,**  
**reemplazaron al**  
**3er.Oficial Charles**  
**Groves .-**

Sigamos con las incidencias del rescate efectuado por el “Carpathia”.

Obviamente, no le recomiendo a nadie pasar por las experiencias e impresiones que los que iban siendo subidos al buque, lo mismo que los que ya se encontraban a bordo (náufragos del “Titanic”), iban sintiendo.

1370

Padres y madres buscando a sus hijos , amigos desesperados en busca de otros compañeros de cuarto, familias enteras tratando de hallar a alguien de su propio pueblo o ciudad, niños solos con sus ojos llenos de espanto, etc. En fin, nada grato de observar .....la tragedia en su lado humano, con la desesperación de las búsquedas colectivas e individuales. Pero, y aunque parezca mentira para semejante catástrofe, todo lo anterior se desarrollaba **en silencio**. Muy de vez en cuando el silencio se quebraba con el llanto de alguno de los sobrevivientes. Pero el silencio **impactaba**. Algunos lo atribuyeron a que la gente estaba horrorizada por lo que hacía pocas horas había sucedido, otros lo achacaban a que todos estaban muy ocupados, mientras que varios pensaban que no era ni una cosa ni la otra, sino que simplemente, todos, incluidos pasajeros y tripulantes del “Carpathia”, se hallaban en presencia de **algo tan grande** que ,por lo menos en ese momento y lugar, no lo alcanzaban a comprender.

A las **08:30 hs.** de aquella mañana del 15 de Abril de 1912, el último bote, el numerado con **12**, arribó, después de un angustioso periplo, a la seguridad del buque de rescate. Y allí mismo, comenzaron a subir los atribulados pasajeros. Parafraseando una propaganda política de uno de los ex-presidentes argentinos, podríamos decir que **“Lightoller lo hizo”** : con valentía y arrojo, con decisión y claridad de objetivos, a despecho de la muerte y la desesperación que lo rodeaba por todos lados en esa noche trágica, él condujo a su grupo de hombres, haciendo equilibrio sobre el volcado plegable “D”, manteniendo en ellos la llama de la esperanza en la salvación.

### **Y se salvaron.**

Las reacciones de estos hombres, afectados por tantas horas de pelea contra la muerte, no se hicieron esperar. El Coronel Gracie besó la cubierta del “Carpathia” , una vez subido a bordo, mientras Harold Bride, el radio-operador sobreviviente, sintió cómo unas fuertes manos de marineros lo sujetaban ,para desmayarse a continuación. Pobre.....no era para menos.

Jack Thayer, por su parte, corrió a los brazos de su madre, para escuchar de sus labios la pregunta que, anhelante, se contuvo en su pecho, por tantas y tantas horas:

*“¿Dónde está tu padre?”*

*“No lo sé, mamá.”*

Ni hace falta decir que el corazón se le estrujó a la pobre mujer.....

Y a pesar del drama que tenía a bordo, había una persona que no podía darse el “lujo” de emocionarse con lo que sus ojos observaban. Y este hombre era el capitán Rostron, quien se comenzaba a plantear adónde debía llevar a sus rescatados. Rostron barajó las diferentes posibilidades que se le iban presentando : Halifax, las islas Azores y New York.

El puerto de la ciudad de Halifax era el lugar más cercano, pero la presencia de icebergs y demás masas errantes de hielo no lo hacía así aconsejable, tanto para el buque como para los pasajeros. Las islas se presentaban como una posibilidad viable, más en función de hallar un mar despejado; pero Rostron no poseía ni la carga de combustible y los medios de subsistencia como para asegurar una navegación medianamente normal.

Asimismo, las condiciones en que se hallaban los rescatados no hacían recomendables a ninguna de las dos variantes mencionadas: en el caso de la primera, nadie en su sano juicio disfrutaría de un crucero a través de los icebergs.....creo que ni hace falta el explicar porqué.....En la segunda posibilidad, pondría a todos al borde de la hambruna , junto a la posibilidad de quedarse varados en medio del Océano. Y ello, particularmente, no le agradaba sobremanera.....

Por ello consideró más atentamente la tercera variante, esto es, llevar el barco hacia el puerto de New York, el destino original del “Titanic”. Aunque este trayecto implicaba un costo adicional para la Cunard Line, propietaria del RMS “Carpathia”, Rostron decidió que para todos (barco y pasajeros) , New York habría de ser lo mejor, o por lo menos lo más indica-

/--do en aquellas circunstancias. Pero por las dudas, antes de ordenarlo, decidió consultar....obviamente, ya saben a quién. Y en virtud de ello, bajó hasta el camarote en el que se encontraba Ismay, requiriéndole su parecer sobre si le parecía correcto emprender el camino a la referida ciudad americana. Pero Rostron se encontró con un hombre desecho, moral y físicamente. La contestación del gerente de la White Star fue, de todo, menos contundente: le contestó al Capitàn que procediera como mejor le pareciera . Así, Rostron no dudó más e hizo poner proa al puerto de New York. Para dar un toque personal a la actitud de Rostron yo diría que, si el capitán del “Carpathia” hubiera sabido de ciertos pormenores relativos al Capitàn Smith y al Sr. Ismay, ni le habría preguntado siquiera.....no sé si me entienden.

Y así y todo, sobre llovido , mojado. En esos momentos, en los que Rostron estaba decidiendo el rumbo a tomar, se recibe un mensaje desde el buque **RMS “Olympic”**, en el cual se le pregunta sobre la posibilidad de que los sobrevivientes del “Titanic” sean trasladados al mencionado buque, que recordemos, era el barco gemelo del hundido “Titanic”--ver lo referente a los buques gemelos del inmundible-- . Y ,una vez más, los mensajes que llegaron desde el “Olympic” parecieron una **“tomada de pelo”** (recordar los avisos provenientes del mismo barco) .Aunque Rostron contestó de la mejor manera posible, le pareció que esta sugerencia era una idea espantosa, por dos razones: una, la posibilidad de un transbordo en pleno mar no era lo indicado, en aquellas circunstancias, para los que habían sufrido tanto; otra, al ser el “Olympic” el gemelo del barco hundido, la presencia del primero equivaldría a que todos volviesen a ver un fantasma reaparecido de las profundidades.

Y sin embargo, para pisar sobre seguro, Rostron volvió a bajar al camarote que ocupaba Bruce Ismay, consultándole sobre la posibilidad de acceder a la sugerencia que provenía del “Olympic”. Al gerente de la White Star Line esta posibilidad le estremeció, al solo pensarla. Allí mismo, se terminaron las dilaciones. El puerto de destino del “Carpathia” y su “carga” habría de ser New York.

Y basta de estar haciendo consultas, que el horno no estaba para bollos.....

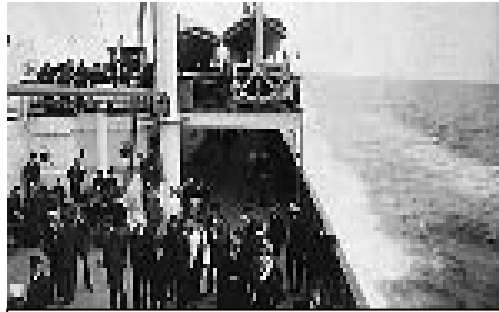


**Foto N° 608 :**

**Extraída de la película de James Cameron (1996) , esta imagen nos dá una idea de la situación a bordo del RMS “Carpathia” , el cuál transportó, hasta el puerto de la ciudad de New York , a los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic” .-**

Para ese entonces el RMS “Californian” había logrado cruzar la barrera de hielo que lo tenía aprisionado y se puso cerca del RMS “Carpathia”. El capitán Lord (“Californian”) observó, entre inquieto y asombrado, la bandera a media asta que flameaba en el mástil del asto del buque de rescate. Comenzó a presentir que lo que había sucedido la noche anterior no había sido ninguna equivocación de sus vigías o una aguda borrachera sobre cubierta, de algún marinero aburrido.....

Rostron se puso al “habla” con Lord, y le informó de lo que había acontecido en esa madrugada. Es así, que una vez puesto en conocimiento de lo sucedido , Lord accedió al pedido de Rostron de rastrillar el área del



**Foto N° 609 :**  
**Una fotografía auténtica , tomada hacia el sector de popa ,a bordo del RMS “Carpathia”, en la cuál podemos observar a los rescatados del hundimiento del “Titanic” junto a los pasajeros del buque de rescate .-**



**Foto N° 610 :**  
**Tomada en el puerto de la ciudad de New York , podemos observar a los botes salvavidas que el RMS “Carpathia” rescató de las aguas del Atlántico y que depositó en dicho puerto .**  
**Se sabe que uno de los botes fue (prácticamente....) desmantelado por los cazadores de recuerdos.**  
**Pero el resto de ellos . . . . desapareció misteriosamente... .**  
**Y no es invento mío : se puede corroborar .-**

desastre, mientras el “Carpathia” se dirigía al puerto de New York. Más tarde, el barco de rescate cargó a bordo a todos los botes salvavidas que se pudieron rescatar del naufragio del inmundible, colocando seis(6) en la cubierta de proa y siete (7) en los pescantes del mismo. A los demás los abandonaron.

Aunque difícilmente se hubiera hallado alguien con vida a esas alturas, tantas horas después del hundimiento del RMS “Titanic”, Rostron no se quiso ir sin dar una última mirada alrededor. Evidentemente, Rostron era un hombre meticoloso en extremo y, aunque el “Californian” se encargaría de todas maneras de ver si había quedado algo que se pudiera tomar a bordo, el capitán del “Carpathia” decidió que no se iba a ir así nomás de ese lugar: le pareció que una ceremonia religiosa era una manera adecuada de completar la tarea de rescate. Una vez más, bajó hasta donde se encontraba Ismay y le consultó su opinión. Pero evidentemente, este hombre no se hallaba en un estado normal y le contestó a Rostron que lo mejor era lo que al Capitán le pareciera.

De todos modos, es necesario aclarar que las actitudes de Rostron no tenían nada de **servil**: las relaciones entre dueños y gerentes de compañías navieras eran sumamente complejas y entrelazadas. En definitiva, unos dependían de los otros. De ahí el continuo consultar por parte del capitán del “Carpathia”.

Si uno (en este caso, yo....) no hubiera certificado, mediante la consulta de varias fuentes de todo tipo, que los hechos que paso a relatar son reales, se podrían tomar por escenas de una película del inefable, extraordinario, ácido e irónico director de cine británico **Alfred Hitchcock**.

Unos minutos después, Rostron mandó llamar al sacerdote de la confesión episcopal (en definitiva.....cristiano al fin) ,el **Padre Anderson**, que se hallaba (obviamente....) a bordo, e hizo reunir a las personas que quisieran participar de este oficio religioso. La mayoría de los pasajeros del “Carpathia” y un gran número de sobrevivientes del RMS “Titanic” se



1376

unieron en la celebración del oficio divino. Todos dieron gracias por los que se salvaron y todos pidieron por los que murieron. Y mientras rezaban, el “Carpathia” pasó por el lugar en el que se hundió el RMS “Titanic”. Pocas cosas quedaban aquí y allá : sillas de cubierta, algunas columnas, restos de corcho, un cuerpo.....

Si el “Carpathia” hubiera pasado por allí unas horas antes.....

Y parece mentira, pero si recordamos bien, también hubo un oficio religioso en la mañana del día de desastre del “Titanic”, y lo que se cantó..... **“Para aquellos que están en peligro en el mar”**, y lo unimos a este nuevo oficio, también realizado en un buque que pasa por la zona del hundimiento, llevando a aquellos que estuvieron en peligro en el mar, después de la tragedia, rescatados por los miembros de la tripulación de ese mismo buque de socorro.....Pero nos podríamos preguntar si en todo esto no hubo una mano **DIVINA** (cualquiera sea la idea de la palabra “divina” que uno tenga.....) que cerrara el círculo sobre las peripecias de tanta gente.....**Dios** está también, aunque no lo veamos, no sólo en la **Tierra**, sino que también, **“allí donde el ancho mar se funde con el horizonte”**.

A las **08:50 hs.** de ese 15 de Abril de 1912, el capitán del RMS “Carpathia” se dió por “satisfecho”, y reconociendo, a pesar suyo, que no podía haber más sobrevivientes del naufragio, ordenó el avanzar a toda máquina hacia New York, destino inicial del RMS “Titanic” y , por obra del azar y de la soberbia humana, del RMS “Carpathia”.

Como suele suceder en los casos en que se producen semejantes tragedias, los seres humanos entran, en los instantes posteriores, en una especie de apatía. No de indiferencia, sino de apatía. Tan es así que los sobrevivientes del hundimiento, se echaron sobre las sillas de cubierta ,totalmente agotados, o bebiendo café en el comedor, o también ( así son los humanos....) pensando con qué se vestirían. Pero los pasajeros del “Carpathia” también, solidarizándose (así somos los humanos.....) con ellos:

buscando cepillos de dientes, cosiendo mantas para los niños, etc., lo que se pudiera. Sin embargo, la tragedia seguía flotando en el aire. Una de las contestaciones que la Sra. Ogden escuchó de labios de una de las mujeres a las que les servía café, fue la siguiente:

***“¡Váyase!. Hemos visto como se ahogaban nuestros maridos.”***

De todas maneras, lo más necesario a esas alturas se iba cumpliendo : las máquinas del “Carpathia” zumbaban regularmente y sin contratiempos, proa el buque a New York, silbando el viento al pasar por sus aparejos. Detrás del buque, el Sol dió de lleno sobre un objeto que sobresalía en el mar vacío.

Como un “**nomeolvides**” el poste rojo y blanco de la barbería del **RMS “Titanic”**, destelló a los ojos de aquellos fatigados seres humanos.....

Muchos ojos se llenaron de lágrimas. Y Dios escuchó muchas oraciones.....

Habíamos nombrado , a lo largo de todas las páginas anteriores, a los barcos que intervinieron en la “detección” del hundimiento del RMS “Titanic” y posteriormente, al que intervino en el rescate de los sobrevivientes. Pero por sobre todos ,hemos visto los buques **RMS “Californian”** y **RMS “Carpathia”** ,los que se hallaban, el primero, rodeado por un campo de hielo en las cercanías del lugar del hundimiento del inmundible ,propiedad de la White Star Line, y el segundo, viniendo desde una distancia de aproximadamente 100 kilómetros de distancia al rescate de los posible naufragos del barco de los sueños.

En este caso, trataremos algunos aspectos del **RMS “Californian”** ,que quizás sean algo recurrentes o por lo menos, no serán desconocidos para aquellos que hayan profundizado en la historia del RMS “Titanic” .

Podríamos comenzar retornando a los primeros momentos de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, cuando dentro de algunas horas el mundo entero sería golpeado por las noticias del hundimiento del “Titanic”. Aunque no nos introduciremos de lleno a las investigaciones oficiales llevadas a cabo en USA y Gran Bretaña, sí mencionaremos que durante las

1378

siguientes semanas ,estos interrogatorios arribaron a ciertas conclusiones, entre las que se destacan :

(1) : El RMS “Californian” estuvo situado a unas seis (6) millas - un poco más de 11 kilómetros - al Norte de la posición de hundimiento del RMS “Titanic” y que observó el choque contra el iceberg ( recordemos que lo que dijeron los que estaban de Guardia en el puente del “Californiana” fue que el “barco misterioso” se detenía bruscamente) a las 23:40 hs. del 14 de Abril de 1912 .

(2) : Que desde el “Californian” vieron los cohetes que se lanzaron desde el RMS “Titanic”, aunque en un número máximo de ocho (8) , según propias declaraciones de los marinos de guardia esa noche.

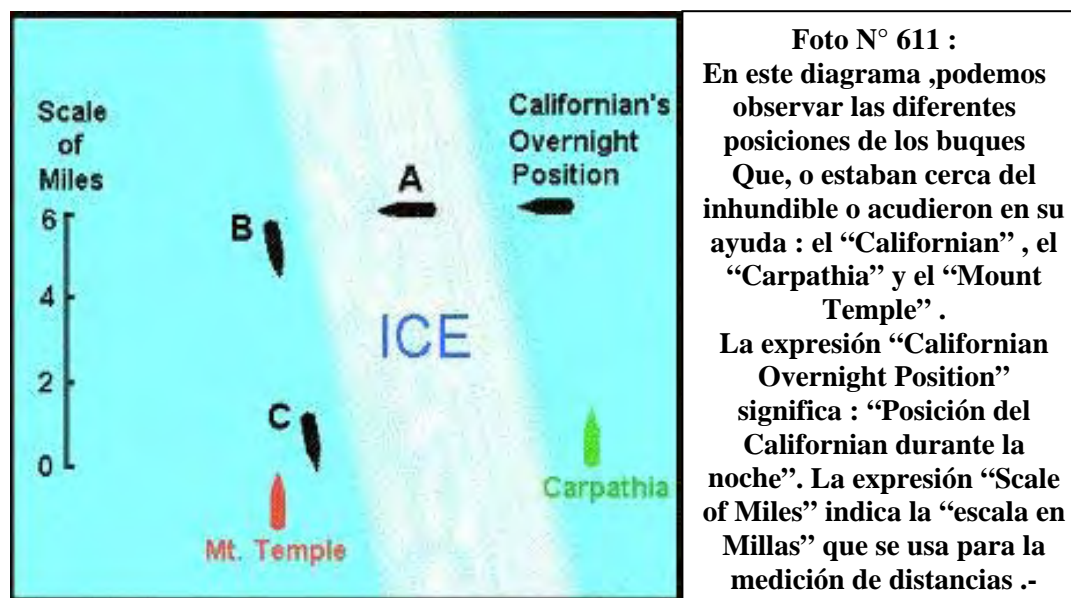
(3) : Que desde el “Californian” se vió al RMS “Titanic” hundirse, a las 02:20 hs. Del 15 de Abril de 1912.

(4) : Que desde el “Californian” se observaron las bengalas que se lanzaron desde el buque de rescate “Carpathia”, a medida que el último de los nombrados se acercaba al lugar del desastre.

De todos modos, el capitán del buque “Californian” negó siempre los cargos que le atribuían **“inacción y negligencia”** y argumentó que se hallaba detenido en el medio de un campo de hielo, ubicándose su posición a unas **diecinueve (19)** millas (esto es, **35,2 kms.**) de la ubicación del RMS “Titanic”, con lo que se hallaba más allá del rango visual del barco de los sueños. La cuestión que esto alimentó lo que se conoció, más tarde, la **“Controversia del Californian”** .

En la Foto N° **611**, podemos observar la posición en la que se ubica el RMS “Californian”, a lo largo de la noche y madrugada del 14 y 15 de Abril de 1912. A las 6 de la mañana, el 2do.Oficial James Bisset observa al buque

“Californian” a una distancia de (según sus propios cálculos) **10 millas** (unos **18,5 kms.** ), desde el sitio del desastre.



En la posición **A** podremos ver que ,inmediatamente después de las **06:00 hs** de la mañana el capitán del buque “Mount Temple”, James Moore, vé al “Californian” atravesar el campo de hielo, a una media docena (obvio : seis) de millas (algo más de 11 kms.) al Norte del “Carpathia” .La posición **B** nos dirá que a las **06:25 hs** el “Californian” notifica al “Virginian” que ya está dentro del alcance visual del “Carpathia” y de los botes salvavidas que fueran lanzados desde el RMS “Titanic”, mientras que la posición **C** , de las **06:50 hs.** señala que el 3er.Oficial del “Californian”, el Sr. Charles Groves divisa al “Carpathia” directamente al Este del “Californian”.

Ahora bien, prácticamente toda la información que podremos manejar sobre los movimientos que esa noche realizó el RMS “Californian”, se ha obtenido de una atenta lectura de las investigaciones efectuadas por partes americana y británica. Pero sin embargo, parece haber poca información sobre este “incidente” (que involucra al “Californian”) en los trabajos de investigación que se realizaron respecto del hundimiento del barco de los sueños.

1380

Pero como Uds. habrán visto a lo largo de estas páginas, muchas cosas cambiaron .No porque yo haya planteado las cosas erróneamente, sino porque partí de las bases comunes relativas a la información sobre el barco de los sueños. Es decir, aunque dudaba en muchos estadios de los testimonios y comentarios volcados en estas mismas páginas, más por un espíritu de cuestionamiento que por un ejercicio de duda, me imponía a mí mismo la obligación de buscar material con el que dar una nueva visión a algún tema específico o general. Con lo que, a lo largo de las jornadas en las que debí ir volcando, acomodando, evaluando, etc. las informaciones que iba recabando, ciertos temas iban mostrando facetas nuevas, pero sumamente explicativas y beneficiosas para un buen entendimiento de los temas planteados ,como así también ,para una correcta dilucidación de los tópicos incluidos en este pequeño trabajo de investigación. Que desde ya, creo que como Uds. habrán visto, son muchos.....

Siguiendo con nuestros comentarios e investigaciones, digamos que, aunque el tema “Californian” (todo un tema en sí mismo) fue, quizás, limitado a la eventualidad de que estuviera a 19 millas (un detalle : en el momento en que yo rememoro los incidentes relativos al hundimiento del RMS “Titanic” indico expresamente que el buque “Californian” se hallaba a una distancia de 18 millas, es decir, a muy poca diferencia de una de las distancias propuestas para su localización) ,varios de los medios de comunicación de la época (es decir, los periódicos) como así también gente “importante” , o por lo menos, con cierto predicamento societario en diversos grupos y comunidades, descargaron su artillería pesada sobre dos factores: el comportamiento del capitán Lord (“Californian “) y la distancia a la que se hallaba el buque, en función del rescate de los sobrevivientes del barco siniestrado.

Entre muchos de los revisionistas de este tema en particular, **Leslie Harrison** ,es uno de los que sustenta un punto de vista desde el cual defiende la posición asumida por Stanley Lord, el capitán del “Californian”, como asimismo, realiza un examen objetivo de los hechos que involucraron la participación de este buque . Sin embargo , una atenta lectura del libro de

Harrison parecería indicar que la fortaleza de su defensa de Lord se basa en evitar incluir los testimonios que varios testigos claves y las comisiones de investigación (USA e Inglaterra) realizaron .Por añadidura, existen otros escritores que asumen una posición semejante a la de Harrison, aunque pareciera privar en ellos el hecho de proceder a una selección de los testimonios y declaraciones referidas a esta cuestión.



**Foto N° 612 :**  
**Fotografía del escritor**  
**Leslie Harrison,**  
**ferviente defensor de las**  
**actitudes del Capitán**  
**Stanley Lord .-**

Pero mi interés primordial no es tanto el defender a uno u otro escritor, o tomar partido por las actitudes o no, de Lord. Simplemente, traje a colación que, a pesar de los años transcurridos, el hundimiento del RMS “Titanic” sigue despertando controversias, discusiones y demás, como si no se terminaran nunca.....Además, si vamos al caso y un Tribunal británico o americano declarara la total culpabilidad de Stanley Lord.....¿cambiaría en algo la tragedia o resucitaría a la vida a los que murieron en dicha tragedia?. La respuesta es obvia : **no**.

Y sin embargo, trataremos de hacer unos sucintos comentarios respecto de este tema, de modo de poder lograr nuestras propias conclusiones.

Leslie Harrison , según ciertos analistas, se convirtió, en base a sus interpretaciones sobre el emplazamiento y problemática del buque “Californian”, en una especie de “malo” al cual había que combatir de alguna manera. Ni de lejos es esta mi intención , sino, solamente, manifestar la divergencia de opiniones respecto de un tema, de por sí, complicado.

1382

Intentemos, pues, un somero análisis sobre ciertos hechos, desde la perspectiva en la que la mayoría de los estudiosos del tema hacen de los detalles referidos al “Californian” y lo que Harrison considera en sus apreciaciones.

Partimos de la base de recordar que uno de los hombres a bordo del “Californian” estaba sobre cubierta haciendo una observación del mar circundante, esa noche del 14 de Abril de 1912. Se trataba del **3er.Oficial Charles Groves** , y que, justamente, este hombre divisa al barco de los sueños.

En lo que expresó Groves sobre el avistamiento del RMS “Titanic” , no parece ni haber sospechas o dudas. Pero sí parece haber discrepancias en torno a la **INTERPRETACIÓN** hecha por Harrison, de las palabras **EXACTAS** de Groves. Así volviendo a la Inquisitoria Británica, veamos lo que dijo (**LITERALMENTE** ) el 3er.Oficial Groves, ante las autoridades de la Comisión inglesa encargada de investigar el hundimiento del barco de la White Star Line. Asimismo, recordemos que para cualquier persona que quiera consultar las declaraciones y testimonios de las personas intervinientes en dichos interrogatorios, éstas (en los países ubicados lejos de los países más afectados por esta tragedia) se pueden consultar vía Internet, recurriendo a las páginas Web de la **encyclopedia-titànica.org**, excelente fuente de información; pero para aquellos que pueden recurrir a bibliotecas, periódicos de la época y demás medios de información, la lectura de dichos interrogatorios proporcionará una visión acabada de los diversos testimonios que constituyeron las mencionadas requisitorias oficiales.

Volvamos al testimonio que analizaremos, testimonio del 3er.Oficial Charles Groves. Las preguntas Nos.**8134/5**, **8235/7** y **8151/9** del Proceso Oficial dejan establecido, **claramente**, que :

*“...a las 23:10 hs., él (se refiere al oficial Groves) vió, inicialmente, un buque aproximándose por la POPA del `Californian´, el cual se hallaba, entonces, dirigido hacia el Noreste.”*

Ahora bien, en el otro lado de la vereda, en su libro, Leslie Harrison, expresa lo siguiente, refiriéndose a este mismo incidente, en el cual intervino el Oficial Groves:

***“ Cerca de las 23:10 hs., hora del buque ( se refiere al “Californian” ) tenía ( se refiere a Groves) un vapor apareciendo un poco a popa de nuestro lado de estribor....Cuando le hablé a él ( se refiere al capitán del “Californian”, Stanley Lord) respecto del vapor que se dirigía desde popa, se hallaba en ....”***

Teniendo en cuenta que el “Californian” se hallaba dirigido hacia el Noreste al momento del avistamiento de Groves, el lado de estribor del barco mismo estaba orientado hacia el Sudeste. Quiere decir que un buque ubicado “***..un poco a popa de nuestro lado de estribor...***” habría estado, de tal manera, aproximadamente al Sur-Sudeste del “Californian” cuando Groves vió su acercamiento. Incluso aunque la posterior referencia de Groves al barco “***..que se dirigía desde popa***” era técnicamente correcta (desde que “***hacia popa de lado de estribor***” **ES** popa) , Leslie Harrison trabaja en la interpretación de los dichos de Groves y coincide en que Groves vió al “barco misterioso” **DIRECTAMENTE** hacia popa del “Californian” (es decir, hacia el Sudoeste y moviéndose desde Oeste hacia el Este).Pero esta interpretación de Harrison no parecería concordar con los dichos de otras personas involucradas en este episodio, como ser , el capitán Lord. Este hombre brinda testimonios en los que indica que:

***“Se me estaba acercando desde el sector Este”*** (Investigación Británica”, No.6717)

***“Estaba (el barco que apareció) sobre el lado de estribor”*** (Idem anterior,No.6719).

***“ Yo ví una luz (de costado) verde”*** (Idem anterior,No.6728).



1384

Incluso el 2do.Oficial **Stone**, del mencionado buque, testificó que ,cuando tomó sus tareas de la medianoche, el “Californian” estaba dirigido hacia el Este-Noreste y que el “barco misterioso estaba “**sobre nuestro lado de estribor**”.

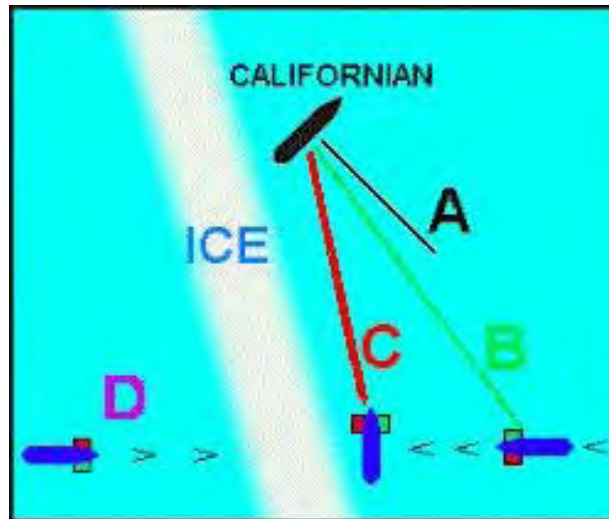


Foto N° 613 :  
La interpretación de Harrison coincide en algunos puntos con los que los hombres del “Californian” indicaron :que el “barco misterioso” venía desde el sector Oeste hacia el Sudoeste .-

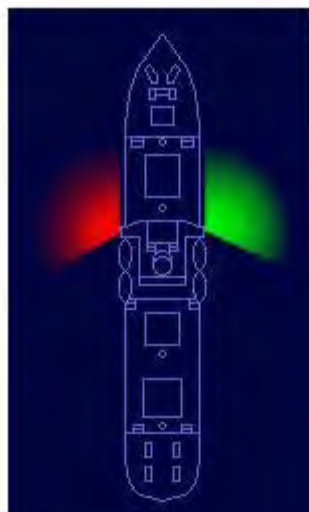
En definitiva, podemos también observar que ,en este tema como en tantos otros referentes al hundimiento del RMS “Titanic”, existen variadas controversias, e incluso, pienso que más de un autor se dá a la tarea de intentar forzar la Historia, en función de que ,al final, poder insertar sus propios pensamientos sobre qué aconteció en el transcurso de esas dramáticas horas.

De todos modos, podemos hacer un pequeño análisis tomando en cuenta un artículo también aparecido en Internet ,cuyo autor es el **Sr. Andrew Hall** que nos puede dar una idea de lo que significa el tema de las **luces** en el drama del RMS “Titanic”, a pesar de que ya lo hemos visto en detalle en páginas anteriores , aunque lo hayamos visto desde el punto de vista de los

relatos y testimonios de varios sobrevivientes e, incluso, desde la óptica de varios autores.

Ahora bien, el **tema de las luces** , o si se quiere, de las luces de posición del agonizante RMS “Titanic” , es importante, desde la implicancia que podría tener : si, efectivamente, el “Californian” estaba a unas 18, 19 o 20 millas, es decir, en el rango de las 20 millas; o si , por el contrario, este buque **se hallaba a menos de 20 millas**, e incluso, a **menor distancia** del RMS “Titanic” .

Digamos que, en este caso, el Sr. Andrew Hall se refiere a las luces laterales del barco de los sueños, más conocidas como **“luces de navegación”** o **“luces de curso”**. Éstas son luces de color, rojas y verdes, que se posicionaban a cada lado del navío.



**Foto N° 614 :**  
**Esquema que nos enseña las luces de posición de un buque , de colores rojo (lado de babor) y verde (lado de estribor) .-**

1386

Las mencionadas luces brillan en arco , iluminando directamente hacia adelante (es decir, hacia proa) y hacia atrás (o sea, hacia popa) ,sobre los lados de estribor y babor, y tienen la función de indicar a los posibles otros navíos que naveguen por las cercanías ,el curso aproximado del barco.

Así podríamos volver a mencionar el hecho que trajimos a colación anteriormente, en el cual relatamos que el marinero del “Californian”, **James Gibson** , **VIÓ** claramente las luces laterales del otro buque (en este caso, el RMS “Titanic”) y, aparentemente, la luz roja lateral ,conocida en el argot mariner inglés como “port”, durante un período prolongado, mientras el navío de la White Star Line “navegaba” gradualmente o bien, desaparecía a la vista de este hombre.

La cuestión es que , en consideración a la observación realizada por Gibson, se podría intentar calcular la “**máxima**” **distancia** existente entre los dos barcos, el “Californian” y el “Titanic”. Partimos de la base que la distancia, en millas náuticas, existente entre la posición de un observador y el horizonte visible ( o lo que sería aproximadamente lo mismo) , una luz que se ubique sobre ese mismo horizonte, se calcula tomando la raíz cuadrada de la **altura del observador** (en pies) y multiplicando esta medida por la cantidad **1,15**.Lo anterior se puede consultar en el texto de **Bowditch** , “**American Practical Navigator**” o en cualquier libro de temas inherentes a la navegación y al pilotaje.

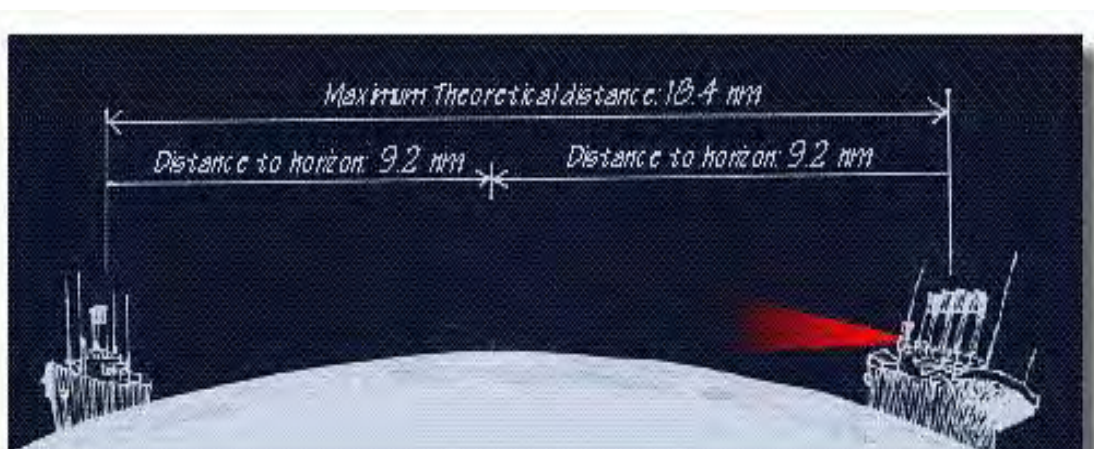
Andrew Hall considera que ,teniendo en cuenta los planos existentes del RMS “Titanic”, las luces del buque (al nivel de la Cubierta de Botes) estaban a una altura de **62 pies** (esto es ,unos **20,7 mts.**) sobre el nivel del mar. De manera de realizar el cálculo un poco más simplificado, Hall toma **64 pies** (o sea, **21,3 mts** ) .Con lo que el cálculo posterior nos daría :

**(64)  $\frac{1}{2}$  x (1,15) = 8 x (1,15) = 9,2 millas náuticas al horizonte**

Recordemos que una milla náutica es :**1,852 kms.** ; con lo que el producto sería :

**9 x 1,852 kms. = 16,67 kms. náuticos**

Esto sería la mitad del total , es decir, la distancia desde el RMS “Titanic” hasta el horizonte. Ahora bien, la distancia al horizonte desde la posición que ocupaba Gibson sobre el puente del “Californian” no es tan fácil de determinar fácilmente, debido a que se desconoce a qué altura se hallaba sobre el agua .Pero si asumimos (un poco improbable) que fuera la misma altura, la distancia entre él y la luz roja que este marinero se encontraba observando, era ,como máximo, el doble del valor antes calculado, es decir, **18, 4 millas náuticas**, o lo que es lo mismo, **34 kms.** en números redondos.



**Foto N° 615 :**

Este sería el esquema teórico, aunque aproximado , de las distancias entre los buques “Californian” y “Titanic” , en la trágica noche .La expresión “Maximum Theoretical Distance” significa “Distancia Máxima Teórica” y la expresión “Distance to Horizon “ quiere decir : “Distancia al Horizonte” .Este esquema fue extraído del trabajo del Sr. Andrew Hall (Internet) .-

Sin embargo, deberemos hacer otro tipo de consideraciones. Desde ya, tengamos en cuenta que el “Californian” era un buque mucho menor que el RMS “Titanic”, y por ello, es muy improbable que Gibson se hallara a **64 pies** sobre el nivel del mar. Podríamos asumir que se encontraría a unos **45 pies** o si se quiere, a los fines de redondear números, a unos **49 pies** sobre el agua. Con lo que el cálculo nos daría lo siguiente :

1388

**$(49)^{1/2} \times 1,15 = 7 \times 1,15 = 8,05$  millas náuticas al horizonte**

O lo que vendría a ser lo mismo :

**$8,05 \times 1,852 = 15$  kms. náuticos**

Esto, sumado a las 9,2 millas náuticas desde la luz hasta el horizonte, dá una distancia máxima de **17, 25 millas náuticas** ,y en unidades métricas, unos : **32 kms.**

Así y todo, es necesario considerar que los anteriores son **valores teóricos máximos** , ya que cualquier otra condición (niebla, borbotones en el agua, etc.) harían disminuir considerablemente estos mismos valores. Pero de todos modos, y de acuerdo a los relatos y testimonios de los cuales ya hemos dado una acabada cuenta, el mar estaba en calma y la visibilidad era casi perfecta, con lo cual los factores que pudieran intervenir para decrecer los máximos hallados pierden importancia genuina, por lo menos en este caso.

Pero luego se presentaría la cuestión del hundimiento del RMS “Titanic”, en sí mismo, si asumimos el supuesto por todos aceptado , de que era la luz roja del barco de los sueños lo que Gibson se hallaba observando en esos instantes. A medida que el “Titanic” se iba hundiendo por proa, la luz lateral se habría desplazado hacia abajo, más y más, reduciéndose el rango en el cual se hallara visible. De todos modos, es difícil determinar precisamente a qué altura se hallaba la luz en cualquier posición de dicha fase del hundimiento. A esto hay que agregarle el hecho que se desconoce el momento exacto en el cual dejó de ser visible desde la posición de Gibson.

Lo que sí se presenta como algo contundente, es el hecho que indica que Gibson pudo observarla por un largo rato, quizás hasta el punto en que pareciera que el buque “navegaba”. De todas maneras, la duración de este período fue en el intervalo en que los barcos se hallaron más próximos entre sí. Si Gibson se hallaba mirando la luz lateral del “Titanic” ,cuando ésta se hallaba a unos **30 pies (10 metros)** sobre el nivel del mar (asumiendo que

se hallaba a unos 49 pies sobre el nivel del mar), los barcos no estarían separados por más de **14,5 millas náuticas (unos 26,6 kms.)**. Si Gibson pudo todavía ver la luz lateral del “Titanic” cuando ésta sobresalía unos **15 pies (5 metros)** por encima del agua (en la fase del hundimiento), la distancia entre ambos navíos sería de unos **11,92 millas náuticas (22 kms.)**. Además, si el punto de visualización de Gibson estuviera un poco más bajo todavía, es decir, menos de **49 pies (16,3 mts.)**, la distancia de separación entre ambos buques sería de solo **10 millas náuticas (18,52 kms.)**.

### **O quizás menos.....**

De todos modos, es necesario hacer constar que, en la Investigación Británica, el capitán Lord admitió haber estimado su punto de vista como de unos **40 pies (13,3 mts)** sobre el agua, lo que redundaría en una distancia de **16,47 millas náuticas (esto es, unos 30,5 kms.)**.

Y como para concluir, digamos que esta serie de cálculos y los números resultantes son aptos para trabajar con ellos, pero lamentablemente no pueden resolver el problema de cuál era la distancia **REAL Y EXACTA** a la que los barcos se hallaban, uno respecto del otro. Sin embargo, pueden darnos un **LÍMITE SUPERIOR** a esa distancia, y además, deducir que los buques no se hallaban a más de **20 MILLAS NAÚTICAS (37 KMS.)**.

Es más, en los cálculos que hemos efectuado, se puede ver que los buques estaban **MÁS CERCA**.

Otra pregunta: ¿Y si el barco que Gibson se hallaba observando **NO ERA** precisamente, el RMS “Titanic”, sino uno de los buques que las teorías conspirativas mencionan, es decir, el “**SAMSON**”?

¿Quién se anima a ponerle el cascabel al gato?

Y, aunque sea muy difícil ponerle el cascabel al gato, debido a que no se hallan más registros del tipo de los que nosotros, en nuestra era electrónica

1390

estamos habituados a ver (videos, films, grabaciones, etc.) ,como tampoco es posible hallar más testimonios de los que sustentaron las Investigaciones Británica y Americana, ya que la gran mayoría de los involucrados ha muerto y muchas veces los descendientes de los mismos no quiere saber nada de lo acontecido con su antecesor ( o no pueden aportar más datos) , sigue siendo considerable el bagaje de conocimientos que se van desprendiendo de los diversos estudios e investigaciones particulares y generales, que continuamente se realizan sobre la historia del RMS “Titanic”.

Investigaciones que incluyen aspectos de los buques que intervinieron ,de una manera u otra, por acción o por omisión, en el desastre marítimo que conmovió a la Humanidad, en ese Abril de 1912 .

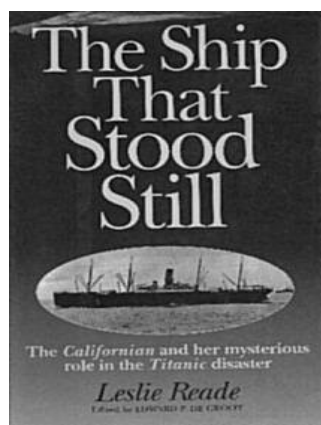
Por lo tanto, para quien esto escribe, aunque ciertos acontecimientos que tuvo la oportunidad de conocer, de sus desarrollos y finales, con respecto al RMS “Titanic”, al “Californian”, al “Carpathia”, por sólo nombrar algunos de los buques, como así también algunos de los hechos relacionados con ellos (el hundimiento del primero de los nombrados, la exacta ubicación del segundo y la tarea de rescate del último), no se apartan mayormente de lo que mundialmente ( a todo nivel) se conoce, no por ello debo quedarme con ciertas cosas que, generalmente, aparecen como verdaderas “palabras de Dios”.

En cierto modo ocurre conmigo (por favor : no pretendo, bajo ningún punto de vista, exaltarme a mí mismo.....) lo que el famoso escritor inglés **George Orwell** (autor de excelentes obras, como : “**1984**” y “**Rebelión en la Granja**”) dijo :

*“A veces, la primera tarea de un hombre inteligente es la remanifestación de lo obvio”.*

E incluso, aunque yo no sea ni pretenda ser un hombre muy inteligente, debo reconocer que el consejo de Orwell se puede aplicar a cualquier hombre o mujer, en definitiva , a todo ser humano, de modo de desarrollar aún más la propia inteligencia y sus propias potencialidades.

Lo anterior viene a cuento que ,en base a otros artículos aparecidos en la Web, juntamente con un par de libros (entre ellos, el de **Leslie Reade**, titulado “**El barco que todavía permanece**”) de los que tuve conocimiento, las preguntas sobre el comportamiento del “**Californian**” siguieron agujijoneando las mentes de muchas personas , a lo largo de las décadas posteriores al hundimiento del barco de los sueños.



**Foto N° 616 :**  
**Tapa del libro “The Ship That Stood Still”**  
 (en castellano : “El Barco que Todavía Permanece” ),  
 del escritor Leslie Reade .  
 Un excelente libro como para entender el papel del RMS “Californian” en la tragedia del RMS “Titanic” .-

Podremos decir así que, complementando lo que expusimos en líneas anteriores, leyendo los testimonios de dos Oficiales, las dudas siguen estando presentes.....

Veamos.

Durante la Investigaciòn Británica, en el testimonio marcado con **Q15409**, el 4to.Oficial **Boxhall** ,del **RMS “Titanic”** manifestó lo siguiente, respecto del “**Californian**”:

*“ Juzgo que el buque (se refiere al “Californian”) se hallaba a unas 5 o 6 millas cuando le avisé por clave Morse, y posteriormente, dió vuelta....estaba virando muy, muy lentamente”*

Durante la Investigaciòn Americana, en el testimonio marcado como **US Inq.933**, el mismo Oficial indica que:



1392

*“Finalmente, ví la luz roja, habiendo visto la verde....Ví la luz verde antes de ver la luz roja...”*



**Foto N° 617 :  
Fotografía del  
4to.Oficial Joseph  
Boxhall, quién lanzara  
las bengalas a bordo del  
RMS “Titanic” , al  
momento de su  
hundimiento .-**

Respecto del otro Oficial, se trata, en este caso, del Capitàn del “Californian”, **Stanley Lord** .Durante la Investigaciòn emprendida por el Senado de los Estados Unidos, el capitàn Lord declaró, en el testimonio nomencado como **US Inq.732** , lo siguiente :

*“Este barco estaba viniendo ...sobre nuestro lado de estribor. Luego de la medianoche, nosotros giramos lentamente y le mostramos nuestra luz roja.”*

Como detalle adicional, podemos volver a citar algo ocurrido durante el transcurso de la Investigaciòn Britànica, en una de sus sesiones. Una de las cosas que se pudieron comprobar es el hecho que los encargados de proceder a esta tarea de averiguaciòn de datos, estaban enterados (es decir, en **CONOCIMIENTO** ) de que había otros “candidatos” en lo que a barcos

se refiriese, que (literalmente) estaban “dando vueltas”, alrededor del sitio del desastre del RMS “Titanic”.



Foto N° 618 :

Fotografía del Capitán del buque RMS “Californian” , Stanley Lord, pasados bastantes años del hecho que signó su vida para siempre: el hundimiento del RMS “Titanic” .A lo largo de los años , se le adjudicaron los cargos de “inacción y negligencia” respecto del comportamiento que tuvo con respecto a la situación que el barco de los sueños estaba atravesando. En esta fotografía, extraída de los Archivos del diario “El Día” de la ciudad de La Plata (Pcia. de Bs.As.), con fecha Agosto 20 de 1967 , se lo puede ver ordenando sus escritos de descargo, los cuáles siempre tuvieron el objetivo de reivindicar su comportamiento en esa noche trágica .-

Es así que consta que hubo (y quien quiera puede consultar los registros respectivos a la Inquisitoria Británica, lo puede corroborar ) una larguísima conversación entre el representante de dicha comisión de investigación, **Lord Mersey** y el **Sr. Robertson Dunlop** , el cual, a la sazón, era el representante de la **Leyland Line** , propietaria del buque “Californian”. Dunlop proporcionó un listado con los nombres de los buques “**Trautenfels**”, “**Paula**” y “**Memphian**”, los cuales se podían encontrar en el **Resumen Semanal de Lloyd** (la famosa compañía aseguradora inglesa)

1394

para esa fecha (14 y 15 de Abril de 1912) , y de los que se sabía que se hallarían en las inmediaciones de las coordenadas (latitud y longitud) en las que se encontraba el RMS “Titanic”. Lo anterior se puede consultar en la Investigación Británica, más precisamente, en las **páginas 891-894** ,del día **28 de Junio de 1912** .Luego de esa extensa discusión, Lord Mersey estuvo de acuerdo en que *“todos ellos eran muy buenos”*. Pero lo que Mersey comentó a continuación , vino a **sellar** algo (por lo menos esa es la idea que me dá....) .Mersey expresó que:

*“¿No viene a este caso, que el ``Titanic`` estaba lanzando cohetes blancos y que Ud. vió cohetes blancos; que el ``Titanic`` lanzó cerca de ocho cohetes, y que Ud. vió alrededor de ocho cohetes?.”*

El Sr. Dunlop respondió :

*“Sí, es una coincidencia.”*

Lo anterior me pareciera como una continúa repetición que efectúa Mersey, de manera que hasta el más o menos convencido de algo contrario a sus declaraciones, se encontrase ante una posible duda en sus pensamientos y/o convicciones, y finalmente, le diese la razón a su interlocutor, en este caso, Lord Mersey. Ahora bien, sobre el otro lado de la vereda no podría opinar sobre la contestación de Dunlop, ya que se podría tratar del caso de un hombre que no se acordase mucho del tema de los cohetes y que le hubiese venido bien ese número de ocho, o cualquier otro número.....O quizás, le diese lo mismo si había o no cohetes en el aire.....

De todos modos, es necesario leer los posibles relatos a los que se acceda, sobre el tema de los posibles buques que (teórica o prácticamente) estaban en las cercanías del RMS “Titanic”, al momento del hundimiento del inmundible Las historias más conocidas que circulan tratan sobre otros dos (2) barcos, entre ellos , los buques **“Samson”** y **“Mount Temple”** .Sin embargo, otros buques también, a lo largo de los años, ingresaron a la lista

de navíos que habrían estado cerca de la zona del desastre; entre ellos, el **“Dorothy Baird”**, el **“Etonian”** y el **“Almerian”**.

Por ende, ya que los hemos nombrado, traigamos a colación lo que se sabe y se puede decir acerca del buque llamado **“Mount Temple”**, que fuera, justamente, el que rescató a la mayor cantidad de cadáveres resultantes del hundimiento del **“Titanic”**.

Digamos así que otro de los buques que se hace aparecer como el **“barco misterioso”** del hundimiento del **“Titanic”** es, justamente, el **“Mount Temple”** el mismo barco que se vió desde el **“Californian”** a las **06:00 hs.** Los alegatos realizados sobre este tema se basan en la historia y comentarios efectuados por el **Dr. Quitzrau** , un pasajero que viajaba en este buque ,en la noche en que se hundió el RMS **“Titanic”**.

Quitzrau escribió una declaración de puño y letra en la cual indica que escuchó decirle a uno de los Oficiales del **“Mount Temple”**, haber visto (es decir, los Oficiales) cohetes verdes ,en algún momento cerca de las **03:30 hs.**, mientras este buque se acercaba a la posición del desastre del RMS **“Titanic”** ,desde el Oeste. Sin embargo, ninguna de las Investigaciones que se efectuaron con posterioridad al hundimiento del barco de los sueños, tuvo en cuenta a este posible **“espectador”** de la tragedia. Quizás, esto se debió a que las Comisiones ya tenían lo que estaban buscando : un hombre y un barco; en este caso, Lord y el **“Californian”**.

De hecho, la Investigación Británica condujo una búsqueda con respecto a otros vapores y buques que se hallasen en el área, y al fin, el reporte sobre el **“Mount Temple”** (como así también la razón para no seguir insistiendo en esta cuestión ) expresó que :

***“Respecto del Capitàn del ``Mount Temple`` ,aquellos a bordo bien deben haber sabido qué evidencia, él y su operador del aparato Marconi dieron en América, y deben haber supuesto que él y el operador del aparato Marconi habrían sido llamados nuevamente como testigos para la Investigación sobre el ``Titanic`` en Inglaterra y, si hubiera cualquier alegato que las personas a bordo desearan hacer contra el Capitàn o***

*cualquier evidencia que ellos pensasen debieran hacer ante la Corte en Inglaterra, ellos (se refiere a las personas a bordo) deberían presentarse voluntariamente como testigos en el asunto.”*

Y más adelante :

*“Si hubiera algo en estos alegatos , es un problema de profundo contenido que aquellos que los hiciesen no se hayan puesto en comunicación con el Board of Trade.....”*

Por lo tanto, se impone atender ahora a la declaración escrita remitida por el Dr. Quitzrau, la cual fuera ingresada al Registro de la Investigación Americana el día 9 de Mayo de 1912.La misma expresa lo siguiente :

*“El Dr. F .C. Quitzrau, habiendo prestado juramento debidamente, declara y dice que era un pasajero viajando en segunda Clase ,en el vapor ‘‘Mount Temple’’, el cual dejó Antwerp el día 3 de abril de 1912; que cerca de medianoche del Domingo 14 de Abril , hora de New York, se despertó por el súbito detenerse de las máquinas; que inmediatamente se dirigió a la cabina, donde se encontraban ya reunidos varios de los camareros y pasajeros, los que le informaron que se habían recibido mensajes inalámbricos provenientes del ‘‘Titanic’’; que el ‘‘Titanic’’ había chocado contra un iceberg y estaba solicitando ayuda. Se dieron órdenes inmediatamente y el ‘‘Mount Temple’’ cambió de curso, dirigiéndose directamente hacia el ‘‘Titanic’’. Cerca de las 3 de la madrugada, hora de New York, 2 de la madrugada, tiempo del buque, el ‘‘Titanic’’ fue avistado por algunos de los Oficiales y de la tripulación; que tan pronto como el ‘‘Titanic’’ fue visto todas, las luces sobre el ‘‘Mount Temple’’ fueron apagadas, las máquinas detenidas y el barco permaneció quieto por cerca de dos horas; que tan pronto como el día clareó ,se encendieron las máquinas y el ‘‘Mount Temple’’ circunvaló la posición del ‘‘Titanic’’, que los Oficiales insistieron en que esto debía ser hecho, a pesar que el Capitàn había dado órdenes de que el buque prosiguiera con el viaje.*

*Cuando circunvalamos la posición del ``Titanic`` vimos al ``Frankfurt`` al Noroeste de nosotros, al ``Birma`` al Sur, comunicándonos con ambos mediante inalámbrico, preguntando este último si estábamos en problemas; que cerca de las 6 de la mañana divisamos al ``Carpathia``, del cual habíamos recibido previamente un mensaje de que el ``Titanic`` se había hundido; que cerca de las 08:30 hs. nos comunicó vía inalámbrico que había levantado 20 botes salvavidas y cerca de 720 se habían rescatado, y que no había necesidad de que el ``Mount Temple`` se quedase, ya que el resto de los que se hallaban a bordo (del ``Titanic``) se habían ahogado.”*

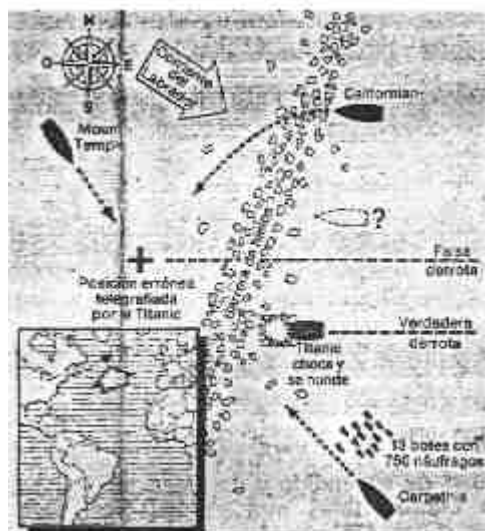
*Dr. F . C. Quitzrau*

*Firmado y bajo juramento ante mí, el 29 de Abril de 1912*

*William James Elliot*

*Notario Público para la provincia de Ontario*

*(Investigación del Senado USA 1098)*



**Foto N° 619**  
**Extraída de los**  
**archivos del diario**  
**“La Nación”, en**  
**una nota del 14 de**  
**Diciembre de 1990,**  
**se observa las**  
**posiciones de los**  
**buques que se**  
**Hallaban en**  
**cercanías del RMS**  
**“Titanic”, en la**  
**noche del 14 al 15**  
**de Abril de 1912 .-**

De todos modos, hagamos unas observaciones:

(1) La declaración testimonial del Dr. Quitzrau es de “oídas”, ya que **ÈL NO VIÒ LAS LUCES POR SÌ MISMO** .

(2) La hora de New York, cuando supuestamente él y otras personas a bordo del “Mount Temple” divisaron al RMS “Titanic”, sería (como mínimo) las **04:50 hs.**, tiempo del “Titanic”, si hemos de creerle al radiooperador Harold Bride, el cual estimó que se hallaban a una (1) hora y cincuenta (50) minutos adelantados respecto del tiempo de New York. De lo anterior, se puede inferir que cualesquiera hayan sido las luces que los oficiales o la tripulación del “Mount Temple” vieron ,no podrían haber sido las del RMS “Titanic”, ya que éste se había hundido hacía un poco más de dos horas antes.

Pero habría un medio de comprobar si lo que Quitzrau narra es verdadero o no. Y el camino más sencillo sería el de buscar las evidencias que pudieran haber presentado los oficiales o la tripulación del “Mount Temple”, de manera de cotejar los dichos de uno y otros.

Para el verano de 1912 (recordemos :meses de Julio/Agosto, Hemisferio Norte) ,el **4to.Oficial W. H. Baker** ,a bordo del “Mount Temple” en esos momentos, le escribió al Capitàn Stanley Lord, lo siguiente :

*“Llegué a casa en el ‘Mount Temple’ desde Halifax (siguiendo) ese viaje, habiendo salido del ‘Empress’ (se refiere al buque ‘Empress of Britain’) a los 10 minutos de haber tenido información de poder llenar una vacante....(se refiere al barco ‘Mount Temple’) . Los oficiales y otros me contaron acerca de los eventos que observaron en la noche en que el ‘Titanic’ se hundió, y en base a lo que ellos dijeron, estuvieron a una distancia de entre 10 a 14 millas del buque (se refiere al RMS ‘Titanic’) cuando vieron sus luces. A medida que reuní lo que me comentaron, inferí que el Capitàn parecía tener temor de atravesar el hielo, aunque éste no era muy grueso. Ellos me dijeron que no sólo vieron las luces de la cubierta sino también varias luces verdes entre ellos y lo que ellos creían era el ‘Titanic’. Hubieron de escucharse dos reportes urgentes*

*en los que se decían que esto debería ser el final del ``Titanic`` : por lo que inferí, esto fue un tiempo después luego del avistamiento del navío. El Capitàn indicó ante la Investigaciòn llevada a cabo en Washington que él se hallaba a cuarenta y nueve millas de distancia pero los oficiales manifestaron que se hallaban a no más de 14 millas. Le debo comentar que a Ud. que estos hombres estaban sumamente indignados por el hecho de no haber sido llamados para brindar sus evidencias en esos momentos, por lo cual ellos se encontraban irritados por el comportamiento del Capitàn en este hecho. El Doctor había efectuado todos los preparativos y así, las habitaciones habían sido convertidas en hospitales, etc. y la tripulación, que estaba dispuesta y lista sobre la cubierta , para brindar ayuda, miraba sus luces y a lo que hacían mención eran las luces verdes que ardían sobre los botes....estos compañeros se deben sentir apenados por Ud. ,sabiendo que Ud. no podría haber sido, de cara a esto, parte del ``barco misterioso``.....”*

Nótese que la carta del Oficial Baker al Capitàn Lord también se basa en los comentarios que escuchó , ya que él no estaba en el viaje en cuestión, sino que sólo se hallaba enlistado para el viaje de retorno a Europa desde Halifax, Nueva Escocia. También debe notarse que el Oficial Baker indica *“luces que ardían sobre los botes...”* y luces de cubierta de *“lo que ellos pensaban era el ``Titanic``* .Incluso aceptando la estimación del tiempo que efectúa el Dr. Quitzrau ,esto es, *“cerca de las 3 de la madrugada ,hora de New York”* , es ya más tarde que la hora en que el Oficial Boxhall se encontraba disparando las bengalas verdes hacia el RMS “Carpathia” y el “Carpathia” disparaba cohetes hacia donde se encontraba el RMS “Titanic”, haciéndoles saber que se hallaba en camino del rescate.

Volviendo al barco “Mount Temple”, hallamos a un tal **4to.Oficial Notley** , el cual aparentemente fue uno de los más enojados con la actitud que tomó el Capitàn Moore, durante la travesía de este buque. Según el autor Leslie Harrison , al que ya hemos hecho mención en páginas anteriores, Baker arregló primero un encuentro entre Notley y Lord (éste último del “Califor-



1400

/--nian”), y más tarde, en el transcurso de 1912, Baker, Lord y Notley almorzaron juntos.

El resultado de este último encuentro (en particular) fue que Notley le narró todo lo que conocía sobre las peripecias del viaje del “Mount Temple”, y en especial, sobre los incidentes acaecidos la noche del hundimiento del “Titanic”, es decir, de aquellos que tenían que ver con el comportamiento del capitán Moore respecto de la tragedia del barco de los sueños. Pero lo que Notley no estuvo jamás dispuesto a hacer, cosa que allí mismo le hizo saber a Lord, es el testificar ante el “Board of Trade”.

De todos modos, Baker y Lord intentaron lograr la ayuda del médico de a bordo del “Mount Temple”, es decir, el **Dr. Bailey**.

El mencionado profesional remitió sendas respuestas, tanto a Baker como a Lord.

Al primero de ellos se dirigió en estos términos:

*“¿.....Qué estimación sería la de un no profesional y qué expresión sin importancia de detalles sería sobre lo que ocurrió en el ‘Mount Temple’, de cara a lo que se halló?. Es claro que lo mejor para el Capitán Lord es buscar su evidencia partiendo del Oficial Notley, de Montreal, y de los demás oficiales que estuvieron a bordo del buque, los cuales vieron ciertas cosas y discutieron libremente esos problemas. ¿Porqué viene a preguntarme a mí, que no conozco lo que es el extremo afilado de un buque?”*

Al segundo, de la siguiente manera:

*“Al no ser un Oficial de navegación, ninguna información que le diese, en estas circunstancias, sería de la más leve utilidad para Ud., cuando toda la evidencia de lo que ocurrió a bordo del ‘Mount Temple’, en la madrugada de la catástrofe del ‘Titanic’, está cerca suyo, en los Oficiales del mencionado buque y ahora, al servicio del Canadian Pacific Railway. Esto sería de valor para Ud., si lo puede obtener.”*

Pero ni el capitán Lord ni el “Board of Trade” ni el Senado USA obtuvieron dichas declaraciones , incluso aunque para el 25 de Abril de 1912,es decir, diez (10 ) días después del hundimiento, un reportero del periódico **“The New York Tribune”** que se hallaba por St. John (Newfoundland), intentó descubrir los rumores y comentarios sobre lo que se vió desde el buque “Mount Temple”. Se llega a insinuar lo acontecido, pero ,sin embargo, no se revelan ni detalles ni evidencias contundentes de lo que logró recabar este reportero .Tal es así que el **2do.Oficial Heald** dice que *“le podría decir un montón de cosas, pero no es mi negocio hablar”* .Evidentemente, Heald era un fervoroso partidario del dicho “en boca cerrada no entran moscas”.....Y el **Dr. Bailey** declara una vez más : *“...que él no era un oficial de navegación y que él no estaba en posición de decir absolutamente nada”*

Y ,para remachar más el clavo, en el momento crucial, el **Oficial Notley** dice que *“...que al que dijo que estaba de guardia, no se lo puede encontrar...”*.

### !!!!QUÉ RARO!!!! .

¿Dónde están ahora los **“irritados”** Oficiales del “Mount Temple”?.  
¿Aquellos que se “indignaron” por el comportamiento del Capitán Moore, del mencionado barco, adónde se fueron?. Sólo dejaron tras de sí el silencio.....

Yo , eterno preguntón , pregunto :

**¿QUÈ PASÒ REALMENTE A BORDO DEL “MOUNT TEMPLE” EN ESAS HORAS, LAS CORRESPONDIENTES AL NAUFRAGIO DEL RMS “TITANIC”?**

**¿POR QUÈ SE HICIERON LOS SORDOS, CIEGOS Y MUDOS DESPÙES DEL HUNDIMIENTO DEL BARCO DE LA WHITE STAR LINE?.**

1402

Por ello, resulta, una vez atendidas estas observaciones anteriores, casi una “maravilla” , la manera en que el “Board of Trade” concluye su indicada exposición:

*““Si hubiera algo en estos alegatos , es un problema de profundo contenido que aquellos que los hicieron no se hayan puesto en comunicación con el Board of Trade.....”*

Entonces, como aquí nos encontramos con el hecho de no poder hallar ninguna declaración por parte de **NINGUNO** de los Oficiales o gente “capacitada” (como los profesionales doctores) a bordo del “Mount Temple”, en aquellas circunstancias, podríamos intentar examinar en qué **HORARIO** (aunque sea aproximado) arribó el buque comandado por el Capitàn Moore , a la posición de CQD, emitida por el RMS “Titanic” ,que ya hemos visto fue incorrecta.

Veamos.

Según el propio Capitàn Moore, su barco llegó al borde del campo de hielo alrededor de la **04:30 hs.** de ese Domingo 15 de Abril de 1912, pero no halló nada en dicho lugar. **Sí** logró ver al “**Carpathia**” sobre el lado **Este** del mencionado campo, y acertadamente pensó que el “Titanic” emitió, por medio de su aparato inalámbrico, una posición equivocada, en por lo menos, unas **8 millas náuticas** (esto es, **casi 15 kms.**).

¿Podríamos tener la posibilidad de obtener alguna confirmación de que el “Mount Temple” llegó al sitio del desastre a eso de las **04:30 hs.** de aquella madrugada?. Si fuera así, entonces **LO QUE SEA** que hayan visto los “indignados” e “irritados” Oficiales y tripulación del “Mount Temple” , **no podría haber sido el RMS “Titanic”**.

Vuelta a preguntar :

**¿QUÈ FUÉ LO QUE, EFECTIVAMENTE, SE DIVISÓ DESDE EL “MOUNT TEMPLE”?**

Analícemos nuevamente, retrocediendo a los dichos y hechos de esa fatídica madrugada.

Cerca de las **04:30 hs.** del día 15 de Abril de 1912 , el Oficial Jefe **Stewart** despertó al Capitàn **Lord** ,el cual subió al puente del barco que comandaba. Posteriormente, el mencionado Capitàn declaró ante el Senado USA, en la testimonial N° **733** ,lo que **VIÒ** :

*“A la luz del día vimos un vapor de chimeneas amarillas ,al Sudoeste de nosotros, más allá de donde este hombre (se refiere a sí mismo) había quedado, a unas ocho millas .”*

Este **NO** era probablemente el buque “Carpathia”. Recordemos que tanto el aprendiz Gibson, los Oficiales Stone y Stewart, **TODOS ELLOS**, describieron que, el **PRIMER** barco que vieron en las primeras horas de esa madrugada, estaba más directamente al **SUR** , luego de haber venido desde el **SUDESTE** , y que observaron ese navío por espacio de una (1) hora. El Oficial Jefe Stewart fue ,hasta si se quiere, inflexible, en indicar que el recién llegado **NO ERA EL “CARPATHIA”**. Yendo al caso, mencionemos la **pregunta N° 8905** que el Senado USA le efectúa. Decía así :

*“¿Está en su mente que aquello que vió era el ``Carpathia``?”*

*“No; pienso que era un buque de chimeneas amarillas ,al momento en que se levantó el Sol.”*

Si Stewart y Lord fueron correctos y honestos (y no existe razón para dudar de ello, ya que, **TEÒRICAMENTE** , no perdían ni ganaban nada con mentir, y ,además, sus carreras estarían en juego por ello....) , parecería ser que en los primeras horas de aquella mañana , a las primeras luces del día, el “Californian” **PODRÌA HABER LLEGADO A DIVISAR.....**

**DOS**

1404

**BARCOS DIFERENTES** que arribaban a los alrededores de la zona del desastre, en el lapso de una hora.

Recordemos que en el horario de las **03:20 hs.**, Stone y Gibson (ambos del “Californian”) habían observado **MÁS** cohetes, recto al horizonte, y más directamente hacia el **SUR** que hacia la zona en la cual ellos ,previamente, hubieron de observar al otro buque desaparecer en Sudoeste. Ahora bien, a las **04:30 hs.**, advirtieron la presencia de **UN VAPOR DE CHIMENEAS AMARILLAS , OCHO (8) MILLAS AL SUDOESTE** .

**;;;QUÈ ENSALADA DE DATOS ,TESTIMONIOS Y HORARIOS;;;**

Pero podemos dejar de ver el árbol para ,ahora sí, poder tener una visión completa y clara del bosque.....Para ello, hagamos un resumen coordinado de esta problemática.

Veamos hombres, testimonios, posiciones, por horarios.

**Hora 02:20 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El RMS “Titanic” se hunde en el Atlántico, habiendo disparado, con anterioridad, cohetes hacia un buque ubicado hacia el Norte.

Desde el “Californian”, se estuvo observando un buque ubicado hacia el Sur, que disparaba bengalas, pero que posteriormente desaparece de la vista de los observadores.

Los buques “Carpathia” y “Mount Temple” se hallan a varias millas de distancia, fuera de vista.

**Hora 03:20 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

Según las declaraciones escritas de Gibson y Stone:

El RMS “Titanic” se había hundido ya hacía una hora, mientras que el 4to.Oficial Boxhall (del “Titanic”) quemaba bengalas verdes sobre los botes salvavidas.

El buque “Carpathia” va llegando desde el Sudoeste, disparando dos (2) cohetes para avisar a los náufragos del “Titanic” de su presencia.

Desde el “Californian” se observan tres (3) cohetes más, primero directamente hacia el Sur, y luego hacia el Sudeste, más alejados que los cohetes iniciales.

Desde el “Mount Temple” se divisan luces verdes “en los botes” y luces brillantes de cubierta más alejadas.

### **Hora 04:00 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El “Carpathia” arriba a la zona en la cual se hallan los botes salvavidas del RMS “Titanic”.

A bordo del “Californian”, Stewart releva a Stone, se entera de los cohetes, y divisa un nuevo barco directamente hacia el **Sur**.

**“Ése no es el barco que yo ví inicialmente”**, le comenta Stone a Stewart.

El “Mount Temple” navega más despacio, aproximándose al campo de hielo desde el Sudoeste, a unas ocho millas de distancia, acercándose a la incorrecta posición (CQD) emitida desde el RMS “Titanic”.

### **Hora 04:30 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El barco “Carpathia” comienza a levantar los botes salvavidas del RMS “Titanic”.

El Capitàn Lord llega al puente del “Californian”.

El Oficial Jefe Stewart y el Capitàn Lord, a bordo del “Californian” , divisan , en ese horario, un vapor de chimeneas amarillas hacia el Sudoeste, a unas ocho (8) millas de distancia.

El buque “Mount Temple” se detiene al borde del campo de hielo, estimando el responsable del mismo que la posición enunciada por el RMS “Titanic” está equivocada en unas ocho (8) millas.

1406

**Hora 06:00 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El capitán Lord escucha un mensaje proveniente del “Frankfurt” que habla del “Titanic” , comenzando justamente por la equivocada posición (CQD) del barco de los sueños.

Desde el barco “Mount Temple” observan al “Californian” ubicado hacia el Norte, “cerca de la misma distancia, hacia el Norte, a la que se encontraba el “Carpathia” , estando este hacia el Oeste ,a unas 5 o 6 millas. El “Californian” comienza a cruzar el campo de hielo, viniendo hacia el “Mount Temple”.

Momentos mas tarde, el capitán Lord radía un mensaje al buque “Virginian”, en el cual dice : “Podemos ver ahora al “Carpathia” subiendo a los pasajeros desde los pequeños botes”.

Veamos si podemos esbozar una **conclusión** , que esperamos sea ,cuando menos, correcta.

La hora de arribo del “Mount Temple” (es decir, la dada por el Capitàn Moore) a la posición de CQD del RMS “Titanic”, se puede confirmar como que tuvo lugar a las **04:30 hs.** , y el arribo de dicho buque lo confirman tanto el Capitàn Lord como el Oficial jefe Stewart, ambos del “Californian”.

Además, los oficiales del “Mount Temple” **HAN VISTO** (esta es la mayor de las probabilidades) las luces verdes que el 4to.Oficial Boxhall hace flamear sobre su bote salvavidas y los cohetes que lanza el buque “Carpathia”, a medida que este último se aproxima a la escena del desastre. Cabe acotar que el testimonio presentado por el Capitàn Moore, sobre sus acciones, es, con amplias probabilidades, **CORRECTO** .

De lo que podríamos deducir que:

**DESDE EL BUQUE “MOUNT TEMPLE” NO HABRÌAN PODIDO, POSIBLEMENTE, VER AL “BARCO MISTERIOSO” QUE FUERA VISTO DESDE EL RMS “TITANIC”, ALREDEDOR DE LAS 02:20 HS. DEL DÌA 15 DE ABRIL DE 1912 .....O ANTES.**

Para rematar esto : desde el “Mount Temple” divisaron al “Californian” a sólo 5 o 6 millas náuticas (esto es, unos 9,2 a 11,1 kms.) de distancia al Norte del sitio del desastre del “Titanic” , casi al mismo tiempo en que el capitán Lord informa al “Virginian” que él mismo puede ver al RMS “Carpathia” y a los pasajeros ubicados en los botes.

Se impondría, como medio de complementar la información presentada, la transcripción de los mensajes que se sucedieron a partir del horario de las 06:40 hs. del día 15 de Abril de 1912 :

### **Hora 06:40 hs.**

El “Parisien” escucha señales débiles, provenientes del MPA (“Carpathia”),o de alguna estación, indicando que el “Titanic” chocó contra un iceberg.

### **Hora 06:40 hs.**

El “Asian”, remolcando a un buque tanque alemán hacia el puerto de Halifax, pregunta cuáles son las novedades sobre el MGY (“Titanic”) .Más tarde, envía un mensaje diciendo haber escuchado que MGY se debilitaba cada vez más.

### **Hora 07:40 hs.**

El “Mount Temple” escucha que el MPA (“Carpathia”) reporta haber rescatado los botes salvavidas.

### **Hora 08:07 hs.**

El “Baltic” envía el siguiente mensaje al “Carpathia” : “¿Podemos ser de alguna utilidad para Uds., trasladando algunos de sus pasajeros?. Estaremos en posición alrededor de las 04:30 p.m. Hágame saber si altera su posición.”



1408

**Hora 08:40 hs.**

El “Mount Temple” escucha al MPA (“Carpathia”) lanzar un **CQ** (mensaje a todos los buques) y decir : *“No necesita quedarse por mí. Avisa mi Capitán que ha estado cruzando alrededor del campo de hielo sin resultado. El barco invierte su posición.”*

**Hora 08:45 hs.**

El “**Olympic**” envía un mensaje a los propietarios de la White Star Line, en New York, a través de la Isla Sable, diciendo : *“No nos hemos comunicado con el Titanic desde medianoche.”*

**Hora 08:55 hs.**

El “Carpathia” responde al “Baltic” en estos términos : *“Procedo hacia Halifax o New York , a toda velocidad. Sería mejor que Uds. procedan a Liverpool. Tenemos cerca de 700 pasajeros a bordo .”*

Bueno....de todos modos todo se vuelve complejo y difícil, ya que hay muchos intervinientes en este drama. Ahora bien....¿Ud., qué piensa?.

Pero para darle un toque de finalización (si se pudiera llamar así....) veamos ahora algo que ocurrió hace unos nueve (9) años, y por lo tanto, a ochenta (80) años del naufragio del inmundible. Se trata, en este caso, de lo que se conoce como la **Reevaluación Británica de 1992**. Describamos a continuación en qué consistió dicha reevaluación.

En el año 1992, la **Rama de Investigación de Accidentes Marinos del Gobierno Británico** (**Marine Accident Investigation Branch of the British Government** ) reconsideró sus posiciones anteriores, principalmente debido a la presión que los escritores de libros sobre la tragedia del RMS “Titanic” efectuaron. Obviamente, muchos de ellos estaban en un todo de acuerdo con los postulados que plantea en su libro el

autor inglés Walter Lord, autor de “A Night to Remember” (“Una Noche para Recordar”). Es así, que esta Rama del Gobierno Británico decidió encarar una investigación respecto del así llamado **“incidente `Californian`”**. Lo que sucede es que el descubrimiento de los restos del RMS “Titanic” fueron un aliciente óptimo en función de proveer evidencias nuevas (y necesarias) como para iniciar una nueva investigación. Entre las evidencias, podríamos indicar la posición **precisa** del hundimiento del barco de los sueños, a partir de la ubicación del naufragio, por parte del equipo conjunto que el Dr. Ballard dirigió en el año 1985.

Infortunadamente, el documento resultante resuelve poco de las controversias planteadas a lo largo de los años, con respecto al comportamiento del capitán Lord y del buque a su mando, el “Californian”. Es decir, el reporte final de esta reevaluación vuelve a plantear las controversias que se presentaron durante ocho décadas, y de este modo, muy pocas controversias quedaron, de alguna manera, resueltas.

Al ser prácticamente imposible incluir la reevaluación en todos sus estamentos, lo que sí se podría hacer es detallar los puntos más importantes. En el proceso de completar el reporte, el primer investigador, el **Capitán Barnett**, decidió que las Investigaciones de 1912 habían llegado a las conclusiones correctas: que el buque “Californian” había estado a la vista de varias personas a bordo del agonizante RMS “Titanic”, y, posiblemente, a unas 5 o 6 millas de distancia de este último. Sin embargo, este reporte fue luego entregado a otro asesor, a los efectos de un posterior examen, y este segundo revisor, el **Capitán de Coverly**, hubo de llegar a diferentes conclusiones, aunque estuvo de acuerdo con su antecesor, Barnett, en otras. Cabe acotar que los investigadores fueron instruidos de modo de decidir cuestiones **precisas** (como las que indicaremos a continuación, seguidas de las conclusiones), de tal modo de ofrecer un panorama conciso y claro sobre dichas cuestiones.

Pasemos, pues, a ellas:

1410

1):

**“Para establecer ahora, tanto como sea posible, las posiciones del ‘‘Titanic’’ cuando chocó contra un iceberg el 14 de Abril de 1912 y cuando, subsecuentemente, se hundió; para estimar las posiciones del ‘‘Californian’’ en los mismos momentos; y para deducir la distancia entre los dos navíos durante el período entre dichos tiempos.”**

Conclusiones:

Que se citan las posiciones de colisión y hundimiento del “Titanic” ; sin embargo “ La posición del ‘‘Californian’’ no puede ser deducida tan exactamente. El Capitàn Barnett considera que este barco debería haber estado.....a solo 5 o 7 millas. En mi opinión ,el ‘‘Californian’’ estaba a entre 17 y 20 millas desde el ‘‘Titanic’’, lo más probable a 18 millas.”

De lo anterior, podemos observar que los asesores no se ponen de acuerdo, ya que uno de ellos se basa en las descripciones realizadas por, p.e., el Capitàn Moore y el otro, en las que hizo el escritor Walter Lord.

2):

**“Para considerar si las señales enviadas del ‘‘Titanic’’, fueron vistas por el ‘‘Californian’’, y si la propia acción fue efectuada.”**

Conclusiones:

“El Capitàn Barnett considera que el ‘‘Titanic’’ fue visto desde el ‘‘Californian’’, por su jefe, y otros. Pienso que es posible que el ‘‘Titanic’’ haya sido visto, debido a la anormal refracción , que permitió la vista más allá del horizonte que ordinariamente se visualiza, pero más probablemente, que no haya sido visto.”

De nuevo, los asesores en esta cuestión no concuerdan entre sí para el caso en que los dos buques se hayan visto entre sí. Para aclarar: que personal de ambos barcos hayan visto la presencia de los mencionados navíos , desde

sus respectivas posiciones. Sin embargo, en el próximo planteo, los asesores hacen una distinción entre el avistamiento de los buques, y el de cohetes, para más tarde efectuar un comentario sobre la conducta y la responsabilidad del Capitàn Lord (del “Californian”).

3):

**“Para evaluar la acción seguida por el Capitàn Stanley Lord, comandante del ``Californian``, entre las 22:00 hs, tiempo el buque, del 14 de Abril , y la hora del día 15 de Abril cuando el pasaje fue recuperado.”**

Las conclusiones de ambos Capitanes fueron expuestas de la siguiente manera: “El Capitàn Barnett considera que las señales de desastre enviadas por el ``Titanic`` fueron vistas, y que no se tomó una acción apropiada.”. Yendo más lejos, los capitanes Barnett y de Coverly dijeron esto con respecto a la conducta de Lord : “El Capitàn Barnett considera que una acción posterior hubiera sido efectuada, y concuerdo con ello. Aunque, como se ha puntualizado, el uso de cohetes era mucho más común 80 años antes de lo que es ahora, no era ciertamente tan ordinario un evento que su visualización, especialmente en un área donde se detectaba la presencia de hielo, requería algo menos que todas las medidas prácticas y positivas para establecer la razón por la cual eran disparados. Llamar simplemente por lámpara Morse pareció ser muy poco , con respecto a lo que se necesitó hacer. La acción que hubiera debido tomarse por parte de Stone, tan pronto como se hubiese asegurado que estaba, en realidad, divisando cohetes, era:

“El comandante debería haber llamado, y ,si no hubiera contestado inmediatamente, Stone debería haberse reportado en persona.”

“La Sala De Máquinas se debería haber preparado inmediatamente mediante la señal de ``Mantenerse Listas`` .”

“El Operador de Radio debería haber sido llamado.”

1412

“ El Capitàn Lord, una vez llamado, debería ,al punto, haber ido al puente, verificando que la Sala de Máquinas estaba preparada y el operador del aparato inalámbrico en su puesto, y luego lograr trasladarse hacia la fuente aparente de los cohetes.”

Incluso cuando la reevaluación no decide la posición relativa de los dos buques , lejos de aclararla ,halla que las acciones del Capitàn Lord fueron menores que las que se deberían haber necesitado en semejante eventualidad. Ambos asesores llegan a la misma conclusión.....y, solamente en ese punto es en el que concuerdan.

En definitiva : la reevaluación británica de 1992 no hace sino expresar (digamos, leyendo entrelíneas) que las acciones de los seres humanos que tuvieron que intervenir en la tragedia del RMS “Titanic” fueron, simplemente, eso : acciones de seres humanos con características humanas.

Pero tratando de volver a dirigir la mirada desde el punto de vista humano, veamos **qué pasó con los sobrevivientes** ; o por lo menos, con algunos de ellos.

Tengamos en cuenta que ,como tantos otros seres humanos, los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic” vivieron (algunos....) felizmente, como el caso de **Ana Turja** ,mientras que otros debieron adaptar sus vidas a lo que aconteció en esa noche de Abril de 1912 Éstos últimos, al correr de los años, debieron enfrentar a reporteros, historiadores, etc. que ávidos por conocer detalles de la tragedia, los habrían de “perseguir” , para sonsacarles lo que pudieran de sus recuerdos. Ahora bien, como en todo suceso de estas formidables características, muchas de estas personas fueron incapaces de continuar sus existencias, adaptándolas al recuerdo que el horror del naufragio les impuso, queriéndolo o no. En definitiva, habría de ser una marca indeleble que por siempre llevarían, en lo más profundo de su ser.

Es así, que el sobreviviente **Jack Thayer** prosiguió sus estudios y se graduó en la Universidad de Pennsylvania, labrándose , con el transcurrir de los años, una aceptable posición en la banca. Más tarde, al pasar el tiempo, retornó a su Colegio, del cual se convirtió en su vicepresidente. Sin embargo, el futuro le habría de deparar ingratas nuevas: uno de sus hijos habría de morir en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Thayer, abrumado por los recuerdos de la noche trágica de 1912, junto a la tristeza que le produjo la muerte de uno de los de su sangre, no tuvo fuerzas para seguir viviendo y decidió poner fin a sus días, suicidándose en el año 1945, cuando solo tenía 40 años.

Otro de los principales protagonistas de la noche en la que el RMS “Titanic” se hundió, fue el **4to.Oficial Joseph Boxhall**. Éste ganó un comando en la Royal Navy , pero nunca pudo escalar hasta ser capitán en el servicio mercante. Dejó las tareas del mar en el año 1940 y trabajó como asistente técnico en el film del año 1958, de nombre “A Night to Remember”. Luego de su muerte, acaecida en el año 1967 , sus cenizas, debido a un pedido propio, fueron esparcidas en el Océano Atlántico, cerca del lugar donde se hundió el barco de los sueños.

Otro de los que formaba parte de la tripulación del “Titanic” era el radio-operador **Harold Bride**, quien logró sobrevivir a bordo de uno de los botes plegables con los que se equipó el buque de la White Star Line. De todos modos, con el transcurrir de los años, Bride no pudo afrontar su “fama”. En el año 1913 dejó de trabajar en aparatos inalámbricos y ,literalmente, se desvaneció. Tal es así, que en el transcurso de la Primera Guerra Mundial, volvió a desempeñarse en las funciones para las cuales estaba capacitado, pero no en un buque grande, sino en un pequeño vapor. Recién muchos años después un investigador privado descubrió que murió en el año 1956 en un hospital de la ciudad escocesa de Glasgow, luego de una vida como viajante de comercio. Se dice, incluso, que pudo cubrir sus huellas tan bien, que su propia familia no supo su verdadera identidad hasta bastante después de acaecida su muerte.

1414

**Frederick Fleet** , uno de los vigías de guardia la noche trágica, dejó el servicio mercante 20 años después, en el año 1936. Más tarde , trabajó para los astilleros de Harland & Wolff ,en Southampton. Luego, pasó a desempeñarse como vigilante nocturno para una empresa de tranvías. Finalmente, trabajó como vendedor de diarios, en una de las calles de la misma ciudad inglesa, para ,finalmente, y luego de la muerte de su esposa, suicidarse.

El Coronel **Archibald Gracie** fue el primer historiador serio que tuvo la tragedia que afectó al RMS “Titanic”. Asimismo, como otros pasajeros del buque, escribió un libro, titulado “**La Verdad sobre el Titanic**”. Infortunadamente, y como a tantos otros, la odisea de la supervivencia junto a los recuerdos del hundimiento, fueron demasiados para él, ya que lo afectaron profundamente. Es así que murió en Diciembre de 1912, justo cuando su libro ingresaba a la etapa de prensa.

Un comentario aparte merecen las vivencias del Capitàn Rostron, del “Carpathia” ,luego del rescate de los náufragos del barco de los sueños.

Conozcamos algunos detalles sobre **James Rostron**. Una vez que se conoció todo el horror de la tragedia del barco de los sueños, y Rostron completado su declaración ante la comisión investigadora del Senado de los Estados Unidos de América, el RMS “Carpathia” volvió a sus tareas habituales. Ahora bien, la vida de Rostron experimentó algunos leves y sutiles cambios.

Veamos.

Como manifestación de gratitud y reconocimiento a su desempeño en el rescate ,Rostron fue galardonado con una copa de plata y una medalla de oro por parte de los sobrevivientes, y la presentación de dicho evento social corrió a cargo de la (inefable.....) Margaret “Molly la inhundible” Brown. Más tarde, fue recibido por el presidente de los Estados Unidos de América, el Sr. William Taft ,en la Casa Blanca, Washington DC (USA).

Unos meses más tarde fue condecorado por el mismo presidente Taft ,a los efectos de recibir la Medalla de Honor del Congreso USA , el máximo honor que el país le podía conferir. El mismo día, el Embajador Británico ante los Estados Unidos de América, Lord Bryce, lo condecoró con la American Cross of Honour ,entregada por la American Cross of Honour Society, esto es, la Sociedad Americana de la Cruz de Honor. Además, también recibió la medalla de la Liverpool Shipwreck and Human Society, entregada en la ciudad de Liverpool (Inglaterra) por Lord Derby. Como así también fue galardonado con la medalla de oro de la Shipwreck Society de New York.

Luego de un año de comando a bordo del “Carpathia”, Rostron fue transferido al “**Caronia**” .Entre el año 1913 y el fin de 1914, el Capitàn habría de comandar los buques “**Carmania**”, “**Campania**”, “**Lusitania**” y “**Aulania**”. Rostron se hallaba comandando el “Aulania” cuando estalló la Primera Guerra Mundial. Este buque fue requisionado como un transporte de tropas, bajo el mismo mando de Rostron, llevando el primer contingente de tropas canadienses hasta el puerto inglés de Plymouth. Más tarde, Rostron abordó el buque “Aulania” con destino a la India y con posterioridad, se vió envuelto en la campaña de Gallipoli ,al comando del mismo barco. Entre Septiembre de 1915 y Abril de 1916, Rostron comandó el “**Mauretania**”, aquel famoso competidor del RMS “Titanic”, propiedad de la Cunard Line, el cual fuera convertido en buque hospital. Pasando el tiempo, se unió al “**Ivernia**”, sirviendo en el Mar Mediterráneo. Hacia el fin del año 1916, Rostron dejó el “Ivernia” y se volvió a enlistar en el “Mauretania”.

Luego de comandar los buques “Andania”, “Saxonia” y “Carmania”, retornó al “Mauretania” .Este buque fue equipado con seis cañones de seis (6) pulgadas y transportó tropas desde Liverpool, pero en Enero de 1919,este navío fue relevado del servicio de guerra, para ser rehabilitado como transporte de pasajeros en Junio de dicho año. De todos modos , Rostron permaneció con el “Mauretania” hasta Julio de 1918, y logró, a su



1416

comando, romper varios récords de velocidad en el cruce del Atlántico. Más tarde, se lo puso a cargo del buque “Berengaria”.

Cabe acotar que al fin de Diciembre de 1918, fue designado capitán de la Royal Navy Reserve y, en 1919, hecho Comandante de la Orden del Imperio Británico. EL Capitàn Arthur James Rostron, ahora Sir Arthur, fue nombrado como Knight Commander (Comandante Caballero) de la Orden del Imperio Británico en 1926, y estas novedades las recibió estando en el mar. Al arribar a New York, lo esperaba otra distinción: la mención de honor denominada “Freedom “ de la mencionada ciudad.

Sir James Arthur Rostron se retiró del servicio en el mar en el mes de Mayo de 1931, y ,posteriormente, publicó un libro llamado “EL Hogar en el Mar”, de la Editorial McMillan. Pero incluso luego de su retiro, Rostron permaneció activo, como miembro del Southampton Master Mariner’s Club. Rostron, el hombre que comandó el buque que rescató a los sobrevivientes del naufragio del RMS “Titanic” , murió de neumonía ,en la localidad inglesa de Chippenham, el día 4 de Noviembre de 1940. Se había casado y su esposa, de nombre Ethel Minnie, murió en 1943. Tuvieron una hija, de nombre Margaret, que para el año 1993, aún estaba viva.

En el otro lado de la vereda, encontraremos al Capitàn Stanley Lord, del RMS “Californian”, quien transcurrió toda su vida tratando de poder limpiar su buen nombre y honor, ya que la mayoría de los medios de comunicación de aquellos días, es decir, los periódicos de la época, lo sindicaron como uno de los responsables no del hundimiento del buque, sino de no haber procedido como se hubiese esperado de un capitán al mando de un buque de línea de esos días; es decir, haber llegado al sitio del naufragio rápidamente y rescatar más pasajeros de los que finalmente, lograron sobrevivir al hundimiento.

Podríamos ,de esta manera, seguir indicando qué fue de la vida y obra de tantos seres humanos involucrados en la tragedia del buque más grande construído hasta ese Abril del año de 1912, es decir, el RMS “Titanic”.

Pero no creo equivocarme si repito un concepto que expresé en páginas anteriores : el que muchos de los sobrevivientes perecieron ,o bien, trágicamente, o bien, en un estado de abandono, soledad y padecimientos que hubieron de arrastrar durante toda su vida hasta el momento final. Obviamente, muchos también llevaron lo que se podría decir como una “vida normal”, y , aunque a ellos también los afectó la tragedia y sus consecuencias, pudieron enfrentar dichas circunstancias y seguir, simplemente, viviendo.

De todos modos, en cuanto al barco de los sueños se refiere, siguen habiendo muchos puntos oscuros que no pueden ser resueltos o bien, que plantean dificultades bastante insalvables a la hora de intentar llevar algo de luz sobre ciertos puntos.

Este sería el caso de algo que se pudo observar en la película de James Cameron del año 1996, “Titanic”, pero que, obviamente, se trató sobre ello a lo largo de décadas, y de lo cual hay escrito más de un libro. Se trata del **posible suicidio de un Oficial** a bordo del RMS “Titanic”, en los álgidos momentos del hundimiento del inmundible.

Siempre se manifestó que el Oficial en cuestión fue el **1er.Oficial William McMaster Murdoch**. Aunque con estas líneas pretenda terminar la cuarta Sección de la Séptima Parte del Capitulo IV, creo que mi deber en este trabajo consiste en seguir reproduciendo fielmente aquellos eventos que se sucedieron arriba del barco en cuestión, sin fantasías, ditirambos o falsos enfoques. En castellano : sin inventar nada.....

La cuestión es que, inmediatamente desembarcados los rescatados del naufragio en el puerto de la ciudad de New York, comenzaron a circular los rumores sobre un posible miembro de la tripulación que, en los últimos estadios del hundimiento, se suicida , disparándose un tiro, luego de intentar bajar uno de los botes salvavidas del buque, sobre la Cubierta de Botes (la “Boat Deck”).

1418

Ahora bien, el autor inglés Walter Lord plantea en lo que vendría a ser la segunda parte de su inicial libro “A Night to Remember”, esto es , **“The Night Lives On”** (en castellano : **“La Noche Vive”** ) , un posible suicidio. En esta segunda parte, Lord presenta tres (3) variantes en cuanto a los que habrían sido los autores de aquél desesperado acto, a saber : el **Sobrecargo McElroy**, el **1er.Oficial Murdoch** y el **Oficial Jefe Wilde**.

Vayamos por partes, como dijo el “Jack” el destripador (chiste viejo.....). De acuerdo a los relatos brindados por **Jack Thayer** , Mc Elroy hubo de disparar su arma al aire sobre el lado de proa de estribor de la Cubierta “A”. Asimismo, el pasajero **Hugh Woolner** coloca a Murdoch sobre el mismo lado del buque, **POSIBLEMENTE** disparando tiros al momento del lanzamiento del bote plegable “C”. Pero también se cree que Murdoch estuvo involucrado en el lanzamiento del bote plegable “A” (de nuevo, sobre el lado de estribor de la Cubierta de Botes) ,junto con el **6to.Oficial Moody** .En cuanto a Wilde, Lord especifica que *“...fue el enigma de la noche. No hay más razón como para suponer que Wilde haya sido el Oficial visto suicidándose ,como así pudo haber sido cualquier otro.”*

Para sumar enigmas a la cuestión subyacente, se debe hacer el comentario que también se le imputó al Capitàn Edward Smith el haberse suicidado casi al terminarse el hundimiento del RMS “Titanic”. Pero también hay otra versión : la que indica que vieron al Capitàn Smith nadando en las frías aguas del Atlántico, con un bebé en una de sus manos, rumbo a un bote salvavidas, y luego entregándolo a uno de los pasajeros sobrevivientes, para, más tarde, alejarse del mismo, hundiéndose en el mar.

Es decir, más y más versiones y relatos.

Pero lo que **SÌ** podríamos intentar hacer , a los efectos de determinar si ocurrió (fehacientemente.....) un hecho de estas características, es traer a colación algunos de los relatos, testimonios y demás, que los sobrevivientes de la tragedia del inmundible presentaron a lo largo de los años .

Como son muchos los testimonios que se hubieron de recabar y varios los pareceres con respecto a este hecho, los podríamos separar en ítems bien determinados. Hagamos la siguiente salvedad : que para poder incluir estos testimonios en esta parte de esta Sección, me basé en un muy interesante artículo que circula en las páginas Web de la encyclopedia-titanica, denominado **“Shots in the Dark”** (en castellano : **“Disparos en la Oscuridad”**), responsabilidad de los Sres. **Bill Wormstedt** y **Tad Fitch** .

En estos informes ,podremos ver los relatos de aquellas personas que detallaron las circunstancias en las que habría tenido lugar el suicidio de uno de los Oficiales que componían parte de la tripulación del barco de los sueños. Algunos están sumamente detallados, mientras que otros no .De todos modos, y en función de los demás testimonios que intentaremos transcribir y especificar , deberemos hacer la salvedad de que **TODOS** , (repito : **TODOS** ) los relatos y testimonios deben ser enfocados desde la perspectiva total que impuso la situación imperante a bordo del inmundible, en las dos (2) horas y cuarenta (40) minutos que duró la agonía del buque de la White Star Line. Esto conlleva la necesidad de ubicarse (la gran mayoría de nosotros no pasamos por tragedias así, pero estoy seguro que los que sí hayan debido superar instancias de este calibre o parecidas, entenderán mucho mejor lo que trato de expresar.....) en tiempo y espacio, y, fundamentalmente, en los acontecimientos de semejante situación de desastre. Pasemos, pues, a los mismos.

### **I) : INFORMES PRIMARIOS SOBRE EL SUICIDIO DE UN OFICIAL DE LA DOTACIÓN DEL RMS “TITANIC” .-**

Los siguientes relatos y testimonios fueron tomados de las cartas de los sobrevivientes , o de sus propios diarios, como así también, de las declaraciones efectuadas por una gran cantidad de ellos ante las comisiones investigadoras del desastre (inglesa y americana) .En la gran mayoría de estos testimonios, no hay dudas de que dijeron lo que se les atribuye que dijeron . Pasemos a transcribir algunos de ellos .

### **Pasajero de 3ra.Clase Eugene Patrick Daly**

El pasajero de 3ra.clase **Eugene Patrick Daly** provenía de Athlone, Irlanda, y, según sus propios testimonios, fue rescatado a bordo del bote plegable "B". Al momento de ser rescatado por el "Carpathia", se desmayó debido al hecho de haber estado semisumergido en el agua helada, durante toda la noche. Luego de ser izado a bordo del barco de rescate, fue llevado a la cabina del Dr. Frank Blackmarr, para, una vez repuesto de su odisea, pasar a relatar lo que aconteció a bordo del RMS "Titanic". La cuestión es que el doctor transcribió las experiencias que Daly le relató .Las mismas expresan lo siguiente :

*“Luego del accidente, nosotros nos encontramos apretujados en la zona del `steerage`. Finalmente, algunas de las mujeres y de los niños fueron subidos, pero había allí algunos italianos de `cabeza caliente` y también otras personas que se volvieron locas y emprendieron el ascenso por las escaleras. Estos hombres trataron de abalanzarse por la escalera, empujando, apiñando y arrastrando hacia abajo a las mujeres .Algunos de ellos con armas en sus manos .Vi dos italianos disparar y algunos recibieron respuesta por parte de los oficiales. Finalmente, alcancé la cubierta superior y me desplacé hacia la parte del frente. El agua ya estaba cubriendo la cubierta superior del puente y era muy fácil resbalar a causa de que el buque ya tenía una cierta inclinación. Hallé un bote plegable que estaba ajustado a la cubierta por dos arneses. No se podía mover. Durante ese corto período , trabajé tratando de cortar una de las cuerdas ,mientras el bote estaba atestado de gente que colgaba de sus bordes. El `Titanic` tuvo un balanceo brusco hacia abajo y de pronto, nos encontramos en el agua hasta nuestras caderas. El buque se levantó levemente una vez más, y tuve éxito en poder cortar la segunda cuerda que sostenía la popa del bote salvavidas. Otro balanceo tiró al bote y a mí mismo, lejos del buque, dentro del agua.”*

Acotemos que el pasajero Daly no refiere la ocurrencia de ningún **SUICIDIO** en su carta, y no es del todo claro que los disparos hayan ocurrido en las áreas que ocupaba la 3ra.Clase o sobre la Cubierta de Botes. Aunque en la carta, que fue transcrita por el Dr. Blackmarr, se menciona únicamente a los que fueron parte de una respuesta por los Oficiales del RMS “Titanic” ,es necesario indicar que aparentemente Daly le relató algo de este punto (un suicidio) al Dr. Blackmarr, por el 20 de Abril de 1912,ya que en la edición del periódico “**Chicago Daily Tribune**”, Blackmarr escribió sobre esto, de la siguiente manera:

*“El único momento de pánico, según yo lo entiendo, ocurrió en el ‘steerage’, donde había muchas personas que perdieron el control. No hubo disparos, según supe, excepto que un pasajero de 3ra. me contó que un Oficial trató de controlar la embestida enloquecida ,disparándole a dos personas. Un minuto más tarde, ese mismo Oficial se pegó un tiro.”*

Lo que reproduciremos a continuación es un extracto de una carta que Daly dirige a su hermana, la cual se hallaba en Irlanda; carta sin fecha, pero que fuera publicada por **Walter Lord** en su libro “**The Night Lives On**”. Dice así :

*“ En la primera cabina (cubierta), al momento en que un bote era descargado , un Oficial apuntó con su revólver y dijo que a cualquier hombre que tratara de ingresar le dispararía en ese mismo lugar. Ví al Oficial dispararle a dos hombres y matarlos, ya que querían entrar al bote. Más tarde, hubo otro disparo, y ví a ese mismo Oficial ‘volando’ sobre la cubierta. Me dijeron que se había disparado , pero yo no lo ví al Oficial .En ese momento yo estaba con el agua hasta arriba de las rodillas. Todos estaban corriendo alrededor, y no había más botes. Luego comencé a sumergirme sobre cubierta.”*

Ahora bien, Daly volvió a repetir esta historia ,con fecha 4 de Mayo de 1912, para los periódicos “**London Daily Telegraph**” y “**The Daily Sketch**”. Una historia muy similar fue relatada al **Mayor Gaynor** (New

1422

York),e impresa el día 22 de Abril de 1912, en la edición del “**Washington Post**” .La carta de Daly, que fuera dirigida a su hermana contiene detalles no mencionados en el relato del 15 de Abril; esto es, el hecho de que el Oficial le haya disparado a dos hombres antes de dispararse él mismo.

Tenemos que hacer constar que también se hicieron interrogatorios en el año 1915,y en estos Daly también testificó bajo juramento .Y Daly fue el **ÚNICO** individuo en mencionar esto en esos interrogatorios.

### **Pasajero de 1ra.Clase**

**Laura Francatelli**

**Secretaria de la Sra. Lady Duff Gordon**

La Sra. Francatelli escribió una carta a una amiga de nombre “Marion”, con fecha 18 de Abril de 1912, en la cual relata lo siguiente :

*“El bravo y valiente Oficial dió órdenes de remar, para alejarse del buque, como mínimo, unas 200 yardas. Él, ( y aquí Francatelli cambia totalmente la perspectiva de lo que estaba relatando, como si algún recuerdo imborrable hubiese interrumpido el curso de lo que quería comentar) **pobre y bravo compañero, se disparó a sí mismo. Vimos ese suceso en su totalidad y notamos como** (se refiere al cadáver del Oficial) **se hundía rápidamente....”***

Este relato sobre el suicidio del Oficial debería ser considerado bastante cuestionable , por varias razones. Entre ellas , podemos indicar que la Sra. Francatelli fue rescatada a bordo del bote salvavidas N° 1 junto con otros once (11) sobrevivientes. En la mayoría de los relatos que se pueden tomar como “fiables”, en los que se detalla un acto de suicidio, se menciona que dicho acto tuvo lugar durante el lanzamiento del bote plegable “A”, una hora después de que el bote salvavidas N° 1 fuera lanzado al agua. Además, un detalle de carácter técnico-físico : es un poco improbable que la Sra. Francatelli haya visto un suicidio a 200 yardas de distancia (unos 190 metros). Y encima en detalle.....

## **Pasajero de 3ra.Clase**

### **Carl Olof Jansson**

Lo que sigue a continuación es un extracto de una de las entrevistas de prensa que concedió el mencionado pasajero, inmediatamente después del hundimiento, y partes de este relato aparecen en el libro **“Titanic : Fin de Un Sueño”** del autor **Craig Wade**, y en otro libro , titulado **“Titanic, a las 2 de la Mañana”** , del escritor **Paul Quinn**. Dice así :

*“Súbitamente, yo escuché chillidos y gritos a la mitad el buque, y se corrió la voz de varios disparos. La gente comenzó a correr por sobre mí hacia la popa del barco, y al momento de que yo comencé a correr, me dí cuenta que el navío se iba hacia abajo rápidamente. Hubo otro vocerío , y la nariz del buque comenzó a hundirse. Una ola me golpeó y me caí sobre la borda.”*

En una carta privada (publicada en el libro **“Titanic : Fin de Un Sueño”**) , Jansson también escribió lo siguiente :

*“Eché una mirada hacia el puente y ví al Oficial Jefe poniendo un revolver en su boca y disparándose. Su cuerpo se desplomó por la borda.”*

Jansson cuenta que estuvo en el bote plegable **“A”** , junto a otro pasajero que viajaba junto a él, el Sr. August Andersson, y los dos anteriores hacían un trío junto a otro pasajero, el Sr. Gunnar Tenglin.

Y aunque Jansson se refiere al Oficial Jefe, no está del todo claro qué quiere decir con esto. Incluso la tripulación se confundía a veces ,acerca de quién era el Oficial Jefe. Con lo que conlleva que, a menos que este pasajero de 3ra.haya tenido un entrenamiento excepcional en lo que se refiera a navegación y demás, no podría haber determinado con total exactitud de quién se trataba .A lo que habría que agregar el hecho de la confusión reinante, sumado a la oscuridad.



Pero antes de continuar podemos hacer una pequeña digresión:

1): Todos los testimonios indicados hasta ahora mencionan, en una primera instancia, que hubo disparos, especificando en algunos casos que los disparos se dirigieron hacia personas.

2): Varios de estos relatos tienen el inconveniente de enfrentar condiciones especiales en cuanto se refiera a su total discernimiento: oscuridad, agitación de la tripulación, desesperación de la gente, lejanía del lugar en los que se producen los hechos, etc.

3): Sin embargo, pareciera como que , **de pronto**, todos recuperaron la **memoria** (lo cual vendría a ser lógico y además real, ya que mediante experimentos de hipnosis, en otras circunstancias, sucesos y años posteriores, ciertos acontecimientos vividos por personas, que no se podían recordar conscientemente, estaban incorporados al subconsciente.....) y en cartas o relatos, explicaron la posible ocurrencia del suicidio.

4) : Pero ¿qué fue tan terrible que muy pocos recordaron en detalle este incidente?. **¿O era conveniente callar, por alguna razón para nosotros, desconocida?**

### **Pasajero de 1ra.Clase**

#### **George Alexander Lucien Rheims**

Lo que sigue es un extracto de una carta no publicada que Rheims dirigió a su esposa , la cual vivía en Francia, con fecha 19 de Abril de 1912.Varios de estos extractos aparecen en el libro de Lord, “The Night Lives On”. El extracto inicialmente mencionado dice así :

*“ Mientras el bote se estaba bajando, ví a un Oficial, que tenía un revólver en su mano, disparar y matar a un hombre que estaba tratando de saltar dentro del mismo. Como no le quedó más por hacer, el Oficial se dirigió a nosotros y nos dijo :`Caballeros, cada hombre para sí mismo.*

*Adiós.´´. A continuación, nos saludó militarmente y luego se disparó un tiro en su cabeza. ¡Eso es lo que yo llamo un hombre¡.*” Acá, cualquier hijo de vecino le podría decir a Rheims : “Vos porque no sabes lo que hace un disparo de arma de fuego”..... y no lo culpo por ese posible pensamiento.

Rheims pudo nadar hasta el bote plegable “B” y se convirtió en uno de los doce (12) sobrevivientes que fueron rescatados.

Veamos ahora otro ítem.

## **II ):INFORMES PRIMARIOS QUE NO HACEN MENCIÓN AL SUICIDIO DE UN OFICIAL.-**

### **Radio Operador, RMS “Titanic” Harold Bride**

El radio-operador Harold Bride dió una serie de relatos en los que narró el modo en el que logró escapar del hundimiento del RMS “Titanic”, siendo el más importante de ellos el artículo aparecido en el periódico americano “The New York Times” con fecha 19 de Abril de 1912. De todos modos, otros de los relatos fueron hechos ante la Comisión Investigadora Americana ,fecha de Abril 20, ante la Investigación Británica, fecha del 23 de Abril, y ante la Compañía Marconi, echa Abril 27.Los relatos que efectuó Bride son muy similares en la secuencia de los eventos allí descriptos.

Veamos lo que Bride relató ante el requerimiento de la Compañía Marconi.

*“ Dejando la cabina (se refiere a la cabina de transmisión) ,nos trepamos a lo alto de los techos de los alojamientos de los Oficiales, cuando ví por última vez a Phillips, el que desapareció caminando hacia popa. Fue así que ayudé a lanzar el bote plegable ,que se hallaba sobre el lado de babor de la chimenea delantera ,dentro de la cubierta de botes . Al momento de*

*momento de bajar el bote, advertí que el capitán Smith, que estaba en el puente, se sumergía en el mar. A esto le siguió una trepada sobre la cubierta de botes, pero no lo alcanzamos hasta que el bote fue arrastrado por el embate del mar. Yo me moví como para asir el bote que habíamos estado arreglando previamente y logré arrastrarme sobre la borda hasta él.”*

A pesar de la dramaticidad del relato, Bride no hace mención de ningún incidente en el que se hayan utilizado armas de fuego. De acuerdo a su relato, Bride fue arrastrado del lado de babor de la Cubierta de Botes con el bote plegable “B”, que había sido volcado, como hemos visto en anteriores páginas. Esto también habría sucedido al mismo tiempo que el bote plegable “A” estaba siendo arrastrado por el mar, desde la Cubierta de Botes. Sin embargo, Bride no hace alusión o mención alguna al Oficial William McMaster Murdoch (quien ,en todo caso, debería haber estado sobre el lado de estribor del buque) pero sí logra ver cómo se sumergía Smith en el mar.

Un detalle : me parece más bien correcto deslizar el concepto que indica que James Cameron se basa en los relatos de **Rheims** y **Bride** para presentar dos dramáticas escenas de su film : la primera, correspondiente al “suicidio” de un oficial y la segunda, al mostrar la muerte de Smith.

Podemos ver lo que dice Bride, en su declaración ante el Senador Smith (de la comisión investigadora americana), respecto de los Oficiales del RMS “Titanic”:

*Smith : “¿Ud. Le llevó el mensaje al Oficial que estaba sobre el puente?”.*

*Bride : “Sí; sobre el puente.”*

*Smith : “¿Era este Oficial Mr. Murdoch?.”*

*Bride: “No le podría decir, Señor.”*

*Smith : “¿Ud. conoce al Sr. Murdoch?”.*

*Bride* : “**No, señor; yo conozco a los oficiales de vista, pero no conozco sus nombres.**”

Si vamos a llevarnos por lo que indicó *Bride* en este testimonio, *Bride* no habría reconocido a *Murdoch*, más que como a otro de los oficiales, incluso si *Murdoch* hubiese estado cerca de él.

Tratemos de emplear un poco de sentido común, generalmente el menos común de los sentidos, en el análisis del testimonio de *Bride*. Antes de esto, aclaremos dos cosas. Que *Bride*, una vez comparecido ante las distintas comisiones investigadoras, se (prácticamente....) diluye en la niebla de los años posteriores, sin hablar ni entrevistarse con nadie. Y si yo quisiese ser mal pensado, diría que este comportamiento del radio-operador *Bride* es **ADREDE**. Que recién para los años **1954/55** (es decir, por lo menos, más de **cuarenta** años después del hundimiento del barco de los sueños....) dá una serie de entrevistas al investigador **Ernest Robinson**. Pero de todos modos , me resulta un poco difícil creer que *Bride* no haya sabido quienes eran los Oficiales, por una sencilla razón : no eran doscientos cincuenta y cuatro los oficiales a cargo del RMS “Titanic” sino casi una docena de hombres. Además, más de una vez estos Oficiales deben de haber entrado en la cabina de los radio-operadores y llevado algún papel, por lo que la consiguiente pregunta entre los operadores hubiese sido..... “**¿Quién es este tipo?**”.....a lo cual alguno de los dos le habría dicho al otro : “**Es fulano de tal.....**”.

**No.**

No me cierra la respuesta de *Bride*. Además, recordemos que los operadores de Radio no eran tratados como “steerage” sino como una especie de clase “intermedia” entre los tripulantes y la oficialidad. Por lo cual, no hubiera sido nada raro ver a los operadores del Marconi charlar, en sus ratos de descanso , con los Oficiales.

Otra pregunta: en las cenas y almuerzos.....¿dónde se reunían los Oficiales?. ¿O los Radio-operadores?. ¿Abajo de alguno de los botes?.

1428

**No señor.** En algún Salón Comedor habilitado a tales efectos. Y me cuesta creer que todos comieran en estricto silencio, como monjas de clausura.

Pero debemos hacer una salvedad. Digamos que todos los testimonios de Bride (las Investigaciones, el informe a la compañía Marconi, etc.) menciona que él mismo se hallaba sobre el **lado de babor** de la Cubierta de Botes cuando se sumerge el puente de mando.

Pero, y acá esta el **PERO** : en ocasión de las entrevistas de los años **1954/55**, ante Robinson, le indica a este investigador que él (**Bride**) había estado parado al lado de Murdoch sobre el **lado de estribor** (es decir, el **lado contrario al que siempre mencionó**), cuando el bote plegable “A” deja el buque. Ambos hombres pudieron haber caído juntos al mar, a medida que la cubierta del lado de estribor se hunde en el mar. Una vez en el agua, Bride lo vé, pero nota que Murdoch está sin moverse. Luego, como hemos comentado en las páginas relativas al post-hundimiento del “Titanic”, Bride es empujado hacia abajo del mencionado bote plegable. Sin embargo, debo recordar que me basé en el libro de Lord para describir tan dramáticas escenas .Aunque es necesario reconocer que las declaraciones que efectúa Bride al investigador Robinson **DIFIEREN** de las que presentó ante las comisiones investigadoras, ya que no hace mención alguna de la presencia de Murdoch, o de la suya propia sobre el lado de estribor.

No obstante, no es mi intención despedazar el testimonio de Bride. Deberíamos indicar que una de las posibilidades que caben es la de que Bride haya cruzado hacia el lado de estribor de la Cubierta de Botes, una vez que ayudó a descargar el bote plegable “B” de la mencionada cubierta. Además, también cabe pensar que Bride se haya familiarizado con la cara de Murdoch a través de los años y la acción de los medios de comunicación, como así también , que se haya confundido con la cara de Lightholler, quien **SÌ** se hallaba trabajando sobre el lado de estribor, tratando de descargar el bote plegable “B”.

De última.....¿quién puede asegurar todo lo anterior?. Solo Bride y su memoria.....pero el otrora joven radio-operador ya no está en este mundo.

Pero **SÍ** puedo sacar algo en claro : **TODOS (REPITO : TODOS) EXPRESAN EL POSIBLE SUICIDIO DE UN OFICIAL COMO ALGO QUE SE COMENTÒ O DE LO QUE SE ENTERARON A MEDIDA QUE EL BUQUE SE HUNDÌA. Y, CASUALMENTE, MUCHOS “RECORDARON” CON LUJO DE DETALLES ESTE ACONTECIMIENTO DESPÙES DE PRESTAR TESTIMONIO ANTE LAS COMISIONES INVESTIGADORAS DEL HUNDIMIENTO DEL RMS “TITANIC”.**

Bien. Y yo pregunto : **¿Por qué?** .

**¿A qué le temían?. ¿O QUÉ SABÍAN QUE HACÍA ACONSEJABLE EL SILENCIO?.**

Es un poco difícil que **TODOS** los sobrevivientes se hayan puesto de acuerdo como para decir lo mismo (o casi lo mismo....) sobre el posible suicidio de un Oficial del barco de los sueños, por lo que se dejaría aquí planteada la posibilidad de los que **SÍ** vieron algo “**especial**” aquella noche, hayan decidido (cada uno por sí mismo) no hablar del tema. Es decir, la conciencia particular de cada individuo aconsejaba no referirse al tema. Y cada conciencia particular sumada a las demás conciencias particulares, formaron una conciencia general sobre este asunto.

¿Por qué el especial y voluntario anonimato de Bride?. ¿Por qué el suicidio de Fleet ?.¿Por qué las divergencias en las declaraciones ante las Comisiones y ante los reporteros, investigadores y demás?. Sin ofender la memoria de los que ya no están en esta Tierra, ¿a qué le temieron?. O mejor dicho ¿por qué creyeron conveniente no decir **TODA** su verdad?.

### **Pasajero de 1ra.Clase**

#### **Coronel Archibald Gracie**

Uno de los pasajeros más dados a relatar lo que (ojo : según su propia óptica....) ocurrió en las dramáticas horas del hundimiento del RMS “Titanic” , fue el Coronel Gracie , quien escribió un libro , denominado

“La Verdad acerca del ‘Titanic’”. Extraído del mencionado libro, podemos referir el siguiente pasaje:

*“¿Se dispararon a sí mismos, el capitán Smith o el primer Oficial?. A pesar de los rumores y comentarios de los periódicos, que contestan esta cuestión afirmativamente, yo no he sido capaz de hallar algún pasajero o miembro de la tripulación que sea citado como una voz autorizada a los efectos de afirmar que, tanto el Capitán Smith como el primer Oficial Murdoch, hayan hecho una cosa de esta clase. Por el contrario, y respecto del Capitán, hay varios testigos, entre ellos, el joven operador de radio, el Sr. Harold Bride, quien lo vió hasta último momento en el puente de mando del buque, hasta que, más tarde, al momento de hundirse el navío, lo vió luchar en el agua. Tampoco he podido descubrir cualquier testimonio auténtico sobre que el 1er. oficial Murdoch se haya disparado a sí mismo. Por el contrario, hallé suficiente evidencia de que no hizo una cosa como esta. Este hombre fue un bravo y eficiente Oficial, y no se podría aventurar un motivo suficiente como para que esa persona se autodestruya. Este Oficial desarrolló su tarea bajo circunstancias difíciles y la llevó a cabo con elogios y con honor. Durante los últimos quince minutos antes de que el buque se hunda, yo me ubiqué en el cuarto delantero de la cubierta de botes, sobre el lado de estribor, donde Murdoch estaba trabajando y en el mismo lugar donde la tripulación que tenía a su mando, estaba intentando vanamente lanzar el bote Engelhart. (Nota del Autor : se refiere a los botes plegables, que llevaban el apellido de su creador) El rumor de un disparo de pistola durante este intervalo sonó en mis oídos a pocos pasos de mí y eso atrajo mi atención. Más tarde, cuando me moví hacia popa, la distancia no era tan grande como para evitar el haberlo escuchado.”*

Digamos entonces, en base a lo que Gracie mismo relata, que, aunque el Coronel se hallaba en el área apropiada del buque, como para ver y escuchar los disparos de armas de fuego, este hombre no vió ni escuchó nada relativo a esta clase de suceso, ya sea en el bote plegable “C” donde un gran número de personas relató que se oyeron los disparos, o en el plegable

“A”. Y, sobre llovido mojado, Gracie no menciona haber visto al Oficial Murdoch o al Capitàn Smith, otro de los sindicados como posible suicida. Otro detalle: con respecto a Murdoch (específicamente) Gracie dice lo siguiente en este relato, tomado del Capitulo II de su libro:

*“Mi amigo, Clinch Smith, se apresuró a obedecer las órdenes del Oficial Lightoller ,y, con otros pasajeros varones, cruzamos sobre el cuarto de estribor del buque, hacia adelante de la misma cubierta de botes donde, como más tarde supe, el Oficial al mando era el primer Oficial Murdoch, quien también realizó una noble tarea, y que, posteriormente, perdió su vida.”*

### **Segundo Oficial, RMS “Titanic” Charles Herbert Lightoller**

Luego de ayudar a descargar varios de los botes ubicados sobre el lado de babor, Lightoller (como hemos visto) subió al tejado del cuarto de Oficiales para intentar bajar el bote plegable “B” sobre el pescante N° 2. Recordemos que en esos momentos él y otros hombres fueron capaces de empujar el “B” fuera del tejado, al mismo tiempo que el agua comenzaba a inundar la cubierta de botes. A continuación, Lightoller cruzó sobre el lado de estribor del tejado, para ver si podía ayudar con el plegable “A”. Ahora bien, ante la Comisión Investigadora americana, este oficial menciona específicamente haber visto al oficial Murdoch sobre el lado de estribor, pero lo que no indica Lightoller qué era lo que estaba haciendo Murdoch en esos momentos. Pero ante la Comisión Investigadora Británica, el 2do. Oficial Lightoller añade este sutil y leve detalle:

*“ Vi al 1er.Oficial trabajando en el descenso del bote de emergencia del lado de estribor, obviamente con la intención de componerlo y engancharlo sobre su lado.”*

Ahora bien, Lightoller le dirige una carta a la esposa de William Mc Master Murdoch, de nombre Ada , antes de presentar su testimonio ante la Comi---



1432

/--sión Investigadora británica .En dicha misiva, le comunica a la viuda de Murdoch, lo siguiente :

***“ Habiendo conseguido bajar el bote del tope de la casa (Nota del Autor : se refiere al tejado del casino de Oficiales) , y no teniendo tiempo como para abrirlo, lo dejé y corrí a través del lado de estribor, estando todavía sobre el tejado de los cuartos. Estaba mirando hacia abajo, viendo a su esposo, que se hallaba trabajando fuerte, tratando de lograr la caída de bote delantero. En ese momento, el buque se hundió, y nos encontramos, de súbito, en el agua. Cualquier otro informe sobre su final es absolutamente falso.”***

Aquí, entonces, cabría preguntarse si Lightoller dijo realmente la verdad sobre la muerte de Murdoch, o si lo que estaba tratando de hacer era consolar a su viuda. No se puede saber con certeza, pero sí se puede decir que Lightoller tenía fama de cuidar muy bien de su trabajo, como así también de que dió un testimonio sumamente favorable a la compañía White Star Line.

Para aumentar más el caudal de dudas, digamos que el pasajero de 3<sup>ra</sup>.Clase **Victor Francis Sunderland** presentó un relato al “**Cleveland Plain Dealer**” , con fecha Abril 26 de 1912, en el cual dice lo siguiente:

***“Al momento en que teníamos listo el bote, es decir, para ser descargado, el buque tembló súbitamente y se sumergió. El fogonero saltó sobre el lado de estribor. ``Allá vá `` , gritó Lightoller y saltó sobre el lado de babor. Yo lo seguí.”***

De todos modos, el biógrafo del oficial McMaster Murdoch, la Sra. **Susanne Stormer**, descubrió que, años después, cuando Lightoller se encontraba viviendo en la ciudad de **Herfordshire** (Inglaterra), admitió ***“conocer a alguien que se suicidó aquella noche”*** , pero, hasta donde se conoce, jamás dijo quién.

**Jack Thayer**

**Pasajero de 1<sup>ra</sup>.Clase**

Este pasajero fue otro de los que estaban sobre el lado de estribor delantero de la cubierta de botes, a medida que se hundía el buque. En las memorias

que escribió Thayer, hacia el año 1940, llamadas “**El Hundimiento del S. S. Titanic**”, indica haber visto al Sobrecargo McElroy disparar un arma de fuego, pero esto fue algo más tarde, al ser el bote plegable “C” descargado del lado delantero de la cubierta “A”. Recordemos que Thayer era parte de la multitud que fuera empujada hacia abajo por el agua que ingresaba a la cubierta de botes, y que eso le hizo saltar. Como el coronel Gracie, Thayer estaba en el área apropiada del buque como para poder observar o escuchar disparos de armas de fuego en esos instantes, pero no mencionó nada de ello, ni nada parecido. Sin embargo, hizo un comentario sobre “*un bramido sordo, mezclado con explosiones apagadas*”, que se podrían deber (según ciertos autores) al sonido de disparos. Yo me inclinaría más bien a pensar que se trataba de las calderas del buque, las que al hacer contacto con el agua del mar, literalmente, explotaban debido a un fenómeno térmico que sería de muy larga explicación, pero que tiene que ver con un brutal desbalance térmico entre las temperaturas que llegaban a adquirir dichos elementos de producción de vapor y el agua ingresante, la cual se hallaba a una temperatura de (mínimo....) 0° centígrados.

### **August Weikman, RMS “Titanic” Barbero**

Este pasajero, en su declaración testimonial escrita, la cual dirigió al Comité de Investigación del Senado USA, no mencionó en ningún momento el haber escuchado o visto disparos de armas de fuego.

### **III ) : INFORMES SECUNDARIOS SOBRE EL SUICIDIO DE UN OFICIAL DEL RMS “TITANIC” .-**

#### **May Birkhead Pasajero del “Carpathia”**

La señorita May Birkhead fue una pasajera del buque de rescate de los pasajeros del “Titanic”. De este modo, estuvo en condiciones de escuchar

1434

las inevitables discusiones que se produjeron a bordo del mencionado “Carpathia”. Esta mujer declaró al periódico “The New York Herald” , con fecha Abril 19 de 1912, lo siguiente :

***“También me dijeron que el Capitàn Smith, del “Titanic” se disparó con una pistola al hundirse el barco.”***

**“Me dijeron” .....**

**Paul Romaine Chevré**  
**Pasajero de 1<sup>ra</sup>. Clase**

Este pasajero de 1ra.Clase abordó el barco de los sueños, en el puerto de Cherbourg (Francia),logrando ser rescatado del bote salvavidas N° 7.Ahora bien, el periódico “The New York Herald” publicó, con fecha 21 de Abril de 1912 (es decir, en plena efervescencia del hundimiento ....), lo siguiente :

***“El Sr. Chevré declaró que, unos cinco minutos antes de que el buque se hunda, el Capitàn Smith gritó : “Mi suerte se dió vuelta” y luego, se disparó un tiro .Lo ví caer contra la lona de los rieles y desaparecer.”***

Pero luego del desastre, Chevré fue muy criticado por haber dicho que el Capitàn Smith se suicidó. Así, es que ingresó en las oficinas del periódico “Le Presse” ,de la ciudad de Quebec (Canadá) y demandó que los responsables de dicho periódico editaran un texto donde se indicara que todo el relato que se publicó era una mentira total. Pero el “New York Herald” insistió en que no se desvió ni falseó lo que Chevré había relatado, aunque el mencionado diario sí admitió que el reportero que tuvo a cargo el reportaje no hablaba muy bien el idioma francés, por lo que *“pudo haber malentendido el francés fluido del Sr. Chevré.”*. No obstante, el reportero que tomó el relato de Chevré insistió que no cambió ni una línea de la declaración del mencionado pasajero del RMS “Titanic”. Por lo cual, la pregunta asoma por sí sóla:

¿Quién mintió?

Además, ¿por qué tanto interés de parte de Chevré en desmentir su historia?

Dá que pensar....¿no?.

También existe otro leve y sutil inconveniente, respecto de lo que relató el Sr. Chevré. Tomando en cuenta que este pasajero fue rescatado a bordo del primer bote que dejó el buque, pareciera un poco difícil que hubiese estado lo suficientemente cerca como para poder observar al Capitàn Smith a medida que el buque se hundía. Es así, que no se puede saber exactamente quién dijo la verdad....o quién no la dijo.

### **John Collins, RMS “Titanic”**

#### **Cocinero Asistente**

El cocinero asistente John Collins escapó del hundimiento del RMS “Titanic” a bordo del bote plegable “B” , y testificó ante la Comisión Investigadora del senado USA. Ahora bien, este hombre hizo un relato a la Sra. Alice Braithwaite, cuando corría la década de los años 30 del siglo XX. Collins relató lo siguiente, lo que fuera, a su vez, detallado por la Sra. Braithwaite de esta forma:

*“ Collins llegó al bote salvavidas N° 16 y se dió cuenta que`...uno de los oficiales en ese escenario era el Oficial Senior, el siguiente al Capitàn...´´. Al no estarle permitido a Collins abordar “...se dirigió al lado de estribor, donde escuchó que se había logrado bajar un bote plegable .El cocinero Collins halló a una mujer y a sus dos hijos, dirigiéndose hacia ese bote plegable en momentos en que “...la situación era caótica .Había tres Oficiales tratando de controlar la situación, incluyendo aquél que había visto en el bote N° 16. En este punto, y de acuerdo a la historia de Collins, un Oficial le disparó a dos hombres, para luego volver su arma sobre sí. Collins cree que ese oficial era el mismo que él había visto en el bote salvavidas N° 16 .”*

Lo más interesante del comentario de Collins es que coincide con el testimonio que el cocinero brindó ante la Comisión Investigadora del Sena-

1436

/--do USA, con la sola diferencia que no dijo absolutamente nada sobre disparos de armas de fuego.

O sea : ¿a Braithwaite sí le dijo que sí escuchó disparos de arma de fuego, que vió disparar a un Oficial, pero a la Comisión Investigadora americana se le “olvidó” comentarle este pequeño e insignificante detalle?.

**Sra. Esposa de Harvey Collyer**  
**Pasajero de 2<sup>da</sup>.Clase**

La Sra. **Charlotte de Harvey Collier** relató, ante el periódico “**The Semi-Monthly Magazine**” un comentario denominado “**Cómo Fui Rescatada del ``Titanic´´**”, que fuera editado en el mes de **Mayo de 1912**. Esta mujer dijo lo siguiente :

*“ Murdoch fue un hombre excelente, sorprendentemente bravo y sereno. Yo lo encontré el día anterior, cuando se hallaba inspeccionando los cuartos de segunda clase y pensé que era como un ``bull-dog´´ de hombre, que no le tenía miedo a nada. Esto probó ser verdad; él mantuvo el orden hasta el final , y murió en su puesto. Algunos dicen que se disparó un tiro. Yo no lo sé.”*

“Algunos dicen” .....

**Peter Denis Daly**  
**Pasajero de 1<sup>ra</sup>.Clase**

Daly ,realmente, no fue testigo del posible suicidio de un Oficial del RMS “Titanic”, pero sí especifica que escuchó “*varios disparos*” cerca del final del hundimiento. Asimismo, Daly indica que le comentaron que un Oficial se había suicidado ,y que esto había ocurrido mientras se hallaba a bordo del barco. Para terminar, pareciera que Daly fue rescatado a bordo del bote plegable “A”.

**Pasajero de 1ra.Clase****Robert Williams Daniel**

El pasajero Daniel brindó el siguiente relato acerca del suicidio de un Oficial ,en la edición del periódico “The New York Times” del día 20 de Abril de 1912, en su página 6,el cual dice así :

*“Él (se refiere a Daniel) permaneció hasta el final, según expresó, y brindó un detalle de estremecedora realidad de los últimos momentos pasados sobre la cubierta de botes: ``No me parecía que nos estuviésemos hundiendo, pero las aguas parecían estar subiendo sobre nosotros´´. Luego él saltó , peleando contra las masas de hielo flotante. (?) . Daniel se hallaba inflexible y bien articulado; fue Murdoch, dijo, quién se disparó a sí mismo en la sien. Yo estaba a no más de 10 pies de distancia, y no creo las historias que hablan sobre el suicidio del capitán Smith. Permaneció en su puesto hasta el final. Fue un hombre bravo.”*

Otros artículos aparecidos en el mismo periódico, por los mismos días, destacan una versión “ligeramente” diferente de lo anterior. Una de ellas dice :

*“El Sr. Daniel dice que fue, positivamente, el primer Oficial el que se suicidó, pegándose un tiro en la sien”.*

Sería cuestión de consultar las ediciones de Abril y Mayo de 1912, del periódico “The New York Times”: quizás nos encontremos con un par de sorpresitas.....

**Srta. Mary Davis****Pasajero de 2da.clase**

La Sra. **Mary Davis** relató, en un artículo aparecido con fecha 22 de Abril de 1912 ,en el periódico “**Evening Star**” de la ciudad de Washington (USA), lo siguiente :

**Que Miss Davis dice que :**

1438

*“ ...le comentaron que vieron al 1er.Oficial Murdoch suicidarse ,al haberse disparado.”*. Pero este artículo periodístico no brinda más informaciones al respecto. La Sra. Davis dejó (aparentemente....) el buque a bordo del bote salvavidas N° 13, y también es un poco improbable que estuviera tan cerca del barco de los sueños como para poder observar a alguien suicidándose.

### **Edward Arthur Dorking** **Pasajero de 3ra.Clase**

Dorking brindó el siguiente relato, en la edición del día 2 de Mayo de 1912, del periódico “**Bureau County Republican**”, que dice lo siguiente :

*“Un Oficial permanecía parado al lado de los botes salvavidas a medida que eran manejados y, con una pistola en mano, amenazaba con matar al primer hombre que ingresara a ese bote sin la orden correspondiente. La regla de ``mujeres primero`` fue celosamente cumplida. Dos mayordomos fueron obligados a saltar a un bote salvavidas que estaba siendo lanzado al agua. Así, se les ordenaba hacerse cargo del mando del mismo, pero al negarse a obedecer esa orden, se les disparó.”*

Dorking contó algo más sobre esto mismo, con fecha Abril 19 de 1912, en la edición del “The New York Herald” ,diciendo así :

*“Casi al mismo tiempo que escalé la balsa, pude escuchar disparos de pistola que sonaban a bordo del ``Titanic``. Los sonidos de los disparos se distinguieron en todo el tiempo en que nadé. No sé cuántos fueron disparados, pero duraron todo el tiempo en que yo me encontraba a distancia. Ví a un Oficial, podría haber sido o no el Capitán, dispararse a sí mismo antes de alejarme del buque.”*

Cabe acotar que Dorking fue rescatado a bordo del bote plegable “B”, con lo que, si recordamos el momento en que fuera lanzado al agua este bote salvavidas, este hombre debe haber estado a bordo del “Titanic” mientras

el orgullo de la White Star Line se acercaba a su final. Si vamos al caso de qué bote salvavidas habría sido aquél en el cuál se produjeron los disparos contra los mayordomos, el mismo podría haber sido el bote plegable “C”, cargado y bajado desde el lado de estribor alrededor de las 02:00 hs. A. M.. Pero hete aquí que los sobrevivientes rescatados de dicho bote no reportan haber visto ningún asesinato, aunque algunos **sí** hicieron mención al haber escuchado disparos.

### **Lady Lucille de Duff - Gordon** **Pasajero de 1ra.Clase**

En un artículo aparecido en el periódico “**Denver Post**”, con fecha Abril 19 de 1912, Lady Duff-Gordon expresa lo siguiente :

*“Rápidamente, me tomé de los lados del bote salvavidas. Vi al ‘‘Titanic’’ dar un curioso estremecimiento. Casi inmediatamente escuchamos varios disparos y un gran vocerío se levantó desde las cubiertas. Luego el bote de popa fue levantado en el aire y hubo, a continuación, una tremenda explosión.”*

Recordemos que la Sra. Esposa de Sir Cosmo Duff-Gordon estaba, en el bote salvavidas N° 1, junto a su ayuda de cámara, la Sra. Laura Francatelli, a una cierta distancia del RMS “Titanic”.

El relato presentado por la Lady Duff-Gordon es correcto en **esencia**, y coincide con los eventos ocurridos a bordo del plegable “A” , según los que los demás sobrevivientes indicaron en sus posteriores testimonios.

### **Frederick Harris, RMS “Titanic”** **Fogonero**

El periódico “**Western Daily Mercury**” , de fecha 29 de Abril de 1912, transcribe el siguiente relato, atribuído al fogonero Harris .El mismo dice lo siguiente :



*“Él vió al Capitàn saltar en el agua y tomar a un niño, al cual ubicó en una de las balsas, de las cuales había muy pocas. Más tarde, dejó de ver al Capitàn. Él piensa que el 3er.Oficial Murdoch, se disparó a sí mismo.”*

Ahora bien, Harris no dice que haya visto realmente el suicidio de Murdoch. Y este relato del fogonero no menciona el modo y el lugar en que fuera rescatado. No especifica tampoco que haya estado en el agua, lo cual indicaría que se habría subido a uno de los botes plegables, ya sea el “A” o el “B”. Lo que sería más probable, es que Harris fuera uno de los que fue traspasado cuando el 5to.Oficial Lowe estaba tratando de vaciar el bote N° 14, antes de partir a la búsqueda de los sobrevivientes que yacían en el agua. Otra cosa: Murdoch no era 3er.Oficial, sino **1er.Oficial**.

Antes de proseguir, deseo que los posibles lectores de este pequeño trabajo de investigación hayan reparado en algo que se mantiene constante a lo largo de los testimonios. Es lo siguiente: la mayoría de las cosas que los sobrevivientes declaran **NO ES TODO** lo que declararon ante las comisiones investigadoras. Ante esto, cabría preguntarse si habría razones de peso, del tipo “condena social” o de “justicia”. U otras.....

Como así también, la mayoría de las declaraciones que van arrojando un poco de luz ante estos dramáticos episodios, proviene de cartas enviadas a distintas personas, etc. y a entrevistas concedidas a diferentes periódicos, el medio de comunicación por excelencia de aquellos años iniciales del siglo XX. Pues bien, hay que reconocer que los periódicos se interesaron profundamente en “escarbar” en el hundimiento del RMS “Titanic”, y que todos, en mayor o menor medida, siempre hallaron alguien dispuesto a hablar del tema .

Pero la pregunta me sigue dando vueltas :¿Por qué tantas declaraciones divergen tan profundamente de las expresadas ante las comisiones investigadoras?. ¿Hubo un “**pacto de silencio**” entre **ALGUNOS** de los protagonistas principales del naufragio, debido a razones inimaginables?. ¿Sabía **algo más** esta gente de lo que a simple vista aparecía?. No nos olvidemos de **Fleet** ,ni de **Bride**, ni de tantos otros.....

De todos modos, por lo menos los pocos **OFICIALES** sobrevivientes deberían de haber tenido alguna **REUNIÓN** como para poder felicitarse mutuamente de haber sobrevivido.....y después **charlar, conversar, PONERSE DE ACUERDO** .

### **Abraham Hyman**

#### **Pasajero de 3ra.Clase**

El pasajero de 3ra.clase, Abraham Hyman brindó el siguiente relato, al momento de la llegada del RMS “Carpathia” al puerto de New York, y éste aparece publicado en el libro “**The Complete ``Titanic´´**” ,escrito por **Steven J. Spignesi** .Dice así :

*“El Oficial que estaba parado sobre la cuerda tenía una pistola en su mano, y les ordenó a todos que se hicieran atrás. Primero, gritó una mujer y luego otra, y un hombre (yo pienso que fue un Italiano) embistió hacia adelante, y el Oficial le disparó.”*

Pero lo que Hyman no dice es a **quién** vió disparar. Perfecto : tampoco tenía porqué saberlo. Probablemente, Hyman dejó el “Titanic” a bordo del botes salvavidas N° 13. De todos modos, los tiros que Hyman pudo haber escuchado provendrían seguramente del bote N° 14, sobre el lado de babor, el cual dejó el buque antes que el N° 13 fuera enviado al agua. Un pequeño comentario sobre el relato de Hyman : que mala gente parecen haber sido los italianos a bordo del RMS “Titanic”.....¿no le parece?. En definitiva, otra muestra de discriminación....y van.....

En el siguiente testimonio nos encontraremos con una pequeña “sorpresita”. Veamos.

### **J. R. Moody, RMS “Titanic”**

#### **Contra maestre**

El siguiente testimonio del Contra maestre J. R .Moody apareció en el libro “**Sinking of the ``Titanic´´**” del escritor Jay Henry Mowbray, lo que tam--

1442

/--bién apareció en entrevistas realizadas por algunos periódicos de la época. Lo expresado por Moody es lo siguiente :

*“Después vi a Murdoch, parado sobre la primera cubierta. Yo lo vi levantar su arma y dispararse. Cayó en el lugar donde estaba situado.”*

Ahora bien, si el apellido “**Moody**” les suena, es correcto. Es así: no había ningún “**Contramaestre J. R. Moody**” inscripto en el listado de la tripulación del barco. Y el **único** inscripto con el nombre de **James Paul Moody** era el **6to.Oficial**, que murió en el naufragio. Lo que parecería ser es que el nombre de “Moody” debe de ser reemplazado por el de “**Robert Hichens**”, el cual especificó que estaba en el puente de mando, a cargo de la rueda del timón, cuando Murdoch intentó la maniobra evasiva del iceberg. Pero este relato **no** podría ser atribuído a Hichens, ya que él dejó el buque a bordo del bote salvavidas N° 6, ubicado sobre el lado de babor, uno de los primeros botes que dejó la escena del hundimiento, y le habría costado bastante ver tiros sobre el puente, a medida que éste se iba hundiendo.

Alguien se confundió, evidentemente.....

**James Robert McGough**  
**Pasajero de 1ra.Clase**

Este pasajero se ubicó sobre el bote salvavidas N° 7, y relató lo siguiente, que fuera incluido en el libro “**The Sinking of the ``Titanic``**” del escritor **Logan Marshall**:

*“Al fin, los marineros hubieron de separar violentamente a la Sra. Widener de él (se refiere a su esposo) , y ella bajó la escala, llamándolo lastimeramente. El buque se hundió a las 02:20 hs. exactamente. El extremo frontal se hundió gradualmente. No vimos hombres disparando, pero justo antes del final escuchamos varios disparos.”*

*“Me contaron que el Capitàn Smith o uno de los Oficiales se dispararon sí mismos ,en el puente, justo antes de que el ``Titanic´´ se hunda. También escuché que varios hombres fueron muertos ,debido a que intentaron una embestida final hacia los botes, tratando de apartar a las mujeres y a los niños.”*

Pero destaquemos que en ningún momento, este pasajero indica que haya visto a alguien dispararse, sino que sólo toma conocimiento de estos posibles hechos de manera oral.

“Me contaron”.....

**Oscar Wilhem Olsson**  
**Pasajero de 3ra.Clase**

Olsson escribió un libro denominado “**Nearer My God To Thee :The Story of The ``Titanic´´**”, del año 1912, del cual extraemos esta parte:

*“Vimos el agua subir y subir hasta que alcanzó a Murdoch. Luego escuchamos un disparo de pistola. Mucha gente pensó que se había disparado a sí mismo.”*

Hasta aquí dejaremos expresados los testimonios de tantos sobrevivientes, respecto del posible suicidio del **1er.Oficial William McMaster Murdoch**. No es mi intención agotar al posible lector de estas líneas con una serie interminable de transcripciones de relatos y/o declaraciones sobre este posible incidente sino más bien, introducir aquellos que me parecieron más interesantes desde el punto de vista de intentar clarificar este tema en especial. Reconozco sí, que me faltarían incluir algunos, pero no los he podido encontrar, ni en libros ni en Internet, (salvo el caso del joven Jack Thayer) ,ni en ningún otro lado, y son éstos los referentes a los testimonios o relatos que se pudieran haber suscitado en **niños** .

**La pregunta que Ud. se puede hacer es la que yo creo adivinar: ¿Por qué, exactamente, NIÑOS ? .-**

1444

Por lo siguiente : de acuerdo a las experiencias conseguidas a lo largo de los años y acontecimientos, se acepta que un niño de corta edad (digamos, de ocho hasta doce años) que no haya crecido ni esté influenciado por un ambiente malsano, de envidias, mentiras, hipocresías y demás lacras humanas (mi padre **Don Miguel Kuczynski** no creció en un ambiente tan malsano....sino más bien, **SANO** ), conserva en su conciencia (y muchas veces, en su inconsciente) imágenes, sensaciones auditivas, táctiles, etc. de ciertos sucesos que imprimen en su psiquis un recuerdo imborrable. Una de las peores cosas que se acostumbran hacer con los niños es el “**amordazarlos**” verbalmente en cuanto al relato de sus experiencias o , por lo menos, de lo que dichas experiencias les transmitieron a sus conciencias en formación. Y lo siguiente, a mi humilde criterio, indicaría el porqué de la elección en cuanto a mi infructuosa búsqueda se refiere, junto al porqué **NO** se tomaron testimonios de niños a lo largo de las investigaciones oficiales respecto del hundimiento del inmundible.

Muy simple: en base a las consideraciones anteriores, los niños **no mienten**. O por lo menos, sus mentiras son fácilmente detectables. Recordemos que, de acuerdo a un criterio imperante en dichos días, no se tomaba en cuenta lo que los “locos bajitos” pudieran acotar o relatar. Más bien, se despreciaba o no se tenía en cuenta lo que ellos pudieran decir, justamente por ese anacrónico criterio que decía : **eran “niños”** ...¿qué podían saber de las cosas de los “grandes”? . Además, se hubiera corrido (si alguien no hubiese querido contar con todos los testimonios posibles del naufragio) el riesgo de escuchar alguna verdad **comprometedora** para **ALGUIEN**.....¿no sé si me explico?.

En cuanto al análisis de los testimonios en sí mismos, sí estoy convencido que se puede decir lo siguiente:

- 1) : Aplicando el viejo dicho de que “cuando el río suena, agua trae”, podemos, casi con una total certeza, decir que **SÍ** hubieron **disparos** a bordo del RMS “Titanic”, debido a una meticulosa y atenta lectura de los relatos y declaraciones efectuadas por los sobrevivientes del naufragio . Ahora bien , cabe acotar que muchos de los relatos que se mencionan

mencionan sobre la existencia de disparos, se refieren al hecho de **ESCUCHARLOS** , mientras que otros indican, directamente, la **VISUALIZACIÓN** del acto de suicidio cometido por el Oficial Murdoch.

2): Varios de los relatos mencionan el hecho de una **TRANSMISIÓN VERBAL** de dicho acontecimiento, es decir, del suicidio. Por lo tanto cabría preguntarse si todos los que fueron autores de los comentarios referentes al suicidio de Murdoch, **MINTIERON** .Yo me inclino a pensar que **NO**.

Además, hay una cosa **notable** en los relatos de los testigos que mencionan haber escuchado de boca de otros sobrevivientes, el que se haya matado un Oficial. Y es el hecho que indica que **NADIE** es concreto a la hora de dar un nombre. Es decir, nadie indica : “Me lo dijo Fulano de Tal...” o “Me contó Mengano que...”. ¿Se podría adjudicar este hecho de la no identificación de las personas que dijeron haber visto matarse a Murdoch a las circunstancias que rodearon al hundimiento?. Yo me inclino a pensar que **SÌ** .Aunque me sigue pareciendo (cuando menos...) **RARO** el hecho que **NADIE** recuerde **QUIÈN** informa que el 1er Oficial William McMaster Murdoch se suicidó.

Lo mismo se podría aplicar al **Capitàn Smith**, pero con un agregado: estoy seguro (luego de estudiar el escenario histórico, junto a las costumbres sociales y demás ,que, de una manera u otra enmarcó el hundimiento del coloso de los mares) que varios de los testimonios que indican que también se suicidó el comandante del buque, están influenciados por la creencia que indicaba que **“el Capitàn se hundía con su barco”**. Y, aunque varios testimonios mencionan la permanencia hasta lo último, sobre el puente de mando de Edward J. Smith, hundiéndose junto al barco de los sueños, creo que los testimonios que dicen que el Capitàn se disparó un tiro, están, justamente, imbuidos de esta idea liminar: la de la “necesaria” muerte del comandante del buque, en caso de naufragio del barco a su cargo. El honor (según la mentalidad de aquella época) imponía semejante sacrificio.....En una u otra época, se comprueba aquél viejo dicho que dice que **“la inteligencia humana tiene límites, pero la estupidez no”** .



**Foto N° 619 :**

**El buque de rescate de los naufragos del RMS “Titanic” , el RMS “Carpathia”, arriba a la ciudad de New York , a las 21:00 hs.d el día 18 de Abril de 1912 , transportando los 705 sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños .**

**Observando desde la cubierta del “Carpathia” la Estatua de la Libertad del puerto de la mencionada ciudad, mientras la lluvia moja sus cabellos, “Rose” ,como tantos otros sobrevivientes, iniciará una nueva vida . -**

Y quizás, lo referente al condicionamiento social de la época, también se podría aplicar a Murdoch.

Hemos tratado de realizar un pequeño paneo (en esta Sección) por aquellos aspectos del hundimiento del inmundible, como ser, los roles que cumplieron los siguientes ítems : la **perspectiva astronómica** bajo la cual se hunde el barco de los sueños, el papel desarrollado por los dos buques más cercanos (según la historia oficial....) ,es decir, el **RMS “Californian”** y el **RMS “Carpathia”** ,aquellos aspectos que se pudieron encuadrar en lo **que fue de los sobrevivientes** , para finalmente desembocar en uno de los aspectos (si se quiere....) más “legendarios” de la historia del RMS “Titanic”: el **posible suicidio de un Oficial a bordo del RMS “Titanic”**.

Sé que ,para los lectores , ha sido un esfuerzo engorroso y tedioso(en cuanto a su lectura....).Pero creí que este pequeño trabajo de investigación no estaría completo ( o por lo menos, como yo consideré que debía estarlo....) sin las partes mencionadas con anterioridad.

Ahora ,me gustaría que me acompañen a uno de los aspectos menos vistos en la historia del barco de los sueños, aunque mi deber es comentar que **SÍ** hubo un prestigioso periódico de nuestro país, el diario “**Clarín**” que se edita en la ciudad de Buenos Aires (Rca. Argentina) que **SÍ** realizó un excelente artículo, del cuál haré una transcripción relacionada con el título del **Capítulo V : “Recuerdos Argentinos del RMS “Titanic”**” .

Hagan el intento y sigan acompañándome por los vericuetos de la historia del orgullo de la White Star Line, el inmundible RMS “Titanic”. Y en estos vericuetos, hallaremos , por lo menos , a un **ARGENTINO**  
Así y todo, gracias por vuestra atención.

**La Plata, Provincia de Buenos Aires,  
Septiembre 25 de 2001 .-**



## CAPÍTULO V

### RECUERDOS ARGENTINOS DEL RMS ``TITANIC``

“Adiós, Pampa mía” .-

*Adiós, pampa mía  
me voy, me voy a tierras extrañas.....  
Adiós, caminos que he recorrido,  
ríos, montes y cañadas  
tapera donde he nacido.....  
Si no volvemos a vernos,  
tierra querida ,quiero que sepas  
que al irme dejo la vida.  
Adiós tierra querida, me voy .*

*Al dejarte, pampa mía,  
ojos y alma se me llenan  
con el verde de tus pastos  
y el temblor de las estrellas ,  
con el canto de tus vientos  
y el sollozar de las viguelas  
que me alegraron a veces ....  
y otras , me hicieron llorar .*

*Adiós, pampa mía,  
me voy camino de la esperanza,  
adiós ,llanuras que he galopado,  
sendas, lomas y quebradas,  
lugares donde he soñado ....  
Yo he de volver a tu suelo  
cuando presienta que mi alma escapa  
como paloma hacia el cielo ....  
Adiós, tierra querida, me voy.*

Tango del sainete “El Tango en París” -(1945)-

Letra : Ivo Pelay.- // Música : Francisco Canaro y Mariano Mores .-

En varias líneas de este pequeño intento de trabajo de investigación , hemos indicado que la tragedia del RMS “Titanic” afectó a una gran mayoría de naciones del orbe, y, en cuanto al número, por lo menos a doce(12) .

Ahora bien , sería difícil hallar a alguien que leyera este trabajo de investigación y que, en el año 1912, tuviera una edad de quince (15) años: elijo esta edad como para indicar que ya a esos años se tiene uso de razón y cierto criterio. De todos modos, dicho posible lector debería tener, en estos días, unos 104 años.....alguien difícil de hallar, aunque no imposible. Lo anteriormente expresado se concatena con el primer párrafo de este Capítulo V, de la siguiente manera: repitiendo que, a escala mundial, la tragedia del RMS “Titanic” fue algo que conmovió hasta sus raíces el “orden” establecido (remitirse a las anteriores fases del Capítulo IV). Se puede hacer el paralelo con lo que significa, al mes de Septiembre de este año 2001, el ataque contra el **World Trade Center** (es decir, las famosas y ya inexistentes “**Twin Towers**” ) de la ciudad de New York (USA), efectuado por terroristas de (así lo mencionan casi todas las fuentes.....) probable origen islámico, utilizando aviones de líneas norteamericanas, del tipo comúnmente llamado “de pasajeros”.

Bueno: en definitiva, eso es lo que ocurrió a nivel mundial. **Una súbita conmoción estructural** .Por supuesto, en los países donde la tragedia afectó más duramente, esto es, Inglaterra, Estados Unidos, Irlanda, en menor medida Francia y Alemania, etc., los efectos se hicieron sentir más inmediatamente y con prolongada duración. Es así, que prácticamente todos los medios de comunicación de ese entonces (recordemos : **1912**, donde no existía la radio como vehículo de información y entretenimiento), es decir, los periódicos, focalizaron sus informaciones, relatos, descripciones del hundimiento, etc. y toda la parafernalia informativa, alrededor de temas tales como el buque, la Oficialidad del mismo, los sobrevivientes, los heroicos relatos, las causas del desastre, las actitudes humanas, etc. Sin embargo, la gran mayoría de los periódicos eli-

1450

/--gieron a quienes habrían de entrevistar (de entre los sobrevivientes) a los de países  **europeos**  y es así que, prácticamente, no se hallan relatos de personas de otras nacionalidades. Por ejemplo : chinos, Árabes o latinoamericanos, y entre estos últimos,  **argentinos**  o uruguayos.

Pero en referencia al título de este Capítulo V, debo indicar que no estoy imbuido de un tonto o falso sentimiento de apócrifo “nacionalismo”, el cual, en definitiva, haría “naufragar” la imparcial intención de quien esto escribe.

Pero sí debemos decir que viajaron argentinos (por lo menos  **UNO** ) a bordo del RMS “Titanic”. Como deseo, en este mismo Capítulo como así también he tratado de hacerlo en partes anteriores, no lanzarme a ciegas en este tema en especial, iremos por segmentos, de modo de llegar a tener una leve idea acerca de la situación de la República Argentina, unido a informaciones de carácter mundial, que nos darán un pequeño panorama de lo que acontecía por aquellos días de un lejano, ya, año de 1912. Más tarde, habremos de ver lo que se relaciona con el  **argentino**  que abordó el barco de los sueños en ese fatídico 10 de Abril de 1912, para, luego, destacar algunas de las impresiones que la gente adolescente en ese año, escuchó sobre el desastre y de cuales fueron las impresiones en sus respectivos entornos.

Para ello, recurriremos a los siguientes elementos :el diario “**La Nación**”, que se edita en la ciudad de Buenos Aires, de fecha  **8 de Febrero del año 1998** , el  **Anuario**  del diario “**La Razón**”(Capital Federal) , editado en la misma ciudad, que comprende los años desde  **1905**  hasta  **1980** ; grabaciones transcritas de personas que vivieron en ese fatídico año de  **1912**  y que, gracias a Dios, están vivas en este  **2001** .De todos modos, trataré de agregar algo más a este tema, ya que tengo entendido que el total de argentinos que viajaron a bordo del buque de la White Star Line sumó  **ocho (8)** . Pero, sin embargo, no he podido corroborar (todavía....) este dato, y si no lo puedo hacer, pido disculpas por ello. Hechas las anteriores aclaraciones, pasemos

a dar una visión de los acontecimientos que se sucedían en ese año 1912, en Argentina y el mundo.

Desde el punto de vista político, el año 1912 es el de la promulgación de la **Ley Sáenz Peña**, que impuso y habilitó el sufragio (es decir, el voto) universal, secreto y obligatorio, que habría (lógicamente....) de cambiar las estructuras políticas de la República Argentina. Ahora bien, vale hacer la aclaración que este voto estaba reservado a los varones, ya que las mujeres no tenían permitido el acceso a las urnas. La “rama femenina” tuvo que esperar hasta la primera presidencia del Teniente General Don Juan Domingo Perón para poder ver hecho realidad este viejo anhelo.....La Ley de la que hablamos fue consagrada el día **10 de Febrero de 1912**, para , posteriormente, en el año **1916**, poder ser una de las herramientas que posibilitaron la llegada al Gobierno del **Dr. Hipólito Yrigoyen**, el primer presidente argentino que no salió de las tradicionales “tropas” de la élite agro-exportadora que, desde la consecución de la unidad nacional, allá por la década de 1880, venía instaurando en el sillón de Rivadavia a genuinos representantes de este sector de la vida argentina.

Pero cabe acotar, que, para el año **1910**, en el que se conmemoraba el Centenario de la Revolución de Mayo, estas mismas clases “dominantes” se empeñaron en mostrar al mundo, cuyos conspicuos representantes abordaron los barcos para llegar a las tierras del Plata , un país pujante, optimista, con un brillante futuro por delante. Obviamente, las convulsiones internas que también estaban presentes a lo largo y ancho de la geografía argentina no estaban invitadas a los distintos actos con los que se festejaba el aniversario de las históricas jornadas de Mayo de 1810. Es más, se podría decir que los problemas sociales, aunque no a nivel de superficie, se manifestaban en otros aspectos, para conformar una verdadera “procesión por dentro”. A esto, se debía sumar la influencia de las diversas ideas que comenzaban a asomar en el mundo, principalmente en aquellos aspectos que tenían que ver con el trabajo y la problemática social. Estas nuevas ideas habían sido traídas por la inmensa masa de inmigrantes que llegó hasta estas tierras debido , fundamentalmente , a los

“coletazos” de la Revolución Industrial y a otros factores como ser : enfermedades, desocupación, hambre, persecución religiosa, etc. que azotaban los países europeos, árabes, etc., en busca de lo contrario que les había hecho dejar sus países nativos. Las ideas traídas por corrientes políticas como el anarquismo, el maximalismo y demás, prendieron como fuego en el bosque seco, entre la inmensa cantidad de proletarios que ya habitaban estas tierras. Podemos mencionar, como para completar este sucinto panorama, que en el año **1895** la población del país sumaba tan sólo **cuatro (4) millones** de habitantes , mientras que para el inicio del siglo XIX, se duplicó, miles más , miles menos.....

Todos estos factores contribuyeron a que se formara una mezcla de razas, entre la criolla y las que llegaban al país, pero cuyos integrantes no se sentían representadas por las elites dirigentes, generalmente adictas al esquema liberal - conservador.....casi, casi, como hoy ¿vió?

Aunque **justo** es reconocer que las clases dirigentes apegadas a este tipo de política, son las que fomentaron el ingreso de tamaña cantidad de inmigrantes, por dos (2) principales factores:

a) El poder contar con mano de obra agrícola/artesanal, en su mayoría, proveniente del Continente Europeo, de modo de desarrollar una industria semi-liviana, pero, **FUNDAMENTALMENTE** ,continuar el sistema de latifundios, que muchos historiadores argentinos consideran que, para esos días del siglo que nacía, era un verdadero sistema “**feudal**”.

b) El poder llenar los inmensos espacios no habitados que se extendían hasta el infinito en la inmensa geografía de la Rca. Argentina, y evitar, de alguna manera, invasiones poblacionales de otros países de la región, entre ellos, Chile y Brasil.

La cuestión es que, al no sentirse representada por los estamentos políticos entonces en vigencia, un nuevo partido sabrá usufructuar las inquietudes de tanta gente humilde, como asimismo , las realidades de una incipiente “**clase media**” argentina, una de cuyas expresiones cabales y verdaderamente pioneras será la llamada **Reforma Universitaria** del año **1918**.Este partido será la **Unión Cívica Radical** , que se habría de conver-

/--tir, antes de la llegada del **Movimiento Justicialista**, en el primer partido popular de masas.

Las convulsiones sociales, a pesar de la llegada del radicalismo al poder, se siguieron haciendo sentir, hasta culminar en la **Semana Trágica** del año **1919**, año posterior al de la finalización de la 1ra. Guerra Mundial; pero las causas y consecuencias de lo anteriormente expuesto exceden las intenciones de este trabajo.

En muchas propagandas que podemos observar en las pantallas de televisión, o incluso, por otros medios, hay una frase que caracteriza a nuestro “viejo” siglo XX o esta recién estrenada centuria número XXI.

Y es la que dice que .... **“una imagen vale más que mil palabras”**. Particularmente, como un buen y viejo **“lobo estepario”**--- **mi compañero Don Víctor Uribe Cuadra se reiría cuando lea esto**--- estoy en desacuerdo, ya que, si la poesía nos ha hecho soñar, sin imágenes a la vista...¿porqué no las palabras?. Pero basta de palabras vanas. Veamos algunos de los instantes de las vidas de tantas personas que vivieron en nuestro país, formaron parte de una “clase” y quedaron reflejadas en las fotos que a continuación se exponen.

Estas fotos son una simple representación de un entorno social que existía a inicios del siglo XX . No dudo que entre los fotografiados (y, consecuentemente, inmortalizados) había mucha gente de bien, o por lo menos, de buenas intenciones y pensamientos, como así también de acciones. Y, aunque a las fotos les faltan la calidad que podría brindar un estudio fotográfico, las coloco para que veamos como eran algunas viejas **“costumbres argentinas”**.

Las fotos anteriores han sido extraídas de la revista “Caras y Caretas” del año 1912, en sus meses de Marzo, Abril ,Mayo y Junio, merced a la colaboración de la Sección Hemeroteca de la Biblioteca de la Universidad

1454

Nacional de La Plata (Pcia. de Bs.As.) .A aquellos que colaboraron (casi todas mujeres....) un ....¡¡¡¡muchas gracias¡¡¡¡.

Las Fotos numeradas con los **Nros. 620 a 624** nos muestran (muy suscintamente, por cierto...) algunos aspectos de la vida social de una determinada clase social existente, hacia 1912, en la República Argentina .

**Mar del Plata**

Un día en la estancia de Cobo



Los esposos don Máximo Cobo y doña Josefina Urcos, ofrecieron el sábado un paseo a su estancia 'La Argentina', a un grupo de sus relaciones. — Llegada de invitados. — El doctor Mariano Demaría y señora, con un grupo de invitados. — Señor Cobo



En los jardines. — Doctor Gómez y señora, y señora Acevedo de Mariluz de Eliz

Señoras de Catalán y Rango de Moreno



La señora Clara Cobo de Ancherena y sus niñas

En el lago de la hermosa posesión

Foto N° 620



**Rosario.—Enlace—Piedra fundamental de un nuevo templo**



Enlace Serrol Buncaña — Los desposados, parientes y amigos en casa de la novia.



Patro oficial en la ceremonia



Bendición solemne de la piedra fundamental del nuevo de San Francisco Buncaña.



Lunch con que fueron obsequiados la comisión oficial y las familias invitadas al auto, después de la colocación de la piedra fundamental.

**Fiesta social inglesa**



Foto N°  
621

El "Bachelor's Ball" en el Plaza Hotel



El salón de baile al iniciarse la fiesta tradicional inglesa.



Grupo de damas distinguidas.

Foto N° 622

Notas sociales



La señorita Josefina Roca, acompañada de las señoras Mercedes Uribe de Araya, Trinidad Lema de Uribe, María Eugenia Quiroga de Uribe, Esther Uribe de Anchorena y Agustina Roca de Uribe.



Los novios, señorita Josefina Roca y señor Luis Castillo Uribe, con sus padrinos, después del casamiento civil, que constituyó la nota social de la semana, no sólo por el lustre nombre de los contrayentes, sino que también por el bote con que fué celebrada esta boda.



Banquete con que los señores obsequiaron al doctor Estanislao S. Zeballos, en el Café París, por su elección de diputado.



Banquete ofrecido al señor Roberto Lalasa, por sus compañeros de «El Diario», en la refacción del mismo, con motivo de su próximo viaje a Europa.

Foto N° 623

Nota social



El señor Federico Alvarez de Toledo, al cumplir el 81.º aniversario de su natalicio



Federico Alvarez de Toledo, doctor Nicolas E. Videla, Maria Eugenia A. T. de Videla, Federico Alvarez de Toledo (hijo), Dolia G. B. de Alvarez de Toledo, Carlos Diaz Valdes, Matilde A. de T. de Diaz Valdes, doctor Luis H. Lenzi, Sara A. T. de Lenzi, Maria Luisa Alvarez de Toledo, Emilio Alvarez de Toledo, Orazio Videla Toledo, Clara Eugenia Videla Toledo, Sara, Emma, Nicolás y Oella Videla Toledo; nietos Federico Alberto, Dolia María y Luis Héctor Alvarez de Toledo; Carmen y Matilde Diaz Valdes; Luisa Felicitas y María Josefina Lenzi



Los descendientes del señor Alvarez de Toledo, reunidos en la casa del señor Carlos Diaz Valdes y señoras Matilde Alvarez de Toledo y Dolia Valdes

Foto N° 624



**Foto N° 625 :**  
**Fotografía del Sr. Santos**  
**Godino, alias “Petiso**  
**Orejudo”, que conmovió a la**  
**Rca. Argentina con sus**  
**crímenes, y más que todo, por**  
**la extraordinaria frialdad de**  
**sus crímenes .Este hombre fue**  
**condenado a condena**  
**perpetua en los territorios del**  
**Sur de la Argentina .-**



**Foto N° 626 :**

**Inglaterra siempre se caracterizó por ser un país pionero en materia de derechos civiles, por lo menos, para su propia población .Y aunque los sectores “populares” fueron siempre muy combatidos , la conciencia nacional fue comprendiendo la necesidad de los cambios. Hacia el año 1912 , las manifestaciones femeninas por la igualdad de derecho a voto se multiplicaron a lo largo y ancho de la isla . Pero como siempre, en primera instancia, todo este movimiento se vió como una resistencia al orden establecido .**

**En la foto podemos observar a una mujer inglesa (ataviada como un hombre, por el hecho de sugerir una igualdad con los hombres) escoltada por dos agentes de policía de la capital inglesa, Londres, en momentos de una de las manifestaciones que ,continuamente, surcaban la ciudad a orillas del Támesis .-**



**Foto N° 627 :**

**La instauración de la Ley Sáenz Peña instituyó el voto secreto y obligatorio en toda la extensión de la Rca. Argentina .A pesar de los agoreros pronósticos , las elecciones transcurrieron con normalidad y sin incidentes .Algo que , hasta el año 1930 , habría de ser, justamente, una “normalidad” . . . .**



**Foto N° 628 :**

**Histórica foto en la cuál se puede observar al Conscripto Teodoro Fels, el cuál atravesó , por primera vez en la Historia, el Río de La Plata, en vuelo aéreo. Al llegar a Carrasco (Uruguay) Fels es recibido por el Sr. Cónsul en Montevideo , Sr. Moreno . Hasta aquí , una foto para la posteridad. . . .**

**Teodoro Fels “despegó” con su aeroplano desde una zona muy cercana al Río de La Plata, como para cubrir en la menor distancia posible la anchura del Río de La Plata .Esa zona se conocía anteriormente como el “aeródromo” de Berisso. Pues bien : Fels despegó desde lo que muchos años después se conoció como la “pista de carreras cuadreras” de Berisso .La cuestión es que dicha pista de carreras de caballos está ubicada en la calle 124 y 66, muy cerca del lugar donde yo vivo .Es decir, Fels levantó vuelo desde un lugar (ahora.....) abandonado . Eso sí : ;;;cómo me gustaba cuando todavía corrían los caballos;;; . -**



**Foto N° 629 :**  
**Histórica fotografía en la que se puede ver la famosa**  
**pedra movediza de la ciudad de Tandil, la cuál se**  
**derrumbara hacia el día 29 de Febrero del 1912 .-**



**Foto N° 630 :**  
**Reconstrucción del asesinato**  
**del Sr. José Canalejas ,**  
**presidente del Consejo de**  
**Ministros de España .-**



Lo anterior es un muy sucinto panorama de ciertos detalles sobre la vida de la Rca. Argentina de entonces. Ahora podríamos dar una pequeñísima mirada sobre algunas cosas que ,por esos días, pasaban a lo largo y ancho del mundo.

En el plano internacional se destaca el hecho que el **Rey de Italia, Don Víctor Manuel**, resultó ileso de un atentado contra su vida. Más cerca, en tierras americanas la Ingeniería Naval de los Estados Unidos de América, logra reflotar el buque de guerra, el acorazado “**Maine**”, cuyo hundimiento en el año **1898** diera inicio a la guerra Hispano-Americana, que dá por resultado la “independencia” de la isla de Cuba. Existen teorías que indican que dicho hundimiento fue provocado por los mismos marinos estadounidenses, pero este punto no puedo tratarlo yo, en este trabajo. Asimismo, yendo a Europa, culmina la **guerra ítalo-turca** que había durado un (1) año.

Sí : aunque le parezca mentira, hubo una guerra entre **Italia** y **Turquía** , motivada principalmente por el intento de ambos países de lograr un control total del Mediterráneo, o, si se quiere, por un ..... “quítame esas pajas de allí”.

Al año siguiente, se declaró una nueva guerra, pero esta vez en los Balcanes, entre los diversos países que formaban parte de dicha península y Turquía. Esta guerra devino en las tensiones étnicas y territoriales que desembocarían en el asesinato del archiduque Francisco José, en Sarajevo, hecho que encendería la mecha de la Primera Guerra Mundial.

Por el lado de **España**, el día 12 de Noviembre de este año 1912, después de haber salido de una audiencia con el Rey, y mientras se hallaba mirando una vidriera por la zona de la Puerta del Sol, en la ciudad de Madrid, fue asesinado el **Sr. José Canalejas y Méndez** , presidente del **Consejo de Ministros** de **España**. Este hecho conmovió a la ciudadanía española y provocó otra ola de agitación social.

A su vez, **Italia** sufre una gran catástrofe ferroviaria, en la zona de **Catania**, que produce numerosas víctimas.

### Como terminó su vida el acorazado "Maine"



Vista general del campo de operaciones para poner á flote el "Maine".

Como ya notoriamente sabido, el naufragio del acorazado "Maine", de la guerra hispano-americana, fue la causa originaria de la guerra entre España y los Estados Unidos, que costó á la primera la pérdida de sus colonias y la de su imperio.

El "Maine" se hundió en la bahía de la Habana y allí había quedado, desde la época del trágico suceso, emergiendo tan sólo la punta de sus mástiles por encima de la superficie de las tranquilas aguas de aquel sobesbio puerto natural.

Los aytemperamientos sostenidos en favor nuestro, del gobierno de la república de Cuba, permitieron sacar el buque, ponerlo á flote y utilizarlo, si era posible á su uso, como escuela definitivamente en el caso de volarlo en el sitio donde se encontraba.

Los trabajos continuaron por construir un cas-



El "Maine" á flote en el sector que se hizo en la bahía de la Habana.

tes, que así lo llamaron, y era una especie de muralla de hierro y cemento que cerraba como un cerco el sitio ocupado por el buque naufragado. Realizado esto se extrajo el agua que contenía el cofre, se llegó hasta los restos del "Maine", se arregló el casco en la medida posible y, dejando entrar de nuevo el agua, se le puso á flote como se ve en nuestro grabado.

Dentro del buque se hallaron restos de los 125 potentes muertreros que fueron conducidos á los Estados Unidos para recibir allí sepultura.

En cuanto al buque, puesto á flote, fué sacado de la bahía y el 17 de marzo último, remolcado por alfiler y echado á pique.

Este acto se realizó rodeado de gran pompa ceremonial. Después que el buque desapareció, la superficie del mar quedó cubierta de flores que habían sido puestas sobre el puente.

**Foto N° 631 : Extraído de la revista argentina "Caras y Caretas" de Marzo /Abril de 1912 podemos observar este interesante artículo que habla del reflotamiento, traslado y posterior hundimiento en mar abierto, del acorazado "Maine". El hundimiento inicial dio origen a la guerra española-estadounidense que habría de consolidar la influencia de la nación americana en la región del Caribe y América Central .Varios autores indican que la explosión que hundió al "Maine" fue provocada por los mismos americanos, de modo de tener una excusa que les permitiera iniciar ese conflicto. Ahora bien, sugiero que se lea detenidamente este artículo .... y que se saquen las pertinentes conclusiones .-**

La guerra italo-turca



En Trípoli.—Un grupo de soldados heridos, ante uno de los pabellones portátiles de la sanidad



Gárgareuch.— Los oficiales en la barbacana



Tolouch.— El capellán y los sargentos de sanidad



Gárgareuch.— La oficialidad en un momento de expansión

La acción italiana en Trípoli ha continuado en los últimos tiempos en marcha firme y segura demostrando que el plan del Estado Mayor está siendo llevado á

## La guerra italo-turca



En el campo turco-árabe. — Las tropas de Yehud-bey, mal equipadas y poco numerosas, acompañas á prudente distancia de las líneas Italianas.



Cómo se entusiasma á los árabes para que continúen la guerra. — Mohadin-bey, dirigiendo un discurso patriótico á las tropas. — La minería en el campo turco. — Niños buscando granos de sahúda en el estiércol de los camellos.

Foto N° 633

La guerra italo-turca



La favorita del regimiento. — Poltrona llevada en el campamento de Tripoli y que los soldados cuidan cuidadosamente, considerándola la muscaeta del regimiento.



En un momento de descanso. — Los soldados escribiendo a sus familias: aquí son las cartas de Juan Boldado, que están mejor que todos los cráneos al respecto de la guerra.

La posición era desesperadamente difícil. Hasta los últimos momentos los turcos habían resistido la toma de Latakia que lleva su nombre a todos los alrededores de Hama. Una división turca había conseguido con los turcos que han penetrado en las montañas, apretar a los turcos en acción y obtener una victoria decisiva. En el momento crítico, en cualquier momento, se pudo siempre de relieve el heroísmo y el valor de los soldados italianos. En la acción de Latakia, las tropas se portaron admirablemente. Siempre los puntos críticos, se dio un golpe, especialmente el momento cuando el coronel Giovanni Magagnoli y el jefe de tropas voluntarias Antonio Di Giorgio, recibiendo ayuda, así como que los turcos, emprendieron de ser atraídos en la orden general. Los italianos de Hama, cuando una gran fuerza militar que luchó en el frente de la batalla italiana en un lugar central había podido ser compuesta de 20 mil italianos. Al momento de haberse en un combate los regimientos 80 de infantería, el 80 de bersaglieri, un batallón de alpinos de Mondovì, un batallón del regimiento 69 y una compañía de artillería, que

batalla de artillería de montaña y una compañía de ingenieros. En Italia, están siendo objeto de gran admiración los heroísmos del coronel Di Giorgio, que van llegando a una especie de punto culminante. En todas partes, la



Las fortificaciones construidas en Hama, sobre la casa del Beylik

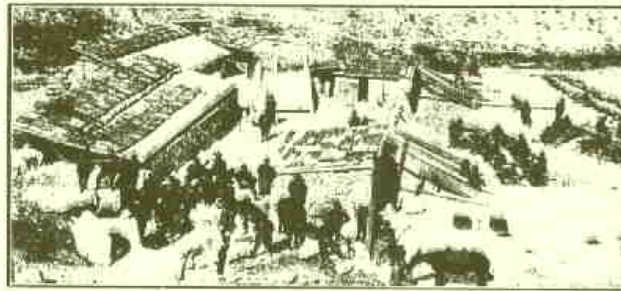


Los nuevos tropas indígenas de Gariato, a la casa de los árabes meridionales que todavía sufren, de vez en cuando, e iban todo lo que pueden.

Foto N° 634

### La guerra italo-turca

vuelta de los soldados al motivo de manifestaciones de intenso entusiasmo en toda la ciudad. Cuando llegaron a Bari y Pisa los correspondientes corresponsales, fueron recibidos por el pueblo con ovaciones frenéticas. En Milán ocurrió lo propio con los soldados de Derna. El general Pizzoli, el alcaide de Gropello, las autoridades, los oficiales y la multitud los esperaban en la estación y los recibieron con aplausos y agitando manojos de flores. En el campamento de alpinos, donde fueron alojados con un almuerzo. Varios les ofrecieron cerveza de blanda, eligieron un compartimiento y les reclamaron calorosamente. En Bolonia también vino la Regata de los Borghese a una manifestación popular patriótica, en que tomaron parte los camorristas, las asociaciones y la muchedumbre. De las ventanas rige-



Edificio central construido en el valle del Nadi Derna.

laron rayos sobre los veteranos de la Libia una hermosa Regata de Flores, y en el cuartel, las damas de la sociedad rodearon los soldados en un baile.



La batalla de Derna. — Una línea de la batalla más allá del campamento de las dos baterías.



Grupo de habitantes de Tarhona, Regata a las tropas Italianas para celebrar.



Tarhona.—El transporte de los heridos de la batalla del 11 de marzo.

Foto N° 635

1470

Las Fotos numeradas con los Nos. 632 al 635 nos muestran diversos aspectos de la Guerra Italo – Turca del año 1911/1912 .

LA GUERRA

**ITALO-TURCA**  
en los afamados DISCOS

**COLUMBIA**



*Como siempre, somos los primeros en recibir todas las novedades que aparecen en el viejo mundo; vengán a ver la descripción de los hechos más culminantes de la guerra Italo-Turca impresas por iniciativa y cuenta exclusiva de la*

**CASA TAGINI**  
CASA M<sup>TRIZ</sup>: PERU esq. Av. DE MAYO

Sucursales: B. de Irigoyen, 1147 — En Bahía Blanca: Calle San Martín esq. Bolgrano  
Representante en Rosario: J. Castruzzi y Cia., San Martín, 897

*Ventas por mayor y menor — Catálogos gratis*

**"SONORA" la púa que no destruye los discos, "SONORA"**

Foto N° 636 :  
No podía faltar el que hiciera negocio con la guerra . . . Aquí observamos una muestra de ello .-

Finalmente, en el plano deportivo, tiene lugar el combate de los púgiles (boxeadores) **George Carpentier** y **John Sullivan** , en el cual venció el boxeador francés, conquistando así el campeonato europeo de la categoría peso mediano.

Ahora bien, en el medio de las diversas noticias que recorren la Rca. Argentina y el mundo, se produce el más trágico desastre de la navegación comercial en tiempos de paz : el **hundimiento del RMS “Titanic”** .Como ya hemos visto a lo largo de varias páginas en este trabajo, hicimos referencia a que viajaban , a bordo del buque de la White Star Line, la “crème de la crème” de las sociedades anglosajonas de esos días. Pero también notamos la gran cantidad de inmigrantes que el mismo barco transportaba, es decir, aquellos que viajaban en 3ra.Clase, la despectivamente conocida como “steerage” , como asimismo, la incipiente (por esos días) “clase media” de varios países, entre ellos, Argentina, Australia, los Estados Unidos de América y Canadá.

Uno de los exponentes de esta clase, que en la Argentina comenzaba a surgir con la fuerza de los cambios que el nuevo siglo traía, era el joven **Edgardo Andrew**.

Edgardo Andrew había nacido en la estancia “**El Durazno**”, del sur de la provincia argentina de **Córdoba**, el día **28 de Marzo de 1895**.Edgardo era uno de los hijos del matrimonio formado por **Samuel Andrew** y **Ana Robson**, el cual tenía ocho (8) vástagos : Silvano Alfredo (nacido en 1883), Isabel Mercedes (1885), Wilfred (1887), Ethel Ana (1888), Hilda (1890) , William Henry (1892) , **Edgardo** (1895) y John Vickers (1899), aunque éste sólo vivió seis meses, luego de su nacimiento. Los Andrew se habían establecido en esta región de Córdoba hacia el año 1860, y la estancia “El Durazno”, donde nació y se crió el joven Edgardo, queda a veinte kilómetros de la ciudad de **Río Cuarto** (como dijimos, Córdoba), que hoy se encuentra abierta al público, debido a que es una escuela de agricultura perteneciente a la **Congregación Salesiana**. Este lugar hoy recibe el nombre de San Ambrosio.



1472

Este campo era propiedad de **Ambrosio Olmos**, un terrateniente que llegó a poseer trescientas mil hectáreas, que fue gobernador de la provincia mencionada, allá por el año 1886, aunque fuera destituido en 1888. La estancia poseía el casco, una avenida con eucaliptos, una casa (para el mayordomo) , y algunos otros edificios. Esta estancia se había armado con otras dos: “El Paso del Durazno”, con unas siete (7) mil hectáreas, comprada por el ex-gobernador en 1873 y “San Bernardo”, de 4400 hectáreas, adquirida en 1902.



Foto N° 637 :  
Fotografía de Don Samuel Andrew , padre del joven argentino ,  
Edgardo , quién perdiera su vida a bordo del RMS “Titanic” .-

Ahora bien, Samuel Andrew, el padre de Edgardo, fue el primer administrador de “El Durazno”. Logró dar con este puesto de trabajo debido a que Olmos buscaba mayordomos (así se llamaba, por lo general, a los administradores de las fincas) con experiencia y de una profunda lealtad ,hombres bien formados, y con conocimientos en los negocios ganaderos y agrícolas, ya que quería transformar aquellos campos improductivos en parajes en los que se pudiera ver la huella del progreso, esto es, la incorporación de alambrados, molinos de viento, pasturas artifi-

/--ciales, mejoramiento del ganado, etc. Olmos falleció en el año 1906, y su viuda, la **Sra. Adelia María Harilaos**, heredó todo sus bienes.

La familia Andrew, para esos comienzos de siglo XX, era un típico exponente de la clase media rural. Los ingleses que habían llegado a estas tierras (la gran mayoría) vinieron como resultado de las últimas etapas de la Revolución Industrial, destinados a trabajos que se efectuaron en nuestro país : el tendido de los ferrocarriles fue uno de ellos. Pero como tantos otros, no les sedujo mucho la idea de volver a las costas de la Rubia Albión, sino que se quedaron por estos lares y ,mediante uniones matrimoniales con las descendientes de las llamadas “familias patricias” (es decir, lo que serían los “royals” argentinos o si se quiere, la primera clase de nuestro país) formaban nuevos hogares. Muchos de los británicos que finalmente decidieron establecerse en la Rca. Argentina, tuvieron descendencia y se afincaron, finalmente, por amplios sectores de la geografía argentina .Y así también, muchos de ellos decidieron que, una vez llegada la edad suficiente, fueran a su propio país de origen a estudiar, es decir, en cierto modo, a formarse, para luego, si así lo deseaban, regresar al lugar de residencia .



**Foto N° 638 :  
Fotografía del  
joven argentino ,  
Edgardo Andrew ,  
infortunado  
pasajero del RMS  
“Titanic” .-**

1474

Por ello, no resultaba raro, en modo alguno, que también Edgardo, al igual que sus siete (7) hermanos , ya a los 16 años de edad, viajara hacia Gran Bretaña , a conocer el país de sus padres y a estudiar. Como detalle, los Andrew eran originarios de la ciudad de **Whitby** (Yorkshire) en la que el almirante James Cook construyó los barcos con los que habría de realizar su viaje alrededor del mundo. Además, no era una cosa (este tipo de viajes) extraordinaria para familias establecidas hacía muchos años en nuestro medio, debido a que ya habían desarrollado una cierta posición económica y social, como así también , no era necesario pertenecer (por lo menos en lo que concierne a la Rca. Argentina) a la clase alta ; y en cuanto a los alojamientos y demás cosas que un estudiante necesita, para eso estaban los parientes, primos y tías, que en gran medida se hallaban sumamente complacidos y dispuestos a ayudar al recién llegado : no se olvida fácilmente uno de la sangre, por más lejos que esté de uno.....

Pero Edgardo,(en el año de 1911) acompañado por su señora madre (un pañuelo se agitó al viento.....),al dejar la estación de trenes de Río Cuarto, no sólo lleva en su bagaje las ganas de estudiar, de conocer la tierra de sus ancestros y el lógico espíritu de aventuras que un joven con 16 años posee. También la tristeza de dejar, en estas tierras, un **amor** .

Y este **amor** se llamaba **Josefina (“Josey”) Cowan**, quien también era descendiente de inmigrantes ingleses que se habían establecido en uno de los barrios de la Capital Federal , hoy **Belgrano**.

Pero en la vida de Edgardo, como así también en el desarrollo de los acontecimientos que desembocaron en la trágica muerte del joven de 17 años que iba a Inglaterra a estudiar y a conocer a sus parientes, su hermano **Silvano Alfredo** ,de 28 años al momento de la partida de Edgardo desde Córdoba, habría de tener una importancia **fundamental**. Este hermano de Edgardo había sido el primero del clan Andrew en dejar la estancia para estudiar en la lejana Inglaterra. Pasó un año en Whitby y más de seis años en **Stockton** , en cuyo Instituto Técnico estudió Ingeniería Naval y se



Foto N° 639 :  
Fotografía de Josefina ("Josey") Cowan , el amor  
de Edgardo Andrew .-

convirtió en un experto constructor de barcos. Luego de volver a Buenos Aires, ingresó en la Marina de Guerra argentina. En ese año de 1911, Alfredo fue enviado a los Estados Unidos de América , comisionado por el Almirante Manuel Domecq García, para inspeccionar la construcción de dos barcos de guerra destinados a la Marina de nuestro país. Uno de ellos era el buque "**Rivadavia**" que se hallaba en construcción en los astilleros de Quincy (estado de Massachusetts) y el otro , el acorazado "**Moreno**", en astilleros de New Jersey.

A Alfredo le pasó, un año después (1912) lo que a la mayoría de los mortales : se enamoró. En este caso, los latidos de su corazón se aceleraban bruscamente ante una señora (viuda) , que a la sazón era bastante mayor que el mismo Alfredo, de nombre **Harriet Fisher** .Alfredo se enamoró tanto de ella, que con el correr del tiempo, abandonó la carrera militar y la ciudadanía argentina, para radicarse en los States , destacándose como ejecutivo en la industria mecánica , llegando a ser

1476

director de la firma **Fisher & Norris Anvil Works** ,que era proveedora del Depto. de Defensa de los Estados Unidos de América.

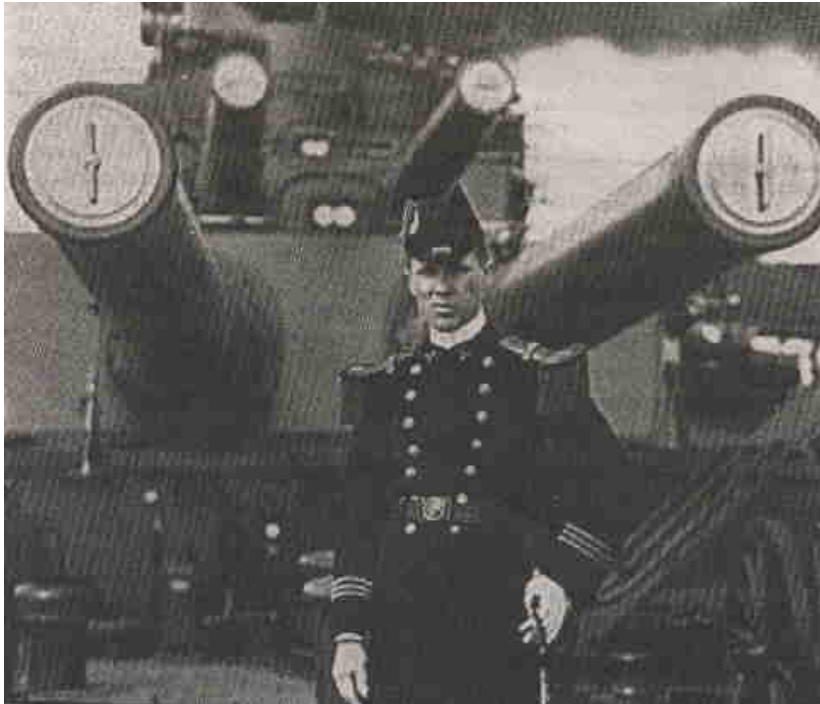


Foto N° 640 :  
Fotografía del hermano de Edgardo, Alfredo Andrew, vestido con el uniforme naval militar argentino (1912) , a bordo del acorazado "Moreno" ,en ese entonces, en construcción en astilleros de New Jersey (USA) . -

Y con lo que relataré a continuación, vuelvo a la carga (¡qué cargoso!) sobre un tema que siempre expresé a lo largo de varias líneas : la existencia del factor **CAUSALIDAD** en muchas historias relacionadas con los pasajeros del RMS "Titanic" y del buque mismo.

Alfredo, el Ingeniero Naval, invitó a su hermano Edgardo (a quien le llevaba 12 años de diferencia), que se hallaba en Inglaterra , a la ceremonia

de casamiento con Harriet ,que se habría de llevar a cabo en la localidad de Trenton (New Jersey) . Pero las intenciones de Alfredo no se limitaban sólo a la participación fraternal en la unión matrimonial de Alfredo con “su prometida Mrs. Fisher”, sino que, también, le indicó que en la compañía propiedad de su amada, también había lugar para otro Andrew.

Y Edgardo Andrew, atento a las prometedoras palabras de su hermano, hizo un balance y decidió que se dirigiría hacia América. Sus consideraciones le hacían pensar que al lado de su hermano, habría de aprender mucho más de Ingeniería Naval que en la penumbrosas aulas de los rígidos institutos ingleses, como así también, llevar (en base a su trabajo) una vida un poco más holgada que aquella que estaba obligado a realizar, dependiendo de las remesas de dinero de su señor padre, el viejo Don Samuel.

Pensemos si no hay en la historia de **Edgardo Andrew**, para el Mes de Abril de 1912, con sus flamantes 17 años recién cumplidos, una gran dosis de **CAUSALIDAD** : un hermano Ingeniero Naval, un futuro trabajo en la construcción de barcos en USA, una residencia en Whitby (ciudad en la que Cook construyó sus barcos), un viaje por barco en el vapor “Oceanic” (White Star Line),.....barcos, barcos, barcos.

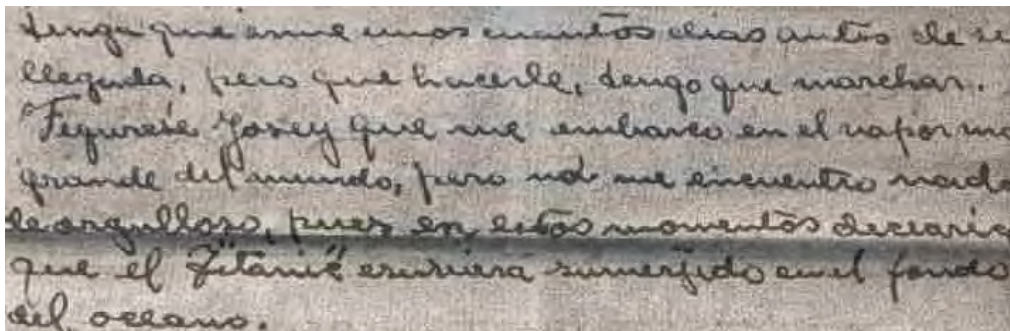
Ahora bien, recordemos que el “Oceanic” no se hizo a la mar, sino que el caudal de carbón que habría de abastecer sus necesidades de navegación, fue trasladado al RMS “Titanic” --ver páginas del Capítulo IV, en lo referente al viaje del inmundible--.Con lo cual, Edgardo debió cambiar su pasaje en el “Oceanic” por otro en el RMS “Titanic”. El joven argentino se dirigió a las oficinas de la WSL y cambió su pasaje por otro boleto, que le costó un poco más caro. Pero a Edgardo no lo deslumbraba tanto el hecho de viajar en el inmundible ni el glamour que se despedía de la propaganda respecto del más grande buque construido hasta ese entonces. Más que todo, lo que le interesaba sobremanera era la posibilidad de llegar a los Estados Unidos .Edgardo se asumió como pasajero del “Titanic” y miembro de la naciente clase media argentina. Así es que desechó la tercera clase, no se inquietó por viajar en la primera, y pagó las 12 libras

1478

(unos 60 dólares de ese entonces, aproximadamente 600 de estos días) que costaba el pasaje de ida, en la mencionada clase.

La mañana del día 10 de Abril de 1910, Edgardo se encontró caminando entre la muchedumbre que atestaba el muelle de la White Star, en Southampton, después de haberse bajado del tren que hasta allí lo condujo. Obviamente, el joven argentino, que hablaba un perfecto inglés (lógico....) presentó su "ticket", subió y como la mayoría de los pasajeros del barco de los sueños, se maravilló ante la imponencia del buque.

Pero antes de viajar en el RMS "Titanic", Edgardo tuvo el mejor pensamiento de todos, **el que le dictaba su corazón**, hacia "Josey", que esperaba en Buenos Aires. Su amada planeaba viajar hacia Inglaterra, a fin de encontrarse con él. Pero Edgardo no la esperaría, ya que habría de viajar a los Estados Unidos., y aunque le escribió una carta, fechada el día 8 de Abril de 1912 en Bournemouth (Inglaterra), en la cual le avisaba del cambio de sus planes, ésta tardó (aparentemente....) mucho en llegar a la Rca. Argentina. Ciertos párrafos de la carta de Edgardo hicieron estremecer a Josey, por "ciertas" cosas que el joven argentino deslizó en ella:



denigo que ame unos cuantos días antes de su llegada, pero que hacerle, denigo que marchar. Figurate Josey que me embarco en el vapor mas grande del mundo, pero no me encuentro nada de aguillos, pues en estos momentos decian que el Titanic estaria sumergido en el fondo del oceano.

Foto N° 641 :  
Fotografía del párrafo de la carta de Edgardo a Josey .-

En su tercer párrafo , Edgardo dice lo siguiente :

***“Figúrese Josey que me embarco en el vapor más grande del mundo, pero no me encuentre nada de orgulloso, pues en estos momentos decearía (Sic) que el ``Titanic`` estuviera sumergido en el fondo del océano.”***

Premonitorias palabras, la de Edgardo a su amada Josey.....

Otro párrafo :

***“No puede imaginarse cuánto siento el irme (de Inglaterra) sin verla”.***

Confesión sincera de un hombre enamorado.....y verdadero. Aunque la tratara de “Ud.” en las ocasiones “oficiales”, se tuteaban cuando estaban juntos.

Una vez hecha la salida desde el puerto de Southampton, el buque (como ya hemos visto) se dirige al puerto francés de Cherbourg. Edgardo adquiere en la peluquería (que ofrecía pisapapeles, platos de pared, etc., es decir, lo que se conocería hoy como el “merchandising”.....) una postal del barco, la cual hubo de enviar a su hermano Wilfred, por esos días en la estancia de la familia. Edgardo hubo de escribir la postal en el salón de lectura del buque (el de la 2da.clase) y la despachó desde la última parada del barco de los sueños, esto es, Queenstown (hoy Cobh), hacia la Argentina .La postal dice lo siguiente :

***“ Desde este colosal barco, tengo el placer de saludarte. Hoy llegaré a Irlanda, donde pasaré unas pocas horas. Yo lo estreno en su primer viaje a este...(no se puede entender qué palabra usa Edgardo)”.***

Josey, la amada de Edgardo, recibió un mes después la carta del joven argentino. Wilfred, en más o menos, la misma cantidad de tiempo, recepcionó la postal que a él le enviara desde Queenstown.





Foto N° 642 :Anverso y reverso de la postal que le enviara Edgardo a su hermano Wilfred .-

La carta a Josey se encuentra detrás de un vidrio enmarcado en una casa del barrio porteño de Martínez, zona norte de Buenos Aires, propiedad de familiares (descendientes) de la Sra. Josefina Cowan. La postal pertenece al Sr. **Roberto Pasoli**, nieto de Wilfred Andrew, natural de Río Cuarto, Córdoba, Rca. Argentina.

Volviendo a la vida que llevaba Andrew, ésta no se diferenciaría más de lo que los demás pasajeros habrían llevado. Sin temor de fantasear, podríamos decir que las comidas en 2da.clase eran el mayor vínculo que Edgardo tenía con sus semejantes. Y tal es así, que en base a testimonios posteriores se pudo saber algo de los momentos que el joven argentino vivió junto a otros pasajeros. A Edgardo le tocaba compartir sus comidas con una maestra de 27 años de edad, la **Sra. Edwina Celia Troutt** , más conocida como **“Winnie”** ,y con el **Sr. Jacob Milling** , de nacionalidad danesa. Esta posibilidad de compartir esos momentos a bordo del buque con Winnie permitió, más tarde, reconstruir las horas que vivió, en la jornada fatídica, el originario de Río Cuarto. Y, sin imaginar mucho, algunos de esos momentos en la vida de Edgardo se podrían haber tomado, por parte de James Cameron, para la realización de su film. No digo explícitamente que Cameron haya tomado ciertos detalles de la vida de Andrew, pero sí podemos inferir, al tratarse de un hecho histórico ,que este director de cine anduvo recabando información por donde se la pudiera haber conseguido, con lo que no sería nada de extrañar que, una vez escrutados los caracteres principales de aquellos personajes esenciales de su película, haya tomado algunos detalles de las vidas y últimos momentos de otros pasajeros, como podría ser ,en este caso, de Edgardo.

Las últimas horas de la vida de Edgardo en esta Tierra se vieron envueltas en el drama que se dispara a las 23:40 hs. de la noche del 14 de Abril de 1912,momento en que el RMS “Titanic” choca contra el iceberg. Inicialmente, Edgardo, como tantos otros pasajeros a bordo, no le dió al acontecimiento del choque la suficiente importancia, pero, así y todo, Edgardo salió al pasillo y se encontró con Winnie, y juntos le preguntaron a un tripulante qué es lo que había pasado con el buque, ya que éste se ha--



**Foto N° 643 :**  
**Fotografía de la compañera de viaje**  
**de Edgardo Andrew , la maestra**  
**Edwina “Winnie” Troutt .Los**  
**posteriores testimonios de esta**  
**señora posibilitaron reconstruir los**  
**últimos momentos de la vida del**  
**joven argentino .-**

/--bìa detenido. Este tripulante les contestó que sólo había sido un iceberg. Y uno de los que se negaba a admitir la gravedad de la situación fue, lamentablemente, Andrew. El escritor **Lynch** cuenta que Winnie vió a un tripulante gritar que los pasajeros debían ponerse los chalecos salvavidas y subir a cubierta .Una vez reunida Winnie con Andrew y con Milling, se suscitó un diálogo entre ellos. Preguntó Milling :

*“¿Qué está pasando, señorita Troutt?. ¿Qué significa todo esto?.”*

*“Una despedida muy triste para todos. El barco se hunde.”*

*“Imposible”*. Edgardo se rió de los malos augurios de Winnie, y notando lo alterada que estaba , le tomó las manos. Pero sobreponiéndose a este estado de cosas , Edgardo y Winnie se comenzaron a mover por el barco,

que, obviamente, ya presentaba un estado caótico.



Winnie Troutt no tenía muchas esperanzas de salvarse, al entender que muchas de las parejas y matrimonios que el buque transportaba, no se habrían de ver nunca más, y no aceptando que una mujer sola (tal era su condición) lograra sobrevivir. Con Edgardo había sentado una buena relación de compañerismo, aunque había entre ellos una diferencia de diez años de edad, que, sin embargo, no pesaba en sus conversaciones. Se habían conocido en el puerto de zarpada del barco de los sueños, al no poder embarcarse ambos en el buque “Oceanic”.

Y es así, que el joven argentino ejerció la cualidad de la cortesía con ella, por última vez . Así lo hicieron conocer los hermanos , sobrinos , sobrinos

nietos de Edgardo Andrew, desde siempre, en base al hecho que indicaba (como con el tiempo se habría de corroborar) que Edgardo Andrew le cedió a ella su chaleco salvavidas, para luego arrojarse al mar.

Y el relato posterior de Winnie confirma que Edgardo toma un papel fundamental en su posterior sobrevivencia: Troutt indica que el joven pasajero argentino tenía ya colocado el chaleco salvavidas puesto, y, al ver que ella estaba desesperada, se lo pasó para que ella se lo coloque, para más tarde, arrojarse a las frías aguas del Océano Atlántico. Pero hay que hacer constar que el valeroso gesto de Edgardo Andrew (**¡argentino tenía que ser!**) solo fue uno de los que posibilitaron la sobrevivencia de Winnie. Cuando la maestra se resignaba a morir a bordo del barco de los sueños, un hombre le colocó un bebé en los brazos, lo que la habilitó a ganarse un lugar en uno de los botes que se lograron bajar : el bote número 13. El bebé se llamaba **Essid Thomas** e, ironías del destino, sólo vivió hasta la edad de 20 años, ya que falleció en 1932, de gripe. Mientras que Edgardo Andrew , el valeroso joven que dió su vida por su amiga, murió en esa noche trágica. Su cuerpo nunca fue recuperado.

Al pasar de los días, no hubo mayores noticias sobre la suerte de Edgardo, aunque más tarde se lo nombra en una lista de víctimas del desastre. Con lo que el hermano de Edgardo, que estaba en los Estados Unidos, comienza una búsqueda de sobrevivientes. Es así que logra comunicarse con una mujer que aseguraba haber conocido al pasajero argentino: obviamente, era Winnie. Los descendientes de Andrew mencionan que Troutt le escribió una carta a Alfredo Andrew en la que le relata todo lo que pasa en las últimas horas de Edgardo. Pero esa carta no se ha encontrado aún, hasta estos días.

Como en otros acontecimientos de la vida de los humanos, en la consecución del destino de Edgardo Andrew , su final en este mundo se fue entretejiendo en una sutil trama de acontecimientos ,en la cual el joven argentino no tuvo participación, ya que también, en su medida, fue más una víctima que su mentor. El interés por progresar en los Estados Unidos, sus ganas de ingresar en una compañía naviera, su juventud, el cambio de

barcos, se unieron para ,en el medio del Atlántico, terminar con sus jóvenes 17 años.

No sólo dejó Edgardo su vida en las aguas del Atlántico. Muchos miles de kilómetros al Sur, en un lejano país llamado “la Argentina”, una mujer también lloró cuando se enteró de la terrible y triste noticia. A lo largo de su vida, Josey Cowan nunca consiguió sacar de su mente el párrafo de la carta de Edgardo. Hasta sus últimos días Josey tuvo presente las palabras de su amado. Y ,como tantas otras, hubo una historia de amor entre un hombre y una mujer, Edgardo y Josefina, que quedó trunca. Pero Josey **NUNCA** pudo olvidar a Edgardo.

Quien esto escribe les quiere dedicar a estos dos **argentinos, Josefina y Edgardo**, a la distancia en tiempo y espacio, el tema de amor de la película de James Cameron, certeza de que el amor entre los seres humanos nunca morirá, aunque mueran los cuerpos que lo hayan sentido, y que dice así :

*“Every night in my dreams*  
**Cada noche en mis sueños**  
*I see you, I feel you*  
**Te veo, te siento**  
*That is how I know you go on*  
**Es como yo sé que tú sigues**  
*Far across the distance and spaces*  
**Lejos, a través de la distancia y espacios**  
*Between us*  
**Entre nosotros**  
*You have come to show you go on*  
**Tú has venido para probarme que sigues**

*Near, far, wherever you are*  
**Cerca, lejos, donde quiera que estés**  
*I believe that the heart does go on*

1486

**Yo creo que el corazón verdaderamente sigue**  
*Once more, you opened the door*  
**Una vez más, tú abriste la puerta**  
*And you´re here in my heart*  
**Y tú estás aquí en mi corazón**  
*And my heart will go on and on.*  
**Y mi corazón seguirá y seguirá.**

*Love can touch us one time*  
**El amor puede tocarnos una vez**  
*And last for a lifetime*  
**y durar por toda la vida**  
*And never let go till we´re gone*  
**Y nunca irse hasta que nos fuimos**  
*Love was then I loved you,*  
**El amor estaba en aquél tiempo en que te amé**  
*one true time I hold to*  
**Un momento sincero al que me uní**  
*In my life We´ll always go on.*  
**En mi vida siempre seguiremos.**

*Near, far, wherever you are*  
**Lejos, cerca, donde quiera que estés**  
*I believe that the heart does go on*  
**Yo creo que el corazón ,verdaderamente, sigue**  
*Once more, you opened the door*  
**Una vez más, tú abriste la puerta**  
*And you´re here in my heart*  
**Y tú estás aquí en mi corazón**  
*And my heart will go on and on*  
**Y mi corazón seguirá y seguirá.**

*You´re here, there´s nothing I fear*  
**Tú estás aquí, no hay nada a lo que yo le tema**

*And I know that my heart will go on*  
**Y yo sé que mi corazón seguirá**  
*We'll stay for ever this way*  
**De este modo, estaremos juntos por siempre**  
*And my heart will go on and on*  
**Y mi corazón seguirá y seguirá.**

**Descansen en Paz, Edgardo Andrew y Josey Cowan. Quiera Dios haberlos unido después de tan trágica separación. Y brille también para ustedes..... la Luz que no tiene Fin .**

Hagamos la aclaración que las Fotos numeradas desde la **Nos. 637** a la **644**, fueron extraídas del diario "Clarín" del día **8 de Febrero de 1998**, del artículo denominado "**Un Argentino en el Titanic : Recuerdos de Familia**".

Aunque (quizás....) no pudiera de ser de interés para los lectores de este pequeño trabajo de investigación, deseo presentar a continuación algunos de los relatos que pude lograr, después de varias jornadas siguiendo "pistas" sobre personas que ,ya sea en el año 2000 o en este complejo 2001, tuvieran una edad centenaria o casi. La Providencia vino en mi ayuda, y es así, que el complemento de la historia del argentino Edgardo Andrew lo podemos realizar con los testimonios que se desprenden de las entrevistas que este "autor" sostuvo con varias de las personas que no tenían nada especial con respecto a otras personas. Quizás sí, ya que entre sus cualidades tenían (o tienen....) una especial: estar viviendo ya **cient (100)** años o un poquito menos. Pero ello debe ser evaluado por los que tengan la paciencia de leer estas líneas.

Antes de lanzarme a la tediosa (pero apasionante....) y tarea de transcribir las grabaciones que logré tomar ,en las charlas que sostuve con los "centenarios", me gustaría el intentar explicar el marco general en el cual pude conseguir hablar con estas personas. Importante en función de que es



/--tas personas me abrieron no sólo las puertas de sus casas, sino también, la más valiosa de todas las puertas: la de sus **corazones** .Nunca nos olvidemos que el corazón tiene sólo un picaporte .... y el mismo está del lado de adentro.

La ubicación de las personas de esta avanzada edad se inició teniendo en cuenta los diferentes artículos de los periódicos que se editan en la ciudad de La Plata (entre ellos, el diario “El Día” y el diario “Hoy en la Noticia”), como así también, el saber que en el **Hogar Marín** (asilo de ancianos) se podía llegar a ubicar a los queridos “abuelos”. Una vez tenido el conocimiento de la existencia de ellos, comencé la rutina de consultar la guía telefónica y así, con una gran dosis de suerte ir ubicando los teléfonos y direcciones. La situación que se generaba a continuación era la de exponer los motivos por los cuales yo estaba interesado en hablar con las mencionadas personas, y, aunque más de un familiar dudó (debido a los momentos que nuestro país está pasando....) en facilitarme el acceso al “abuelo” en cuestión, la bondad y la amabilidad de las familias se impuso. Es así, que tuve que viajar largas distancias, durante varios días, a los fines de contactar al abuelo de “turno”. Pero, gracias a Dios, tuve éxito.

Sin embargo, debo hacer dos últimas aclaraciones: las entrevistas llevaron horas. Por lo cual, a fin de no cansar a los posibles lectores, no transcribiré literalmente aquello que los abuelos, en su bondad, me supieron decir. Si el texto impone la transcripción literal de alguna frase, la incluiré en la parte correspondiente. Y la segunda aclaración, es la que indica que no se hallaran revelaciones extraordinarias o sorprendentes, sino sólo el testimonio de aquellos que estaban vivos al momento del hundimiento del barco de los sueños, el inolvidable RMS “Titanic”.

Es así que una tarde de primavera, en las que las golondrinas tejían sus hilos invisibles por el azul del cielo, me dirigí hacia el domicilio de la abuela **Celia Solari de Ruiz**, que dicho sea de paso, vive en la calle **138 entre 61 y 62**, de la vecina localidad de **Los Hornos** (La Plata) .Aunque en esa oportunidad no tuve suerte en entrevistarla , ya que la abuela se

encontraba un poco descompuesta, no perdí las esperanzas y quedé, de acuerdo con una de sus nietas, en retornar en otro momento, previo llamado telefónico.

Luego de este primer intento de acercarme a aquellas personas que hubiesen vivido al momento del hundimiento del inmundible, me hube de acercar hasta una de las paradas de taxis que se ubican sobre una de las arterias principales de dicha localidad, es decir, la calle 137, para abordar uno de ellos y dirigirme hacia mi próximo destino. Desde este lugar, y ya arriba del móvil, le solicité al chofer del mismo, que me llevara hasta la calle **44 y 196**, de la vecina localidad de **Etcheverry**, domicilio de la **Sra. Zulema Ramona Villoldo**, una de mis futuras "entrevistadas". A mis requerimientos de sostener una charla con ella, sus familiares (vía telefónica) me hicieron saber que la abuela estaba de acuerdo y que me acercara hasta allí, cuando se hicieran las 19:00 hs. de esa tarde.

Hice el camino hasta esa dirección, junto al chofer que me trasladaba, en medio de un atardecer que se había vuelto tormentoso, pero que, de cuando en cuando, dejaba escapar, por las rendijas de los nubarrones, portentosos rayos que alumbraban el cielo todo. Al haber llovido, el aire estaba más limpio y hacia el Oeste, el Sol, en su carrera hacia el ocaso, iba dando término a esa jornada, una perla más de nuestras vidas, que lentamente se iba apagando en el horizonte.

Pero mis esperanzas de dar con un excelente testimonio no se apagaban: es más, se avivaban más fuerte, a medida que el automóvil iba acortando la distancia que me separaba de la casa de Doña Zulema. Y mi corazón iba, en sentido inverso a la distancia que me separaba, palpitando cada vez más fuerte.....

Una vez que hube llegado a la dirección indicada, me acerqué hasta lo que parecía ser un almacén (y así era, en efecto....) y preguntando por la familia, al mismo tiempo que entraba al local, me presenté. La sorpresa que descubrí en los ojos de las dos personas que me atendieron, una de las hijas de Doña Zulema y su marido, no podía ser más evidente: supongo

1490

que esperaban a un hombre de unos sesenta años o más, de amplio sobretodo y fumando una pipa cargada con buen tabaco holandés. En cambio, se encontraron con un “joven” de 39 años, de campera verde militar y que usaba unas cómodas “Adidas”.....sorpresas te dá la vida, la vida te dá sorpresas.

Por supuesto, me atendieron con toda amabilidad y me hicieron pasar, como si fuera un amigo más, a la cocina de ese domicilio. Allí estaba Doña Zulema, a quien saludé afectuosamente, a pesar de ser un desconocido para ella. Es que, desde que mis abuelas, materna y paterna, recuerdo de una época ya ida para siempre, no están ya en este mundo, ciertas abuelas me hacen acordar a ellas.....

Y colocando el grabador en posición, hecha la prueba de sonido correspondiente, fui, iniciando el diálogo, tratando de llevar la charla, discurrendo por los caminos que me permitieran acceder a algunos comentarios (por parte de la abuela) de sus impresiones respecto del barco de los sueños. Por supuesto, yo no iba a cometer el error del Sr. Lovett (quien en la película de James Cameron , “Titanic”, le pidió a la vieja “Rose” que, aunque sea, se acordara de algo.....) y, disfrutando de la charla, me limité a hacer unas pocas preguntas y escuchar muchas respuestas.....

Así me contó Zulema que nació en el partido de La Plata, que la gente era más respetuosa cuando ella era una adolescente y que la palabra empeñada era un “SELLO”. Respecto de sus padres, me dijo que su madre había arribado al país proveniente de Italia y que, como característica especial de su señora madre, ésta última nació a bordo de un barco, en el Río de La Plata ,que la transportaba hacia la Argentina.

El apellido de su madre era **Toscanini** (¡¡¡pavada de apellido¡¡¡) y estaba relacionada con el gran violinista (según propias palabras de Zulema) y director de orquesta. Las cosas que se entera uno, Sergio, preguntando, buscando,(y lamentablemente.....) molestando.....

Ya en confianza, este “autor” (y como detalle anecdótico....) pidió a uno de los descendientes de Doña Zulema, que pusiera a calentar una pava al fuego de una hornalla de la cocina, para (argentinos somos....) tomar unos mates. A lo que este muchacho accedió sin inconvenientes....¡¡¡gracias por los mates, estaban muy ricos¡¡¡¡.

Sigamos.

Al año de **1912**, año del hundimiento del barco de la White Star Line, Zulema tenía doce (12) años. Vivía en el campo con sus padres, los cuales administraban un tambo, en el cual producían leche y queso, que luego vendían. Un año antes, la niña Zulema vió como se iba completando el tendido de las vías del ferrocarril, por las que habrían de circular los trenes de carga y de pasajeros, en el ramal conocido como “**Meridiano V**”. Aunque los ramales que se extendían más al Sur de la Provincia de Buenos Aires estaban administrados por las compañías inglesas, en este tendido también intervinieron los Ingenieros ferrocarrileros británicos y el personal a sus órdenes. Una vez efectuado este tendido de vías, y librado el paso a las formaciones , muchas familias llegaron a la zona en la cual vivía Zulema ,a los fines de establecerse allí.

Siguiendo con mis preguntas , pude saber que la madre de Zulema leía los diarios cuando se le presentaba la oportunidad (aunque éstos no eran algo que se conseguía fácilmente, al estar tan lejos de los centros de distribución de ese entonces, en especial, la ciudad de La Plata), como así también que su madre le enseñó las primeras letras. Un detalle que hablaba de las duras condiciones en que la vida de Zulema se desenvolvía, era el hecho de que iba a caballo para asistir a la escuela primaria.....igual que los niños de hoy, que viajan en un cómodo transporte escolar.

Cuando le pregunté a Zulema sobre si había visto algo en los periódicos, referido al hundimiento del RMS “Titanic”, Zulema dijo que no vió nada en los diarios, pero que, en cambio, recuerda a su madre haber hablado del naufragio. Su mamá contaba cosas que tenían que ver con la gente que se había hundido con el barco , y de que estas personas habían viajado desde

1492

diferentes lugares para abordarlo, de que había muerto mucha gente y de que *“no se los podía juntar con nada”*(Sic).

Una de las preguntas que le hice a Zulema (y realmente no sé cómo se me ocurrió.....) fue la de si ella o su papá o sus hermanos habían conocido a alguien que haya viajado en el buque de la White Star.

Y Zulema me sorprendió, no porque lo que me contó a continuación tuviera algo de sorprendente, sino que ,a mis efectos investigativos, **SÍ** era una **sorpresa total** .Zulema me respondió que **SÍ** : que la persona que había conocido a gente que viajó en el barco de los sueños fue el hermano de su madre, es decir, su tío materno, de nombre **Don Cayetano Toscanini**. Aunque Zulema no le tenía mucho “afecto” a su tío Cayetano, ya que éste tenía una pequeña pero maliciosa costumbre respecto de la niña Zulema : le tiraba de las largas trenzas de su renegrido pelo. Pero bueno....cada familia es un mundo.....

Dice Zulema que algunos de los que se salvaron eran **conocidos** de este hombre, porque él (Cayetano) era **italiano** y, además, lógicamente entre connacionales, él se enteraba de estas cosas.

Pero Zulema no le llevaba mucho el apunte a estas cosas (según sus palabras....) que el tío materno decía porque *“...yo no lo quería mucho a mi tío...”*.Casi sin quererlo , me viene a la mente la imagen de una niña, sentada ante la mesa familiar, en la cena, escuchando hablar a su tío materno, sobre el naufragio del “Titanic”, sin darle mucha importancia a lo que decía.....una niña tiene otras cosas en qué pensar.

De lo que me contó Zulema, deduje una cosa muy simple: que esas personas que viajaron en el barco, más tarde llegaron a la Argentina, ya que por sus propias palabras, Cayetano no se movió del país. Asimismo, cuando le volví a recordar que el barco se hundió en el año de 1912, Doña Villoldo comentó :

*“Mucha conversación, mucho lamento por ese barco que se hundió.....mucho dolor...”* .Y según otras palabras de Zulema, ella era

chica, pero escuchaba lo que decían sus padres: algunas cosas le interesaban, otras no....lógicamente .



Foto N° 645 :

Fotografía de la abuela Doña Zulema Ramona Villoldo , rodeada de sus familiares, con motivo de su cumpleaños número 100 . La fotografía fue extraída del diario "El Día" (La Plata) y la entrevista tuvo lugar el día 11 de Noviembre de 2000 .-

Los padres de Zulema, ella y sus hermanos, viajaban a la ciudad de La Plata, en los medios habituales de transporte de aquellos días. En ese entonces (como hoy....) había puestos de venta de diarios y revistas (de todas clases) que se ubicaban por **calle 7 (Avenida Luis Monteverde)** de nuestra ciudad, en las zonas del **Pasaje Dardo Rocha** , la **Legislatura de la Provincia de Buenos Aires** .Sin embargo, la madre de Zulema muchas veces viajaba a la ciudad de La Plata, pero lo hacía  **sola** ,por una sencilla y "familiar" razón :si llevaba a alguno de sus hijos, los demás comenzaban a llorar y, por ello, todos quedaban al cuidado del padre, mientras durara su ausencia . Pues bien , tres , cuatro días , una semana después, en uno de los

1494

viajes a La Plata que realiza la madre de Zulema, al retornar al tambo, vuelve a comentar la noticia del hundimiento del vapor “Titanic”, ya que todavía estaba en los diarios.....y su madre leía los diarios, cuando podía y allí donde tenía la ocasión. Además, y siempre en base a los recuerdos de Zulema, la gente hablaba de esto último.

Y el detalle que faltaba , que gracias al testimonio de Zulema lo podemos traer aquí .Zulema contó que vió la bandera argentina flameando a media asta, con motivo del hundimiento del “Titanic”. Ella le preguntaba así a su padre :

*“¿Por qué la bandera no está linda, papá, flameando?”*

*“No sé, algún duelo, alguna cosa.....”*

Y , preguntándole de nuevo, aclarándole que estábamos hablando del RMS “Titanic”, Zulema vuelve a insistir en que sí, que recuerda que, con motivo del naufragio del barco de los sueños, la bandera argentina, en nuestra ciudad de La Plata, flameó a media asta: por duelo por el argentino muerto en esa travesía, o por adhesión al conjunto de las naciones que tenían muchos ciudadanos a bordo del buque.

Más tarde, Zulema se mudó a **Chascomùs** (Pcia. de Buenos Aires) ,luego de casarse: tenía 20 años. Por un montón de motivos que sería largo de explicar, en esos años, los hombres y las mujeres se casaban a edades (comparadas con las actuales.....) relativamente tempranas, prácticamente recién salidos de la adolescencia. Sí podríamos explicar este comportamiento, por una sencilla razón biológica :el bajo promedio de vida de aquella época; es decir, la gente también se moría a edades tempranas. Obvio : también había otros factores.....

El lugar al que se mudó Zulema era un tambo, a unas **40 leguas** (esto es, unos **223 kms.**) de su lugar de origen. Zulema me contó también otras muchas cosas, después de casi media hora de entrevista.

En algunos pasajes de la charla con la abuela, Zulema se reía cuando yo le decía que mi memoria no era tan buena como la suya .Lo que todavía hoy no sabe Zulema es que no era ninguna broma : era la **pura verdad....**

Más tarde, terminamos la charla con Zulema y despidiéndome, al tiempo que agradecía a todos por su colaboración, estampé un sonoro beso en la mejilla de **Doña Zulema Ramona Villoldo**, de  **cien (100) años** de edad. Desde esa vez, no la he vuelto a ver.....pero espero, si Dios quiere, charlar nuevamente con ella.

### ¡¡¡¡ GRACIAS, ABUELA ZULEMA Y FAMILIA ¡¡¡¡

A la semana siguiente, en la tarde de un día Sábado, me dirigí nuevamente hacia la localidad de Los Hornos. Una vez que hube llegado al domicilio de la familia **Ruiz** , y tocado el timbre, hube de esperar unos segundos hasta que uno de los familiares de la abuela Celia se apersonó y me abrió la puerta de alambre. Atravesamos así un gran jardín , poblado de rosales, y llegamos hasta una cocina, en la cual se habría de efectuar el reportaje. Una vez allí, hube de esperar un par de minutos a que la abuela fuera trasladada, en su silla de ruedas, desde la Sala en la que se hallaban reunidos varios de sus familiares, hasta donde yo me hallaba.

Nos presentamos y junto a una de sus bisnietas ,sentados alrededor de una mesa, me dispuse a hacerle (en términos más o menos parecidos.....) las mismas preguntas que le hice a la abuela Zulema. Debo aclarar que la abuela Celia se encontraba en un estado de lucidez mental digno de admirar.

Doña Celia Solari de Ruiz me comentó que *“....se hallaba con algunos achaques, propios de mi edad”* (Sic).Como el reportaje que le efectué está plagado de lugares comunes en cuanto a una entrevista se refiere, me limitaré a transcribir lo que, en su amabilidad, la abuela me contó.

Doña Celia hacía poco que había cumplido **ciento cinco (105) años** y que había nacido en los campos del **Dr.Dibur** , prominente político de finales



1496

del siglo XIX, en el año **1895** .La ubicación de dichas tierras estaba en el partido de La Plata. Asimismo, la abuela me relató que en el año de **1910** tenía 15 jóvenes y hermosos años, y que solían trasladarse, junto a sus familiares, en los carruajes conocidos como “mateos” o directamente, carros. En su familia, habitualmente no se leían periódicos, aunque su padre sí, de vez en cuando, y sus tareas le hacían dirigirse a la ciudad de La Plata. Además , las tareas de campo, tomaban todo el tiempo que tuvieran, Celia y su familia, disponible. La abuela Celia definió lo anterior diciendo “**era todo campo...**” y , en Argentina, se sabe muy bien lo que significaba “**era todo campo**”.....

Habiéndole preguntado este autor sobre si alguna vez , en el año **1912** , cuando la abuela tenía ya 17 años, escuchó hablar del barco “Titanic” respondió que **NO**. Sin embargo, al ir avanzando en el reportaje, indicó que **SÍ** escuchó hablar (después) del barco de los sueños y su hundimiento, utilizando las siguientes expresiones: “**Lo sentí nombrar al `Titanic`.....**”  
“**Lo sentí nombrar....**” .

Asimismo, estando interesado en saber si alguna vez había tenido , ella o su familia, contacto con estancieros de origen inglés que le hubiesen podido hacer comentarios sobre lo acontecido con el buque de la White Star Line, manifestó que no había muchos de esa nacionalidad en la zona en la cual ella vivía, sino más bien, italianos y vascos.



**Foto N° 646 :**  
**Fotografía de la abuela Celia Solari de Ruiz , al festejar sus jóvenes primeros 105 años de vida .Esta fotografía fue extraída del diario “Hoy en las Noticias” , que se edita en la ciudad de La Plata , Pcia. de Buenos Aires .-**

**Dos generaciones.** Ruiz compartió la fiesta con su única tataranieta

Cuando me dí por satisfecho, hube de prometerle que incluiría estas, sus palabras, en el Capítulo correspondiente, algo que, en estos momentos, estoy haciendo. La abuela Celia no tenía ni tiene obligación de acordarse en detalle de uno de los más impresionantes acontecimientos de comienzos del siglo XX. Pero fijémonos que, una vez puestos en funcionamiento los engranajes de su memoria, indicó que **SÍ** sintió nombrar al “Titanic”. Con lo que sacamos una conclusión : hasta los más alejados lugares del planeta, y ello incluye al campo argentino, llegó el eco de la tragedia del RMS “Titanic”.

Desde ya, mi agradecimiento a la abuela Celia Solari de Ruiz y a sus familiares, por colaborar con este pequeño trabajo de investigación .....y con quien esto escribe.

### ;;; GRACIAS, ABUELA CELIA Y FAMILIA ;;;

Sin embargo, y a pesar de contar ya con dos (2) excelentes testimonios , como los logrados en base a la colaboración de las abuelas **Zulema Ramona Villoldo** y **Celia Solari de Ruiz**, me pareció que debía seguir integrando otros relatos de personas, que, al año del hundimiento del inmundible RMS “Titanic” (1912), hayan estado vivos. Aunque sé perfectamente bien, que **“para muestra basta un botón”** , esta camisa tiene muchos ojales.....

Recordando lo que me dijera el taxista que me condujo hasta la casa de la abuela Zulema, comencé (una rutina ya practicada con anterioridad.....varias veces) los contactos telefónicos pertinentes. Así logré ubicar a la **Superiora del Hogar Marín**, el cual está situado en la calle **60, entre 14 y 15** , de nuestra ciudad. La **Hermana Pilar** , que de ella se trata, se interesó vivamente en los motivos y razones que impulsaban toda mi búsqueda y en una total confianza cristiana, se ofreció a colaborar conmigo, fijando fecha y hora de mi visita al Hogar. Luego de levantarme bien temprano esa mañana y habiendo preparado mi bagaje de elementos (lapiceras, papel, documentos de identidad, grabador,

audífonos, micrófono, etc.), tomé un taxi, el cual, al cabo de pocos minutos, me situó frente a la puerta principal de acceso a dicho establecimiento. Ingresando al Hogar, el personal de la Guardia me atendió muy solícitamente, pidiéndome que aguardara unos instantes en un pequeño salón anexo.

De todos modos, la **Hermana Pilar** no se hizo esperar y, tras unos pocos minutos, se presentó en aquél salón donde yo me hallaba. Al atravesar la puerta, su figura pequeña, su cabello castaño (del que apenas pude distinguir un poco, debido a que la parte superior del hábito lo ocultaba casi por completo) y su andar pausado, me indicaron que frente a mí se hallaba una mujer de fuerte personalidad y de excelentes modales. Aunque su lenguaje la “delató”: ahí mismo me dí cuenta que la Hermana Pilar era española, y, luego de unos instantes de charla, me comentó que hacía muchos años que se encontraba en nuestro país, cumpliendo con los deberes que su Orden Religiosa le había encomendado.

A continuación, la Hermana Pilar me invitó a pasar al edificio principal, a fin de poder dialogar con mis futuros “entrevistados”. Atravesamos el primoroso jardín, que, excelentemente cuidado, presentaba, aquí y allá, rosales de todo tipo y color. El Sol de aquella luminosa mañana, arrancaba destellos en las gotas de rocío suspendidas de las hojas, haciéndolas semejantes a gotas de cristal, mientras que el ancho verde se presentaba, a mis ojos, como una alfombra que diese fondo a sus majestades las rosas. Sobre el edificio principal, dos añosos árboles regalaban sus sombras, para, entre todos, dar marco a un ambiente de paz y armonía.

Una vez llegados a un pequeño cuarto que yo llamaría de “recepción y visita”, me quedé charlando unos minutos con la Hermana Pilar, mientras que una joven que nos había acompañado desde que salimos de la Guardia (con la que departí allí por unos minutos), era encargada por la Superiora, de ir a buscar y acompañar a la persona que podía satisfacer, con sus respuestas, mis inquietudes sobre el barco de los sueños.

Al cabo de unos minutos, volvió la joven, acompañada de una mujer bastante mayor ya, pero de una fortaleza física envidiable: baste decir que una vez terminado el reportaje y habiéndome despedido, se fue caminando sola, ni muy despacio ni muy rápido, hacia donde la esperaban sus tareas diarias. Pero volviendo a los instantes previos, la Hermana Pilar hizo las presentaciones del caso, departiendo con la mujer, la joven y con quien esto escribe, para luego despedirse, debido a que otras tareas inherentes a su cargo requerían su presencia, no sin antes decirme que una vez terminada mi “tarea” allí, me vendría a saludar.

A continuación, la mujer mayor tomó asiento a mi izquierda y la joven, encargada por la Hermana Pilar, se quedó también, cosa que agradecí: siempre en estos casos, conviene que alguien conocido esté cerca (conocido para las personas de dicho establecimiento, en este caso), para ayudar, en caso de un malestar físico o una indisposición, por parte de las personas de tan avanzada edad.

Con dos hermosas mujeres a mi alrededor, una con la belleza de sus cabellos canos, su vitalidad y memoria, y la otra, con la promesa que sus jóvenes años le daban, unido a su exquisito carácter y sobria belleza física, hube de concentrarme en lo que, para mí, era el “objetivo” de tantas molestias que mi sola presencia podría provocar entre todas estas amables personas : el “reportaje”.

Digamos que quien esto escribe tuvo así el placer de conocer a la **Sra. Domitila Prieto** , de **96 años de edad** (nacida en el año de **1904**), natural de Galicia. Domitila no se acordaba de algunas cosas; entre ellas, el nombre de su pueblo, el año en que llegó a la Rca. Argentina, como una inmigrante más. Le expliqué porqué necesitaba hablar con gente de su edad: el “libro” y todo eso de los testimonios.....

Le comenté que me habían contado que era muy “guapa”, pero que yo no sabía que era para tanto.....y Domitila se rió. La descendiente de gallegos y gallega también, me contó que vivió mucho tiempo con sus padres , que

1500

eran campesinos, aunque hacían todo tipo de tareas.....No se acordaba de si sabían leer o escribir. Sin embargo, tanto Domitila como sus hermanos aprendieron a leer y escribir. Pero no se acordaba de haberlos visto leer periódicos de aquella época. Intenté retrotraer a mi entrevistada a los tiempos en que tenía ocho (8) años de edad (1912) para preguntarle si había escuchado (ya sea en Galicia o aquí , en la Argentina) ,sobre el famoso barco que se hundió por esos días, el “Titanic”. Ella contestó que no. Dijo también que quizás oyó hablar de él, pero que no se acordaba de ello. Cuando le pregunté si había escuchado hablar a sus padres, o hermanos, sobre este tema, me respondió que no.

Para terminar, le hice una observación, que más que observación se volvió una pregunta: cómo era la gente, si las personas tenían un poco más palabra de honor, si los hombres y las mujeres de esos días eran más hombres y más mujeres :mi pregunta pareció semejante a la letra del tango “Un guapo del 900”.Y cuando Domitila contestó lo hizo sin eufemismos de ninguna clase, y en forma clara y contundente:

***“Sì .....no había tanta ambición.”***

A pesar que el diálogo podría haber seguido, me dí cuenta que insistir en que Domitila recuerde algo de lo cual (evidentemente....) no tenía en su memoria, se hubiese convertido en una molestia para ella. Y yo no quería molestar a nadie.

Le agradecí a Doña Domitila Prieto los minutos de charla que tuvimos, además de agregar algunas palabras de elogio sobre su memoria. Como detalle me comentó que, al momento de hacer un alto en sus tareas, estaba pelando una verduras en la cocina del Hogar ya que, según sus propias palabras, “ *de alguna manera hay que ayudar....*”.

Después de agradecerle, le estampé un sonoro beso en una de sus mejillas , una debilidad que tengo por las abuelas.....

Una vez que nos despedimos, comenzó su vuelta hacia el lugar donde se hallaba antes de charlar conmigo. La ví caminar, ni despacio ni rápido, y me entró una emoción muy fuerte, por varias causas que hacía tiempo llevaba muy adentro: mis padres ya tienen sus años, yo no logré formar una familia, el tiempo pasó y pasa.....y sin darme cuenta, y contra mi voluntad, sendas lágrimas cayeron de mis ojos, al divisar la pequeña figura de Domitila alejándose de quien esto escribe, por el fresco pasillo que conducía a otros lugares del Hogar Marín.

Y muchas preguntas, quizás tristes, me comenzaron a cruzar la mente: ¿Quién cuidará de mí cuando esté viejo?, ¿Llegaré a la edad de Domitila?, ¿Caminaré lento como ella?. ¿Cuando muera, alguien me llorará?. ¿Alguien llevará una rosa a mi tumba?.....

Y sin quererlo también, me acordé de la letra de una canción de **Joan Manuel Serrat** ,que dice así :

*“Si la muerte pisa mi huerto  
quién firmará que he muerto  
de muerte natural .....  
Quién lo voceará en mi pueblo  
quién pondrá un lazo negro  
al entreabierto portal .....  
Quién será ese buen amigo  
que morirá conmigo  
aunque sea un tanto así.....  
Quién rezará un Padrenuestro.  
y a Rey muerto rey puesto  
pensará para sí .....*

*Quién cuidará de mi perro  
quién pagará mi entierro  
y una cruz de metal .....  
Cuál de todos mis amores*

1502

*ha de comprar las flores  
para mi funeral .....*

*Quién vaciará  
mis bolsillos,  
quién liquidará mis deudas,  
a saber .....*

*Quién pondrá fin a mi diario  
al caer la última hoja  
en mi calendario.....*

*Quién me hablará  
entre sollozos  
quién besará mis ojos  
para darles la luz .....*  
*Quién rezará en mi memoria  
Dios lo tenga en su gloria  
y brindará a mi salud .....*  
*Quién hará pan de mi trigo  
quién se pondrá mi abrigo  
el próximo Diciembre .....*  
*Y quién será el nuevo dueño  
de mi casa y mis sueños  
y mi sillón de mimbre .....*

*Quién se acostará en mi cama  
se pondrá mi pijama  
y mantendrá a mi mujer .....*  
*Quién abrirá mis cajones  
y leerá mis canciones  
con morboso placer .....*  
*Y me traerá un crisantemo  
el primero de Noviembre  
a saber .....*

*Quién pondrá fin  
a mi diario  
al caer la última hoja  
en mi calendario .....*

Creuyendo que había terminado con mi tarea allí, en el Hogar Marín, me dirigí hacia la ancha y alta puerta de madera que habíamos atravesado antes de llegar al pequeño salón de recepción y visita, que se me había facilitado para la charla con Domitila. Una vez en los escalones que daban al hermoso jardín que habíamos cruzado anteriormente, me quedé departiendo con la muchacha que, encargada por la Hermana Pilar, me acompañó en la entrevista con la descendiente de gallegos. Los pocos minutos de conversación con esta joven se concentraron en la posibilidad de ver si era factible “conseguir” otra persona de edad sumamente avanzada como para entrevistar. Las respuestas de la joven eran, cuando menos, poco alentadoras a simple vista, ya que no parecía haber más “posibilidades” ni “candidatos” .

Y cuando creí que me debía dirigir a mi domicilio, por detrás , saliendo desde la puerta hacia el lateral izquierdo del jardín, una persona de caminar seguro y ágil, quizás algo encorvado, se iba alejando de nosotros dos, después de habernos deseado los “buenos días”. Interrogué con la mirada a la joven y ésta entendió al instante el mensaje; igualmente, en escasos segundos, le pregunté quién era ese hombre y cuántos años tenía. E, inmediatamente, lo alcanzamos y la muchacha me presentó, mencionándole los motivos por los cuales me interesaba charlar con él. Una vez de acuerdo, el hombre, quien esto escribe y la joven, retornamos al saloncito y nos dispusimos para la charla.

El hombre que “atrapamos” a último momento, se llama **Nazareno Augusto Michelini** , de **92** años de edad, nacido el **4 de Marzo** del año **1908**, nacido en la vecina localidad de **Tolosa** , partido de La Plata. Vivió Nazareno toda su vida en la ciudad de La Plata, aunque en el año **1988** se trasladó hasta la ciudad de **Concepción del Uruguay** ( **Pcia. de Entre**



1504

**Ríos**), para vivir allí durante el lapso de dos (2) años, decidiendo, finalmente retornar a la ciudad de las diagonales en el año **1990**. Cuatro (4) años después se alojó en el Hogar Marín, en el cual estaba residiendo desde hacía ya seis (6) años al momento de mi charla con él.

Le comenté al hombre que necesitaba hacerle unas preguntas, que precisaba de su ayuda.....y de su memoria, ya que me hallaba escribiendo un “libro” y que necesitaba de gente como él, que ya tenía “bastantes” años. Nazareno me comentó inmediatamente, al preguntarle yo cómo andaba de su memoria, que su memoria era extraordinaria....y así pude comprobar que, lo que me decía (por muchas otras cosas más.....) era todo verdad.

Le pedí que me escuchara con atención, ya que tenía que hacerle unas preguntas, sobre si él había escuchado de su familia, si su familia leía los diarios, si sus padres hablaban, o si ,con el paso del tiempo (en esa época Nazareno era muy chico, solo tenía cuatro años....) leyó algún diario que sus padres hayan guardado, acerca del naufragio del famoso barco que se hundió, el “Titanic”. Y, aunque tuve que repetir un par de veces la pregunta, ya que Michelini presenta un defecto de audición, el “abuelo” entendió perfectamente a qué me refería.

Nazareno tuvo, primero, unas palabras dedicadas a sus padres, de los cuales dijo que, a la temprana edad de quince (15) años, ellos comenzaron a aconsejarlo sobre las cosas que habría de hallar en su caminar por este mundo, y , según propias palabras, “*...para caminar derecho en la vida.....*” .

Pero luego , al entender lo que le había preguntado, me contestó :

*“¡Ah ¡....el que se vino abajo....(Sic) sí, sí...Me acuerdo que fue una cosa que fue un comentario mundial cuando se vino el ``Titanic``.”*

Y allí mismo, Nazareno me contó, que luego de jugar al basquet en el club Gimnasia y Esgrima de La Plata , y cuando se encontraba en un muy buen

Comentario [S.K.1]: TM

Comentario [S.K.2]:

momento, pensó en irse a jugar a Norteamérica, para lo cual pensaba abordar el buque llamado “**Tijuca**”. Sin embargo, los padres manifestaron su oposición a este proyecto del (en ese entonces....) joven Nazareno, y éste desistió del mismo. Ahora bien, sucedió que el barco “Tijuca” se hundió o, según propias palabras de Michelini “...y se vino abajo el ‘‘Tijuca’’.....y me salvé la vida.”

Nazareno jugó también al basquet en la **Asociación Atlética Tolosa**, ubicada en las calles 529 y 115 del mencionado barrio de **Tolosa**, saliendo de allí un verdadero “crack”, el **Sr. Serafín Bassili**, que, según propias palabras de Michelini, fue el mejor jugador de basquet de Gimnasia y Esgrima La Plata .

Y cuando le insistí una vez más sobre si se acordaba algo del famoso “Titanic”, Nazareno me contestó de la siguiente manera :

*“Acá en La Plata, Tolosa, en realidad fue una tristeza.....”*

Aunque se me ocurrió preguntarle si conocía a alguien que pudiera tener , todavía, periódicos guardados de aquella época (las cosas que a veces pregunto....) me dijo (lógicamente....) que si hubiesen sido de unos cuatro o cinco años atrás, sí. Pero no de aquellos días.

Me estaba dando cuenta que el reportaje estaba llegando, inexorablemente, a su final. La cuestión es que me pareció que no debía importunarlo más al bueno de Nazareno, ya que había dejado de atender sus cosas para atenderme a mí, y saludándolo con mucho respeto y agradeciéndole sus palabras, finalmente, me despedí.

Nazareno se retiró y yo le pedí a la joven que me acompañara hasta ese momento, permiso para visitar la capilla que se halla dentro mismo del Hogar Marín, una hermosura para los ojos, y una pausa para la locura de nuestros días. Luego de ingresar, me quedé un rato en oración, al mismo tiempo que contemplaba los excelentes trabajos en madera y demás, que adornan dicha capilla. Después de unos minutos, me retiré....

Más tarde, acercándome a la salida de la Guardia de recepción, me quedé charlando con la joven que tan amablemente me había ayudado en tantos menesteres. Esta muchacha fue a la Guardia del Hogar y, vía teléfono interno, desde ese lugar, le comunicó a la Hermana Pilar, que yo me retiraba. La Hermana le manifestó si yo podía esperar unos instantes a que ella llegara desde su despacho, para saludarme. Por supuesto : dije que sí.

Allí me quedé ,una vez más, departiendo con la amable muchacha de cabellos largos, lacios y negros que me acompañara en las entrevistas con Doña Domitila y Don Nazareno. Me contó que se encontraba estudiando Abogacía, que era del interior de la Provincia de Buenos Aires ( o de otra provincia, no recuerdo bien....) que iba por el tercer año de dicha carrera (si mal no me acuerdo....), que trabajaba en el Hogar Marín desde hacía un tiempo y otras cosas más. Yo le hice algunos comentarios sobre mi carrera de Ingeniería, la cual había finalizado hacía ya casi once (11) años, sobre las dificultades que todo estudiante encuentra en sus estudios, la falta de tiempo libre, etc. y otras pequeñeces.....No tuve el placer de ahondar más en este diálogo con la amable muchacha de cabellos negros, ya que ella debió comenzar a trabajar en el aseo de la parte externa de la Guardia, al mismo tiempo que la Superiora, la Hermana Pilar, se acercaba para decirme adiós. Pero, sin embargo, me despedí de la joven, deseándole mucha suerte en sus estudios. La Hermana Pilar me deseó buena suerte en mis “investigaciones” y contestando un requerimiento mío sobre cómo podía pagarle el favor que me había hecho, me indicó que de ninguna manera ella aceptaba pago alguno. Pero yo le dije que si ella aceptaba un frasco de berenjenas en escabeche, me sentiría sumamente complacido: no le pareció del todo mal mi idea a la hermana Pilar.....Y sin embargo, todavía se lo debo.....

Habiéndome despedido de la Hermana Pilar y de la muchacha de largos cabellos negros, me retiré, dirigiéndome a la esquina de las calles 14 y 60.¿Y a quién me encontré allí?. Al bueno de Don Nazareno, que, a sus jóvenes 92 años, estaba en la parada de colectivos, esperando el micro. Y, entonces , respondiendo a un impulso (cosa que ya no acostumbro hacer,

por haberme equivocado tantas veces.....) paré un taxi y lo invité a subir, cosa que Nazareno aceptó de buena gana .De tal modo, maté dos pájaros de un tiro : le evité las incomodidades lógicas de un viaje en colectivo (a su edad) y aproveché para charlar unos minutos más con él. A lo largo del viaje hasta el edificio ubicado en la Diagonal 80, entre 46 y 47 de nuestra ciudad, me contó, con lujo de detalles, la formación de basquet y fútbol de los equipos del club de Gimnasia y Esgrima La Plata del año 1927, además de instancias deportivas de varios de sus integrantes. Tanto el taxista como yo nos quedamos asombrados (quien esto escribe una vez más....) de la memoria y vitalidad del ex-jugador de basquet de la Asociación Atlética Tolosa. Finalmente, llegamos hasta el sitio en el cual se debía bajar Nazareno. Lo acompañé a cruzar la calle y lo acerqué hasta la puerta del edificio donde vive uno de sus hijos, donde recibió el saludo de uno de los porteros. Me despedí una vez más y me fuí.

Unas palabras con respecto a la joven muchacha de largos cabellos lacios y negros, que tuvo la deferencia de “aguantarme” tantos minutos en mi visita al Hogar, en las entrevistas con Domitila y Nazareno. Se llamaba **Marcela Aravena**, era oriunda de la ciudad de Carmen de Patagones y cumplía tareas en el Hogar Marín, estudiaba Abogacía, y realizaba un voluntariado en una de las parroquias de la ciudad de La Plata. Su cuerpo apareció muerto en el departamento en el cual vivía, en la noche del Sábado 26 de Mayo del año 2001 :al tenor de las informaciones aparecidas en los medios de comunicación, la habían asesinado hacía unas horas antes, con un balazo en el cuello. Estaba atada y tenía la boca tapada con cinta. Las investigaciones policiales se dirigieron hacia el lado pasional, ya que no faltaron objetos de valor ni dinero. Alguien (a quien me cuesta llamar “ser humano”) decidió terminar con la vida de Marcela, por motivos que ni siquiera puedo imaginar.

En el diccionario aparece la palabra “**escándalo**”. Su definición es como sigue :

**“Escándalo : Acción que provoca indignación o que es digna de desprecio. Acción deshonesto, inmoral, que conmueve la opinión pública.”**

1508

Por ello, lo único que puedo decirle al que destruyó tu vida y tu futuro, **Marcela**, no lo he dicho yo, sino **Aquél** que caminó entre nosotros, hace mucho tiempo ya, en una tierra un tanto alejada de la nuestra.

*“Pero si alguien escandaliza a uno de estos pequeños que creen en mí, sería preferible para él que le ataran al cuello una piedra de molino y lo hundieran en el fondo del mar.”*

Evangelio según San Mateo, Cap.18, Vs.6

**Descansa en paz, Marcela.**



Y, a pesar de todo:

**;;; GRACIAS, NAZARENO MICHELINI Y DOMITILA PRIETO ;;;**  
**;;;GRACIAS,HERMANA PILAR ;;;**  
**;;;GRACIAS, MARCELA ARAVENA (□) ;;;**

Estos testimonios grabados “durmieron” por más de un año, en uno de los cajones de una cómoda que tengo en el departamento que alquilo. Sin embargo, como Uds. habrán visto, los estoy volcando en estas páginas. En definitiva :“nobleza obliga”, por las molestias que ocasioné a los entrevistados y además, por mi propio compromiso (en lo que el título de este Capítulo evoca) con los posibles lectores de este pequeño trabajo de investigación.

Ahora bien, a lo largo de este año transcurrido entre los días que asistí al Hogar Marín, a los domicilios de Zulema Villoldo y Celia Solari de Ruiz, intenté ubicar a otros “vivientes” de aquellos lejanos días de 1912 .En los

medios de comunicación podía ver a varias personas que , o llegaban a los 100 años, o los sobrepasaban. Pero al mismo tiempo, me hallaba peleando conmigo mismo por dos razones: la primera decía que estaba bien que intentara ir a buscar nuevos testimonios, mientras que la segunda me sugería que ya era bastante como para seguir “cansando” a aquellos que pudieran leer estas líneas.

Opté, finalmente, por la segunda razón.

Sin embargo, transcurrido bastante tiempo de mis entrevistas a los “abuelos”, leí ,en el diario “El Día” de la ciudad de La Plata, de fecha 2 de Mayo de 2001, una nota referente al **Sr. Carlos Copel Fainberg**, que vive en nuestra ciudad. En el mencionado artículo ,se detallan aspectos de la vida de este hombre que desarrolló variadas actividades, a lo largo de sus **cien (100)** años de vida, que habría de cumplir el día 6 de Mayo del corriente año 2001. Carlos Fainberg es maestro, farmacéutico, químico, profesor de física, pianista, escultor, pintor. De esta última actividad, realizó una obra que supera los **mil (1000)** cuadros. Recomiendo a los que puedan que consigan este artículo en el que se describe la vida de Carlos Copel Fainberg. Pues bien, este artículo permaneció sujeto por alfileres en uno de los marcos que adornan las paredes del departamento que alquilo. Hasta que las circunstancias de este trabajo (y las de la vida) posibilitaron que me ponga en contacto con él.

Fue así.

Yo no sabía ni podía ubicar la dirección del Profesor Fainberg. Pero gracias a un Ingeniero y al personal de redacción de uno de los diarios de la ciudad de La Plata, logré conseguir el número de teléfono de Don Fainberg.

Bien. Llamé por teléfono y ,consiguiendo comunicación, hablé con la Sra. esposa de Don Fainberg, la cual me pasó con su esposo. Allí le expliqué los motivos por los cuales lo llamaba y quedó en que trataría de averiguar si yo (realmente...) existía o si se trataba de una broma de mal gusto.

1510

Así, lamentablemente, pasa en muchos casos, aunque parezca mentira: se le toma el pelo a la gente, y, en especial, a la de edad.

Unos días más tarde, volví a llamar y quedamos en encontrarnos el día Domingo 2 de Octubre del 2001, a las 17 hs. de esa tarde gris. Cuando, después de un rato de viaje, arribé al domicilio de la calle 64 ,me atendió su señora esposa. Al cabo de unos instantes, apareció en el recibidor la figura de Don Carlos Copel Fainberg, quien me invitó a sentarme en un cómodo sillón y comenzar la entrevista. Ahí nomás me dijo que ya había dado varias entrevistas y grabado varios videos para distintos medios.....así que no le habría de sorprender mi trabajo.

Departimos por varios instantes, al tiempo que quien esto escribe admiraba la cantidad (no podría especificar el número, pero por lo menos eran alrededor de 40 cuadros los que alcancé a divisar) de lienzos pintados por este hombre, que visten las paredes de su casa. Es así que, charla mediante, me fuí introduciendo en el tema que me llevaba hasta la casa del profesor Fainberg.

A continuación, previa comparación entre los niños de nuestros días, que crecen influenciados por la televisión y el “ejército audiovisual” de comienzos del siglo XXI, y los de los días de comienzos del siglo XX, con una vida más en contacto con la gente y la Naturaleza, le hice un comentario sobre que él (el profesor) ya a sus once (11) años tendría uso de razón suficiente como para acordarse de ciertas cosas. Me contestó que sí: obviamente.....Estuvimos de acuerdo con que el conocimiento de los hechos acontecidos a lo largo y ancho del mundo, tardaban varios días en llegar al lugar donde él vivía.

Más tarde, le conté que había ido ya varias veces a consultar el diario “El Argentino” y “El Día” del año 1912, en la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, en los cuales observaba que no había una sección específica destinada a las noticias internacionales, sino que se trataba de una sección denominada “**Telegramas**” ,en la cuál los mensajes que se re-

/--cibían y se volcaban en ambos diarios, decían, prácticamente, lo mismo.

Y luego de haber realizado esta especie de “introducción”, encaré el tema en cuestión, es decir, el naufragio del inmundible. Es así que le pregunté si él se acuerda de haber escuchado hablar a sus padres, a sus parientes, etc. sobre el hundimiento del “Titanic”. Y, aunque en un primer momento me dijo que no recordaba haberlos escuchado hablar, sí recuerda haberse enterado del choque.

***“Porque chocó contra un iceberg.....y me decía yo :¿1500 personas fueron las que murieron?”***

En ese instante, la Sra. del Profesor me ofrece un pocillo de malta tostada caliente, que agradecí con gusto. Más tarde, prosiguiendo la charla, le comenté sobre los reportajes anteriores a Zulema Villoldo y demás personas de edad, y que su testimonio me parecía tan valioso como los demás. Y allí el profesor Fainberg recordó algo más. Dijo :

***“No solo me enteré, sino que hice comentarios con mis compañeros de la escuela....Yo les decía...¿Saben ustedes lo que significa chocar semejante buque con el iceberg....?.Uno de los chicos preguntó :¿Qué es un iceberg? .Y yo le contesté : es hielo, hielo sólido. Y como apareció un filo, una cima, el buque se hundió, con 1500 personas a bordo. Ese chico me preguntó: ¿Quién te dijo eso que se había hundido?. Pero no es que me lo hayan dicho: lo he oído de otras personas que se interesaban también por esa cuestión de accidentes ....”***

Después de este relato, la charla con el profesor se prolongó un rato más todavía, pero más que todo, los relatos del profesor se centraron en detalles de su vida, los cuales atendí interesado.....ya que todos tenemos una historia que contar. Así, luego de una hora y media de agradable charla en el domicilio del profesor, me retiré , saludándolos, a él y a su señora esposa, con la promesa (que espero cumplir) de volverlos a ver.





**Foto N° 647 :**  
**Fotografía del Profesor Carlos Copel Fainberg y su señora esposa , Adelina De Lío , que tuvieron la amabilidad de recibir a este molesto “autor” . La fotografía fue extraída del diario “El Día” de su edición del día Miércoles 2 de Mayo de 2001 .-**



**Foto N° 648 :**  
**El Profesor Carlos Fainberg , en el taller de pintura de su domicilio .Esta fotografía fue extraída del diario “El Día” de su edición del día Viernes 31 de Agosto del año 2001.-**

1  
Sr. Ingeriero Sergio

En 1912, cuando contaba con 11 años de edad - Qué un año extraordinario para nuestro país.

¿Hay cierta relación con el hundimiento del "Titanic"? pues sí; nada menos se registró la ley electoral Sáenz Peña. en ese año no había democracia, pues en nuestro país se vivía una democracia de mentira. Antiguamente el voto era calificado, público e indirecto, pues la jurata provincial que sucedió al virrey Cisneros en Bs. Aires, no surgió del voto del pueblo, sino de los vecinos prominentes, que fueron invitados especialmente con ese objeto. El mismo procedimiento rigió para la elección del primer parlamento argentino, que se dio el nombre Congreso General, agregando que estaba prohibido elegir a nadie que no tuviera las mismas ideas que los patriotas que nos gobernaban. Este primer Congreso quedó anulado por un golpe de estado.

En cuanto a la Asamblea del año 1813

Se hacían los ~~sos~~<sup>os</sup> nombramientos por sufragio  
 sólo votaban los vecinos que simpatiza-  
 aban públicamente con la Revolución,  
 y lo hacían de viva voz.  
 Algo por el estilo, ocurrió en el Congreso de  
 Tucumán en 1816 y 1819. La idea que  
 los ciudadanos humildes y los contrarios a  
 la política gubernativa no debían votar  
 y se prolonga así de una u otra forma  
 en todas las provincias desde la Consti-  
 tución de 1826 hasta la caída del Restau-  
 rador, de las leyes y la Constitución de  
 1853.

Cuatro eran las leyes electorales notadas  
 en el año pasado, en 1857, en 1859, en 1963  
 y en 1873. En todas ellas el voto era  
 público, aún cuando en la del '73, se  
 introdujeron ciertas modificaciones  
 al respecto. Estas modificaciones se  
 mantuvieron en la primera ley electoral  
 de nuestro siglo que se ~~dictó~~ dictó en  
 1902, y así siguió hasta 1905.

El año de la revolución radical encabezado  
 por Dn. Hipólito Irigoyen -  
 Se mantuvo la tradición de Irigoyen  
 con Saenz Peña - lo que más se descubre  
 de estos días, dotar al país de una ley  
 electoral que fuera un verdadero  
 monumento de democracia -

-3 -

es que el fraude primaba en aquel entonces a puro fraude, los destinos nacionales hasta que el Dr. Saenz Peña asumió el poder, estableció la ley Saenz Peña - y nadie salía de su arroyo; el pueblo votaba "de veras" y la República ejercía la verdadera democracia.

En 1912 todo cambió, era necesario y urgente borrar el recuerdo de muchas jornadas vergonzosas. La ley Saenz Peña en 1912 los radicales de Hipólito Yrigoyen se presentaron a votar y naturalmente, ganaron en todas partes -

Ese mismo año el cabo Teodoro Fels en una hora y 55 minutos, cruzó en vuelo el Río de la Plata hasta llegar a Montevideo, con un aeroplano "Bleriot". Esta aventura del cabo Fels se realizó sin la autorización del Superior gobierno, y por lo tanto tuvo su castigo por indisciplina.

Otra: Contra viento y marea se inició la demolición de las casas de la ~~primera~~ primera manzana afectada por el trazado de la Diagonal Norte, hoy llamamos Saenz Peña.

Otra: Otra obra fue cosmovió a los porteños; sacaron la Pirámide de

- 4 -

Mayo y por carriles ese mismo año  
 la transportaron al centro de la histó-  
 rica plaza, algunos apostaban  
 a que no llegaba al lugar emplazado.  
 En 1913 inauguraron el primer  
 subterráneo argentino.  
 Sr. Ingeniero Sergio, dado que Ud  
 está escribiendo acerca del Titanic  
 y lo que sucedió en 1912, pues consi-  
 dere lo más importante para su obra.  
 De lo sucedido en 1912 - con detalles  
 quizá abundantes. debo confesarle que  
 ejercí la docencia en la Capital Federal,  
 además tengo títulos de Química y  
 Farmacia cursado en Facultad de La Plata  
 y en la Escuela Normal de Profesores  
 "Mariano Acosta" - Sin embargo  
 cuando fui a inscribirme en la Facultad  
 de Medicina en la Capital Federal. presen-  
 tándole los títulos mencionados me  
 exigían título de bachiller, así me vi  
 obligado a rendir 9 materias en el colegio  
 nacional - y mediante un examen  
 de osteología, pude ingresar a la  
 Facultad de Medicina -  
 Fui miembro de la L.E.F.A. (Liga Econó-  
 mica de Farmacéuticos argentinos).  
 Fabricué medicamentos en los laborato-  
 rios de "Aseptico" - calle Medrano -

Foto N° 652

-5-  
 entre Corrientes y Humahuaca.  
 Tuve variadas ocupaciones profesionales  
 que no es el caso de enumerarlas todas  
 Actualmente, siendo jubilado como  
 Director de Escuela. Año 1958 - me  
 retiré a desahogar del trajín cotidia-  
 no.  
 Para entretenerme hallé refugio  
 en la pintura plástica - y escultura -  
 Fundé en 1968 la Escuela de Cerámica  
 en Chascomús  
 Carlos Copel Fainberg  
 Saluda a Ud. atte. -

Foto N° 653

En las fotografías que van desde la **Nros. 649** hasta la **653**, se reproducen las páginas de una carta que el Profesor Carlos Copel Fainberg dirigiera a este autor, a los efectos de ser utilizada como yo lo creyera conveniente. Y creo que lo más lógico es que la introduzca en este Capítulo.

1518

Hasta aquí se extiende el **Capítulo V**. Quizás es muy poco para las expectativas que ustedes se pudieron haber hecho, pero no he podido hallar más documentos referentes a **argentinos** que hayan viajado en el barco de los sueños, al momento del choque y posterior hundimiento. Como así también, a pesar de que tenía la posibilidad, no volví a “molestar” a ningún exponente de la 3ra.edad, ya que con los testimonios que hube de obtener, creo que podemos tener una acabada muestra de los **ecos** que la tragedia del buque de la White Star Line despertó en nuestro país.

En las primeras líneas de este Capítulo deslice la posibilidad de que fueran **ocho (8)** los **argentinos** que viajasen a bordo del RMS “Titanic”. Pero no pude encontrar más evidencia que la referente al pasajero de 2da.clase **Edgardo Andrew**, por lo cual pido disculpas por no poder llenar el vacío correspondiente. Ahora bien, cabría una leve aunque desconocida posibilidad : que algunos de los pasajeros que viajasen a bordo del buque hayan presentado un documento (o pasaporte) expedido por alguna autoridad de la Rca. Argentina. Es decir : inmigrantes de otros países (no de la Rca. Argentina) que, en Europa, hayan obtenido el documento que los habilitaba a trasladarse desde sus países de origen hacia Norteamérica en algún Consulado argentino, de los cuales, varias capitales europeas (entre ellas, París, Londres, Roma, etc.) tenían una representación diplomática de nuestro país. Esto quiere decir que varias personas, con **“pasaporte” argentino** habrían abordado el RMS “Titanic”. Pero, lamentablemente, esto es sólo una especulación por parte de quién esto escribe.....y quizás una tarea para otro investigador.

Ahora los invito a pasar a uno de los temas más trillados sobre el hundimiento del RMS “Titanic”: el que infiere la **posibilidad** que el buque haya sido ,de manera **deliberada**, hundido. O , por lo menos, que se lo haya conducido, **ex - profeso**, hacia su muerte. Esta temática será abordada en el **Capítulo VI**. Como siempre, a todos los que me ayudaron a concretar este Capítulo .....

**;;;MUCHAS GRACIAS;;; .**

**La Plata, Octubre 8 de 2001 .-**

# CAPÍTULO VI

## DIFERENTES TEORÍAS CONSPIRATIVAS RESPECTO DEL HUNDIMIENTO DEL RMS “TITANIC”

*“ ¿Tú también, Bruto?”*

Últimas palabras que alcanzó a pronunciar ,  
antes de ser ultimado en el Senado romano,  
**Julio César**, dirigidas a su protegido, hijo adoptivo y hombre de confianza,  
**Marco Bruto**, quien participó de la conjura para asesinarlo .  
Las palabras de **Julio César** expresan la sorpresa  
y la incredulidad ante lo inesperado de la traición .

*“ Todavía estaba hablando ,  
cuando llegó una multitud encabezada  
por el que se llamaba Judas, uno de los Doce.  
Éste se acercó a Jesús para besarlo .  
Jesús le dijo :  
‘‘Judas, ¿con un beso entregas al  
Hijo del Hombre ? ‘’”.*

**Evangelio según San Lucas, Vs.48 y 49 .-**



1520

Hace muchos años escuché decir a alguien (de quien no puedo recordar su nombre o el lugar donde lo escuché) que la Historia de la Humanidad era una sucesión consciente e inconsciente de conjuras y traiciones entre los pueblos que habitan este planeta Tierra, destinadas a lograr la alimentación, abrigo, alojamiento, reproducción segura, y descendencia próspera, sin importar el mal que se cause entre esos mismos pueblos. Así definida, la Historia humana tendría muy poco de interesante, ya que sólo sería una estilizada lucha entre humanos por la respectiva sobrevivencia. Además, todas las demás virtudes propias del ser humano (amor, fé, trabajo, espiritualidad, dedicación, voluntad, etc.) se convertirían en nada más que meros factores auxiliares destinados a lograr los objetivos propuestos.

Pero no se puede negar que, para traicionar y conjurar, el ser humano está mandado a hacer....se las sabe todas. Muchas veces trata de minimizar los efectos que dicho comportamiento tiene en el resto de los humanos que lo sufren, mientras en otras no le importa en lo más mínimo : al contrario, si puede, agrava la situación de los que deben padecer ese proceder.

Y en la Historia de la Humanidad hay muchas conjuras que los historiadores se han encargado prolijamente de detallarnos : en muchas de ellas, ha intervenido una sola persona y en otras, centenares de ellas. Desde Caín y Abel pasando por el Senado romano que asesinó a Julio César, desde la conjura de los Sumos Sacerdotes para asesinar a Jesucristo hasta el hundimiento del buque "Maine", muchas han sido las ocasiones en que los humanos han traicionado al semejante. Para aquél que tuvo que recibir como pago de su confianza la traición del ser amado, no tengo necesidad de recordarle la variada mezcla de sentimientos a que este proceder da lugar :tristeza, desolación, rabia, descreimiento, etc. y una gama aún más amplia de reacciones.

Y, de modo de encauzar nuestras disquisiciones hacia el tema que nos ocupa, podemos decir que desde el mismo momento en que se confirma el hundimiento del gigante de la White Star Line, el RMS "Titanic", se comenzaron a tejer una amplia gama de especulaciones sobre un **posible**

**hundimiento intencional (es decir, provocado)**, de manera de lograr ciertos réditos. O por lo menos, para evitar males mayores: ya veremos....

Y si hemos de comenzar por el principio, digamos que existen varias teorías que hablan de un cierto propósito intencional de destrucción del barco de los sueños, algunas de las cuales hemos de ver a lo largo de las siguientes páginas. Debo aclarar una vez más que las informaciones que volcaré en este Capítulo están extraídas de las páginas que se publican en Internet, como así también de una atenta lectura “entrelíneas” de las informaciones que los periódicos de la época publicaron sobre el desastre del 14/15 de Abril de 1912. Además, a los fines de tener frescos los eventos que se mencionarán, se deberían retrotraer las páginas a los diferentes incidentes que sufrió el “gemelo” del RMS “Titanic”, es decir, el RMS “Olympic”, como así también, los motivos que hicieron posible la construcción de los tres (3) gigantes de la White Star Line.

Podríamos expresar la **primera** de las teorías conspirativas respecto del RMS “Titanic”, de la siguiente manera:

El RMS “Titanic” estaba teniendo un costo sumamente considerable para los dueños de la White Star Line e interesados directos ( esto es, J. P. Morgan, Bruce Ismay, Lord Pirrie, etc.), y justamente por esto, el dinero destinado y necesario para su construcción se iba gastando demasiado rápido....y a manos llenas. Tanto es así que el costo del “Titanic” se iba ubicando en un valor bastante más alto que el correspondiente al primero de los botados, es decir, el “Olympic”.

Uno de los detalles que sería necesario tener en cuenta es aquél que indica que la White Star Line se hallaba **YA** ,al momento de la construcción de los gigantes, en dificultades financieras que no impedían la consecución de los objetivos previstos pero **SÌ** la posibilidad de un recupero inmediato de las inversiones efectuadas. Otro de los factores que coadyuvaba a este problema que la WSL padecía lo proporcionaba su sempiterna competido--

1522

/--ra, la **Cunard Line**, la cuál, en base a una acertada política naviera, poseía más buques que cubrían los trayectos desde los puertos de Inglaterra hacia el continente americano (en especial, Estados Unidos y Canadá), al mismo tiempo que éstos cubrían las rutas en menor cantidad de tiempo que los de la White Star.

En cuanto a los inconvenientes que sufrió el “Olympic” recordemos que fue el choque contra el crucero HMS “Hawke” el que produjo las roturas en el mencionado buque, que obligaron a la entrada del “Olympic” en dique seco, a fin de ser sometido a reparaciones. Ahora bien : hubo un punto en el que los buques de la White Star Line, confluyeron , y esto es en el ingreso de ambos barcos al puerto de Belfast (Irlanda del Norte). Es así, que luego del desastre del RMS “Titanic” se comienzan a desarrollar ciertas hipótesis que tomaran la forma de (la ya mencionada) primera teoría. Algunas personas, entre las que figuran historiadores, científicos, estudiosos del tema, dejaron traslucir que **pudo haber pasado** lo siguiente:

Debido a que el RMS “Olympic” quedó seriamente dañado , a la White Star Line le habría costado una montaña de dinero su reparación (más de lo pensado), aunque este problema tendría otra consecuencia adicional : la postergación del lanzamiento del RMS “Titanic” ; o por lo menos, su retardo respecto de la fecha inicialmente programada. Y no exactamente por unos pocos días, sino por el término de **meses** .La pregunta que **habría** rondado por las mentes de los directivos de la WSL era :¿Qué podemos hacer?. Hay que tener en cuenta, que merced a la propaganda efectuada , a la propia imposición de tiempos y demás factores, el viaje del “Titanic” estaba programado para el día **10 de Abril de 1912**. Y no se podía eludir el problema de manera, justamente, propagandística, so pena de darle agua al molino de la Cunard Line, que, como habíamos visto, era la gran competidora de la White Star.

Según esta primera teoría conspirativa, los directivos de la WSL decidieron hacer un trabajo “fácil”, digamos que de “emparche” sobre las roturas que sufrió el RMS “Olympic”, y concentrarse de lleno en el buque gemelo, el RMS “Titanic”. Pero aparentemente esta decisión fue compro--

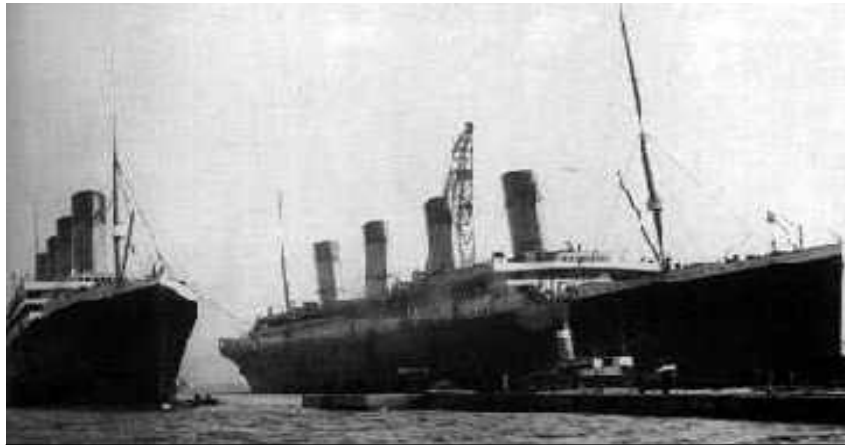


Foto N° 654 :  
Las “dos hermanas”, el RMS “Titanic” y el RMS “Olympic” ,  
ancladas en el puerto de Belfast, Irlanda del Norte .-

metida por dos factores extras :uno, ya era demasiado tarde y otro, el “Olympic” debería estar en reparaciones durante un tiempo sumamente prolongado, mayor al calculado, en función de las reparaciones a efectuársele.

Acá **ingresarían** en la trama dos personas que tenían una decisiva importancia en el desenvolvimiento de la línea marítima antes mencionada: ellos eran, **Bruce Ismay** y **John Pierpoint Morgan**. Recordemos que el primero era uno de los gerentes de la línea y el otro el dueño de la IMM, dueña de la compañía White Star Line. Estos hombres se habrían dado cuenta que ,en el caso que el barco de los sueños no se hiciera a la mar en la fecha programada, habrían de tener serios problemas en cuanto al tema “dinero” se refiere, ya que la avalancha de reembolsos por los boletos vendidos a los potenciales pasajeros del buque, los habría, como mínimo, superado. Y esto era algo que, sencillamente, los directivos de la línea no podrían soportar, por lo menos desde el punto de vista económico. A la anterior eventualidad, habría que agregar que la huelga del carbón, y los altísimos precios para adquirirlo, hacían prácticamente imposible el encontrar un atajo como para que el buque realizara su viaje

1524

inaugural. Y, obviamente, después de tamaña inversión, más un costo importante para la materia prima que el buque necesitaba (esto es, el carbón), la White Star necesitaba hasta el último centavo que se pudiera reunir.

Pero les faltaba considerar la opinión de uno de los posteriores actores del drama : el capitán **Edward Smith** ,al cual, finalmente, informaron de los **aparentes** planes respecto del barco de los sueños. Los mencionados planes consistían en lo siguiente : suspender los viajes de los demás barcos de las líneas pertenecientes a la IMM, y ofrecerles a los pasajeros de dichos buques un pasaje más barato (aunque en otros casos, más caros) que el que los pasajeros adquirieron para el viaje en otros barcos; de tal modo, la línea White Star habría de reunir una aceptable suma de dinero y el barco, efectuar el viaje programado. Otro de los aspectos de la conjura **habría** sido el ofrecerle al capitán Smith una atractiva suma de plata, una oferta que no pudiera rechazar.

Como contraparte, el capitán debía efectuar los arreglos necesarios como para poder hundir el buque, esto es, el que comandara en su último viaje al mando de un navío, como ya hemos visto en otras páginas de este trabajo. Las autoridades de la línea le habrían ofrecido todas las seguridades de que, en las inmediaciones del lugar del posible hundimiento, habrían suficientes buques (de la firma) como para proceder a rescatar a todos los pasajeros que en esos momentos estuviesen a bordo del buque que se lanzara al mar ese 10 de Abril de 1912. A lo que la leyenda negra dice que el capitán Smith accedió .

Pues bien, se debían hacer los arreglos necesarios como para que las cosas adquirieran un “camouflage” especial. ¿Y en qué consistió este encubrimiento?. En lo siguiente: se **habrían** de cambiar desde el **RMS “Olympic”** al **RMS “Titanic”** **TODOS** los objetos , desde los botes salvavidas hasta los platos y adornos, ya que , a bordo de cada uno de estos barcos, estos elementos portaban el nombre del buque que los transportaba.

Por lo tanto, para el 10 de Abril de 1912, la gente que se había dado cita para abordar un barco en el puerto de Southampton, ya podía hacerlo, aunque (y siempre según esta primera teoría conspirativa) en realidad, **no se trataba del RMS “Titanic” sino del dañado RMS “Olympic”**, camuflado como el anterior.

La intención **habría** sido : hundir el buque (en este caso, el RMS “Titanic” o si se quiere, el verdadero RMS “Olympic”) en el viaje de cinco (5) días, para más tarde, reclamar el seguro correspondiente, ya que, recordemos, las grandes compañías navieras aseguraban sus buques, generalmente en el Lloyd’s Bank. Y sin embargo, a pesar de las precauciones tomadas, a los que intervinieron en este trabajo de traspaso, se les olvidó el colocar en el buque que navegaría desde el día 10 de Abril, objetos tan importantes como los **binoculares** , los cuales, como ya hemos visto, faltaban en el “nido de cuervos” de los vigías. Pero el buque que comandaba Smith chocó contra un iceberg, como ya hemos visto, en la noche del **14 de Abril (23:40 hs.)**, hundiéndose el día **15**, a las **02.20 hs.**; en definitiva, **veinticuatro (24) horas antes** de lo que se pensara producir, es decir, **un choque inducido**, o cuando menos, un choque que no se habría podido **“evitar”** .Ya hemos hecho las consideraciones técnicas y visto los aspectos humanos del hundimiento del inmundible RMS “Titanic”.

Ahora bien, las autoridades de la White Star Line se debían “enfrentar “ a un problema nuevo : aunque podían hacer el reclamo correspondiente por el hundimiento de su buque, debían enfrentar la ola de demandas que habría de sobrevenir por parte de los sobrevivientes y de los que tuviesen parientes que hubieran muerto en el naufragio. Y parece ser que, así y todo, la compañía naviera logró tener un importante superávit ,luego del desastre. Como así también logró que su buque (ahora conocido como el “Olympic” ,es decir, el “falso” RMS “Titanic” ) navegara por una cantidad considerable de años, hasta la década de los años 30 del siglo XX, sin mayores inconvenientes.

Hasta acá, la enunciación de la **primera teoría conspirativa**. Veamos, a continuación, sus virtudes y sus defectos.

1526

Es correcto que la WSL tenía problemas económicos, pero que, por una cuestión de “marketing” no los daba a conocer, debido a que ello habría ocasionado una “fuga” hacia las demás líneas navieras, tanto de pasajeros como de las cargas que los buques transportaban. Sin embargo, el acopio de carbón por parte del buque (cualquiera haya sido el nombre del que zarpò al mar el 10 de Abril de 1912) era, sí o sí, necesario, debido a la impresionante cantidad que el viaje habría de consumir, algo así como unas 680 toneladas, y al hecho que no se podía conseguir carbón como quien vá al almacén a comprar pan. Lo anterior se debía a los efectos que la prolongada huelga de los mineros ingleses estaba teniendo sobre toda la vida del país, esto es, desde las centrales eléctricas hasta los buques .

Respecto del tema del **posible** traspaso de los elementos contenidos en los buques mencionados, se me hace un poco difícil pensar que se hubiese podido cometer semejante acción sin que nadie dijera nada, ni obreros ni capataces ni sobrecargos. O por lo menos, sin que lo comentaran de boca a boca en los mentideros del muelle, o en los bares de los puertos ingleses. Además, cabe acotar que ,en una de las expediciones de rescate de objetos del RMS “Titanic” se rescató el basamento del timón, fabricado en metal, el cual poseía el número correspondiente al buque que se diseñó y construyó en los astilleros de Belfast : el numero **401** .Y este número era el que se le había asignado al **RMS “Titanic”** durante el proceso de construcción del barco de los sueños.....

Sí dejé expresado en las líneas que antes escribí, que me parecía sumamente **RARO** (por decir algo, cuando menos, leve....) que el personal encargado de utilizar los **binoculares** no hiciese ningún reclamo de ese tipo, como así también los Oficiales (que tenían, entre otras tareas, las de coordinar las diferentes actividades de la tripulación : y una de ellas era la que concernía a los vigías), no hicieran indicación que mencionara la falta de estos elementos **ANTES** de la noche del 14 de Abril. Además, me parece que los binoculares eran una herramienta indispensable, a la cual los Oficiales (por lo menos ellos....) le habrían de haber prestado una atención sobremanera, en función de la utilidad y función que estos elemen

/--tos ópticos prestaban a la navegación. En cuanto a las actitudes del Capitán **Edward Smith**, debemos recordar ,por lo menos, dos (2) que todavía no han sido bien explicadas: una es el desconocimiento exacto del motivo de la actitud tomada por Smith, al momento de tener que ordenar el “giro” en la posición de **42° Norte 47° Oeste**, ya que (recordemos) tardó casi una media hora (30 minutos) en ordenar la maniobra respectiva. Asimismo, recordemos la distancia recorrida en esa media hora--- Ver “La Exacta posición del RMS ``Titanic’’-----; otra, es la actitud de manifiesta **intranquilidad** ( a tenor de los testimonios de los oficiales) del Capitán Smith, la cual se dispara súbitamente un par de horas antes del choque contra el iceberg.

Otro de los factores que nos podrían hacer pensar en la factibilidad de esta **primera teoría conspirativa** es la gran cantidad de buques que se hallaban en las proximidades del lugar del hundimiento del inmundible. No dije **EN** del punto exacto de su hundimiento: dije en las **PROXIMIDADES** .Creo que nos podríamos llevar una sorpresa de las más grandes si procediéramos de la siguiente manera :

1) : De todos los buques que, en los días 14 y 15 de Abril de 1912 se hallaban surcando las aguas del Atlántico Norte, en los cuadrantes vecinos al que el RMS “Titanic” se encontraba recorriendo, tomemos los buques pertenecientes a la White Star Line y si se quiere ampliar la búsqueda, los que pertenecían a la IMM, propiedad de J. P. Morgan. Como para acicatear al posible emprendedor de este trabajo, es menester mencionar que es algo bastante **PECULIAR** que el primer buque que haya visto acercarse al RMS “Titanic” fuera un buque, no perteneciente a la White Star, sino a la **Leyland Line**, el RMS “**Californian**”. Y más **PECULIAR** aún, que el buque de rescate de los náufragos haya sido un buque de la **Cunard Line**, en este caso, el RMS “**Carpathia**”.

2): De estos buques, plantear los rumbos que tenían en esas fechas y manteniendo velocidad y curso, ver **HASTA QUE POSICIÓN EN EL MAPA LLEGAN**, hasta un día después, esto sería, hasta las **24 horas del**



**día 15 de Abril de 1912** ; es decir, fijar un punto **TERMINAL** para sus respectivos derroteros.

3): Comparar los anteriores derroteros y puntos terminales de los buques indicados, con el derrotero **REAL** que llevaba el RMS “Titanic” y con el punto **TERMINAL REAL** al cual hubiese arribado el barco de los sueños, una vez transcurrido el mencionado período, como siempre, manteniendo velocidad y curso. Se podría probar, en el caso de la velocidad del barco de los sueños, con tres (3) valores : **20,21** o **22 nudos**. Para el caso del rumbo se pueden tomar dos (2) opciones : la del rumbo en base a la posición medida por el Oficial Boxhall (que hemos visto ,estaba errado, aunque no por mucho) y la del rumbo **real** que el “Titanic” venía trayendo.

4):Plantear el **alcance de los aparatos inalámbricos Marconi** de los **respectivos buques**, marcando los mismos como **círculos** desde el punto de emisión, y ver donde intersectan al alcance del RMS “Titanic”. Sabíamos, al haberlo visto anteriormente, que el alcance del aparato inalámbrico del barco de los sueños era impresionante ,con lo que no sería éste un dato de suma importancia, ya que, en el caso de solicitud de auxilio, muchos barcos, como quedó comprobado que hasta en Inglaterra se escuchó el mensaje de socorro enviado por el “Titanic”, habrían de concurrir en ayuda del buque siniestrado. Pero **SÍ** sería importante para poder comunicarse de barco a barco (es decir, los que estuviesen en las inmediaciones) y, **ENTRE TODOS LOS DISPONIBLES**, haber coordinado una posible ayuda al barco de los sueños.

Este es un trabajo que dejo a alguien que le interese el tema : por lo menos, no lo trataré en este trabajo de investigación.....Hasta acá la enunciación y discusión de la **primera teoría conspirativa** .

Veamos ahora la **segunda teoría conspirativa** referida al hundimiento del RMS “Titanic”. Como en el caso anterior, habremos de ver las virtudes y defectos de la mencionada teoría, en caso que ambos se presenten.

Esta segunda teoría conspirativa se refiere a la posible presencia de **OTRO** buque en las **CERCANÍAS** ( y con este término indico un **rango visual** dentro del alcance de observación ,tanto desde el buque de la White Star Line como desde los botes salvavidas) del punto de hundimiento del RMS “Titanic”. Recordemos antes de proseguir los diferentes relatos, testimonios, etc., brindados por los sobrevivientes, ya sea Oficiales, tripulación y pasajeros del barco de los sueños, que, en mayor o menor medida, con palabras parecidas y en distintas situaciones, infieren o directamente mencionan las **LUCES** de **OTRO** buque, además de los buques que (con **seguridad** ) estuvieron en la zona del hecho, esto es, el **RMS “Californian”** y el **RMS “Carpathia”** .

Comencemos diciendo que en el año **1962**, es decir, al cumplirse el **50mo.** aniversario del barco de los sueños, un programa irradiado por la **British Broadcasting Company** (Compañía Radiodifusora Británica), más comúnmente conocida por sus siglas **BBC**, presentó un nuevo aspecto de lo que se conoció como el “**buque misterioso**” visto desde el RMS “Titanic”. En definitiva, lo que se presentó en esa ocasión fue una transcripción del diario del **1er.Oficial Henrik Naess** , del barco cazador de focas “**Samson**” , en la cual se narraron las historia de sus aventuras a bordo de ese buque. A partir de este relato se pueden ensamblar los pasajes más importantes, o por lo menos, más relevantes, de la mencionada transcripción

Este hombre, el **Oficial Naess**, escribió que estuvo temporariamente fuera de su trabajo por el hecho de haber sufrido una dolencia muy aguda en uno de sus oídos. Y sin embargo, por el hecho de la dolencia del oído, no dejó de recibir dos (2) ofertas de trabajo. El hombre escribió lo siguiente :

*“....luego de Navidad, 1912, navegamos desde Tongsberg a partir del día 8 de Febrero , con 45 hombres a bordo ,bajo el mando del Capitàn Ring, un marinero hasta las puntas de sus dedos.....(en Abril) mantuvimos un curso hacia el Sudoeste hasta el mediodía del siguiente día. De acuerdo a nuestros cálculos y a las observaciones del mediodía, deberíamos estar*

*al nivel del Cabo Hatteras y hallamos que estábamos exactamente .....continuamos hacia el Sudoeste la tarde entera hasta que cayó la oscuridad....*

*“....eran las seis en nuestros relojes....Yo estaba de vigía hacia el atardecer, pero me senté después de haber tomado un ponche de ron con el Capitàn....Justo antes de la medianoche fuí a pasear por la cubierta, esperando mi reemplazo. Me dí cuenta que habían dos estrellas sobre el horizonte, alejadas hacia el Sur. ``Estas estrellas están colgando muy bajas´´ , le dije al marinero del puente. Y le ordené :``Agárrese del nido de cuervos y dígame qué es lo que vé´´. Yo pensé que podían ser buques guardacostas americanos que se encontraban en el borde de la barrera de hielo. El marinero subió y apuntó su telescopio hacia las estrellas.*

*``No es una estrella´´, gritó desde arriba. ``Son linternas y también puedo ver montones de luces´´. Transcurrió un momento y luego, algunos cohetes subieron contra el cielo. Más tarde, todas las luces se extinguieron y se hizo todo oscuro. Cuando el amanecer llegó, no había señal de barcos por ningún lado.”*



**Foto N° 655 :  
Fotografía del 1er.Oficial  
Henrik Naess , del barco  
“Samson” .-**

El relato completo indica que el “Samson” fue dañado por el hielo, y con cierta dificultad, este barco llegó hasta Islandia, donde, tiempo después, el Oficial Naess y el Capitán Ring cenaron con un alto personaje de la política inglesa (quizás un Cónsul) asignado a las representaciones diplomáticas en el Norte de Europa. Este hombre les dirigió una pregunta a los dos marineros, a boca de jarro :

“ *¿Han escuchado las últimas nefastas noticias?*” .Y ahí mismo les comentó sobre el hundimiento del RMS “Titanic”. El Oficial Naess relató a continuación :

“*¿Cuándo sucedió esto?, pregunté. Había algo dentro mío que me hacía pensar.....Ahora comprendimos el sentido de las luces y cohetes que habíamos divisado. Nosotros estábamos a diez millas náuticas cuando el ``Titanic`` se hundió. Allí estábamos, con nuestro gran y excelente buque y ocho botes, en el medio de un clima calmo y excelente. ¿Qué podríamos haber hecho, si hubiésemos sabido?.*”



**Foto N° 656 :**  
**Fotografía del barco “Samson” , dedicado a la caza de focas , en los primeros años del siglo XX .Esta foto fue tomada en el año 1926 .-**

Una vez terminado esta transcripción, podemos comenzar con el análisis de lo que acabamos de leer. Así podríamos decir que, desde el vamos, se impondrían una serie de consideraciones:

<sup>TM</sup> Al tiempo que este “Diario” comienza (“luego de Navidad”), el RMS “Titanic” ya se había hundido hacía unos ocho (8) meses y fracción.

<sup>TM</sup> El barco RMS “Titanic” se hundió en una zona que podríamos denominar con el término “la mitad del Océano Atlántico”, pero si vamos a ser fieles a la verdad, el lugar del hundimiento se halla más cerca de las costas canadienses que de la exacta “mitad del Atlántico”.

<sup>TM</sup> El “Samson”, según propias palabras de Naess, se hallaba al Sur del Cabo Hatteras, que en el mapa, se ubica a la altura del estado de Carolina del Norte (Estados Unidos de América) y yendo *“más hacia el Sudoeste la tarde entera”* el barco se dirigía más y más en la dirección errada, siempre en consideración a la posición del choque del “Titanic”. Digamos de paso que el RMS “Titanic” se hunde en la zona conocida como los Grandes Bancos de Newfoundland (Canadá), a unas pocas cientos de millas desde las costas orientales del mencionado país norteamericano.

<sup>TM</sup> Si el Primer Oficial estaba bajo cubierta, compartiendo un ponche de ron con el Capitán, ¿se podría preguntar si estaba lo suficientemente sobrio como para ser correcto en sus apreciaciones, una vez que retornó sobre cubierta?

Ahora bien, es necesario indicar que el autor **Leslie Reade** (autor del libro **“The Ship That Stood Still”**) al cual hemos hecho referencia en páginas anteriores, especialmente cuando tocamos el tema del papel que tuvo el buque RMS “Californian” en el hundimiento del barco de los sueños, condujo una investigación sobre registros de buques en Islandia, y halló que el “Samson” se hallaba (**realmente....**) en el puerto de **Isafjordhur** para el **día 6 de Abril de 1912**, y, nuevamente, para el **día 20 de Abril de 1912**, cuando hubo de abonar sus tasas portuarias. El libro de Reade, al cual hicimos referencia, contiene fotocopias de los recibos de las mencionadas tasas gubernamentales, incluyendo la firma del Capitán Ring, en las fechas en cuestión. Si quisiéramos, podríamos plantear el hecho que

el “Samson” debería de haber cubierto unas **1500 millas** (algo así como unos **2780 kms.**) entre las fechas de **Abril 6** y **Abril 14** para llegar a la zona del hundimiento del RMS “Titanic” y presenciar la tragedia como todo un “testigo privilegiado”, para, más tarde, retornar al puerto de Isafjordhur , al **20 de Abril** de ese año.

Cualquiera podría pensar o hacerse la pregunta: ¿Por qué no?. La respuesta podría ser una muy simple : la que indicaría que el buque “**Samson**” desarrollaba una velocidad máxima de **seis (6) nudos**, esto es, unos **11,11 kms./hr.**, siempre tomando en cuenta que **un (1) nudo marino** equivale a **1,852 kms./hr.**

Pero, de todos modos, veamos la factibilidad de la navegación hacia y desde la zona del desastre , por parte del buque “Samson”. Haciendo cálculos sumamente sencillos , y sin considerar los posibles inconvenientes que la navegación de un buque a través del Océano Atlántico (niebla, borrascas, hielo, etc.),suponiendo una navegación directa hasta el lugar del choque ,y teniendo en cuenta que el “Samson” mantenía su máxima velocidad (sin inconvenientes mecánicos en sus maquinarias, etc.), hallaríamos, por una cuenta simple que el buque cazador de focas debería haber empleado :

**2780 kms. dividido 11,11 kms/h = 250,22 horas**

Si el “Samson” hubiera navegado todo el día, es decir, durante el transcurso de las 24 horas, su viaje hasta el sitio del hundimiento le hubiese demandado un total de :

**250,22 horas dividido 24 horas/día = 10,42 días**

esto es, **diez (10) días y diez (10) horas**, minutos más, minutos menos.

Si, a tenor de lo que los registros de partida del “Samson” indican, la navegación de este barco comienza el día **6 de Abril de 1912** (y en el mejor de los casos, aunque algo sumamente improbable , a las **00:00 hs.** de 1534

de ese día) ,tendríamos que hacer una cuenta muy simple :

**Día 6 de Abril más 10 días de navegación = día 16 de Abril**

Pero si le damos un **40 %** a los cálculos anteriores, incluyendo en este porcentaje los factores que **NO** hemos considerado (adrede....) ,es decir, factores climáticos y factores mecánicos, más factores extras (desvíos de curso debido a las corrientes marinas, etc.), vamos a tener lo siguiente :

**250,22 horas más 40 % de 250,22 horas = 350,3 horas**

**350,3 horas dividido 24 horas = 14,6 días**

esto sería, **catorce (14) días y catorce (14) horas**, segundos más , segundos menos. Y por consiguiente :

**Día 6 de Abril más 14 días de viaje :Día 20 de Abril**

Pero **!!! OJO!!!** : tengamos en cuenta que expresamos que la distancia hasta y desde la posición del hundimiento del RMS “Titanic” es el **DOBLE** de la distancia mencionada; o si se quiere, en otros términos, la distancia de 2780 kms. es la que debía haber recorrido el “Samson” desde el puerto islandés hasta el sitio de la catástrofe. Con lo cual, y simplemente multiplicando por dos (2) la cantidad de días de viaje, tendríamos que considerar que un buque de seis (6) nudos debería emplear unos **veintiocho (28) días** en llegar hasta el sitio del hundimiento del barco de los sueños y retornar a Islandia, con lo que ,de acuerdo a nuestros sencillos cálculos, el “Samson” retornaría **RECIÉN** en los primeros días de **Mayo de 1912** .

Pero hagamos un par de disquisiciones que vendrían en ayuda del testimonio del 1er.Oficial Naess.

1): Si los posibles lectores de este pequeño trabajo de investigación han tenido la paciencia suficiente de leer hasta estas líneas , habrán notado que

mi interés, en cierto modo, es “desmenuzar” los testimonios o si no se quiere ser tan brutal, analizarlos detalladamente.

Para empezar, desde el hundimiento del “Titanic” al momento de la irradiación del programa de la BBC, transcurrieron..... ¡¡¡¡cincuenta (50) años¡¡¡¡ .Con lo que podemos plantear dos (2) preguntas, en base al siguiente fundamento: es obvio que las personas involucradas en el hundimiento del “Titanic”, llámesele sobrevivientes, oficiales, tripulantes y pasajeros de los buques “Californian”, “Carpathia” y “Mount Temple” e, incluso, otros buques del mundo (y en el summum del tema sería el “mundo mariner”) se habrían enterado de los diferentes pormenores del hundimiento del buque de la White Star Line, al transcurrir de los años. Y esto también incluye a los que tripulaban el “Samson”. Con lo que los acontecimientos de esa trágica noche del 14 al 15 de Abril de 1912, no podían ser **desconocidos** para los hombres de este último barco. Por ello las dos (2) preguntas serían:

1): ¿Por qué se tardó tanto tiempo en dar a publicidad el “Diario” del 1er.Oficial Naess, por parte de la BBC?.

Una de las lógicas respuestas sería que el Oficial no entregó (él o sus descendientes, si los hubo) hasta ese entonces ese relato a las autoridades de la emisora. La otra es que ya estuviese en poder de la mencionada BBC y se aguardara un tiempo prudencial para darlo a conocer al mundo , es decir, unos cuantos años.....

2): En los primeros párrafos del “Diario” del mencionado Oficial creo advertir una serie de contradicciones. Ante todo, para aquellos que escriben un “Diario” de carácter personal, esta tarea se realiza continuamente, si no en una sucesión diaria (de allí su nombre....) ,sí de modo de dejar pasar muy pocos días. Volviendo al tema debería decir que me parece un poco raro que una persona (en este caso, el Oficial Naess) escriba un relato personal incurriendo en tantas contradicciones. Veamos nuevamente la traducción literal de los primeros párrafos del relato del Oficial:



1536

*“...luego de Navidad, 1912, navegamos desde Tongsberg a partir del día 8 de Febrero , con 45 hombres a bordo, bajo el mando del Capitàn Ring, un marinero hasta las puntas de sus dedos...(en Abril) tomamos un curso hacia el Sudoeste hasta el mediodía del siguiente día.”*

Miremos las contradicciones del texto del marino.

a) : *“Luego de Navidad,1912....”* .Si es después de la fecha del 25 de Diciembre de 1912, tenemos que estamos, todavía (obvio...), en el año de 1912.Y el inicio de la navegación del “Samson”, en el resto de aquél año **1912** , se habría producido dentro de los seis (6) días que faltaban para terminar dicho año.

b): *“...a partir del día 8 de Febrero....”* .Pero una persona que escribe un “Diario” (Ingeniero, capitán de buque, Oficial mercante, carnicero o simple ama de casa) pone la **fecha**, el **mes** y el **año** ,cosa que no aparece en estas líneas. En este caso, el año debería ser **1913**, ya que se dice, anteriormente, *“Luego de Navidad...”* y *“...a partir del 8 de Febrero”*.

c) : *“(en Abril) tomamos un curso hacia el Sudoeste hasta el mediodía del día siguiente”*

Si Naess se refiere al día siguiente , acá debe haber cometido un error de proporciones, ya que el día siguiente al 8 de Febrero de cualquier año, es el **9 de Febrero** ....y no es, precisamente, **Abril** .

Ahora bien, suponiendo que se refiera al mes de Abril del año que sea, yo pregunto: ¿A que día se refiere cuando dice *“...hasta el mediodía del día siguiente...”*?

d) : *“...navegamos desde Tongsberg....”* .La ciudad de Tongsberg, con su puerto, es la capital de la provincia de Vesfold, y está situada a orilla del golfo de Cristianía. Este puerto tiene una real importancia comercial para el país del que forma parte, esto es, **Noruega** , ya que está ubicado a muy poca distancia del estrecho de Skagerrak, el cuál separa a Suecia y Dinamarca, con lo que el acceso al Mar del Norte se vé sumamente facili--

/--tado.

Me parece, evidentemente, y en base a este simple análisis que se pueden inferir, del “Diario” de Naess ,que hay dos preguntas que se podrían realizar, sin riesgo a caer en aventuradas fantasías o absurdas disquisiciones:

1) : ¿Es posible que el testimonio escrito del Oficial Henrik Naess haya sido (por lo menos...) “levemente...” corregido por **ALGUIEN** a quien no le convenía que los escritos de Naess reflejaran la posibilidad de la existencia de **OTRO** buque en las inmediaciones del hundimiento del RMS “Titanic”?.

2): Así también ¿es posible que el Oficial se haya equivocado tan rotundamente, de modo que ,si se lee detenidamente el texto, se note la existencia de incoherencias relativas a los días de navegación y a los meses en los cuales se desarrollaba la misma?.

A menos que el mencionado Oficial lo haya escrito a una edad avanzada.....Y así y todo, un marino recuerda perfectamente bien ciertos detalles de la navegación.....

Como muchas personas podrán cuestionar mi análisis del texto del Diario de Naess, ya que está hecho en base a una traducción hecha también por mí, transcribiré directamente el texto en inglés .Sin embargo, veremos que suprimidas un par de palabras y ordenado el texto en el mismo idioma británico, tendremos una sutil y leve diferencia con respecto al original, que será también traducido (este arreglo) para que los lectores de este trabajo puedan advertir la diferencia.

El **original** dice así :

*“.....after Christsmas, 1912, we sailed from Tongsberg on February 8, with 45 men aboard, under Captain Ring, a sailor to his fingertips...{ in April } we kept on a southweterly course until noon the next day.Accor--*

*/--ding to our calculations and the noon observations, we should then be level with Cape Hatteras and we found quite rightly that we were....we continued to the south-west the whole afternoon until darkness set in..."*

*"We were on six our watches...I was on watch in the evening, but sat down below drinking a rum toddy with the skipper...just before twelve o'clock I strolled out on deck to wait for my relief. I noticed two stars on the horizon far down to the south .`Those stars are hanging very low` ,I said to the bridge hand.`Nip up to the crow's nest and see what you can do make of it .`I thought it possible that it could be American sealers-catchers lying on the edge of the ice barrier. The bridge hand climbed up and pointed his telescope towards the stars.*

*`; That is no star;` he shouted from above, "they are lanterns and I can see lots of lights`. A moment passed and then some rockets rose against the sky. Thereafter all the lights went out...this probably meant that we had been observed, the lights being, may be, signals to other ships. We therefore changed course and hurried northwards. When dawn came, there was no sign of ships anywhere."*

Hasta aquí el texto original en idioma inglés. Veamos qué sucede si suprimimos la frase : "...*after Christmas*" y la frase, entre llaves, "*{in April }*", junto a la colocación de un par de puntos, en el primer párrafo del texto en inglés. Diría así:

*"1912.We sailed from Tongsberg on February 8,with 45 men aboard, under Captain Ring ,a sailor to his fingertips. We kept on a southwesterly course until noon the next day. According to our calculations and the noon observations, we should then be level Cape Hatteras and we found quite rightly that we were ...we continued to the south-west the whole afternoon until darkness set in.....*

Que, traducido al castellano, quedaría como sigue:

*"1912. Navegamos desde Tongsberg a partir del día 8 de Febrero , con 45 hombres a bordo ,bajo el mando del Capitàn Ring, un marinero hasta*

*las puntas de sus dedos. Mantuvimos un curso hacia el Sudoeste hasta el mediodía del siguiente día. De acuerdo a nuestros cálculos y a las observaciones del mediodía, deberíamos estar al nivel del Cabo Hatteras y hallamos que estábamos exactamente .....continuamos hacia el Sudoeste la tarde entera hasta que cayó la oscuridad....”*

La cosa cambia ¿no es cierto?. Hasta se podría decir que tiene sentido.....Sin embargo, no pretendo indicar que el Oficial Naess mintió, pero si este es el verdadero testimonio del marino del “Samson”, se prestaría a confusiones. Ahora bien, queda el inconveniente de las fechas en las que el mencionado buque se hallaba en los puertos de Islandia, que fueran mencionados con anterioridad, esto es, los días 6 de Abril y 20 del respectivo mes. ¿Cómo hacer para congeniar la velocidad del barco foquero (seis nudos por hora), la distancia desde Noruega o desde Islandia al hundimiento del “Titanic” y el retorno a Islandia desde dicho punto?.

Si aceptamos que el barco se lanzó al mar el día **8 de Febrero de 1912**, tenía por delante (como mínimo), **sesenta y cinco (65)** días (incluyendo los días 8 de Febrero y 14 de Abril de 1912) y como máximo, **sesenta y seis (66)** jornadas completas .Tiempo suficiente (yo diría más que de sobra....) como para llegar hasta la zona del hundimiento del buque. Pero, una vez en dicho punto del mar, su retorno hasta Islandia en tan sólo **seis (6) días** , esto es, incluyendo los días 15 de Abril y 20 de ese mes, hubiese sido imposible por la razón de la velocidad desarrollada por el barco y la distancia a recorrer.

¿Entonces?.

Caben algunas alternativas.

1): Que la fecha del día 20 de Abril haya sido “corregida” en los libros.....o puesta adrede, para confundir a quien hubiese buscado fechas de estadía del buque en el puerto islandés. Sería bueno que se hagan estudios de rayos X, ultravioletas, etc., a los **folios originales** en los que se detallan

1540

las fechas (lo mismo que se hace con los cuadros, previa restauración) ,a los efectos de determinar si ,por debajo de la escritura que indican las fechas de los días 6 y 20 de Abril de 1912,no hay alguna otra....Quién sabe....

2): Que el “Samson” **SÍ** haya asistido al naufragio del RMS “Titanic” y confundiéndolo con guardacostas americanos, no haya intervenido, tratando de pasar desapercibido en la oscuridad de la noche.

3) Que el “Samson” haya sido testigo presencial de **OTRO** hundimiento y no ,exactamente, del naufragio del barco de los sueños.

¿Es por ello posible que el buque “Samson” haya estado como espectador del hundimiento de otro de los barcos que también se hundieron en el cruce del Atlántico?.

Otro detalle que se me quedaba en el tintero: si aceptamos que el barco “Samson” podía navegar a una velocidad de seis (6) nudos como máximo, y sabiendo que el puerto de **Isafjordhur** está situado al Noreste de Islandia, en una ancha península que apunta hacia Groenlandia, al consultar un mapa, vemos que las distancias **más cortas** desde dicho puerto hasta la mencionada Groenlandia ,siguiendo una línea recta bajo un ángulo de **13°** que tenga vértice en el puerto islandés y el lado recto del ángulo sobre una línea que vaya de Este a Oeste, es de **370,4 kms.** Mientras que la menor distancia que podemos subtender hacia el Norte, hasta tocar también Groenlandia, nos dá una distancia de **418,7 kms.** Si multiplicamos por 2 la **primera** cifra de estas dos (2) menores distancias, tendremos :**740,4 kms.** Recorrer esta distancia le habría llevado al “Samson”, a una velocidad de 6 nudos (**11,11 kms./hr.**) el tiempo de :

**740,4 kms. dividido 11,11 kms./hora = 66,64 horas**

Lo anterior, suponiendo condiciones excepcionales de navegación, es decir, óptimas desde todo punto de vista , algo sumamente difícil en estos

mares helados (muchas veces...) y sembrados de icebergs. Por lo cual se le podría agregar un porcentaje a este lapso, que se podría situar en el **30%** más de tiempo invertido en la travesía. Esto nos daría :

**66,64 horas más (0,3 x 66,64 hs.) = 86,63 hs.**

En días, vamos a tener que el “Samson” habría insumido unos: **tres (3) días y 14 horas** , en el viaje de **ida y vuelta** hasta el punto más próximo de Groenlandia. Asimismo, la navegación debería haber carecido de inconvenientes en la maquinaria, como así también desvíos en la ruta, provenientes de la acción de las corrientes marinas. Por ello creo que es adecuado darle ese margen del 30% al tiempo de navegación, que cubriría estos ítems. Ahora bien, si así y todo, el “Samson” se hubiera trasladado hasta Groenlandia, procedido a cazar focas durante un lapso de **cinco (5) días** y/o recorrer otros puntos de caza a lo largo de la costa groenlandesa, se entiende que sí pudo haberse certificado su presencia en el puerto islandés mencionado, en los días del **6 de Abril** y el **14 del mismo mes**. Otra posibilidad que cabe es que el buque haya recorrido diferentes puertos del litoral islandés, comerciando u dedicándose a otros menesteres, en el lapso mencionado.

Creo, finalmente, que el “Samson pudo haber presenciado el hundimiento de un buque de dimensiones, lo que lo colocaría en una situación endeble por el hecho de no haber acudido en ayuda de los posibles náufragos, cualquiera que haya sido el buque que estaba ante una situación de posible hundimiento. Creo también que se deberían hacer ciertos análisis de tipo investigativo sobre los originales del “Diario” del Oficial Henrik Naess, como así también en los archivos que muestran los papeles sobre el pago de las tasas por parte del personal del mencionado barco. Porque si se hallara que las fechas fueron cambiadas, o que se agregaron fechas o comentarios en el “Diario”, a partir de allí las cosas tomarían otro giro; es decir, y como para empezar, habría habido más de un buque observando la agonía del RMS “Titanic”. Uno de ellos estaba bloqueado por un campo de hielo, pero el otro (si se comprueba que hubo otro.....) barco , podría haber acudido en ayuda de los náufragos .

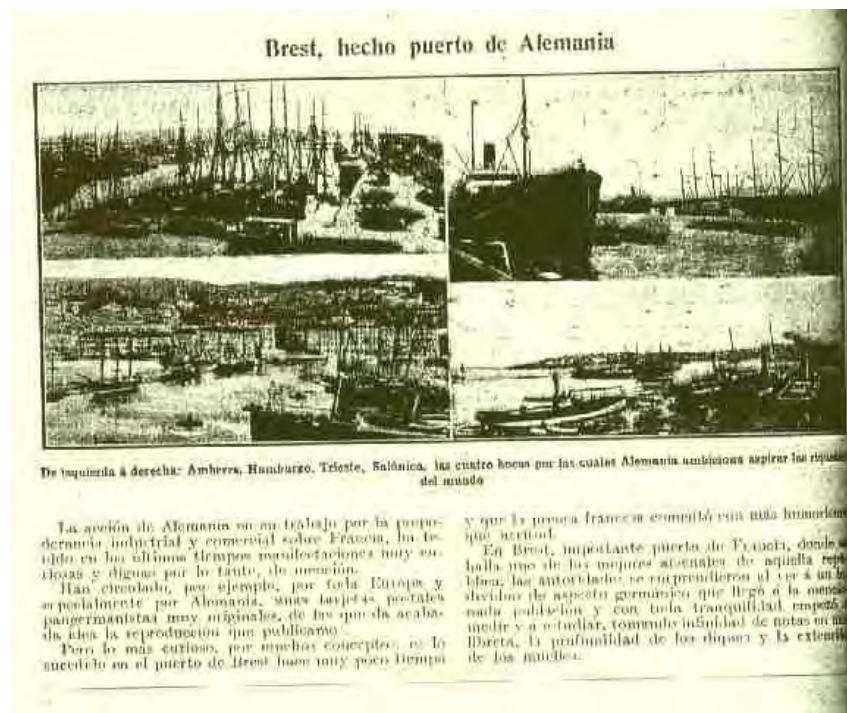
1542

Podemos enfocar ahora nuestra mirada hacia otra de las teorías con la que se especuló sobre el posible naufragio del RMS “Titanic”. Así la podríamos llamar la **tercera teoría conspirativa**. Pero, lamentablemente, en la demostración de esta teoría no tengo elementos que me prueben **exactamente** lo que constituye la base de los siguientes postulados. A lo sumo, puedo indicar en que consiste esta teoría.

Para cualquier estudioso, o por lo menos, con conocimiento de la situación mundial a comienzos del siglo XX, no se le escapa que el panorama mundial se presentaba, como leve ,complicado: ¡¡¡que raro: como hoy¡¡¡. Y muy suscintamente, podemos hacer un comentario sobre cómo se hallaba el “mapamundi” de aquellos lejanos días. Los Estados Unidos de América estaban en una posición de aislamiento en lo que a los acontecimientos europeos se refiera, pero no así sobre los asuntos concernientes con el Caribe, Latinoamérica y el Sudeste asiático. Inglaterra, junto con Francia se enfrentaban en una especie de “guerra fría” con Alemania, y el “campo de batalla” era (antes de su culminación, o si se quiere, su desenlace convertido en la Primera Guerra Mundial, desde 1914 hasta 1918) el mundo entero, en sus aspectos económicos, sociales, políticos, comerciales, etc.

Y , en cierto modo , previendo que el dicho de Von Clausewitz (“**La guerra es la continuación de la diplomacia por otros medios**”) se haría, en pocos años más, realidad, las potencias de aquellos días, se continuaban preparando de acuerdo a sus necesidades presentes y futuras. Digo continuaban ,porque desde 1870, en el que se libró la Guerra Franco-Prusiana, perdiendo Francia las provincias limítrofes con Alemania (Alsacia y Lorena ), la situación en la que el Viejo Mundo vivía era la de una virtual “paz armada”. El viejo dicho romano “**Si Vis Pacem , Para Bellum**” se hallaba, en su faz práctica, en todo su apogeo, si hemos de considerar la parte militar que los principales países europeos (Inglaterra y Alemania, las que habrían de llevar el peso de la futura Gran Guerra): ejer-

/--cicios militares, incremento de las maniobras de las fuerzas armadas, modernización de sus respectivos ejércitos de tierra, aire y mar.



**Foto N° 657 :**

**Fotografía de un artículo aparecido en la revista “Caras y Caretas” del mes de Abril de 1912 , en la que se puede ver que las tensiones entre Francia y Alemania iban “in crescendo”, al tenor de este relato. Además, se debe notar que la 1ra. Guerra Mundial tuvo, además de los componentes “oficiales”, otros de tipo económico .-**

Y justamente en este punto es donde (según la cuarta teoría conspirativa) se intersectarían la historia del hundimiento del “Titanic” con la del desarrollo de una de las armas más letales de las dos Guerras mundiales: el **submarino**. Y, aparentemente, ya para el año **1912** ,los alemanes se encontraban haciendo pruebas de estanqueidad, puesta a punto, velocidad, desplazamiento, direccionalidad y otros ítems, en un espacio todavía “manejado” por el Imperio Británico : el Océano Atlántico. Mientras que los ingleses se afanaban en la modernización y aumento del número de unidades de superficie (cruceros, dreadnoughts, acorazados) , los alemanes (en una cierta inferioridad con respecto a este aspecto de la futura guerra)



1544

se concentraban en un arma tanto o más mortífera que los barcos, es decir, el **sumergible**.

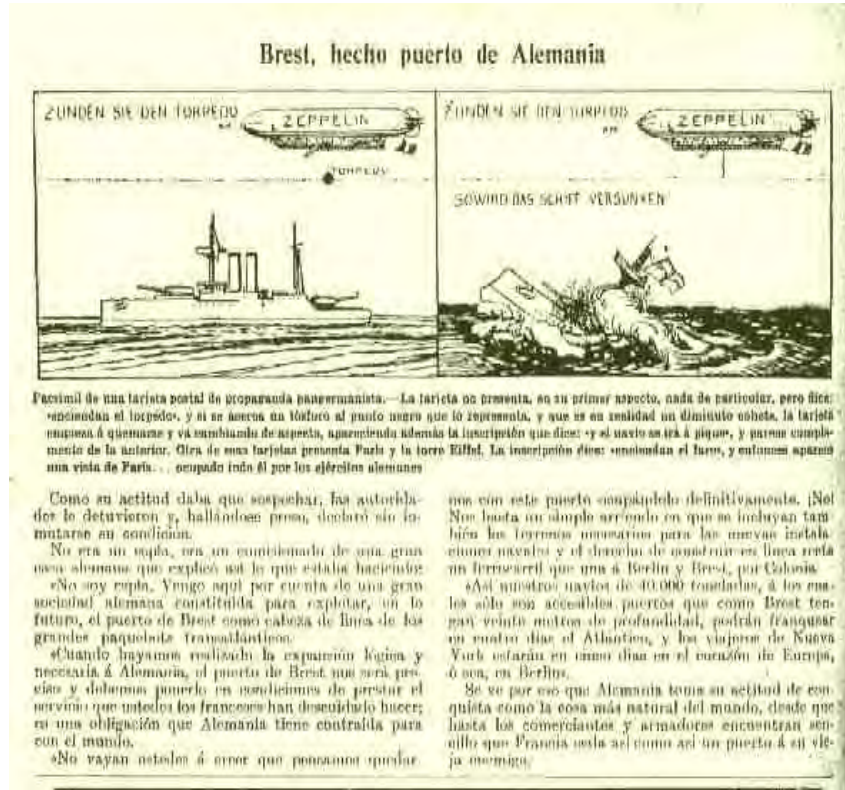


Foto N° 658 : Curioso sketch alemán anterior a la Primera Guerra Mundial (1912) , extraído de la revista "Caras y Caretas".-

Es de conocimiento histórico que, para la primera década del siglo XX, los alemanes se encontraban poniendo a punto, perfeccionando, etc., lo que se habría de conocer ,posteriormente, como los “sumergibles” o bajo la denominación germana, los “U-Boots”.

Estos (aunque “primitivos”....para estos días de submarinos nucleares) submarinos habían sido concebidos a lo largo de la última década del siglo XIX y su preparación, a los efectos de dotarlos con armamento poderoso (los torpedos) y una buena maquinaria (los motores Diesel ) ,concretada ya en los primeros años de el siglo pasado. Para quien esté interesado en estos aspectos , le sugiero encontrar los libros editados por “**Jane’s Fighting Ships**” o ,en su defecto, por “**Conway’s All The War Fighting Ships**”. En caso de no poder contar con este material, se puede concurrir a la **Biblioteca del Centro Naval de la Armada Argentina**, situado en las calles **Florida y Córdoba**, de la ciudad de **Buenos Aires**.

Pero, lógicamente, estos ingenios debían ser probados en aquél lugar para el cual habían sido pensados y diseñados; esto es, el **mar**. Aquí comienza a desarrollarse la teoría conspirativa que mencionamos.

Una vez que el “Titanic” choca contra el iceberg, el drama se dispara súbitamente. Recordemos, también, que **VARIOS** de los tripulantes, Oficiales y pasajeros mencionan haber visto luces a una determinada distancia. Ahora bien, todos las atribuyen a otro barco. Sin embargo, hay algunos comentarios (especialmente entre aquellos estudiosos que trataban de hallar otras alternativas al hundimiento) sobre que las luces de posición **NO** eran las de un buque, sino las de un **SUBMARINO ALEMÁN** que, habiendo emergido al notar un buque (esto es, el barco de los sueños) detenido en la ruta que venía trayendo el sumergible, se detiene y observa a distancia el drama que se desarrollaba por esas horas. La observación del buque, el lanzamiento de bengalas ,la consiguiente inclinación del buque al irse hundiendo, le habrían indicado al capitán del U-Boot que algo extraordinariamente grave le estaba sucediendo al barco en cuestión. Una vez hechas las consultas del caso con los Oficiales y, recordado que para aquellos días ,un buque de gran porte debía encontrarse en la posición en la que se había detenido el gigante de la White Star Line, los maquinistas recibieron la orden de aproximarse para tener un panorama más acertado de los sucesos .

A medida que el buque escoraba, ante la observación de los alemanes, el capitán del sumergible habría tomado una decisión de una importancia extrema, por su gravedad y consecuencias: dispararle un par de torpedos, de manera de acortar el “sufrimiento” del barco de los sueños y, de paso, probar si los mencionados elementos de muerte cumplían su función adecuadamente.

Hechas las consultas respectivas con la Oficialidad, los integrantes de la misma habrían dado su opinión positiva a la acción que ordenaría el capitán del sumergible germano. Una vez preparados los sistemas de armas, se habrían disparado dos (2) torpedos, con una diferencia de tres (3)

1546

minutos entre ambos disparos. Esto habría ocasionado dos tremendas explosiones sobre el lado de estribor del buque, bajo el nivel que el mar alcanzaba sobre la cubierta del “Titanic”, con lo cual se habrían producido dos importantes rumbos de agua que hicieron que el buque tuviera su sentencia de muerte, allí mismo.

Analícemos.

Históricamente, se sabe que los alemanes probaban sus sumergibles, de cara al conflicto que asolaría Europa dos años y meses después. La mayoría de las pruebas se realizaban en el Mar del Norte y en el Mar Báltico, es decir, en cercanías de Alemania y obviamente, de sus puertos. Sin embargo, no sería de extrañar que los Altos Mandos militares germanos hayan decidido probar sus submarinos (primitivos, pero letales) en mares abiertos, como ser, el Océano Atlántico, a los efectos de poder acosar al comercio marítimo británico, el cual transportaba, desde las vastas colonias del Imperio hasta la metrópoli ,las mercancías y sustancias que alimentaban la industria inglesa. Recordemos la brutal expansión que esta industria había tenido en ocasión de la Revolución Industrial de mediados del siglo XIX ,como, asimismo, que esta continua provisión de materias primas era la vena principal de la supervivencia británica. Amenazar esta dependencia de Inglaterra de sus colonias (y por tanto, de sus materias primas) equivalía a tener la oportunidad de estrangular la economía de la isla, y con ello, su disposición militar y civil.

En el caso que nos ocupa, no sería pues de extrañar que algún submarino alemán hubiese estado en el Océano Atlántico, por aquellas épocas. Pero el hecho que (supuestamente) alguno de éstos haya intervenido en el hundimiento del RMS “Titanic” requeriría algunos comentarios objetivos, a saber:

1): Tengo entendido que los sumergibles de primera generación alemana no podían desarrollar una autonomía tan grande, como la de llegar hasta costas del Canadá y volver hasta alguno de los puertos germanos . En esta

imposibilidad habrían intervenido factores tales como: falta de abastecimiento de combustible, maquinaria no adaptada a semejantes exigencias, desarrollo estructural insuficiente para el casco y demás partes sometidas a presión submarina, etc.

2): Los mortíferos elementos (esto es, los torpedos) que portaban los primitivos sumergibles no eran del todo fiables como para asegurarse que darían en el blanco. Idénticamente, e incluso durante el transcurso de la 1ra. Guerra Mundial, muchos de los torpedos disparados por los submarinos germanos ni siquiera dieron en el blanco, ya que muchas veces, se quedaban sin impulso luego de su salida, como así también, los sistemas de dirección y guía giroscópicos estaban todavía en ciernes, es decir, se comenzaban a aplicar aunque no habían adquirido la exactitud de estos días.

3): ¿Y la tripulación, los Oficiales?. Si se quiere argumentar que los marinos del submarino estaban bajo el secreto militar, con el paso de los años, esto se habría resquebrajado y muchas de estas posibles acciones habrían salido a la luz. Y no hubo nadie que se adjudicara el rol de disparador del “tiro de gracia” del RMS “Titanic”.

4) : Suponiendo que, por un momento, aceptemos que se pudieron disparar torpedos contra el RMS “Titanic”, a los efectos de acortar la vida del buque, digamos que, como resultados de las explosiones subsecuentes, se deberían haber observado una serie de orificios dejados por las explosiones de los elementos de muerte. Ahora bien, ninguna de las fotos que se tomaron del buque, y en especial del lado de estribor, muestran nada parecido. Perfecto: admito que el buque se hundió unos 19 metros en el lecho marino de esa zona del Atlántico y que dichas aberturas podrían estar ocultas debido a esa espesa capa de lecho. Pero la estructura se muestra continua, incluso desde abajo hacia arriba, por lo que se descartaría la existencia de agujeros debidos a explosiones, como fue el caso del hermano gemelo del RMS “Titanic”, el HMHS “Britannic”, que

1548

fuera hundido en el año 1916 en las aguas del Mar Egeo. Ahora bien, varios pasajeros indicaron que se escucharon terribles explosiones al momento en que ya el agua del mar barría la cubierta de botes, por debajo de dicha estructura. Y si no se debían a las que causarían las explosiones de torpedos ¿a qué atribuirías?. Lo más lógico sería que las calderas hayan explotado, (sí: literalmente es así) una vez que el agua del mar, a una temperatura del 0° C, se pusiese en contacto con aquellos elementos productores de vapor. Es decir, se habría producido un fenómeno de “**fractura térmica**” .

Una vez explicada esta tercera teoría, podemos pasar a la **cuarta teoría conspirativa** , pergeñada por otras personas para explicar el hundimiento del RMS “Titanic”. Pero es justo que reconozca que la así llamada cuarta teoría conspirativa más que una teoría es una serie de comentarios que se hicieron relacionando ciertos (posibles....) hechos con el hundimiento del RMS “Titanic”. Pero sin más prolegómenos, vayamos a lo que nos referiremos a continuación, tomando como base al artículo aparecido en la página Web **mysteriousmagic@uswest.net.**, autoría de la **Sra. Rachel Brooks**.

Se ha sugerido que la “respuesta” a la causa del hundimiento del barco de los sueños se pudo haber debido a cierto “cargamento” que el buque transportaba. Y que las miradas e investigaciones se deberían dirigir al Museo Británico. ¿Por qué?. Porque se comentó , desde el mismo momento del naufragio del navío de la White Star Line, que éste llevaba a bordo una serie de artefactos de origen egipcio y la momia de un faraón no identificado , con destino a un museo americano. Obviamente, la prensa de esos días tomó el asunto como otra más de los causales del hundimiento, muestra de lo que significó el extraordinario suceso que conmovió al mundo. La “momia” se hallaba colocada en un ataúd, o si se quiere para ser correcto, en un **sarcófago** de madera, de una altura de 162 cms. aprox., cuya tapa ha sido numerada como **EA 22542**. La cara sin barba y la posición de los dedos extendidos habrían indicado que el sarcófago fue preparado para albergar en su interior el cadáver de una **mujer** . Ahora bien, la identidad de los restos humanos que se encuentran en dicho ataúd no es conocida , a ciencia cierta .

Pero ciertos detalles habrían hecho pensar que se trataba de una sacerdotisa que cumplía funciones en el Templo de Amón-Rá, ya que así describen al ocupante del EA 22542 las publicaciones del Museo Británico. Un entendido en las cuestiones referentes a las antigüedades de Egipto y Siria, el **Sr. Wallis Budge**, el cual cumplió actividades en la función de Guardador de dichas piezas en dicho Museo, entre los años de 1894 a 1924 (30 años), también sugiere que pudo tratarse de una princesa de sangre real, pero lo anterior no se puede basar en un sólido fundamento, ya que la iconografía del sarcófago no muestra semejantes indicios como para afirmar este criterio.

De todos modos, se puede indicar que la **tapa** de este sarcófago fue presentada a la consideración de las autoridades del Museo Británico en el mes de **Julio** del año **1889** por la **Sra. Warwick Hunt**, residente de **Holland Park , Londres** ,en nombre del **Sr. Arthur F. Wheeler**.

La tapa del sarcófago de la momia egipcia fue exhibida en el “**Primer Salón Egipcio**” que el Museo presentó, allá por el año **1890** ,y ha estado a la vista del público desde entonces, con la sola excepción de determinados períodos a lo largo de las dos guerras mundiales, en los cuales fuera trasladada hacia sitios en los que pudiera estar más segura, debido a la virulencia de los bombardeos alemanes. La mencionada tapa ha dejado sólo una vez el Museo, para ser parte de una exhibición en Australia. Pero también se comenta (en los círculos arqueológicos) que la momia a la que pertenece dicha tapa de sarcófago ha permanecido en Egipto, como así también que nunca ha formado parte de las colecciones del Museo Británico.

Ahora bien, debido al especial interés que desde siempre se ha dedicado al hundimiento del RMS “Titanic”, una cierta atención se ha dispensado a la tapa del sarcófago, como así también , se ha especulado ampliamente sobre su contenido...y de la manera en que éste habría influido en el desastre de Abril de 1912.Cada tanto, los rumores sobre cierta nefasta in---

1550

fluencia que estos elementos habrían provocado en el viaje del barco de los sueños, y más precisamente, sobre su infortunado final, captan la atención popular .De todos modos, el **Sr. E. A. Wallis Budge** ,al cual hemos hecho referencia, publicó un artículo hacia el año **1934** ,sobre este tema, y desde entonces el mito de la terrible acción que la momia egipcia se agranda ,de cuando en cuando. Podríamos hacer un pequeño resumen de la historia que enlaza el destino del RMS “Titanic” con la influencia que habría tenido la princesa egipcia.

La historia indica que la tapa del sarcófago habría sido comprada por uno de cuatro jóvenes turistas ingleses que visitaban Egipto, durante unas vacaciones en dicho país africano, en algún año de la década de **1860** a **1870** .Pero la leyenda “negra” también menciona que, inmediatamente, uno de estos cuatro (4) hombres hubo de sufrir un disparo, el cual le privó del uso de su brazo derecho. Un segundo integrante de este grupo de jóvenes habría muerto en otro incidente armado. Finalmente, los dos restantes jóvenes habrían muerto en una total pobreza en muy poco tiempo después, y en circunstancias poco claras..

Más tarde, la tapa del sarcófago habría pasado a poder de una de las hermanas de uno de los turistas, pero al mismo tiempo que se produce la entrada de la pieza de madera en esa casa, comienzan una serie de infortunios. Aquí habría entrado en acción la famosa **Madame Blavatsky** (una célebre vidente de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX) la cual, a pedido de la señora en cuestión, habría visitado la casa y detectado una extraordinaria influencia (o acción sobrenatural, si se quiere....) ,que, tras las comprobaciones del caso, provendría de la tapa del sarcófago de la princesa y sacerdotisa egipcia. Una vez en conocimiento de este “problema”, la ahora dueña de la mencionada pieza de madera, habría decidido donarla al Museo Británico. Cuando quieras, sácate los problemas de encima.....

Pero ,aparentemente, la fuerza que se desprendía de la tapa del sarcófago seguía siendo, así y todo, sumamente potente. Tal es así, que el hombre encargado de realizar el transporte de dicha pieza hasta el Museo, murió en el transcurso de una (1) semana ; e ,incluso , el otro hombre que ayudó a

transportar la caja en la cual estaba contenida la tapa, hacia el interior del edificio del Museo, sufrió un serio accidente. Por supuesto, y de acuerdo a la mentalidad de la época, estas muertes y accidentes fueron atribuidos al maligno espíritu de la momia, que había sido encerrado en el sarcófago mencionado.

También hubo otro incidente de mención: cuando se fotografió la tapa, antes de ser entregada a las autoridades del Museo Británico, se comentó que, una vez revelado el negativo correspondiente, en el lugar que ocupaba la máscara pintada, apareció el rostro de una mujer egipcia de malévolas expresiones. Ahora bien, también se comentó que el fotógrafo que tuvo la tarea de fotografiar la tapa del sarcófago, se suicidó en el término de un (1) año, luego de este trabajo.

Más tarde, para el año **1904**, otro fotógrafo, el Sr. **Mansell** fue comisionado para proceder a fotografiar la tapa. En un momento dado, al retornar de una visita al Museo, destinada a los correspondientes preparativos, uno de los hijos de este hombre se lastimó un dedo, durante el trayecto en tranvía. Una vez que Mansell llega a su hogar, se encuentra con que otro de sus niños había sufrido un peligroso accidente.

Pero las tribulaciones de Mansell no habrían de terminar allí: mientras se hallaba trabajando sobre la pieza rotulada como **EA 22542**, al día siguiente de estos incidentes, el fotógrafo lastimó su cara al chocar contra una vitrina de exhibición fabricada en vidrio. Y hubo más: se le dañó una pieza de su aparato fotográfico.

Sin embargo, y a pesar que las imprecaciones que lanzaba Mansell por semejantes infortunios se habrían escuchado por todo Londres, hubo otras personas que manifestaron un decidido interés por la tapa de sarcófago en cuestión. Entre ellas, se contaron al **Sr. Thomas Douglas Murray** (fallecido en el año 1911) y el escritor **William T. Stead**, de quien hemos visto que era uno de los malogrados pasajeros del inmundible RMS "Titanic". Respecto de **Murray**, podemos decir que fue un egiptólogo del tipo "amateur", asociado con el excavador de tumbas **Flinders Petrie**, y



1552

uno de los que cooperó con la presentación de la tapa del sarcófago, ante las autoridades del importante museo inglés.

En cuanto a **Stead**, en relación con el tema que nos ocupa, podemos decir que fue uno de los primeros en publicar la historia que entrelazaba a la tapa con la supuesta maligna influencia que de ella se desprendería.

En base a lo que se conoce de ambos hombres, los dos se hallaban interesados en lo paranormal, llegando a inferir que **“la expresión del rostro era la de un alma viviente en pena”**. Según Wallis Budge **“...(ellos) decidieron realizar una sesión de espiritismo en una de las Salas y desarrollar ciertos experimentos con el objeto de aliviar la angustia y miseria (Sic) de los ojos que aparecían en la tapa del sarcófago.”**

La publicación de los resultados de dichos experimentos tendrían como corolario las donaciones de dinero que se pudieran obtener, a los efectos de pagar las ofrendas florales que se colocarían a los pies de la tapa del mencionado ataúd. Budge indica que **“Es triste decirlo, pero yo creo que las ofrendas de dinero fueron retenidas por el Tesorero del Museo, y no se hubieron de comprar las flores.”**

Siguiendo con la crónica histórica, ésta nos diría que hacia los años **1908/09**, la tapa del sarcófago de la momia egipcia ya se había ganado una amplia reputación a través de toda la nación inglesa, pero no de las más promisorias, sino mas bien, todo lo contrario: se le atribuían infinidad de desgracias y accidentes. Y, sobre llovido mojado, comenzó a circular el rumor que indicaba que la tapa emitía ruidos durante la noche. Por ello, el personal de seguridad del establecimiento (recordemos: el Museo Británico) rehuía aproximarse a la reliquia egipcia, para más tarde, solicitar que se desplace el objeto de la exhibición pública, de manera de proceder a su archivo en la zona de los basamentos del edificio, es decir, en la “planta baja”. Eso sí : se realizó una réplica exacta, a la cual se la comenzó a exhibir públicamente en reemplazo de la original, hasta que un visitante americano amenazó a las autoridades del Museo Británico con delatar el incidente y así, humillar a sus autores, por la exhibición de una “patraña” .

A lo cual, las autoridades del Museo, decidieron darle una explicación de lo sucedido.

Pero el americano “delator”, que de tonto no tenía nada y que no daba “puntada sin hilo” no se conformó y allí mismo, sobre el pucho, se ofreció a comprar la original tapa del sarcófago, destinada a un museo de los Estados Unidos. La oferta pareció interesante a los ojos de las autoridades del Museo y, con la pieza egipcia en su poder, el comprador americano la hizo embarcar en el RMS “Titanic”, con destino América.

Como los inmediatos incidentes que se relacionaron con la carga y estada del temible objeto, se menciona el hecho de que los trabajadores encargados de la tarea de izarla a bordo del barco de los sueños, la dejaron caer sin intención, rompiéndose algunos detalles de la pieza. Como así también, algunas personas le atribuyeron la colisión contra el iceberg que, finalmente, hundió el buque, aunque la tapa del sarcófago no haya presentado roturas o destrucción de ningún tipo. Ahora bien, con el correr del tiempo, se conocieron dos (2) versiones desprendidas de este último incidente: la primera dice que el poseedor de la pieza egipcia tuvo éxito en rescatar la tapa (utilizando una vieja herramienta conocida desde tiempos inmemoriales : el cohecho) , mientras que la segunda indicaría que la caja que contenía la tapa fue rescatada luego del naufragio.

Ahora bien, ¿cómo conciliar esta historia contada por Budge con el hecho que indicaría que la tapa del sarcófago en cuestión, nunca se movió del Museo Británico?. A menos que el relato que proporciona Wallis Budge sea exacto, lo que mas se podría acercar a una explicación coherente es que William Stead haya narrado la historia de lo ocurrido con la momia a algunos pasajeros sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños. Y que algunos de ellos hayan asociado a la tapa con la maldición de la momia que lo habitara....y el resto va de suyo.

Pero la supuesta (aunque al no tener elementos objetivos de juicio, no puedo dar una opinión realista....) historia del salvataje de la tapa del sarcófago no terminaría allí.

1554

Se dice que el arribo a los Estados Unidos de la tapa de la princesa egipcia no hizo más que traer mala suerte e infortunios. El americano poseedor de esta pieza hubo de venderla a un coleccionista canadiense, quien la transportó hasta la ciudad de Montreal. Budge manifiesta en su artículo que *“...incluso allí ,continuó (la tapa) su derrotero diabólico, y cuando su poseedor decidió finalmente enviarla de nuevo a Inglaterra, se hundió cuando el ‘‘Empress of Ireland’’ naufragó en el río San Lorenzo.”*

Una opinión a tener en cuenta sería la de la egiptóloga **Margaret Murray**, quien indica en su autobiografía del año **1963** , que confeccionó esta parte de la historia de la tapa como una broma de mal gusto. Sin embargo, luego del año 1912, el mito se esparció por todos lados ya que, debido a su reputación, la tapa se convirtió en la primera sospechosa de haber causado una gran cantidad de desastres de considerable magnitud. También se hubieron de atribuir a la tapa del sarcófago de la sacerdotisa de Amón-Rá, los reveses sufridos por las tropas británicas en un determinado período de la 1ra. Guerra Mundial.

Acá termina la historia que relacionaría el naufragio del RMS “Titanic” con una reliquia egipcia. No deseo ingresar en un terreno difícil (aunque muy querido para ciertas personas...) como es el de los fenómenos paranormales (de los cuales hemos visto un pequeño bosquejo al momento de tratar la parte dedicada a las diferentes premoniciones sobre el hundimiento del barco de los sueños) no porque no me anime, sino porque no soy un total entendido en la materia. Lo cual podría hacer que deslice expresiones no del todo correctas.

De todos modos, sería un poco extraño que la carga mencionada no figurara en las declaraciones que competen al listado de los elementos que fueran cargados a bordo del “Titanic” al momento de su viaje inaugural, más tratándose de una reliquia. Como así también que no se pueda saber con certeza quién fue el comprador de semejante “presente griego”. Lo que sí me interesaría es que la persona que estuviese en condiciones de hacerlo

realizara una intensa y detallada búsqueda en los archivos del Museo Británico.....quizás encuentre algo.

Pero de todos modos, creo que esta historia de la tapa del sarcófago, se pudo haber potenciado a la novena expresión, relacionando las prematuras y misteriosas muertes de aquellos que tuvieron la tarea de descubrir la tumba, en la década de los años 1920, (y todo lo que en ella había....) del joven faraón **Tutankamón** : esto es, **Lord Carnavon** y **Howard Carter** .

Pero, aunque personalmente no creo que el motivo o la causa fundamental del hundimiento del RMS “Titanic” haya sido una consecuencia de la nefasta influencia de una reliquia egipcia, sino más bien una desacertada (o quizás deliberada....¿quién lo sabe con exactitud?) combinación de factores humanos y técnicos, no puedo dejar de aceptar que ciertos componentes sobrenaturales (entendiendo esta última palabra como “aquello que excede a las leyes y los poderes de la Naturaleza”) han estado, están y estarán presentes en el desenvolvimiento de la vida humana, cualquiera sea la idea que se tenga de lo “sobrenatural”.

El problema, después de transcribir estas líneas, es que no puedo dar una definición o explicación propia en función de lo anteriormente expuesto, ya que no poseo los elementos objetivos que me permitan así hacerlo, es decir, fotos, fotocopias de las páginas de los registros del Archivo del Museo Británico, nombres, fechas, etc.

Por lo cual, a lo sumo, y para no faltar a la conducta imparcial que debo mantener sobre determinados temas, me he limitado a transcribir esta **cuarta teoría conspirativa**.

Hemos visto así, en orden sucesivo de acuerdo a los años, cuatro (4) teorías (llamadas “conspirativas”) en las que se enuncian las posibilidades de que el RMS “Titanic” haya sido: hundido deliberadamente por sus dueños, observado por un buque cazador de focas (que no habría acudido al rescate de los naufragos) , torpedeado en las últimas etapas de su hundimiento por un submarino alemán y, finalmente, influenciado negativamente por la presencia de una reliquia egipcia.

1556

Y en orden de actualidad, podemos pasar revista a continuación, a la última teoría, la que llamaremos la **quinta teoría conspirativa** sobre el hundimiento del barco de los sueños.

Esta teoría tiene una implicancia directa con el realizador del film más “taquillero” o , si se quiere, rendidor de la historia, la película que marcó el inicio de este pequeño trabajo de investigación, esto es, **“Titanic” (!996)**. Y como a estas alturas todo el mundo sabe, **James Cameron** fue el encargado de llevar, una vez más, a la pantalla grande, el histórico drama del inmundible orgullo de la White Star Line.

Esta quinta teoría conspirativa es un tanto complicada, desde muchos de los más comunes aspectos humanos. E, incluso, sé perfectamente bien que más de una de las personas que tengan la paciencia de leer estas líneas esbozará una sonrisa mezcla de incredulidad, sorna, y comprensión al estilo **“...y, algo tenía que poner para completar esto de las teorías conspirativas...”**. Aunque no soy muy partidario de ciertos datos y referencias a la que se hacen mención, no deja de ser una interesante teoría en la que deslizan ciertos aspectos sobre acontecimientos especiales en la Historia de la Humanidad, como así también en la interpretación de determinados textos y relatos bíblicos. Como me resultaría sumamente difícil ir comentando el artículo a medida que lo transcribo, me pareció lo más correcto insertarlo en estas líneas y luego proceder a realizar algunos simples comentarios. El artículo que veremos a continuación fue extraído de las páginas de la Web y dice así :

### ***“La teoría de la conspiración de James Cameron”***

***El siguiente gran proyecto en la lista de Cameron era “Titanic”. En la culminación de cinco años intensos de investigación, Cameron estaba yendo , finalmente, a realizar un film libre de la influencia de MK-ULTRA (Sic). Desde “Strange Days”, Cameron aprendió que había sido manipulado y controlado desde el inicio de su carrera por un grupo de “malos” Francmasones, los cuales trabajaban en diabólicos propósitos.***

*De manera de poder entender esto, Ud. debe trazar la historia de los Francmasones a partir de la Atlántida. La información se irá por la tangente y se volverá muy larga, pero es necesaria para comprender completamente el resto de este documento.*



Foto N° 659 :  
Fotografía del director de la película "Titanic" ,  
James Cameron .-

*Creída una leyenda por quienes están fuera de los Francmasones ,la Atlántida fue un continente (una isla) ubicada en el Océano Atlántico. Los extraterrestres originarios de Orion y Sirius ,que fueran conocidos como los "creadores" ,crearon la Atlántida usando cientos de vehículos espaciales en órbita sobre la Tierra.*

*Estos vehículos espaciales estaban equipados con lasers gravitacionales que taladraron miles de huecos en el suelo del Océano Atlántico y que moldearon la lava exudante dentro del continente. Luego que la lava se hubo enfriado, los "creadores" afirmaron el nuevo continente con suelo artificial y rápidamente crecieron las plantas Finalmente la Atlántida fue poblada desde varias partes de la Tierra ,como así también con híbridos humanoides, de manera de crear la civilización Atlante.*

*Estos híbridos eran las cruas entre el material genético de los humanos Neanderthales de la Tierra y el material genético de los "creadores". Este proceso de creación de aquellos híbridos se conoció como la Xeno--*

1558

*/--génesis : el nacimiento de una especie extraña (Alien). Recordemos que este fue el nombre (Nota del Autor : “Alien” en idioma inglés significa “extraño, ajeno, extranjero”) de la primera película de James Cameron, en la cual él fue ayudado por los Francmasones. Esto fue una guía para el pasado y será una guía para el futuro, como Ud. verá más tarde.*

*La Xenogénesis en Atlántida creó lo que nosotros conocemos como “homo sapiens” o el moderno ser humano .La Humanidad comenzó con dos híbridos llamados “Adam” y “Eve” (así indicados en el original) y ubicados en un lugar que los creadores denominaron “Edén” .Para aquellos de Uds. que debatan si la “creación” o la “evolución” hubieron de crear humanos ,esto muestra que AMBAS fueron reales.*

*Como modelo de esta Xenogénesis y de Atlántida, los “creadores” dispusieron colonias en Marte, en la región de Cidonia. Restos de estas colonias existen todavía, y se conocen como las “Pirámides de Cidonia” y la “Cara” en Marte”. Los “creadores” que tuvieron la responsabilidad de crear el “Edén” fueron conocidos como “galactic originator disciples” . Los híbridos, simplemente los conocieron por su acrónimo, “GOD”. (Nota del autor : “GOD” en idioma inglés significa “DIOS” )*

*Infelizmente, había una fuerza invisible, resistiendo los planes de los “creadores”, que comprometería los planes originales para el “Edén”. La oposición consistió en un grupo de “creadores” diabólicos, provenientes de Sirius que planearon deliberadamente destruir y anular a los creadores de Orión .Ellos fueron etiquetados por los creadores como “destructive ecstalogical makers of nihilistic savagery”(demons) o “demonios” Su líder era original de Sirius y su nombre era “Satán”.*

*Satán causó una rebelión entre la comunidad de Orión y Sirius ,que fue conocida como “guerra en el Cielo”. La civilización en el sistema Sirius fue creada de una manera similar a la Atlántida y Satán sabía que debía*

*ser controlado. Reunió un ejército entre los creadores de Sirius y les declaró la guerra a los creadores de Orión.*

*Finalmente, Satán fue derrotado en batallas masivas entre su ejército y “GOD”, pero hubieron pérdidas en las colonias de Marte ,la superficie de Marte y su atmósfera, luego que un planeta ubicado entre Marte y Júpiter explotara. Este planeta fue conocido con el nombre de “Fenex”.*



Foto N° 660 :  
Fotografía de la “Cara en  
Marte” .-

*Luego de la explosión, los restos de Fenex crearon los comienzos del cinturón de asteroides. Unos pocos sobrevivientes escaparon de este planeta y emigraron a la Tierra. Ellos fundaron la civilización conocida como Mu, en la porción sudoeste de Norte América. El centro de Mu estaba localizado donde ahora se halla la ciudad de Phoenix, Arizona. El nombre “Phoenix”, el cual significa “renacimiento”, se deriva de “Fenex” .*

*Tanto Satán como los sobrevivientes de su ejército fueron arrojados a la Tierra por “GOD”, obligados a no reunirse nunca con la comunidad*



*galáctica, pero ellos no se darían por vencidos por mucho tiempo. Usando la tecnología que hubieron de robar a "GOD", Satán pudo aparecer, él mismo, en otras formas, incluida la de serpiente. Hubo de coaccionar a "Eve" para que ésta coma la manzana del "árbol del conocimiento", el cual había sido preparado por "GOD" mediante la bioingeniería.*

*Las partes comestibles de este árbol contenían encimas que proporcionarían conciencia a los híbridos (o conocimiento) e inteligencia avanzada. Luego de que Eve convenciera a Adam de comer del "árbol", los "creadores" desterraron a los híbridos del Jardín para que se defiendan y cuiden por sí mismos. Los descendientes de Adam y Eve poblaron Atlántida y tuvieron que trabajar a lo largo de todas sus vidas.*

*Finalmente, Atlántida formó un gobierno y se fundaron diez repúblicas separadas. Durante su historia, la Atlántida sufrió un desacuerdo sobre cómo habría de ser gobernado el continente, y así los Atlantes se dividieron en dos facciones: "Los Hijos de Belial", cuyos ancestros genéticos habían llegado de Sirius y la "Ley del Único", cuyos ancestros genéticos habían arribado desde Orión. El desacuerdo desencadenó una guerra civil, la cual llevó a la supresión de la "Ley del Único", que enfatizaba la existencia espiritual, y a la creación de una dictadura por parte de los "Hijos de Belial", los cuales resaltaban el materialismo.*

*El continuo materialismo de los "Hijos de Belial" condujo a la aparición de cambios en el clima de la Tierra, debido a la polución y al gasto de los recursos, los que causaron el hundimiento del continente Atlante. Este hundimiento fue descrito en muchos textos antiguos, incluyendo el libro del "Génesis", de la Biblia, como el "Gran Diluvio". Debe notarse que "Génesis" se deriva de la palabra Xenogénesis.*

*La historia acerca de "Noah" (Noé) en el "Génesis" describe como GOD lo instruyó, de modo de construir un Arca, de manera de preservar*

*la diversidad biogenética de Atlántida, reuniendo todos los animales del mundo conocido hasta entonces, por parejas, y llevando a todos a otra parte de la Tierra. Antes de que la Atlántida desaparezca bajo el océano, la ``Ley del Único`` preservó el idealismo intelectual y filosófico de la Atlántida y los almacenó dentro de dos pilares huecos que llamaron BOAZ y JACHIN , los que flotaron al momento del Diluvio. Boaz era la palabra atlante para “fuerza” , mientras que Jachim significaba “estabilidad” .*

*Los pilares fueron, finalmente, descubiertos en un lugar que ahora es conocido con el nombre de ``Estrecho de Gibraltar``, entre España y Marruecos .Con la información que fuera hallada en el interior de dichos pilares, por viajeros conocidos como los ``moradores`` (Nota del Autor : ¿Le suena la palabra “moro”?), éstos fundaron los primeros remanentes de los Francmasones ,bajo los preceptos de ``fuerza y estabilidad``. La información fue suministrada a los Egipcios y luego derivada a las diferentes civilizaciones , las cuales incluían a Persia, Babilonia, Grecia y Roma.*

*Luego del colapso del Imperio Romano, la información fue casi perdida en la Edad Oscura (siglo XIII) (Nota del Autor : se refiere a los años de la Alta Edad Media) y la Inquisición (siglo XVI), pero fue conservada con vida en varios lugares secretos conocidos como ``logias`` , las casas de encuentros de los Francmasones. A medida que la Francmasonería se desarrollaba en el siglo XVII, una agria disputa separó a los Francmasones en dos fracciones, los revividos ``Hijos de Belial`` (también conocidos como los Iluminados) y la “Ley del Único”. Ambas fracciones habrían de trabajar en pos de un objetivo, la recreación de la Atlántida.*

*Con la ayuda de varios de los miembros de ambas partes, incluyendo a George Washington de los Masones Americanos y a Adam Weishaupt de los Iluminados Bávaros, fueron creados los Estados Unidos de América, en el año 1776 . Desde ese entonces, ambas fracciones tuvieron dos puntos de vista sobre el objetivo mencionado. Los ``Hijos de Belial`` que*

1562

*/--rían esclavizar a la raza humana en un ``Nuevo Orden Mundial`` , mientras que la ``Ley del Único`` deseaba crear la ``Paz Humanae`` o Paz Humana.*

*La fracción de los ``Hijos de Belial`` es responsable de volver hacia atrás la historia y la creatividad humanas, mientras que la fracción de la ``Ley del Único`` hubo de ser responsable por el avance de la raza humana hacia su último logro, esto es, reunir a la comunidad de civilizaciones en el universo, de dónde llegó, inicialmente, la Humanidad.*

*Luego de romper con la fracción masona de los ``Hijos de Belial``, James Cameron fue contactado por miembros del partido de la ``Ley del Único``, a los efectos de ayudarlo a crear una de las más emocionantes y populares películas de todos los tiempos. Cuando Cameron eligió los actores para cumplir los roles, la fracción de la ``Ley del Único`` lo ayudó a encontrar otros miembros de dicha fracción, los que habrían de convertir al film en un suceso.*

*Entre ellos, había miembros de la ``Order of Eastern`` (Orden del Oriente), Kate Winslet y Gloria Stuart, para los roles de la joven y anciana Rose, respectivamente. Para el rol de Jack Dawson, Cameron eligió a Leonardo Di Caprio, el cual es un Francmasón. Éste último admitió ser un Masón ,en una entrevista con la RTL, una cadena de televisión alemana. Cuando los reporteros de la RTL lo presionaron para que dé detalles de la fraternidad, Leo se sintió incómodo y terminó abruptamente esa entrevista ¿Por qué hizo esto?. Él fue seguido por miembros de la fracción de los ``Hijos de Belial`` y lo intimidaron .*

*Incluso Cameron no hubo de quedar completamente a salvo de la fracción de los ``Hijos de Belial``, por mucho tiempo. Durante parte de la filmación, en Nueva Escocia, alguien hubo de rociar la sopa de almejas, que iba a ser servida a los miembros de la producción con una sustancia conocida como PCP (Nota de Autor : el PCP --yo sé ...--es una droga alucinógena). Esto hizo enfermar a muchas personas ,incluyendo a Cameron, cuyos ojos se volvieron tan rojos como los de ``Terminator`` .*



Foto N° 661 :  
Fotografía de Leonardo Di  
Caprio, actor del film  
"Titanic" .-

*Todos se recobraron pero más sucesos habrían de ocurrir .Otro miembro de los ``Hijos de Belial'', un hombre perteneciente a la mafia mexicana, amenazó la vida de Cameron ,en el set de Baja, México.*

*El 13 de Marzo de año 1997, mientras todavía se hallaba filmando ``Titanic'', Cameron hubo de viajar secretamente a Arizona, donde se convirtió en un Masón de Grado 32, en la logia Masónica de Phoenix. Mientras Cameron se hallaba recibiendo, de sus aliados de la ``Ley del Único'', su iniciación dentro del Grado 32, millones de personas fueron testigos de una larga formación de ``luces'' sobre la ciudad de Phoenix.*

*Vale la pena notar que Phoenix está justo al Norte de la Latitud 33° Norte y que su antiguo nombre fuera mencionado en este documento como ``Fenex''. El 33 es un número muy simbólico en la Francmasonería desde que ése es el más alto grado obtenible dentro de la fraternidad. Asimismo, el número de espiras en la secuencia de una cadena humana del DNA es igual a 33. Esto fue deliberadamente desarrollado por la Ingeniería durante la ``Xeno génesis como una*



Foto N° 662 :  
Fotografía que nos muestra las luces sobre la ciudad de Phoenix (estado de Arizona, USA) , en la noche del 13 de Marzo del año 1997 .-

*guía al hecho que los humanos son una especie programada por la Ingeniería. Como recuerdos históricos, muchos sitios sagrados para la ``Ley del Único`` están localizados en la vecindad de los 33 °, incluyendo la primera logia masónica americana, ubicada en Charleston ,Carolina del Sur, como así también las Pirámides de Ghiza en Egipto, las cuales fueron modeladas según el cinturón de estrellas de ``Orión``.*

*Las luces sobre Phoenix eran parte de una larga formación espacial extraterrestre que fuera enviada desde Orión por los ``creadores`` .Los ocupantes de las naves hubieron de avisar que la destrucción estaba sobre el horizonte, la cual podía ser causada por los ``Hijos de Belial`` y sus aliados de Sirius. Luego de que mucha gente comenzara a realizar preguntas sobre lo que ocurrió en ese momento sobre Phoenix, las naves espaciales fueron deliberadamente descartadas en los medios bajo el mote de ``llamas`` ,debido a las órdenes de los ``Hijos de Belial``.*

*Sabiendo que el mundo entero estaba en peligro, la ``Ley del Único`` continuó ayudando a Cameron a hacer de ``Titanic`` una ``experiencia religiosa`` y para servir al mundo como una metafórica advertencia de las consecuencias de que la fracción de los ``Hijos de Belial`` se impusieran con su ``Nuevo Orden Mundial`` y de que se movieran dentro del futuro con el sólo uso de la tecnología.*

*Bajo los ``Hijos de Belial'', la población del mundo hubiera sido coaccionada a la esclavitud y a una destrucción final. Ideas similares de la elección entre servidumbre o destrucción ha sido colocadas en varias recientes películas de Hollywood, como ser ``Día de la Independencia'' o ``Los Expedientes Secretos X'', como advertencias de un futuro probable.*

*La imagen de este atemorizante futuro fue, inicialmente, alojada en las mentes populares en los comienzos del siglo XX, con el hundimiento del ``Titanic''. Los ``Hijos de Belial'' hundieron deliberadamente al ``Titanic'' en el año 1912, para prevenir a la ``Ley del Único'' de intentar crear la paz mundial. Miembros de los ``Hijos de Belial'' que tuvieron acceso a los medios, le endilgaron al ``Titanic'' el aura de inmundabilidad ,de manera de poder proceder con sus planes de someter al mundo.*

*En los libros de historia ``oficiales'', antes de que el viaje hubiera comenzado, un miembro de los ``Hijos de Belial'' desistió, en el último minuto, de su decisión de viajar en el ``Titanic'', alegando una premonición por parte de su esposa, sobre el hundimiento del buque. Esto fue una coartada de Morgan (Nota del Autor : se refiere a J. P. Morgan, el dueño de la IMM y por ende, de la White Star Line) debido a que tomó la más costosa póliza de seguro del mundo sobre el ``Titanic'', por medio del Lloyd's de Londres y su compañía White Star Line. De manera de asegurarse que el viaje inaugural del lujoso trasatlántico fuera un desastre, J.Bruce Ismay fue enviado por Morgan para recordarle al Capitàn Smith sus órdenes.*

*Miremos en perspectiva. ¿Por qué habría sido planeado un evento tan trágico?. Ud. debe entender quién estaba en el buque. Varias influyentes personas a bordo del barco, las cuales pertenecían a la fracción de la ``Ley del Único'', se hallaban en el proceso de creación de los fundamentos de lo que finalmente se convertiría en la Liga de las Naciones, es decir, la Paz Humana . Luego que el buque colisionó contra el iceberg, ellos murieron en el helado Océano Atlántico Norte, y*

1566

*la creación de la Liga de las Naciones fue continuada por los miembros sobrevivientes de la ``Ley del Único``. Es ahora un hecho que los que murieron en el barco fueron víctimas de homicidio de los ``Hijos de Belial``. El ``Titanic`` estaba sentenciado a muerte desde el comienzo.*

*Al año siguiente, 1913, la fracción de los ``Hijos de Belial`` creó su propia organización ,con la ayuda de J. P . Morgan y su millonario amigo, el dueño de la Standard Oil Company, John D. Rockefeller. Ambos utilizaron la plata de la póliza de seguros del ``Titanic`` para crear los fundamentos de la burocracia del ``Nuevo Orden Mundial``, en dicho año. En ese año, el ``Council of Foreign Relations`` una organización que finalmente tendría descendientes en lo que se conocería como las Naciones Unidas (1948) y la Comisión Trilateral en los años 1970, fue establecida de manera no oficial El CFR sería establecido oficialmente en el año 1921.*

*Al año 1914, los ``Hijos de Belial`` influenciaron en los eventos que desembocaron en la Primera Guerra Mundial. La ``Ley del Único`` hubo de esperar hasta el fin de la guerra, en el año 1918, para comenzar a diseñar los fundamentos de la Liga de las Naciones .La guerra entre los ``Hijos de Belial`` y la ``Ley del Único`` habría de escalararse a través de todo el siglo.*

*La crisis de Wall Street de 1929, el ascenso del Tercer Reich y Adolfo Hitler, la Segunda Guerra Mundial, el Holocausto, la creación de las armas nucleares (en la latitud 33° Norte está ubicado Alamogordo, Nuevo México) ,el ascenso de China comunista, la Guerra de Corea, la crisis de los misiles cubanos, el asesinato de Kennedy (que fuera cometido en Dallas, Texas, 33° de Latitud Norte) , el incidente del Golfo de Tonkin, la Guerra de Vietnam, y la Guerra del Golfo, fueron causados por los ``Hijos de Belial`` para deteriorar a la ``Ley del Único``. Ésta última respondió a aquellos hechos de varias maneras, incluyendo los viajes a la Luna de 1969 . Desde hace mucho que están*

*previniendo a la Humanidad de su hundimiento en el abismo. Aquí y en el presente, los ``Hijos de Belial`` trataron de destruir la película ``Titanic`` en los medios mediante la creación deliberada de una mala prensa, pero fallaron en sus esfuerzos cuando la película se convirtió en un éxito.*

*El número de nominaciones al Oscar que el film ``Titanic`` recibió explica la influencia de la ``Ley del Único`` en el costado de la ``experiencia religiosa``, mientras que la tecnología MK-ULTRA de los ``Hijos de Belial`` influyó sobre las imágenes subliminales del film, creando el camino como para que el film devenga un billón de dólares (Nota del Autor : en los USA, un billón de dólares es el equivalente a 1000 millones de dólares). El éxito de ``Titanic`` produjo una situación de recompensa para Cameron , el cual era ahora un masón de Grado 32. En Agosto de 1997, se casó con Linda Hamilton ,la cual actuó como ``Sarah Connor`` en el film ``Terminator 2`` (Nota del Autor : también en ``Terminator 1``) y que también es un miembro de la ``Order of Eastern``. Su éxito habría de escalar hasta llegar a los Oscars.*

*Los Premios de la Academia fueron entregados en el Shrine Auditorium de Los Angeles, el día 23 de Marzo de 1998. El edificio fue construido en 1927 por la Antigua Orden de los Nobles del Relicario Místico, más conocido como los Relicarios. Los Relicarios son una organización que admite sólo a los masones de Grado 32 y que fuera fundada en la ciudad de New York en la década de 1870 por el actor americano William Florence.*

*Luego de ingresar al Shrine Auditorium en Los Angeles, James Cameron fue proclamado como Francmasón de Grado 33. El film ``Titanic`` hubo de ganar once Oscars ,y las categorías en las que hubo de ganar muestran dónde los ``Hijos de Belial`` y la ``Ley del Único`` tuvieron influencia. Cuando Cameron levantó el Oscar a la Mejor Película, le dijo a una audiencia de mil millones de personas que ``estamos esta noche para celebrar la magia de las películas``. Esta declaración fue hecha para exponer las conexiones de MK-ULTRA con*



1568

*la industria del film. Cameron también dijo que el mensaje de ``Titanic`` es que ``lo impensable puede suceder , el futuro es desconocido, y la única cosa que verdaderamente poseemos es el hoy y la preciosa vida.``*

*Esto fue una velada advertencia acerca de los planes de los ``Hijos de Belial`` para nuestro futuro y Cameron sabe de la destrucción que proviene del ``Nuevo Orden Mundial``, el cual incluye una invasión de la Tierra por parte de los aliados de los ``Hijos de Belial``, de Sirius. Finalmente, Cameron solicitó un minuto de silencio por las víctimas del ``Titanic``. Era muy obvio que ,en este punto, él se había liberado del puño de la fracción de los ``Hijos de Belial`` y ubicado lado a lado con la ``Ley del Único``. Los ``Hijos de Belial `` trataron de hacer un nuevo movimiento ,tratando de corromper a James Cameron con dinero, dándole 100 millones de dólares, provenientes de los beneficios de ``Titanic``. Lo que suceda con Cameron dependerá de si se queda ``quieto`` en sus negocios y circunscribe sus pasiones a un determinado ``compàs``. Los ``Hijos de Belial habrán de esperar por él.*

*Como nota final, aquel que trate de destruir o anular este documento, ya sean agentes psiquiátricos gubernamentales, escépticos, miembros de sociedades secretas o sólo simples ignorantes que se rían de él, probarán que esta información es correcta.``*



Foto N° 663 :  
Fotografía de  
J.P.Morgan,  
dueño de la IMM .-



Foto N° 664 :  
Fotografía del Sr. C.  
S. M . , autor del  
artículo que dá base  
a la quinta teoría  
conspirativa .-

Para terminar con este tópico, y antes de enunciar los comentarios correspondientes, veamos lo que sucedió en un determinado momento con el sitio de Internet del cual se consiguió este documento.

El siguiente “Marconigrama” fue enviado al sitio mencionado en la Web, a partir de un formulario del sitio oficial de la película “Titanic” , respecto de la Teoría de la Conspiración de James Cameron. El autor del mensaje indica ser un viajero en el tiempo que estuvo a bordo del barco y que optó por usar una dirección fingida de e-mail (correo electrónico) para lograr que su mensaje sea recibido. Por razones lógicas, ya que no debo pasar sobre aspectos que no me conciernen, **no puedo dar la mencionada dirección**. Pero sí puedo dar una pista.....que consiste en buscar en la Web el nombre del director de la película “Titanic” (!996)....”buscad y encontraréis....”.

Ahora desearía concentrarme en una serie de cortos comentarios sobre lo que acabamos de leer. Comencemos, como siempre, por el comienzo, aunque no sepa bien por donde comenzar.....

James Cameron es uno de los “enfants terribles” en lo que a dirección y realización de películas se refiera .Pero , indudablemente , en varias de sus

Form No. L-100, 19/10/07. Sent date 9-6-98

**The MARCONI INTERNATIONAL MARINE COMMUNICATION COMPANY, Ltd.**  
WATERGATE HOUSE, YORK BUILDINGS, ADELPHI, LONDON, W.C.

No. 21 **R.M.S. TITANIC** OFFICE 11 April 1912 1912  
Prefix WBG Code 4 Words 27  
Office of Origin **R.M.S. TITANIC**  
Service Instructions

CHARGES TO PAY		
Marconi Charge		
Other Line Charge		
Delivery Charge		
Total		
Office sent to	Amount	By
<u>MC</u>	<u>2/6</u>	<u>[Signature]</u>

PLEASE ASK FOR OFFICIAL RECEIPT.

**TRANSMITTED**

READ THE CONDITIONS PRINTED ON THE BACK OF THE FORM.

To: **Daniel Perez**

The James Cameron Conspiracy Theory on your website is right. Ismay had orders from Morgan and gave them to Smith. The sinking was deliberate. The Sons of Belial did it!

From: **Time Traveler**

**Foto N° 665 :**  
Fotografía en la que podemos observar un “Marconigrama” enviado a la dirección de la página Web que fuera tomada como base para esta teoría conspirativa .-

películas asoma un sesgo “futurista” pocas veces alcanzado a la historia del Cine. Varias de ellas pueden ser nombradas como ejemplos de “cine del futuro” ,entre ellas “Terminator I”, “Terminator II” , “Depredador”, y otras más. Lo inteligente del caso es saber ver que ,bajo la simple apariencia externa de películas de entretenimiento, Cameron siempre intentó plantear la posibilidad de que sucedan hechos que cambiarían la Historia de la Humanidad.

En el caso de “Terminator I ”, plantea el hecho de una futura esclavización de los humanos por una raza especial, integrada por robots y demás ingenios tecnológicos, en una era no muy lejana. Indica un viaje a través del tiempo de dos individuos : uno, representante de los sobrevivientes “humanos” y el segundo, un robot de última generación que tiene por misión matar a la madre del que será líder de la resistencia “humana”. Resaltemos dos cosas que Cameron infiere : la esclavitud de la raza humana por los ingenios tecnológicos y la traslación en el tiempo.

En “Terminator II” el planteo es básicamente el mismo, pero con la diferencia que el encargado de matar (en el primer film) a la madre del futuro líder ,ahora se convertirá en el defensor de la madre y su hijo ya adolescente, de las destructivas intenciones de otro de los ingenios tecnológicos, enviados ambos a través del tiempo para matarlos. En este film, los detalles a tener en cuenta son prácticamente los mismos.

En “Depredador” el director plantea la existencia de un exponente de una civilización antiquísima, en las selvas de Centroamérica, el cual aniquila a toda una patrulla de soldados americanos hasta , finalmente, provocar una explosión nuclear. En este film, Cameron menciona la posibilidad de la invisibilidad física, la presencia de civilizaciones (o por lo menos sus “adelantados”) más “desarrolladas” que la nuestra, viviendo desde hace mucho tiempo entre nosotros y la Naturaleza destructiva del exponente de dicha civilización.

De todos modos, es necesario analizar por separado ciertas cosas:

1) : Es un poco difícil que seamos los únicos en el Universo, vasto e inexplorado, de las millones de galaxias que lo pueblan. No sería lógico, ya que la simultaneidad de fenómenos es constante en el Universo, y ello también incluiría el nacimiento de la vida ,en todas sus manifestaciones, e incluso, bajo diferentes formas de las ya conocidas por la Humanidad.

2) : Se ha comprobado varias veces que la vida existe en el Universo bajo la forma de microorganismos, muchos de los cuales se han hallado en meteoritos que viajan por el espacio y caen a la Tierra. No sería de extrañar pues, que muchos de ellos proviniesen de planetas que hayan explotado , dando lugar a una lluvia de meteoros, pero que inicialmente, también poseyeran esas formas de vida.

3) : Respecto de la existencia de la Atlántida, podemos decir que desde los más pretéritos comienzos de la Humanidad , **TODOS los pueblos que habitan en las orillas del Océano Atlántico**, conservan en sus relatos, memorias, escritos, leyendas, transmisiones orales, etc. la existencia de un

1572

continente en el medio del Océano, llamado, justamente, con ese nombre derivado del desaparecido continente: **Atlántico**. Recordemos asimismo los escritos de Platón y otros filósofos griegos, como así también las leyendas y otros relatos de las civilizaciones mesopotámicas (ríos Eúfrates y Tigris), mediterráneas (Grecia y Roma), etc. que hablan de la existencia de dicha isla-continente y de viajeros que surcando los mares arriban a ese continente.

Asimismo, en los tiempos actuales, numerosas expediciones submarinas dirigidas al “Triángulo de las Bermudas” (lugar de miles de desapariciones de buques y aviones) confirman la existencia de veredas submarinas en piedra, muchas de ellas introduciéndose en mar abierto hacia profundidades increíbles; también se ha documentado la existencia de paredes, taludes, edificaciones submarinas, que presentan **ALGO** que en la Naturaleza, salvo los fenómenos lumínicos (e incluso no es tal, ya que la luz se compone de una onda rectilínea y de una onda curva) , no está presente : **la línea recta** .

Toquemos ahora un tema de por sí complejo : el nacimiento de la raza humana.

El tema ,en sí mismo, es tan viejo, como la Humanidad misma y lo podríamos sintetizar con la vieja pregunta : “¿Quién fue primero : el huevo o la gallina?”. Las teorías de Charles Darwin (el cual jamás pudo entender el porqué de tanta polémica alrededor de sus trabajos e investigaciones), las que trajeron una intensa luz de conocimiento sobre un tema tan importante para el ser humano (de dónde procede) ,se sumarán a las nuevas investigaciones a lo largo, especialmente, de los siglos XIX,XX y XXI , que irán completando y actualizando la información anterior.

Lamentablemente, muchos seres humanos, en su fanatismo, consideraron que las teorías de Darwin contradecían, anulaban, daban por Tierra, etc, (como leve....) con los principios intocables de la Biblia; esto es, la Creación de la raza humana por parte de Dios.

Pues bien, con el tiempo, los descubrimientos científicos, la aparición de teólogos que cuestionaban la cerrada visión de los fanáticos religiosos (de

todas las religiones, aunque , en particular de la Iglesia Católica) ,etc., el tema de la Creación fue llegando a un punto de compromiso : aceptar que la **Naturaleza** había efectuado el “**trabajo**” correspondiente a la **Evolución** y **Dios** había insuflado el **Espíritu Divino, Santo Espíritu de Dios**, de modo de que el **Humano** sea diferente de los animales, por más que también éste sea parte de aquellos.

Aunque no es mi intención entrar en polémicas bizantinas o de corte retrógrado, me parecería que mi humilde punto de vista también sería (un poquito, no más....) valedero. Mi mente y mi espíritu, el aprendizaje práctico y las lecturas efectuadas en los años de mi peregrinar en la Tierra, me dicen que la **Creación (TODA LA CREACIÓN)** es obra de **DIOS**, cualquiera sea la idea que cualquier humano tenga de **Él** . Que el **Eón** que siempre estuvo antes, durante y después de la existencia del primer átomo en el Universo, después de un lapso de tiempo que ningún ser humano podría siquiera captar en su mente, por mandato de **Alguien Superior a Todo Lo Superior Conocido** (en definitiva, **Dios** o la **Divinidad**, como se quiera....),siendo este **Alguien Superior Eón en Sí Mismo**, comenzó el increíble proceso de la **Creación de la Vida**, en todas sus expresiones, a lo largo y ancho del **Universo**. Y en un momento determinado, le tocó a nuestro planeta.

De todos modos, creo firmemente en la existencia ayer, hoy y siempre ,del **Enviado de Dios** a nuestro planeta Tierra, el **Mesías** que habría de venir para la **Redención** del género humano, **Nuestro Señor Jesucristo**. Es muy simple : mirándolo a los ojos de la fé (no una fé con anteojeras de caballo sino una **FÉ** espiritual y, aunque el término parezca impropio y contradictorio.....“racional”....yo me entiendo) los humanos seríamos muy poca cosa si no tuviéramos presente la idea de Dios; asimismo, los humanos somos los **ÚNICOS** entes en este planeta capaces de pergeñar la idea de Dios. Observándolo a los ojos de la Ciencia, sería muy triste que Dios (o si se quiere, la Fuerza, la Potencia, el Todo, etc.) dejara que este planeta tan maravilloso, este hermoso planeta azul, no supiera de su existencia. Lamentablemente, los humanos han provocado, en el nombre de Dios, terribles masacres, matanzas, aniquilaciones de pueblos enteros,

1574

conquistas ignominiosas ,etc., con lo que lamentablemente, Dios, para muchos humanos ha sido sinónimo de muerte y destrucción, y no lo que verdaderamente es, a mi humilde criterio : fuente de Vida y Construcción Y se han servido de “Dios” para conseguir sus objetivos inmediatos.....pobres objetivos inmediatos.

Y creo no equivocarme si digo que la Divinidad (en definitiva, Dios) bien se pudo haber servido del “trabajo “ de otras tantas civilizaciones para la construcción de la Vida en nuestro planeta. La “Tecnología” (pero Tecnología con mayúsculas, no la muy limitada tecnología existente en nuestro planeta, que todavía no puede terminar con las enfermedades de un modo decisivo....) pudo, tranquilamente, haber trabajado codo a codo ,con el concepto espiritual de la “Vida”, insuflado, desde sus orígenes por ese mismo Dios. No puedo afirmarlo con certeza , pero creo que pudiera también ser un punto de partida para reconsiderar la temática referente a la Creación de la Vida sobre el planeta Tierra.

Muchas teorías indican que los seres humanos provienen del espacio, como la mencionada en estos párrafos anteriores. Y sin embargo, le voy a hacer una pregunta, querido lector :¿Qué es lo que nos bulle en el interior de nuestro ser, qué es lo que nos dá una “especial” nostalgia cuando miramos el ancho cielo estrellado?. ¿Por qué los egipcios, aztecas, mayas, asirios y babilonios, fueron de los primeros y más excelentes astrónomos?.

Asimismo, consideremos que **TODOS** los pueblos del mundo, sin excepción, algunos más, algunos menos, presentan en sus tradiciones folklóricas, relatos de una gran inundación que sobrevino en épocas inmemoriales, pero que cambió la Historia de la Humanidad, para hacerla renacer de nuevo. Y otra cosa interesante : quienes hayan visto un documental de uno de los más famosos canales de cable, el Discovery Channel, habrán visto los distintos intentos de hallar el **Arca de Noé** , la cual se halla ubicada en el Monte Ararat (Turquía). Se ha comprobado la existencia de clavos de hierro, y la estructura remanente presenta una clara forma hidrodinámica, comparable con un buque de grandes dimensiones.

Ciertas partes de la quinta teoría conspirativa no me parecen tan exactos : atribuir el desarrollo de los acontecimientos humanos a la eterna pelea entre dos poderes supra terrenales, implicaría anular el libre albedrío y determinación humanas , que son las que han conseguido lo poco de bueno en este planeta. De todos modos, no voy a negar (a mi humilde criterio) que el **BIEN** y el **MAL** existen, pero no de la manera que se nos quiere, desde siempre, hacer creer : yo soy el bueno, el otro es el malo. Y si Ud. no cree que existan el **BIEN** y el **MAL**, yo le pregunto lo siguiente: aunque Ud. pueda ver las manifestaciones del amor entre los humanos (caricias, besos, relaciones íntimas, etc.), lo que no puede ver Ud. es al amor en sí mismo. Sin embargo, Ud. sabe que el amor existe, aún sin verlo....¿no es así?. El mismo concepto anterior se puede aplicar a los términos : “viento”, “bondad” , “maldad” e incluso....**DIOS** .

Asimismo, y para ser franco, las definiciones de “**GOD**” y “**DEMONS**” , me parecen un poco traídas de los pelos, porque cabría preguntarse...¿cuál sería entonces la definición según esos términos de las palabras españolas “**DIOS**” y “**DEMONIO**”? . ¿Y en otros idiomas?.

Y volviendo de lleno en el tema que nos ocupa, me extraña la explicación del motivo del hundimiento del RMS “Titanic”. Si yo quisiera asesinar a alguien que contraría mis intenciones y designios, no hubiese intentado hundir el buque, por dos (2) razones :

1) : Para comenzar, mataría gente que no tiene nada que ver en el asunto, y además, tendría personas que ,al sobrevivir, podrían dar testimonios que comprometieran a aquellos que yo envié a realizar las maniobras conducentes a hundir el buque.

2) : ¿Estaría seguro de matar a los que debería hacer morir?. ¿Y si los que quisiera matar no viajan en el buque, sino sólo personas con un documento de identidad falso y “maquillados” o “sosías”?.



1576

Eso sí: si quisiese eliminar a las personas que están en contra de mis designios ( o de la organización a la que pertenezco) ,tengo a mi alcance métodos más simples y efectivos (**reales en el verdadero mundo**) ,como ser: accidentes de tránsito, súbitas enfermedades, inentendibles “suicidios”, y toda una gama de posibilidades aplicadas al exterminio. Además, procuraría que entre todos estos actos de muerte transcurra tiempo, a los efectos de no levantar sospechas.

Por favor y que se interprete correctamente, ya que siempre hay algún trastornado que no tiene nada que hacer : no estoy haciendo “**apología del delito**”, sino ,sólo nombrando posibilidades de eliminación física. Que no se me acuse de intentar destruir la vida de nadie. Lo anteriormente expresado (respecto a los métodos de eliminación física ) lo extraje de una atenta exploración por los canales de televisión aérea argentina, en el horario posterior a las 22 hs., en la cuál conté : 32 actos de violencia física, una violación, dos consumos de drogas, ocho accidentes de tránsito deliberadamente provocados.....y lo más importante : seis (6) conspiraciones para cometer otros tantos asesinatos. Así que si alguien quisiera promover un juicio por “apología de delito” a quién esto escribe, le pediría que primero empiece por casa, es decir, por el medio de comunicación por excelencia de nuestros días : la televisión. Después de ello, y una vez resueltos todos los pleitos judiciales, hablamos .....

Sigamos. Así y todo, siempre me dió la impresión que **CIERTOS** acontecimientos mundiales parecieran haber sido gestionados y llevados a cabo, por poderes detrás de los tronos, y no por los “reyes” que se sientan sobre dichos tronos. Y así y todo....¿el RMS “Titanic” fue víctima de este tipo de conspiración?

No estoy, de ninguna manera, en condiciones de afirmarlo o negarlo. Por lo que ruego a los posibles lectores de este trabajo de investigación que perdonen mi falta de más datos en este asunto, con lo que debo terminar aquí el planteamiento de esta quinta teoría conspirativa .De todos modos, las teorías conspirativas que hemos visto nos han servido, de algún modo, para advertir que el hundimiento del RMS “Titanic” también dejó tela para

cortar ...y para suponer que, desde siempre, hubieron cosas no del todo claras respecto de su tragedia. Este tramado de teorías conspirativas **SÍ** nos permitirá tener en claro que , todavía hoy, existen personas que niegan la versión de la “historia oficial” respecto del orgullo de la White Star Line y que presentan otras alternativas, quizás no del todo agradables a la opinión y gusto de los seguidores de la historia del barco de los sueños.

A continuación, en el **Capítulo VII**, habremos de ver qué repercusiones tuvo el hundimiento del RMS “Titanic” en el principal medio de comunicación de aquellos días de 1912, donde no existían la radio, la televisión, el video, etc. y otros medios de comunicación tan comunes en este siglo XXI; esto es, la **prensa escrita**, o dicho de otro modo, los **periódicos**.

Habremos, pues, de hacer un pequeño paneo por los periódicos y revistas de la Rca. Argentina, como así también, algunos diarios de los países a los cuales afectó más directamente la tragedia del inmundible RMS “Titanic”. Agradezco a todos los que me ayudaron en la consecución de este Capítulo, y espero no cansarlos con las siguientes líneas, referidas a **las repercusiones en la prensa del hundimiento del RMS “Titanic”**.

Como siempre y desde ya ,por vuestra atención.....!!!!**MUCHAS GRACIAS!!!!** .

**La Plata, Octubre 18 de 2001 .-**

## CAPÍTULO VII

### LAS REPERCUSIONES EN LA PRENSA SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL RMS “TITANIC”

*“Periodismo :Profesión de los que escriben en periódicos o revistas o participan en su redacción.”*

Definición dada por el Diccionario Larrousse, en su edición del año 1998 .-

*“No hay que confundir la moral con los sentimientos y los principios con las instituciones :debemos ser parcos en el elogio y serenos en el ataque.”*

José Cortejarena (1873 –1921), fundador del diario “La Razón”, ciudad de Buenos Aires.-

*“ ¿Qué es ‘Rosebud’?”*

Pregunta que se repite constantemente, a lo largo de toda la película “Citizen Kane” (“El Ciudadano Kane”),obra de Orson Welles. La película está realizada en base a la vida del magnate americano Paul Getty, que fuera fundador de un imperio periodístico, en los Estados Unidos de América .

Como ya creo haber repetido hasta el cansancio, el hundimiento del RMS “Titanic” fue un acontecimiento que sacudió las conciencias, las vidas y el transcurrir de los seres humanos de ese ya lejano 1912, aunque parezca muy raro, más en función de los años transcurridos y los impresionantes sucesos que la Humanidad debió soportar. Los relatos, testimonios, y demás, fueron transmitidos por generaciones ,a lo largo y ancho del mundo, y , obviamente, más aún en los países donde la tragedia golpeó más fuerte.

Lógicamente, el medio de comunicación por excelencia de esos días habría de recoger toda la información que se pudiera reunir y volcarla en los diferentes periódicos que se editaban en los distintos países. Además de presentar la tragedia en toda su extensión, los periódicos tomaron el drama del hundimiento del barco de los sueños como un elemento para atraer la atención del “gran público”, o si se quiere, de las “masas” .No porque el público no estuviese interesado en lo que había sucedido con semejante buque, sino también explotar al máximo uno de los acontecimientos más importantes en la historia de la navegación .



**Foto N° 666 :**  
**El impacto del hundimiento del RMS “Titanic” fue impresionante .**  
**Y , como era de esperar, la prensa se hizo eco del mismo.. En la foto, que habría de dar la vuelta al mundo, vemos a un niño (el cuál tendría , más tarde, su propia historia.....) vendiendo los diarios en los que se anuncia la catástrofe .-**

Debo volver a recordar que en ese entonces no existían radio, televisión, cable, cine en color, antenas satelitales ni toda la parafernalia tecnológica a la que estamos hoy, en pleno siglo XXI, acostumbrados. Con lo que el “diario” o el periódico se constituía en el único medio de comunicaciones de masas , además de la transmisión oral .Como asimismo (y lo que expre-

1580

/--sarè es a sólo título de información....) los periódicos se convertirían en un medio de manipulación de multitudes. Comencemos así con las repercusiones del hundimiento en el medio de comunicación por excelencia en esos tiempos : la **prensa**. Ahora bien, se me presenta una disyuntiva: comenzar por los periódicos de las naciones que fueron más afectadas o por los de nuestro país, la Rca. Argentina. Pero me parece que lo correcto sería comenzar por aquellos transmisores de noticias que estaban insertos en los países afectados, ya que los grandes titulares y primeras planas fueron (lógicamente....) impresionantes, por lo menos en las primeras horas y días después del hundimiento, junto a que la noticia se expandió primero por aquellos países antes mencionados. Ahora bien, en muchos casos transcribiré lo que dijeron ciertos periódicos ,mientras que en otros casos insertaré directamente lo que consiste en una copia de dichos titulares (y, en todo caso, realizar un pequeño comentario anexo) : esta tesitura la mantendré tanto para los diarios extranjeros como así también con los diarios y revistas argentinas que reflejaron la tragedia de Abril de 1912.

Iniciemos nuestro periplo citando al libro de **Walter Lord**, “**Una Noche para Recordar**”. En el mencionado libro, Lord indica que las noticias sobre el hundimiento del inmundible comenzaron a llegar a la mañana del día **16 de Abril de 1912**. Pero se tenía una cierta reserva con respecto a los rumores sobre una gran cantidad de muertes, ya que no había mucho lugar para comprobaciones directas. Recordemos el concepto cien veces expuesto: no había medios de comunicación como los que hoy conocemos, ya que si así hubiese sido en aquellos días, el hundimiento se hubiera transmitido en directo.....Los editores buscaron un compromiso. Por ende, el periódico “**Herald’s**” escribió en uno de sus titulares :

*“El nuevo ``Titanic`` choca con iceberg y pide auxilio. Barcos vuelan en su ayuda.”*

Solo el “**Times**” sugirió algo. El largo tiempo después de los primeros mensajes convenció al director del periódico, **Carl Van Anda** , de que el

buque se había perdido para siempre. Así que se arriesgó : las primeras ediciones informaban que el “Titanic” se hundía y que se habían embarcado a las mujeres, mientras que las últimas decían que se había hundido.

A las ocho (8) de la mañana , los reporteros invadían las oficinas de la White Star Line , en el número 9 de Broadway. El vicepresidente de la línea **Philip A. S. Franklin** , se deshizo de los reporteros con estas palabras:

*“ Aunque el ``Titanic`` hubiera chocado con hielo, podía flotar indefinidamente ”.*

Y añadió :

*“Tenemos toda confianza puesta en el ``Titanic``. Consideramos el barco insumergible.”*

El “**Evening Sun**” puso un título llamativo :

***“TODO EL MUNDO DEL ``TITANIC`` A SALVO DESPUÈS DE LA COLISIÒN”***

El “**Evening World**”, sin embargo, habló de niebla, de la sirena del “Titanic”, de un choque como un terremoto. Y las cosas se comenzaron a disparar .Tal es así que el “**Herald’s**” describió cómo el buque se partió en dos, sumido en la oscuridad, casi volcado en el momento del impacto.

Cuando fallaba la imaginación , los periodistas atacaron (aunque a Uds. les parezca increíble.....) al silencioso (ya que la radio de este buque se abocaba sólo a ciertos mensajes) barco de rescate, el buque de la Cunard Line, **RMS “Carpathia”** .El “**Evening Mail**” tituló :

***“EL PÙBLICO INDIGNADO CON EL ``CARPATHIA ``”***

El “**World**” clamaba :

***“EL ‘‘CARPATHIA’’ NO REVELA EL SECRETO DE LAS PÉRDIDAS DEL ‘‘TITANIC’’”.***

Así se pasó de día en día, y al no arribar todavía el “Carpathia” al puerto de New York (obvio : el buque no desarrollaba 30 nudos por hora) ,los periódicos hicieron un “by-pass”, en cuanto a información se refiere. Es así que el **“Harper’s Weekly”** describió la gente importante a bordo y, como era de esperar (viva el ”autobombo”....) el periódico comentó sobre **Henry Sleeper Harper** , un miembro de la familia propietaria del diario. También el diario comentó algo sobre la niebla y un espantoso choque; luego indicó: **“Todo son conjeturas”** .Sin embargo, **“Harper’s”** aseguraba a sus lectores que se había respetado la regla de **“mujeres y niños primero”** que, según propias palabras del Magazine, **“regla respetada desde años por todas las gentes decentes que surcan el mar”**.

En el número siguiente, el semanario (muy hábilmente....) transformó lo que hubiese sido un vergonzoso bochorno, en una espectacular “bomba” periodística, cuando el dichoso Henry Sleeper Harper apareció sin un rasguño, acompañado de su perrito pekinés y su mayordomo egipcio.

Obviamente, la crónica periodística no terminó allí, sino que siguió a lo largo de varios días, semanas enteras. Pero traigamos a colación un detalle por demás elocuente de lo que significó la llegada del RMS “Carpathia” al puerto de New York : los periodistas, desde barcazas que acompañaban la entrada del barco de rescate de la Cunard Line a la rada del puerto, gritaban a los rescatados, desde las barandas de los transportes, que les contaran lo que pudieran , e incluso, ofreciéndoles dinero. Si no me equivoco, se dió el caso de un reportero que se quiso colgar de una de las barandas del “Carpathia”.....

Pero volvamos a lo que los periódicos decían por esos días. Como detalle anecdótico de lo que se disparó después del hundimiento, un periódico británico, recordando la campaña de propaganda previa al viaje, tituló :

***“ La soberbia del ‘‘Titanic’’..... al fondo del océano.”***

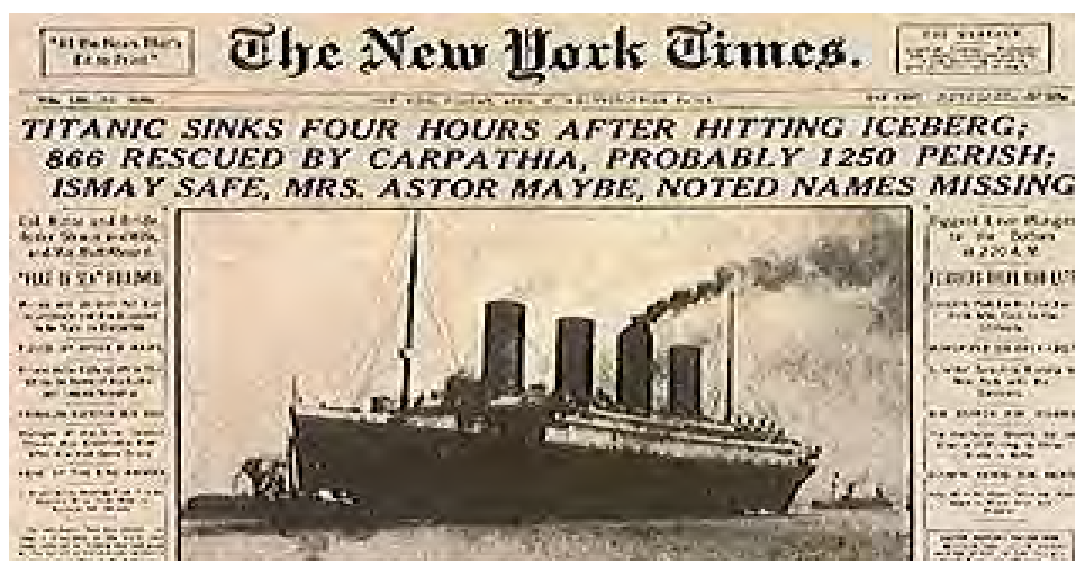


Foto N° 667 :

En esta fotografía , podemos observar la portada del diario “The New York Times” , en la que se acepta el hundimiento del “Titanic” , y no se hace más lugar a las especulaciones sobre posibles salvatajes de última hora .-

Ahora, en un racimo, veamos algunos comentarios periodísticos, día por día.

### Central News Telegram

*New York, April 16 (11:15 hs.)*

*Los siguientes mensajes inalámbricos del Capitàn Rostron, del “Carpathia” ,de las 07:55 hs. a.m. ,que fueron enviados desde la Latitud 41.45 Norte y Longitud 50.20 Oeste , han sido recibidos en las oficinas de la Cunard Company, New York :“ Estoy procediendo a New York ,con cerca de 800 sobrevivientes, a menos que se me ordene de otra manera”.*

### Central News Telegram

*“No se han recibido nuevos agregados a las listas de los sobrevivientes del “Titanic” desde el mediodía , pero se espera un diluvio de mensajes*



1584

*hacia medianoche, cuando el ``Carpathia'', el cual tiene un rango de alcance del aparato inalámbrico de sólo 150 millas , se ponga en contacto con las estaciones de Sias Consett o Southwell Fleet. Mientras tanto, van llegando fragmentados comentarios del desastre. Éstos parecen indicar que los sobrevivientes pasaron por temibles y trágicas experiencias , vestidos inadecuadamente y pasando horas en botes abiertos, en medio del hielo, antes del arribo del ``Carpathia''. Varios de ellos vieron al ``Titanic'' desaparecer, llevándose miles de personas con él. Por la información recibida hace poco, parece que unos 202 pasajeros de 325 de primera clase, y unos 114 pasajeros de 265 de segunda clase, han sido rescatados.”*

Por supuesto, como todos sabemos, los de la tercera clase no eran gente, sino solo un “número que viene y vá”.....te he robado una frase, Don León Gioco.

Y en Inglaterra :

*“``Southampton de luto’’*

*Las noticias del desastre llegaron como una ráfaga vertiginosa hasta Southampton, ya que , prácticamente todos los miembros de la tripulación, en número de 903, residían aquí, y no hay exageración en decir que debe haber escasamente una familia en este pueblo que no haya perdido un pariente o un amigo. Las oficinas locales de la White Star Line fueron asediadas por las multitudes en busca de novedades.”*

**Telegramas de Reuter**

*“St. John, Newfounland.*

*Abril 16.*

*Se abandonó toda esperanza de hallar con vida a cualquier otro pasajero o miembro de la tripulación, además de aquellos que están a bordo del ``Carpathia’’.*

*Halifax*

*Abril 16.*

*El ``Parisian`` reporta haber pasado a través de mucho hielo, buscando sobrevivientes. No se divisaron rastros de vida o cuerpos entre los remanentes del naufragio, los cuáles cubrían un área muy grande .El clima estaba helado, e incluso, si alguna persona hubiese estado en el lugar del naufragio, habría perecido antes de poder ser recogida.”*

Otros titulares se refieren , en el siguiente caso, al día **17 de Abril** .En un artículo titulado **“All Survivors on the Carpathia”** (“**Todos los Sobrevivientes en el Carpathia**”) podemos leer lo siguiente :

*“ Los peores miedos respecto del vapor de la White Star Line, el ``Titanic``, se han realidad. No sólo se ha perdido un noble navío, sino que se han ido con él no menos que 1490 de sus pasajeros y tripulación. El único destello de satisfacción está en el hecho que el número de aquellos rescatados por el ``Carpathia`` fue estipulado por primera vez. De las 2358 almas a bordo, el número total de sobrevivientes ha sido declarado oficialmente en New York como de 868 y no 675, como fuera indicado originalmente. No se sigue manteniendo la prolongada idea de que otros sobrevivientes pudieran haber sido recogidos por el ``Parisian`` o el ``Virginian``. Los vapores que han estado cruzando las inmediaciones han continuado sus viajes, con la excepción del buque de la Leyland Line, el ``Californian``, el cuál permanece hasta que sea relevado. Los directivos de la White Star Line han recibido innumerables muestras de adhesión. Entre ellos que se han comunicado a tales efectos están el Emperador Alemán, el Príncipe Enrique de Prusia, el Presidente del Consejo del Trabajo y Lord Derby.”*

Ahora vayamos al día **18 de Abril** .En los periódicos se reprodujeron varios testimonios de personas que lograron sobrevivir, con lo cual se comenzó a tener una idea, aunque leve, de lo realmente acontecido al momento del hundimiento del barco de los sueños. Veamos.

**Telegramas**

*“ New York*

*Abril 18.*

*La Sra. Andrews , una anciana dama, al ser entrevistada, dijo que el choque ocurrió a las 23:35 p.m. del Sábado a la noche, que las mujeres y los niños fueron puestos en los botes salvavidas a las 00:45 hs. a.m., que el ``Titanic`` se hundió a las 02: 00 hs. y que el ``Carpathia`` recogió a los botes a las 08: 30 hs. Añadió : ``Muchas mujeres estaban como locas``. Continuó diciendo : ``Nosotros no supimos, hasta el clarear del alba, si seríamos o no rescatados. Estuvimos en los botes por ocho horas y el sufrimiento fue indescriptibles.*

*El Sr. C.H. Stengel , un pasajero de primera clase, dijo que cuando el ``Titanic`` chocó contra el iceberg, el estruendo fue terrorífico, y que grandes bloques de hielo fueron arrojados sobre la cubierta , matando una cantidad de personas. La popa del navío se asomó en el aire, y la gente corría gritando desde sus aposentos inferiores. Las mujeres y los niños, algunas de las primeras naturalmente histéricas, habían sido separadas rápidamente de sus maridos, hermanos y padres, y fueron rápidamente ubicados en los botes por los marineros, a quienes, como a los Oficiales ,se les escuchó decir, por parte de algunos sobrevivientes, amenazar con disparar a los hombres si alguno de ellos intentaba ingresar a los botes, por sobre las mujeres. Por cierto, realmente se dijo que se escucharon disparos.*

*El Sr. Stengel añadió que un cierto número de hombres se arrojó al mar, cuando vieron que no tenían chance de alcanzar los botes. ``Cómo murieron, no lo sé``. Stengel se dejó caer por la borda, se tomó de uno de los botes y fue subido al mismo, a causa de que no había suficientes marineros como para manejarlo. En algunos botes salvavidas, los maridos les gritaban a sus mujeres, otras estaban chillando, pero varias cumplieron, bravamente, un turno con los remos.”*



Foto N° 668 :  
 Fotografía (extraída del libro de Walter Lord , “A Night To Remember”) en la que podemos observar la primera plana del periódico “The Evening Sun” del día 15 de Abril de 1912 .Si miramos con cuidado y con un poco de conocimiento del idioma inglés, advertiremos que la única mala noticia era que el Sr. Christy Mathewson había perdido el primer juego de béisbol de la temporada de dicho año .-

1588

Pasemos ahora al día **19 de Abril**. Aquí tendremos otros comentarios :

*“Abril 19.*

*El “Carpathia” , con los sobrevivientes del desastre del “Titanic” a bordo, arribó a New York en la pasada tarde ,a eso de las 18:30 hs., lo cuál corresponde al horario inglés de las 01:30 hs. de esta mañana, y una sensacional historia se descubrió inmediatamente Los hombres de prensa que abordaron el vapor fueron informados del naufragio por los sobrevivientes, de que antes que el “ Titanic” se hundiera, el Capitán Smith se disparó un tiro estando en el puente, y que el Ingeniero Jefe hizo lo mismo. Reportes posteriores indicaron que después de la colisión hubo salvajes escenas de pánico a bordo, y que los hombres pelearon entre ellos para escapar al destino que esperaba a muchos de los pasajeros y tripulación. La fuerza de la colisión hizo que grandes bloques de hielo cayeran del témpano, y se dijo que varias personas que estaban sobre la cubierta, en ese momento, fueron muertas de esta manera. Tan grande fue el pánico que los Oficiales del buque amenazaron con dispararle a cualquier hombre que intentara entrar a los botes antes que las damas.”*

Para el **20 de Abril**, es decir, cinco (5) días después de la tragedia, se tenía, a tenor de los periódicos , el siguiente panorama :

*“Narrativas Gráficas.*

*Abril 20.*

*Con el arribo del “Carpathia” a New York, en la noche del Jueves, llevando a bordo a los pocos sobrevivientes del “Titanic” , el misterio que rodeaba las circunstancias del naufragio del navío ha sido develado, y por fin, el anhelante mundo está en posesión de los hechos de la tragedia del Domingo. Las primeras declaraciones , o que se indica que son las primeras, hechas por los sobrevivientes, fueron algo así como una sensacional descripción, infiriendo que un estado de pánico se instaló cuando se reconoció que el gran navío estaba hundiéndose, que hubo frenéticas corridas por parte de los hombres que buscaban lugares*

*en los botes salvavidas, que los Oficiales del "Titanic" debieron utilizar sus armas para mantenerlos a raya, y que tanto el Capitán como el Ingeniero Jefe se dispararon al desaparecer el buque bajo las olas. Las últimas declaraciones, sin embargo, indican que este último y colorido relato dista mucho de ser algo verdadero. No hubo prácticamente pánico, los Oficiales y la tripulación realizaron su trabajo de la más simple manera británica, a las mujeres y niños se les dio la primera chance de escapar, y que si no hubo más gente que se hubiera podido poner a salvo fue únicamente por la insuficiencia en la provisión de botes salvavidas. La historia del desastre se esparció rápidamente. Inmediatamente después de las 23:30 hs. p.m. del Sábado por la noche, el vigía del "Titanic" reportó la proximidad de un vasto iceberg, pero antes que se pudieran disponer las medidas como para que el buque lo evite, el barco lo embistió de costado, lo cuál abrió una grieta sobre gran parte de la línea inferior del navío. El gran buque tembló, y los Ingenieros lo detuvieron gradualmente, hasta que el barco se detuvo, sufriendo, debido a la colisión, una gran abertura desde la popa hasta la proa. Rápidamente, el Capitán Smith dio las órdenes para la bajada de los botes, la colocación de los chalecos salvavidas, y otras medidas. Las mujeres y los niños fueron llevados a los lados del buque e ingresados a los botes. Muchas mujeres rehusaron ser separadas de sus hombres. Cuando los botes hubieron de estar tan llenos como era posible, fueron bajados. Poco a poco, la popa fue proyectada fuera del agua, se pudieron divisar las hélices, y silenciosamente el buque realizó su zambullida final bajo las aguas, llevándose con él cientos de sus infortunados pasajeros y tripulación. El mar se vió salpicado de hombres y mujeres luchando contra el agua helada, pero sólo unos pocos de ellos fueron rescatados, ya que los botes estaban demasiado lejos de ellos y la temperatura del agua era de un frío mortal. El "Carpathia", luego de haber recogido a los sobrevivientes, navegó por bastante tiempo alrededor de la escena del desastre, sin hallar signos de vida. Antes de disponer que el barco se dirigiera hacia New York, se detuvieron las máquinas, y se realizó un servicio de entierro sobre la tumba del "Titanic" y su gente. La siguiente Tabla dá el número aproximado de*

1590

*personas a bordo del "Titanic", junto con el número de sobrevivientes declarados por la Compañía White Star Line, en New York :*

*Primera Clase :*

*A bordo : 330 // Salvados : 202*

*Segunda Clase :*

*A bordo : 320 // Salvados : 115*

*Tercera Clase :*

*A bordo : 750 // Salvados : 178*

*Oficiales y Tripulación :*

*A bordo : 940 // Salvados : 210*

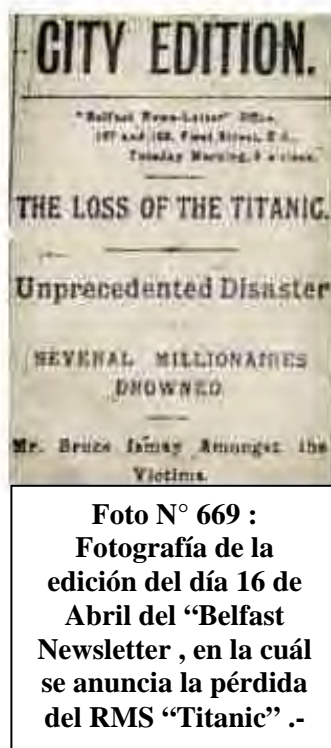
*Totales :*

*A bordo : 2340 // Salvados : 705"*

Lo anterior fue un muy pequeño resumen del impacto que tuvo el hundimiento del RMS "Titanic" en la prensa de los **Estados Unidos de América** .

Veamos ahora una serie de artículos aparecidos en la prensa de **Irlanda** , desde todo punto de vista, uno de los países más afectados directamente por la catástrofe, ya sea por que a bordo viajaba un importante staff del Grupo de Ingeniería de los astilleros Harland & Wolff, como así también porque muchos de los pasajeros embarcados eran provenientes de la verde Erín.

Iniciemos nuestra pequeña recorrida por los periódicos de la ciudad de Belfast, que dicho sea de paso, fue el lugar donde se construyó el malogrado gigante de la White Star.



*"Belfast Newsletter.  
Abril 16 de 1912.*

*El viaje inaugural del nuevo vapor de la línea White Star, "Titanic", terminó en un desastre, ayer a la madrugada. El hundimiento del gigantesco navío, con cerca de 1500 personas a bordo, se produjo fuera de las costas de Newfoundland, luego de colisionar con un iceberg. Las noticias de la colisión se recibieron en la noche del 14 en Montreal, mediante telegrafía sin hilos, y varios vapores del Atlántico recibieron los mensajes que emitía el "Titanic" solicitando inmediata asistencia. El "Virginian", el "Parisian", el "Baltic", el "Olympic", y otros navíos, se dirigieron a toda velocidad al sitio del desastre, siendo transferidos sin desgracias, cerca de 600 pasajeros. Se declaró oficialmente que se han perdido muchas vidas. Los pasajeros fueron llevados hacia Halifax, Nueva Escocia, donde se espera que arriben mañana, y se han efectuado los preparativos para su posterior traslado hasta New York.*



1592

*Ya tarde en la noche, en vapor de la White Star Line, el "Titanic", en su viaje inaugural desde Southampton a New York , colisionó con un iceberg en la latitud 41° 46' Norte y longitud 50° 14' Oeste. Esta es la estación del año en la corriente de icebergs que deriva hacia el Sur, requiere una incesante vigilancia por parte de los marineros que atraviesan el Atlántico Norte, y la posición del navío muestra que estaba siguiendo la ruta hacia el Sur.*

*Las circunstancias en las que ha ocurrido el desastre no han sido, todavía, narradas. Sólo la increíble velocidad de la telegrafía sin hilos hizo posible las noticias en tierra, sobre lo que estaba ocurriendo, en el lapso de más o menos una hora, y desde entonces, como debe ser rápidamente entendido, a medida que tales mensajes han llegado, se los ha confinado a declaraciones sobre el real estado de los asuntos al tiempo del despacho.*

*El "Titanic" transportaba cerca de 3359 almas, de las cuáles más de 1400 eran pasajeros. Sus mensajes inalámbricos, enviados a todos los vapores del Atlántico, condujeron a varios vapores hasta el sitio del desastre, y todos los pasajeros parecen haber sido trasladados a salvo. Cuando lleguen a Halifax, o a dónde sea, el mundo escuchará la historia completa del infortunio que ha caído sobre este inmenso buque.*

*Los mensajes inalámbricos recibidos temprano en esta tarde, indican que la situación del "Titanic" era peligrosa, y que las vidas de aquellos que permanecen a bordo están en cierto peligro. Gran excitación se mantiene en las inmediaciones del desastre, y debido a la gran cantidad de mensajes inalámbricos de varios vapores, es dificultoso hallar alguna historia conexas .*

*El remolcador "Lady Laurier", del Gobierno, se dirige desde Halifax para prestar asistencia ."*



Foto N° 670 :  
Otra fotografía del “Belfast  
Newsletter” , en la cuál  
observamos la trágica noticia  
del hundimiento del  
“Titanic” .-

**“SE HUNDE EL GRAN VAPOR .**

**SOLO SE HAN SALVADO 675 PERSONAS.**

*El “Titanic” se hundió a las 02:30 hs. de esta mañana. Las fuentes oficiales de la White Star Line admiten ahora que muchas vidas se han perdido. Los siguientes despachos se han recibido aquí, provenientes de Cape Race:*

*El vapor “Olympic” reporta que el “Carpathia” alcanzó la posición del “Titanic” al alba, pero sólo halló botes y restos de naufragio. Este buque reporta que el “Titanic” se hundió cerca de las 02:20 hs., en la latitud 41 grados 16 minutos y en la longitud 50 grados 14 minutos. Se han localizado todos los botes salvavidas que poseía el “Titanic”.*

*Cerca de 675 personas, entre pasajeros y tripulación, se han salvado, la mayoría mujeres y niños. El vapor de la Leyland Line, el “Californian” está realizando una búsqueda por las inmediaciones del desastre.”*



Foto N° 671 : Otra fotografía del “Belfast Newsletter” , en la que observamos un título directo : “ La pérdida del Titanic” .-

Demos ahora un repaso a los titulares y desarrollo de las noticias sobre el hundimiento, en el mismo periódico de la ciudad de Belfast, el “**Belfast Newsletter**”, del día **17 de Abril de 1912** .

*“Los telegramas de ayer indican que el destino del “Titanic” está más allá de toda duda. El gigantesco vapor yace ahora sobre el suelo del Atlántico Norte ,probablemente a una profundidad de dos millas y su pérdida constituye el más espantoso desastre de la navegación en la historia del mundo.*

*El buque transportaba, en total, 2358 personas. Los sobrevivientes, según se ha declarado oficialmente en New York, son 868, de tal modo que la suma de los que han muerto alcanza la cifra de 1490.*

*La terrible calamidad ha causado la más grande consternación a lo largo de todo el mundo, y se expresa una gran solidaridad con todos aquellos que han sobrevivido. Una gran parte de la tripulación residía en Southampton y su distrito, pero al menos, veinte pertenecían a Belfast e Irlanda del Norte.*

*Mensajes de Washington anuncian que, ayer por la tarde, el Presidente Taft, impartió directivas para que varios barcos y un crucero rápido se encuentren con el ``Carpathia'', y que le presten toda la asistencia posible.*

*Se han recibido, ayer por la noche, mensajes de simpatía con los sobrevivientes, por parte del rey y la Reina, dirigidos a la White Star.*

*Desafortunadamente, ya no existen dudas, de que el vapor la White Star Line, el buque más largo del mundo, se hundió luego de la colisión contra un iceberg, en la latitud 41°61' Norte y en la longitud 50°14' Oeste, mientras cubría su viaje inaugural ,desde Southampton hasta New York. Llevaba 1455 pasajeros y 903 tripulantes, haciendo un total de 2358, y hay varias razones como para temer que la lista mortal alcanza la tremenda cifra de 1400 .La terrible calamidad no sólo ha causado conmoción en Gran Bretaña y los Estados Unidos, sino también en el Continente, donde se expresan grandes muestras de simpatía a los sobrevivientes. En vista de las primeras declaraciones que indicaban que no se habían producido pérdidas de vidas , y que los pasajeros habían sido transferidos a otros vapores, prevaleció una sensación de tranquilidad; pero desafortunadamente, esto se desvaneció a medida que avanzaba el día.*

*Temprano en la mañana, un mensaje proveniente de St. John, Newfoundland, dió paso a la esperanza de que el vapor de la Allan Line, el "Virginian", tuviera a algunos de los sobrevivientes a bordo, aunque una declaración hecha por el operador de inalámbrico de la Isla Sable, de la noche del 15, cuando fuera preguntado sobre la posibilidad de enviar mensajes a los pasajeros del ``Titanic'', respondió que esto sería dificultoso, debido a que se creía que los mismos estaban dispersos por los otros buques. Más tarde, sin embargo, una triste novedad provino de Montreal, a través de la agencia Reuter, en la que se indicaba que el vapor de la Allan Line, recibió una comunicación al efecto de que ,en el buque, estaban en posesión de un marconigrama, vía Cape Race, proveniente del Capitàn Gambell, del "Virginian", comentando que este barco hubo de arribar a la escena del desastre demasiado tarde como para ser de utilidad.*



Foto N° 672 :  
Fotografía del mismo  
diario irlandés , en la  
que se informa que el  
“Carpathia” ya está en  
el puerto de New York ,  
para el Jueves 18 de  
Abril  
de 1912 .-

### **LA LISTA MORTAL COMPLETA .-**

*A bordo del “Titanic” habían 2358 personas, entre pasajeros y tripulantes. Los números, cuando el buque dejó Queenstown, e incluidos los que subieron en Cherbourg, son los siguientes :*

*360 pasajeros de primera clase, 305 pasajeros de segunda clase, 800 de tercera clase y 903 miembros de la tripulación y camareros.*

*Los propietarios anunciaron que hay, definitivamente, 868 sobrevivientes. La lista mortal completa es, por lo tanto, 1490 personas. Pero como el traspaso de los pasajeros fue realizado no se conoce ni nada se puede reunir de la información disponible, como para mostrar si hubo una cierta falta de tiempo o alguna otra dificultad natural o material como para afrontar semejante emergencia, la que envió a las dos terceras partes de los seres humanos del “Titanic” a las insondables profundidades.*

*Pero el orden prevaleció en condiciones en las que habría habido terrible caos, y ello se vé elocuentemente en la proporción de mujeres y niños entre los sobrevivientes, ya que solo 79 hombres han sido reportados a bordo del “Carpathia”, sobre un total de 248 personas, cuyos nombres ya están a mano. “Estas cifras muestran su propia historia de heroísmo y sacrificio individual .”*

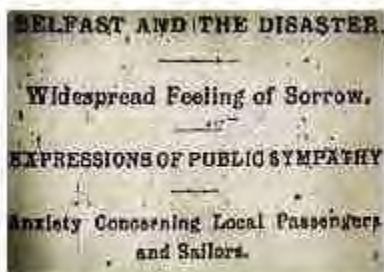


Foto N° 673 :

Del periódico irlandés, vemos que la tragedia pegó fuerte .Era lógico que así haya sido , ya que en dicha ciudad se construyó el inmundible RMS "Titanic" , además de que varios de sus más destacados hijos viajaban a bordo del buque .-

*El "Carpathia" se está dirigiendo ahora hacia New York con 868 sobrevivientes, los cuales solo pueden narrar la historia de la zambullida dentro de los remolinos de hielo, del naufragio y de los hombres ahogándose los que acompañaron al buque a su tumba. Ellos sólo pueden relatar la amarga experiencia de pasar una noche helada, en botes abiertos sobre el solitario mar, esperando la mañana, y de la esperanza mezclada con desesperación y angustian al pensar en los seres amados de cuyos brazos fueran súbitamente arrancados. Los mensajes inalámbricos han indicado cómo, en la oscuridad, las tripulaciones debieron guiar los botes con suma precaución, para así evitar ser chocados por el hielo y ser dados vuelta por corrientes marinas, de tal modo que la más pesada embarcación habría de ser separada de las demás.*

*Las siguientes horas fueron de angustia, antes del amanecer, y, más tarde, los primeros sonidos de la sirena del buque de rescate "Carpathia" se comenzaron a escuchar a través de una densa niebla. Incluso en esos momentos, la ansiedad no llegó a su fin, ya que el "Carpathia" procedió cautelosamente , haciendo sonar su sirena casi continuamente, hasta que logró izar, uno tras otro, al total de los botes salvavidas. No había ningún otro buque en las inmediaciones del desastre, aunque antes de que el "Titanic" desapareciera, se enviaron mensajes inalámbricos en los que se decía que el "Olympic", el "Baltic", el "Parisian" y el "Virginian" se hallaban acercándose, pero éstos estaban todavía muy lejos, y el "Carpathia" izó a todos los botes que hu-*

*/--bieron de ser hallados mucho antes de que ellos arribaran a la escena. Probablemente no se escuche nada desde el ``Carpathia`` hasta hoy en la noche tarde o mañana temprano, cuando el buque esté cerca de la Isla Sable, ya que el radio de su aparato inalámbrico es de sólo 150 millas. Mientras tanto, un mensaje desde Halifax anuncia que el ``Parisian`` se aproxima a dicho puerto y que arribará allí en la mañana.*

*Los agentes de la White Star tuvieron conocimiento hoy, en base a lo que se dijo desde el ``Oceanic``, que se han recuperado todos los botes salvavidas del ``Titanic``. Ello, junto al abandono de la idea largamente deseada de que tanto el ``Virginian`` como el ``Parisian`` hubieran recogido sobrevivientes adicionales, ha despejado las esperanzas de que el número de sobrevivientes se hubiese podido incrementar, más allá de los 868. Aquellos amigos y parientes, que no tienen indicios de aquellos por los que esperan ansiosamente saber sobre su salvación, tienen puestas sus últimas esperanzas en la publicación de los últimos nombres de la lista de 483 sobrevivientes, que todavía se debe enviar por aparato inalámbrico desde el ``Carpathia``. Muchos hombres de gran preeminencia en los ámbitos sociales, financieros y políticos, se hallan todavía indicados como perdidos. No hay palabras sobre el Coronel John Jacob Astor, cuya joven esposa está entre los salvados, ni de la Sra. de Isidor Straus, del Mayor Butt, del Sr. Benjamin Guggenheim, el Sr. Francis D. Millet, o del Sr. William Stead, de quienes se esperan noticias no sólo en Inglaterra.*

*Los hombres de mar y los navegantes experimentados que han discutido el desastre a la luz de todas las noticias disponibles, concuerdan en que la presente información parece apoyar la creencia en que el buque chocó de costado contra un iceberg, y no de lleno con su proa. El Sr. Uhler, Inspector General del Servicio federal de Inspección de Buques de Vapor, expresó la opinión de que ``...el ``Titanic`` chocó contra un iceberg con tanta violencia que el impacto lo dobló en partes``.*

Siguiendo con los testimonios aparecidos en la prensa irlandesa, podemos referirnos ahora a lo que apareció el día **18 de Abril**. Dice así :

*“Belfast Newsletter.*

*Abril 18.*

*No es exageración decir que los tristes detalles de la pérdida del “Titanic”, como los hemos publicado ayer en nuestras columnas, crearon una profunda impresión en Belfast, y el desastre fue el mayor tópico de conversación a lo largo del día. De veras, fue como si se hubiese arrojado un manto de melancolía sobre la ciudad, y por cualquier rincón de la ciudad y en casi todas las clases de la comunidad, uno escucha expresiones de un gran lamento y de una genuina simpatía hacia aquellos que experimentaron el sufrimiento del gran navío.*

*Hay pocos, si existe alguno, de los ciudadanos que no tengan un interés personal en el “Titanic” por las razones del hecho que, como los barcos de la flota de la White Star, fue construido en la isla de Queen. El sentido del orgullo y admiración que despertó fuè incrementado por el pensar que el buque representaba el último logro en lo que se refiere al mundo de la construcción de buques mercantes, incorporando las más recientes mejoras e ideas respecto de la construcción y equipamiento.*

*Fue hace sólo una quincena, luego de varios meses invertidos en su construcción y equipamiento durante el cual fue un tema constante de discusión, en las conversaciones y en la Prensa, desde que dejó su lugar de “nacimiento” para realizar su viaje inaugural, que terminó en este tremendo desastre y pareciera difícil creer que luego de su carrera demasiado breve, ahora descansa en el fondo del Océano Atlántico.*

*La conflictiva naturaleza de los mensajes recibidos inicialmente, respecto a la colisión con el iceberg, llevaron a la gente a pensar que, aunque el navío había sufrido un terrible daño, los pasajeros habrían sido salvados. Infortunadamente, sin embargo, los reportes publicados ayer a la mañana en nuestras columnas, indicaban que se había producido una gran pérdida de vidas, y que el desastre se ha convertido en una apabullante catástrofe . No hay palabras para describir el horror*



1600

*de esta tragedia y para expresar lo que uno siente ante su contemplación.*

*Cuando el ``Titanic`` dejó Belfast ,todos le predijeron un gran futuro. No hubo buque a flote en el que se haya invertido tanto dinero, tanta ingenuidad ejercitada, tanto cuidado para asegurar confort y seguridad a los pasajeros. De tal modo que se dispusieron todas las precauciones que se hubiesen podido haber adoptado para guardarlo contra cualquier accidente, con lo que se pensó que era inhundible. Pero todas las esperanzas que se habían depositado en el navío cuando fue botado en la presencia de cientos de felices espectadores, que se hallaban orgullosos a causa de que el navío era producto de uno de nuestros astilleros locales y a causa de que ello marcó el inicio de una nueva era en la arquitectura naval, ha sido violentamente destruida de una manera que solo ha traído pena a cientos de hogares.*



Foto N° 674 :  
Las repercusiones siguen ,y las podemos observar en este titular, del "Belfast Newsletter" , en el cuál se puede leer : `` El Desastre del Titanic `` .-

*Mientras la simpatía se extiende hacia todos los que han sido sumergidos en la tristeza por el desastre, el interés local se centra naturalmente en las familias de Belfast o del Ulster que tenían parientes a bordo del navío de trágico destino. El Sr. Thomas Andrews, uno de los Directores de los astilleros Harland & Wolff, estaba a bordo del ``Titanic`` en su viaje inaugural como representante de los constructores, y sus muchos amigos en la ciudad están ahora esperando noticias ciertas sobre su suerte. Además del Sr. Andrews, había a bordo otros ocho hombres que se hallaban empleados por Harland & Wolff, y que se unieron al ``Titanic`` en su viaje inaugural, de acuerdo a la prác-*

*/--tica usual, de tal modo de estar disponibles en el caso que se revelara cualquier pequeño defecto en conexión con la construcción del buque. Los siguientes son los nombres de estos ocho, según fueran suministrados por los constructores :*

*Sr. W. H. M. Parr, electricista.*

*Sr. Chisholm, draughtman.*

*Sr. Anthony Frost, ajustador.*

*Sr. W. Campbell, aprendiz.*

*Sr. Ennis A. Watson, aprendiz.*

*Sr. Francis Parkes, plomero aprendiz.*

*Sr. Alfred Cunningham, ajustador aprendiz.*

*El Sr. Andrews, quien es el hijo del Muy Honorable Thomas Andrews, D.L., Alto Oficial del Bajo Condado, ha estado en Harland & Wolff, por un período de cerca de veinte años. Con el objeto de prepararlo para la posición de responsabilidad a la cual se lo ha asignado, pasó por todos los departamentos, habiendo pocos hombres con semejante conocimiento de las variadas ramas de la industria de la construcción de barcos como los que él posee. Tomó una parte preeminente en la supervisión de la construcción del ``Titanic`` y su buque gemelo, el ``Olympic``, y su gran experiencia práctica como así también su habilidad fueron de gran valor en el diseño y construcción de navíos remolcadores. Por algunos años Andrews ha sido uno de los directores de la firma, y por esta gran capacidad, se ganó la estima de todos aquellos con los que ha estado en contacto.*

*Las oficinas de los agentes locales de la White Star Line fueron asediadas ayer por personas ansiosas y algunas patéticas escenas se pudieron presenciar cuando se colocaron los mensajes en las ventanas, tendientes a confirmar las desastrosas noticias publicadas en la mañana, sobre la terrible pérdida de vidas humanas que ha resultado de la catástrofe. Cerca de las 10 a. m., un telegrama proveniente de los Sres. Whiting & Tedford, de Victoria Street, de los propietarios del ``Titanic``,*

1602

*indicando que sólo 675 personas, en su mayoría mujeres, habían sido rescatadas. Este mensaje causó, naturalmente, mucha tristeza en aquellos que tenían amigos a bordo del ``Titanic``, y las noticias que llegaron más tarde, añadieron más bien poco alivio a sus miedos y ansiedades. Donde sea que uno viaje, ya sea en el tren o por la calle, uno escucha discusiones sobre el desastre, y en los corazones de todos parece haber un sentimiento de aflicción demasiado profundo como para ser expresado en palabras.”*

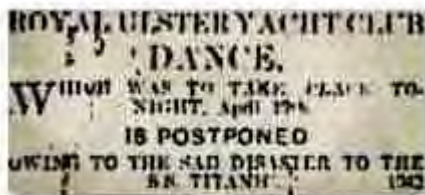


Foto N° 675 :

En esta fotografía , podemos observar que se suspendió un baile, el cuál se iba a llevar a cabo en el Royal Ulster Yacht Club , el día Viernes 19 de Abril de 1912 , debido al hundimiento del RMS “Titanic” .-

### **UNIÓN CONGREGACIONAL DE IRLANDA.-**

*Los miembros del Comité Ejecutivo de la mencionada Unión, en su encuentro efectuado ayer en la Iglesia de Donegall Street, Belfast, redactaron una resolución de solidaridad con los amigos y parientes de aquellos que han perecido en el desastre del ``Titanic``. Rezan porque en la hora de sombras y desolación, los golpeados corazones de sus compañeros sean confortados por Dios, y que esta gran y súbita calamidad, la cual se traduce en corazones tremendamente desolados, pueda traer un sentido de la amante presencia del agraciado Padre del Cielo a sus afligidos niños.*

### **INSTITUCIÓN DE JÓVENES INGENIEROS.- MENSAJE AL LORD MAYOR DE BELFAST**

*El Lord Mayor de Belfast (Sr. R. J. McDonald M.P.) recibió ayer el siguiente telegrama, dirigido a él :*

*“Profundamente doloridos por la terrible pérdida del ‘Titanic’. Todos los miembros de la Institución de Jóvenes Ingenieros, su unen en su mensaje de solidaridad.*

*Trevett, Seaton, Devonshire.”*

Hasta aquí ,hemos visto un pequeño pantallazo de las repercusiones del hundimiento del barco de los sueños, en la **prensa irlandesa**. Creo que Uds., por sí mismos, han comprobado que no exageraba cuando, a lo largo de varias páginas, he expresado que el desastre causó una consternación mundial, y , obviamente, mucho más en aquellos lugares directamente relacionados con los aspectos técnicos y humanos del buque.

Sin embargo, no me iré todavía del Viejo Mundo, sino que veremos la repercusión que tuvo, en esos días, el naufragio del inmundible. Así, y gracias a la colaboración de Don **Cayetano Musmano**, su **Sra. esposa** y la **Srta. Claudia Torres** , todos pertenecientes la **Biblioteca de la Casa de las Provincias Argentinas**, de la ciudad de **La Plata**, Pcia. de Buenos Aires, puedo presentar a vuestra consideración el siguiente material. El mismo consiste en un facsímil de la edición del día **Jueves 18 de Abril del año 1912**, del periódico **“El Liberal”**, de la ciudad de **Barcelona, Cataluña, España**, el cuál , al ser sus letras muy chicas, transcribiré. Dice así :

**“EL LIBERAL”**

**JUEVES 18 DE ABRIL DE 1912.-**

**EDICIÓN DE LA MAÑANA.-**

**CATÀSTROFE EN EL MAR**

---

## EL NAUFRAGIO DEL “TITANIC”

### CENTENARES DE VÍCTIMAS

#### DETALLES DE LA CATÁSTROFE

*París.-*

*Cuando los últimos despachos de la noche de ayer decían que el “Titanic” avanzaba lentamente hacia Halifax, cuando los mismos despachos anunciaban que todos los pasajeros estaban en salvo, cuando todo el mundo se regocijaba pensando que el accidente quedaría reducido a pérdidas materiales, se producía la catástrofe marítima más grande de los tiempos modernos.*

*El gigantesco trasatlántico se hundía atestado de pasajeros y equipaje. La incertidumbre y la confusión de noticias pueden ahora achacarse a haber ocurrido el siniestro a una hora muy avanzada de la noche y al enorme número de radiogramas que se cruzaban entre el “Titanic” y los otros barcos que estaban cerca de él.*

*Es imposible, o al menos muy difícil, hacer una información completa de lo ocurrido.*

*Los despachos primeramente recibidos de la catástrofe solo decían que el “Titanic” se había ido a pique. Más tarde, por otros despachos se supo que las víctimas eran numerosísimas.*

#### El Cementerio del Océano

*El sitio donde la catástrofe ha ocurrido tiene una historia fúnebre, que saben todos los marinos del mundo, y ellos lo señalan con el nombre de “Cementerio del Océano”, donde se han perdido cientos y cientos de grandes barcos e infinidad de pequeñas embarcaciones de pesca.*



**Foto N° 676 :**  
 En esta fotografía ,  
 podemos observar la  
 primera plana del día  
 Jueves 18 de Abril de 1912,  
 del periódico “El Liberal” ,  
 editado en la ciudad de  
 Barcelona ,Cataluña ,  
 España .  
 En ella , vemos el titular  
 sobre la izquierda , que  
 indica el desastre del RMS  
 “Titanic” .-

*En esta época del año, sobre todo, la travesía de los bancos de Terranova es de las más peligrosas.*

*Siempre reinan grandes remolinos ,densos e impenetrables, y el peligro se hace aún mayor ahora por el descenso de grandes masas de hielo que vienen desde el Polo por el Océano hasta llegar a las aguas tropicales.*

*Estas masas de hielo, los “icebergs”, que se encuentran en los parajes de Terranova, son a veces enormes, viéndose en ocasiones algunas de cien metros de altura. El choque contra una de estas grandes masas es imposible que pueda resistirlo algún navío. Asegúrase que el “iceberg” contra el que ha chocado el “Titanic” tenía algunos kilómetros de extensión.*

1606

Los muertos y los salvados

París.-

*En las oficinas que tiene en París la White Star Line, se ha recibido un telegrama de Londres, diciendo que el “Titanic” se fue a pique a las cuatro de la mañana, después de haberse salvado 655 pasajeros y haber perecido 1100.*

*Un despacho de Nueva York recibido por la estación de T.S.J. de Cape Race, dá una lista de 60 supervivientes, entre los cuales figuran Bruge, Ismay (Sic) y uno de los propietarios del White Star Line de Nueva York. Entre los supervivientes se hallan la condesa de Rothes, el coronel Simonius, presidente de la Swiss Bankverein, J. B. Thaver, el doctor Max Staheliù, director de una Sociedad comercial suiza y M. Rotschildt y Mme. Astor y el presidente de los ferrocarriles de Pensilvania.*

*No se tienen noticias de Mr. W. T. Stead, publicista inglés.*

*Se cree que está entre los ahogados, lo mismo que el mayor Butt, ayudante de campo de Taft.*

*El capitán Smith y otros oficiales se hundieron con el barco.*

Consternación

*La noticia de que el paquebote “Titanic” se había hundido, ha causado una verdadera consternación en Nueva York, pues la universal convicción era de que los compartimientos estancos hacían imposible el naufragio.*

En busca de noticias

*Un gentío humano se acumula ante las oficinas del “White Star Company” en Nueva York, implorando noticias ciertas.*

*Los empleados, preguntados por mujeres que se deshacían en lágrimas, contestaron que sabían poca cosa tocante a los pasajeros.*

Los radiogramas

*He aquí una nota del carnet del operador de la estación Marconi en Cape Race, demostrando de qué manera las noticias del “Titanic”, fueron conocidas desde el principio.*

*El domingo a las 10:25 de la noche se entendió que el “Titanic” hacía señales de angustia, a las cuales contestaron algunos buques como el “Carpathia”, el “Baltic”, el “Caronia” y el “Olimpia”. A las 10:55 el “Titanic” radiotelegrafió : “Nos hundimos”. De las 11:55 en adelante de la misma noche, el puerto de Cape Race estableció comunicación con el “Virginian”, informando “Necesidad urgente”, indicando la situación del buque náufrago y otros detalles.*

*El “Virginian” avisa que se dirige inmediatamente al lugar del desastre. A las doce menos cuarto de la noche el “Titanic” informa al “Olimpic” que hace embarcar a las mujeres en los botes y le pide que tenga él también sus botes listos.*

*Durante este tiempo el “Titanic” continúa haciendo señales de socorro y señalando su posición.*

*El operador del aparato sin hilos del “Titanic” parece estar en posesión de una gran sangre fría.*

*Sus señales han sido constantemente claras y limpias y ha operado lo mejor posible.*

*Los últimos radiotelegramas recibidos del “Titanic” son de la media noche, o mejor dicho, de las 12:27.*

*En este momento, el “Virginian” participa a Cape Race que ha recibido señales confusas, las cuales han cesado bruscamente.*

### Los socorros

*“Le Matin” publica despachos de Nueva York ,diciendo que cuando el “Carpathia” llegó al lugar del siniestro, encontró allí una flotilla de botes de socorro, en donde amontonados, con todas las señales de haber padecido frío terrible y horribles emociones, estaban una porción de pasajeros.*



*De las demás personas que iban en el “Titanic” no vieron la menor traza. Todo el mundo está persuadido en Nueva York de que el capitán Smith y la tripulación han perecido.*

*Los telegrafistas de aparatos sin hilos, de Londres, esperaron toda la noche del domingo noticias del “Titanic”.*

*El primer buque que acudió en socorro del vapor náufrago, llegó al lugar del siniestro cuatro horas después de la catástrofe y halló únicamente enormes despojos y algunas chalupas con pasajeros, que se embarcaron después en el “Carpathia”, que hizo rumbo a Nueva York.*

*El hecho de que fueran salvadas sobre todo las mujeres, indica que la disciplina fue mantenida a bordo.*

*La multitud continúa asediando las oficinas de la Compañía White Star Line en Londres y Nueva York ; pero solamente se sabe que el “Californian” permanece en el lugar del desastre y que es posible, aunque poco probable, que el “Virginian”, que regresa a Saint John, haya salvado algunos pasajeros.*

*El “Parisian” ha recorrido una importante extensión de mar en busca de supervivientes, no habiendo visto ni almadías (Nota del Autor : “almadías” son las balsas de madera) ni cadáveres entre los despojos que flotaban sobre la vasta superficie de las aguas. El frío era tan intenso, que si algunas personas se hubieran refugiado sobre los despojos, hubieran muerto de frío antes que hubiese sido posible auxiliarlas.*

*El buque “Minia” ha enviado un radiotelegrama recogido en Sableisland, dando cuenta de que ha visto grandes masas de despojos, pero ninguna chalupa ni almadía del “Titanic”, desapareciendo así la última esperanza que se conservaba de que serían hallados nuevos supervivientes por el “Minia”.*

*La Compañía de navegación Lloyland (Sic) ha radiografiado al capitán del “Californian” que permanezca en el sitio de la catástrofe, a fin de prestar el mayor auxilio posible , y que no lo abandone hasta que le falte carbón o que vaya otro buque a relevarle.*

### *Extensión de la catástrofe*

*Dos radiotelegramas recibidos en Nueva York de Cape Race y un despacho de Halifax ponen desgraciadamente fuera de dudas que ni el “Parisian” ni el “Virginian” llevan a bordo supervivientes del “Titanic”. La Compañía White Star Line, propietaria del vapor perdido, participa que está informada de que la cifra exacta de los salvados es de 838.*

*El “Carpathia” llegará el jueves por la tarde y un radiotelegrama del “Virginian” participa que llegó demasiado tarde al lugar del siniestro y que continúa su viaje.*

*El capitán del paquebote “Carpathia” informa a la Compañía por medio de un radiograma que el buque avanza lentamente, con 800 supervivientes, hacia Nueva York, en un mar sembrado de témpanos de hielo.*

### Las pérdidas materiales

*“The Times” opina que el naufragio del “Titanic” causará pérdidas enormes a los aseguradores del mismo, pues además del valor del buque y del cargamento, había asegurados diamantes valuados en veinte millones de francos y las perlas lo eran por 120000 libras esterlinas.*

*Si el buque se ha hundido en aguas profundas con el correo y el cargamento, esta pérdida será ciertamente la más considerable que hayan sufrido jamás las Compañías de seguros.*

### Pesimismo

*Franklin, presidente de la Marina Mercante Internacional, espera que otros buques hayan podido salvar otros naufragos; pero confirma que todas las indicaciones hacen prever una catástrofe espantosa y horrible pérdida de vidas humanas.*

*La niebla y la tempestad que reina a lo largo de la costa de Nueva Escocia dejan pocas esperanzas para los supervivientes del “Titanic” que acaso hubiesen ido derivando sobre almadías o embarcaciones menores.*

### Los salvados

1610

*Entre pasajeros y tripulación el buque conducía unas 2350 personas, y como el número de los que han sido salvados, según todas las noticias y los últimos despachos, es de 675, las víctimas no serían menos de 1700.*

*Un despacho recibido en Nueva York anteanoche, declara que todos los pasajeros de primera clase han sido recogidos a bordo del “Carpathia”, el cual llegará a Nueva York el viernes por la mañana.*

*“Le Temps” ha recibido desde Londres un telegrama en que se dice que, por cable de Nueva York, se sabe que ha sido hallado el cuerpo del coronel Astor y que su señora se ha salvado.*

*Alfredo Vanderbilt, que se creía que estaba a bordo del “Titanic”, ha telegrafiado que se había quedado en Inglaterra. Madame N. Rothschildt está también en salvo.*

*Las últimas noticias recibidas de Cape Race anuncian que las 675 personas salvadas manifiestan que se han hallado todas las embarcaciones que se lanzaron al mar y que estaban principalmente llenas de mujeres y niños, lo cual dá a creer que la mayor parte de los pasajeros varones se hundieron con el buque.*

*La nueva lista de supervivientes del “Titanic” contiene 204 nombres de pasajeros de primera clase y 115 de pasajeros de segunda.*

*En las oficinas que tiene en París la White Star Line se ha dicho que entre los pasajeros de primera clase del “Titanic” se hallaba Madama Aubart (Sic), embarcada en Cherburgo, cuatro españoles llamados Ovies, Peñasco, la señora de éste y una criada y un uruguayo, llamado Artagareytia.*

*Entre los pasajeros de segunda había además dos franceses embarcados en Cherburgo, llamados Pernod y Malachard, y el sirio Hasser. Entre los pasajeros de tercera clase había muchos orientales.*

### El “Carpathia”

*Según radiotelegramas recibidos en Nueva York, el “Carpathia” llegará el jueves por la tarde.*

*Las autoridades aduaneras han ordenado que no se cumplan los reglamentos, a fin de facilitar el desembarque.*

*Otro despacho del capitán Rosco(Sic), del mismo buque, dice que el paquebote se encuentra entre hielos flotantes que le rodean en una extensión de 30 kilómetros y en medio de numerosos bancos de hielo.*

### El capitán Smith

*París.- El capitán E. G. Smith que mandaba el “Titanic”, lo había sido antes del “Olimpia”, y cuando mandaba este barco, chocó en el mes de Septiembre último con el crucero “Hawke” en aguas de la isla de Wright.*

*Actualmente tenía sesenta años de edad y llevaba treinta y ocho de servicio en la Compañía White Star Line.*

*Era natural de Staffordshire.*

*Había hecho el aprendizaje de ese peligroso oficio de marino en la casa armadora Gibson y Compañía, de Liverpool.*

*Desde el año 1887 había mandado diversos barcos de la misma Compañía.*

*Por sus grandes méritos como marino, se le había otorgado el nombramiento de Consejero de la Marina Mercante.*

### Millonarios

*El corresponsal en Nueva York del “Daily Telegraph” dá una lista de los millonarios americanos cuyos nombres figuraban entre los pasajeros del “Titanic”.*

*He aquí la cifra aproximada de la fortuna de cada uno de ellos:*

*Coronel John Jacob Astor, 750 millones de francos; Isidore Strauss, 250 millones; Alfred Vanderbilt, 375 millones; George D. Widener, 250 millones; Benjamín Guggenheim, 475 millones; el coronel Washington Roebling, 125 millones y J. B. Thayer, 50 millones.*

### El Hijo de Astor

*Nueva York.- M. Vicent Astor, hijo único del coronel John Jacob Astor, es una de las personas que, verdaderamente desoladas, buscan noticias*

1612

*noticias de la catástrofe, sin que los empleados de los centros donde acude a buscar noticias, le puedan dar la más remota esperanza de que su padre, uno de los pasajeros del “Titanic”, se haya salvado.*

*El hijo del millonario llora constantemente.*

*Muchas mujeres que acuden a los centros de información buscando noticias, olvidan su propio dolor para compadecer la suerte trágica del millonario, que volvía a América con su joven esposa, después de un viaje de novios por Egipto.*

*Se recuerda que hace apenas un año se creyó que el coronel Astor había perecido ahogado con su yate “Newmahal”, en aguas de Cuba.*

### *Pasajeros Franceses*

*Cherburgo.- Sábese que entre los pasajeros del “Titanic” iban 60 franceses, que también han sobrevivido. Por ahora se ignoran los nombres de las víctimas.*

### *Los seguros del “Titanic”*

*Londres.- La White Star Company había asegurado al “Titanic” en varias Compañías inglesas.*

*Las que no quisieron cargar por sí solas con toda la responsabilidad del seguro, en caso de una pérdida posible, hicieron el reaseguro en otras Compañías de distintas naciones.*

*Resulta pues que, en Francia, Alemania y aún en el Japón, no hay Compañía, por pequeña que sea, que no esté comprometida en el naufragio del “Titanic”.*

### *En la Càmara inglesa*

*Londres.- En la Cámara de los Comunes reinaba imponente silencio cuando Asquith ha hecho mención del naufragio del “Titanic”.*

*Los diputados, contra la tradición parlamentaria, se han descubierto.*

*Después de haber leído un comunicado especial de la Compañía White Star Line, dando cuenta de la pérdida del “Titanic”, Asquith ha pronunciado sentidas palabras de duelo, diciendo que se trata de una de estas fatales y terribles catástrofes que es imposible preveer y evitar. Dice que las tradiciones de la marina inglesa han sido respetadas y que los hombres han sacrificado su existencia para salvar a los más débiles.*

### Otro choque

*El trasatlántico francés “Niágara”, llegado a Nueva York, chocó con un banco de hielo la noche del pasado miércoles, casi en el mismo sitio donde se ha ido a pique el “Titanic”.*

*El “Niágara” marchaba a toda velocidad y el choque fue tan violento que algunos pasajeros cayeron al suelo a consecuencia del mismo, produciéndose viva alarma.*

*El comandante hizo una inspección que dió por resultado la confirmación de que el buque podía llegar a Nueva York por sí sólo.*

### Pasajeros españoles

*Se sabe que entre los pasajeros que han perecido ahogados en el naufragio del “Titanic”, figuran los siguientes que eran españoles: Ramón Artagoneta, José Brito, Florentino, Emilio y Asunción Durán, Julián Padrós y Julián Víctor Peñasco y señora, estos últimos parientes del señor Canalejas.*

### El Señor Peñasco

*El Sr. Canalejas estuvo en el ministerio de Estado, para preguntar al señor García Prieto si se había recibido la relación de víctimas del “Titanic”, pues entre los pasajeros que se suponían ahogados, figuraban el señor Peñasco y su señora, que eran parientes suyos.*

*El ministro no había recibido noticia ninguna del siniestro.*

1614

*El Sr. Peñasco era --según dijo el señor Canalejas-- un muchacho joven , muy emprendedor y decidido, hermano de la esposa del señor Suárez Inclán.*

*Los primeros telegramas en que se habló de víctimas, los daban ya como ahogados.*

Me parecería correcto efectuar unos pocos comentarios sobre lo que acabamos de leer, esto es, la transcripción de la primera plana del periódico catalán, a manera de tener un simple panorama de lo que se decía y sabía sobre el naufragio del buque de la White Star Line, confrontado con lo que, décadas después, se supo que realmente había ocurrido.

Comenzando pues, digamos que al primer momento, sólo se sabía que el barco se había ido a pique, no pudiéndose especificar si había o no víctimas. En cuanto al iceberg, como hemos visto, no tenía kilómetros de extensión, sino más bien un tamaño reducido, comparado con otros icebergs. También este periódico reproduce la idea generalizada que se tenía sobre los compartimientos estancos, lo que habrían convertido al buque en in hundible. Otro de los detalles que podemos observar en esta lectura es que no se sabía, a la fecha indicada, el horario exacto en el que había ocurrido la catástrofe, ya que ,como podemos ver, este periódico indica que *“El Domingo a las 10:25 hs. se entendió que el ‘Titanic’ hacía señales de angustia.....”*, *“A las 10:55 hs. el ‘Titanic’ radiotelegrafió : ‘Nos hundimos’ ”* .Como hemos visto, el choque se produce a las **23:40 hs.** de la noche del **Domingo 14 de Abril** , siendo que un rato más tarde se comienzan (ver lo referente a este punto en “La exacta posición del ‘Titanic’”) a enviar las primeras señales de socorro por parte de los radio-operadores Philips y Bride, abarcando un período que culminó entre las 02:15 hs. y las 02:25 hs. de esa madrugada.

Sólo bastante después, a la llegada de los sobrevivientes a New York, y con el transcurso del tiempo (días, meses, años...) se supo que hubo escenas de pánico, asalto a los botes salvavidas, posibles muertos y un posible suicidio, es decir, hubieron una serie de leves y sutiles diferencias

con respecto a lo que “**El Liberal**” informó en primera plana, sobre que *“El hecho de que fueran salvadas sobre todo las mujeres, indica que la disciplina fue mantenida a bordo.”*

Una de las pequeñas “cositas” que me indican, que desde el primer momento, en la mayoría de los ámbitos relacionados con el Gobierno inglés se intentó dar una visión destinada a resguardar la conducta de los hombres que comandaban el RMS “Titanic”, es el que tiene que ver con lo relativo, en este artículo, a la repercusión en la **Cámara de los Comunes**, del Parlamento británico. Fijémonos en ello, reproduciendo el párrafo que, a mi opinión, refleja esto :

*“Después de haber leído un comunicado especial de la Compañía White Star Line, dando cuenta de la pérdida del ‘Titanic’, Asquith ha pronunciado sentidas palabras de duelo, diciendo que **SE TRATA DE ESTAS FATALES Y TERRIBLES CATÀSTROFES QUE ES IMPOSIBLE PREVEER Y EVITAR**”.*

Veamos : estamos a día **Jueves 18 de Abril de 1912**. El buque se hunde a las **02:20 hs.** del día **15 de Abril de 1912, día Lunes**. Suponiendo que el Almirantazgo Británico haya tenido en su poder información desde la mañana del día **Lunes 15 de Abril de 1912**, transmitida por la Embajada inglesa en Washington (obviamente, vía cable submarino o radiado por alguna estación e incluso, enviada por algún buque en el Atlántico) ,se debió esperar hasta la tarde del día **Jueves 18 de Abril de 1912** (mismo día de la edición del periódico catalán que estamos viendo), cuando ingresa al puerto de New York el buque de rescate “Carpathia”, como para tener indicios claros de que era **REALMENTE** lo que había sucedido a bordo del RMS “Titanic”: esto es, el choque (y las circunstancias relativas al mismo), la situación a bordo del buque hasta su hundimiento y lo que pasó en las aguas del Atlántico hasta el momento del rescate, por parte del buque de la Cunard Line.



1616

¿Por qué hasta ese día?. Porque en esa tarde, la del día **Jueves 18 de Abril**, se pudo haber, recién, tenido información emanada de los **SOBREVIVIENTES** como para comenzar a tener un panorama más o menos claro; esto es, entrevistando los delegados de la Embajada u organismo similar, a las personas que habían sobrevivido al hundimiento. Volviendo al tema, digamos que, si hubo una reunión de emergencia de la Cámara de los Comunes, ésta no pudo sino haberse producido, con buena suerte y viento a favor, en el transcurso de la tarde del día **Lunes 15 de Abril de 1912**, una vez localizados todos sus miembros. Ahora bien, los periódicos de esa época, como los de ésta, generalmente informaban de situaciones que se habían producido en la víspera : en este caso, correspondería al día **Miércoles 17 de Abril de 1912** .Y aunque supongamos que el periódico de marras se refería a una noticia **ANTES** del día **Jueves 18 de Abril**, esto nos dá el lapso comprendido entre la tarde del **15** de Abril hasta la tarde del día **17** del mismo mes: en números redondos tendríamos cuarenta y ocho (48) o si se quiere, dos (2) días. A lo que debemos recordar que Rostron, el capitán del “Carpathia” hizo emitir mensajes inalámbricos en los que decía que :el RMS “Titanic” se había hundido a las **02:20 hs.** de la madrugada del **Lunes 15 de Abril** , que procedía al puerto de New York con (algo así...) cerca de 800 sobrevivientes y que su travesía se iba realizando en el medio de grandes masas de hielo. Pero **NADA MÁS** .Es más : el Capitàn, como hemos visto, evitó **CUIDADOSAMENTE** tener ocupado el aparato inalámbrico con mensajes que no fueran los específicos destinados a los pasajeros y lo relativo al rescate de los mismos, como el tiempo de llegada a New York .

Y entonces, ¿quién le informó a Asquith, con tanta **SEGURIDAD** entre la tarde del día **15 de Abril** y la tarde del **17** del mismo mes ,mucho antes de poder tener testimonios fehacientes emanados de los sobrevivientes, que lo ocurrido con el RMS “Titanic” fue una “**infortunada catástrofe**”? . ¿Fue un comentario surgido de su interpretación (la de Asquith) de los (hasta esos momentos) “posibles” hechos, destinada a informar a los miembros de la Cámara?. Las palabras, en el caso de los representantes de la Corona británica, siempre fueron cuidadosamente empleadas: este caso no habría

de ser la excepción.

Y si lo anterior no es correcto, ¿con qué **CONOCIMIENTO** Asquith dice que **“SE TRATA DE ESTAS FATALES Y TERRIBLES CATÀSTROFES QUE ES IMPOSIBLE PREVEER Y EVITAR”?**

Hasta aquí, hemos visto la repercusión en la prensa europea, respecto del hundimiento del barco de los sueños.

Y ahora vayamos al continente americano, en el cuál veremos las repercusiones en dos países: **Chile** y la **Rca. Argentina**. En el caso del país transandino, nos remitiremos a la primera plana del periódico **“El Mercurio”** de fecha **17 de Abril de 1912** .

***PERIÒDICO “EL MERCURIO”  
SANTIAGO DE CHILE ,CHILE  
EDICIÒN DEL MIÈRCOLES 17 DE ABRIL DE 1912***

***AÑO LXXXV.- Número 26317***

***SANTIAGO, Miércoles 17 de Abril de 1912***

**“LA PÈRDIDA DEL TRANSATLÀNTICO “TITANIC”**

***El “Titanic” perteneció a la línea de vapores White Star Line y era el vapor más grande a flote. Su registro subía a 45000 toneladas. Sus poderosas máquinas accionaban tres hélices que les imprimían un rápido andar .***

***Medía 883 pies de largo y 175 de altura, desde la quilla a la cúspide de la chimenea.***

***Su colosal tamaño le permitía albergar cómodamente a 5000 pasajeros y estaba dotado de teatro, cancha de tennis y nueve cubiertas ,en la última***

1618

*de las cuales se había formado una cancha de golf en miniatura. Las cadenas del timón y el timón mismo pesaban en conjunto cien toneladas. La instalación de telegrafía sin hilos podía abarcar en sus comunicaciones un radio de tres mil millas.*

*El “Titanic” se hundió antes de que llegaran los auxilios pedidos por telegrafía inalámbrica. Se han ahogado en el naufragio 1565 personas. Únicamente se salvaron alrededor de 600 personas, entre mujeres y niños, que desde los primeros momentos fueron embarcados en los botes de salvamento y que después fueron recogidos por los vapores que habían acudido a los llamados marconigráficos de auxilio que había hecho el “Titanic”.*

El titular del diario “**El Mercurio**” de esta fecha tiene una particularidad, que espero hayan notado : es **sobrio** , y se limita a hacer una breve descripción del barco y de las generalidades que se conocían ,hasta esos momentos, sobre el naufragio en sí mismo, sin elucubradas fantasías o palabras de más.

Pasemos ahora a lo que (en mi humilde criterio....) considero sumamente interesante en lo que respecta a la repercusión que tuvo en la prensa de aquellos lejanos días del año 1912, la catástrofe acontecida con el RMS “Titanic”. No quiero decir que lo anteriormente expuesto ,reflejado en la prensa de los Estados Unidos y Europa, sea de poco interés: no, al contrario, es de mucho interés, ya que nos permitió tener una visión, aunque ajustada, de cómo fue tomado el hundimiento del buque de la White Star , en los periódicos de la época. Pero sí me interesa mucho más reflejar cómo fue tratada la noticia en los diarios de la República Argentina, por tres (3) razones .Ellas son :

- 1) :Al haber nacido en estas tierras, por más tristeza que tenga por el presente y “posible” futuro de nuestro querido país, me siento orgulloso cuando observo que el argentino posee una especial cualidad que se observa en varios ámbitos : es una persona con educación en todos sus niveles, algo sumamente difícil de hallar en otros países “emergentes”.

Y como argentino, quiero reflejar lo que, en años pretéritos, otros argentinos se encargaron de guardar para las generaciones posteriores.



Foto N° 677 :

Fotografía de la primera plana del periódico "El Mercurio", editado en la ciudad de Santiago de Chile, Chile, de fecha Miércoles 17 de Abril de 1912. En el titular podemos observar, a la izquierda, la noticia sobre el hundimiento del RMS "Titanic". -

2): Por amor a la lectura (lo que mis padres me supieron inculcar desde mi más tierna infancia), a la investigación y al análisis de la impresionante cantidad de archivos, material de estudio, libros, películas, etc. que las distintas organizaciones, bibliotecas nacionales, provinciales, municipales, etc., ateneos, universidades, etc., que todavía podemos consultar en las ciudades y pueblos de nuestro querido país.

3): Porque no creo que se haya escrito todavía nada relativo a la repercusión que el hundimiento del RMS "Titanic" haya tenido en la pren-

1620

/--sa de nuestra Argentina, y aunque no me crea pionero de nada, sí me dá, de vez en cuando, por “tirar la primera piedra...”.

Pero antes de traer a la consideración de Uds. el resultado de mis afanes en lo atinente a la repercusión del hundimiento del inmundible, me gustaría deslizar algunos conceptos, no por ensalzarme sino porque pueden servir de aliciente a aquellos que deseen investigar, analizar, buscar material sobre cualquier tema de interés o de investigación.

Inicialmente, como en casi todos los capítulos de este pequeño trabajo de investigación, no sabía ni por dónde comenzar, en lo referente a la repercusión en la prensa argentina de la catástrofe del “Titanic”. Mis primeras ideas sobre cómo focalizar la cuestión comenzaron a dar frutos al momento de consultar al Ingeniero **Montenegro**, el cual cumple actividades en el diario “**El Día**”, que se publica en la ciudad de **La Plata**, Pcia. de Buenos Aires. El hombre me comentó que se había efectuado un trabajo para la **Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata**, consistente en el microfilmado de los periódicos correspondientes a dicho diario. Y que, asimismo, este microfilmado, incluía los matutinos del mes de **Abril de 1912**.

Consultando con la gente de la **Sección Hemeroteca** de la mencionada Biblioteca, me indicaron que la información era correcta y que se podían consultar los microfilms cuando se quisiera. Además, charlando con la **Sra. Nieves de Pagnutti** (en una de mis tantas visitas a la Biblioteca), ésta me comentó que también existía una revista argentina que cubría el período del mes de Abril de 1912, y que, incluso, se podía fotocopiar, debido a que se poseía una donación por triplicado. Esto último me alegró sobremanera, ya que me daba la posibilidad de proceder a un “scanning” (escaneo) de las imágenes, para después, retocarlas un poco, como para ser presentadas.

La cuestión es que un día Sábado, bien de mañana, me desperté y, aunque la almohada me tenía sujetado con sus suaves e invisibles cadenas, logré liberarme de ellas, para proceder a asearme y desayunar. Más tarde, tomé un taxi y al cabo de unos minutos de viaje, me bajé en la sede de nuestra

vieja, querida y platense Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata. Una vez que hice saber mis propósitos de consulta a la empleada de turno, y habiéndole comentado que en el transcurso de la jornada anterior había quedado en consultar los microfilms, la **Sra. Sasbón** (que de ella se trata.....) me atendió amablemente, y con toda diligencia, sin que sea su obligación, preparó la máquina en la cual habría de consultar los tan “preciados” (por lo menos , para mí....) microfilms. No queriendo molestar a la señora, estando parado al lado de ella como quién urge a la terminación de una tarea, dí una vuelta a ese sector de la Biblioteca, hasta que recibí el llamado de la Sra. Sasbón , informándome que la máquina estaba lista y que podía sentarme para consultar aquello que le había solicitado.

Pues bien : el momento de la “verdad” , tanto tiempo deseado , había llegado.

### **Y me senté.**

Mi **primera** reacción ,que duró un par de minutos, fue de incredulidad mezclada con asombro, ya que me sorprendió profundamente (al no haberlos visto jamás.....) el hecho en que los periódicos se presentaban, esto es, la forma en que los mismos estaban diseñados e impresos.

Mi **segunda** reacción fue una intensa emoción, que hasta hizo que se me escapen un par de lágrimas : tantos meses de espera, hasta que por fin llegó el día en que obtuviera este preciado “tesoro”. Pero también.....porque se me permitía acceder a una parte de la Historia, en la cual ojos del siglo XXI contemplaban el relato cotidiano, expresado en esas páginas lejanas de 1912.Ademàs,cuando esas páginas se imprimían aquí, en la fresca noche de una noche de Abril de ese año, en el medio del Océano Atlántico, se hundía un gran buque.....y los impresores, todavía no lo sabían.

1622

Mi **tercera** reacción fue la de sobreponerme y con “medida” “calma profesional”, comenzar a “recolectar” la información necesaria. Es así, que empecé a fotocopiar lo que se podía “bajar” del microfilm. Luego de un rato en esta tarea, y como se acercaba el horario de cierre de la Sala de Hemeroteca, decidí continuar mi búsqueda en otros días. Es así, que muchas tardes, antes de ingresar a mi trabajo, me dirigía más temprano que tarde a la mencionada Sala y “bajaba” las fotocopias respectivas.

Con ello, completé hasta llegar , a finales del mes de Abril de 1912, según el microfilm del diario “El Día” y la revista “Caras y Caretas”, las que Uds. espero puedan visualizar.

Pero como sabía que me debía de surtir con más material, y en especial, el referente a la revista “Caras y Caretas” de Marzo y Abril de 1912, debí concurrir otros “sábados” :mi almohada, agradecida.....un peso menos.

Pues bien : un Sábado me dirigí nuevamente a la Sala de Hemeroteca y previo convidar unos pequeños chokolatines a la “rama femenina” que se encontraba atendiendo tan amablemente ese lugar (siempre me gusta ir con algo bajo el brazo.....y más si las que deberé ver son descendientes de Eva....) ,pude consultar la famosa revista argentina.

### **Para qué mentir.....**

Como antes, como ayer, como siempre.....hube de proceder a una pequeña “ceremonia” antes de ingresar de lleno en la búsqueda : olí el “libro” (en este caso , la revista....),llevando mi nariz hasta sus páginas (costumbre que me enseñara un viejo profesor...) y me empapé de su olor a “viejo”.....Aroma que viene desde la Historia misma, expresada en las cosas que mis ojos, maravillas del ser humano, se hallaban contemplando. Pero también, cuando comencé a ver algunos de los artículos, ví también personas protagonistas de otros hechos, en otro tiempo, personas que ya pasaron por este mundo y disfrutaron de su fugaz instante de esplendor en esta vida . Luego de este momento de emoción, me dispuse a ir pasando hoja tras hoja,hasta ir encontrando lo que yo realmente, y después de tanto,

necesitaba. Es así que hallé muchos testimonios gráficos, que me ilustraron la vida de esos días: la moda, las clases sociales, las noticias internacionales, los personajes, los detalles destacados de las noticias, etc. Todos esos “pequeños grandes detalles” desfilaban a mis ojos , mientras yo disfrutaba de este pequeño “tesoro” gráfico que había podido hallar. La consulta de los archivos de la revista indicada se repitió varias veces a lo largo de un par de meses y aunque mi intención hubiera sido (si no lo pensaba mejor....) colocar en este Capítulo todas las fotos escaneadas que pudiera, me dí cuenta que hubiera necesitado cientos y cientos de páginas : además , no era esa mi intención.

Las repercusiones en la prensa argentina las focalizaremos desde tres (3) principales fuentes de información. Ellas son : el anuario del periódico “**La Razón**”, editado en el año 1955 (en el que el mencionado diario conmemoraba su 50mo.aniversario de vida ), el diario “**El Día**” que se edita desde finales del siglo XIX ,en la ciudad de La Plata, capital de la Pcia. de Buenos Aires, y la revista “**Caras y Caretas**” de Marzo y Abril del año 1912. Comencemos pues .....

Este artículo apareció en el mencionado anuario, pero no creo equivocarme si digo que el artículo en sí mismo apareció prácticamente en los días posteriores al hundimiento del barco de los sueños, es decir, en la semana del 15 de Abril de 1912.En él podemos leer varias de las cosas que ya son (si se me permite el término.....) “comunes” , en lo que respecta a la historia del buque de la White Star Line: esto es, la hora en que se produjo el choque, los primeros mensajes de socorro, la carga de los botes salvavidas, la orquesta tocando “Más cerca de Ti, Dios mío”, etc. Sin embargo, en el presente artículo hay un detalle que me llama profundamente la atención , por haberlo planteado con anterioridad: la parte en cuestión dice : “*Pocos minutos después ya los reflectores del trasatlántico iluminaban de lleno a la montaña de hielo que se levantaba, amenazadora, a casi 300 metros sobre el nivel del mar.*” Evidentemente, en los artículos que llevo leídos no se ha puesto suficiente énfasis en si el RMS “Titanic” llevaba, o no, **reflectores**.



## El Naufragio del Titanic es una de las Más Grandes Tragedias del Mar

EN la noche del 14 al 15 de abril, ocurrió uno de los mayores dramas de la historia de la navegación. A medianoche se estrella contra un "iceberg" y se hunde el magnífico transatlántico inglés Titanic, que realizaba su primer viaje entre Liverpool y Nueva York. Llevaba a su bordo 2538 personas, de las cuales 903 eran tripulantes, 350 pasajeros de primera clase, 305 de segunda y 800 de tercera. En la nómina del pasaje abundaban los nombres de obispos en el mundo de la banca y el comercio. El Titanic salió de Liverpool dotado de extraordinario lujo. Lo comandaba el capitán E. J. Smith, que había reclamado el honor de conducirlo en su primer viaje para retirarse a descansar.

La noche del 14 el pasaje de primera se había reunido en el lujoso comedor con capacidad para 500 personas. Se recibía un baile de gala celebrando el éxito de la travesía. El tiempo era espléndido con mar en calma y noche fría, iluminada por la luna. El Titanic avanzaba a más de veinte nudos por hora. El oficial de guardia vigilaba en el puente, frente a la inmensidad. Poco antes de medianoche, cuando el baile estaba en todo su apogeo, la voz del oficial avisa: "Terberg a estribor". En su tono se advierte la inquietud del peligro latente. Pocos minutos después ya los proyectores del transatlántico iluminaban de lleno a la montaña de hielo que se levantaba, amenazadora, a casi 300 metros sobre el nivel del mar. Están frente a frente los dos titanes, el del hielo y el de acero. La colisión es inminente. El oficial de guardia, al principio, no concibe mayor importancia a la proximidad. Pero toma los telegramas de máquinas, y resuelve la orden de dar marcha atrás a toda fuerza. ¡Es demasiado tarde!... El choque fue tremendo. El Titanic se estremeció, y la montaña de hielo se

derrumbó materialmente sobre él. En ese momento, el barco se encontraba a la altura del Cabo Race, en Terranova. La proa estaba destrozada y se percibía claramente el ruido inconfundible del agua que inundaba los compartimientos de ese sector.

Habían pasado apenas unos segundos cuando el capitán Smith, que acudió precipitadamente al puente, mandaba lanzar la señal "C.Q.D." (Venid en seguida, peligro), y diez minutos más tarde la clásica y dramática "S.O.S.". El Titanic estaba herido de muerte... Media hora después de la medianoche se escucha la orden perentoria: "¡Todo el mundo a cubierta!"... y de afitarse para tomar puesto en los botes de salvamento, cuatro de los cuales habían quedado destrozados en la colisión. Es el único momento de confusión. Los oficiales vigilaban enérgicamente para que las mujeres y los niños se ubicaran en las embarcaciones arriadas ya. Hay que ir de prisa. El tiempo apremia y los minutos perdidos pueden aumentar las consecuencias del siniestro. Una hora después son más de 700 los pasajeros que se han embarcado en los botes. Como la temperatura es muy baja, muchos de ellos muestran de frío en el barco salvador. Se registran gestos heroicos, como el del telegrafista o los de algunos pasajeros que alientan a sus mujeres, ya en los botes, con la esperanza de un próximo encuentro en Nueva York. Todavía están a bordo 600 pasajeros, además de los tripulantes. Unos intentan aún la construcción de balsas echando mano a todo lo que queda ser susceptible de flotar; muchos se arrojan al agua helada y los más, que se resignan a su suerte, se agrupan alrededor del capitán Smith para hundirse con el Titanic. Cuando ya se hallan en el extremo de popa, que emerge

cada vez más de la superficie, comienzan a rezar el "Más cerca de Ti, Dios mío", que la inquesta hace oír como una armoniosa despedida. Son los que van a morir en compañía de los tripulantes del vapor que se han quedado a bordo en cumplimiento de su deber.

Son las 2:20 horas del día 15 de abril. El Titanic se desliza casi vertical hacia los abismos, mientras estallan sus calderas al invadir el agua las cámaras. Apenas había transcurrido un cuarto de hora, la estación radiotelegráfica de Cabo Race, que había multiplicado angustiosamente sus llamadas, para indicar a los buques la posición en que se hallaba el Titanic, sólo dice: "No se oye al Titanic". Lacerónico epitafio de uno de los dramas grandes de la historia de la navegación. Al llamado de los patéticos avisos, han acudido los vapores Carpathian, Baltic, Virginian, Parisian, Caronia y Olympic, éste gemelo de la nave hundida. Cuando llegan al lugar del siniestro, el espectáculo es impresionante. En los botes, la gente aterrada, se apifa y grita para que los recojan. Y comienzan el salvamento.

Con el correr de los días se conoció en todos sus detalles el saldo aterrador de la tragedia, en la que se perdió el más grande y lujoso barco de esa época, verdadero orgullo de la ingeniería naval británica. Medía 268 metros de eslora y desplazaba 46.382 toneladas. Puñalada tras puñalada, habían revisado los técnicos sus especiales cámaras de flotación que le acordaban una seguridad indiscutible. La nave había costado 1.250.000 libras esterlinas y desarrollaba una velocidad de 22 nudos por hora. De las 2.538 personas que llevaba a bordo, sólo lograron salvarse 725. Las 1.815 restantes, de las cuales 903 pertenecían a la tripulación, murieron en el mar, casi todas a bordo del barco naufragado.



REPRODUCCIÓN DE UNA ESCENA DEL HUNDIMIENTO DEL TITANIC, UNA DE LAS MAYORES TRAGEDIAS DEL MAR

**Foto N° 678 : Fotografía procedente del anuario del diario "La Razón", cuyo extenso artículo indica algunas características del hundimiento del RMS "Titanic" .-**

Ahora pasemos a ver lo referente a los archivos microfilmados del diario "El Día" del mes de Abril de 1912 . Así tenemos :

**EL DIA**

PAGO Número cinco CINCO CENTAVOS La Plata, Lunes 15 de Abril de 1912-

**TELEGRAMAS**

**NAUFRAGIO DEL TITANIC**  
**[CHOQUE CONTRA UN ICEBERG]**  
 Las primeras noticias  
**LOS VAPORES DE AUXILIO**  
**SALVAMENTO DE LOS PASAJEROS**

**DETALLES DE LA CATÁSTROFE**  
 Londres, 15—Telegrafian de Montreal (Canadá) que el vapor Virginian anuncia por radiograma, que el vapor «Titanic» de la White Star Line, el buque más grande del mundo, pues tiene 46.000 toneladas, capacidad para 3.500 personas, había solicitado socorros.  
 El radiograma agrega que el Virginian zarpó a su encuentro.

Nueva York, 15—Un despacho recibido de Cabo Race, de las 10.25 de anoche; anuncia que el «Titanic» ha chocado contra un iceberg y que pidió auxilio.

Otro telegrama de la misma procedencia, llegó media hora después informando que el «Titanic» estaba hundiéndose y que trasbordaba las mujeres a los botes de Salvataje, que posee el trasatlántico.

El vapor «Baltic» salió para prestar ayuda al «Titanic».

Nueva York, 15—La compañía de la White Star anuncia oficialmente que no tiene ninguna noticia respecto al accidente que sufrió el vapor «Titanic», lo que parece extraño. El Olympic se encuentra actualmente en las inmediaciones del Titanic, el cual posee un aparato de marconografía muy poderoso.

La compañía añade que hay a bordo 2358 pasajeros y tripulantes.

Foto N° 679 :  
 Como introducción,  
 al hecho de  
 presentar fecha de la  
 noticia (15/04/12) ,  
 podemos ver que al  
 día 16 de Abril de  
 1912 ,  
 se comenzaron a  
 recibir los primeros  
 informes de que algo  
 le había sucedido al  
 barco de los sueños .  
 Lo antes expresado  
 se puede observar en  
 la foto que ilustra los  
 telegramas . En la  
 parte superior se  
 indica la fecha  
 insertada por  
 scanning del día  
 Lunes 15 de Abril de  
 1912 .-

Se empieza a hablar de que algo no andaba bien, en el viaje del RMS "Titanic". Sin embargo, como podemos ver, las informaciones, en los primeros momentos de la tragedia, no son del todo definitivas: más bien, hay especulaciones de todo tipo .

## DETALLES DE LA CATÁSTROFE

Londres, 15—Telegrafian de Montreal (Canadá) que el vapor Virginian anuncia por radiograma, que el vapor «Titanic» de la White Star Line, el buque más grande del mundo, pues tiene 46.000 toneladas, capacidad para 3.500 personas, había solicitado socorros.

El radiograma agrega que el Virginian zarpó a su encuentro.

Nueva York, 15—Un despacho recibido de Cabo Race, de las 10.25 de anoche; anuncia que el «Titanic» ha chocado contra un «iceberg» y que pidió auxilio.

Otro telegrama de la misma procedencia, llegó media hora después informando que el «Titanic» estaba hundiéndose y que trasbordaba las mujeres a los botes de salvataje, que posee el trasatlántico.

El vapor «Baltic» salió para prestar ayuda al «Titanic».

Nueva York, 15—La compañía de la White Star anuncia oficialmente que no tiene ninguna noticia respecto al accidente que sufrió el vapor «Titanic», lo que parece extraño. El Olympic se encuentra actualmente en las inmediaciones del Titanic, el cual posee un aparato de marconigrafía muy poderoso.

La compañía añade que hay a bordo 2358 pasajeros y tripulantes.

Londres, 15—«El vapor «Titanic», cuyo naufragio se anuncia, emprendía su primer viaje a Nueva York y salió de Southampton el miércoles pasado, en medio de las acamaciones de una enorme muchedumbre que presenció su partida. Lo manda el capitán E. J. Smith y lleva 3150 pasajeros, además de su tripulación.

La noticia de la catástrofe ha causado en Londres, enorme inquietud.

Foto N° 680 :

Las primeras informaciones comienzan a llegar . aunque fragmentadas ....

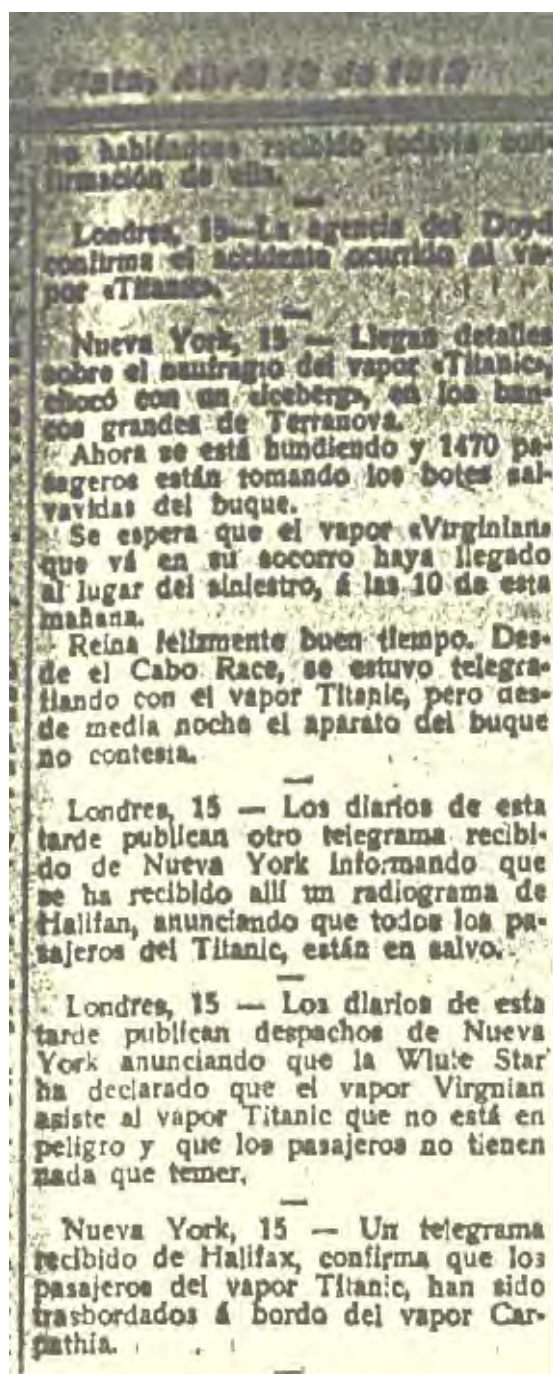


Foto N° 681

Podemos hacer algunos comentarios sobre lo que podemos leer en estas líneas del diario “El Día” del 16 de Abril de 1912. Respecto de la posible ayuda, podemos observar que los buques “Baltic”, “Parisian”, “Virginian”,

etc. están a distancia del barco de los sueños, pero dirigiéndose a su encuentro. Sí me resulta cuando menos “tonto” que, en primera instancia la White Star Line diga que ellos no tienen noticia de nada; es decir, cuando se indica que ***“La compañía de la White Star anuncia oficialmente que no tiene ninguna noticia respecto del accidente que sufrió el vapor ‘Titanic’, lo que parece extraño”***. Y sin embargo, una sutil y casi perdida información, dice: ***“La agencia del Lloyd confirma el accidente ocurrido al vapor ‘Titanic’”***, fechado en Londres el día 15 de Abril. O sea, antes que la misma compañía White Star, su aseguradora afirma que el buque ha sufrido un accidente....¿curioso, no?.

Otros detalles que nos dan una idea de la confusión de las horas iniciales es aquél que podemos observar ,en las informaciones fechadas en Londres, también el **día 15**, en los cuales dice : ***“Los diarios de esta tarde publican otro telegrama recibido de Nueva York, informando que se ha recibido allí un radiograma de Halifax, anunciando que todos los pasajeros del ‘Titanic’ están en salvo.”*** , ***“Los diarios de esta tarde publican despachos de Nueva York anunciando que la White Star ha declarado que el vapor ‘Virginian’ asiste al vapor ‘Titanic’ que no está en peligro y que los pasajeros no tienen nada que temer ”*** y , finalmente, ***“Un telegrama recibido de Halifax, confirma que los pasajeros del vapor ‘Titanic’, han sido trasbordados a bordo del vapor ‘Carpathia’”***. Como bien se hubo de saber pocas horas después, los pasajeros no estaban todos a salvo, los que estaban en el helado mar tenían mucho que temer, que el “Titanic” estaba en total peligro y que los únicos que fueron transbordados al “Carpathia”, desde los botes salvavidas, fueron los sobrevivientes del hundimiento .

De todos modos, sigamos con este pequeño análisis de las informaciones que se publicaron en las columnas insertas. Debo hacer una aclaración : el diario “El Día” , como así también “El Argentino” , ambos de publicación en la ciudad de La Plata, reproducían los telegramas que iban llegando desde las distintas capitales europeas, y por lo que debo suponer, traducían aquellos que no llegaran en idioma castellano. Por lo tanto, ciertas particularidades (o si se quiere, errores históricos , como aquél en el que se

Nueva York, 15 — Comunican de Cabo Race que el trasbordo de los pasajeros del vapor Titanic, ha empezado con veinte botes, cargados de mujeres y de niños, que ahora se encuentran a bordo del Carpathia.

El Titanic llevaba en valores y diamantes, una cantidad de cinco millones de dólares.

Nueva York, 15 — Un mensaje oficial anuncia que se hacen esfuerzos para encallar al vapor Titanic, en Hautford ó en Caprace.

Nueva York, 15 — Se han recibido informes en esta ciudad, anunciando que el vapor Virg'nian, habría tomado a remolque, al vapor Titanic.

Nueva York, 15 — Informes recibidos de Montreal (Canadá), anuncian que el vapor Titanic, se dirige á Halifax, pero con dificultad.

Nueva York, 15 — Telegramas de Halifax, asegurando que el vapor Titanic está hundiéndose.

Nueva York, 15 — El vapor Titanic se hundió á las 2.20 de esta mañana, después de que los pasajeros y tripulación fueron trasladados al vapor Virg'nian.

Esos informes fueron suministrados por la agencia de la White Star Line.

Nueva York, 15—La agencia White Star Line, informa que en el desastre del Titanic hay desgracias personales. Esta noticia ha causado sensación.

Nueva York, 15—Se asegura que el Olympic llegó al lugar de la catástrofe, cuando sólo había restos del naufragio. Han sido salvadas 673 personas, entre pasajeros y tripulantes.

1630

decía que todos los pasajeros del buque se habían salvado.....) que podemos ver en estas columnas, no es obra de los traductores ni impresores de los mencionados periódicos .

En la columna anterior, destacamos algunas informaciones **correctas** y otras **incorrectas**. Las correctas serían : que se transbordó al “Carpathia” un total de veinte (20) botes, cargados de mujeres y niños (con algunos hombres), que en el desastre de “Titanic” hay desgracias personales y que el “Olympic” hubo de llegar al lugar de la catástrofe, cuando solo quedaban restos del naufragio. Por su parte, las incorrectas serían aquellas que indicaban: que se hacían esfuerzos por encallar al “Titanic” en Hautford o en Cape Race, que el vapor “Virginian” había tomado a remolque al “Titanic”, que el vapor “Titanic” se dirigía, aunque con dificultad, al puerto de Halifax ,que (poco después) el “Titanic” se estaba hundiendo (cosa que ya había sucedido),que los pasajeros y tripulación habían sido transbordados al vapor “Virginian”.

Pero hay una que me dejó pensando : *“El “Titanic” llevaba en valores y diamantes, una cantidad de cinco millones de dólares”*. Personalmente, creo que esta información es **exacta** ,ya que varios personajes famosos llevaban a cuestas sus joyas y valores , los que transportaban muchas veces en cajas fuertes .

Justamente, el argumento de la película “Titanic” (1996) de James Cameron, gira alrededor del diamante **“The Heart of The Ocean”** (**“El Corazón del Océano”**) que se encuentra en la caja fuerte, propiedad del “prometido” de la joven “Rose” , ya que la búsqueda con la que se abre el film como así también las escenas finales del mismo (Rose descubriendo el diamante escondido dentro de su bolsillo al ingreso del “Carpathia” al puerto de New York, en la lluviosa tarde del Jueves 18 de Abril, Rose enviando el diamante al fondo del mar, cerca de la tumba del barco de los sueños) están relacionadas con la gema preciosa.

Mientras muchos escritores desmienten la existencia de joyas y grandes valores, otros autores indican lo contrario. En ayuda de estos últimos, mi comentario sería esta ingenua pregunta : ¿Por qué fueron (y siguen yendo) tantas expediciones al lugar donde yace el barco de los sueños?.

¿Qué hay allí abajo, tan valioso?.

**TELEGRAMAS**

**La catástrofe del Titanic**

**NUEVOS DETALLES DEL NAUFRAGIO**

**IDENTIFICACION DE VÍCTIMAS**

**79 hombres, 233 mujeres y 16 niños**

**En favor de los damnificados**

**DIVERSAS INICIATIVAS**

**LAS CONDOLENCIAS**

Londres, 17 — El Lord Mayor, ha abierto hoy una suscripción para socorrer á las familias de las víctimas de la catástrofe del «Titanic».

Informes recibidos de Nueva York, anuncian que figuran entre los ausentes del «Titanic» el señor Peñasco y su esposa, conocidos en la alta sociedad.

Londres, 17 — Se efectuará el viernes, en la Catedral Saint-Paul de esta capital, un servicio fúnebre en memoria de las víctimas del vapor «Titanic».

Madrid, 17 — Ha causado impresión en esta ciudad la noticia de que á bordo del «Titanic» viajaba un Sr. Peñasco que es pariente del presidente del consejo Sr. Canalejas.

Además había á bordo otros pasajeros de nacionalidad española.

Nueva York, 17 — Se ha publica-

Foto N° 683



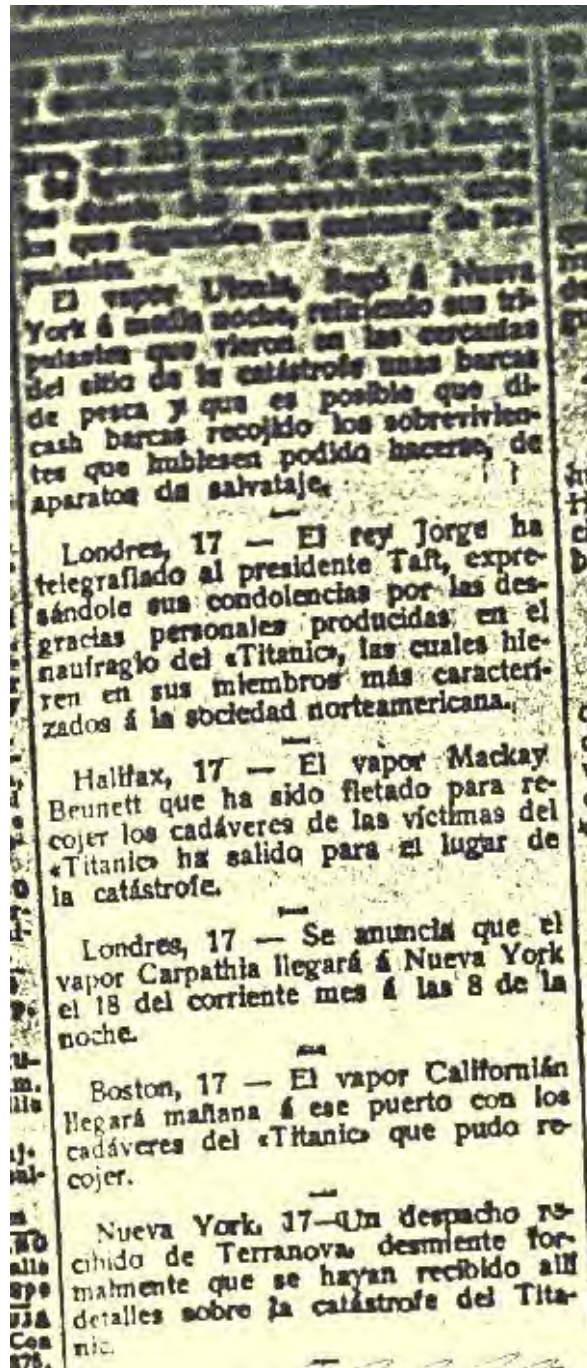


Foto N° 684

En la imagen que hemos traído, podemos ver que sí se empieza a asumir que el barco de los sueños se había hundido definitivamente. De todos modos, hay una información que no quiero pasar por alto, para la cual transcribiré el párrafo completo, que dice así :

*“El vapor ‘‘Utonia’’ llegó a Nueva York a media noche, refiriendo sus tripulantes que vieron en las cercanías del sitio de la catástrofe unas barcas de pesca y que es posible que dichas barcas recojido (Sic) los sobrevivientes que hubiesen podido hacerse de aparatos de salvataje.”*

Interesante , ya que muestra que (como siempre, una posibilidad.....) que barcas que se dedicaban en esos días a la pesca, en el litoral canadiense, hayan sabido del accidente y que hayan ido al sitio del naufragio por dos razones :uno ,la de ver si había más sobrevivientes en (posibles) botes salvavidas que se hallasen a la deriva; dos ,los posibles restos del naufragio del barco de los sueños habría, con seguridad, dejado algo ( en realidad, bastantes cosas....) a flote y lo que flota en el mar, si no es humano o animal, no tiene dueño....Uds. me entienden.....

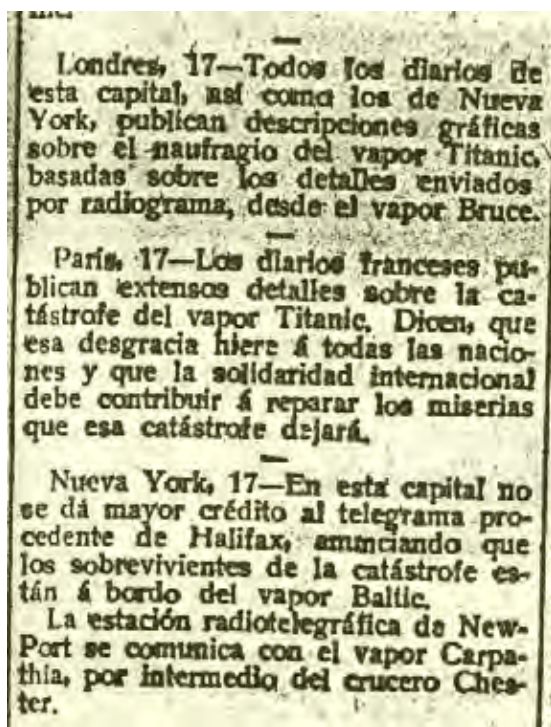


Foto N° 685

## EL NAUFRAGIO DEL TITANIC

A la espera de nuevas noticias

### La llegada del Carpathia

CONDOLENCIAS EXTRANJERAS

Nueva York, 18 — Se nota enorme expectativa en la población de esta ciudad, que se halla á la espera de detalles complementarios sobre la catástrofe del Titanic.

Desde Massachusetts el vapor Carpa-

F  
o  
t  
o  
Nº  
687

thia ha enviado un radiograma á esta ciudad, informando que el conocido multimillonario coronel John Astor, no se encuentra entre los sobrevivientes del Titanic recogidos por aquel vapor.

Se confirma que el Carpathia llegará esta noche á Nueva York.

Londres, 18 — Anuncian de Montreal (Canadá), que la señora Hays, ha enviado un radiograma comunicando que su esposo, que es presidente del Grand Trunk Railway se halla entre las víctimas de la catástrofe del Titanic.

Washington, 18 — El secretario del tesoro ha ordenado á un guarda costa de transportar la comisión investigadora del senado á bordo del vapor Carpathia antes de que llegue al puerto.

Nueva York, 18 — El vapor Carpathia, ha llegado á Saudyhook á las 6 y 20 de la tarde.

Washington, 18 — Ha llegado á Casablanca, el rumor, todavía no confirmado, que el vapor Baltic recogió á su bordo á 250 naufragos, sobrevivientes del vapor Titanic.

Se atribuye poca fe á ese rumor.

Nueva York, 18 — Comunicaciones recibidas de Halifax (Nueva Escocia) anuncian que el vapor Farisian que estuvo en el sitio de la catástrofe del vapor Titanic ha llegado á aquel puerto.

El Farisian no trae ninguna noticia importante sobre el Titanic aparte de los detalles que son ya del dominio público.

Viena, 18 — La cámara baja del Reichsrath, reanudó esta tarde sus sesiones. Su presidente, doctor Sylvester, expresó su simpatía á Inglaterra y á los Estados Unidos, con motivo del desastre del Titanic.

Un pequeño detalle que viene en ayuda de lo que comenté respecto a la sesión de la Cámara de los Comunes, en especial, las palabras de Asquith. Transcribo : *“El secretario del tesoro ha ordenado a un guarda costa de transportar la comisión investigadora del senado a bordo del vapor ‘‘Carpathia’’ antes que llegue al puerto.”* Esto, leído entrelíneas, significa que el Senado de los Estados Unidos de América envió una Comisión a que aborde el “Carpathia” **ANTES** que cualquier otra persona en tierra pudiese hablar con cualquier integrante de la tripulación o pasajeros de cualquier clase, cosa de evitar que alguien cambie su testimonio sobre lo que ocurrió esa trágica noche. La noticia, en el diario, figura como ser del día **18** de Abril de 1912; por lo tanto, puede ser que haya sido emanada el día **17** del mismo mes, o el día **16** ,como máximo. Y si los testimonios de los pasajeros, por parte de la comisión del Senado USA, una vez entrevistados varios pasajeros, recién se podrían haber ordenado en el término de un día, para poder saber qué era en realidad lo que había pasado entre las 23:40 hs. del 14 de Abril y las 02:20 hs. del mismo mes ,sin emisiones del aparato “Marconi” desde el buque de rescate..... ¿cómo se enteró Asquith, antes del día 18 que lo referente al ‘‘Titanic’’ era (repito) una “infortunada catástrofe”?.

En el siguiente recorte, podemos observar que se produce una unión entre la realidad y lo no real: la realidad es que hubo escenas violentas, como la del intento de abordaje de botes salvavidas, y , asimismo, que el buque estaba iluminado totalmente, por lo menos , en los primeros estadios del hundimiento y que entre los muertos figuran el filántropo Straus (Sic) y su esposa .Por el lado de lo no real, se dice que el capitán intentó por dos veces suicidarse, en la biblioteca, cosa que no pudo concretar, aunque se indica que pudo matarse en la cubierta y que el choque ocurrió a las tres de la mañana.

De todos modos, demos un pequeño comentario con respecto a un párrafo casi perdido dentro de la maraña de cosas reales e irreales .El mismo dice : *“ Los maquinistas también se suicidaron , lo mismo que otros oficiales.”*

1636

El tema es así : es **cierto** que los maquinistas se **suicidaron** si vamos a aceptar que el suicidio es el tomar derecho sobre la propia vida, efectuando

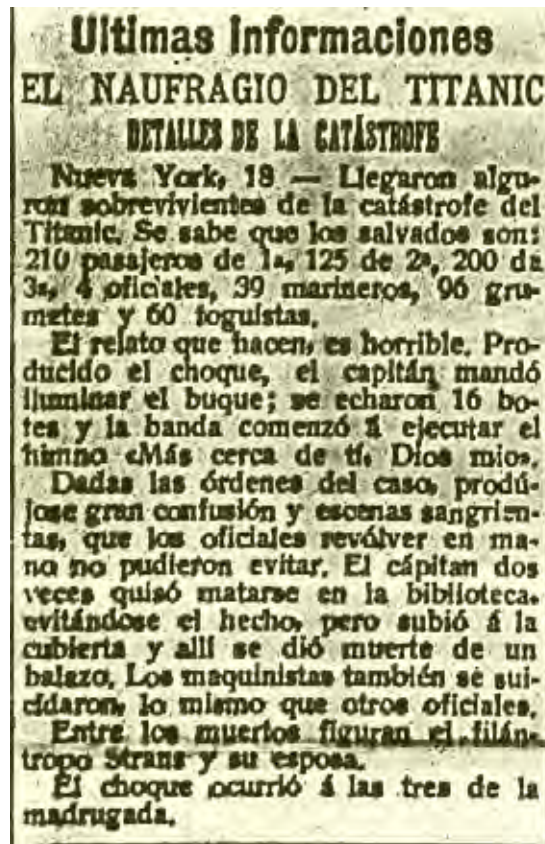


Foto N°  
688

un acto, contra uno mismo, que provoque la propia muerte. Pero, si vamos a la realidad, por lo que se supo con el correr del tiempo, los maquinistas no se mataron tomando un revólver o un fusil, disparándose.

**No.**

Lo que hicieron es, a sabiendas que el buque se hundía irremediablemente, y estando ellos sin esperanzas de salvación, en el corazón del barco mismo, seguir trabajando sin descanso para seguir brindando electricidad a los distintos sistemas del navío ,con lo que se intentaba ganar tiempo y lograr salvar a la mayor cantidad de gente posible. En definitiva : el buque se moría, ellos (los maquinistas) lo sabían, y así y todo, eligieron hundirse con el buque, pero trabajando sin parar.

Respecto del comentario que indica el suicidio de los Oficiales, lo que se ha publicado seguramente hace referencia a la (posible) muerte , por suicidio; del Oficial William McMaster Murdoch .Si se quiere ver en detalle este aspecto, sugiero retornar al apartado sobre el posible suicidio de un Oficial a bordo del RMS “Titanic”.

foro.

## El naufragio del Titanic

### LOS SOBREVIVIENTES EN NUEVA YORK

ESCENAS CONMOVEDORAS

### EL NUMERO DE VICTIMAS

INSTRUCCION DEL SUMARIO

Nueva York, 19—Se produjeron escenas desgarradoras en el momento del desembarco de los sobrevivientes del Titanic.

Los hombres se hallaban en estado histérico y las mujeres medio desmayadas, apretaban fuertemente á sus hijos, echándose á los brazos de las personas que los recibían.

El número de los heridos graves es menos grande del que se creía en un principio.

Varios naufragos fueron enseguida hospitalizados. Otros apenas podían dirigir la palabra. Otros no podían privarse de lanzar gritos.

Es imposible narrar las escenas de alegría y de dolor que se produjeron.

Londres, 19—Comunican de Nueva York, que varios sobrevivientes de la catástrofe del Titanic, desmienten que haya habido pánico á bordo, y que varios pasajeros hayan sido muertos á tiros de revólver. Solo se ha disparado un tiro una vez, para intimidar á los pasajeros de tercera clase que estaban enloquecidos por el capanto.

Agregan los pasajeros, que se vió al capitán Smith, de pié cuando el buque á su mando, desapareció entre las olas.

Dicen que en el momento de la colisión con el «iceberg», el Titanic caminaba á una velocidad de 23 nudos por hora, y que el multimillonario coronel John Astor, así como el edecán del presidente Taft, mayor Archibald Butt, perecieron heroicamente.

Foto N° 689

1638

Lo que se comenta en este párrafo está un poco más de acuerdo con lo que realmente sucedió a bordo del “Titanic” en esas horas trágicas del hundimiento. Nótese que, igualmente, se hace mención a disparos y a la suerte corrida por el capitán Edward Smith .

Foto N° 690

Nueva York, 19—El presidente de la White Star Line, M. Ismay, y los oficiales sobrevivientes del Titanic, comparecerán hoy ante el comité especial del senado para prestar declaración sobre el desastre del Titanic.

Londres, 19 — Se calcula que el número total de víctimas en la catástrofe del Titanic oscila entre 1571 y 1593.

Londres, 19 — La White Star Line ha comunicado hoy que se han salvado del naufragio del Titanic 202 pasajeros de primera, 115 de segunda, 178 de tercera, 206 tripulantes y 4 oficiales, lo que hace un total de 705 salvados por 1635 muertos.

Londres, 19 — Se ha celebrado hoy en la catedral de Saint Paul un servicio fúnebre en memoria de las víctimas de la catástrofe del Titanic.

Asistió a la ceremonia una enorme concurrencia. Entre los asistentes fi-

Aquí tenemos un poco más de información. Bruce Ismay fue, en efecto, citado a declarar ante la Comisión del Senado de los Estados Unidos de América .

## EL NAUFRAGIO DEL TITANIC

### Más víctimas encontradas

Los procesos en Estados Unidos e Inglaterra

Declaraciones del director-gerente

Nueva York, 21 — El vapor Mackay Bennett que se encuentra en el lugar del naufragio del Titanic, ha recogido ya 64 cadáveres de las víctimas de esa catástrofe.

Washington, 21 — La comisión especial del senado, que tiene á su cargo la encuesta sobre la catástrofe del Titanic ha interrogado hoy al vice presidente de la Marina Mercante Internacional, Mr. Franklin.

Londres, 21 — En la sesión de la cámara de los comunes, el ministro de comercio M. Buxton, contestando á varias preguntas, declaró que el gobierno británico toma medidas para constituir inmediatamente un tribunal, con el objeto de hacer una investigación sobre la pérdida del vapor Titanic.

El secretario financiero del ministerio de guerra, M. Acland, hablando sobre el cierre de los Dardanelos, dijo lo siguiente: «Esperamos que la Sublime Puerta encontrará la posibilidad de reabrir los Dardanelos al comercio extranjero, tan pronto como sea posible».

Nueva York, 22 — El director gerente de la White Star Line, Mr. Joseph Bruce Yonay ha desmentido que haya dado órdenes para que el vapor Titanic batiera el record de velocidad de la carrera entre Southampton y Nueva York, ni que haya influenciado al comandante Smith en ese sentido.



1640

En este recorte, vemos que el Gobierno Británico también habrá de conformar una comisión investigadora, a los efectos de investigar el hundimiento del RMS “Titanic” .

Pero hay un párrafo en especial, y que desde el mismo momento del hundimiento, se comenzó a rumorear que lo que el párrafo dice, era verdadero. Dice lo siguiente :

***“ El director general de la White Star Line, Mr. Joseph Bruce Ismay ha desmentido que haya dado órdenes para que el vapor Titanic batiese el record de velocidad de la carrera entre Southampton y Nueva York, ni que haya influenciado al comandante Smith en ese sentido.”***

Hemos visto, al momento del viaje del inmundible hacia New York, distintos testimonios en los que se indica (en base a lo que varios pasajeros hubieron de escuchar de boca del mismo Ismay y luego relatar) que el director ejecutivo de la White Star Line, **SÍ** hubo de influenciar sobre el comportamiento de Smith, en cuanto a lograr batir el récord de velocidad del cruce del Atlántico, el cual, en esos días, estaba todavía en poder de la Cunard Line, acérrima competidora de la WSL .Obviamente, espero que los posibles lectores de este trabajo comparen lo que allí se explica y lo que el periódico “baja” desde los telegramas internacionales .



Foto N° 692



Foto N° 693

Sobre este recorte, deseo comentar que ,hasta el momento en que lo leí, no tenía conocimiento que el inventor del sistema y del aparato inalámbrico sin hilos (en esos tiempos, comúnmente conocido como “Marconigrafo”) hubiese sido citado a declarar ante la comisión del Senado de los Estados Unidos, que investigó el hundimiento del barco de los sueños. Por lo cual quiero recalcar que, evidentemente y fuera de toda controversia histórica, el desastre acaecido al “Titanic” debió haber sido algo que conmovió hasta los cimientos las estructuras de la sociedad de principios de siglo XX, en especial en los países directamente afectados por la tragedia. Realmente debe haber sido así, ya que para citar a **Guillermo Marconi** y hacerlo responder por acusaciones sobre si había o no suprimido ciertos telegramas

1642

enviados desde el buque de rescate “Carpathia”....la cosa debió haber sido grave, muy grave. Lamentablemente, no he podido llenar este vacío (respecto del papel del Ingeniero Marconi en estos “coletazos” del hundimiento del RMS “Titanic”) en la información de que dispongo y solicito, por ello, se me disculpe.

Pero, asimismo, me interesaría resaltar que la catástrofe hizo que los Gobiernos de esa época se movilizaran y entendieran que los viajes por mar debían estar asegurados, entendiéndose por ello no necesariamente un seguro de tipo económico, sino de carácter físico, ante los peligros que el mar sigue presentando : icebergs, tempestades, botes salvavidas, transmisión de mensajes, tipos de carga, etc. En este aspecto, se puede ubicar la proposición de Alemania, en ese entonces (recordemos) país sumamente interesado en lograr una preponderancia marítima, en especial, en los mares alledaños a este país (Báltico, Mar del Norte) y en el Océano Atlántico .

Y aquí, en el siguiente recorte, podemos ver que la tragedia del RMS “Titanic” tuvo sus consecuencias, prácticamente inmediatas. Una de ellas es la que vemos en este titular **“El Vapor Olympic - Sublevación de los Marineros”** .

Es que, poco a poco, se fue sabiendo qué había pasado en realidad respecto de los botes salvavidas. A tenor de la información que incluimos ,la queja y motivo de abandono del buque era, por parte de la tripulación, la escasa dotación de botes .El disconformismo fue grande, a pesar que, así y todo, se habían aumentado la cantidad de dichas embarcaciones de emergencia. Tal es así, que los que se negaron a embarcar no eran dos o tres miembros de la tripulación, sino algo más de **280** hombres. Bastantes, en una tripulación que contaba cerca de **900** personas: casi la tercera parte.....



Foto N° 694

Foto N°  
695

En este recorte, podemos atisbar algo que se fue convirtiendo en “vox populi”, tema que desarrollamos en páginas anteriores. Esto es, los dichos del Capitán **Moore**, a cargo del buque “**Mount Temple**”. Recordemos que también se le atribuyó a este barco el haber estado cerca de la escena del naufragio y no haber socorrido a las víctimas del mismo. Pero Moore no habló acerca de la presencia, en su camino, de un buque chico o mediano, sino de un **gran vapor**, y no precisamente el “Titanic”: ¿cuál fue este vapor?. ¿Posiblemente el “Olympic”?. ¿U otro?. ¿El “Carpathia”, tal vez?. Es más: Moore atribuye a ese buque el ser aquél “*cuyas luces vieron los naufragos del “Titanic”*”.

1644

Pasemos ahora a visualizar la repercusión que la tragedia del buque de la White Star tuvo en uno de los medios más populares en la **Rca. Argentina** de ese entonces, la revista **“Caras y Caretas”**, de la que quien esto escribe ha tomado mucho y muy valioso material.

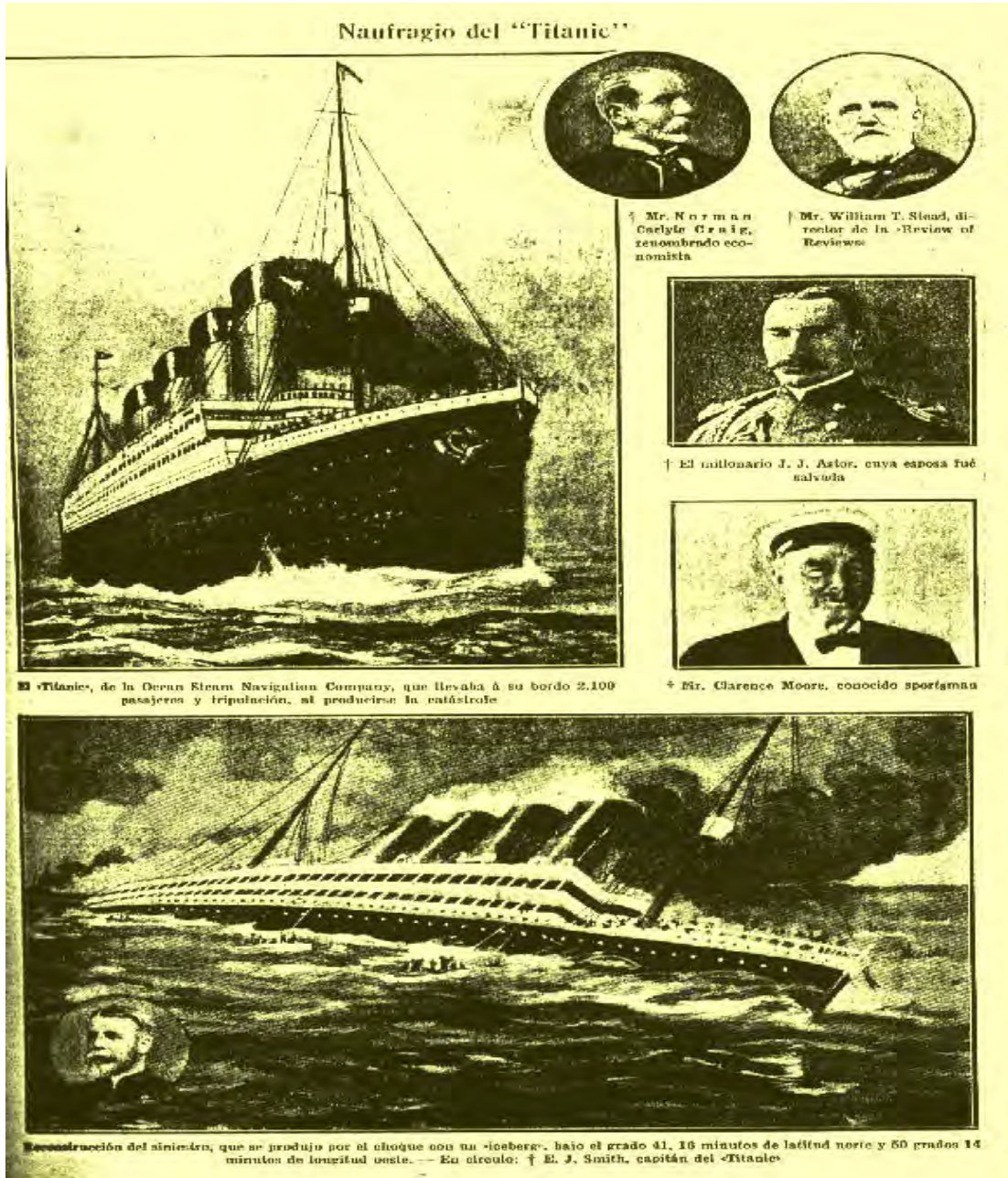


Foto N° 696 :La revista argentina "Caras y Caretas" , en su edición de la semana del 22 de Abril de 1912 , presentó este artículo ,respecto del hundimiento del RMS "Titanic" .-

Antes de proseguir, quisiera indicar que las Fotos comprendidas entre la N° **679** y la N° **695** ,no fueron comentadas ,ya que la información (a mi juicio) se puede leer casi perfectamente y además, para que los posibles lectores de este trabajo saquen sus propias conclusiones. Asimismo, para no saturar tanto con mis comentarios.....

Vemos en este recorte (Foto N° **696**) dos (2) dibujos; uno de ellos es bastante común en las reproducciones gráficas de la época, en la que se vé al RMS “Titanic” en toda su potencia y esplendor; el otro consiste en una recreación del choque contra el iceberg. Pero como los lectores ya habrán apreciado, el gráfico peca de erróneo, ya que sabemos que el barco de los sueños no se fue a pique tal y como lo muestra este dibujo, sino que embistió de costado al iceberg, hundiéndose de proa y finalmente, quedar su popa suspendida para terminar también sucumbiendo.

En las siguientes imágenes vemos algunas alternativas de la llegada de los sobrevivientes al puerto de New York, aunque el artículo, en sí mismo, no lo nombre. Sin considerar (a semejanza del título de una canción de su extensa obra musical del compositor inglés **Alan Parson**, esto es, “**La Suerte de Una Buena Carta**”) la baraja que les brindó a varios sobrevivientes la “suerte” de salvarse, que más que todo me parece algo (si se quiere.....) anecdótico, pasemos a ver otros aspectos del presente artículo. Salvo la llegada al puerto de Southampton de un grupo ( por sus trajes y vestimentas) de personas de una clase social más elevada en aquellos días, podemos apreciar las fotos tomadas en New York en las que se muestran a varios hombres y mujeres de lo que, a todas luces, aparentaban ser de la tercera clase, es decir, la tan poco tendida en cuenta, “steerage”. En cierto modo, el que hayan aparecido las imágenes de mujeres, niños y hombres de esta 3ra.clase, es también una reparación ,por parte de la prensa, la cuál ,muchas veces (debido a variados reportajes a sobrevivientes de clases más elevadas) los acusó de haber provocado terribles disturbios al momento del hundimiento del RMS “Titanic” .

En torno de la catástrofe del "Titanic"



De regreso del naufragio: — El padre, salvado, vuelve a ver a su hijo.



El hijo mártir, besando a la madre que fué á rescatarlo.

Entre las cosas curiosas que nos han leído las crónicas de una y otra lado, respecto á la catástrofe del "Titanic", está el caso de tres franceses, el señor Marechal, aviador, el señor Chouart, industrial del Havre y el señor señor Chouart.

En el momento de efectuarse el choque, estos tres señores estaban jugando un partido de naipes en el salón de fumar.

Después tres franceses enlazados á la Bata de París, á su llegada á Nueva York, un relato de la catástrofe, en el cual se dice que el señor Marechal estaba en la mano; en el momento del choque mortal, una carta el día de su muerte.

El señor Marechal se guardó la carta diciendo que tanta que él no la muerte á él y á sus compañeros y la Hermandad los tres.

Efectivamente, los tres se salvaron. Reproducimos la tarjeta con los nombres y la fecha del horrible suceso.

Ha dado que hablar lo de la comunicación ra negra



Un marino profundo dice en una alianza á beneficio de las víctimas del "Titanic".

Una con el "Titanic" y á este respecto se anunció la siguiente, de una revista francesa:

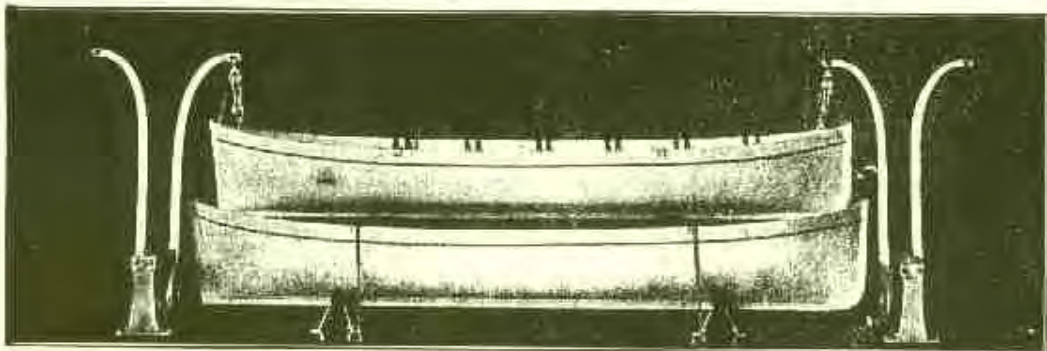
«A las 10.25 de la noche (hora de Nueva York), el domingo 14 de abril, el vapor "Titanic", llevando á su bordo 2.500 pasajeros y tripulantes, chocó con un iceberg á 41° 40' de latitud norte y 49° 14' de longitud oeste.

El "Titanic" estaba provisto de telefonía en hilos y se puso inmediatamente en comunicación con todos los buques que le rodeaban.

Aun cuando tardó más de tres horas y media en hundirse, con 1.500 personas á su bordo, ningún buque tuvo tiempo de llegar al sitio de la catástrofe antes de la inmersión del "Titanic".

Hay que preguntarse si la inmensidad no quiso que ningún buque se hubiera acercado al sitio para llegar á tiempo ó si defectos profesionales se han producido.

La investigación de la comisión gubernamental ha revelado ciertas prácticas extrañas, cuya responsabilidad incumbe á las compañías de navegación y á las de explotación radiotelegráfica. En el



El nuevo modelo de botes salvavidas que será obligatorio en los vapores.

### En torno de la catástrofe del "Titanic"

momento del choque del *Titanic* contra el iceberg, los buques más cercanos, cuya situación está indicada en nuestros croquis, eran: *Californian*, a 44 millas; *Carpathia*, a 90 millas; *Mount Temple*, a 50 millas; *Frankfurt*, a 140 millas.

El *Californian* y el *Carpathia* son navios relativamente rápidos. El *Carpathia* se hallaba á muy poca hora del *Titanic*, y el *Californian* á menos de dos horas.

El *Mount Temple* es un barco lento que no podía llegar al sitio de la catástrofe sino en cuatro horas y media, el *Frankfurt* debía tardar seis horas.

Todos estos buques están provistos de telegrafía sin hilos, y fuera del *Frankfurt*, los otros tenían estaciones de telegrafo sin hilos explotadas por la misma compañía, la compañía Marconi.

Normalmente, si se cumple á sus reglamentos debidamente observados y si se consideran exactas las declaraciones de la compañía de explotación inscritas en el registro internacional de radiotelegrafía de Berna, que se hallan en la cabina de estación de telegrafo sin hilos, el *Californian* debía ver las señales de pedido de socorro y llegar á tiempo al sitio de la catástrofe.



Situación del "Titanic" y los demás barcos en el momento del siniestro.

En efecto, este navio está inscripto con la denominación *Servicio radiotelegráfico permanente; cables de cuatrocientos cincuenta kilómetros de radio de acción*. (Nomencultura de Berna, 15 de abril de 1914.)

Según el informe del capitán, el funcionamiento del servicio radiotelegráfico estaba detenido á bordo. No dice si los aparatos no estaban en estado de funcionar ó si los telegrafistas no estaban en su sitio.

En todo caso, hay falta y esa falta costó la vida á mil quinientas personas.

Las explicaciones ofrecidas por la investigación de Nueva York, nos hacen saber que las máquinas de á bordo se encontraban paradas y que, por consiguiente, el puesto de telegrafía sin hilos no recibía energía ninguna. Tal manifestación ni debe ser tenida en cuenta, pues no es posible admitir, en efecto, que la corriente eléctrica quede cortada en un buque de la clase del *Titanic* aun cuando las máquinas no andaban.

la electricidad en mercuria para el alumbrado y en una proporción de energía por lo menos diez veces mayor á la que exige la radiotelegrafía. Por otra parte se encuentra junto al puesto principal un puesto auxiliar radiotelegráfico que permite comunicar hasta una distancia

Foto N° 698

Respecto al dibujo que podemos observar ,en el cuál se distinguen las posiciones de los que hubieran sido los probables "rescatadores" del barco de los sueños, es el que acompaña a los comentarios que se insertan en el mencionado artículo.

Ahora bien, si leemos con detenimiento, también se puede ver que comienzan a hacerse una serie de preguntas lógicas, derivadas de la magnitud de la tragedia ; por ejemplo : la ubicación del RMS "Californian", funcionamiento de los aparatos radiotelegráficos, disposición de los radio-operadores, posiciones de los buques más cercanos, tiempo de arribo de los mismos al lugar de la tragedia, etc.



En torno de la catástrofe del "Titanic"



Un grupo de sobrevivientes, á su llegada á Southampton.

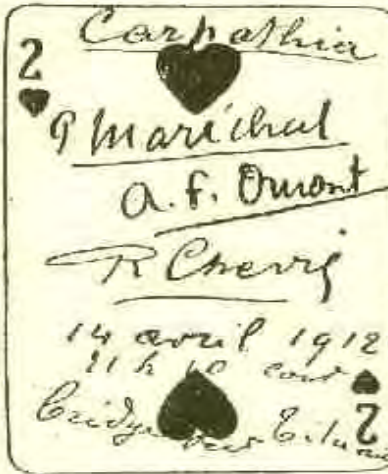
En esos momentos se halla, aun en el caos en que toda fuente de energía se halla detenida á bordo.

Resulta también de la investigación que el *Carpathia* se puso en marcha á las 10.30, pero tan pronto como el *Titanic* se dirigió al norte de la catástrofe, pero llegó tarde. El *Carpathia*, que llegó también después de la hundición, se hallaba ya en el mar del occidente.

En cuanto al *Mount Temple*, también llegó tarde. En realidad, el único que podía haber llegado á tiempo era el *Coltarian*.

En todo caso, la legión del *Carpathia* permitió salvar á 805 pasajeros que hubieran podido vagar largo tiempo á merced de las olas y morir de frío y de hambre antes de hallar un buque. A eso se atribuye el servicio de la telegrafía sin hilos. Ello salvó á gran número de personas y así hubiera salvado á todos los hubiera salvado totalmente si los reclamamientos de explotación de buques no hubieran sido prohibidos.

La acción se pone de relieve en seguida. La telegrafía sin hilos de la *Carpathia* en todos los puntos que llevan pasajeros y su explotación debe haberse con toda seguridad.



La famosa carta de barita que dió la alerta á los jugadores.

Si la misma nota se hubiera producido en una boca de Altona ó del Extremo Oriente, y en los cables los buques franceses no llevan aparatos de telegrafía sin hilos, todos los pasajeros hubieran perecido.

Las Repúblicas Argentina, el Uruguay, los Estados Unidos, imprimen á los buques de pasajeros el uso de aparatos de telegrafía sin hilos. Lo mismo deberían hacer las demás naciones del mundo.

Las compañías de navegación acordaron, por su parte, que la telegrafía sin hilos los alerta para y con la razón por la cual muchos buques no lo hacen.

Al día la revista francesa á que hemos hecho referencia.

En cuanto á las responsabilidades que pueden emanar del triste suceso, difícil será lograr saber á quien corresponde.

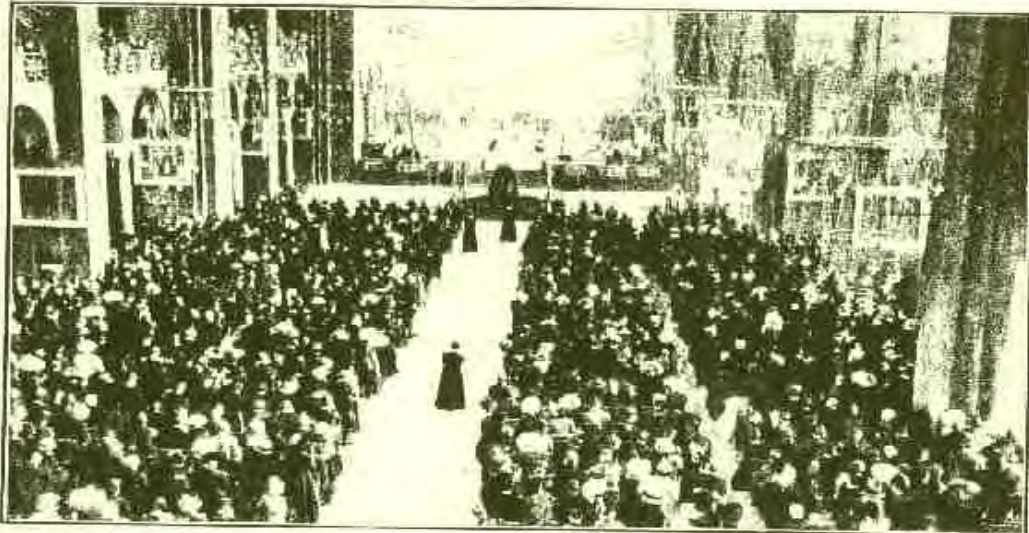
Con respecto al culpable, si hay en el caso un culpable sobre el cual pudiera recaer sobre toda la responsabilidad, debería ser el capitán que la muerte de un momento por culpa, no parece fácil dar con él.

La investigación norteamericana ha sido sumamente exhaustiva, ha ido hasta el fondo del asunto y acaso ha visto lo que ha sucedido absolutamente nada.



Otro grupo de salvados del naufragio.

Después de la catástrofe del "Titanic"

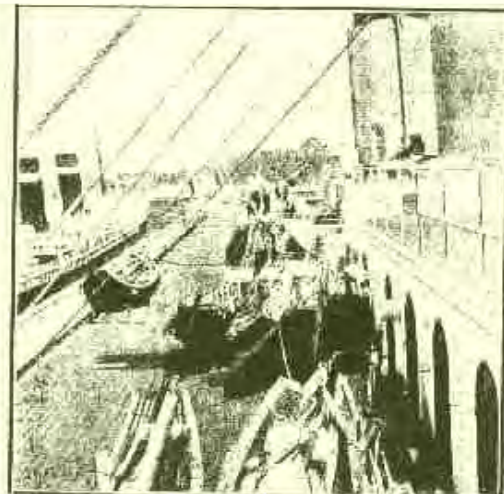


La entera concurrencia que asistió á la ceremonia religiosa efectuada en la catedral católica de Westminster, en homenaje á los desgraciados en el hundimiento del "Titanic".

Antes de que llegara el gran monumento de mármol que se levantó en su memoria, se levantó el monumento de bronce que se levantó en su memoria. El monumento que durante años ha estado en el mar, en un lugar que se llama "El Monumento de los Desgraciados".



Rescatando botes salvavidas en el "Olympic".



Los botes salvavidas en la cubierta del "Olympic".

Como en cada una de las veces que se ha producido un accidente de este género, se ha visto que el gobierno inglés interviene en el caso. En esta ocasión, el gobierno inglés interviene en el caso. En esta ocasión, el gobierno inglés interviene en el caso.

El gobierno inglés interviene en el caso. En esta ocasión, el gobierno inglés interviene en el caso. En esta ocasión, el gobierno inglés interviene en el caso.

### La catástrofe del "Titanic" en Nueva York



La gente espera en las oficinas de la catástrofe, ante las oficinas de "The New York Times", en las primeras horas de saberse el suceso



Melillo Coala y su familia, salvados antes del naufragio del "Titanic"

La tragedia de los naufragos del "Titanic", a Nueva York, dio lugar a que se produjera en la capital de los Estados Unidos una gran conmoción. La policía había tomado toda medida de precaución para evitar que la gente se acercara al área de los naufragos, pero asimismo se aglomeraron miles y miles de personas desoladas de ver a los naufragos de la catástrofe.



Un grupo de los tripulantes del "Titanic", salvados por el "Carpathia" y retornados a su llegada a Nueva York, en un café del puerto

Tras más emoción que registra la historia de la navegación. No faltó, entre una multitud de curiosos, un grupo de reporteros a caza de novedades. Todos estos indus-

trados quedaron decepcionados. Los naufragos no habían sido. Habían sido tan interesantes sus conversaciones que no pudieron concluir más ni dar datos en los primeros momentos.



En plena ansiedad. — Las paradas y análisis de los naufragos por el "Carpathia", esperando la llegada de los pasajeros del "Titanic"

### A propósito de la catástrofe del "Titanic"



El encuentro del buque y los témpanos, en el mar, en calma. — Reconstitución fotográfica del aspecto del choque, tal como debió ser en realidad.



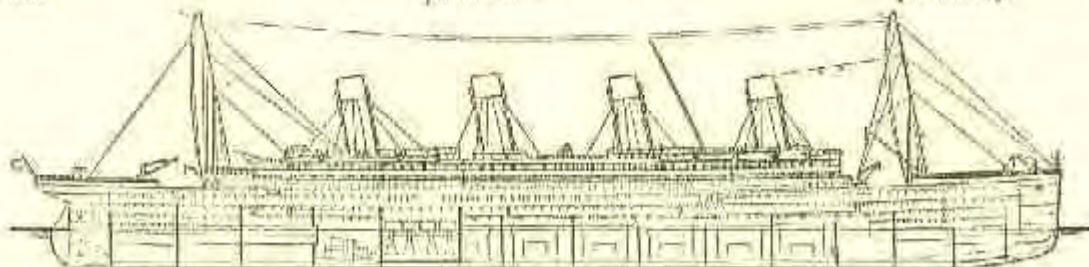
El futuro «Vulcan», nuevo transatlántico alemán, comparado con el sueco «Deutschland». — El «Vulcan» será una naveta más grande que el «Titanic».

El naufragio del «Titanic» es el tema obligado de las revistas europeas llegadas por el último correo.

A ese respecto ofrecemos a nuestros lectores lo más interesante y novedoso de cuanto ha venido, lo cual, en verdad, poco agrega a lo que oportunamente publicamos.



El capitán Edward Smith, de la Armada inglesa, establando en el «Titanic», poco antes de emprender su primer y último viaje.



Edificios del «Titanic», dividido en diez y seis compartimentos por medio de mamparas herméticas, y que se cerraban mecánicamente desde el puente de mando.

Foto N° 702

En las fotos que van desde la N° 699 a la 702, podemos ver algunas repercusiones en dos de las capitales del mundo, Londres y New York. Mientras que en la Abadía de Westminster se realiza una celebración religiosa (Misa) en sufragio de los desaparecidos en el hundimiento del RMS "Titanic", la que convocó miles de personas, en la hoja que se inserta, se pueden ver algunas alternativas de los sucesos que tuvieron lugar una vez que el público se comienza a enterar del naufragio. En una de las vistas, vemos a la gente ante la oficina de uno de los más famosos periódicos de los Estados Unidos, el "New York Times": escenas así se repetían ante las oficinas de la White Star Line, y otros periódicos. Otra de las fotografías es sumamente elocuente, como para que veamos que los tripulantes y Oficiales del "Titanic" tuvieron tiempo como para intercam---

1652

/--biar opiniones y, si fuera necesario, *ponerse de acuerdo en algunos temas*.

(Ver: “Un posible suicidio a bordo del RMS “Titanic”) .Asimismo, creo advertir la presencia, de derecha a izquierda ,sentados, del 2do.Oficial **Charles Lightoller** y del Radio-operador **Harold Bride** .En la última de las fotos del artículo, podemos observar gente a la espera de noticias sobre los rescatados que ,por ese entonces, viajaban a bordo del “Carpathia”, rumbo a New York .En la Foto N° **702** podemos observar algunos datos adicionales sobre el hundimiento del RMS “Titanic”, aunque ,sin embargo, hay una frase que debemos tener en cuenta. Dice así : *“El naufragio del ‘Titanic’ es el tema obligado de las revistas europeas LLEGADAS POR EL ÚLTIMO CORREO.”* . En verdad, este artículo, el que se titula **“A propósito de la Catástrofe del ‘Titanic’”**, no es de fecha inmediata al 14/15 de Abril de 1912 sino que es de unos tres (3) meses después, a mediados de Julio de dicho año. ¿Por qué quiero recalcar esta frase, y en especial, cuando se dice **LLEGADAS POR EL ÚLTIMO CORREO?**. Porque no existían, ese entonces, aviones que cruzaran el océano, televisión, radio, etc. sino que el medio de transporte de personas y cargas era, por excelencia, el **barco** .Vemos también, que los países competían por el dominio de las líneas marítimas que unían, principalmente, los puertos de Europa con Norteamérica en primera instancia y luego con Latinoamérica, ya que las colonias de los países europeos no podían elegir otras líneas navieras que no fueran las de sus respectivos países coloniales.

Es así que los cruces del Océano demoraban un lapso de entre 25 y 30 días, a veces más, dependiendo del estado del clima y de las corrientes marinas, si se quería cubrir el trayecto , por ejemplo, entre Londres y Buenos Aires o entre Hamburgo y nuestra “Reina del Plata”. Con lo cuál, las noticias tardaban en llegar.....

Veamos ahora algunas fotos más, que nos ilustrarán sobre otros aspectos y consecuencias del hundimiento del RMS “Titanic”, según lo reflejaron los medios de aquellos días.

## Dos notas sobre el Titanic



Jewel, el vigía del "Titanic", quien ha declarado ante la comisión investigadora de Londres, que él distinguió a tiempo el iceberg durante del choque y dió oportuno aviso al capitán.



El capitán Rostron, del "Carpathia", con la niña Majoory Sweetheart, que en cuando sobrevivió en su buque los niños naufragos del "Titanic", dió orden de que les dieran toda su ropa para abrigarlos.

Foto N° 703

Respecto del vigía "Jewel", creo que se ha deslizado un error, ya que los únicos vigías que se hallaban en el "nido de cuervos" en la noche del 14 de Abril de 1912, a bordo del "Titanic", fueron **Frederick Fleet** y **Reginald Lee** : yo me inclinaría a pensar que la foto muestra al primero de los nombrados. En la otra, vemos al Capitán Rostron y a una niña sobreviviente.



Foto N° 704

Evidentemente, la tragedia del RMS “Titanic” hizo que las tripulaciones y la Oficialidad abrieran los ojos respecto de la seguridad en los viajes por mar. En adelante, ya no habría buque “inhundible” y “completamente estanco”, al mismo tiempo que se dejara de ver el lado monetario del costo de agregar más botes salvavidas, y que se incluyeran así más embarcaciones de emergencia. Aunque la huelga de los tripulantes del RMS “Olympic” fue algo que no impidió la consecución de los viajes por mar, sí sirvió para que las tripulaciones de los demás buques tomaran conciencia de que el afán de lucro podía poner en peligro sus vidas y las de los pasajeros que el buque transportara. En otra de las vistas, vemos que también se efectuaron algunos actos de carácter cultural para homenajear a las víctimas del hundimiento. Entre ellos, podemos observar un concierto celebrado en el Prince George’s Hall de Londres .

Con el paso de los días, y a modo de referirse al tema del hundimiento, que había pegado tan fuerte, la revista “Caras y Caretas” desarrolló una serie de artículos periodísticos que tuvieran que ver con el hundimiento y sus consecuencias.

Pues bien, en este caso, la revista apuntó hacia el lado de la recuperación de los buques hundidos, aunque desde ya conviene indicarlo, para el año 1912 no estaba desarrollada, todavía, una técnica de reflotamiento de buques como la que puede hoy estar en uso, con una serie de elementos de avanzada tecnológica.

De todos modos, es interesante asomarnos, mediante las fotos de este artículo de la mencionada revista, a los esfuerzos que por esos días, se realizaban para poder reflotar buques.

Foto N° 705

**Lo que se pierde en los abismos del mar**

Múltiples causas contribuyen a que cada año un número importante de navíos, valiosos por sí o por el cargamento que llevan, se hundan en las profundidades del mar presentando en seguida el problema de salvar de tal situación al capital que representan.

Primero se empleó para que el hombre pudiera bajar a las profundidades del agua la campana de buzos, aparato en el cual la presión del aire enviado por una bomba evitaba la entrada del agua por la parte inferior, enteramente abierta. En seguida se pensó en dar al que batía



Carenando un buque naufragado, llevado al dique de carena

al fondo del mar una libertad de acción de la que carecía en la campana de buzo y así fue como se inventó la escafandra que, perfeccionándose cada vez más, llegó a la actual perfección, es decir, a ser un aparato con el cual puede el hombre descender a grandes profundidades e ir de un lado a otro, sin el menor entorpecimiento.

Pero si el buzo, provisto de su escafandra, puede realmente tener acceso al buque naufragado, logra taparle los rumbos y cortar las cadenas, no está resuelto el problema del salvamento sino se cuenta con medios para levantar del fondo del agua a las toneladas inermes de los buques naufragados y llevarlos a donde, sea posible, carenarlos y componerlos, devolviéndoles otra vez a la actividad y a la utilidad que les arrebató el siniestro.

La inteligencia humana, siempre activa, inventó esas grúas tan poderosas que levantan miles y miles



Por medio de grúas y palancas, se levanta y da vuelta a un barco naufragado

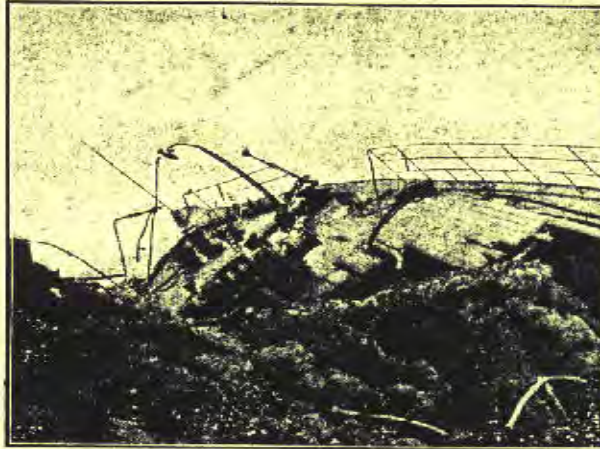


Lo que se pierde en los abismos del mar

de toneladas. Sin embargo, aun disponiendo de los medios mecánicos más perfeccionados, en cada caso de naufragio las circunstancias de la catástrofe exigen nuevos inventos, nuevas ideas y nuevos sistemas.

Los barcos que naufragan no caen, generalmente, al fondo, en su postura normal. Por la misma razón del siniestro que los atacó se inclinan á un lado ó á otro y, en muchas ocasiones van á reposar sobre las rocas ó sobre el limo del fondo, completamente vueltos quilla hacia arriba. El problema, entonces, no es tan sólo levantarlos, es también volverlos á su posición normal para así, taparle los rumbos, extraer el agua que contiene el casco y volverlos á poner á flote.

Muchas veces los que se ocupan de esas tareas no tratan de que el buque se ponga derecho; se conforman con hacerle flotar, aun cuando sea inclinado



Vista de un buque encillado contra una roca y al cual invaden lentamente las algas y los pélipos

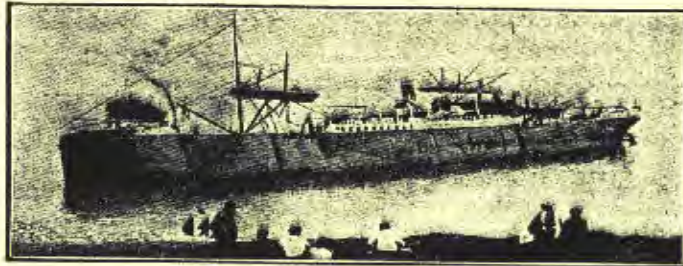
de un costado, y así lo llevan á un sitio donde el agua sea menos profunda y donde la marea permita realizar la tarea por medio de flotadores atados durante la marea baja y que al elevarse con la suba del agua, enderezan el casco.

Hace poco tiempo un steamer inglés, el «Loyal Briton», encalló en la rada de Bizerta, en Túnez, sobre una roca peligrosa que los marinos denominan Isla de los Perros; el navío se llenó de agua y se hundió, después de haberse abierto un rumbo.

Enviaron en busca de un buque provisto de aparatos de salvataje que se encontraba en las inmediaciones y sus buzos bajaron para colocar unas calenas en torno del casco, de modo que fuera posible levantarlo. Su sorpresa fué grande. El buque no descansaba sobre la roca, sino sobre el casco de un hermoso vapor que se habla hundido en el mismo paraje

Foto N° 707

Lo que se pierde en los abismos del mar



Careando un vapor que ha encillado en un arrecife



Navío sobre un escollo. — Si no se le alija pronto, se romperá al peso de la carga que contiene

y que estaba muy metido en el fango del fondo. Le revisaron, le midieron, y preguntando, lograron saber que se trataba de una hermosa fragata de guerra que había naufragado en aquellos parajes cuando la guerra de Crimea, en el año 1854.

De esas sorpresas se han visto muchas en los salvamentos de buques y á veces han permitido encontrar alguno cuya desaparición había sido un misterio.

Pero, gracias á los adelantos de los medios mecánicos, es hoy una tarea practicable el sacar los restos de los buques naufragos, y ya los tesoros que se hunden en el mar se puede decir que no se pierden.



El trabajo de volver un buque es muy complicado y muy difícil

Foto N° 708

Vamos terminando nuestra recorrida por los diferentes periódicos y revistas que reflejaron, a través de sus páginas, lo que significó el hundimiento del inmundible orgullo de la White Star Line, el RMS “Titanic”.

Sin embargo, una de las noticias que no pasó desapercibida, pero que no generó una ansiedad y expectativa como sí lo hubo de hacer el naufragio, fue un hecho que aconteció pocos ,muy pocos días después de la tragedia; esto fue, el eclipse de Sol del día **17 de Abril de 1912** .

No obstante, su carácter natural ,muchos no dudaron en indicar que la época del esplendor, boato y derroche en los viajes a través del mar, y en la organización de la sociedad, se habían, justamente, eclipsado, pero no sólo por ese día, sino para **SIEMPRE**.A pesar de los que puedan pensar que se trataba de fanáticos (aunque así lo fueran) la realidad es que no sólo se “eclipsaron” los viajes por mar confiados sólo a la buena de Dios, sino también ,una concepción del mundo de aquellos días, ya que pronto vendrían grandes cambios desde el punto de vista de las ideas, la política, las ciencias sociales y en sí misma, la concepción que el ser humano tenía

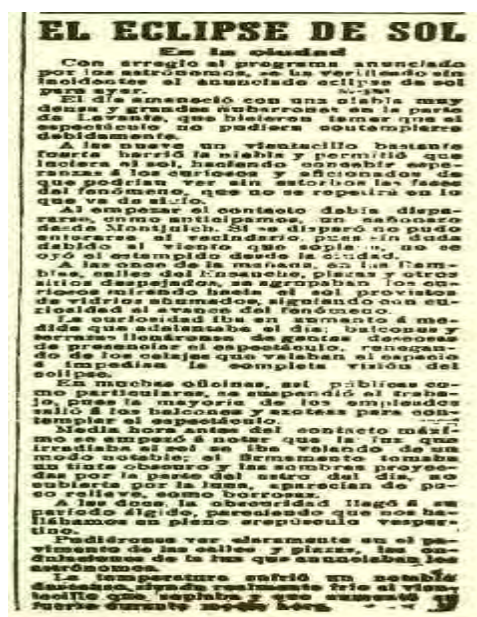


Foto N° 709 :  
 Extraído del diario  
 “El Liberal” , en su  
 edición del Jueves 18  
 de Abril de 1912 ,  
 vemos la noticia sobre  
 el  
 eclipse de Sol ,  
 acaecido el día  
 anterior .-

sobre ciertos temas que tenían que ver con el desarrollo de la vida de los pueblos y naciones.

1658

Hasta aquí hemos llegado en cuánto al desarrollo y análisis de lo que constituyeron, en sí mismas, las **repercusiones en la prensa sobre el hundimiento del RMS “Titanic”**. Espero que hayan podido apreciar lo que significó semejante golpe para la navegación, y cómo la prensa (repetamos: el medio de propagación de las noticias , por aquellos días) hubo de reflejarlo, ya sea, en los países directamente involucrados como así también ,en la República Argentina. Como siempre, a aquellos que me supieron brindar su colaboración para la consecución de este Capítulo, les doy mis ....**¡¡¡MUCHAS GRACIAS!!!**.

Ahora los invito a pasar a otro de los aspectos que tienen que ver con el RMS “Titanic” , y es éste el atinente a las expediciones que se hubieron de efectuar por parte de varios países del mundo, entre ellos las emprendidas por los uno de los países directamente involucrados con la tragedia, es decir, los Estados Unidos de América. Acompañenme y veamos en qué consistieron dichas expediciones y a qué conclusiones se arribaron.

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires**  
**Octubre 28 de 2001 .-**

## CAPÍTULO VIII

### LAS DIVERSAS EXPEDICIONES SUBMARINAS AL RMS “TITANIC”

*“La diferencia en  
destreza, habilidad y talento  
entre los que alcanzan éxito  
y los que fracasan  
no es por lo general  
ni muy vasta ni muy sorprendente.  
Pero entre hombres igualmente dotados,  
el platillo de la balanza se inclina  
del lado del entusiasta .  
Y aquél cuya habilidad es de segunda clase  
pero tiene entusiasmo ,  
frecuentemente aventaja al que posee  
habilidad de primera clase  
pero carece de entusiasmo .  
Ante todo, tener entusiasmo  
significa creer en el trabajo que uno hace  
y tenerle cariño.  
Para un hombre entusiasta  
su trabajo es siempre en parte  
distracción,  
por duro y exigente que sea .*

F. E. Williamson , extraído de “American Magazine”, Enero de 1952 .-

*“Yo nací para mirar lo que  
pocos quieren ver . . . .  
yo nací para mirar. . .”  
¡¡¡Mira!!!  
Charlie García/Serugirán  
De la Canción “Cinema  
Varieté”.-*

*“De pronto, se desató en el mar una tormenta tan grande, que las olas cubrían la  
barca .Mientras tanto, Jesús dormía .Acercándose a él, sus discípulos lo  
despertaron , diciéndole : ‘‘¿Sálvanos, Señor, nos hundimos’’ .El les respondió : ‘‘ ¿  
Por qué tienen miedo, hombres de poca fé ?’’ . Y levantándose , increpó al viento y  
al mar , y sobrevino una gran calma .Los hombres se decían entonces, llenos de  
admiración : ‘‘¿Quién es éste , que hasta el viento y el mar le obedecen ?’’ .  
Evangelio Según San Mateo, Cap.8, Vs.24 al 27 inclusive .-*

1660

Prácticamente, desde los instantes posteriores a su hundimiento, el RMS “Titanic” (si se lo quisiese asociar a un ser humano) no pudo descansar en paz. Las preguntas, una vez superado con el correr de las horas la incredulidad sobre si la tragedia había (efectivamente) ocurrido, pasada la sorpresa inicial y recibidos los sobrevivientes, comenzaron a fluir en una columna interminable, desde todos los rincones del planeta, ya que de una manera u otra, había afectado el desenvolvimiento naviero, comercial y de navegación del mundo entero. Preguntas sobre cómo podía haber ocurrido semejante tragedia, listas de sobrevivientes, barcos intervinientes, rumores sobre un hundimiento provocado, etc. en definitiva, todo lo que los seres humanos pudieran estar en condiciones de preguntar.

Pero como en tantos órdenes de la vida, se fue creando sobre el “Titanic”, su nacimiento, vida y muerte, una aureola de mítica leyenda que aún pervive, y a medida que pasan los años, aumenta cada día más. Si no, vean que lo que este humilde aprendiz de escritor está tratando de hacer.... escribir este pequeño trabajo de investigación. No obstante, antes de continuar debo mencionar que este Capítulo será desarrollado en base a las diversas informaciones que fueran publicadas por los siguientes medios : diario “**El Día**” , de la ciudad de La Plata (Pcia. de Buenos Aires, en ediciones de las décadas de los años '70 , '80 y '90 de la centuria pasada, revista “**Somos**” , en su edición del mes de Septiembre de 1985, revista “**Noticias**”, en varias ediciones de la década de los años '90, libro “**El Descubrimiento del Titanic**”, en el cuál se insertan varios dibujos y fotos de las expediciones de Septiembre de 1985, revista “**Conocer y Saber**”, diario “**Clarín**” (ciudad de Buenos Aires) del mes de Agosto de 1980, diarios “**La Nación**” y “**Tiempo Argentino**” del mes de Septiembre de 1985, diario “**Ámbito Financiero**”, diario “**La Opinión**”, páginas de Internet, imágenes tomadas de videos, películas y un largo etcétera.

Pero al mismo tiempo que la aureola, en aquellos primeros días iba creciendo, también se despertaba un cierto aire de morbosidad respecto a este trágico suceso. Ya en el año **1919** (aunque 7 años después de la tragedia) el famoso escritor **Joseph Conrad** se preguntaba esto, ante la poco elegante y (hasta casi) molesta curiosidad de la gente :

*“Qué es lo que buscan?. ¿Qué es lo que esperan descubrir?. El barco se rasgó por uno de los flancos al chocar con un bloque de hielo y se hundió después de flotar durante dos horas y media, llevándose a un montón de gente consigo.”*

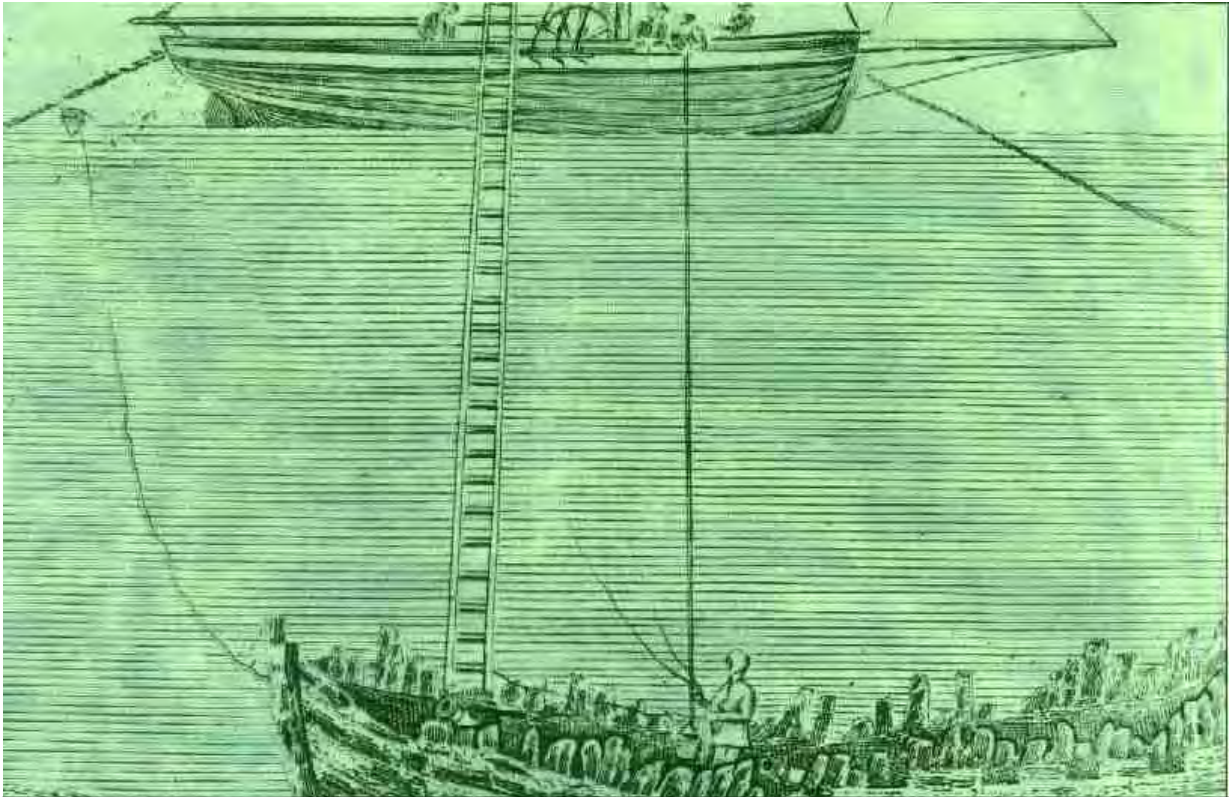


Foto N° 710 :

En esta fotografía , podemos observar un grabado en el que se muestran los intentos de recuperación , en el año 1832 , del buque “Royal George” , hundido en la localidad de Spithead , sobre el Canal de la Mancha , a unos 23 metros de profundidad .El que está representado como buzo es uno de los hermanos Deane ,quién utiliza parte del equipo inventado por ellos mismos para explorar el barco .-

Morbosidades aparte, la cuestión fáctica es que, ni bien el Océano Atlántico termina de recibir en sus profundidades al orgullo de la White Star Line , el inmundible “Titanic”, se comenzaron a pensar, diseñar, bosquejar, etc., un posible salvataje de lo que yacía en el suelo de esa parte del mar. Tal es así, que el hijo del millonario **Coronel John Jacob Astor**,

1662

de nombre **Vincent** (ver el Capítulo VII, “Las Repercusiones en la Prensa.....”) anuncia públicamente su intención de localizar el buque y volar el casco del mismo, a los fines de hallar el cuerpo de su infortunado padre. No fue, de todos modos, necesario realizar semejante emprendimiento, ya que el buque “Mckay-Bennett”, encargado del recupero de los cadáveres que pudiesen estar dispersos por el área del naufragio, halló los restos de quien fuera en vida su progenitor.

Pero terminando de explicar los motivos que dieron pie a tal interés en el “Titanic”, después de su hundimiento, digamos que varias razones se unían para lograr esta atracción :la terrible profundidad a la que están situados los restos, la presencia de fuertes vientos y tormentas en una zona a 450 millas, en dirección Sudeste de las costas de Terranova, la falta de medios idóneos al año 1912, la posibilidad de la presencia de una fortuna en diamantes y otros valores, las historias que se tejieron sobre sus pasajeros, la total falta de certeza sobre la posición geográfica en la que los restos podían estar (recordemos : la exacta posición del buque.....) ,etc. Digamos, en buen cristiano, que el “Titanic” poseía (y posee....) un “imán” provisto de una potencia difícilmente evitable para los comunes mortales.....

En cierto modo, con el barco de los sueños pasó lo mismo que con la búsqueda de los restos de Troya : se diseñaron proyectos, muchos de ellos imaginativos y utópicos, que tenían la (obvia...) finalidad de llegar hasta el lugar donde reposa el buque. Repito que muchos de estos planes tuvieron como base un específico sentido de la **codicia** , ya que, desmentidos o no, los rumores sobre la “especial” carga que el RMS “Titanic” transportaba (oro, joyas, diamantes, etc.) siguieron vivos a pesar del paso del tiempo.

Aunque los registros de carga y las declaraciones de las compañías aseguradoras no mostraron nada en cuanto a que dicha carga estuviese en el barco, no sería de extrañar ( y esto es un concepto que repito...) que muchos de los pasajeros llevaran sus joyas ,etc.(lógicamente : los de la cla-

/--se pudiente) como si fueran declarados como “objetos de uso personal”



**Foto N° 711b : Una de las primeras fotografías submarinas ,tomada en el año 1898 por el Profesor Boutan ,del Museo de Historia Natural de París, manteniendo una cámara herméticamente cerrada y utilizando magnesio .-**



**Foto N° 711a : Para el año 1903, un ingeniero italiano ya había desarrollado este primitivo submarino . Sin embargo, no podía sumergirse a grandes profundidades .-**

o en cajas fuertes, en las que primero se declararan ciertos objetos y luego se los cambiara por otros más valiosos. Pero siguiendo con nuestra disquisición histórica, se produce un hecho sobre el mismo año del naufragio: las familias **Widener, Guggenheim** y **Astor** (dicho sea de paso, grandes fortunas de aquellos días...) comienzan una investigación conjunta tendiente a determinar la factibilidad técnica de poder ubicar y reflotar el casco del hundido buque. Para este propósito, contratan a la



**Merrit & Chapman Derrick & Wrecking Company**, con la finalidad antes declarada. Sin embargo, la Compañía, luego de un tiempo de estudio de factibilidad del trabajo, determinó que (en ese 1912) se carecía del equipamiento necesario como para llevar a cabo semejante empresa.

Pero los planes se sucedieron, uno más extraordinario que el otro. Hacia **1913**, un arquitecto americano, llamado **Charles Smith**, oriundo de la ciudad de Denver (Colorado, USA), propuso que se hiciese flotar un submarino provisto de electroimanes que lo atraerían hasta el casco del “Titanic”. Una vez realizada esta parte del trabajo, otros imanes, sujetos a la misma estructura del buque, permitirían mediante grúas, el izado del coloso. Smith calculó que se necesitarían unos **162** hombres y que el costo rondaría un (1) millón y medio de dólares americanos (de aquellos días....). Pero el arquitecto no hubo de tener suerte en sus propósitos, ya que el proyecto, por una razón u otra, hubo de ser desestimado. Como así también habría de ser desechado por impracticable, otra variante, presentada por otro proyectista, la cual preveía colocar una serie de dispositivos hinchables acoplados al inmenso casco. Una vez hinchados, se vencería el peso del mismo, y el RMS “Titanic” se elevaría desde las profundidades abismales hasta la superficie del mar.

Pero, al transcurrir del tiempo, sobrevendrían otros acontecimientos que habrían de eclipsar el recuerdo y la intención recuperatoria del barco de los sueños. La brutal Primera Guerra Mundial habría de estallar en 1914, un poco más de dos (2) años después del hundimiento del gigante, y los espíritus habrían de pensar más en las muertes que se producían alrededor del mundo que en el “glamour” que se desprendía del barco de los sueños. Igualmente, el grado de conflictividad social, pérdida del trabajo, miseria, hambre, etc., generado por la Gran Depresión iniciada a partir del Viernes Negro de Wall Street de 1929, hubo de aportar lo suyo para que se dejara de lado semejante “utopía”: los hombres y mujeres pedían trabajo, los estómagos comida, en vez de historias de fabulosos barcos, perdidos en la inmensidad del Atlántico.....Y ya al final de la Depresión, Europa, en el fatídico año de 1939, se vió, otra vez, envuelta en la locura de la Segunda Guerra Mundial, que involucró a los países más interesados en la posible

recuperación del buque, esto es, Inglaterra y los Estados Unidos de América.

Sin embargo, no se perdieron las esperanzas de hallar el buque, puesto que una vez terminada la Guerra (a pesar de que otros conflictos de baja intensidad se presentaban a lo largo y ancho del mundo.....) se pudieron dedicar equipos, nueva tecnología y hombres capacitados por su experiencia en el conflicto bélico de 1939/45. Es así que durante el verano (Hemisferio Norte) del año **1953** , una firma de expediciones náuticas de salvamento, la **Risdon Beasley Ltd.** ,comenzó una nueva búsqueda del buque hundido. Los buscadores se dirigieron hasta el punto geográfico marcado como **43° 65'** de Latitud **Norte** y **52° 04'** de Longitud **Oeste**. Allí, los hombres encargados de ubicar al barco de los sueños, arrojaron al mar una buena cantidad de cargas explosivas y las hicieron explotar, de modo que, utilizando sonares submarinos, lograran formar una imagen por eco del fondo del mar. Y sin embargo, no pudieron localizar al esquivo RMS “Titanic”. Aunque el hielo lo venció una fría noche de Abril de 1912, estos “hombrecitos” no iban a arrancarle su secreto tan fácilmente.....

En ayuda de la leyenda del gigante de la White Star Line, habría de acudir, en el año **1955** el escritor inglés **Walter Lord**, con su excelente libro “**A Night To Remember**” -- “**Una Noche Para Recordar**”). Y a esto, se le sumó el film británico de **1958** , “**Titanic**” .Con lo que la fiebre por el inmundible se disparó nuevamente, a pesar que no se generaron nuevos proyectos de rescate en los años posteriores. Recién en el año **1966**, un plan, cuyo costo estaba en el orden de los cinco (5) millones de dólares, fue elaborado por un joven empleado de una calcetería llamado **Douglas Wooley** .Este hombre no poseía una preparación académica, científica, ingenieril, etc. que avalara sus ideas, las cuales propugnaban rodear el casco del RMS “Titanic” con depósitos llenos de agua y ,una vez realizado este trabajo, hacer pasar corriente eléctrica dentro de los mismos, a los fines de generar gases que permitieran elevar el buque .Otra de las ideas de Wooley era la de colocar inmensas bolsas de nylon, rellenas de aire , las cuales, a semejanza de gigantescos globos, izarían el “Titanic”. Sin embar-

1666

/--go, a pesar que los medios de esos años brindaron una gran cobertura a este proyecto, Wooley se encontró con que no pudo reunir el capital necesario como para llevar a cabo ese intento.

Ahora bien, a pesar que se hubiesen podido llevar a la práctica estos sensacionales proyectos, estos intentos se habrían encontrado con un sutil, leve, casi insignificante detalle: la terrible profundidad a la que los restos del buque se encuentran, esto es más de **tres (3) millas** bajo la superficie. Allí, donde la luz del Sol no llega, la presión del agua es de **400 kilogramos por centímetro cuadrado (400 kgs./cm<sup>2</sup>)**, lo suficiente como para hacer implosionar cualquier submarino de aquellos días y reducir a simple gelatina o polvo a sus tripulantes. Dicho sea de paso, una implosión es una explosión inversa, o si se quiere, una explosión hacia “adentro”. Si quisiésemos pensar en una presión semejante, digamos que podríamos ubicar ,una sobre otra, **ocho (8) bolsas de cemento de 50 kgs.** cada una, en el espacio físico de un **(1) centímetro cuadrado** (un cuadrado de lado un centímetro) ,y allí tendríamos **400 kgs./cm<sup>2</sup>**.

Impresionante.....¿verdad?.

Siguiendo con el Sr. Wooley, digamos que al no poder reunir los fondos necesarios , canceló el proyecto y archivó todo hasta **1970**, en el que fundó la “**Titanic Salvage Company**”, declarando que tenía derechos sobre los restos del naufragio y asimismo, generando una gran publicidad alrededor del hecho de pretender refloatar y remolcar el RMS “Titanic” hasta el puerto inglés de Liverpool, donde lo habría de reconstruir y convertir en un museo flotante. De todas maneras, Wooley no supo o no pudo conseguir los dineros necesarios como para financiar su empresa, además del hecho que ni siquiera viajó una sola vez al lugar del hundimiento.

Sin embargo, también había otras personas que se hallaban tratando de lograr algún método de recuperación del barco de los sueños , suponiendo que el casco se hallaba intacto, debido a dos (2) motivos :la falta de oxígeno y el intenso frío. Una de estas personas, un contratista de transporte llamado **Arthur Hickley** , propuso congelar el interior del buque, de manera que flotase, en el agua de mar, como si fuese un gigan---

/--tesco cubo de agua. Este tipo de “resucitación” del buque también era compartido por el **Sr. John Pierce** , quien pretendía tender una línea de redes alrededor del casco y llenarlas con nitrógeno líquido, congelándolo y logrando así que flote hacia la superficie.

También había otros soñadores que presentaban proyectos tan especiales como irrealizables :uno de ellos pretendía llenar todo el buque con **pelotas de tenis**, lo que supuestamente haría ascender el buque hacia arriba, mientras que otro creía que se podía introducir en el casco del orgullo de la White Star, una cantidad de **180 mil toneladas** de cera, lo cual tras endurecerse, haría flotar al barco. Incluso, la **Walt Disney Productions** estudió la posibilidad de enviar un sumergible de 16 metros de largo para filmar y estudiar el hundido navío. Otro industrial, en este caso, británico, **James Goldsmith** pergenó un plan para hallar y fotografiar al “Titanic”. Pero la realidad de todo indicó que ninguno de los emprendedores que tenían algún proyecto como para reflotar los restos del buque, logró llevar a la práctica y con buen final ,ni uno de los proyectos enunciados, debido en una gran parte, a no haber conseguido nadie que financiara tales proyectos.

No obstante, para los fines de la década de los años **1970**, los avances en sonares, tecnología submarina e informática, permitieron pensar que la primera investigación seria y con alguna posibilidad de éxito, de ubicación del buque , no estaría tan lejos .Es así que en el año **1980** ,el millonario magnate texano, el **Sr. Jack Grimm**, se decide a financiar una expedición al lugar donde reposan los restos del navío. Grimm había financiado, con anterioridad otras expediciones, entre las que se contaban investigaciones al Lago Ness, al Arca de Noé y al Bigfoot (Pié Grande) .

Asimismo, Grimm no decidió ir solo a la búsqueda del barco de los sueños, sino que se asoció con el productor de películas **Mike Harris**, incluyendo un equipo de investigación del observatorio geológico **Lamont-Doherty** de la **Universidad de Columbia** .

Esta expedición no fue una de las tantas declaraciones de los antes mencionados “profetas de botella” que pululan aquí y allá, sino que a la misma se incorporaron dos (2) de los mejores oceanógrafo del mundo. Eran ellos : el **Dr. William Ryan**, oceanógrafo del Lamont-Doherty y el **Dr. Fred Spiess**, oceanógrafo de la **Institución Scripps** .

INFORMACION INTERNACIONAL 1505 10 JUL 1980 LA OPINION ■ Jueves 10 de julio de 1980 ■ Pág. 7

Un financista texano confía en hallar el barco hundido en 1912, que llevaba diamantes valuados en 250 millones de dólares

## Parte una expedición para el rescate del “Titanic”



Los científicos del observatorio Lamont - Doherty de la Universidad de Columbia, y el insituto Scripps de Oceanografía de la Universidad de California, probarán equipos nunca usados antes en búsquedas submarinas, incluyendo un pequeño aparato de sonar de aluminio que puede ser bajado hasta 5.000 metros.

Si éste ubica el “Titanic” durante su búsqueda en el área de 140 kilómetros cuadrados, una cápsula triangular con focos y cámaras de fotografía y televisión será mandada hacia el fondo para fotografiar el barco.

Está será la primera vez que se usará televisión color y cámaras fotográficas a tales profundidades, y si el éxito coronara el esfuerzo, las fotografías agregarán mayor conocimiento de cómo se desarrolla la vida en ese ambiente, según comentó el experto William Ryan.

El geofísico del observatorio Lamont - Doherty dijo recientemente: “El “Titanic” es una cápsula del tiempo, fue el orgullo de la Inglaterra eduardiana y guarda los secre-

tos del suelo oceánico. Podemos aprender mucho respecto de la colonización marina y cómo reaccionan los metales a esas profundidades”.

Este proyecto puede constatar también varias incógnitas sobre el porqué del hundimiento del “Titanic”.

Por ejemplo, a qué velocidad iba cuando chocó contra el iceberg el 15 de abril de 1912, y qué es lo que le pasó cuando se iba hundiendo en las profundidades. ¿Se deshizo en muchos pedazos o llegó al fondo quebrado solamente en dos o tres secciones?

Luego de fotografiarlo, se tratará de recuperar del barco varios objetos usando una draga de aguas profundas.

Si se encuentra al “Titanic”, el director del proyecto tiene previsto volver al mismo lugar en 1981, en un submarino tripulado llamado el “Aluminaut”, con el que filmarán el interior del barco y recuperarán algunos objetos más.

El texano financiador del proyecto descartó que su equipo intente levantar el “Titanic”. “No creo que eso sea posible”, dijo.

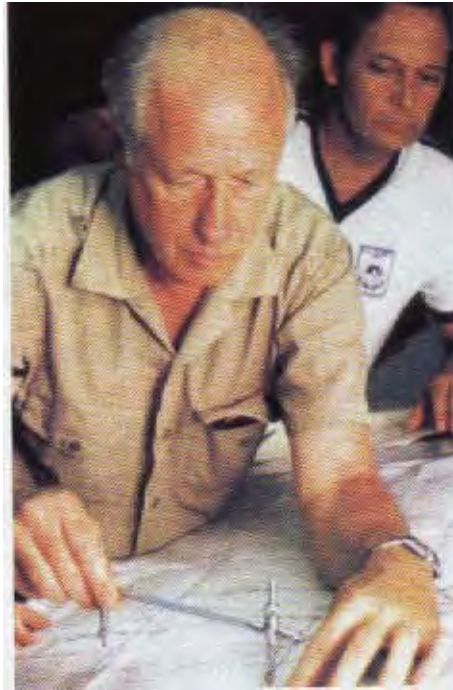
Entre los objetos perdidos había una edición adornada con piedras preciosas del Rubaiyat de Omar Khayyam, una colección de versos escritos por el astrónomo - poeta del siglo XII.

Se dijo también que el “Titanic” llevaba a bordo 29 sacas de diamante por valor de 250 millones de dólares, aunque esto quedó sin confirmar y no figuran en la lista del manifiesto del embarque.

Foto N° 712 : Extraída del diario “La Opinión” del día 10 de Julio de 1980, podemos observar la partida de la 1ra. expedición financiada por Jack Grimm , a la búsqueda de los restos del RMS “Titanic” .-

El Dr. Ryan calculó que el RMS “Titanic” se hallaba en una zona de unos **1500** kilómetros cuadrados (esto sería , casi un cuadrado de unos 40 kms. de lado) ,ubicada en el Atlántico en base a la última posición conocida y a la probable velocidad y deriva del buque. El equipo científico de Grimm estaba compuesto por treinta y ocho (38) personas, las que fueron conducidas en el barco “**H. J. W. Fay**”, cargado éste con moderno equipamiento submarino, cámaras de filmación preparadas especialmente

y sonares de barrido lateral que son capaces de localizar grandes objetos en el lecho marino. *“Estamos un 99 por ciento seguros de que podemos encontrarlo”* dijo Grimm, al mismo tiempo que los científicos que participaban del proyecto indicaban que este viaje aumentaría el conocimiento del mar y proseguiría desarrollando la tecnología submarina.



**Foto N° 713 : A la izquierda de la foto, podemos observar al Dr. Fred Spiess , oceanógrafo del Instituto Scripps y a la derecha de la misma , al productor cinematográfico Mike Harris, durante la expedición de Grimm de 1980 , la cuál no tuvo el éxito esperado .-**

Asimismo, el Dr. **Ryan** declaraba que : *“El ‘Titanic’ es una cápsula del tiempo, fue el orgullo de la Inglaterra Eduardiana y guarda los secretos del suelo oceánico. Podemos aprender mucho respecto a la colonización marina y cómo reaccionarán los metales a esas profundidades. Este pro-*

1670

*/--yecto puede contestar también varias incógnitas sobre el porqué del hundimiento del ``Titanic``.’’*

Así preparados, zarparon desde Florida, rumbo al lugar de la tragedia . Una vez en él , las investigaciones condujeron a la identificación de catorce (14) diferentes sitios en donde podrían yacer los restos del buque de la White Star Line. No obstante, el equipo de Grimm tenía motivos como para creer que habían ubicado el lugar donde yacía el barco de los sueños, ya que al día **16 de Agosto de 1980** , uno de los aparatos de sonar del barco, descubrió un objeto ( aunque en forma imprecisa) situado a unos 180 metros de la posición de buque de investigación, sobre el lecho marino. Uno de los jefes de la expedición , Mike Harris, señaló que la imagen revelada por el sonar señalaba que el objeto detectado tenía la misma longitud, ancho y alto que el buque de la White Star Line. Obviamente, la intención del equipo del barco de investigación era fotografiarlo y filmarlo. Pero, lamentablemente, el mal tiempo, con olas de una altura de más de 3,5 metros y muy fuertes vientos con ráfagas de hasta 80kms/hr. (típicos en esta zona del Atlántico) y los problemas con el equipamiento, que no era del todo avanzado como los existentes en nuestros días, dificultaron tremendamente la búsqueda del navío, con lo que debieron posponer la tarea emprendida.

Harris señaló que *“Estamos muy contrariados por no haber podido bajar las cámaras y asegurar el hallazgo.”*

Sin embargo, Grimm no se dió por vencido, estando decidido a hallar al “Titanic”. Es así que en **1981** ,el millonario texano, junto a Harris, zarparon en un buque de rastreo de la Armada USA , el **“Gyre”** ,buque de 297 toneladas, el cual estaba preparado con magnetómetros, unos sofisticados sonares de barrido lateral (desarrollados por la Institución Scripps) y equipos de navegación de la NASA (National Aerospace Agency, USA). En el caso que Grimm hubiera tenido éxito en el intento de hallar al RMS “Titanic”, el texano habría utilizado un submarino fabricado por la Reynolds Aluminium ,el **“Aluminaut”** ,a los efectos de explorar el

inhundible y extraer objetos de su interior ,y si fuera posible, las joyas y oro que el buque guardaría en su interior.



**Foto N° 713 : El millonario texano Jack Grimm, quién financiara tres (3) expediciones al RMS “Titanic” sin haber logrado hallarlo. Aquí vemos a Grimm al micrófono, en una conferencia de prensa en Boston (USA) ,tras la 2da. de las expediciones , en la que se detallan fotos y mapas de la zona de búsqueda en el Océano Atlántico Norte .-**

De todos modos, no se iban a encontrar los restos del “Titanic” por el sólo hecho de querer hacerlo, sino que esto iba a llevar mucho tiempo y esfuerzo. Tal es así que los científicos e investigadores ,a bordo del “Gyre”, iban haciendo los cálculos necesarios como para tener la exacta ubicación del barco de los sueños, teniendo en cuenta las posiciones conocidas del buque en esa jornada, velocidades posibles y derrota, dirección de las corrientes marinas, etc. Con lo que estimaron que el buque yacía en la ladera occidental al sudeste de Terranova, en una zona que bautizaron como el “Cañón del Titanic”. Aunque ese sector fue revisado por la Armada USA , y más tarde, por los equipos de sonar ,el equipo del “Gyre” no pudo hallar los restos del buque, debido también a las fuertes tormentas que ponían en un mal estado al mar, lo que dificultaba sobrema-



1672

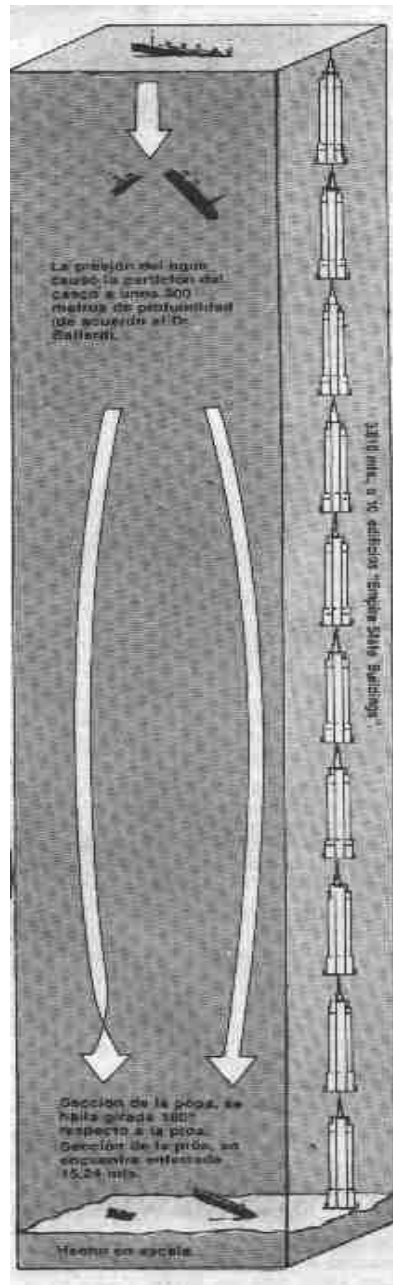
/--nera la investigación. Y aunque Grimm tampoco tuvo éxito en esta segunda expedición, se animó a financiar una tercera ,que zarpò en Julio del año **1983** ,a bordo del barco de la marina americana, el “**Robert D. Conrad**”. Pero tampoco hubo de lograr Grimm el tan anhelado y esquivo triunfo, ya que el fuerte viento, las olas de más de diez (10) metros de altura, el mal funcionamiento del equipamiento ,etc., se conjugaron para hacer fracasar, nuevamente, tantos esfuerzos.

En definitiva, no se logró nada.

Y, como pasa en los casos en que el fracaso corona lo que tanto esfuerzo apuntaba a ser un éxito, se dejó por un par de años de viajar hacia el sitio donde descansa el orgullo de la White Star y se trataron de perfeccionar los medios de búsqueda, junto a nuevos equipos de investigadores. No obstante el fracaso de las expediciones Grimm, éstas dejaron mucha experiencia que habría de ser utilizada por otro equipo de buscadores. Así, la posta pasó a al **Dr. Robert Ballard** , perteneciente al **Woods Hole Oceanographic Institute (WHOI)** (en castellano, Instituto Oceanográfico Woods Hole) de la ciudad de Massachusetts (USA) y a su equipo de investigadores y científicos , entre cuyos logros figuraba el haber hallado el galeón español “**Nuestra Señora de Atocha**”, cargados con **400** millones de dólares en barras de oro y plata (poca plata.....) .Ellos habrían de formar parte de la expedición financiada por la **US Navy** (Armada de los Estados Unidos) y la **American Geographic Society** (Sociedad Geográfica Americana) , juntamente con el científico francés **Jean - Louis Michel** , del **French Institute for Research and Exploration of the Seas (IFREMER)** (en castellano, Instituto Francés para la Investigación y Exploración de los Mares).

Es necesario hacer constar que, con anterioridad, desde el día 9 de Julio del año 1985 hasta el 7 de Agosto del mencionado año, el buque francés “**Le Surôit**” relevó un área de unas 150 millas cuadradas de mar (algo así como unos 280 kms. cuadrados), utilizando un sonar de escaneo lateral de

alta resolución, aunque no se pudo hallar ningún indicio válido de la ubicación del “Titanic”.



**Foto N° 714 : En este diagrama podemos observar la profundidad a la que se hallan las principales partes del RMS “Titanic”. Para tener una idea de la misma , se ha tomado como escala el edificio Empire State de la ciudad de New York .-**

1674

Con fecha **Agosto 22 de 1985**, el buque de investigación de la Armada USA, el **“Knorr”**, fue enviado a continuar la búsqueda de los restos del barco de los sueños. Pero esta vez también se incluyó, entre el equipamiento una nueva y utilísima pieza, llamada **“Argo”**, la cual portaba sonares de escaneo delantero y lateral, junto con cámaras de video en tiempo real, de altísima resolución.



**Foto N° 715 :**  
**Fotografía del Dr. Robert Ballard , el cuál estuvo al mando de la expedición del año 1985, la cuál , el día 1ro.de Septiembre de ese año, logró ubicar la proa y otros restos del barco de los sueños, el RMS “Titanic” .-**



**Foto N° 716 : El punto rojo, en este mapa, permite conocer la ubicación aproximada en la cuál yacen los restos del RMS "Titanic". Tuvieron que transcurrir más de 73 años para que se pueda saber con exactitud dónde se localizaban los restos del navío de la White Star Line .-**

Una vez llegado barcos, equipos y hombres a la zona del naufragio, el "Argo" se dedicó por varios días (siendo arrastrado por el buque "Knorr") a realizar diversos escaneos de la zona en la que se creía que debería estar el inmundible. El Dr. Ballard, junto a su equipo, pensaron muchas veces que la búsqueda habría de ser ,lo mismo que las anteriores, infructuosa. Pero, así y todo, cuando parecía que la suerte les iba a jugar otra mala pa-

1505

2 SET. 1985

□ TIEMPO Argentino  
Lunes 2 de setiembre de 1985 - Página 10

# Ubicaron al "Titanic" hundido a 4.000 metros de profundidad

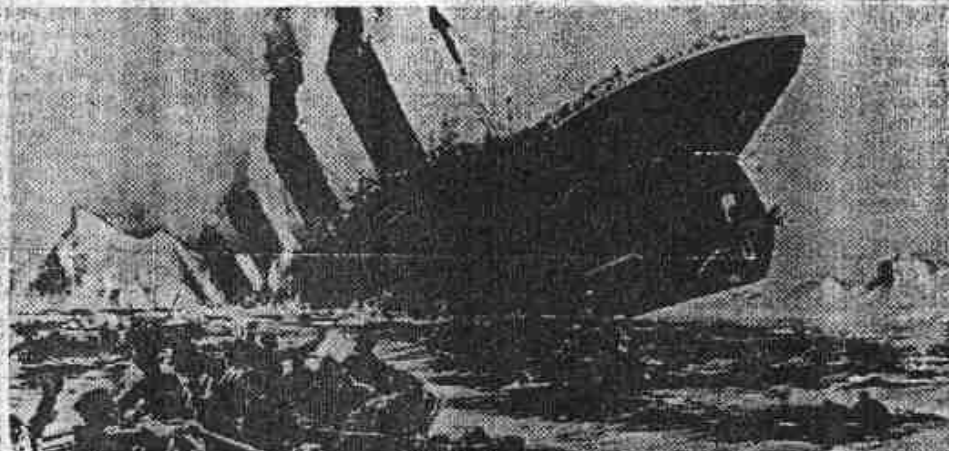
*La expedición que trabaja en el Atlántico Norte aspira a rescatar un tesoro valuado en varios millones de dólares*

LONDRES.— Una expedición científica norteamericano-francesa logró finalmente localizar la carcaza del transatlántico británico "Titanic", hundido hace 73 años.

Según fuentes periodísticas londinenses los restos del barco fueron hallados a 4.000 metros de profundidad en el Atlántico Norte y estarían en perfecto estado de conservación, por lo que cabe la esperanza de hallar varios millones de dólares en joyas.

La expedición, financiada por la Marina de los Estados Unidos y por la Sociedad Geográfica Norteamericana, con sede en Washington, partió hace varios días en el navío científico "Knorr" con un presupuesto de medio millón de dólares y comandada por el científico norteamericano Robert Ballard, de la Moods Hole Oceanographic Institution de Massachusetts.

Estimulados por el reciente y exitoso hallazgo de "Nuestra Señora de Atocha", donde se encontraron cerca de 400 millones de dólares en barras de plata y oro, y lejos de traer a la memoria el fracaso del "Andrea Doria" que ante la expectativa mundial los buscadores de tesoros sólo encontraron algunos billetes deshechos y piezas de valor histórico, los 22 científicos a bordo del "Knorr" esperan ansiosos reflotar los restos del "Titanic".



El grabado muestra el momento en que el "Titanic" se hundía en el Atlántico, hace 73 años

El transatlántico británico, que en su viaje inaugural partió desde Southampton, el 13 de abril de 1912 reunió entre su pasaje un gran número de personalidades por lo que se cree que al hundirse se llevó consigo diamantes estimados en cinco millones de libras esterlinas, además de otras joyas de valor incalculable.

De acuerdo a la información contenida en el último número del semanario "The Observer", los restos del barco se encuentra a unos 900 kilómetros al sur de Saint Jean, Terranova, y se estima que el "Knorr", que cuenta con varios sonares y un submarino de bolsillo equipado con cámaras de te-

levisión, habría rastreado en las últimas semanas un área de 400 kilómetros cuadrados en la zona del Atlántico Norte donde se produjo el naufragio.

Sin embargo, ésta no es la primera expedición que se lanza a la aventura de hallarlo. Si bien fracasaron en su intento, fueron tres grupos de expedicionarios los que la precedieron, una de ellos financiada por la Compañía Walt Disney y otra por un texano petrolero de profesión geólogo, Jack Grimm, quien manifestó en la oportunidad que su propósito era "solamente localizar el "Titanic" para probar dónde está ubicado y la envergadura del daño del buque".

Según se recuerda el famoso transatlántico se hundió en su viaje inaugural camino a Nueva York, en la madrugada del 15 de abril de 1912, al chocar contra un iceberg, que produjo un boquete de 90 metros en su casco.

De las 2.224 personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes, en su mayoría de buen nivel social, fallecieron 1.517.

Al "Titanic", considerado en su época como un orgullo de la ingeniería naval, se lo creía tan seguro que los armadores lo habían dotado con botes salvavidas que albergaban solamente a 1.178 personas.

Foto N° 717 : Fotografía de un artículo aparecido en el diario "Tiempo Argentino" el día 2 de setiembre de 1985, en el cuál se detalla el hallazgo de los restos del RMS "Titanic" .-



**Foto N° 718 :  
El Dr. Ballard con otros dos  
miembros de la expedición conjunta  
del Instituto Woods Hole y el  
IFREMER .-**

/--sada, no se dieron por vencidos.

## **Y ENTONCES ALGO SUCEDIÒ.....**

A las **02:00 a. m.** de la madrugada del día **1ro.de Septiembre de 1985**, más de setenta y tres (73) años después del hundimiento del mayor buque construído hasta el año 1912,el “Argo” hubo de localizar un gran objeto. Una vez que las cámaras fueran dirigidas a tomar una vista más cercana del mencionado objeto, éste fue identificado como una de las **calderas** del inmundible. Más tarde, con toda la alegría de saber que estaban en la pista exacta y definitiva del hallazgo del barco de los sueños, la investigación prosiguió, encontrándose el casco del buque, o mejor dicho, su sección de proa.

**Para qué mentir.....**

1678

La emoción y la alegría de aquellos hombres se despertó súbitamente, como quien recibe la más esperada buena noticia de su vida. Risas, abrazos, mutuas felicitaciones y (porqué no.....), una botella de buen champagne y unos buenos puros, se distribuyeron entre los asistentes a la feliz consecución de un trabajo de años. El ambiente no podía ser de mayor exaltación, cuando veinte (20) minutos después del hallazgo, uno de los científicos de a bordo dijo, sin estridencias ni gritos, como quién tiene presenta algo muy, muy dentro de su ser :

*“Son las 02:20 hs....a esta hora se hundía el ``Titanic``.”*

Y ,entonces, de pronto, todos comprendieron lo que este hombre quiso decir :que en ese instante, hacía 73 años y unos meses, el buque de la White Star Line, el inmundible e inolvidable RMS “Titanic” se hundía en las frías aguas del Atlántico, para reposar en el lugar en el que, finalmente, ellos lo habían localizado, llevándose con él a más de 1500 personas. Por un instante , los ojos se nublaron en el recuerdo de aquellos que hubieron de perecer en ese fatídico Abril de 1912 .Como así también, luego de los lógicos y necesarios instantes de festejo, y posteriores momentos de reflexión, todos comprendieron **porqué** y **para qué** estaban allí.



Foto N° 719 :  
Logotipo del Woods  
Hole Oceanographic  
Institute .-



**Foto N° 720 : Fotografía de una de las calderas del RMS "Titanic" .-**



1680

Por varios días más, el “Argo” se dedicó a recorrer concienzudamente el área del naufragio, ahora sí debidamente esclarecida. Se pudo determinar, en base a las fotos y filmaciones, que el RMS “Titanic” estaba “parado” (o si se quiere, de pié) sobre el fondo del lecho marino, a una profundidad de unos **13000 pies (unos 4288 metros)** y que el casco se había partido en dos secciones separadas: este “quiebre” había tenido lugar entre la tercera y cuarta chimenea, corroborando lo que varios testigos sobrevivientes habían indicado que, efectivamente, había tenido lugar unos momentos antes de que la popa quedara suspendida en el aire, para después también desaparecer. Ahora bien, estas dos secciones están separadas entre sí unos **2000 pies (unos 660 metros)**, estando cubierta el área intermedia con restos de todo tipo.

Así podemos mencionar las ubicaciones de las partes principales del RMS “Titanic”, sobre el fondo del lecho marino. Ellas son :

**Localización de la Proa: 41° 43’ 57’’ Norte y 49° 56’ 49’’ Oeste.**

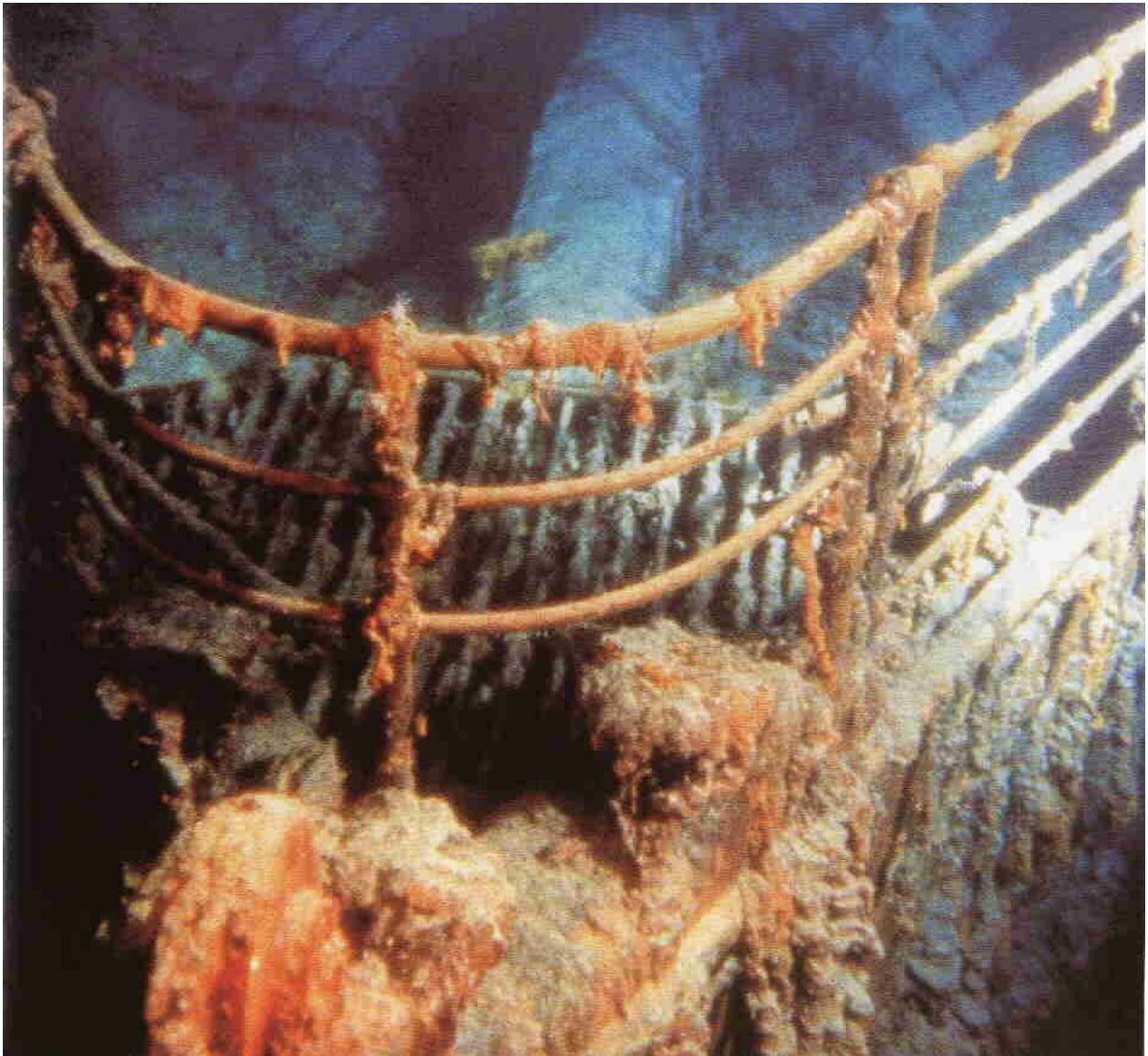
**Localización de la popa : 41° 34’ 35’’ Norte y 49° 56’ 54’’ Oeste.**

**Localización de las calderas : 41° 43’’ 32’’ Norte y 49° 56’ 49’’ Oeste .**

Cabe acotar que la posición del “Titanic” se ubica a casi **1900 millas (3520 kms.)** de su puerto de partida, **Southampton** (Inglaterra) y a unas **1500 millas (2780 kms.)** de su destino final, el puerto de **New York**, (Estados Unidos de América). También indiquemos que el buque se halla a unas **1000 millas (unos 1852 kms.)** al Este de ciudad de **Boston** y a unas **375 millas (unos 695 kms.)** de St. John, Newfoundland.

Y parece mentira o cosa de no creer, pero la proa del hundido orgullo de la White Star Line apunta directamente a uno de los muelles del puerto de New York, como si dijera : **!!!Allí debería haber llegado yo!!!.**

Casi inmediatamente después de que los restos del otrora inmundible barco de los sueños fueran hallados, se comenzaron a dar las informaciones referidas a las alternativas del descubrimiento. Asimismo, se empezaron a escuchar las voces que hablaban de una impresionante fortuna que se halla



**Foto N° 721 :**  
**Impresionante fotografía que nos muestra la proa del RMS “Titanic”, sobre el fondo del mar, un “poco” alejada del poderío que el buque poseía al momento de zarpar hacia New York .**  
**Se pueden observar las formaciones de “rusticles” (palabra inglesa que deviene de la contracción de “rust “ (orín, óxido) y “icicles” (carámbano) .-**



**Foto N° 722 :**  
**Otra excelente foto en la que también se puede observar la punta de proa del hundido**  
**RMS “Titanic” , tomada desde el lado de babor del buque .-**

/--ría en las profundidades del buque, que plantearían variadas dificultades para su ubicación y posterior recupero. También, las voces de aquellos que sobrevivieron se hicieron oír ,como las de diferentes representantes de centros de investigación arqueológicas.

De todos modos, volviendo al momento de su hallazgo, que el RMS “Titanic” se hallaba parado sobre su quilla en el suelo del fondo marino, y, en comparación con otros naufragios, casi intacto. Sin embargo, los científicos a bordo del “Knorr” no quisieron, en esos momentos revelar la **exacta** ubicación del buque, ya que ,por ese entonces, había dos controversias dando vueltas : una, la de quien poseía (empresa, compañía, etc.) los derechos de exploración y rescate de los objetos que, eventualmente, se hallaran y la planteada por los familiares de los muertos en el naufragio, que se consideraban como parte directamente interesada en el asunto. Es así que uno de los voceros del Woods Institute indicó que *“No quieren dar (los miembros de la expedición) el sitio exacto del Titanic porque desean que por ahora se conserve como un monumento marino.”* Y habiendo nombrado a los sobrevivientes del naufragio, digamos que una de las más reconocidas sobrevivientes, la **Sra. Eva Hart** supo decir en ese momento : *“Creo que todos los sobrevivientes coincidirían conmigo que debe dejarse en paz al Titanic. Preferiría que no se molestara la tumba de mi padre.”*

La primera de las expediciones que el Dr. Ballard y su equipo realizaron al sitio del naufragio tuvo premisas fundamentales, que estaban de acuerdo a los objetivos que los anteriores intentos tuvieron; esto es, la **localización geográfica**, y el **fotografiado** exhaustivo del lugar y de los restos del buque .Es por ello que, a pesar que no se hallaron restos **humanos** ,se logró encontrar botellas de vino, camas, platos, bultos, diversos efectos, etc. que poblaban la fosa marina en la que yace el coloso de los mares.



**Foto N° 723 :**

**Esta fotografía, a mi humilde entender, es todo un símbolo de la supervivencia de la vida (en este caso, la vida animal representada por el pez) por sobre la tragedia (una de las hélices del buque de la White Star) .Como uno más de los lugares que el pez frecuenta, la hélice yace dormida ...lejos de los días en que el impulso que generaba daba movimiento al barco .-**



**Foto N° 724 :**

**En esta excelente fotografía , podemos observar una ventana del lado de babor del buque, abierta de “par en par” .Nótese que a pesar de la impresionante caída de más de cuatro (4) kilómetros y el violento choque contra el fondo del lecho marino, la ventana no se separó de sus goznes , como así también, el vidrio de la misma no se fracturó .-**



**Foto N° 725 :**

**En esta fotografía se puede observar la ruptura de una parte de la superestructura del buque de la WSL .Asimismo, nótese las diversas ventanas que pueblan este sector . Uno de los tópicos que los Ingenieros tuvieron especial cuidado en estudiar es el tema de las juntas de expansión del RMS “Titanic”, debido a sus implicancias en la resistencia de la estructura del buque a los tremendos esfuerzos a los que se vió sometido .-**

Hagamos un pequeño comentario : muchos se podrán preguntar porqué no se hallaron restos humanos, ya que por este solo hecho, no faltaría quién pensara que el buque no transportaba seres humanos, o que el buque alcanzó a ser desalojado por todos aquellos que viajaban en él (con lo que el hundimiento y su tragedia se convertirían en una patraña) .Sin embargo, hay una foto sumamente conmovedora por lo que ello implica a la visión de quién la observa en detalle :esta corresponde a un par de botas o botines que reposan en las inmediaciones del hundimiento ,asentadas en el fondo del mar. Esos botines fueron ocupados por **alguien**....pero ¿y dónde está el cadáver?. El mismo fue devorado, lenta o rápidamente, por los habitantes de la fauna marina de esas profundidades, que, aunque parezca mentira en dichas profundidades ,existen.

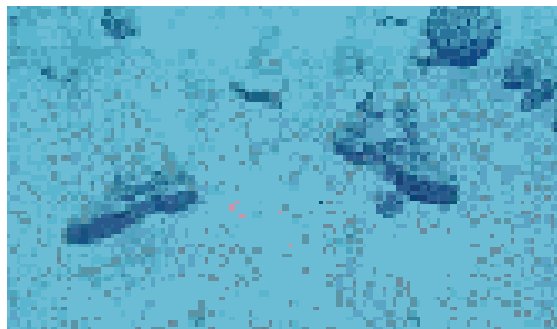


Foto N° 726 : Esta fotografía, en la que vemos un par de botines no es conmovedora por su formato ni por su contenido, sino por lo que ella implica . . . .

En definitiva, el Océano puso en aplicación la regla de oro expresada por Lavoisier : *“Nada se pierde, todo se transforma”*. Ahora bien, otra pregunta sería: ¿y porqué no se devoraron los botines?. Por una sencilla razón : los peces son, generalmente, repelidos por el **tanino**, elemento que se utiliza desde hace mucho tiempo en talabartería, esto es, la fabricación de calzado. Salvo casos excepcionales, por ejemplo, en los que un tiburón se engulle hasta pedazos de tablas o lo que tenga cerca de su boca, la generalidad de la experiencia indica lo anterior. Además, casi durante todo el año, no hay tiburones en esa parte del Océano Atlántico, ya que la tempe



1688

/--ratura en dichas latitudes es sumamente baja para los escualos. Una de las experiencias (de las muchas...) que tuvieron como partícipe a los miembros de la expedición del Dr. Ballard del año 1985, es el haber divisado, de lejos, lo que parecía una cabeza de niña, en una de las escotillas del buque. Con la conmoción lógica y natural que ello implicaba, al no haber hallado resto humano alguno hasta esos momentos, y estar frente a la posibilidad de que se revirtiera esa tendencia, los equipos de filmación se fueron acercando, para más tarde, descubrir que lo que parecía una cabeza humana, en realidad era la de una muñeca, usada para sus juegos por quién sabe que hermosa niña (“**¿Qué es una niña : la maternidad arrastrando una muñeca.....**”) .....Más tarde, esa cabeza fue recuperada .Cabe mencionar que también se halló una muñeca similar en una valija de las que se hubieron de rescatar del “campo de restos” y más tarde, restaurada, se exhibió a la vista de los públicos de todo el mundo. En definitiva, se logró efectuar una reconstrucción de una hermosa muñeca del año 1912. Lástima que nunca se pudo saber a quién pertenecía ese cándido juguete y si la mujercita que dormía con él logró salvarse o no.....



**Foto N° 727 :**  
**Fotografía tomada desde el submarino de exploración ,durante la 1ra. expedición del Dr. Ballard al RMS “Titanic” , en la cuál los científicos a cargo hallaron esta cabeza de muñeca .-**



**Foto N° 728 :**  
**Reconstrucción de una muñeca ,que fuera hallada  
dentro de una valija recuperada en las  
inmediaciones del sitio del naufragio  
del “Titanic” .-**

Quienes hayan visto la película de James Cameron (“Titanic”, 1996) habrán observado que, posteriormente a las imágenes en que se recrea la zarpada del buque desde el puerto de Southampton, las siguientes escenas se ubican en la zona del hundimiento, y las mismas muestran a los mini-submarinos que se emplearon para dicho trabajo. Pues bien : lo que muchas personas no saben es que Cameron logró el concurso de los **VERDADEROS** mini-submarinos que fueron provistos por el equipo de colaboración **RUSO**, que en anteriores oportunidades (antes del año de filmación de la película) también se utilizaran para bajar hasta donde reposan los restos del inmundible. Estos ingenios se llaman **“MIR”** (que en

1690

el idioma ruso significan “Paz”) y fueron los grandes héroes de las expediciones (posteriores a las del Dr. Ballard) al “Titanic” ya que ,sin ellos, hubiera sido muy difícil la tarea a emprender. Volviendo al tema, las escenas de la película en las que se van mostrando partes del naufragio (acompañadas por una música hasta si se quiere, “fantasmal”....pero extraordinariamente hermosa y a tono con las escenas correspondientes) se tornan sumamente emotivas, por lo menos para quien esto refiere. Aquí y allá se divisan los restos de las pertenencias de otros seres humanos que, a semejanza de nosotros, también tuvieron sus ilusiones, sentimientos, sueños, esperanzas, problemas, contradicciones.....vidas, en definitiva. Allá un par de anteojos, y más acá, la cabeza de una muñeca.....seguramente, Cameron tomó esa escena para recordar el real episodio de la muñeca.

Un comentario dirigido a los que me puedan acusar de “**sensiblero**”: debido a que este pequeño trabajo de investigación se focalizó sobre varios aspectos de la historia del RMS “Titanic”, debí tomar como una de las guías para su consecución, al film de Cameron .Pues bien, para ello debí ver, a intervalos a veces, pero casi siempre en su totalidad (es decir, **completa**) la mencionada película hasta (a estos días de Noviembre de 2001) una cantidad de **veinticinco (25) veces**, ya que así era necesario para tener ciertos puntos en claro. Y sin embargo.....todavía me conmueven ciertas escenas, entre ellas, la que muestra los objetos de uso personal de los pasajeros, como así también tantas otras ,tan bien logradas: los dos jóvenes (Jack y Fabrizio) sobre la proa del buque, mirando los delfines saltar (si se habrá emocionado mi padre Don Miguel, ya que él también recordaba, al mirar esa escena, su viaje a través del Atlántico rumbo a nuestro país, allá por 1938), el beso de amor entre Jack y Rose, etc.

Una vez que el Dr. Ballard hubo de certificar, junto a su equipo el certero hallazgo del buque, deslizó algunos comentarios respecto a este gran suceso . Decía así :

*“Sospecho que viajar a la Luna fue también muy emocionante, pero los científicos y los astronautas pudieron hacer su trabajo, cumpliendo sus objetivos.”*. Respecto de lo que se logró en la investigación Ballard declaró

1505

4 SET. 1985

Página 4 Exterior LA NACION

## El Titanic está parado y casi entero

NUEVA YORK, 3 (Reuter). - El transatlántico Titanic fue hallado parado y casi entero en su tumba del fondo del mar, informaron hoy sus descubridores desde su nave de investigaciones, cerca de la costa de Terranova.

Pero los científicos a bordo del buque oceanográfico de investigaciones de la marina norteamericana Knorr no revelaron la ubicación exacta del lujoso buque que se hundió hace 73 años arrastrando con él a 1513 personas, por temor a desatar una caza de tesoros marinos en las profundidades.

Diamantes y lingotes de oro se hallaban a bordo del supuestamente "insubmersible" transatlántico que chocó con

tra un témpano en su travesía inaugural y se hundió el 14 de abril de 1912.

"No quieren dar el sitio exacto del Titanic porque desean que por ahora se conserve como un monumento marino", dijo un vocero del Instituto Oceanográfico Woods Hole, de Massachusetts, uno de los patrocinantes de la exitosa expedición.

Similares sentimientos manifestaron varios de los 21 octogenarios sobrevivientes, que súbitamente debieron recordar el momento más terrible de sus vidas.

Como eran niños, fueron obligados a subir a botes salvavidas mientras sus padres permanecían a bordo de la nave que se hundía en el Atlántico Norte.

"Creo que otros sobrevivientes coincidirían que debe dejarse en paz al Titanic", dijo Eva Hart, de 82 años, en su casa cerca de Londres. "Preferiría que no se molestara la tumba de mi padre".

El padre de Hart la puso en un bote, se despidió y se abogó con 1512 personas, entre ellas los millonarios John Jacob Astor y Benjamin Guggenheim, y centenares de desafortunados pasajeros cuyos nombres han quedado relegados al olvido.

**Lo halló un submarino**

El doctor Robert Ballard, jefe de la expedición francoamericana que halló el barco, informó hoy a Woods Hole que el Titanic fue hallado por un submarino robot Argo, especialmente diseñado para esta expedición.

El Argo, del tamaño de un automóvil pequeño, transportaba cámaras fotográficas especialmente dotadas para las profundidades marinas y equipo sonar que transmitía fotos al Knorr.

El objetivo de la expedición era probar al Argo, y Ballard creyó que la búsqueda del Titanic sería la forma ideal de hacerlo, afirmó la portavoz del Woods Hole.

No hubo información inmediata sobre cuándo serían difundidas las fotos, pero el Knorr tiene previsto retornar a Woods Hole el lunes próximo.

Foto N° 729 :

Titular del diario "La Nación", que se edita en la Capital Federal, ciudad de Buenos Aires, en la cuál se describe el hallazgo del RMS "Titanic" .-



Foto N° 730 : En esta impresionante fotografía, podemos advertir el estado en el que quedó la parte de proa del barco de los sueños. Esta vista corresponde a la mencionada sección de proa, pero vista desde atrás, esto sería, desde la popa. Y sin embargo, a pesar de lo tremendo que fue el quiebre (todavía en la superficie del mar), más el veloz descenso más el brutal choque contra el fondo marino, el casco está asombrosamente intacto, si se lo compara con otros naufragios .-

1692

que “...en las imágenes se vé la parte inferior de la proa con extensos daños por donde emergieron las calderas ,aunque la pequeña asta de la bandera en el extremo de la proa sigue erguida .”



Foto N° 731 :

Fotografía que muestra la proa del RMS “Titanic”, en el lugar donde hoy yace .Arriba de la misma ,uno de los mini-submarinos utilizados para explorarla .-

Como dijimos, uno de los objetivos primordiales de esta primera expedición del año 1985, que efectuara el Dr. Ballard, fue el fotografiado de todo lo que se pudiera fotografiar. Esto se convirtió en uno de los logros más sobresalientes del trabajo emprendido, ya que se obtuvieron unas **doce mil (12000) fotos** (como para tener algún recuerdo ....¿vió?) .Pero lo que también revelaron, por esos días, las fotos, fue una singularidad que presentaba el naufragio: el buque no estaba de una sola pieza, sino que no se pudieron localizar los restos de la **popa**.

Así decía Ballard : “*Todavía seguimos buscando la popa; no podemos encontrarla .Parece que se separó del resto del barco. No hemos podido dar con la popa. Vamos a tener que examinar los restos más de cerca.*”

Agregó el Doctor que “...*el Titanic parecería haberse roto detrás de la segunda chimenea, y desde allí hasta la popa, solo hay una masa informe.*”



**Foto N° 732 :**

**En esta fotografía podemos observar cómo eran las ventanas del interior del RMS "Titanic". Cabe acotar que , luego del choque contra el fondo marino, muchos de los vidrios quedaron intactos : Las molduras de encastre eran de plomo y los mismos cristales habían sido hechos a mano, uno por uno .-**

Una de las cosas que Ballard negó insistentemente, en esos primeros instantes del descubrimiento, fue el proporcionar la ubicación del casco del buque.

*“Si yo les dijera a que profundidad se halla, un buen oceanógrafo sabría cómo hallarlo. Algunos hablan de venir aquí a dragar, inspeccionar y dañar los restos del barco, que está en excelente estado, y no queremos que nadie lo desfigure. ”*

Pero aunque Ballard siempre se comportó como un científico nato, también dejó ver su faceta de “ser humano”, lo que se puede apreciar aquí:

*“Me emocioné profundamente con las imágenes del puente de mando del navío y las de los soportes vacíos de los botes salvavidas.”*

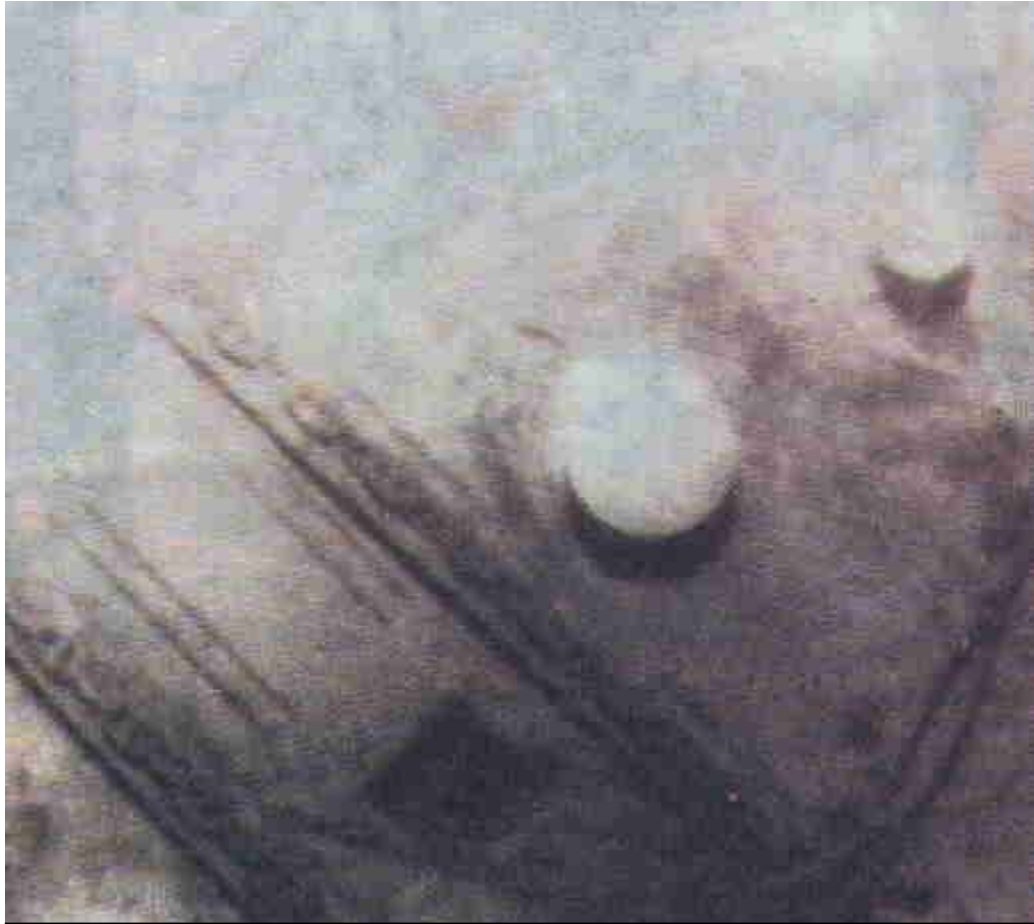


Foto N° 733 :  
 Fotografía superior de la zona de proa del barco de los sueños .En ella se pueden observar (todavía.....) las cadenas de las anclas del buque .-

De todos modos, los objetivos de la expedición al “Titanic”, organizada por el Instituto Woods y su homólogo francés ,el IFREMER, fueron los estrictamente científicos. Tal es así que el abogado del Instituto Woods, el Dr. **Michael Levine** indicó que *“Esta ha sido estrictamente una prueba para el equipo a ser utilizado en profundidades marinas, y el realizarlo conjuntamente ha sido un objetivo interesante en sí, ya que no se trata de Jack Grimm con los ojos puestos en el Titanic.”*

Otro de los voceros de los oceanógrafos a bordo del “Knorr”, la Sra. **Shelley Lauzon** , expresó que *“No quisiéramos que la gente acuda allí en busca de riquezas.”*



Foto N° 734 :  
Fotografía del Dr. Ballard (segundo desde la derecha) junto a varios miembros de la expedición conjunta Woods Institute – IFREMER , del año 1985 .-

Siguiendo con los detalles de la expedición, los anteriores comentarios expresados por Ballard, Levine y Lauzon se realizaron en base a que se siguió comentando (y se sigue hablando del tema...) de que el RMS “Titanic” albergaba en su interior gran cantidad de oro, joyas y diamantes. Entre este “estimulante” cargamento se destacaría el cargamento de joyas y piedras preciosas que la firma **De Beers** ,de Amsterdam (Holanda) hizo embarcar a bordo del barco de los sueños, aunque en los registros de carga no figuren. Repito :a mi humilde criterio no figuraría (dicho cargamento) en el registro por dos razones sumamente simples: una, la de evitar el robo; la otra, que es una posibilidad, que dicho cargamento figurase bajo otro nombre, por ejemplo, cargamento de pieles, y que sólo un par de personas estuviesen al tanto de su verdadero contenido. Ahora bien, también cabe la pequeñísima posibilidad de que la persona (o las personas...)que supiese dónde y cómo estaba ubicada la preciosa carga, se hubiese hundido con el buque.





**Foto N° 735 :**  
**Jarra de té, que fuera rescatada y restaurada, de los restos del naufragio .-**



**Foto N° 736 :**  
**Fotografía de un “Ojo de Buey”, rescatado del naufragio, con su cristal fracturado, pero entero en su mayor parte .-**

Ahora bien, a la luz de los anteriores comentarios, se puede entender la inmediata y feroz controversia en cuanto los derechos de propiedad sobre los restos del hundido orgullo de la White Star Line .

En cierto modo, era lógico, ya que lo que podría haber en juego, en las profundidades , aunque no se conociera, debía ser mucho. Más allá de las joyas, diamantes, oro, etc. que se pudieran hallar, el solo hecho de poder rescatar objetos y otras pertenencias de los pasajeros, y el hecho de comercializarlos, implicaría una ganancia manifiesta para quien pudiera tener potestad sobre los restos del naufragio.

De movida, se plantea uno de los factores que hizo que se produjeran, alrededor de él, constantes discusiones y presentaciones ante los tribunales nacionales. Esto es, que el buque se halla hundido en aguas internacionales, lo que habría habilitado a cualquiera con un equipo apropiado de buceo, como para ir hasta el lugar del hundimiento y sacar lo que quisiese, debido a que, por las convenciones marítimas, lo que está en aguas internacionales, no posee dueño o por lo menos, cualquiera está habilitado como para emprender una búsqueda.

Pero por esos días, también se escuchaban voces que intentaban explicar, más o menos bien, cual era el panorama. El norteamericano **John Ingram**, experto de una compañía de seguros marítimos, decía que *“todo depende de si el casco está abandonado , en cuyo caso es del primero que lo encuentre o si se sigue considerando como un barco que es posible rescatar, en cuyo caso, los restos del Titanic pertenecerán a la compañía de seguros marítimos que cubría el barco.”*

De todos modos, la compañía que era propietaria del RMS “Titanic”, la White Star Line, como la empresa que aseguró sus restos, ya no existen. Sin embargo, en ese mes de septiembre de 1985, la **Commercial Union** , una oficina de seguros británica, se postulaba como descendiente de la que extendió la póliza del inmundible. Sin querer adelantarme mucho a los acontecimientos, podemos decir que los derechos sobre los restos del orgullo de la White Star fueron obtenidos, después de una larga batalla judicial, por la compañía **RMS “Titanic” Inc.**

1698

Me interesaría resaltar ,como corolario de la primera investigación efectuada por el Dr. Ballard y su equipo binacional, las palabras que pronunciara en una de las conferencias realizadas para describir la posición en la que fue encontrado el barco de los sueños :

*“El Titanic mismo yace bajo 13000 pies de agua en un suave declive del tipo alpino, con un pequeño cañón por debajo. Su proa apunta al Norte y el barco está parado sobre el fondo. Sus cañones de chimeneas apuntan directamente hacia arriba. Está quieto y en paz, y en un lugar adecuado para que descansen los restos de esta, la más grande tragedia del mar. Que permanezcan por siempre de esa manera, que Dios bendiga estas almas .”*



**Foto N° 737 :**  
**Fotografía que muestra uno de los robots empleados para la investigación dentro del RMS “Titanic” .-**



**Foto N° 738:**  
**Fotografía del Buque oceanográfico “Knorr”, del cuál descende, por la popa, uno de los mini-submarinos franceses de exploración submarina .-**



**Foto N° 739 :**

**Una de las ruedas de mando del Puente de Mando del RMS “Titanic” . Desde estas ruedas se indicaba al personal bajo puente, y en especial a los Ingenieros de las Salas de Máquinas, los cambios en la potencia y velocidad que los sistemas de propulsión debían presentar ,de acuerdo a las órdenes del Capitán y de los Oficiales .-**

Las expediciones al RMS “Titanic” no se detuvieron con esta exitosa operación, que aunque conmovedora desde el tipo de vista humano, no logró otros objetivos, como ser la ubicación de la proa .Es necesario indicar que el barco está partido en tres (3) grandes piezas, e incluso, cabría la posibilidad de decir que también existe una cuarta porción del buque.

Es así que en el mes de Julio de 1986 (recordemos que en el Hemisferio Norte es pleno verano, tiempo en que el clima “afloja” un poco y se puede investigar), después de un tiempo de análisis de los resultados obtenidos, y

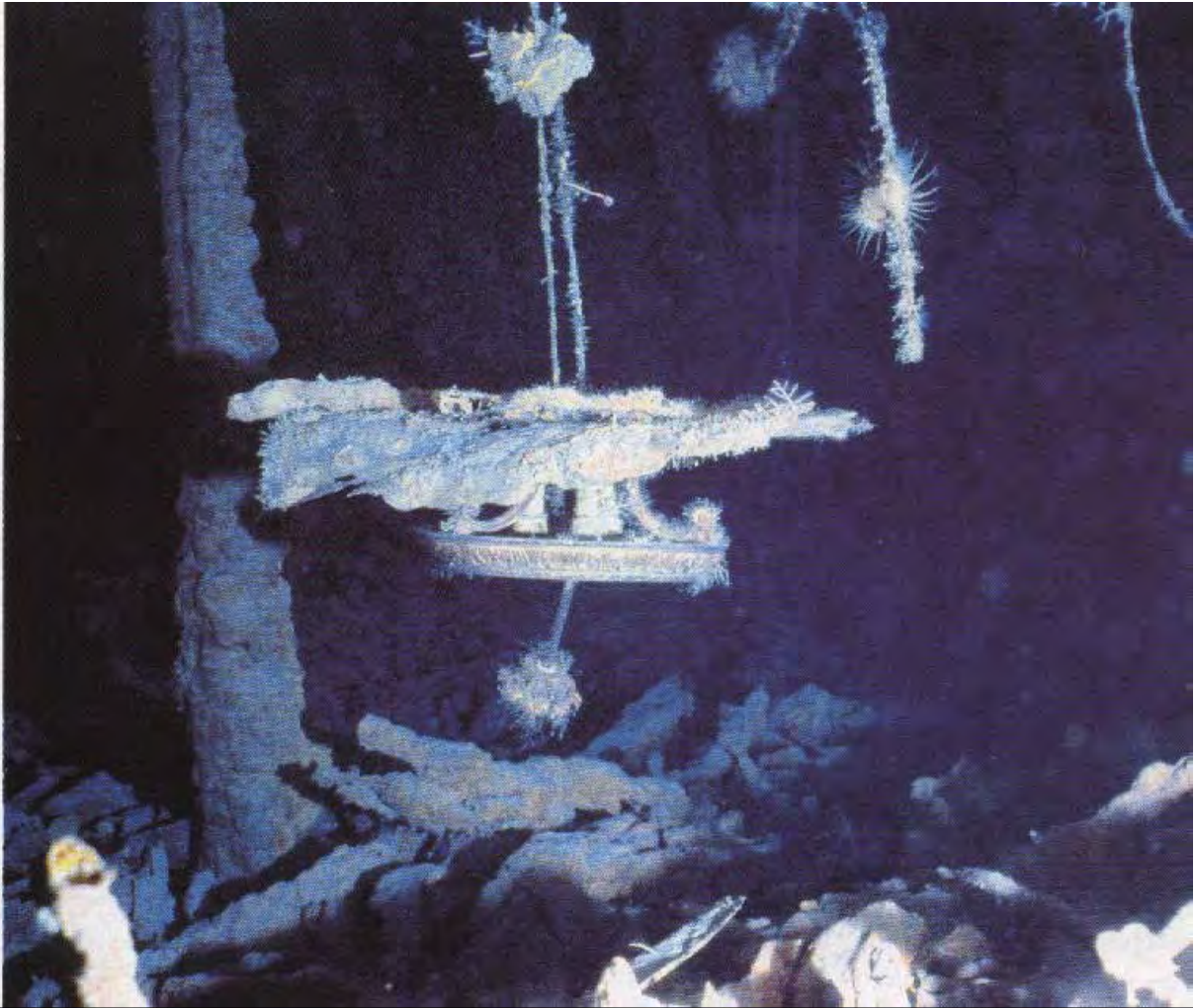
1700



**Foto N° 740 :**  
**Otro sector del RMS “Titanic” , tal como se puede hallar hoy en día .-**



**Foto N° 741 :**  
**Un baúl rescatado de los restos del naufragio .-**



**Foto N° 742 :**  
**Fotografía de una de los candelabros de cristal ,en el interior del RMS “Titanic” .A pesar del deterioro lógico y de los “rusticles”, este objeto que se hallaba a bordo del barco de los sueños, se conserva , sorprendentemente , intacto .-**



**Foto N° 743 :**  
**Fotografía de una de las lámparas con las que estaba provisto el RMS “Titanic” .-**

1702

de una nueva preparación , junto a cálculos de posiciones e implementación de los medios necesarios, se hubo de programar una nueva expedición conjunta, la que sería denominada la **2da.expedición del Dr. Ballard al RMS “Titanic”**, pero finalmente, en ese mes, solo los cincuenta y seis (56) miembros de la tripulación del Dr. Ballard ,sin los investigadores franceses y su equipamiento para la recuperación de objetos y demás, volvieron al lugar del naufragio. No iban huérfanos de equipos, ya que entre sus “armas” , a bordo del buque de nombre “**Atlantis II**” ,se había preparado un aparato de imágenes más potente del que habían dispuesto el año anterior .Es decir, los muchachos se vinieron con todo.....

En este caso, se trataba del “**Jason Jr.**” (J.J. en el “argot” de los científicos), un submarino de exploración de unos nueve (9) metros de longitud, unido por un tubo a la superficie. El “J.J.” estaba equipado con cámaras de alta resolución y potentes focos, y podía, asimismo, explorar regiones antes no exploradas. De todos modos, también se hubo de emplear al submarino “**Alvin**” , fabricado en uno de los elementos más resistentes de la Naturaleza, el **titanio**.

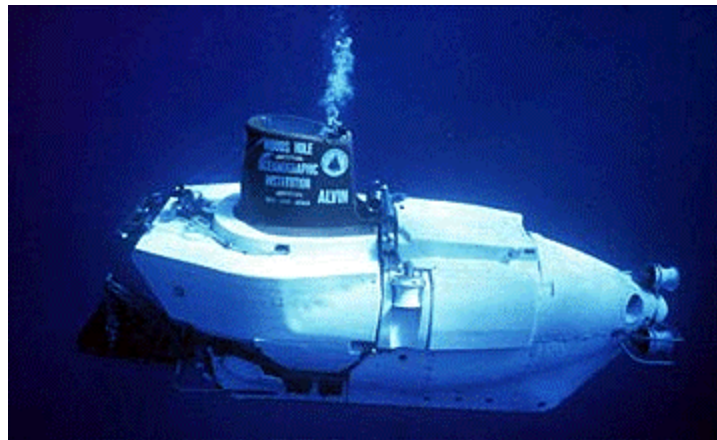


Foto N° 744 :  
Excelente fotografía del submarino “Alvin”, que  
fuera empleado en la 2da. expedición Ballard al RMS  
“Titanic” .-

El día **13 de Julio de 1986**, el Dr. Ballard ingresó con dos (2) pilotos al “Alvin”, el cual , a su vez transportaba al “Jason Jr.”. Una vez en el agua, habiendo sido lanzado desde el “Atlantis”, el “Alvin” se vuelve independiente, ya que se lo deja bajar en caída libre, es decir, bajo la sola acción de la gravedad. Esto se hizo así, para conservar su energía eléctrica, que habría de alimentar los equipos del submarino de exploración. El descenso de este aparato llevó unas dos (2) horas y media, hasta el sitio del hundimiento.

Mientras descendían en caída libre durante esas dos horas y media, vieron una gran medusa y tiburones blancos por la ventana del “Alvin”. Aunque anteriormente indiqué que no se hallaban tiburones en la zona del naufragio, lo cual es comúnmente correcto, sí se producen encuentros como el mencionado, pero en los meses del verano del Hemisferio Norte, ya que las corrientes cálidas del Golfo de México suelen internarse en esas aguas, llevando consigo algunos escualos.

Cuando llegaron al fondo, vieron al “Titanic”, *“una enorme pared negra de acero, que parecía interminable en todas direcciones.”*. Los lujosos camarotes que antes habían sido ocupados por millonarios y pasajeros de 1ra. clase, ahora eran visitados por estrellas de mar, cangrejos y peces manta. Asimismo, la proa del buque se hallaba cubierta de grandes montones de óxido, los cuales recibieron el pomposo nombre de *“rusticles”*, abreviación de las palabras inglesas *“rust”* y *“icicles”* ,que significan *“óxido”* y *“carámbanos”*, respectivamente .Uno de los primeros y tristes descubrimientos fue el haber comprobado el hecho que ya no existían las magníficas cubiertas de madera, que fueron consumidas por los microorganismos destructores de la madera, al mismo tiempo que los “rusticles” pendían desde las barandas de la cubierta principal como regueros sangrantes.

En los doce (12) días siguientes ,el “Alvin” realizó otras once (11) expediciones al buque hundido, utilizando en esas oportunidades, al robot “J.J.” para ingresar por la cúpula rota de la gran escalera central (la “Great Staircase”) y descender por las primeras cubiertas de su vacío casco, donde las enormes y espectrales lámparas (“arañas”) de cristal aún colgaban , en



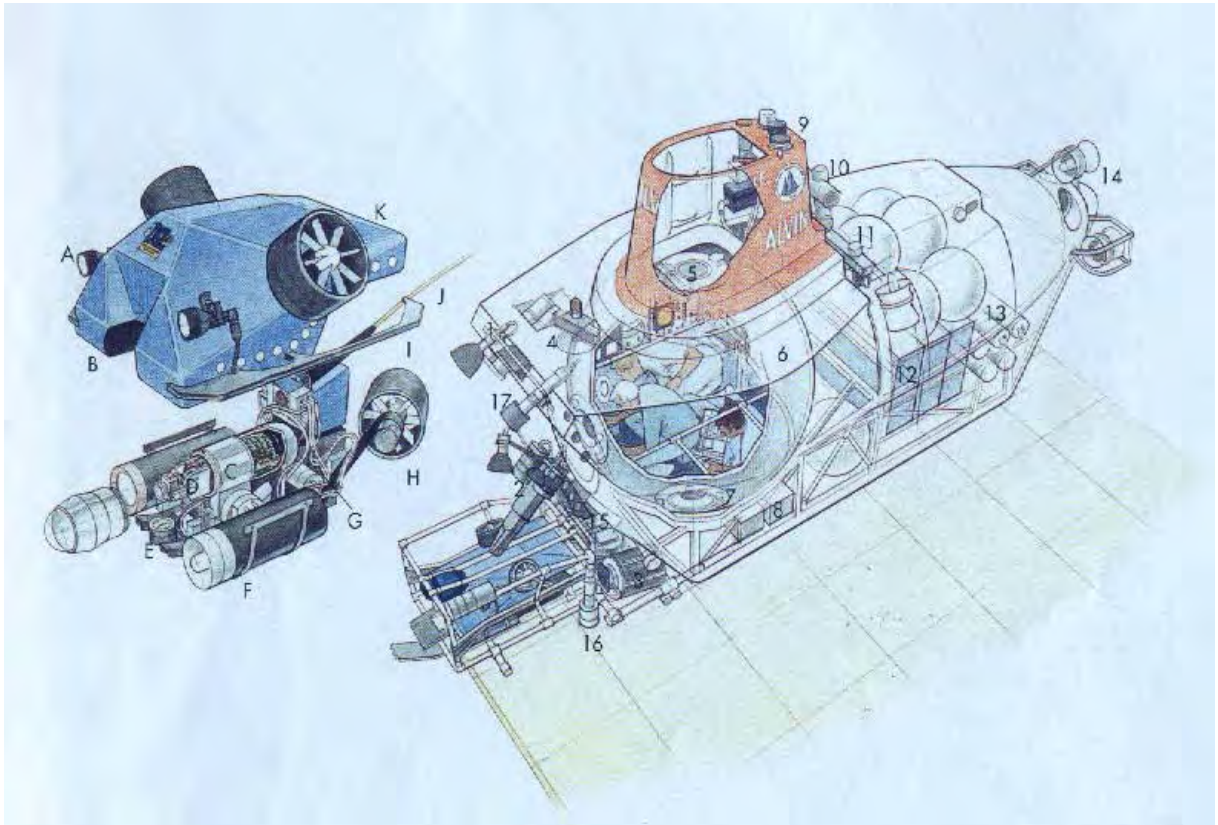
1704

un sorprendente y excelente estado de conservación, habiendo sobrevivido al viaje hasta las profundidades y al posterior choque contra el fondo del océano. Así, los miembros de la 2da.expedición, se dedicaron a inspeccionar la proa, el casco, el mástil de proa, la cubierta superior y el puente del barco, deslizándose por encima de las cadenas del ancla y por los cabrestantes y por los enormes orificios que las chimeneas hubieron de dejar, y por el de la gran cúpula.

Luego de 74 años, “alguien” o “algo” volvía a caminar por la “Gran Escalera” .Aunque, lógicamente, el paso del tiempo junto a la acción de los microorganismos que consumieron la madera , dejó sus huellas; no obstante ello, se la pudo identificar por los pilares que la sustentaban, ya que éstos no eran de un material corruptible. Otro de los extraordinarios ornamentos que formaba parte de la pared de la “Gran Escalera”, el reloj, también sucumbió. Algunas cosas, en especial las de metal, todavía se encontraban en pie. Además, el ancla del RMS “Titanic” , la que necesitara tantos caballos que tirasen del carro que la conducía, colgaba aún de la proa .

Con estos restos del buque y con los que se hallaban dispersos en toda esa inmensa área, es decir, la que intermedia entre las dos secciones del buque, los Dres. Ballard y Elazar Uchupi, comenzaron a diseñar un detallado mapa de los mismos, lo que contribuyó a revelar nueva información y también, a corroborar ciertos relatos que se hubieron de hacer sobre el hundimiento del barco de los sueños, de la misma manera de corregir otras falsas historias.

Hay que hacer constar que el Dr. Ballard no trajo absolutamente nada del lugar del desastre y no permitió que el interés por el rescate de objetos interfiriera con la tarea específica que se había encomendado. Como todo tiene un final, y en esta 2da.exploración también lo hubo, el “Alvin” realizó una inmersión final. Durante la misma, se hubieron de colocar dos (2) placas recordatorias del suceso, las cuales, como es de suponer, fueron dedicadas a aquellos que murieron en el desastre. Una de las placas fue preparada por la **Titanic Historical Society** (Sociedad Histórica del Tita--



**Foto N° 745 :**

En estos planos, podemos observar a los aparatos utilizados durante la 2da . expedición al RMS “Titanic” ,del Dr. Ballard y equipo .Ellos son , el “ALVIN”, a la derecha y el “JASON”, a la izquierda.

Se pueden describir de la siguiente manera :

**“ALVIN”**

1: Cámara fija/ 2 : Brazo manipulador / 3 : Cabrestante y carrete del cable / 4 : Sonar.-  
 5: Escotilla / 6: Esfera de titanio / 7 : Tres ojos de buey / 8 : Lastre de hierro desechable .-  
 9 : Teléfono acústico / 10 : Dispositivo para el izado / 11 : Tanques de aire y de lastre variable de agua de mar /12 : Baterías /13 : Cámara presurizada /14 : Propulsores .-  
 15: Cortador de cable de emergencia / 16 : Cámara de televisión de alta sensibilidad en blanco y negro dirigida hacia abajo, o cámara SIT (de intensificación del objetivo con silicio)

.-

**“JASON”**

A : Foco / B : Cámara de flotación / C : Videocámara / D : Cámara fija de 35 mm ./  
 E : Brújula / F : Luz estroboscópica / G : Sensor de profundidad / H : Propulsor .-  
 I : Guía de encaje / J : Cable de unión con el “Alvin” / K : Discos reflectores .-

1706

/--nic) y la otra por el **Explorers Club** (Club de Exploradores) .

La primera de ellas dice :

***“En memoria de aquellas almas que perecieron con el ``Titanic´´, Abril 14/15, 1912.***

***Dedicado a William H. Tatum IV, cuyo sueño de hallar al ``Titanic´´ ha sido realizado por el Dr. Robert D. Ballard .***

***Los Oficiales y miembros de la Titanic Historical Society Inc.,1986 .”***

Indiquemos que el Sr. William H. Tatum fue uno de los fundadores originales de la “Titanic Historical Society”.

El texto de la 2da.placa ,que fuera dejada sobre un sector del casco del buque, dice lo siguiente :

***“El Club de Exploradores.***

***En reconocimiento de los esfuerzos científicos de los exploradores americanos y franceses, que encontraron al RMS ``Titanic´´. Que se acuerde que cualquiera que pueda venir después , deje sin perturbar a este buque y sus contenidos en memoria de la exploración de aguas profundas.***

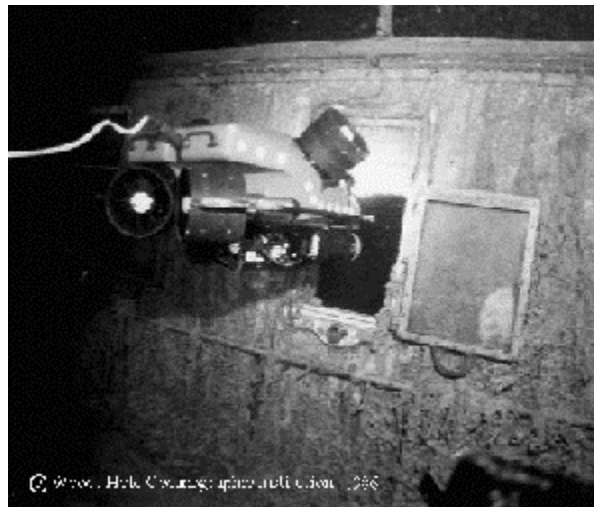
***El Consejo de Directores.***

***Julio 4 de 1986.”***



**Foto N° 746 :**  
**Fotografía de una**  
**de las placas**  
**conmemorativas**  
**dejadas por la 2da.**  
**Expedición del Dr.**  
**Ballard al**  
**RMS “Titanic” m,**  
**honrando la**  
**memoria de los**  
**muertos en el**  
**naufragio .-**

Hemos hablado de varios aspectos de la 2da. expedición del Dr. Ballard, pero no hemos indicado nada sobre él o si se quiere, sobre su historial. Veamos algunos detalles de su carrera. El **Dr. Robert D. Ballard** se retiró del Woods Hole Oceanographic Institute, luego de 30 años de intensa actividad, donde se desempeñó como un científico “Senior” y como director del **Centre For Marine Exploration (CME)**. Asimismo, Ballard es fundador del Proyecto “**Jason**”, que se puso en marcha en el año **1989** luego que el Doctor recibiera cientos de cartas dirigidas a él por parte de escolares de su país, que le preguntaban constantemente como fue el descubrimiento del RMS “Titanic”. Robert Ballard recibió su grado en **Geología y Química** de la Universidad de California. Asistió a la escuela de graduados de la Universidad del Sur de California y a la de Oceanografía de la Universidad de Hawaii.



**Foto N° 747:**  
El robot (“¡Give me my hands, man !”) entrando por una de las ventanas del RMS “Titanic” .-



**Foto N° 748 :**  
El “Alvin” en plena tarea, explorando el RMS “Titanic” .-

1708

También recibió su Ph .D.( un título terciario que se expide en las Universidades americanas e inglesas) en las ramas de **Geología Marina** y **Geofísica** de la Universidad de Rhode Island. El Dr. Ballard se graduó en la Universidad de California con honores militares distinguidos, asignándosele una comisión en la Inteligencia del Ejército USA. Más tarde, se lo transfirió a la Armada de su país y durante la guerra de Vietnam sirvió como Teniente. El Dr. Ballard fue asignado a las filas de la Reserva Naval de su país con el cargo de Comandante .Se tiene al Dr. Robert Ballard como uno de los más altos interlocutores en los temas que se refieran a la investigación marina, habiendo también participado en numerosísimos programas educativos ,entre ellos, los que fueran producidos por la PBS Television, The National Geographic Society (USA), la BBC en Inglaterra, las televisiones de Japón, Alemania, USA, etc.

Asimismo, el Dr. Ballard ha participado en más de cien (100) expediciones submarinas, incluyendo la utilización de los sumergibles “Alvin”, “Archimede”, “Trieste II”, “Turtle”, “Ben Franklin”, “Cyana” y el submarino nuclear “NR-1”.Una de las últimas expediciones en la que participó fue la que se realizó en el Mar Tirreno, en Junio del año 1997, visitando la antigua ruta de los navíos que surcaban el mar, entre los puertos de Cartago y Roma. Durante esta expedición se hicieron los testeos de aparatos de nueva tecnología, los que habrían de equipar al “Jason” (vehículo operado por control remoto), y una nueva cámara junto a un equipo de excavación , los que habrían de formar parte del mencionado submarino nuclear “NR-1”.

Además del RMS “Titanic”, Ballard fue el descubridor en el año 1989, del acorazado “Bismarck” , gloria destructiva del Tercer Reich en la Segunda Guerra Mundial, como así también de otros once (11) navíos de guerra, también barcos de muerte, pertenecientes a la flota americana que intervino en la batalla de Guadalcanal. A lo anterior hay que agregar que ubicó al trasatlántico de la Cunard Line ,el competidor del malogrado RMS “Titanic”, el “Lusitania”. Otra de las labores que tuvo al Dr. Ballard como principal protagonista fueron los más de cincuenta (50) artículos edi-

/--tados en revistas científicas. También escribió muchos artículos de repercusión pública, entre ellos diez (10) para el **National Geographic Magazine**, revista de trascendencia mundial por la calidad y variedad de sus informes, como así también varios libros en los que el Doctor detalla sus investigaciones respecto del RMS “Titanic”, del acorazado “Bismarck” y de los buques hundidos de la flota americana de Guadalcanal.

En definitiva, el hombre que logró, junto a un equipo de científicos e investigadores, hallar al barco de los sueños, el inmundible “Titanic”, no era precisamente un improvisado.....

Como el lector informado puede llegar a suponer, las expediciones al RMS “Titanic” continuaron, lógicamente como resultado del impacto que el descubrimiento del buque despertó ,como así también, la ventana abierta a las profundidades marinas que la nueva y más moderna tecnología submarina permitió “destrabar”.

Con estas nuevas técnicas, implementos, equipamiento y personal debidamente preparado, se realizó la **1ra.expedición conjunta** ,integrada por el personal de **IFREMER** y la **RMS “Titanic” Inc.** , la cual se hizo a la mar en el año **1987** .Hagamos constar que la RMS “Titanic” Inc., poseedora de los derechos sobre los restos del barco de los sueños, está conformada por un grupo internacional de hombres de negocios que tienen por meta la conservación de los objetos, restos y demás, que quedaron posteriormente al naufragio.

Lo único que se ha autorizado para vender de los restos del RMS “Titanic” es los trozos de carbón que pudieron ser rescatados del fondo marino, que se encuentran dispersos por una gran área y cuyo objetivo es el recaudar fondos como para poder financiar las expediciones al barco de los sueños. Así, este grupo conjunto ha efectuado varias expediciones posteriores a esta del año 1987 ,entre ellas, las de los años **1993, 1994, 1996 y 1998**, rescatando un total de casi **5000** artefactos de todo tipo en la zona del desastre.

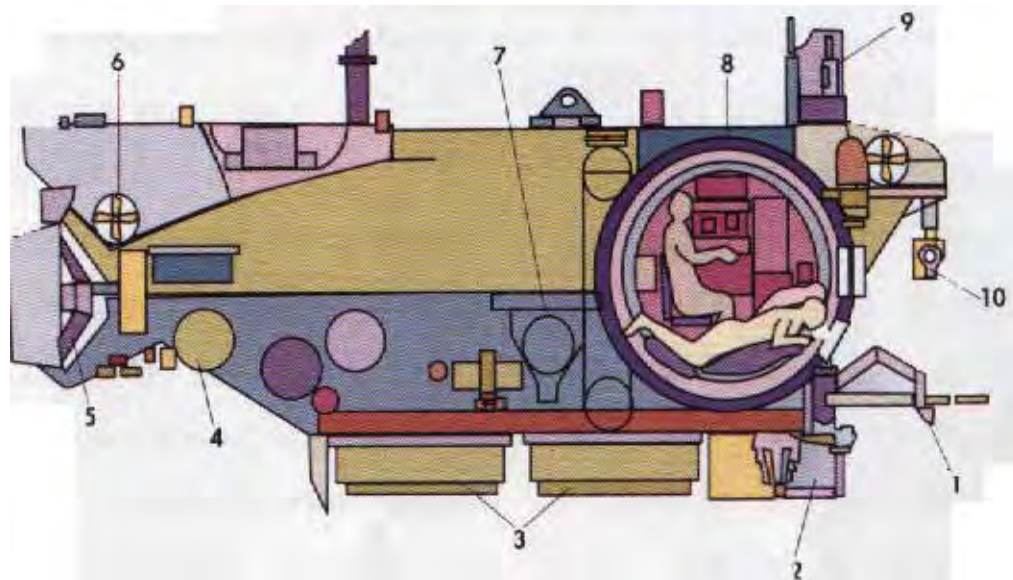


Foto N° 749 :

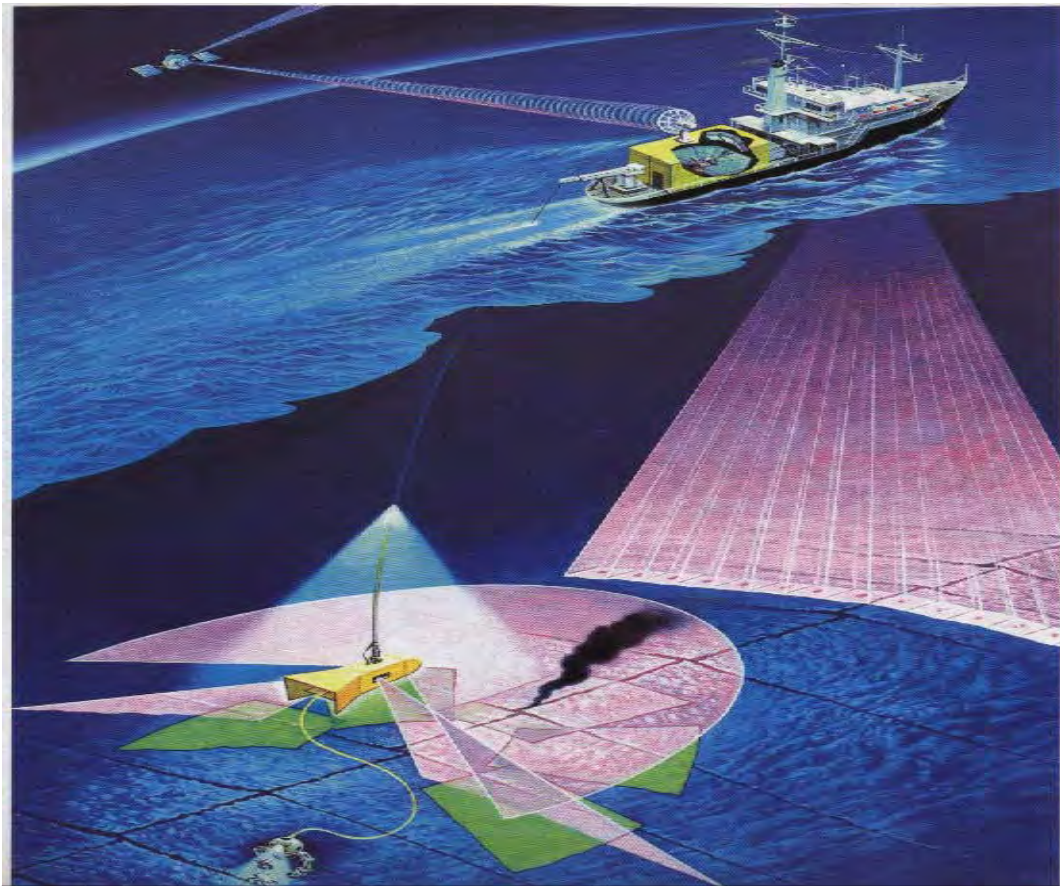
En la exploración que se detalla , el mini - submarino “Nautilo” tuvo un papel fundamental , ya que de los sumergibles de este tipo sólo hay seis (6) en el mundo que se pueden sumergir hasta 6000 metros .Las características mecánicas y de exploración del “Nautilo” son las que podemos observar en el gráfico de esta fotografía, detallándolas como sigue :

1 : Brazos manipuladores .- / 2 : Cesta de muestras .- / 3 : Baterías desechables de 230 Volts.- / 4 : Reservas de oxígeno .- / 5 : Hélice principal .- / 6 : Propulsor lateral .- / 7 : Depósitos de lastre .- / 8 : Escotilla superior .- / 9 : Sonar .- / 10 : Cámara fija y cámara de video .-

Sin embargo, los científicos e investigadores de otras naciones no se quedaron observando como sus colegas americanos y franceses se lanzaban alegremente a la captura de miles de fotos y cientos de horas de grabación en video de lo que fue el más grande barco construido hasta ese fatídico año de 1912, el inolvidable RMS “Titanic”. Es así que una operación conjunta se llevó a cabo durante el año **1991**, por parte de un equipo ruso - canadiense. El traslado del personal y de los equipos hasta la zona del hundimiento fue realizada por el buque insignia “**Mitislav Keldysh**”, insumiendo la expedición un costo de siete (7) millones de dólares , es decir, poca plata..... Me entienden ahora cuando digo que algo muy, muy valioso, está todavía en el interior del buque, algo sumamente importante para muchos o muy valioso para pocos.....



**Foto N° 750 :**  
**El mini-**  
**submarino**  
**francés**  
**“Nautilus” ,**  
**en pleno**  
**descenso en**  
**el sitio del**  
**hundimiento**  
**del RMS**  
**“Titanic” .-**



**Foto N° 751 :**En esta fotografía se puede apreciar como fue barrida el área de búsqueda por los sonares, los cuales utilizaban tecnología satelital .-



1712



**Foto N° 752 :**

**En esta fotografía ,podemos observar a un grupo de buzos acercándose al “Nautilo”, una vez que éste termina el ascenso hasta la superficie .-**

La búsqueda transcurrió entre los días 30 de Junio de 1991 hasta el día 17 de Julio del mismo año, realizándose 17 inmersiones, e insumiendo cada una de ellas un promedio de 18 horas, desde su inicio hasta su final. De estas diecisiete inmersiones, once (11) se concentraron en investigaciones realizadas sobre la zona de proa, mientras que las restantes seis (6) lo hicieron sobre la zona de popa.



Foto N° 753 : Fotografía del mini-submarino “Mir” , el cuál formaba parte del buque de investigación oceanográfico “Akademik Mityslav Keldish”.-

Así los científicos canadienses y rusos lograron recoger numerosas muestras, especímenes y cantidades de sedimentos, aunque el fondo del océano seguía poblado con numerosas muestras de lo que fue el naufragio del RMS “Titanic”. Y acá viene una nota sumamente interesante .Las personas que fueron a investigar el sitio donde reposa el barco de la White Star Line se contaron en un número de veinte (20) hombres, que pasaron **139** horas en el suelo marino, y que grabaron unos **40000 pies** (algo así como unos **13333 metros**) de películas **IMAX** (películas especialmente preparadas para filmar a las profundidades en las que se encuentra el sitio del naufragio, en base a las nulas condiciones de iluminación natural) .Esta

1714

impresionante cantidad de metraje fílmico es la que dió base a un documental de dos (2) horas de duración denominado “**Titanica**”. Esta película (que también es un documental) es una de las mejores que se tomaron respecto a los restos del RMS “Titanic”, e incluso, requirió luces de altísima intensidad y algunas de ellas, colocadas a bordo del casco del barco de los sueños. Hay que recordar que estas luces debieron soportar presiones de hasta 6000 libras por pulgada cuadrada, como así también, que cada set de iluminación poseía cuatro (4) lámparas de unos **150 mil watts** de luz incandescente.

Los franceses de **IFREMER** y los integrantes de la **RMS “Titanic” Inc.** no se quedaron contentos con las expediciones que ya habían efectuado, sino que emprendieron otra; esto es, la **3ra.expedición IFREMER/RMS “Titanic” Inc. del año 1994** ,la cuál llevaba, como era lógico suponer, a un grupo de científicos e investigadores, además del escritor y uno de los directivos de la RMS “Titanic” Inc., el **Sr. George Tulloch** .Lo que en definitiva quería realizar este equipo era la exploración sistemática de los restos del inmundible, como así también la recuperación de varios objetos remanentes del naufragio.



Foto N° 754 : Parte de la tripulación del “Nautilus” , en plena tarea .-

Una de las expectativas fue la de intentar develar alguno de los secretos que el buque seguía , para esos días, presentando .El submarino que habría de estar a cargo de la investigación era el “**Nautilé**”, el cuál tenía como “rutina” , el ser lanzado al mar en una caída libre (que como ya hemos visto, llevaba dos horas para arribar al fondo del océano) ,para estar explorando unas ocho (8) horas y luego retornar a la superficie, insumiendo en este último tramo otras dos (2) horas: total doce (12) horas de trabajo.

Muchos se podrán preguntar porqué llevaba tanto tiempo el llegar hasta el suelo marino y el retorno a la superficie. Como hemos detallado, la bajada en caída libre se originaba en el hecho de ahorrar al máximo toda la energía que los equipos de alimentación eléctrica del sumergible pudieran proveer; pero tanto en el caso de bajada como de subida (retorno) se debe hacer esto lentamente debido a los consabidos problemas de presión externa. Aunque seguramente el interior del sumergible debía estar presurizado (sino es imposible que hayan podido bajar hasta los **12460 pies** (unos **4153 metros** ) del lugar de descanso del barco de los sueños, las estructuras de este tipo de aparatos submarinos deben ser sometidas gradualmente a la acción de la presión submarina, ya que de ser hecho velozmente , podrían colapsar.

Ahora bien, y entrando en una de los resultados de la investigación, los expertos creen que aunque el buque haya perdido la parte del maderamen por la acción de los microorganismos, el buque se encuentra medianamente bien conservado: la explicación para este descubrimiento estaría dada por la virtual inexistencia de Oxígeno en estas profundidades, aunque esta casi total falta no impida que la vida marina permanezca en dichas profundidades, como tuvieron oportunidad de captar las cámaras que filmaron la escena del naufragio y sus alrededores. De todos modos, lo que queda del RMS “Titanic” se está corroyendo rápidamente. Como dijimos anteriormente, el principal problema son los “**rusticles**” .

1716

En esta expedición también se hubo de recoger una importante cantidad del carbón que el “Titanic” transportaba en sus depósitos, para luego, poder venderlo de acuerdo a financiar otras posibles expediciones. Una de



Foto N° 755 : Fotografía en la que se puede observar al “Nautilé” , al momento en que éste es bajado al mar desde el buque de investigación durante la 3ra.expedición IFREMER/RMS “Titanic” . del año 1994 .-

las cosas que fue sumamente auspiciosa es que los artefactos que hubieron de ser recogidos en esta expedición se comenzaron a restaurar en laboratorios franceses, para más tarde, comenzar a ser expuestos en (valga

la redundancia...) exposiciones dedicadas a la historia del buque, alrededor del mundo.

Para poder continuar con estos intentos de recuperación , a pesar del buen éxito de esta expedición del año 1994,este grupo de científicos, investigadores y patrocinantes, decidió otra vuelta más al barco hundido. Ésta se habría de convertir en la **4ta.expedición IFREMER/RMS “Titanic” del año 1996** .En el transcurso de este nuevo retorno al inmundible, todos los misiles hubieron de estar apuntados al izamiento de una pieza del casco del buque. El Sr. Tulloch y los otros miembros de la expedición focalizaron toda la atención y equipamiento en el posible levantamiento de una pequeña parte del casco, debido a que ,si algo fallaba, la integridad física de los equipos y personas, se podría haber llegado a ver seriamente afectada, de acuerdo a las condiciones en las que se desenvolvería el así llamado “rescate” de la **“Big Piece”** (“Gran Pieza”, en castellano).

Para realizar este intento, el “Nautilo” habría de ser liberado de todo aquello que le impidiera un libre desenvolvimiento en el mar. Esto traería aparejado una libertad de movimientos para el sumergible, pero con la contraparte de que si ocurría algo comprometedor para los tripulantes del mismo en pleno trabajo.....poco se podría hacer desde la superficie. Una vez completado el descenso hasta el fondo, el “Nautilo” se ubicó cerca de la popa del buque y tuvo a su vista una de las piezas del casco, la que ofrecía (lógicamente...) todas las facilidades para su extracción. Pero además de la visualización, la pieza debía ser medida exactamente, en cuanto a peso (fundamental, mi querido Watson.....) y dimensiones físicas.

La pieza del casco que intentarían extraer provendría del lado de estribor de la cubierta **“C”**, y más propiamente, de las cabinas (o camarotes o habitaciones, si se quiere....) **C-79** y **C-81**.El plan para la extracción sería sumamente simple, al mismo tiempo que fácil de fracasar : pero está visto que el que no arriesga no gana.....La pieza del casco sería sujeta con líneas de arrastre (o remolque) ,y éstas , a su vez, unidas a bolsas de izamiento (o levante, pero no precisamente el femenino.....más bien el ma-

1718

/--rino) ; estas bolsas de levante serían izadas a través del agua ,de modo de llevar la pieza hasta la superficie . Ahora bien , las bolsas de levante serían llenadas con **5000 galones** (unos **23750 litros**) del combustible comúnmente conocido como “Diesel”, que es más liviano que el agua.

Al fin, se consiguen arrimar las bolsas de izamiento al suelo marino, en las inmediaciones del casco y se atan las cuerdas a la pieza. Obviamente : no se realizaron nudos “fatto in casa” para unir la pieza a las cuerdas, sino que se trabajó con toda una Ingeniería de uniones , las cuáles soportaran tremendos empujes, tanto del peso como de las corrientes marinas.

Preparar los aparejos destinados a la extracción, como así también los encastres respectivos a la pieza del casco, llevó varios días de trabajo. Pero mientras una parte del equipo de trabajo se dedicaba a esta peligrosa tarea, otros integrantes se dedicaban a un emprendimiento más “fácil”: la recolección de nuevos restos del naufragio.

Otra de las contribuciones de la Ingeniería de nuestros días se tradujo, mediante el arribo a la zona de trabajo, del buque “**Ocean Voyager**”, el cuál portaba a bordo, cuatro (4) torres de iluminación de bajo peso, las que habrían de convertirse en una bienvenida ayuda para el equipo que trabajaba en el reflotamiento de la pieza del casco. Estas torres tenían por objetivo iluminar “a giorno” la zona de trabajo submarino. Y así fue, ya que cada torre iluminaba con la fuerza de más de 35000 lámparas caseras, lo que permitió que se pudieran apreciar secciones completas del buque, en vez de pequeñas partes, como hasta ese momento. Pero a medida que los intentos iban tomando forma, se hizo un descubrimiento no del todo afortunado: la pieza del casco era **curva** ,lo que conllevaba el riesgo (en caso de ser traída hasta la superficie) de que se parta al medio. Y sobre llovido mojado : una de las más grandes bolsas de levante se perdió en los abismos marinos, junto al desplome de una de las torres de iluminación. Lo anterior me hace recapacitar sobre algo de lo que estoy profundamente convencido: a medida que uno se acerca a la culminación de sus afanes, trabajos, investigaciones, estudios, etc. las cosas que rodean o hacen posible esa feliz culminación se vuelven en contra, por un proceso prácticamente inentendible, casi como una constante. Y creo entender, a la distancia en tiempo y espacio, lo que deberían sentir esos hombres, a cargo

de esa delicada tarea: en mi caso en particular, confieso que tengo (en estos los días de mi vida, a los diez días del mes de Noviembre del 2001) problemas en la computadora, ya que no me funciona el sistema “Explorer”, las impresoras que poseo no imprimen, la pila del sistema interno del CPU está en un nivel bajísimo, me faltan datos sobre ciertos temas, he perdido material, no puedo contar con una videocasetera hogareña como para descargar imágenes de videos y películas, no me han entregado una lecto-grabadora de CDs que hube de comprar, el cansancio me invade, no doy más, etc.

Pero no voy a dejar de seguir: si es necesario, escribiré en otra computadora, después lo pasaré....y si no tengo manos, escribiré con los dedos de los pies.

### **¡Pero seguiré! ¡Piú Avanti!**

Una vez que los problemas estuvieron medianamente solucionados, el intento de izamiento de la pieza prosiguió. Y comenzó a realizarse según lo programado, ya que, una vez extraída desde su ubicación original, comienza a ascender suavemente hacia la superficie, hasta que llega a unos 200 pies (unos 66 metros) de distancia de los buques que la aguardaban, aunque, lógicamente, fuera de vista. Pero otra amenaza se comienza, al mismo tiempo, a perfilar en el horizonte: el tristemente famoso huracán “Edward” se dirige hacia el Norte del Océano Atlántico, con lo que el mar se comienza a agitar violentamente. Sin embargo, a despecho de toda esta agitación, todas las manos colaboran y trabajan activamente para subir la pieza del casco del “Titanic”. Las cuerdas de amarre van estallando una por una , y de esta manera, la pieza del casco del RMS “Titanic” está en gran peligro de caer nuevamente al fondo del mar, lo que finalmente ocurre esa noche.

Pareciera que, por esta ocasión, el gigante no permitirá que se saque nada de él mismo.....



1720

Pero, aparentemente, George Tulloch es un hombre sumamente terco, ya que volvió nuevamente al sitio del naufragio con la **5ta.expedición IFREMER/RMS “Titanic” del año 1998**. Aquí sí tuvo mucha más suerte y el equipo conjunto logró levantar una pieza de unas 20 toneladas (veinte mil kilos) perteneciente al casco del hundido buque, para el día 10 de Agosto del mencionado año. Obviamente, también fue llamada la **“Big Piece”**. Esta pieza logró ser subida a bordo del buque **“Abeille”** que se hallaba colaborando en las tareas de rescate.



Foto N° 756 :  
La “Big Piece” (“Gran Pieza”) rescatada de los restos del RMS “Titanic” .-

Después de tanto tiempo, después de un ya lejano 15 de Abril de 1912, cuatro (4) portillas ( o troneras , si se quiere...) del barco de los sueños habían transpuesto la inmensidad del abismo oceánico para lograr ser contemplados por la entusiasta tripulación ,que después de tanto tiempo, veía coronados sus esfuerzos de rescate, amén de un fracaso meses antes. La **“Big Piece”** mide unos **20 pies (6,7 metros)** por unos **24 pies ( 8 metros)**,incluyendo una gran cantidad de remaches, y su peso está en el orden de las **15 toneladas (15000 kilos)**.Esta pieza, en el caso de la expedición del año 1998, fue rescatada desde el mismo sector del lado de estribor de la cubierta “C”, más bien cubriendo las cabinas de primera clase C-83 y C-85; estas mismas cabinas poseían sus propios baños. Como corolario, digamos que a las **03:15 hs.** del día indicado, dos bolsas de izamiento, de un tipo parecido a las naranjas, rompieron la superficie del mar, ascendiendo desde la tremenda profundidad a la que se halla el barco de los sueños. Inmediatamente, el “Abeille” comienza a maniobrar ,de manera de posicionarse como para poder recibir la pieza a bordo. A las **05:40 hs.** el impresionante aparejo montacargas de este barco comienza la penosa, delicada y exasperante tarea de izar ,una tras otra, las bolsas de levante .A las **06:20 hs.** se tienden alrededor de la “Big Piece” una serie de cadenas de amarre ,casi al borde mismo del agua, y una vez levantadas éstas hacia arriba, aparece (¡¡¡¡por fin¡¡¡¡) la gran pieza del casco del RMS “Titanic”, una enorme pared de acero, sobre la cuál el mar se abate y se derrama cual gigante que no quiere perder sus más codiciadas posesiones.

Claro está que las reacciones de júbilo y alegría no se hicieron esperar. Así, George Tulloch y P. H. Nargeolet tocaban con sus manos (todo un gesto....) el frío acero del otrora inmundible barco de los sueños, al mismo tiempo que del buque “Nadir” se oía un estruendoso saludo de sirena. A todo esto, en la cubierta del “Abeille” sólo se oía el silencio, ya que los investigadores se hallaban completando la observación inicial de la pieza rescatada.

Así, se había rescatado del olvido y la corrosión, para el estudio y la investigación, una parte (por supuesto : ínfima , si se quiere...) de lo que,

1722

hace tanto tiempo ya, constituyó el barco de la White Star Line, el malogrado RMS “Titanic”.



Foto N° 756 : Otra vista de la “Big Piece” , una vez fuera del agua .

Antes de pasar a detallar la expedición que más se acerca a nuestros días, la **expedición de la RMS “Titanic” Inc. del año 2000**, desearía hacer una suerte de comentarios sobre lo que hemos visto en estas páginas precedentes ,además de incorporar un estudio especial sobre el tema **corrosión** del buque .

He decidido hacer esta parte lo más simple posible, en especial, en lo que a la descripción de las tareas realizadas de cara a la ubicación geográfica del buque, la recolección de objetos, la ubicación de las distintas partes en las que el buque se partió, la extracción de la pieza (“Big Piece”) del casco, etc. se refiere. Esto tiene su fundamento en el hecho que me hube de encontrar con muchos artículos sobre las expediciones al RMS “Titanic” y, en varios de ellos, se pasaba revista a un sinnúmero de situaciones al estilo narración de Hollywood, como ésta :**“Fred enganchó la cuerda del lado de estribor mientras su corazón seguía retumbando en la fría noche del Atlántico , consciente de la responsabilidad que le tocaba**

**cumplir**". Por mi parte envidio sanamente a cualquiera que haya tomado parte en estas expediciones, ya que el sólo hecho de poder acceder a una parte de la historia de nuestro recién terminado siglo XX , le dá algo que contar a las generaciones venideras; pero así también, si hubiera incluido **TODOS** estos comentarios del estilo antes mencionado , esta tarea me habría separado del punto principal : indicar cómo es que el buque fue hallado y cómo se encuentra tantos años después de acontecido su naufragio.



**Foto N° 757 :**

**En esta fotografía podemos observar a Mike Strong ( Patrón del barco "Jim Kilabuk") y al presidente de la RMS "Titanic" Inc., George Tulloch , planeando las estrategias de investigación y recuperación , a partir de una maqueta a escala de los restos del "Titanic" .-**

Ahora bien, hemos hablado en varios momentos, o por lo menos mencionado , el tema de la corrosión que afecta al gigante hundido, algo que se puede observar desde hace varios años, tanto en las fotos que de él se tomaron como de las muestras que fueran extraídas de su casco. Por lo tanto, creo que lo lógico en este caso es hacer un "alto en la huella" y leer

1724

detalladamente un artículo aparecido en las páginas Web de la **Encyclopedia Titanica** ([encyclopedia –titanica@.com.org](mailto:encyclopedia-titanica@com.org)) , el que expresa de una manera suscita y fácilmente entendible el **fenómeno del biodeterioro** (si se quiere, del deterioro biológico) a que los restos del RMS “Titanic” están sometidos. El artículo mencionado, escrito por los científicos canadienses **Roy Cullimore** y **Lori Johnston** (el primero de los nombrados proveniente de la **Universidad de Regina** (Saskatchewan, Canadá) y el segundo, de la **Droycon Bioconcepts Inc.** de la misma localidad del Canadá, dice lo siguiente :

*Uno de los grandes iconos del siglo XX nació el 15 de Abril de 1912, con el hundimiento del RMS ``Titanic``. Al momento de su botadura, este gran barco fue el más grande vapor alguna vez construido y llevó la distinción de ser el más grande, el mejor, e incluso se lo caratuló como ``inhundible``. El hundimiento fue incluso más dramático por el choque contra un iceberg en su viaje inaugural, con más de 1500 vidas perdidas. Este solo evento se ha convertido en las conciencias de las sociedades como una imagen de arrogancia e ignorancia.*

*Mitos y leyendas continuaron rodeando al Titanic hasta su descubrimiento en 1985. El buque reposa silenciosamente en el fondo del Océano Atlántico, a unos 500 kms. de las costas de Newfoundland. El Titanic, partido en tres partes y rodeado por un campo de restos, está esparcido sobre una porción del suelo continental a una profundidad de 3,9 kilómetros ,bajo una temperatura de 1º Centígrado y la presión excede los 6000 psi.-(Nota del Autor : “psi” es la unidad inglesa utilizada para la medición de presiones y significa “pounds square inch”, que en castellano sería “libras por pulgada cuadrada”) -*

*Luego de 88 años sobre el fondo de esta tumba acuática, el RMS ``Titanic`` muestra signos de deterioro. Este deterioro se halla en la forma de ``rusticles`` ,de forma cónica y creciente, que aparecen por dentro y fuera de la estructura del buque. En los años 1996 y 1998, las expediciones al sitio del RMS ``Titanic`` han demostrado que los “rusticles” están creciendo ,cada vez más grandes y más densos, mien---*

*/--tras el buque se continúa deteriorando. Una evaluación microscópica reveló que los “rusticles” son complejas estructuras bioconcretas que involucran muchas diferentes colonias o comunidades de bacterias y hongos, formados a través de actividades cooperativas. Estas estructuras integradas incluyen canales de agua, regiones semejantes a esponjas, estructuras nerviculares, reservorios cavernosos de agua y columnas fibrosas que aparecen doblar estas estructuras junto con parches resinosos.*

*Estos “rusticles” bioconcretos varían en color, textura, tamaño y forma. La variación en color va desde un vívido color amarillo hasta el marrón e incluso el púrpura , y es debida al alto contenido oxidado de hierro férrico -(Nota del Autor: en metalurgia se hace la distinción entre “ferroso” y “férrico”)- .Esto se puede encontrar en las caras externas del Titanic. Los rusticles también aparentan poseer un tinte de color gris o negro. Esto se puede hallar en ambientes más reducidos como aquellos que se presentan en el interior del barco. Los rusticles son estructuras densas ,con un alto contenido de hierro, que oscila en un rango del 24 al 36 %, consistente mayormente de óxidos de hierro de compleja composición como así también de hidróxidos. Las estructuras de soporte de los rusticles parecen estar dominadas por matrices de crecimiento fuertemente mineralizadas .También se halló un complejo de sulfato de óxido de hierro, conocido como “orín verde”-(Nota del Autor : la composición química de esta substancia está conformada por hierro, oxígeno, oxhidrilo y el ion sulfato)-.Los rusticles que han sido recuperados durante la expedición del año 1996, han sido analizados mediante la difracción electrónica de los rayos X. Esta técnica reveló que el átomo hierro era el dominante dentro del espectro de átomos testeados. La relación entre la estructura bioconcreta es (el primer átomo como dominante) :  $Fe > Na > S > Cl > Mg > Si > P > Mn$ . Hay una considerable variación en la composición elemental de los rusticles testeados, aunque esto refleje la naturaleza heterogénea de las mismas estructuras.*

*El examen del crecimiento de los rusticles sobre el mismo buque fue realizado en 1996 y en 1998. Este examen en el mencionado sitio mostró, visualmente, que los rusticles poseen un aspecto exterior concreto; sin embargo, cuando se los toca a través de medios mecánicos, probaron ser frágiles y se esparcen en numerosos pedazos, despidiendo un polvillo rojo dentro del agua circundante. Este fenómeno fue examinado con mayor detenimiento en los laboratorios, usando rusticles recuperados. Cuando el crecimiento se logra en el laboratorio, los rusticles fueron alimentados a través de varias inyecciones hipodérmicas, de manera de simular la carga oceánica en el ambiente marino. El crecimiento se produjo muy lentamente pero se notó que había un continuo desprendimiento de material, semejándose al polvillo de material observado primeramente en el sitio, a través de los conductos desde los canales de agua de la estructura. Este material, cuando se lo seca, se asemeja a un polvillo rojo, teniendo un contenido de hierro, en promedio, de  $20 \pm 5\%$ . Adicionalmente, hubo desprendimientos de limos biocoloidales amarillos, con un contenido de hierro en un promedio de  $8 \pm 3\%$ . Estos desprendimientos totalizan, por día, entre 0,02 y 0,03 % de la biomasa de los rusticles. Si esto se repitiera en el lugar del naufragio, los tests indicarían que tomaría entre nueve (9) y catorce (14) años para que la misma cantidad de hierro se desprendiese de los rusticles como equivalente al monto de hierro que se retendrían dentro de la estructura de los mencionados rusticles. A partir de las recuperaciones y descubrimientos del año 1996, se determinó que hay unas 650 toneladas (en peso neto) de restos de rusticles sobre la sección de proa del buque hundido. Y en base a lo anterior, se puede extrapolar que se ha producido, desde el mismo día del naufragio, una pérdida diaria de hierro, bajo la forma de polvillo biocoloidal de color amarillento, de aproximadamente 0,13 a 0,20 toneladas (esto es, 130 a 200 kgs.). Posteriores extrapolaciones han descubierto que el hierro, sobre la sección de proa, considerándolo como de unas 20000 toneladas, en función de una tasa de remoción del hierro debido a la acción de los rusticles, podría ser introducido en el entorno circundante bajo la forma de polvillo biocoloidal rojo, en un lapso de unos 280 a 420 años.*

*La clave para la determinación sobre cuánto tiempo el Titanic permanecerá intacto es la tasa a la cual estos rusticles biocoloidales crecerán y extraerán hierro de las placas de acero del buque. Para examinar este fenómeno, cuatro plataformas de tests IPSCO fueron ubicadas sobre el lugar del naufragio, en el año 1998. Cada plataforma posee tres (3) tipos diferentes de acero marino, cada uno de ellos representados por cinco (5) piezas, las cuales fueron previamente martilladas, temperadas y quemadas, además de un control de muestras. Estas plataformas están todavía en el sitio del hundimiento, y reportes iniciales dan una indicación que los rusticles están creciendo sobre las piezas de test. Cuando sean recuperadas, el crecimiento de los rusticles y de la cantidad de hierro remanente sobre las piezas serán utilizadas como datos para determinar la tasa a la cual se produce la extracción de hierro, el tiempo de permanencia del hierro en el rusticles y finalmente, la cantidad de hierro ya introducida en el ambiente marino circundante. Además del hecho de la presencia de las plataformas de test IPSCO, se presenta una necesidad de entender los factores nutricionales que influyen sobre el crecimiento de los rusticles. En ambas expediciones, las de los años 1996 y 1998, hubo períodos en los cuales la "nieve marina", una mezcla de biocoloides y zooplancton, fue muy intensa y se asemejó a una "ventisca en las praderas". Esta "nieve marina" se origina, en parte, a partir de la profunda capa esparcida, ubicada a aproximadamente unos 400 a 1000 metros bajo la superficie, y, parcialmente, de los crecimientos sobre el suelo del océano. Después de esta "nevada", los rusticles se cubren con un generoso manto de limo blanco que, presumiblemente, es capaz de ser consumida por los rusticles a través de sus conductos, los que perforan la capa estructural externa.*

*La química de este proceso de biodeterioro es sumamente compleja y ciertamente involucra el crecimiento de los microbios sobre el frente de oxidación-reducción formado dentro de las estructuras, y bajo las cargas eléctricas presentes inherentemente dentro del acero y modificadas por el crecimiento de los rusticles. En el laboratorio, ha sido posible manipu-*



*/--lar la posición, forma y tasa de crecimiento del rusticle, mediante la aplicación de fuerzas electromagnéticas sobre el acero. Esto se ha convertido en este tiempo en el sujeto de una paciente aplicación. El biodeterioro del RMS ``Titanic`` es claramente conducido por un trabajo de destrucción del acero sobre el hierro contenido , el cual se constituye en el mayor elemento de soporte en los rusticles, de la misma manera que el calcio provee el soporte esquelético en muchos vertebrados. En 1998, las comparaciones se hicieron en base a los videos de las expediciones de los años 1986,1996 y 1998, para determinar la tasa de biodeterioro al paso de los años. La masa de rusticles se ha incrementado sobre la parte exterior de la sección de proa ,como mínimo un 30 % entre 1996 y 1998,al mismo tiempo que se presentan signos de deterioro adelantado. Por ejemplo, la sección de proa de la Cubierta Superior (``Promenade``) se ha deteriorado desde la popa, moviéndose hacia adelante a una tasa de aproximadamente 30 cms. por año. Otra indicación de esta degradación se halla sobre el extremo posterior de la sección de proa. Todas las estructuras de cubiertas localizadas sobre este punto, que hubieron de colapsar sobre la sección de popa durante el impacto, se han desintegrado, de tal manera que ahora se puede observar por primera vez las calderas de la Sala de Calderas N° 2.Las roturas sobre las placas de acero del casco están comenzando también a aparecer, particularmente alrededor de la Well Deck, lo que sugiere un posterior deterioro en progreso. Dentro de la sección de proa, crecen copiosos rusticles a todo lo largo y ancho. Estos elementos también parecen estar conduciendo al gradual deterioro del buque. Es solo a través de una más intensa investigación que la verdadera tasa de este deterioro biológico puede ser predecida .*

*Pareciera ,en este momento, no haber evidencia de una falla estructural catastrófica por ocurrir en el futuro próximo, sino más bien un colapso gradual, el cual seguiría un modelo predecible .De manera simple, este modelo incluiría (en un orden cronológico) la pérdida de todas las estructuras sobre el casco, el colapso y desintegración de las cubiertas y paredes internas, exposición de todos los equipamientos mecánicos pesa-*

*/--dos de las profundidades del buque (calderas, turbinas, etc.), la fractura y colapso de las placas del casco, exposición del casco de doble fondo y la desaparición de las estructuras remanentes en pié. Esta cadena de eventos probablemente tenga lugar en muchos cientos de años, mucho después de que el RMS ``Titanic`` haya dejado de ser una estructura reconocible.*

*Para la ciencia, el RMS ``Titanic`` provee ahora una oportunidad de aprender sobre la degradación oceánica en las estructuras de acero. En este punto, el deterioro de las estructuras todavía tiene muchas historias por contar. El debate entre ficción y realidad continúa. Aparecen las quejas sobre el deterioro de los aceros , que se vuelven tan delgados como hojas de papel, poseyendo la misma fortaleza que el chocolate sobre un dulce, con la resistencia del acero transfiriéndose lentamente al rusticle devorador del hierro. Desarrollando esta parte de la ciencia en el mismo lugar del hundimiento y la apropiada comparación con la inmensa cantidad de imágenes que se han tomado desde 1986, en particular aquellas entre los años 1998 y 2000, se puede ayudar a la validez de estas quejas.*

*Además del deseo de aquellos que pretenden preservar al RMS ``Titanic`` como un sitio de homenaje , permanece una continua necesidad de la ciencia y la arqueología de aprender como así también de recordar. Desde un punto de vista microbiológico, la investigación y el desarrollo pueden conducir los esfuerzos dedicados a tomar a los rusticles como inusuales formas de vida. Las posteriores investigaciones sobre el RMS ``Titanic`` traen la posibilidad de profundas consecuencias. Aprender sobre este trágico desastre, todavía en los pasillos de la memoria, es un legado esencial del RMS ``Titanic``. Como uno más de una larga lista de navíos tristemente hundidos, el RMS ``Titanic`` permanece aparte al representar el fin de un capítulo completo de la historia de la humanidad. El RMS ``Titanic`` ha ganado el derecho de convertirse en un sitio que sea recordado , reverenciado y*

*respetado y del cual el conocimiento debe crecer más que simplemente convertirse en otro sitio a ser saqueado.”*



**Foto N° 757 : Este artículo periodístico fue extraído del diario "El Día" .En él se puede ver la preocupación generada por la erosión que afecta al barco de los sueños .-**

El anterior artículo sobre el proceso de deterioro que los restos del barco de los sueños sufre, desde su mismo hundimiento, es sumamente demostrativo a los hechos de poder visualizar, aunque de una manera somera, los procesos de corrosión que se producen en los buques que se han hundido. Pero también es correcto sacar una conclusión: la Naturaleza, en base a la actuación de pequeños microorganismos y demás, logra convertir lo que serían cientos de miles de toneladas de hierro y acero en sustancias que se incorporan al medio ambiente marino, con un trabajo que lleva cientos de años, lento pero seguro. Y nuevamente se puede ver el acierto de aquél gran sabio francés, Lavoisier, quien dijera : *“Nada se pierde, todo se transforma”*.

La exploración científica inicial dió paso, como era lógico y prácticamente imposible de impedir, a los viajes de turismo al sitio del naufragio: algunos descendiendo con el concurso de aparatos sumergibles adaptados de acuerdo a las necesidades de la profundidad, mientras que otras veces sólo hasta el sitio geográfico del desastre. Una vez hechos los relevamientos correspondientes, en especial los referidos a la parte científica en sí misma por las expediciones que hemos mencionado anteriormente, se habilitó una especie de libre corredor para los viajes turísticos hacia el lugar del hundimiento. Es así que en el año **1996** la empresa poseedora de los derechos , la RMS “Titanic” Inc., comenzó a organizar un tour hacia el sitio del desastre, el cual habría de tener lugar en las últimas semanas de Agosto del mencionado año. Este viaje de turismo se habría de llevar a cabo con la imprescindible y siempre bienvenida colaboración del **IFREMER**, el cual, como ya hemos visto, había realizado unas cuantas expediciones de estudio a los restos del barco de los sueños. Junto a este despliegue submarino, el canal de televisión por cable, el famoso **Discovery Chanell**, se encargó de realizar las filmaciones correspondientes, bajo una oferta de tres (3) millones de dólares por los derechos exclusivos de la obtención de imágenes por televisión.

De todos modos , ya al comienzo del viaje, el Dr. Robert Ballard bautizó este viaje como una “profanación de tumbas”, algo que, en cierto modo, no

1732

deja de tener su verdad implícita para aquellos que tuvieron parientes, amigos ,etc. en el infortunado viaje del barco de la White Star Line. Por lo anterior, yo pregunto : ¿a quién le gustaría que fuesen a curiosear por la tumba en la cual está un ser querido?.



**Foto N° 758 :**  
**El buque “Ocean Voyager” al momento de la zarpada**  
**al sitio del hundimiento del RMS “Titanic” .Revista**  
**“Noticias” del 31 de Agosto de 1996 .-**



**Foto N° 759 : Equipo especial (“Eoscan”)**  
**de sonar que se hubo de utilizar para la**  
**localización exacta de posiciones sobre el**  
**RMS “Titanic” .Revista “Noticias” del 31**  
**de Agosto de 1996 .--**

Así y todo, el tour continuó. Los tres mil pasajeros que realizaron este viaje pagaron sumas que oscilaban entre los **1800** y **6000** dólares para revivir las experiencias acontecidas, al ritmo de melodías acordes y con los sabores del menú de entonces, también trataron de elaborar la “culpa colectiva” y reparar el maltrecho ego humano. La operación de “salvataje” se compuso de una inversión millonaria (en el orden de los 20 millones de dólares) , dos cruceros de placer, un navío y un mini-submarino de investigación, y comenzó el día **25 de Agosto de 1996**, cuando desde el puerto de Boston (USA) partió el crucero “**Royal Majesty**”. Mientras tanto, el “**Island Breeze**” partió anteriormente desde el puerto de **New York**, el día 21 del mismo mes, con destino a la ciudad de **Halifax**, donde los pasajeros de este buque habrían de rendir homenaje, en los cementerios de dicho lugar, a los que perdieron la vida en el naufragio.



Foto N° 760 :  
Derroteros seguidos por los cruceros , en el tour al “Titanic” de Agosto de 1996 .-

De todas maneras, el viaje habría de ser preparado bajo toda un atmósfera de “glamour”, y es así, que el día **27 de Agosto** , arribaron los dos cruceros al sitio del hundimiento, para rendir homenaje a las víctimas de Abril de 1912. No hubo nada que quedara librado al azar, ya que se instalaron gigantescas pantallas de video a bordo de los buques, con la finalidad de observar el izamiento de trozos del buque de la White Star .Y obviamente,

1734

también se hubo de proveer una espectacular iluminación ,generada por 26000 watts de potencia (un par de bombillas eléctricas....¿vió?) que se habrían de encender y apagar según un determinado código de sonidos.



Foto N° 761 :  
Dos “famosos” a bordo del  
“tour” al RMS “Titanic” :  
El astronauta Edwin Aldrin y  
el actor Burt Reynolds .-

No solo historiadores y oceanógrafos viajaban en los buques, sino también actores de cine y personajes de la televisión .Aunque ,como muchas veces suele suceder, las “vedettes” absolutas fueron tres ignotos ancianos, sobrevivientes del drama del RMS “Titanic”. Hagamos constar que para este año de **1996** , sólo ocho (8) personas en el mundo sobrevivían al hundimiento. Pero en este viaje no estuvieron todos los que eran, ni eran todos los que estaban : sólo tres (3) personas se atrevieron a repetir la travesía y enfrentar a sus fantasmas. Ellos fueron : la inglesa **Edith Haisman** (99) , la americana **Eleanor Shuman** (86) y el francés **Michael Navratil** (88) .

Otra de las “estrellas” del viaje (y en este caso, el término está “perfectamente” utilizado) fue el astronauta **Edwin Aldrin**, el cual anunció que se sumergiría hasta la profundidad a la que está inmerso el RMS “Titanic”. Asimismo, la nave madre del mini-submarino, el “**Nadir**” habría de funcionar como laboratorio en el cual se habrían de recoger los datos provenientes del lugar del hundimiento. Un sofisticado sonar, el “**Eoscan**”, habría de sondear la zona donde se encuentra la herida que el

iceberg produjo al buque, de manera de poder determinar, más tarde, el tamaño del témpano con el cual chocó el buque. Asimismo, también se prepararon diez (10) bolsas de izamiento ,que habrían de ser manipuladas por los brazos mecánicos del “Nautilé”, el otro minisubmarino actuante, las cuáles debían recuperar una sección de 6 metros por 7 metros del casco hundido. Aunque arriesgada, esta empresa poseía su interés. Hay que hacer constar que las visitas en submarino al lugar donde reposan los restos del gigante no eran precisamente accesibles para el común de los mortales, ya que ,al año de mención, 1996, el costo individual era de **50000** dólares : poca plata, lo mismo que un pasaje en colectivo.....



Foto N° 762 :  
El mini-submarino francés “Nautilé” del  
IFREMER , siendo bajado para otra inmersión  
al sitio del naufragio del “Titanic” .-

Dejemos a los turistas “disfrutando” de su tranquila expedición al RMS “Titanic” y vengamos más cerca en el tiempo, es decir, al año 2000. En este año, también hubo otra expedición al barco de los sueños. Como comentario personal, debo indicar que para esos días pensaba (y penaba....) :

*“Ellos allí y yo aquí”.*

Pero bueno .....así son las cosas : ellos allá investigando y yo aquí escribiendo. A pesar de todo, quizás algún día .....quién sabe: un sueño im-



1736

imposible de cumplir, ya que no poseo ni los medios materiales ni económicos como para una inmersión, o por lo menos, como para viajar en un buque hasta el lugar geográfico del hundimiento ....y dejar un par de flores sobre la superficie azul del mar. Pero antes de ver en detalle la expedición 2000, traigamos a colación otro regreso, también en el mismo año 1996 .

Uno de los “retornos personales” especiales al sitio del hundimiento del barco de los sueños ocurrió también en este año 1996.Recordemos, antes de proseguir, algo que en anteriores páginas de este trabajo ya mencionamos.



**Foto N° 763 : Uno de los brazos mecánicos del mini – submarino “ Nautilé “ recoge un jarrón de entre los restos del buque . Nótese que, a pesar de los años transcurridos y lo brutal del choque contra el fondo del océano. esta pieza pareciera estar bien conservada .-**

En la noche en el que el buque naufragó, a bordo se hallaba uno de los

Ingenieros de la compañía que construyó al “Titanic”, esto es, la Harland & Wolff, de Belfast, Irlanda del Norte : obviamente, se trataba del Ingeniero Thomas Andrews, el cual no sobrevivió a la tragedia .

Ahora bien, desde esa fatídica noche ningún representante de Harland & Wolff pudo verificar e inspeccionar los daños efectuados por el choque contra el iceberg, hasta el año **1996**, es decir, **84** años después. Y ahora, tantos años después, para el día **13 de Agosto de 1996**, el **Sr. David Livingstone** , que ocupa una posición similar a la que tenía Andrews, en los **astilleros Harland & Wolff**, se dirigirá hacia el sitio donde reposan los restos del RMS “Titanic”. Obviamente, en esta oportunidad única, Livingstone no habría de viajar sólo para ver los destrozos del naufragio, sino que, a los efectos de análisis y estudio de la parte principal de la estructura del buque ,este hombre lleva consigo algo que casi, casi, se podría decir que es un “tesoro” : **los planos y dibujos de la Ingeniería del barco**. Debemos aclarar que , aunque fueran solicitados por numerosos investigadores, historiadores y científicos a lo largo de las décadas, la compañía Harland & Wolff **JAMÁS** ha puesto en circulación, a los fines del conocimiento público, los planos de construcción del barco.



**Foto N° 764 :**  
**George Tulloch (izq.) y**  
**David Livingstone (der.)**  
**Realizando un examen del**  
**trabajo a cumplir en el**  
**sitio del naufragio del**  
**“Titanic” .-**

1738

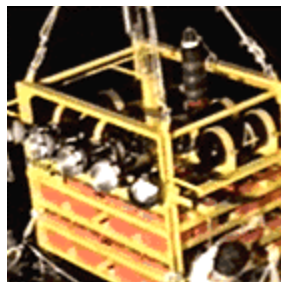
Cabe acotar que el acceso a los detalles de la construcción del buque, por parte de Livingstone , junto a la experiencia que este hombre posee en la construcción de barcos en general, lo colocaba en una posición única al momento de la inspección de los restos del RMS “Titanic”. Otro científico, el **Sr. P . H. Nargeolet** ,quién también ha pasado innumerables horas estudiando el barco de los sueños, decía de Livingstone lo siguiente :

***“Él conoce más que nadie una cantidad de datos sobre el buque”.***

Agregaba también Nargeolet :

***“Estoy especialmente interesado en la popa :para mí es tan dificultoso de comprender....”***

De todos modos, Livingstone se hallaba un poco preocupado ,en base a las previas inmersiones al buque de la White Star, como así también un poco suspicaz respecto de la atmósfera que los videos tomados presentaban. Sigamos con el viaje a los restos del RMS “Titanic” por parte de David Livingstone, representante de Harland & Wolff .Cerca de las **01: 00 hs.** el minisubmarino **“Nautilé”** ya está en el suelo marino. Sin embargo, antes de que se realice el periplo de Livingstone , hubo que atender algunas cosas también importantes; esto es, que una de las torres de iluminación ,que fuera descargada desde el buque “Ocean Voyager” la noche anterior, presentaba enredado su sistema de suspensión, como así también las piezas del test de prueba de detección de bacterias Cullimore (ver deterioro) todavía debía ser instalado.



**Foto N° 765 :**  
**En esta foto apreciamos los materiales que serán sometidos a los test de Cullimore, destinados a medir el grado de corrosión del barco de los sueños .-**

Así las cosas, pasan tres (3) horas, y mientras los investigadores exploran la zona del puente, todos esperan las primeras impresiones del enviado de la Harland & Wolff . Para distender un poco la atmósfera de concentración , uno de los reporteros del diario “The New York Times” pregunta si puede salir para nadar un poco , pero el capitán dice que no. Si hubiese sido posible, del reportero no quedan ni los pelos de su cabeza.....El monitor que muestra los diferentes pasos del buque hundido, despliega ante la vista de todos diversos aspectos del naufragio, y los que se encuentran a bordo del sumergible, se dan cuenta que hace ya diez (10) días que están , muchas veces, navegando en círculos.

El Sr. **George Tulloch** ,el historiador **Charles Haas** (recordemos que éste último es uno de los autores de un excelente libro, ``Titanic : Triunfo y Tragedia`` ) y el arquitecto **Bill Garzke** están todos con sus espaldas dobladas sobre una mesa, inspeccionando los planos del “Titanic”, tratando de hallar por cálculo y tanteos la ubicación de la pieza del casco que esperaban poder alzar desde la posición que ocupaba en el barco. Así también, trataban de lograr tener un acercamiento posible al peso que la mencionada pieza debía poseer. Nargeolet infería que la misma provenía de la cubierta C, es decir, por el punto aproximado donde las pinturas de color blanco y negro del buque se encontraban .

Asimismo, los investigadores poseían una foto de la mencionada pieza, como así también una fotografía que mostraba al RMS “Titanic” estacionado en el puerto de Southampton unos días antes de su zarpada. Sin embargo, todo lo que se puede observar en la foto marina es una laja (o si se quiere, placa) de metal rasgada con dos escotillas (es decir, las típicas ventanillas circulares de los buques).Ahora bien, en la fotografía perteneciente a la estada en el puerto inglés , podemos observar varias hileras de “portholes” (las mencionadas ventanillas) , pero no sobre la zona de proa o popa. Luego de un arduo y prolongado debate, llegaron a la conclusión de que la pieza cubriría, probablemente, la cabina **C-83** o la **C-85**. Sin embargo, el historiador **Jack Eaton** (el otro autor del libro “Titanic: Triunfo y Tragedia”) opina de manera levemente diferente, mencionando que la pieza provendría probablemente de la cabina **C-89** ,la cuál pertenecía al infortunado novelista y periodista **William Stead** .

1740

El arquitecto Garzke realizó un cálculo inicial sobre el peso de la pieza de mención : alrededor de quince (15) toneladas, lo que permitiría a las bolsas de izamiento levantar dicho peso.

Finalmente, Livingstone realizó una inspección (como quién diría...) “a vuelo de pájaro” sobre los restos del buque hundido, aunque también realizó otras dos inmersiones más. De todos modos, el directivo de la White Star parecía estar un tanto preocupado cuando, por medio de los sistemas de comunicación radiales del sumergible, logró ponerse en comunicación con Tulloch.

***“Lleva mucho tiempo el poder realizar una acertada orientación ,de manera de darse cuenta donde se encuentra uno y qué es lo que está observando , pero el asunto es fascinante.”***

Para el momento de la cena, Livingstone aparecía perdido en sus pensamientos, evadiendo las preguntas. Sin embargo, después de medianoche cuando casi todos estaban en sus respectivas camas, él , el Sr. Greg Andorfer y el redactor de uno de los artículos que este “escritor” tomó como base para la realización de este Capítulo, se quedaron intercambiando opiniones de lo que se había visto durante el día .El director de los astilleros deslizó el siguiente comentario :

***“ Realmente es muy excitante.”***



**Foto N° 766 :**  
**David Livingstone,**  
**director actual de los**  
**astilleros Harland &**  
**Wolff, Irlanda, el cuál**  
**inspeccionara después**  
**de 84 años, los restos**  
**del RMS “Titanic” .-**

Lo que más intrigaba a Livingstone era la **sección de popa**, de la cuál los diversos viajes al buque hundido ,le permitieron comprobar que se hallaba **MÁS DAÑADA DE LO QUE SE PODÍA IMAGINAR Y MÁS ALLÁ DE LO QUE ÉL PUDIERA EXPLICAR** .

Dijo Livingstone :

*“ Parece como si todo el conjunto hubiese sido alzado, sacudido y dejado caer. Es un lugar con cicatrices .No es un lugar que visitaría como un turista. Estuve, de alguna manera, aliviado al salir de allí.”*

Para la sorpresa del redactor de este artículo, Andorfer preguntó si la popa hubiese podido ser **TORPEDEADA** o **ATACADA** .Livingstone se tomó esta pregunta en serio y contestó :

*“Un torpedo no hubiera hecho esto . No, no en mi opinión. Pero los pilotos submarinos sabrían más acerca de esto. Ellos saben qué es lo que están observando.”*

Y agregó Livingstone :

*“Alguien que haga un cálculo sobre ello, estaría adivinando.”*

Hagamos un paseo que nos traerá cierta tristeza, sobre todo por el hecho que nos mostrará la realidad en la que el buque se encuentra, lejos de la poderosa imagen que otrora ostentara, lejos de su aureola de valeses y canciones, charlas y comentarios en las Cubiertas.....Nos permitiremos recorrer diversas partes reconocibles del buque, allí donde reposan los restos del orgullo de la White Star Line, empleándose a este fin el minisubmarino “Nautile”. Describiremos algunos de ellos, tal como hoy yace en el fondo del mar. Podemos, así, ir viendo algunos de estos lugares, y su ubicación original en el barco.

**Sala de Máquinas (“Engine Room”)** :

1742

La primera prueba de las torres de iluminación “Edison” revelaron, en su totalidad, uno de los motores recíprocos con los que estaba equipado el barco , por primera vez en más de ochenta años.



**Foto N° 767 :  
Foto de uno de  
los motores del  
RMS  
“Titanic” .-**



### **Ventana del Patio de las Palmeras (“Palm Court”) :**

Si los pasajeros de primera clase no hubiesen querido abrir las ventanas durante el viaje ,de modo de no sentir el duro aire del mar, podían ,sin embargo, observar el océano, jugar cartas o disfrutar de una bebida, desde las galerías mellizas o los patios de palmeras, abiertas dentro del salón de fumadores de 1ra.clase.La foto que se tomó desde el “Nautilé” muestra el marco de una ventana ,la cuál, posiblemente provendría del Patio de Palmeras del lado de babor ,y que yace sobre el fondo, en medio del campo de restos. En el sector medio inferior derecho, se puede divisar una botella.

### **Ancla (“Anchor”) :**

En la siguiente fotografía podemos observar una de las inmensas anclas con las que contaba el buque, en este caso, la del lado de babor del mismo. Notemos la gran cantidad de “rusticles” que la cubren, lo que indica así el

gran deterioro que el transcurrir de los años vá produciendo en los restos del naufragio .



**Foto N° 768 : El “Patio de las Palmeras” en el barco de los sueños .-**



**Foto N° 769 : Una de las anclas del barco de los sueños .-**





1744

**Cubierta de Botes (“Boat Deck”) :**



**Foto N° 770 :  
Restos de la “Boat Deck”  
del “Titanic” .-**



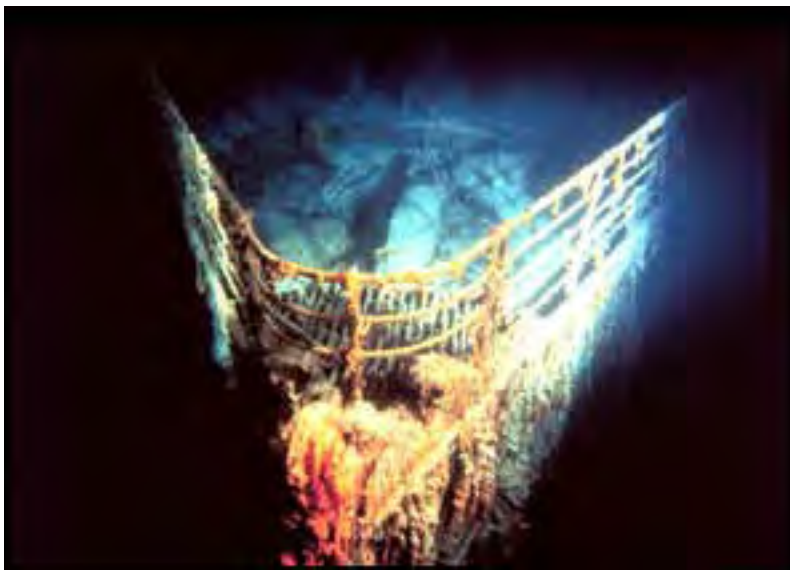
**Sala de Calderas (“Boiler Room”) :**



**Foto N° 771 : Una de las  
calderas (“Boiler Room”)  
del buque .-**



**Proa (“Bow”) :**



**Foto N° 772 : Triste imagen de la otrora orgullosa proa del barco .-**

**Hélice (“Propeller”) :**



**Foto N° 773 : Una de las hélices del RMS “Titanic”, sobre el suelo marino .-**



1746

La “Gran Escalera” (“The Great Staircase”):



Foto N° 775 : Fotografía del “ángel” que sostenía la lámpara, al pie de la “Gran Escalera”, a bordo del RMS “Titanic” .-



Lo siguiente es una recorrida guiada por los principales sitios del naufragio del RMS “Titanic”,y que será comentada por el historiador antes mencionado, **Charles Haas**.

*“ Mi logro fue llevar a los televidentes del “Discovery Channel” a participar de un tour por los rasgos sobresalientes del Titanic, enlazando los eventos de 1912 con los lugares que la ciencia moderna nos permite hoy visitar. Nos asomamos cerca de la proa, y fue así que me dí cuenta que los así llamados “rusticles” parecen ser más largos y más profusos que en mi buceo del año 1993.Subimos por sobre el barandal delantero, viendo la inmensa tercer ancla en su alojamiento, justo detrás de la barra de cabillas, la reja , las cadenas de las anclas, los malacates, todos familiares para mía a causa de mi inmersión en 1993.Volamos directamente sobre las bodegas de carga números 1 y 2 y, las que lucían aberturas negras, cubiertas pesadamente de rusticles. Luego proseguimos por el palo de trinquete superior para tratar de divisar en qué lugar yace, sobre la superestructura . Una vez que llegamos al ala*

*del puente de babor -- el fin del puente --, divisé un telégrafo desconocido, descansando sobre el panorama del naufragio. El pedestal sobre el cuál estaba ubicado el telégrafo se hallaba libre pero su cabezal estaba inmerso en la corrosión que ahora atacaba el buque. Examinamos el pescante que había lanzado el bote salvavidas N° 6, todavía oscilando y en buena condición. Luego descendimos por el costado para tratar de ver el nombre del buque .A pesar de la guía de ubicación que el escritor John Eaton nos hacía vía telefónica, no pudimos discernir rastro alguno del nombre.*

*A continuación, cruzamos los 85 pies del ancho del Titanic, pasando por sobre el telemotor de bronce, todo lo que perdura de la rueda de timón del Titanic. Colocado en su base, uno de los tubos neumáticos estaba tirado sobre la cubierta. Luego examinamos el ala del puente de estribor, y yo observé protuberancias cerámicas rotuladas como ``Control de Velocidad`` y ``Control de Tiempo`` cerca de su ventana. Debemos investigar las funciones de estas protuberancias , ya que velocidad y tiempo no parecen relacionadas a la ventana.*

*Nos movemos hacia atrás y seguimos la junta de expansión delantera -- una grieta en la estructura del buque diseñada para aliviar los esfuerzos sobre las placas -- a través del barco. Una vez una banda delgada, ha sido apartada y ahora tiene, como mínimo, el ancho de un pié. A través de la abertura pude ver el interior del buque, y los tubos de baño y sumideros en las cabinas ,por debajo, eran fácilmente observables. A medida que cruzamos me sorprendió el hecho de descubrir que la vida marina se incrementó ,en base a la que yo había visto en el año 1993; peces estrella de color blanco, colas de rata, camarones rojo brillante, cohombres de mar purpurinos y pequeños cangrejos blancos observaban nuestro progreso. Durante el buceo, el ``Nautilo`` parecía envuelto en una amplia tormenta de nieve de varias sustancias orgánicas las cuales, indudablemente, servían de comida a los anteriores especímenes.*

1748

*Pasamos sobre la luz de posición de la estación inalámbrica, su vidrio ahora ausente, y otra luz de posición sobre el baño de los Oficiales. Ambos interiores eran una mezcla de madera rota y residuos. Nos ubicamos tranquilamente sobre la cubierta de botes del lado de babor, por debajo y detrás del agujero donde había estado la primera chimenea. Aquí nuestro piloto recuperó una pieza de Kevlar- (Nota del Autor : El "Kevlar" es una sustancia de muy variados usos en la industria, desde paneles de automóviles hasta chalecos antibalas) - que hubo de perder un sumergible ruso durante la expedición del año 1995. Así comprendí que varias otras piezas fueron halladas de esta manera en el sitio del naufragio.*

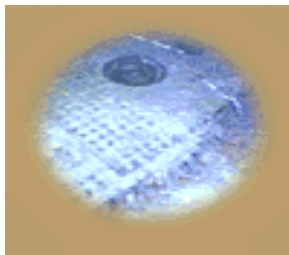
*Un examen del encaje delantero de la chimenea reveló una intrincada estructura, consistente en varios anillos concéntricos de metal puestos sobre la cubierta, lejos de nosotros y sueltos en la oscuridad.*

*Nuestra parada final se ubicó en el agujero del lado de estribor del buque, por debajo y por delante del puente, desde las cubiertas C hasta la G. Luego de ver esto una segunda vez, me he convencido que esto fue causado por el impacto contra el fondo, no por una explosión interna. Aquí había de estar la oficina postal del barco. Rendí tributo a los cinco hombres -- dos británicos y tres americanos -- que perdieron sus vidas obedeciendo al más alto concepto del deber.*

*Con nuestra "Lista de los Deseos" de filmaciones completa y con tiempo todavía sobrante, planeamos visitar la popa, ubicada a unas 1200 yardas. Navegamos sobre las colapsadas cubiertas del extremo posterior de la sección de proa, y luego de unos cinco minutos divisamos otro telégrafo del buque, descansando en la arena, sus superficies inferiores ya enterradas. Allí mismo decidimos que la recuperación de algún objeto incrementaría el valor de nuestra visita a la popa. El piloto Jean Michel usó el brazo manipulador del "Nautil" para levantar el cabezal del telégrafo y colocarlo dentro de la cesta de recolección, para, más tarde, ubicar las manos del manipulador, asegurándose así que no se perdiera.*

*Mi inmersión terminó a las 08: 18 p.m., unas nueve (9) horas después que comenzó .Hallé que el ``Titanic`` sigue siendo un lugar hermoso y profundamente conmovedor .Como fue el caso en el año 1993, poseía tremendas imágenes de los sobrevivientes que hube de encontrar a lo largo de los años.*

Para aquellos que lo deseen , se puede conseguir la versión completa de esta historia en la edición 18 de la revista “**Voyage**”, de la “**Titanic International**” que aparece quincenalmente en la localidad de Freehold, New York .



**Foto N° 776 :**  
En esta foto, se puede advertir la sección del casco que fuera preparada para su izamiento desde las profundidades .-

Uno de los interesantes trabajos, en cuanto a la recuperación de elementos del naufragio, lo constituyó la “**Resurrección de Una Sopera**”. Veamos cómo sucedió.-

En el transcurso de la inmersión, P .H .Nargeolet iguala la visión de las escotillas de cuatro (4) pulgadas --10 cms.-- para lograr atisbar a través de una especie de “ojo de cerradura” dentro de una amplia pero pobremente iluminada sala. Mientras rondaban la popa buscando botellas de cerveza, algo brillante cruzó abruptamente esta delgada abertura visual . “¡Espera!”, dijo Nargeolet .Era un bol cubierto de óxido, aunque enterrado en su mitad . Los brazos del “Nautilo” se mueven con mucha gracia, aunque son sorprendentemente diestros cuando son controladas por las manos de un experto. El primer piloto Guy Sciarrone toca por el codo al bol que se halla en el barro del fondo, y luego desprende la placa de óxido, la cuál está superficialmente adherida. Entonces, a continuación agita la bomba de sección , la cuál aspira agua a través de una pequeña ventosa cuya superficie semeja un acordeón , la cuál está adherida al brazo del “Nautilo” Un minuto más tarde, el bol está sobre la canasta de recolección .de vuelta en el “Nadir” , Matt Tulloch agita el bol dentro de un pequeño tanque con

1750

agua almacenada en su interior, donde permanecerá hasta que sea enviado al laboratorio de conservación. Tulloch , quién trabajó en el laboratorio de conservación francés, por el término de un (1) año ,dice :

***“Sobre el buque , nosotros estabilizamos los objetos, lo que quiere decir , básicamente, guardarlos en el mismo medio ambiente en el que han estado.. En el laboratorio usarán electrólisis para remover mohos e incrustaciones.”***

En otros ítems más delicados, como ser, bolsos de cuero, se utilizan baños químicos para remover las sales que podrían cristalizar y romper el material si se les permite secarse. La sopera estaba en una sorprendente buena forma. Otros objetos, como papeles, están irreconocibles, pero a menudo sufren una increíble transformación en el laboratorio. Matt dice : ***“Teníamos una pieza de alguna clase ,que surgió imprevistamente. Había, literalmente, una sustancia negra sólida sobre ambos lados. Luego la tratamos .Resultó ser un certificado de plata de 5 dólares, con la cabeza de un jefe Indio en uno de sus caras. No estaba como nuevo, pero se le pueden ver los blancos a los ojos del Indio.”***

El historiador Jack Eaton identificó , mms tarde, el bol como una sopera, probablemente un producto de la casa “Goldsmith & Silversmiths” de la ciudad de Londres, la cuál proveyó todos los elementos metálicos de uso en las mesas de los barcos de la White Star Line. Eaton aclara : ***“Fue probablemente utilizada en el servicio de mesa de la primera clase.”***

Cuando el RMS “Titanic” se hundió, el Salón de 1ra. Clase fue, literalmente, partido a la mitad, y lo que contenía en su interior esparcido a medida que el casco se hundía. Los platos utilizados en las cenas cayeron por el aire como hojas, y algunos aterrizando a más de una milla del sitio donde reposan los restos principales. Sobre esto, una de las más dramáticas escenas (dramática por el simbolismo que encierra) del film de Cameron es aquella cuando, casi en un efecto de cámara lenta, los platos ubicados sobre los estantes del barco comienzan a caerse, por causa de la gravedad.

Los elementos más pesados desarrollaron un camino más recto. La soperá aterrizó en una zona alejada a unos veinte (20) metros de la popa y estuvo allí por el lapso de 84 años, abollada y repleta de lodo, hasta que su brillo de 1ra.clase le hizo ganar su pasaje de retorno a la superficie.

Como se podrá suponer, las expediciones continuaron , ya que el interés despertado por los descubrimiento y el mejoramiento continuo de la tecnología submarina, han hecho posible que lo que antes era sumamente difícil o por lo menos un sueño quimérico, sea una de las cosas (aunque riesgosas) perfectamente realizables .Esto es, la investigación de los restos del naufragio del RMS “Titanic” .

Por ello, se diseñó, programó, estudió y efectuó una nueva expedición al sitio del hundimiento .La **RMS “Titanic” Inc.** organizó esta nueva serie de investigaciones , llevándose las mismas a cabo entre el día **20 de Julio de 2000** hasta el **3 de Agosto** del mismo año. Estuvo integrada, entre otros , por un viejo conocido , el Sr. **Mike Harris**, además de los buzos **Ralph White** y **Graham Jessop** , en conjunto con la **Oceaneering International Inc.** y su **“Magellan 725 ROV”**, como así también el **P.P. Shirshov Institute** de la **Academia Rusa de Ciencias Oceanográficas** y su ya famoso buque oceanográfico **“Akademik Mitislav Keldish”** (el cuál, dicho sea de paso, también fue utilizado por James Cameron para la filmación de su éxito mundial) ,con su dotación de minisubmarinos **“Mir 1”** y **“Mir 2”** .Es así que el Profesor **Anatoly Sagalevitch** hubo de encabezar la delegación Rusa.

Quién esto escribe, evidentemente, debe ser : o muy duro de entendederas o muy ignorante. Seguramente las dos, ya que, además de los diamantes de la casa holandesa que pueden seguir estando en el interior del buque a la espera de la “generosa” y “desinteresada” mano que los rescate del olvido, siempre me dá la impresión de que **ALLÍ ABAJO SIGUE HABIENDO ALGO MUY, MUY, MUY DESEADO POR CIERTAS PERSONAS Y MUY VALIOSO PARA UNA SELECTA MINORÍA, COMO ASÍ TAMBIÉN MUY POCO CONOCIDO PARA LA GRAN MAYORÍA .**



1752

Lo más triste de todo esto, por lo menos para mí, es el hecho de que ni siquiera puedo imaginar **QUÉ** es. Pero quizás pueda llegar, si no a imaginar, sí a **INTUIR** .Veremos.....

Porque la pregunta se cae de madura:

¿ Qué es , aparte del interés científico y de recolección de objetos del naufragio, valiosos en grado sumo y sin ningún tipo de duda, lo que lleva a tantos científicos, investigadores, hombres de negocios, millonarios, escritores, cineastas, etc. a volver una y otra vez al sitio del desastre de un buque del año 1912?.

¿Buscando , exactamente, **QUÉ** ?.

Además de los nombrados, en esta expedición 2000 también participó un equipo de doce (12) científicos de unas doce (12) naciones, el cuál habría de continuar las investigaciones científicas sobre el RMS “Titanic” .Este equipo hubo de preparar el anteriormente mencionado **ROV** (cuyo significado, en idioma inglés, es el siguiente : **Remote Operated Vehicle** y en castellano, Vehículo Operado Remoto), el cuál tendría el **tamaño de una mano humana**, completado con complejos aparatos de fibra óptica que habrían de facilitar los esfuerzos por la recuperación de artefactos.

**Sí : lo que vos quieras.....**

Pero si vamos a preparar un ingenio perfeccionado hasta el máximo de las posibilidades técnicas actuales ,del **TAMAÑO DE UNA MANO** , se debe al hecho de que queremos ingresar en lugares en los cuáles **no puede** ingresar ningún aparato de investigación como el “Argo”, el “Jason Jr.”, las “Mir”, el “Nautilo”, etc. de dimensiones ajenas a las posibles aberturas. Para muestra, las dimensiones de mi mano (que es sumamente grande) son las siguientes :

Largo mayor : 20 cms.

Ancho mayor : 11 cms.

Área Máxima : **220** cms. cuadrados.

Para ver otras manos, hube de tomar las medidas de las manos de varios compañeros de trabajo, dos (2) mujeres y dos (2) hombres. Los resultados fueron los siguientes :

**Walter Domínguez** : 19 cms. x 11 cms. = **209** cms. cuadrados

**María Durso** : 17 cms. x 8 cms. = **136** cms. cuadrados

**Víctor Uribe** : 20 cms. x 12 cms. = **240** cms. cuadrados

**Vanina Saavedra** : 18 cms. x 10 cms. = **180** cms. cuadrados

Entonces tenemos un mínimo que se ubica en los **136** cms. cuadrados y un máximo que se halla en el orden de los **240** cms. cuadrados, con un promedio de **197** cms. cuadrados para las cinco (5) manos. En definitiva, y comparado con los aparatos de uso común, algo sumamente pequeño, es decir se lo podría asemejar a un rectángulo de (casi) **20** cms por **10** cms. No desconozco que hay miniaturización de complejos sistemas, y si vamos al caso, se pueden hallar (especialmente en los cohetes y módulos de exploración espacial ) circuitos y demás componentes electrónicos reunidos en el tamaño de un cabeza de fósforos.

¿Y en qué lugares del buque desearíamos ingresar con un aparato del tamaño de una mano humana?. Bueno, prácticamente en todo el buque. Podríamos ingresar por los “portholes” (escotillas) o bajar por el lugar donde estuvo la “Gran Escalera” o tratar de llegar a las bodegas.....en fin, el lugar en el que buscaríamos sería todo el ancho, todo el largo y toda la profundidad de los restos del buque. Con lo cuál , a los fines de evitar pérdidas de tiempo y dinero, y no arriesgar vidas humanas , deberíamos poseer en nuestro poder algo fundamental , esto es, la **ubicación** exacta de aquello que buscamos y , además de todo ello, **qué** es lo que buscamos.

1754

Para el día 22 de Julio comenzaron los trabajos de la investigación. La demora estuvo generada en el hecho que el vehículo de operación remota, el “**Magellan 75 ROV**” debió ser reparado en el puerto de Norfolk, ya que necesitaba una parte de un sistema de conducción presurizada. Además de las posibles implicancias de la actuación que le cabría al “Magellan” , también se le habría de asignar la tarea de recolección de piezas que estuvieran dispersas por el campo de restos del naufragio, de manera de poder recuperar la mayor cantidad de elementos debido al problema de corrosión que afecta al buque.

De por sí, la recolección de artefactos es una tarea contra el tiempo y contra los problemas : se calcula que el valor de la fortuna (en diamantes) estaría en el orden de los **U\$S 250 millones** (actuales), es decir, unas pocas monedas.....Para la tristeza de quienes admiramos lo que fue y lo que queda del barco de los sueños, tenemos que decir que el buque es una especie de “**chocolate fundido**”.

Las inmersiones se fueron cumpliendo como estaban programadas , pero en el horizonte se presentaron problemas. Para el 11 de Agosto se comenzaron a presentar inconvenientes con el tiempo, ya que el huracán “Alberto” se iba haciendo sentir sobre la zona en la que el equipo desarrollaba su tarea de investigación. Tanto el personal como los buques pudieron aguantar unos diez (10) días en el lugar, y para el día 21 de dicho mes, se decidió que, en base a las terribles condiciones del clima, que ponían en riesgo a personas y equipamiento, se debía “levantar campamento” y retornar a puerto, con lo que se daría final a la expedición del año 2000 al RMS “Titanic”.

Pero los logros fueron variados, ya que se rescataron una gran cantidad de objetos .Por ello, demos un pequeño vuelo de pájaro por los diferentes objetos rescatados del hundimiento del inmundible, en esta expedición del año 2000 y veamos algunos comentarios que, sobre el tema de la recuperación de artefactos, publicó la página de la **Encyclopedia Titánica** en la Web.

Además de los peligros que se ciernen sobre cada tipo de material que se reexponga al oxígeno, el conservador debe darle la importancia correspondiente a la condición estructural del objeto. A lo anterior hay que sumarle qué tipo de movimiento , choques, etc. sufrió el objeto al momento del naufragio, debido a que la diferencia hallada entre los daños es muy grande. Por ejemplo, se ha recuperado un fino jarrón de vidrio, de color azul, el cuál sólo presentaba un pequeñísimo trozo desprendido de un borde. Como contraste, se observó que una pesada marmita de broce sufrió un severo daño mecánico.

Hagamos constar que durante la expedición, el equipo de conservación debió estar preparado para enfrentar los variados grados de daño y degradación, la gran diversidad de materiales componentes de los artefac--



**Foto N° 777 :  
Hermoso y fino jarrón que  
fuera rescatado en el  
transcurso de la Expedición  
2000 .-**

1756

/--tos. Por lo tanto, la atención dispensada al ítem “comunicaciones” fue de una gran importancia , es decir, los cruces de mensajes entre submarino y buque de apoyo fueron un importante factor que habría de contribuir a que los encargados del rescate de los objetos estuviera al tanto de lo que se podía esperar .De esta manera, se preparaba el arribo de los artefactos, y se podía, así, intentar estabilizar todos los materiales tan rápido como hubiese sido posible .Hubo noches en los que el “Nautilo” emergió con objetos tales como grandes marmitas de cocina en sus brazos mecánicos o ciento treinta y seis (136) platos de postre en su canasto .Muchas veces , las grandes cestas eran hechas descender primero y recién después se hacía bajar al “Nautilo”, como así también, se limpiaba como sumo detalle la cubierta del buque de modo de no contaminar con absolutamente nada a los objetos provenientes del naufragio .

Obviamente , y no hubiese cabido esperar de otra manera, cuando el submarino subía junto con las cestas todo el mundo del buque se reunía alrededor de los objetos rescatados: submarinistas, ingenieros, buceadores, tripulación, oficiales de seguridad, representantes de museos, historiadores, filmadores, personal de la empresa RMS “Titanic” Inc., etc, todos estaban pendientes de lo que se traía en los canastos .Estos objetos se transferían inicialmente a tubos rellenos con esponja , de manera de transportar los objetos desde el submarino hasta el laboratorio en el cuál se habría de llevar a cabo la estabilización.

Sin embargo, hubo un elemento sobre el cuál hubo que tener una especial atención y éste fue el ítem “botellas de champagne”, ya que al haber sufrido un cambio de presión se corría el riesgo de que se produjeran explosiones accidentales de las botellas. Mientras que se necesitaron grandes canastos y cestas para el alojamiento de piezas individuales, como el arco de la ventana del “Café Verandah” o el establecimiento de una línea de ensamble como la realizada para el procesamiento de una gran serie de artefactos como ser los 2385 kgs. de carbón, los voluntarios encargados de las diversas tareas sólo necesitaron de sus propias energías

y buena predisposición para trabajar en la recuperación de los artefactos rescatados desde el sitio del naufragio .

De todos modos, el tema de la recuperación de los objetos rescatados del hundimiento del RMS “Titanic” es un tema suficientemente bien conocido por aquellas personas que son curadores de los museos a lo largo y ancho



**Foto N° 778 : ¡Oh, dulce pájaro de juventud ! .La inolvidable “Rose” de la película de Cameron ,retratada en un dibujo rescatado del fondo del mar, desde los restos del “Titanic” .-**



**Foto N° 779 :Fotografía de un frasco conteniendo aceitunas, que fuera rescatado del lugar del hundimiento .-**

del mundo, como así también para los biólogos y oceanógrafos de las distintas universidades e institutos de los países más desarrollados. Cameron, en su película del año 1996, brinda un justo y merecido homenaje a aquellos que, en definitiva, permiten que el mundo admire las cosas que estuvieron tantos años desparramadas en el fondo marino. Así, en la escena de la limpieza del “Dibujo”, se vé el lavado al cuál se somete la lámina de papel que contiene el inolvidable retrato de juventud de la ya anciana “Rose” .

Ahora podríamos hacer una visita a las siguientes páginas, en las cuáles se pueden observar varios de los objetos recogidos desde la tumba donde yace el barco de los sueños.

1758

Hagamos el comentario que las siguientes fotos han sido obtenidas mediante las consultas respectivas a las páginas Web del sitio [www.titanic-online.com](http://www.titanic-online.com) que es patrocinado por la empresa RMS “Titanic” Inc.

En la siguiente fotografía podremos observar una navaja de seguridad de plata (en buen criollo, diríamos “maquinita de afeitar”) ,uno de los tantos elementos personales que se hubieron de recuperar del sitio del hundimiento del RMS “Titanic”. Nótese las palabras “**AUTO-STROP**” grabadas sobre su cabezal, esto es, “**AUTO-ASIENTO**” o lo que sería lo mismos, esto es una afeitadora con autoafilado. Este tipo de afeitadoras eran relativamente nuevas para el año 1912 .



**Foto N° 780 : Fotografía de una afeitadora de principios del siglo XX, rescatada del sitio del hundimiento del RMS “Titanic” .-**

La fotografía que ilustra esta página nos muestra unos anteojos que estaban recubiertos de corrosión y manchas, al momento de ser rescatados del sitio del hundimiento, pero fueron como quién dice “milagrosamente” restaurados. Nótese que el estuche de cuero ha sobrevivido a las difíciles condiciones a las que se vió sometido el RMS “Titanic” al momento de su naufragio, como así también a las que imponía el medio ambiente marino en el cuál este par de objetos (anteojos y estuche) se hallaban insertos. Evidentemente, y creo haberlo dicho en un momento de terminado, las cosas, los objetos de uso común (anteojos, carteras, lámparas, afeitadoras, etc.) y no tan común (locomotoras, automóviles, etc.) se hacían con un criterio bien definido : las cosas se hacían para que duren para siempre.



**Foto N° 781 :Fotografía de un par de anteojos junto a su correspondiente estuche de cuero, rescatados ambos elementos del sitio del naufragio .-**



1760

En la siguiente fotografía podemos observar un hermoso par de anillos que fueron hallados en el interior de un bolso de viaje ,el cuál contenía joyería, billetes y otros valores .Uno de los sobrecargos los ubicó en este bolso cuando el buque se hundía .Ambos anillos están engarzados en oro, notándose que el de la izquierda posee sesenta (60) diamantes, mientras que el ubicado a la derecha presenta un zafiro (una piedra preciosa) en su centro y se halla también rodeado de diamantes .



En la foto inserta en esta página, podemos observar una tapa de envase de pasta dental ,rescatada del sitio del naufragio. Se puede notar que , a pesar de los años transcurridos, la cerámica y su coloración permanecen en excelentes condiciones. Este objeto es uno de los tantos objetos de uso personal que figuran entre los que fueron recuperados del lugar donde reposan los restos del barco de los sueños .



Foto N° 783 :Fotografía de una tapa de tubo de pasta dentífrica .-

1762

En la siguiente fotografía podemos observar un cubilete, llevando el ya famoso e inolvidable logotipo de la White Star Line. Esta pieza es típica del estilo de la cerámica utilizada en la 3ra.Clase.En lo que respecta a muchos otros objetos que fueran rescatados del sitio del hundimiento del RMS “Titanic”, esta pieza de cerámica todavía posee un cierto encanto, dado por el colorido, el cuál se advierte en el rótulo de la línea marítima y en la bandera de la misma.



Foto N° 784 : Fotografía de un cubilete , probablemente utilizado en la 3ra.Clase , a bordo del RMS “Titanic” .-

Ahora, en la siguiente fotografía , tenemos el agrado de observar a uno de los más excelsos objetos rescatados del barco de los sueños: el querubín de bronce, el cuál con gran seguridad estaba instalado en el área inferior de la “Gran Escalera” de 1ra.Clase.Este objeto fue trabajado utilizando



**Foto N° 785 :**  
**Fotografía del**  
**querubín que**  
**adornaba la “Gran**  
**Escalera” de 1ra.**  
**Clase, y que luce en**  
**este estado despúes de**  
**su recuperación y**  
**posterior**  
**tratamiento .-**

electrólisis y otras técnicas metalúrgicas para poder así remover la corrosión. Y sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido y del sufrimiento experimentado por el material componente de esta pieza, todavía conserva el brillo y la gracia que originalmente poseía .

1764

En la siguiente fotografía tendremos a una de las más grandes piezas rescatadas del naufragio : uno de los telégrafos ubicados en el Puente de Mando .Nótese la manija ubicada en la zona media del sector superior de la foto : mediante sus movimientos se enviaban a la Sala de Máquinas (“Engine Room”) las órdenes correspondientes, en cuanto a velocidad y dirección .



**Foto N° 786 : Fotografía de uno de los telégrafos del RMS “Titanic” .-**

En la fotografía que a continuación se expone, podemos observar un pequeño prendedor (o “broche”) engarzado en oro, con la forma de una proa, que posee un diamante en el centro del mismo, y otro diamante que cuelga desde su centro. Esta hermosa pieza fue rescatada en el año 1987 y proviene de un bolso con diversos valores en su interior. Nótese el excelente trabajo de orfebrería y de ajuste de los diamantes .

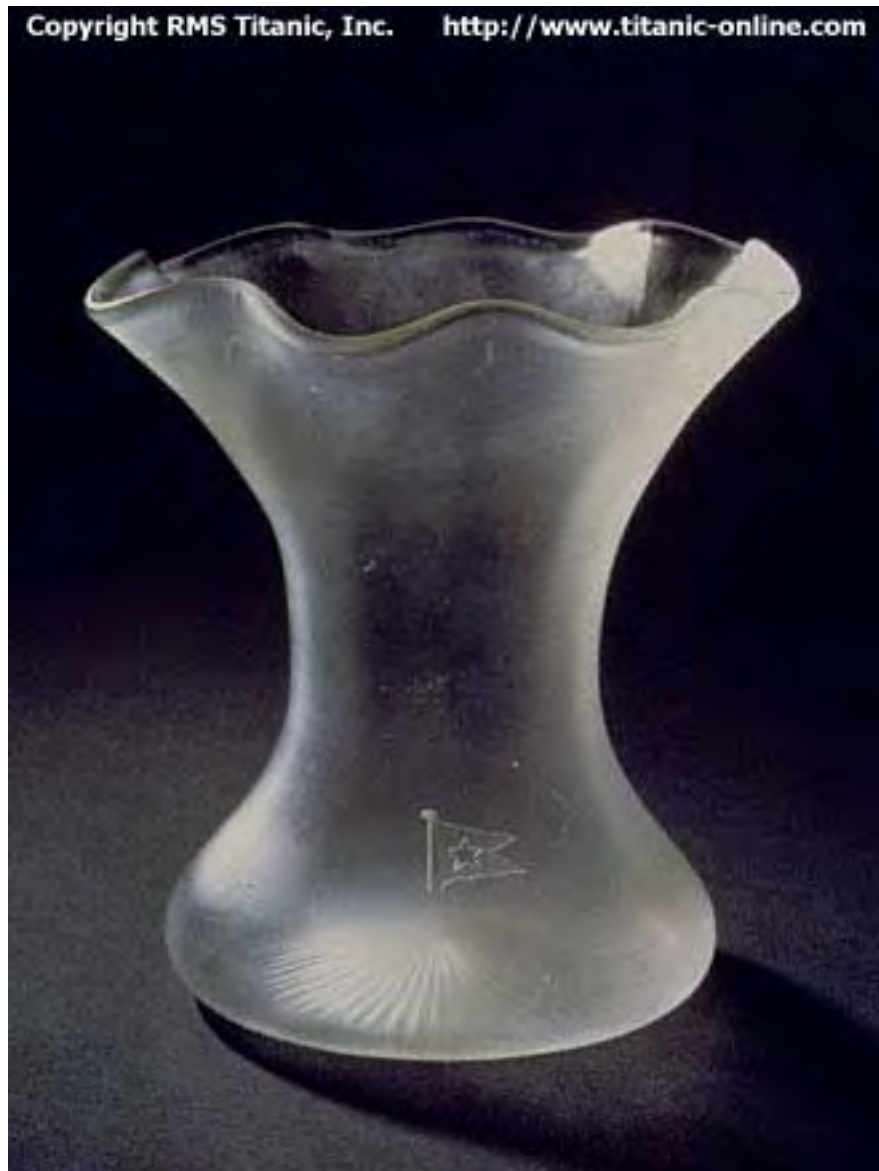


Copyright RMS Titanic, Inc. <http://www.titanic-online.com>

**Foto N° 787 :Fotografía de un prendedor de oro y diamantes, que fuera hallado en un bolso, junto con otros valores .-**

1766

La siguiente fotografía que presentamos a continuación nos muestra un florero rescatado y restaurado. Notemos que lleva la bandera (grabada a mano, como se estilizaba entonces) de la White Star Line cerca de su base. Digamos también que este tipo de florero se solía colocar como una adorno, con sus respectivas flores, en los salones comedores del buque .



**Foto N° 788 : Fotografía de uno de los floreros que adornaban los salones comedores del barco de los sueños . Si dan ganas de traerse unos claveles.....¿verdad? .-**

En la siguiente fotografía podemos observar una carta que se usa habitualmente en el conocido y popular juego anglosajón del “Póker”.



Foto N° 789 : Fotografía de un “Jack of Spades”, carta del póker, rescatada y restaurada .-

Luego de ser sometido a un extraordinario y riguroso trabajo de restauración, esta carta recobró su lozanía, habiendo estado totalmente cubierto con manchas de diversas sustancias. Lo que se dice, la suerte de una buena carta .....



1768

Veamos algunas fotos más.



**Foto N° 790 :En esta fotografía, podemos observar el estado en el que, luego de ser sometida a los trabajos de restauración correspondientes, quedó una de las chaquetas que los mayordomos del RMS “Titanic” utilizaban al estar en servicio .-**



**Foto N° 791 : En esta fotografía, se pueden observar una jarra de plata y una dulcera con un baño interno de bronce, que, a simple vista, aparentan estar en excelentes condiciones . Proviene del Salón Comedor de 1ra.Clase y son, obviamente, de la más fina calidad .-**



**Foto N° 792 :**

**En esta fotografía, podemos observar una caja de seguridad, proveniente de uno de los sobrecargos a bordo del RMS "Titanic" .**

**Los pasajeros podían dejar sus valores con el sobrecargo, de manera de asegurarlos durante el transcurso del viaje .Cuando se efectuó una revisión en el interior de esta "caja fuerte" , no se halló ningún objeto , por lo que parece claro que fue vaciada al momento de hacerse evidente que el barco de los sueños se hundía .-**

Hemos , así, concluído este pequeño muestreo de objetos rescatados del sitio del hundimiento del RMS “Titanic”, piezas halladas sobre el barco mismo y sobre el campo de restos que rodea la nave .No es mi intención cansar a los posibles lectores de este trabajo de investigación con toneladas de fotografías y su descripción, ya que si hubiese querido proceder de la manera antes enunciada, debería necesitar por lo menos ...unos diez (10) libros más de (por lo menos...) quinientas (500) páginas cada uno, ya que una de las cifras que se barajan es que ya para el año 1994 se tenían recuperados cerca de cinco mil (5000) objetos pertenecientes a los restos del barco de los sueños . Con lo cuál semejante cantidad excede la finalidad de este trabajo, que es la de brindar algunos detalles de las expediciones que se dirigieron hacia el sitio del siniestro de Abril de 1912 . Para terminar “nuestra” expedición al lugar donde descansan los restos del inmundible, veamos algunas fotos más, para luego ver un trabajo de modelaje de varias fotos tomadas en el transcurso de una de las reales expediciones al barco de los sueños .



**Foto N° 793 :**  
**“Desde las sombras del pasado... emerge como un barco fantasma”. Vista de la sección inferior de la proa del RMS “Titanic”, como se halla en la actualidad , en el sitio del naufragio .-**

1772

Un experto en fotografía y modelaje, el Sr. **Roy Mengot** (además de un entusiasta del barco de los sueños) se tomó el trabajo de realizar un proceso de estudio, comparación y modelaje de las fotos que el minisubmarino “Argos” logró tomar, en sus varios descensos al lugar del naufragio del “Titanic” .Esta tarea la realizó en el Woods Hole Oceanographic Institute y las presentó como su contribución personal a la memoria del inmundible. A continuación veamos algunas de sus composiciones tomadas, como ya hemos expresado , en base a las reales fotos obtenidas por el “Argos” en sus inmersiones .



Foto N° 794 : Reconstrucción de la proa del “Titanic” .-

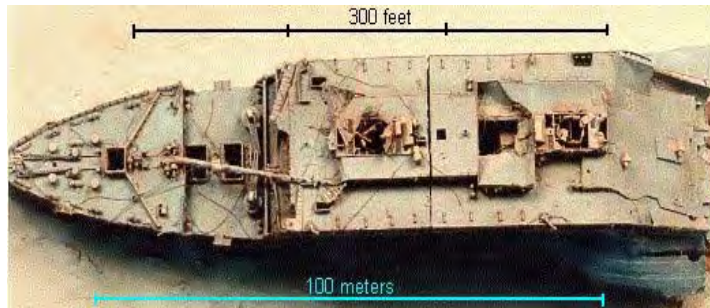
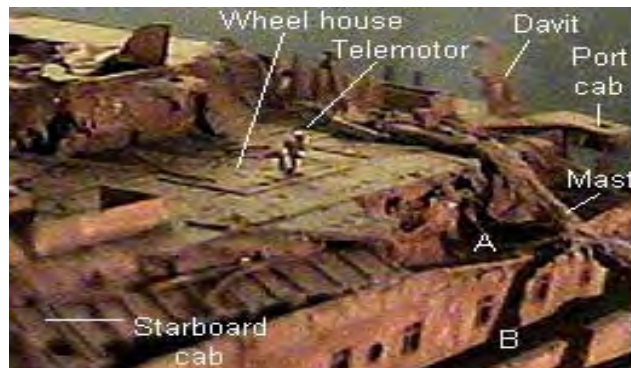


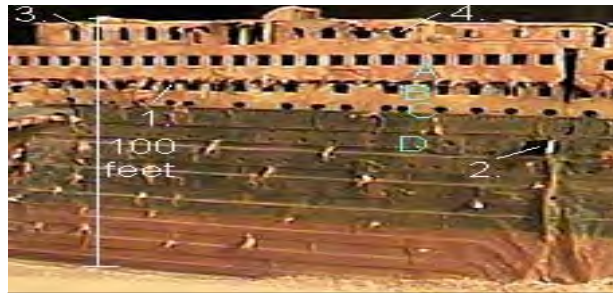
Foto N° 795 :Reconstrucción (vista superior) de la primera sección en la que el barco quedó dividido .-



**Foto N° 796** : En esta reconstrucción de la parte delantera, lado de estribor de la proa del barco observamos los siguientes detalles :  
**Mast and crow's nest** : Mástil y nido de cuervos .-  
**Bridge** :Puede .-  
**Forward bend** : Pliegue delantero .-  
**Hull tear** : Desgarro del casco .-  
**Aft bend** : Pliegue trasero o hacia popa .-



**Foto N° 797** : La reconstrucción de esta foto nos presenta los siguientes aspectos :  
**Starboard cab** : Casilla de estribor .-  
**Wheel house** : Alojamiento de las ruedas de arrastre .-  
**Telemotor** : Motor de arrastre dirigido .-  
**Davit** : Pescante .-  
**Mast** : Mástil .-  
**Port cab** : Casilla de babor .-



**Foto N° 798 :**

En esta reconstrucción tenemos lo siguiente :

- a) James Cameron hizo enviar una de las cámaras a través de la ventana marcada con (1) y por sobre la cubierta Promenade ,de modo de ingresar a la sala en la que estaba la chimenea .-
- b) Cameron hizo ingresar a la cámara para obtener la distancia que había hasta la entrada de 1ra.clase .-
- c) En el punto marcado con (3) tenemos el gimnasio .-
- d) En el punto marcado con (4) hallamos la entrada de 1ra.clase a la “Gran Escalera” .-



**Foto N° 799 :** En esta fotografía se advierten las compuertas de carga Nos. 2 y 3 ,de la sección delantera de proa .-



**Foto N° 800 :** Acá se nota el desgarró en el extremo de popa de la sección de proa .-



**Foto N° 801** : En esta reconstrucción se puede advertir la sección de popa del RMS "Titanic" , según Roy Mengot .-



**Foto N° 802** : Reconstrucción de la sección de popa (en su mitad) ,vista superior, del RMS "Titanic" .-

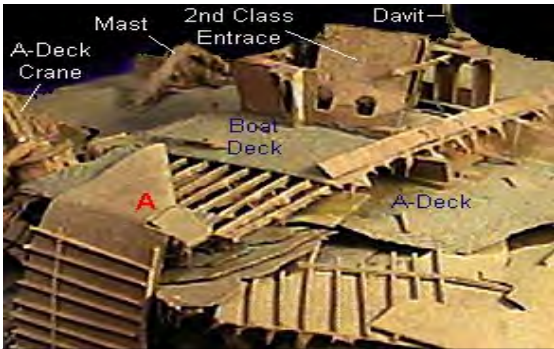


**Foto N° 803** : Reconstrucción del lado delantero de estribor de la sección de popa del RMS "Titanic".-

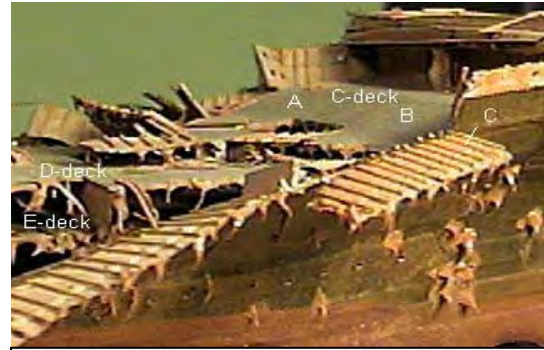


**Foto N° 804** : Zona media del lado de babor de la sección de popa .-

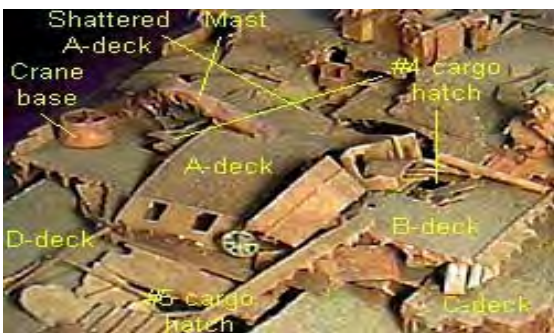




**Foto N° 805 :** Aquí apreciamos la Cubierta de Botes y la Entrada para la 2da.clase, sobre el sector superior de la sección de popa .-



**Foto N° 806 :** Se puede observar el extremo posterior del lado de babor de la sección de popa del "Titanic" .-



**Foto N° 807 :** Observamos las zonas central y media de la sección de popa .-



**Foto N° 808 :** Se puede apreciar la parte delantera de la sección de popa .-

Creo conveniente detenerme aquí en lo que respecta a fotografías tomadas en el lugar del hundimiento del orgullo de la White Star Line, el inolvidable RMS "Titanic", como así también en lo que respecta a las reconstrucciones efectuadas por el Sr. Roy Mengot. El motivo es simple : más fotos cansarían y obstaculizarían el objetivo principal de estas líneas dedicadas a las expediciones (y sus resultados) emprendidas al barco de los sueños .Asimismo, para quién así lo desee , hay muy buenos libros por consultar con respecto a este tema , junto a excelentes páginas en la Internet ,que habrán de satisfacer la curiosidad de ávidos lectores.



**Foto N° 809 :**  
**En esta última fotografía,**  
**que tiene el amargo gusto**  
**de la despedida , este autor**  
**quiere decir ,**  
**simplemente :**  
**“Adiós, Titanic” .-**

No quise terminar este Capítulo sin la foto anterior .Me pareció un pequeño homenaje a las vidas que se perdieron , por obra de la arrogancia humana y la impericia de varios seres .Y sin embargo , en este 2001, hubo otra expedición más (y van.....) al lugar del hundimiento del RMS “Titanic”.

1778

Recuerdo que un montón de pensamientos cruzaron nuevamente por mi mente, ya que no creía que un país casi ajeno a la tragedia (esto , refiriéndome a la cantidad de pasajeros de las nacionalidades que componían el pasaje) estuviese tan, pero tan interesado en mandar una “señora” expedición al ya famoso 41° 46’ Norte , 50° 14’ Oeste .Pese a todo, los de “allá” se vinieron con todo los medios a su disposición para investigar el sitio del hundimiento, aunque parece que hubo una “excusa” oficial ,si así se la puede llamar. Justo es reconocer que los equipos que se emplearían para este trabajo ya habían sido solicitados y empleados por otros organismos nacionales e internacionales ,en expediciones semejantes.

Y no puedo dejar de pensarlo, che.....¿Qué hay allí abajo, que hasta vienen ellos, parientes si se quiere de mis ancestros, a buscar ESO que le sigue quitando el sueño a más de uno, sea del país que sea?.

07/05/01

**Envían este mes una expedición científica**

## Ahora son los rusos los que van por los secretos del “Titanic”

MOSCU (Télam-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 hidrotérmicos 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° 810 : Este recorte periodístico, del diario “El Plata” (editado en la ciudad de La Plata, Pcia. de Bs. As.) y recuperado por el perito mecánico Don Víctor Uribe Cuadra , nos indica que para Mayo del año 2001 los que se decidieron a ir (y fueron con todos sus mejores elementos....) fueron los RUSOS . La pregunta sigue en pie :  
**¿QUÉ EXISTE ALLÍ ABAJO, DENTRO DEL RMS “TITANIC”?****

Hasta aquí hemos desarrollado un somero panorama respecto de las expediciones que hubieron de llegar al lugar del hundimiento del inmundible. Hemos visto desde los primeros intentos , en el mismo año de la tragedia hasta el (prácticamente....) el último del cuál tenga yo noticias. Desconozco más detalles de esta última expedición (la rusa) por varios motivos ; no he podido hallar gran cosa en Internet como así también en la prensa no he podido encontrar mayores comentarios al respecto .Quizás haya otros dos (2) factores de fondo :el primero, la **proverbial reserva rusa** para hablar de algo hasta que no se concrete (e incluso , muchos meses o años después....); el segundo , queda librado a la imaginación de cada uno, ya que es posible que los rusos **SÍ** hayan recuperado **UNO** o **MÁS** objetos afanosamente buscados por todos aquellos que hasta allí se dirigieron .Y como dice la canción de Lucas Prodan (“Sumo”, conjunto de música argentina moderna, hoy disuelto debido a la muerte de Prodan en el año 1987 ) ..... **“es mejor no hablar de ciertas cosas....”**. Y de lo anterior, los rusos saben bastante .....

Los invito a pasar al último de los Capítulos de este pequeño trabajo de investigación , al cuál sucederá un breve epílogo junto a la bibliografía empleada más los agradecimientos .En este Capítulo, el número 9, veremos lo que, a mi entender se constituyó, al correr de los años, en el **legado** que el hundimiento del buque produjo, o si se quiere, el legado del RMS “Titanic” .El mismo comprenderá desde las películas hasta los intentos de construcción de un nuevo “Titanic”, desde los libros que se escribieron con motivo de la tragedia hasta la Exposición en nuestro país de objetos recuperados del naufragio, pasando por la aplicación de modernas técnicas genéticas para la determinación de identidad de uno de los muertos en Abril de 1912 .No me queda más que agradecer la atención dispensada, solicitando que se me disculpe por los errores que haya podido cometer . A todos :

**;;;MUCHAS GRACIAS;;;**  
**La Plata, Pcia. de Buenos Aires**  
**2 de Diciembre de 2001.-**

## CAPÍTULO IX

### EL LEGADO DEL RMS “TITANIC”

**“LEGAR :Dejar, transmitir”.-**  
*Definición dada por el Diccionario Larrousse , tomo II, edición del año 1970 .-*

**“Heredarás el viento”**  
*Nombre de una excelente película americana, realizada en la década de 1950, que saliera del habitual formato “Hollywood” . Fue protagonizada por los actores Robert Stack y Dorothy Malone . En el sitio del hundimiento del RMS “Titanic”, entre el cielo y el mar..... sólo hay viento .*

Quizás sea la parafernalia de acontecimientos en los que hoy día nos vemos involucrados los habitantes de este vapuleado planeta Tierra, o por lo menos el bombardeo continuo de noticias de un día para otro, lo que muchas veces no nos permite profundizar en ningún tema en particular, debido a lo terrible y cambiante de los acontecimientos que nos toca vivir, o como simple, enterarnos. Es lo que tampoco nos permite hacer una retrospectiva y un correcto análisis de los hechos que influyen en nuestras vidas, y aunque muchos de los sucesos ocurren a mucha distancia de nuestras pampas argentinas, influyen decididamente en el desarrollo y devenir de las gentes de estas tierras, como así también, en los pueblos de otras latitudes. Es que el mundo se ha hecho sumamente pequeño, es decir, se ha convertido, al decir de un gran escritor, en una “aldea global”, en la cuál, un acontecimiento que ocurre en uno de sus extremos se sabe prácticamente al instante en la otra punta del pueblo. Con este pequeño comentario quiero decir que muchas veces los legados de los acontecimientos que los pueblos viven no se producen inmediatamente, sino que se tarda bastante tiempo en comenzar a conocer los detalles de importancia, como así también los pequeños, que en definitiva, son los que interesan. No se producen inmediatamente por una cuestión de evolución consciente de los mismos, como así también, debido al hecho que, aunque, parezcan haber finalizado, ciertas consecuencias se siguen desarrollando con el transcurso del tiempo. Es por ello que recién en estos días se conocen bien en detalle ciertos sucesos relacionados con la tristemente llamada “Guerra del Golfo”, que involucró a una coalición de países occidentales encabezada por los Estados Unidos de América contra Irak, país regido por Saddam Hussein, y que tuvo lugar en el año 1991, a diez (10) años del momento en que estas líneas se escriben.

Una vez hecha esta pequeña introducción, el suceso del hundimiento del RMS “Titanic” se fue conociendo en su totalidad a través del orbe, pero con una determinada lentitud, debido ésta al hecho de que en esos días no se contaba con la tecnología que actualmente es de uso común. Y lógicamente, las primeras impresiones tuvieron lugar en los medios de comunicación de la época, como ser, los periódicos y el Cine, que ya en

1782

esos días se iba desarrollando con una gran vitalidad .Estamos así diciendo que la primera gran impresión ocurre en los periódicos como así también en lo que son (y siguen siendo) los medios de traspaso de conocimientos, esto es, los libros .Pero obviamente , y como sigue sucediendo en la actualidad, las grandes masas tuvieron un primer conocimiento por medio de los periódicos y más tarde, por las **películas**.

Es así que éstas últimas se vienen realizando prácticamente desde el mismo año del hundimiento del inmundible .

Por ende, veamos algunas de ellas desde los momentos posteriores del naufragio hasta la actualidad. Podemos mencionar las siguientes películas :

‡ **“Saved from the Titanic” (“Salvada del Titanic”)** , año 1912, con la actuación de una sobreviviente del naufragio, la Sra. **Dorothy Gibson** .-

‡ **“Titanic”** ,año 1915 .-

‡ **“Atlantic”** , año 1929 .Se realizó una “remake” (es decir, una re-realización ) de la mencionada película en el año 1999, bajo el nombre de **“Titanic : Desastre en el Atlántico”** .-

‡ **“Titanic”**, año 1943 .-

‡ **“Titanic”** , año 1953 .-

‡ **“A Night to Remember”** , año 1958, con una “remake” bajo el título **“Titanic : latitud 41° Norte”**, producción italiana del año 1958 .-

‡ **“Titanic Vals”**, del año 1964, con una remake hecha en USA, que llevaba por título **“Titanic Waltz”** del año 1964.-

‡ **“Raise the Titanic”** , año 1980 .-

☞ **“Search for the Titanic”**, del año 1981 .-

1783

☞ **“Titanic in a Tub : The Golden Age of Toy Boats”** , año 1981.-

☞ **“La Femme de Chambre du Titanic”**, año 1997 , con varias remakes, entre ellas :

**“La Camarera del Titanic”**, España, año 1997 .-

**“The Chambermaid on the Titanic”**, USA, año 1998 .-

**“The Chambermaid”**, título promocional, USA, año 1998 .-

☞ **“Titanic”**, de James Cameron, fechada en 1997, aunque el film se produjo en el año 1996 .-

☞ **“Titanic: Anatomy of a Disaster”**, del año 1997 .-

☞ **“Titanic Town”** , año 1998 .-

☞ **“Doomed Sisters of the Titanic”**, año 1999 .-

☞ **“Titanic :Answers from the Abyss”**, año 1999 .-

☞ **“Titanic 2000”**, del año 1999 .-

☞ **“The Titanic Chronicles”**, año 1999 .-

☞ **“Gigantic”**, año 2000 .-

☞ **“Titanic Too : It Missed the Iceberg”**, año 2000 .-

Y como era lógico que sucediera, también se produjeron películas especialmente diseñadas para el medio de comunicación por excelencia de la última mitad del siglo XX, esto es, la **Televisión** . Así podemos nombrar las siguientes :



H **“S.O.S. Titanic”**, año 1979 .-

1784

H **“Bife Titanik”**, año 1979, con un film USA titulado : **“Buffet Titanic”**, del año 1979 .-

H **“Titanic”**, año 1984 .-

H **“Titanic : Death of a Dream”** , del año 1994 .-

H **“Titanic”**, año 1996 .-

H **“The Titanic’s Lost Sister”**, del año 1996 .-

H **“Titanic : Breaking New Ground”**, año 1998 .-

H **“Titanic : Secrets Revealed”**, del año 1998 .-

H **“Titanic : The Legend Lives On”**, año 1994.-

H **“No Greater Love”**, del año 1996 .-

H **“The Battle for Titanic”**, año 1999 .-

También la industria del **video** realizó algunas producciones para este formato, entre las que podemos destacar a las siguientes :

Ξ **“Titanic : Echoes of Titanic”**, del año 1998 .-

Ξ **“Titanic :End of an Era”**, año 1998 .-

Ξ **“The Titanic”**, del año 1996 .-

Ξ **“Titanic : The Captain of the Titanic”**, año 1998 .-

☒ **“Titanic :The Mistery & The Legacy”**, del año 1998 .-

1785

☒ **“Titanic :Titanic Remembered”**, año 1998 .-

☒ **“The Lost Film of the Titanic”**, del año 1998 .-

☒ **“National Geographic Video : Secrets of the Titanic”**, año 1986 .-

Y como era lógico esperar, la televisión también realizó una **serie** dedicada al barco de los sueños, la cual llevó por título **“Tickets for the Titanic”**, del año 1987, es decir, en plena euforia del descubrimiento de los restos del gigante y del lugar del hundimiento .

Pero si Ud. también tiene los elementos necesarios para poder disfrutar una tarde de lluvia junto a sus hijos, jugando a los “video games”, podrá quizás hallar en una estantería de las casas dedicadas a ese ramo, dos (2) videos a propósito del orgullo de la White Star Line .Ellos son : **“Titanic : Adventure Out of Time”** y **“Starship Titanic”**, el primero de los mencionados del año 1996 y el segundo del año 1998 .

Si revisamos la filmografía , veremos que las películas dedicadas al tema han sido realizadas casi desde el mismo momento del hundimiento, ya que **“Saved from the Titanic”**, con la participación de la sobreviviente **Dorothy Gibson** data del mismo año 1912 .También hay una rareza en cuanto a filmes se refiera la historia del RMS “Titanic”, y es la que detallamos a continuación.

En los años de la Segunda Guerra Mundial, los alemanes y sus aliados estaban en guerra contra varios países (conocidos como los Aliados), entre ellos, los ingleses. Como medida de propaganda contra éstos últimos, los Nazis decidieron hacer un film que mostrara la soberbia y la impericia británica, en especial, sobre los errores y desatinos que provocaron la tragedia. Obviamente, todo elemento de propaganda destinado a rebajar al

enemigo se veía como positivo, algo destinado al esfuerzo de guerra y al fin último, esto es ganar el conflicto. La película que los nazis realizaron tendía a minimizar el famoso comportamiento británico , en lo referente a 1786

las tragedias en el mar, como así también a esbozar la teoría de que los operadores del RMS “Californian” confundieron los cohetes de auxilio enviados desde la cubierta del RMS “Titanic” con los que los ricos y famosos solían utilizar como fuegos artificiales en sus fiestas, a bordo de los cruceros de placer .

Sin embargo, y saltando las distancias, vemos que “**Titanic**” (1996) de James Cameron fue la que más impactó en el corazón y en el alma de las gentes de todo el planeta. En cierto modo , el éxito de la película de Cameron se debe a una suma de factores, y entre ellos los impresionantes efectos especiales que son los que recrean en su máxima expresión el choque, agonía y muerte del RMS “Titanic”, como así también la excelsa banda musical ,desde los inicios de la película (esto es, la marcha de los sumergibles explorando el lugar del hundimiento) hasta el tema musical que la **Sra. Celine Dion** canta al final de la película, haciendo emocionar a todos los que vimos el film .Ahora bien : una de las críticas que se le hace a ciertos medios de comunicación que se ocuparon en su momento de ponderar el film de Cameron es que no se fijaron en el **real mensaje** de la película, el cual es la tragedia en sí misma, junto con su carga de soberbia, imprudencia y falta de preparación para este tipo de contingencias, en los inicios del siglo XX .

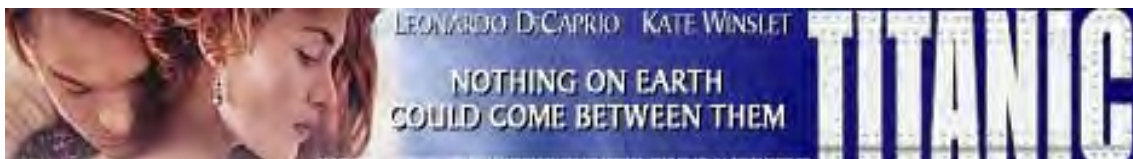
Podemos dar algunos detalles adicionales de la filmación del éxito de Cameron. Entre otros, que este director hizo construir, a escala, un buque de las dimensiones casi originales del barco de los sueños, con la única diferencia que el barco preparado para la filmación del éxito fílmico medía sólo veintitrés metros con sesenta centímetros (23,6 mts.) menos que el malogrado original , lo que daba una longitud de doscientos treinta y seis (236) metros ; que también, para las escenas en las que se requerían de efectos especiales , se hizo construir un buque a escala capaz de caber en una pileta de natación; que los exteriores de la película se filmaron en la

localidad de Rosarito Beach, México, sobre la costa del Océano Pacífico y que la impresionante réplica del navío de la White Star provocó varios accidentes de tránsito, en su mayoría producto de aquellos que se detenían

1787

a verla (o que disminuían su velocidad de tránsito) , en el sector de la carretera costera que daba a la zona de los sets de filmación; que la película consta de ciento noventa y cuatro (194 ) minutos de duración, estos es, tres (3) horas y catorce (14) minutos, y que su costo estuvo en el orden de los doscientos (200) millones de dólares, haciéndola , hasta el año de su filmación, la más cara de la historia del Cine. Otros detalles nos mostrarían que no todo fue color de rosa durante su filmación, sino que alguien (nunca se supo quién) roció la sopa que se habría de servir en un determinado momento con drogas alucinógenas, lo que hizo descomponer a varios de los actores y extras , mientras que otros directamente “volaban”....Se puede indicar también que varias personas acusaron a Cameron de esclavista, ya que, a tenor de los propios interesados, aparentemente Cameron los hizo trabajar hasta noventa (90) horas por semana.

Pero el resultado, así y todo, fue extraordinario, ya que se convirtió en un éxito de taquilla inmediato, con el reconocimiento de parte de la Academia de Hollywood, quién distinguió a la película, a su director y a varios de sus actores con (si no me acuerdo mal...) nada menos que once (11) Oscars, entre ellos los premios al mejor director, mejor actriz, mejor banda musical, etc.



**Foto N° 811 : La película de James Cameron , “Titanic” se convirtió en un éxito total , de taquilla y de público , merced a la acertada combinación de efectos especiales, música ,historias y actores .Realizada a lo largo del año 1996 y estrenada al año siguiente, es una de las últimas producciones dedicadas al coloso de la White Star Line .-**



**Foto N° 812 : Fotografía en la cuál podemos observar un momento de la filmación de la película “Titanic” (1996) .El director James Cameron (derecha) dá una serie de indicaciones a los dos principales actores , Leonardo Di Caprio (“Jack Dawson”) y Kate Winslet (“Rose De Witt Bukater”) .-**



**Foto N° 813 :  
En esta fotografía  
tenderemos un  
agregado respecto de  
la N° 811 , y este  
añadido en la  
impressionante proa  
del inhundible .-**



**Foto N° 814 : Fotografía del buque construido para la filmación de la película “Titanic” (1996) , de sólo una veintena de metros menos que el original .En este caso, el barco está estacionado en los estudios de filmación de la localidad de Rosarito Beach (México), sobre la costa Oeste del país.-**



**Foto N° 815 : En esta fotografía, vemos el lado de babor del barco construido para la filmación de la película “Titanic” .-**

1790

Por lo tanto, me pareció correcto insertar aquí un excelente artículo escrito por la **Sra. Eugenia Flores Molinillo**, del diario “**La Gaceta**”, que se edita en la ciudad de **San Miguel de Tucumán**, Rca. Argentina, donde se hace un análisis del film, bajo la óptica que Uds. advertirán. El mencionado artículo dice lo siguiente :

### **“ LAS PROFUNDIDADES DEL TITANIC “**

#### **A PESAR DE SER UN PRODUCTO DE CONSUMO MASIVO, EL FILM DE CAMERON ATRAJO A LOS ACADÉMICOS .**

*Por Eugenia Flores Molinillo, para “La Gaceta” - Tucumán-  
Calmado ya el oleaje producido por ese Titanic “ de película” y su  
larga estela de música, libros –en el Hemisferio Norte fueron “legión”--  
Di Caprios de ojos soñadores, cientos de artículos procurando decir algo,  
original –incluído el presente, ¿por qué no?—siento la impresión de que  
la imagen del poderoso/frágil barco con su columna vertebral quebrada  
quedará como uno de los iconos de este muy visual siglos XX. La  
monumentalidad de recursos que hizo de la película de James Cameron  
un celebrado receptor de premios y un éxito comercial es sin duda  
equiparable a la dimensión del suceso en su momento .El hundimiento  
de ese prodigio de la técnica y elegancia el 15 de Abril de 1912 sacudió a  
toda una generación a ambos lados del Atlántico .No era sólo la pérdida  
de vidas y la magnitud económica del desastre, sino la ironía de la  
escasez de botes en ese alarde de perfección publicitado como  
“inhundible” y, para colmo, en su viaje inaugural .Era mucho, y había  
en todo ello una verdadera hubris que otorgaba al naufragio un carácter  
auténticamente trágico .Cameron narró la historia ficcional del joven  
pobre y la niña rica con tintas telenovelescas , pero la supo enlazar con  
las peripecias del viaje fatal con la certeza de que no hay nada como la  
combinación de intriga amorosa y peligro mortal – o como dice Pedro*

*Arturo Gómez , "las zozobras del corazón con la peculiar belleza de los estragos (1) – para atornillar a los espectadores a sus butacas durante durante tres horas de desplazamientos en el tiempo, efectos especiales literalmente "espectaculares", una pizca de humor, mucho movimiento y exquisitez artesanal en los detalles. Es interesante ver que pese a ser un producto de consumo masivo - o quizás por eso mismo -, la película de Cameron no escapó del escrutinio académico.*

*En 1998, dos de los congresos de literatura a los que asistí contaron con sendas ponencias sobre Titanic. Para los no iniciados, vale aclarar que ya hace tiempo que los textos cinematográficos vienen ganando su espacio entre los estudios literarios, y los análisis no necesariamente los comparan con textos escritos, si bien para abordarlos usan a veces modelos críticos provenientes de la literatura .Ambos trabajos parten de la búsqueda del motivo del éxito de la película .Uno de ellos (2) señala las expectativas despertadas por la publicidad previa, música incluida, la magnitud de la inversión emprendida, seguidas por la seducción del espectador con esta combinación del género catástrofe con el testimonial, condimentado todo con la historia de amor. La búsqueda de efectos extraordinarios y el desplazamiento de los tiempos del relato son logros evidentes, pero son las transformaciones del punto de vista las que ponen en evidencia una variante crucial: la perspectiva femenina, que se reitera al acercarse la cámara a los marginados, a los de segunda clase, a los maquinistas. El lugar y el tiempo de la aventura, tradicionalmente masculino en la tradición narrativa, se torna femenino, y con ello varía la concepción del mundo. La "novela de aventuras y de la prueba" de la que habla Mijail Bajtin, se resignifica. El segundo de estos trabajos (3) encuentra la respuesta al éxito de Titanic en el hecho de que reúne en sí las características de diversos géneros y modos textuales: es un relato enmarcado (un relato dentro de otro), es una suerte de biografía, la de Rose, quien se construye como ser humano independiente a partir de su experiencia en el naufragio, con lo que la perspectiva feminista entra en juego, coincidiendo con el trabajo anterior; es en parte un texto sociológico, con los distintos lugares como*



*espacios de clases diferentes cuyo enfrentamiento es una denuncia que no se soslaya; es una historia arquetípica de la búsqueda del tesoro; es, al fin y al cabo, un folletín amoroso, así como también una muestra de cine catástrofe y un discurso en contra de la exacerbación de la tecnología que avasalla lo humano; es, en fin, una narración épica, en la que las multitudes participan de un trágico destino colectivo. Mucho se escribió en su momento sobre el naufragio. Poemas ,reflexiones, notas... un vasto espectro de emociones concitadas por el suceso. Joseph Conrad (1857-1924), sazonado conocedor de las trampas del mar, se indignó ante el afán de ganancias que el barco evidenciaba y señaló que lo más objetable de semejante navío era su desmesura: "el tamaño es factor de debilidad", sentenció (4).*

*Entre los testimonios poéticos que han llegado hasta nosotros hay uno del destacado escritor inglés Thomas Hardy (1840-1928), el de Tess of the D'Urbervilles, llevada al cine por Roman Polanski (Tess, 1979). El poema se destaca como ejemplo de "poesía visual", es decir, un texto poético que ocupa en la página una disposición que forma un diseño particular. Veamos.*

*En soledades de mar  
a honda lejanía de humana vanidad,  
y del Orgullo de Vivir que una vez lo concibió, yace en su paz. (5)*

*¿Qué sugiere la disposición de los versos? ¿No es acaso la silueta de un transatlántico? la atmósfera de quietud en medio del sereno movimiento de la vida oceánica nos lleva raudamente hasta la cuarta estrofa:*

*Joyas con gozo diseñadas  
que los sentidos cautivaban  
reposan a la sombra de opacos fulgores, sus luces cegadas (4)*

*Hasta la quinta estrofa, el recorrido es casi idéntico al de la cámara curiosa de los hombres que más de setenta años después (1985) develarían lo que quedó de aquello en el suelo oceánico. Las dos estro--*

*/-- las siguientes anuncian que "la Voluntad Inmanente, que todo lo mueve y comanda", ya había previsto una "siniestra pareja" para tal maravilla tecnológica. Y nos dice la evocación evangélica de la octava estrofa, profundamente irónica:*

*y en tanto el bello navío crecía  
en tamaño, en gracia y en vida  
así crecía el témpano en vaga distancia callada y sombría.*

*El misterio de lo que el futuro puede deparar es el tema de las siguientes estrofas, para derivar en una nueva aparición de la Voluntad Inmanente, ahora bajo otro nombre.*

*hasta que el Hilandero de los Años  
dijo "¡Ahora!", y ante tal comando,  
en un chocar de hemisferios todo queda consumado.*

*Fin del poema, con esa alusión irrevocable al instante final de Cristo en la cruz (consumatum est), esta vez sin esperanza de resurrección. Una mirada adicional puede también sugerir la idea de "consumación" como culminación de un encuentro amoroso o de un matrimonio, idea igualmente irónica, dado el resultado del encuentro. Hardy escribió este poema, "The Convergence of the Twain" libremente traducido como "Cuando los dos convergieron", subtulado "Versos sobre la pérdida del Titanic", haciendo jugar en él, en pequeña escala, la misma ideología metafísica que desplegó en su novelística. Más que víctima de orfandad cósmica, en Hardy el ser humano parece haber sido creado para ser juguete de un destino básicamente cruel, capaz de cancelar cualquier atisbo de optimismo en los mortales. Un suceso real le estaba dando la razón: el sufrimiento y la destrucción son azarosos, y poco se puede hacer ante las decisiones de aquel "Presidente de los Inmortales" que, cansado de entretenerse haciendo sufrir a la pobre Tess, la condena a muerte.*

*La fascinación de este episodio de la historia de la navegación comercial queda evidenciada por todo el material escrito contemporánea y posteriormente, y por los textos poéticos, novelísticos y cinematográficos que en él encontraron tema. Además, están las interpretaciones de esos textos. Inagotable. Arriba mencioné la hubris contenida en el suceso. Se trata de la caída de un grande, del mayor en su clase, víctima del pecado de orgullo. A distintos niveles, el naufragio del Titanic es Nixon pescado en falta, es la Princesa Diana estrellándose en un auto, es Maradona internado por consumo de drogas. Y es la naturaleza humana encontrando subconscientemente su seguridad en la desgracia del poderoso, y murmurando casi sin oírse "a mí eso no me pasa... por algo será". A más de 4.000 metros por debajo de la superficie del océano, el que fuera un palacio flotante duerme su sueño de herrumbre. Esa es la profundidad física del Titanic. Las otras profundidades, las de ser fuente de inspiración, parábola moral, símbolo de un momento histórico, confabulación de géneros narrativos, generador de ponencias, lo sobreviven aquí, en esta superficie tan incierta como la que una helada noche lo viera, imponente, surcar el Atlántico.*

**(c) LA GACETA**

**NOTAS**

- 1) *Pedro Arturo Gómez, "Titanic: últimas imágenes del naufragio", Suplemento Cultural de "Siglo XXI", 8 de marzo de 1998.*
- 2) *Cristina Rodríguez Peralta, "Las transformaciones del cronotopo de la aventura en Titanic", IV Jornadas Nacionales de Literatura Comparada, San Miguel de Tucumán, agosto de 1998.*
- 3) *Isabel Vasallo y Martina López Casanova, "Titanic: entre el placer del consumo y el goce estético", XXX Jornadas de la Asociación Argentina de Estudios Americanos, Mendoza, setiembre de 1998.*

4) *Joseph Conrad, Radar Libros, 8 de febrero de 1998, p. 2.*

5) *Escribió Hardy: 1: "In a solitude of the sea/ Deep from human vanity/And the Pride of Life that planned her, stilly couches she"; 4: "Jewels in joy designed/ To ravage the sensuous mind/ Lie lightless, all their sparkles bleared and black and blind", 8: "And as the smart ship grew/ In stature, grace and hue,/ In shadowy silent distance grew the Iceberg too"; 11; "Till the Spinner of the Years/ Said 'Now;' An each one hears,/ And consummation comes, and jars two hemispheres". La traducción me pertenece."*

Habrán advertido que la lista de películas, films para TV, videos y documentales es sumamente larga y variada. Pero me gustaría indicar que hubo una en especial que no pasó desapercibida, pero que no tuvo todo el consiguiente desarrollo de lo que, como una posible causa de teoría conspirativa, se proponía en ese film. Estamos hablando de la película titulada **“Raise The Titanic”** (**“Izen al Titanic”**) la cuál se basó en el libro del mismo nombre , escrito por el Sr. **Clive Cussler** ,en el año 1977 . Hagamos un pequeño comentario sobre este libro.

Antes de proseguir : este libro fue escrito en 1977, cuando muy pocas personas pensaban que varios elementos de “ciencia ficción” (en ese entonces ...) se habrían de hacer realidad : Internet, los teléfonos celulares, las lectoras láser, las computadoras ultrarrápidas, la inteligencia artificial, la clonación humana, la inseminación artificial, etc. Este relato de Cussler es una típica historia de espionaje con bastante (yo diría que mucho.....) de la ciencia ficción de aquellos días. Como es lógico suponer, la historia comienza de manera cronológica en el año 1912 y se traslada rápidamente al año **1987** ,durante el transcurso del cuál soviéticos y norteamericanos se pelean entre sí por poder refluotarlo. Aquí Cussler hace gala de su oficio, ya que presenta una trama ágil , bien elaborada a pesar de insertar los elementos clásicos del género, conjuntamente con una notable cantidad de

información técnica, todo lo cuál tiene la particularidad de atraer a conocedores y a neófitos en la materia.

1796

Ahora bien, la trama central del libro está constituida por el así llamado **“Proyecto Siciliano”**, gestado desde el Gobierno de los Estados Unidos de América , y que consiste en reflotar el orgullo de la White Star Line, de manera de hallar un raro elemento radioactivo, el **bizanio** que se piensa está escondido y a buen resguardo de curiosas miradas en el interior del buque, en la caja de seguridad del barco .Y el drama surge en base al conocimiento que se tendría sobre el mencionado elemento radioactivo, el cuál, de sumo interés para cualquiera de las superpotencias de esos días, posibilitaría, una vez convenientemente tratado, construir un sistema defensivo que impediría un posible ataque de cohetes enemigos .

De todos modos, quién tenga la posibilidad de leer este libro, se habrá de encontrar con un típico “american hero” (“héroe americano”) , el Dr. **Dirk Pitt** , una mezcla de científico y hombre de acción, especialista en “misiones imposibles” ; también hallará una heroína, **Dana**, quién aparece súbitamente en el barco reflotado; como así también (infaltables...) con espías a granel (pensemos que estamos en el último tramo de la Guerra Fría entre los países comunistas y los occidentales) , desde el siniestro (y de acuerdo a la mentalidad de la época: malvado, inescrupuloso, etc.) agente soviético **Petrov** hasta los atormentados agentes yankees **Seagram** y **Donner** .También intervienen en la trama un Presidente USA abrumado por su cargo, una buena dosis de acción y una excelente descripción de los distintos departamentos que integran los diversos servicios de seguridad de las grandes potencias: especialmente de aquellos que tienen a su cargo la elaboración de proyectos no divulgados, que se tienen el potencial de traducirse en adelantos tecnológicos inimaginables .En USA ,este libro se mantuvo en la lista de “best-sellers” (uno de los libros más vendidos) a lo largo de trece (13) semanas interrumpidas , lo cuál volvió a manifestar el interés que el hundimiento del RMS “Titanic” despertó en los públicos del mundo .

Kuczynski Sergio , eterno preguntón :¿Será este elemento lo que tantos hombres, bajo la fachada de investigación submarina y arqueológica, en el transcurso de tantas expediciones al barco de los sueños, estuvieron buscando?

1797

/--do?. ¿Será posible que la novela de Clive Cussler tenga un **REAL** trasfondo como el que en ella presenta? .



*Clive Cussler y una maqueta del "Titanic". Ficción y realidad.*

**Foto N° 816 : A la izquierda , tenemos la portada del libro de Clive Cussler, "¡Raise the Titanic!" y a la derecha , a su autor, junto con una maqueta del barco de los sueños .-**

Habíamos mencionado al comienzo de estas líneas que también se hubieron de escribir, a partir del hundimiento, una numerosa cantidad de libros, la cuál supera largamente la cifra de trescientos (300) ,lo cuál dá, aunque leve, una idea del interés que despertó el tema de la tragedia del barco de los sueños .Y la literatura alrededor del RMS "Titanic" es abundante, focalizándose en especial sobre el buque (en sí mismo) , la época, las costumbres, los personajes, los distintos tipos de barcos de la época, las incidencias del viaje, el choque, el hundimiento, los sobrevivientes, las víctimas, los procesos judiciales, etc. Tal interés despertó el tema que desde el mismo año de la tragedia, se comenzaron a

escribir libros al respecto. Dos de los sobrevivientes del hundimiento, el **Coronel Archibald Gracie** y el maestro de escuela **Lawrence Beesley**

1798

recopilaron recuerdos propios e informaciones anexas, para redactar sendos libros .

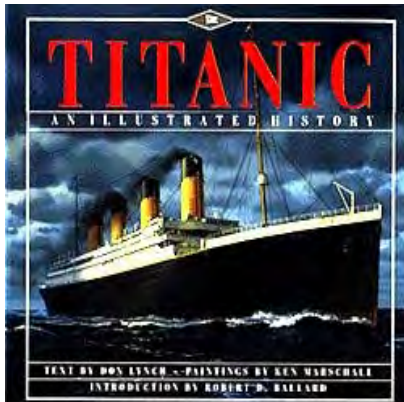


Foto N° 817



Foto N° 818

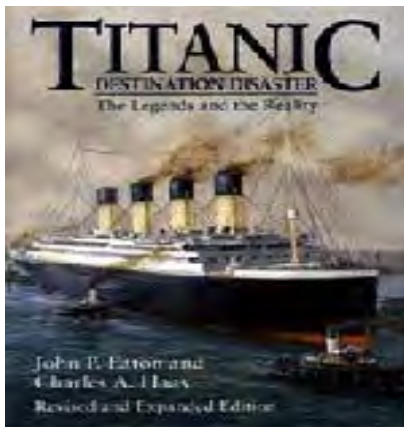


Foto N° 819

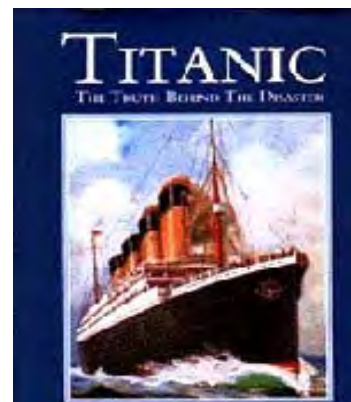


Foto N° 820

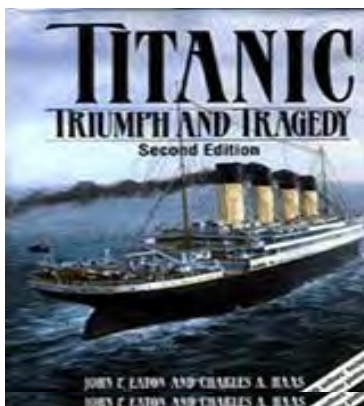


Foto N° 821

En las Fotos 817 a 821, podemos observar las portadas de varios libros dedicados al barco de los sueños, el RMS "Titanic" .-

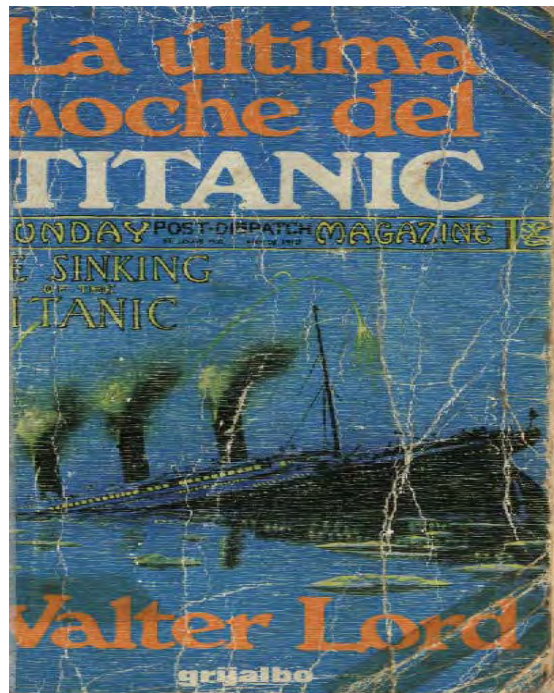


Foto N° 822 : Portada del libro de Walter Lord, editado por Grijalbo, el cuál es excelente desde el punto de vista humano e histórico, en mi humilde opinión .-

Hagamos ahora una pequeña reseña extraída de las páginas existentes en la Web (es decir, Internet) en la que se puede tener un listado de los libros que se escribieron con respecto al RMS “Titanic” y a todo lo que lo rodeó . Para ello, he logrado obtener la página que figura con el nombre de **“Jim’s Titanic Bibliography”** y en base a ella destacamos los siguientes libros :

4 Archbold, Rick : **“Last Dinner on the Titanic: Menus and Recipes from the Legendary Liner”**, 1950.-

4 Armstrong, Warren : **“Last Voyage”**, 1958 .-



1800

4 Ballard , Robert & Archbold, Rick : **“The Discovery of the Titanic , new and updated”**, año 1995 .-

4 Ballard, Robert : **“The Discovery of the Titanic”**, año 1995 .-

4 Ballard, Robert : **“Exploring the Titanic”**, año 1988 .-

4 Beesley, Lawrence : **“Loss of the SS Titanic”**, año 1912 .-

4 Behe, George : **“Titanic : Safety, Speed and Sacrifice”**, año 1997 .-

4 Behe, George : **“Titanic : Psychic Forewarnings of a Tragedy”**, año 1988 .-

4 Behe, George & Goss, Michael : **“Lost at Sea”**, año 1994 .-

4 Biel, Steven : **“Down with the Old Canoe : A Cultural History of the Titanic Disaster”**, año 1996 .-

4 Bonsall, Thomas : **“Titanic”**, año 1990 .-

4 Booth, J. & Coughlan , S.: **“Titanic : Signals of Disaster”**, año 1993

4 Boyd-Smith, P. : **“Titanic : from Rare Historical Reports”**, año 1994 .-

4 Bristow, Diana : **“Titanic, R.I.P.: Can Dead Men Tell Tales?”**, año 1989 .-

4 Bristow, Diana : **“Titanic : Sinking The Myths”**, año 1995 .-

4 Brown, Richard : **“Voyage of the Iceberg: the Story of the Iceberg that sank the Titanic”**, año 1983 .-

- 4 Brown, Rustie : **“The Titanic, the Psychic and the Sea”**, año 1981 .-  
1801
- 4 Bryceson, Dave : **“The Titanic Disaster: As Reported in the British National Press April-July 1912”**, año 1997 .-
- 4 Bullock, Shan F. : **“A Titanic Hero : Thomas Andrews, shipbuilder 1873-1912”**, año 1973 .-
- 4 Caesar, Pete : **“Titanic”**, año 1988 .-
- 4 Clary, Jim : **“The Last True Story of Titanic”**, año 1998 .-
- 4 Cooper, G. : **“The Man who Sank the Titanic?. The life and times of Capt. Edward J. Smith”**, año 1992 .-
- 4 Cronin, Anthony : **“R. M. S. Titanic”**, año 1981 .-
- 4 Davie, Michael : **“Titanic : The Death and Life of a Legend”**, año 1987 .-
- 4 Hilton , George W. : **“Legacy of the Titanic”**, año 1995 .-
- 4 Eaton, John & Haas, Charles : **“Titanic : Triumph and Tragedy”**, año 1986 .-
- 4 Eaton, John & Charles Haas : **“Titanic : Destination Disaster-The Legends and the Reality”**, año 1987 .-
- 4 Eaton , John & Haas, Charles : **“Falling Star : Misadventures of White Star Line Ships”**, año 1990 .-
- 4 Everett, Marshall : **“Wreck and Sinking of the Titanic”**, año 1912 .-
- 4 Foster, John Wilson : **“The Titanic Complex : A Cultural Manifest”**, año 1996 .-

1802

4 Gardiner, Robin & Van der Vat, Dan : **“The Riddle of the Titanic”**, año 1995 .-

4 Gardiner, Robin & Van der Vat, Dan : **“The Titanic Conspiracy : cover-ups and mysteries of the world’s most famous sea disaster”**, año 1996 .-

4 Garret, Richard : **“Atlantic Disasters : The Titanic and other victims of the North Atlantic”**, año 1986 .-

4 Garrison, Webb : **“A Treasury of Titanic Tales”**, año 1998 .-

4 Garzke, W.H. & Brown, D.K. : **“How did the Titanic really sink?”**, año 1996 .-

4 Gillespie, John & vera : **“A newsman’s dream come true : Carlos F. Hurd covering the most famous of all shipwrecks, R.M.S. Titanic”**, año 1993 .-

4 Gibbs, Philip : **“The Deathless Story of the Titanic”**.-

4 Gracie, Archibald : **“The Truth About the Titanic”**, año 1913 .-

4 Harding O’Hara, M . : **“Hands off the Titanic (and the Californian)”**, año 1989 .-

4 Harrison, Leslie : **“A Titanic Myth : The Californian Incident”**, año 1986 .-

4 Harrison Leslie : **“Defending Capt. Lord (A Titanic Myth, Part II)”**, año 1996 .-

4 Hart, Eva : **“Shadow of the Titanic : a survivor`s story: biography of Miss Eva Hart”**, año 1994 .-

1803

4 Hesse, H. : **“Der Untergang der Titanic: Bericht eines Überlebenden”**, año 1986 .-

4 Heyer, Paul : **“Titanic Legacy : Disaster As Media Event and Myth”**, año 1995 .-

4 Hilton, George Woodman : **“Eastland : Legacy of the Titanic”**, año 1995 .-

4 Hoffman, William & Grimm, Jack : **“Beyond Reach : the Search for the Titanic”**, año 1982 .-

4 Hutchings, D. : **“RMS Titanic : A Modern Legend”**, año 1993 .-

4 Hutchinson, Gilian : **“The Wreck of the Titanic”**, año 1994 .-

4 Hyslop, Donald ; Forsyth, Alastair ; Jemima, Sheila & Lawrence, John : **“Titanic Voices : The Story of the White Star Line, the Titanic and Southampton”**, año 1994 .-

4 Jessop, Violet : **“Titanic Survivor”**, año 1997 .-

4 Kirkland, Douglas & Marsh ,W. : **“James Cameron`s Titanic”**, año 1997 .-

4 Lightoller, Charles : **“Titanic and Other Ships”**, año 1935 .-

4 Lord, Walter : **“A Night To Remember”**, año 1955 .-

4 Lord, Walter : **“A Night Lives On : New Thoughts, Theories and Revelations About the Titanic”**, año 1986 .-

4 Lynch, Donald & Marschall, Ken : **“Titanic : An Illustrated History”**  
año 1992 .-

1804

4 Macdonald, Fiona & Wooddroffe, D. : **“ Make a Model of the Titanic”**,  
año 1989 .-

4 Macinnis, Joseph B. : **“Titanic in a New Light”**, año 1992 .-

4 Marcus, Geoffrey Jules : **“The Maiden Voyage”**, año 1969 .-

4 Marcus, Geoffrey Jules : **“The Titanic Disaster : Complete and Documented Account of the Maiden Voyage”**, año 1976 .-

4 Mariner’s Museum & Lehrer, Stanley : **“Titanic: Fortune and Fate: Letters, Mementos and Personal Effects From Those Who Sailed on The Lost”**, año 1997 .-

4 Marschall, Ken; Archbold, Rick : **“Ken Marschall’s Art of Titanic”**,  
año 1998 .-

4 Masson, Phillipe : **“Titanic : le dossier du naufrage”**, año 1987 .-

4 McCluskie, Tom : **“Anatomy of the Titanic”**, año 1998 .-

4 Merideth, Lee W. : **“1912: Facts About Titanic”**, año 1999 .-

4 Mills, S. : **“The Titanic in Pictures”**, año 1995 .-

4 Mowbray, Jay Henry : **“Sinking of the Titanic”**, año 1912 .-

4 Murphy, Allison : **“Titanic Times”**, año 1996 .-

4 Nemere, Istvan : **“Rejtelmes Oceanok”**, año 1991 .-

4 O’Donnell, Edward Eugene ; Browne, Frank & Browne, Francis : **“The Last Days of the Titanic : Photographs and Mementos of the Tragic Maiden Voyage”**, año 1997 .-

1805

4 Padfield, Peter : **“The Titanic and the Californian”**, año 1965 .-

4 Pellegrino, Charles R. : **“Her Name Titanic : The Untold Story of the Sinking and Finding of the Unsinkable Ship”**, año 1988 .-

4 Pellow, James A. : **“A Lifetime on the Titanic : The Biography of Edith Haisman”**, año 1995 .-

4 Reade, Leslie & de Groot, Edward P. : **“The Ship That Stood Still : The Californian and Her Mysterious Role in the Titanic Disaster”**, año 1993 .-

4 Renaldi, Brigitte & Lefebure, Nadine : **“Memoire du”**, año 1990 .-

4 Rivett, Norman : **“Some Aspects of R. M. S. Titanic (1912) and Her Sister Ships”**, año 1993 .-

4 Robertson , Morgan : **“Futility : The Wreck of the Titan”**, año 1974.-

4 Schneider, Wolf : **“Mythos Titanic : Das Protokoll der Katastrophe, drel Stunden, di Welterschutterten”**, año 1986 .-

4 Shapiro , Marc : **“Total Titanic : The Most Up –To - Date Guide to the Disaster of the Century”**, año 1998 .-

4 Smyth, Denis : **“An Atlantic Tragedy : The Story of the Building and Sinking of the White Star liner Titanic”**, año 1992 .-

4 Spignesi, Stephen : **“The Complete Titanic: From the Ship’s Earliest Blueprints to the Epic Film”**, año 1998.-

4 Stormer, S. : **“Goodbye, Good Luck : The Biography of William McMaster Murdoch”**, año 1995 .-

1806

4 Thayer, J.B. : **“The Sinking of the Titanic”**, año 1984 .-

4 Thresh, Peter : **“Titanic : The Truth Behind The Disaster”**, año 1992.-

4 Tyler, Sidney F. : **“A Rainbow of Time and Space : Orphans of the Titanic”**, año 1981 .-

4 Vess, John : **“The Titan and the Titanic: the Life, Works and Incredible Foresight of Morgan Robertson”**, año 1990 .-

4 Wade, Wynn Craig : **“The Titanic : End of a Dream”**, 1979 .-

4 Walter, L.H. : **“Sinking of the Titanic : The World’s Greatest Sea-Disaster”**, año 1912 .-

4 Watson, Arnold & Watson, Betty : **“Roster of Valor : The Titanic Halifax Legacy”**, año 1975 .-

4 Watson , Arnold : **“Titanic Crew List”**, año 1974 .-

4 Wincour, Jack : **“The Story of the Titanic as Told by Its Survivors”**, año 1960 .-

4 Wood, A.G. : **“The White Star Triple - Screw Atlantic Liners Olympic and Titanic”**, año 1970 .-

4 Woodroffe, D. & Macdonald, F : **“Titanic”**, 1984 .-

El listado anterior es sólo una pequeña parte (92 ) de la inmensa cantidad de libros escritos alrededor de los hechos que tienen que ver con el hundimiento del RMS “Titanic”, como así también una gran cantidad de artículos periodísticos y trabajos de investigación sobre el tema .

1807

También podemos mencionar que, en el campo de la **música**, se escribieron y se hicieron conocer una buena cantidad de piezas , las cuáles, en buena medida, hicieron hincapié en el espíritu de valentía británica como para enfrentar los hechos trágicos, más si era en el campo de los desastres marítimos, de los cuales existía una larga tradición respecto de los ingleses . Una de las que se hizo más famosa después del desastre llevó por nombre **“Be British”** (**“Sean Británicos”**) inspirada en las palabras que el Capitán Smith (supuestamente) les dijo a sus hombres al momento del hundimiento .



Foto N° 823



Foto N° 824



Foto N° 825

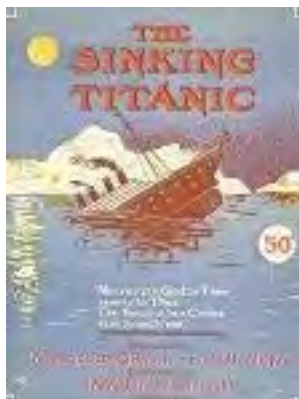
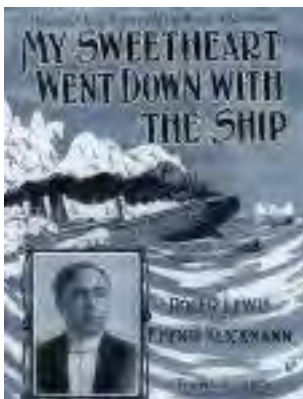
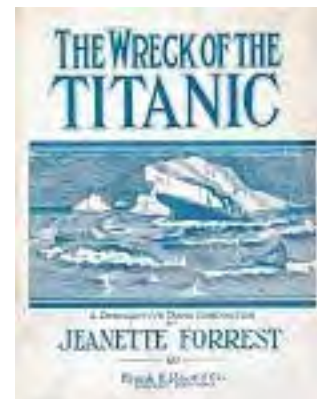


Foto N° 827





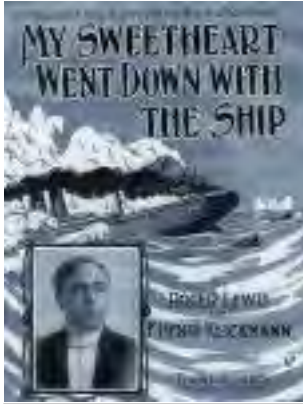


Foto N° 826

Foto N° 828

En las Fotos 823 a la 828, podemos observar las portadas de los discos que se hubieron de grabar con motivo del hundimiento del "Titanic" .-

1808

Saltemos los años vertiginosamente y coloquémonos en los días actuales. Digamos así que la "fiebre" del RMS "Titanic" se instaló en muchos espíritus y ,particularmente después del éxito fílmico de James Cameron, varios de éstos comenzaron a pergeñar ideas de todo tipo con respecto al buque. Hay quienes siguen sosteniendo que el buque puede ser rescatado desde las profundidades y que, sin peligro de roturas, restaurado en base a una millonaria inversión que sería sostenida por varias empresas y gobiernos , para finalmente instalarlo como un museo flotante para el recuerdo de lo que significó la época de los grandes cruces trasatlánticos, como así también como recuerdo de aquellas almas que hubieron de partir a la Casa del Padre en ese trágico Abril del año 1912 .

Sin embargo, hay quienes son más atrevidos aún y, en base a una considerable fortuna propia, han situado en sus vidas, como un objetivo personal , la **construcción de un nuevo RMS "Titanic"**.

¿Cómo es esto?.

En mi búsqueda de elementos con los cuáles sustentar este Capítulo concerniente al legado que dejara el orgullo de la White Star Line , hube

de encontrarme con dos (2) artículos publicados en Internet, los cuáles relatan el proyecto de construcción de un nuevo "Titanic". Veamos, para conocimiento de los posibles lectores de este pequeño intento de trabajo de investigación , al primero de ellos, que fuera publicado en el diario "The New York Post", que se edita en la ciudad de New York (USA), con fecha 6 de Abril del año 1998. El mencionado artículo dice así :

“ *iii PLANES PARA UN NUEVO TITANIC iii* ”

***SOCIOS DISPUESTOS A INVERTIR 500 U\$S MILLONES PARA EL VIAJE DE GALA EN SU 90mo. ANIVERSARIO .***

*Una sociedad suizo-americana planea construir una réplica completa de 500 U\$S millones de dólares, llenándolo con celebridades y trazando*  
1809  
*nuevamente su viaje inaugural en el 90mo. aniversario de la tragedia ,en Abril 15 del 2002 .*

*Esta vez , el "Titanic" llegará a New York , prometen los diseñadores, replicando los alardes de los dueños originales del barco "inhundible". Y en todo caso, este Titanic tendrá suficientes botes salvavidas, añaden los diseñadores . "No se puede hundir " , dijo Walter Navratil, presidente de la compañía suiza diseñadora del proyecto, que lleva por nombre White Star Line Ltd. , llamada así despúes de que la compañía original hubiera colapsado.*

*Navratil insistió en que su moderno vapor, propulsado por fueloil, completará con toda la seguridad un viaje inaugural de ida y vuelta, desde Southampton (Inglaterra) a New York (USA) , para luego continuar su vida como un crucero de placer . "Lucirá de la misma manera, pero estará adaptada a las regulaciones modernas" , expresó telefónicamente ayer, desde su hogar en Austria .*

*El plan fue movilizado por la manía respecto de la película "Titanic" , aquí y en todos lados . "Nosotros pensamos que ahora sería el mejor momento , debido a que todo el mundo está atento al "Titanic" " , dejo*

*Annette Voelcker, vocera de la G & E Business Consulting & Trust, la diseñadora que es la accionista Jefe del proyecto. ``Será como un viaje hacia atrás en el tiempo '', dijo Voelcker. ``Todos han visto ya la película y leído los libros. La gente está lista ahora para tocar al ``Titanic``.*

*``Tendrá equipamiento moderno , como para detectar icebergs, agrega. La réplica del ``Titanic`` costará de unos 400 a unos 500 millones de dólares, dijo la diseñadora .Esto está un poco lejos de los 10 millones de dólares originales en 1912 --aunque está mucho más cerca de los 100 millones de dólares que costó la película del mismo nombre que el barco- - Los fondos no serán problema, indica Navratil. ``Todos los inversores quieren dos cosas :quieren un proyecto excitante y un beneficio al fin del día. Sé que les podemos proveer de ambas cosas .'' .*

1810

*Una vocera del socio americano del proyecto, la "Titanic Development Corporation", con base en Las Vegas, dice que algunos inversores ya se han incorporado, pero que se necesitarán más. Los socios esperan poder encontrarse en las próximas semanas con los representantes de la firma original que construyó el ``Titanic``, en un intento de incorporarlos como los constructores del buque de 882 pies .Una vocera de los constructores de Belfast, Harland & Wolff, no pudo comentar ayer si las conversaciones están marchando. Lo que sí dijo que su compañía todavía posee los planes originales del diseño del Titanic .Los planos están públicamente disponibles, incluso en Internet --a un valor de 20 U\$S por documento -- para cualquiera, desde los dedicados a los hobbies hasta los realizadores de películas .*

*Aunque los constructores de esta compañía están limitados a la aparejos de exploración petrolera y de buques barreneros, Harland & Wolff está ayudando a otra compañía del Norte de Irlanda en el diseño de un ``Titanic`` a una escala 1 en 6, que será utilizado como un centro de conferencias flotante, dijo el vocero Peter Harbinson. Sólo los ricos y famosos serán capaces de afrontar , incluso, los pasajes más baratos en el nuevo Titanic.*

*Los pasajes costarán entre 10000 U\$S y 100000 U\$S , indicó Voelcker. ``Será para la gente que sea rica y se enloquezca con el Titanic'', dijo Voelcker .En su viaje inaugural , el nuevo Titanic hará una pausa en el Atlántico Norte , a unas 560 millas fuera de Newfounland -- el sitio del hundimiento donde 1523 pasajeros murieron en el primer naufragio del buque en Abril 15 de 1912 -- . ``Pienso que tomaremos unos pocos minutos para pensar en el desastre inicial'', comentó Voelcker. Los diseñadores dijeron que ellos registraron el nombre ``R. M .S. Titanic'' en el Instituto de Propiedad Intelectual de Suiza durante la última semana.''*

1811

Acá hemos visto este **primer** intento de realización de una réplica del RMS "Titanic" . Ahora comentemos el **segundo** proyecto de construcción de un nuevo "Titanic" . Para ello , tomaremos un artículo también aparecido en la Web, que fuera originalmente publicado en la Sección Ciencia de la revista "**Popular Mechanics**" ("**Mecánica Popular**") del mes de **Septiembre de 1998** por el columnista **Sr. Jim Wilson** .Dice así :

“ **EL TITANIC RETORNA**

**DOS INTRÉPIDOS GRUPOS DE SOÑADORES INTENTAN RECREAR EL BARCO MÁS FAMOSO DEL MUNDO .**

*Es, verdaderamente, una empresa titánica .*

*Tentando al destino, dos compañías navieras recientemente formadas esperan revivir la dorada época de los vapores de pasajeros trasatlánticos, mediante la construcción de réplicas a toda escala del Titanic .La quilla del primer buque podría ser botada a principios de este mes, en Durban , Sudáfrica. Si el trabajo sigue adelante de acuerdo al esquema programado, la propietaria de la réplica del Titanic, la RMS*

*Titanic Shipping Holdings de Durban , podría darle la bienvenida a bordo a los pasajeros alrededor del 29 de Diciembre de 1999, en su viaje inaugural .Dos años más tarde, una segunda réplica propuesta por la White Star Line Limited de Basel, Suiza -- una nueva compañía no relacionada con la original White Star Line -- podría comenzar su viaje inaugural .*

*Ambos cruces trasatlánticos serán sumamente ceremoniales. Luego de rehacer -- y completar exitosamente -- el viaje interrumpido del Titanic desde Southampton Inglaterra , hasta la ciudad de New York ,se habrán de dirigir hacia aguas meridionales para comenzar sus servicios como cruceros de línea vacacionales .*

## **UN OBSTÁCULO TITÁNICO**

1812

*La creación de considerables palacios flotantes de acero con nombres homónimos no es tan simple de lograr con sólo una orden cursada a los constructores del Titanic, Harland & Wolff.*

*El mayor problema es el Titanic mismo .Luego de que el buque de 46000 toneladas se hundieran llevándose consigo a 1523 personas, las naciones que estaban interesadas en los asuntos marítimos ajustaron las regulaciones de construcción y seguridad de los barcos. ``No hay manera de que se reconstruya el Titanic original'', comentó el Capitán Christopher McMahon, de la Academia de la Marina Mercante USA (Kings Point, New York) .También agrega : ``Ellas (las réplicas) pueden aparecer como el Titanic, pero no serán el Titanic'' .*

*Incluso el buque gemelo del Titanic, el ``Britannic'' -- en construcción al momento del desastre -- pudo ser realizado en base a los planos originales .Y su otro hermano gemelo, el ``Olympic'', fue puesto en un dique seco de manera de recomponerlo y realizarle cambios estructurales masivos. Incluso si se le pudiera asignar una exención especial a la construcción de esta réplica, es algo cuestionable el pensar cuantos pasajeros estarían dispuestos a pagar pasajes que van desde los 30612 U\$S hasta los 382650 U\$S para pasar de cuatro a cinco días*

*meciéndose en el Atlántico sobre un barco reconstruido a la vuelta del siglo .Y no nos olvidemos de la superstición .El ``Britannic´´ , que sirvió durante la Primera Guerra Mundial como buque hospital ,se hundió luego de chocar contra una mina, y sufrió un daño similar al del Titanic, muriendo 30 de los 1100 a bordo .*

*Sarel Gous , director ejecutivo del proyecto sudafricano, reconoce que habrán diferencias y dice :.``Nuestro Titanic lucirá idéntico al original, pero por supuesto tendrá la última tecnología de seguridad .´´.*

### **SUEÑOS DE ACERO**

*Los constructores de las dos réplicas estaban todavía en contacto con arquitectos navales y personal de los astilleros al momento de ir a prensa*

1813

*esta edición del ``Mecánica Popular´´. Así, le preguntamos a Neil Gallagher del Instituto Webb (Glen Cove, New York) , la escuela de arquitectos navales más adelantada del país, que tan cerca podrían estar las réplicas de imitar al original : `` Depende de qué tan cerca lo mire Ud .´´, contestó , debido a que los rasgos más distintivos del gran barco deberán ser fingidas .Pero toda esa imitación no es nueva para el nombre Titanic .*

*En su época, los rasgos más distintivos del Titanic eran sus orgullosas chimeneas inclinadas .En realidad, las tres más cercanas a la proa eran reales .Una cuarta, la chimenea ``en broma´´ , fue añadida para darle su apariencia .Ambas réplicas tendrán cuatro chimeneas .Sin embargo, todo será ornamental a causa de que los barcos modernos no poseen maquinarias de vapor .``Dudo que Ud. halle a alguien que construya una máquina de vapor recíproca´´ , dice Gallagher .Lo mismo se aplica también para el casco remachado del Titanic .Una vez más no es simplemente un tema de trabajo especializado .Los cascos de los buques de hoy están soldados .*

*La forma del casco también necesitará ser cambiada .`El diseño del casco del Titanic era bastante bueno para esos días`, dice Gallagher. Inmediatamente añadió que el mismo diseño podría provocar un perjuicio económico en la altamente competitiva industria de los buques. EL cambio más grande ocurrirá justo por debajo de la línea de flotación, donde los barcos podrían ser equipados con una saliente en forma de bulbo, de manera de prevenir la formación de una onda de pérdida de energía en la proa, explica Gallagher .Esto, en compensación, permitirá el ahorro de hasta un 4% de combustible .Esto es el equivalente de un llenado completo de las cisternas de combustible cada 26 viajes trasatlánticos.”*

Hasta aquí este artículo, en base al cuál hemos tomado conocimiento de los dos (2) proyectos de construcción de un nuevo RMS “Titanic” que, aunque con ciertos nuevos detalles incorporados debido a la experiencia 1814

recogida a lo largo de tantos años de navegación , por parte de las más experimentadas compañías navieras del mundo, intentarían mantener la apariencia original del barco de la White Star .Como se verá, también es cuestión de mantener el “glamour” .....

A continuación, y gracias a la colaboración del Sr. Don **Víctor Uribe Cuadra**, perito mecánico, hube de dar con un artículo que viene a ser como una confirmación de los dos anteriores artículos, o si se quiere, de las informaciones que daban cuenta de las existencia de planes para realizar un nuevo “barco de los sueños” .Recordemos que los anteriores



artículos estaban fechados en el transcurso del año 1998, mientras que el que pongo a disposición de los posibles lectores corresponde a un momento más cercano a nuestros días . Es así que dejo a vuestra consideración la lectura del siguiente artículo periodístico, que fuera extraído del diario “**El Plata**”(La Plata, Pcia. De Buenos Aires) , de fecha **6 de Junio del año 2000** .

1815

Veamos ahora otro aspecto de lo que (pomposamente...) quise denominar el legado del RMS “Titanic” .No es exactamente una **herencia** o un **legado**, en los términos en que habitualmente se interpreta a estas dos (2) palabras. Más bien diría, que lo que a continuación podremos apreciar fue más bien un hecho normal, esto es , la muerte de una persona, aunque si se me permite el término, una “especial” persona .En el siguiente artículo periodístico, extraído del diario “**El Día**” (la Plata, Pcia. De Buenos Aires) de fecha **1ro. de Febrero de 2001**, podemos leer la información que menciona el deceso del **Sr. Michael Navratil** .

Ahora bien, refresquemos nuestra memoria sobre el Sr. Navratil Este buen

Foto N° 829 : En este recorte periodístico del diario “El Día” del 6 de Junio del año 2000, podemos leer la información referida al proyecto encarado por el empresario sudafricano Sarel Gous acerca de la construcción de un nuevo “Titanic” .-

hombre era un niño de muy corta edad al momento de abordar el RMS “Titanic”, bajo el supuesto apellido de Hoffman, hecho que se debió a que su padre (luego de una agria y violenta disputa con su esposa) decidió “raptarlos” y emprender con ellos el viaje hacia América en pos del inicio de una nueva vida .Llegado el momento del hundimiento del buque, alcanzó a introducirlos en uno de los últimos botes salvavidas que estaban siendo bajados al agua y así, luego de las horas de agonía en el mar, salvar su vida, junto a la de un hermanito suyo .

Tiempo después de la tragedia y en base a las fotografías que los periódicos de aquél entonces fueron publicando con el paso de los días, la madre de los pequeños los reconoció e inició los trámites necesarios para la recuperación de los menores, es decir, sus hijos. De tal modo, esta mujer



hubo de efectuar el viaje hasta América para lograr , después de tanto tiempo de forzada separación, reunirse nuevamente con sus vástagos .

Pero Michel Navratil continuó su existencia a lo largo del siglo XX, logrando sobrevivir a las dos (2) Guerras Mundiales que azotaron nuestro planeta en esa centuria, y desarrollando con el tiempo una carrera universitaria que lo llevaría a desempeñarse como profesor de Filosofía en la Universidad de Montpellier (Francia) .

1816



Pero aquí debo contar algo que me sucedió al momento de ir incorporando material válido para la consecución de este Capítulo. En una de las oportunidades que tuve de ver un documental hecho especialmente para TV (del año 1992), en los que varios sobrevivientes hablaban de sus experiencias antes, durante y después del naufragio, uno de los que así lo efectuaba era el Sr. Michel Navratil .Contó acerca de los detalles más o menos conocidos , pero también describió los detalles referentes a su salva

1817

/--ción personal (y la de su hermanito) , en los que su padre tuvo bastante que ver .

Y en un momento determinado dijo algo que me emocionó profundamente, hasta caérseme una lágrima de mis ojos, tan acostumbrados a ver la falta de sensibilidad, de memoria y de misericordia por aquellos (incluso nuestros ancestros) que ya no están en nuestras vidas Al momento de evocar los últimos instantes de la vida de su progenitor, cuando los despedía desde la cubierta del buque mientras que ellos estaban en uno de los botes, Navratil dijo :

Foto N° 830 :En este recorte periodístico, extraído del diario “El Día”, del 1ro. De Febrero de 2001, leemos sobre el deceso del último sobreviviente masculino del viaje del RMS “Titanic”, el profesor Michel Navratil .-

*“Todavía hoy me acuerdo de su imagen. Esa fue la última vez que ví a mi padre .Todavía hoy lo recuerdo .....*”.

Y en la imagen que presentaba el documental, Michel bajó su mirada, al mismo tiempo que una lágrima caía de sus ya cansados y ancianos ojos .

Sigamos progresando en el tiempo.

Los desarrollos técnicos , científicos , industriales del siglo XX han permitido realizar proyectos y sucesos que , hasta pocos años antes, permanecían en el campo de la ciencia ficción .Aunque es justo reconocer

que el campo de la solidaridad humana y del cuidado del medio ambiente, queda mucho, mucho por hacer. De todos modos, a pesar de todo los males que el propio ser humano provoca y sigue provocando a los mismos seres humanos , a los animales y al medio ambiente, sería correcto (por lo menos, ése es mi pensamiento) reconocer que se ha avanzado, en el campo de las distintas disciplinas científicas, más en el transcurso del siglo XX que en todos los siglos anteriores. Por supuesto, no pretenderé discutir en modo alguno la sabiduría de los egipcios o de los mayas, como así también el impresionante progreso que representó el desarrollo de las técnicas de construcción de las catedrales góticas en el período de la Edad Media., todo lo cuál desde ya acepto . Lo que me interesaría es, en realidad, hacer notar que a lo largo del siglo recién terminado, ciertos adelantos han introducido, en las vidas humanas, tanto desarrollo como atraso .

1818

Me refiero a las **técnicas genéticas**. El desarrollo y mejoramiento de estas técnicas han proporcionado a los seres humanos : la curación de enfermedades, el diagnóstico precoz de malformaciones fetales, la fabricación de vacunas destinadas a la curación de enfermedades endémicas, etc. Pero también han retrotraído ciertos aspectos éticos de la Medicina a épocas que creíamos superadas, esto es, en lo que se refiera a las técnicas de clonación que tienen su base en las técnicas genéticas : si se hace un mal empleo, o una focalización inadecuada de las técnicas de clonación como así también de la reproducción en laboratorios, el sueño de Hitler de formar una “raza aria pura” se volverá realidad, cualquiera sea la potencia mundial que utilice esas técnicas para su provecho o cualquiera sea el “slogan” impuesto para la presentación de dicha consecuencia .

Pero también podemos ver que las técnicas genéticas se utilizaron para determinadas circunstancias que las hacían sumamente recomendables. Por ejemplo, en el caso del reconocimiento e identificación de los restos de personas fallecidas en el naufragio del RMS “Titanic” enterradas en uno de los cementerios dedicados a albergar los cuerpos de estas víctimas .Los recortes de periódico que inserto a continuación nos describirán suscintamente estos hechos, aclarando que en uno de los casos el éxito coronó la empresa, mientras que en el otro no se obtuvieron los resultados

esperados .Los recorte han sido una nueva colaboración de Don Víctor Uribe Cuadra, perito mecánico, el cuál me los cedió gentilmente, y que fueran extraídos del diario “**El Plata**” ,que se edita en la ciudad de La Plata, Pcia. de Buenos Aires .

Vayamos ahora a otro de los aspectos que dejó el hundimiento del barco de los sueños, en especial, luego de las investigaciones submarinas al lugar del naufragio que, a lo largo de la mayoría de ellas , procedieron al rescate de objetos, artefactos y pertenencias personales de los infortunados pasajeros. Este aspecto está relacionado con las **exposiciones** sobre el RMS “Titanic” se ofrecieron a todo lo largo y ancho del planeta .

1819

## Revelan identidad de niño muerto en el “Titanic”

LONDRES (ANSA).- Un test de ADN permitió comprobar la identidad de un niño de dos años que murió durante el naufragio del Titanic y fue sepultado hace 89 años en una tumba anónima en Halifax, Canadá. El chico era Eugene Rice y viajaba con su madre, Margaret, y sus otros cuatro hermanitos. Habían partido de una ciudad de Irlanda hacia el Nuevo Mundo con la esperanza de tener una mejor vida.

Pero todos murieron en las aguas heladas del Atlántico el 14 de abril de 1912 en el desastre que le costó la vida a 1.500 personas de las 2.200 que estaban a bordo del transatlántico que erróneamente consideraban inhundible.

Los restos de Eugene y otras dos víctimas sin nombre fueron recuperados en mayo, pero sólo los despojos del cuerpo del niño estaba en condiciones de ser utilizados y sometidos al test.

### Investigación

El investigador Alan Ruffman, preparando un nuevo libro sobre la tragedia, estudió los informes de la época y estableció que el cuerpo del niño había sido encontrado cerca del cadáver de Margaret Rice. Para verificar la identidad y parentesco buscó datos en Irlanda acerca de algunos familiares de la mujer.

## Fracasó prueba de ADN a víctimas del Titanic

OTTAWA (ANSA).- Fracasó el intento de identificar tres pasajeros del naufragio del Titanic mediante el ADN, cuyos restos están bajo custodia en el cementerio de Nueva Escocia, Canadá.

En dos de los tres pasajeros -números 4, 240, 281- el material orgánico obtenido en la exhumación de los cuerpos se reveló insuficiente para reconstruir el ADN, correspondientes a un joven y a una mujer de cerca de 30 años.

El tercer cuerpo pertenece a un niño de dos años y los científicos canadienses albergan aún esperanzas de determinar la identificación, al confrontar la información con la de presuntos familiares.

De las 1.500 víctimas del hundimiento del Titanic sólo se recuperaron algunos cientos de cuerpos, de los cuales 150 fueron sepultados en el cementerio de Halifax, Nueva Escocia, y 43 de ellos fueron identificados.

1820

Pues bien, hablemos de la exposición denominada **“Titanic : El Viaje de Los Sueños”** que fuera ofrecida a lo largo de los meses de **Marzo y Abril del año 2001**, en un sector de la **Sociedad Rural Argentina** , del barrio de **Palermo**, ciudad de **Buenos Aires, Rca. Argentina**.

La primera información sobre la realización de este evento llegó a mi conocimiento de manera verbal y periodística, para luego observar las

**Foto N° 831 :Aquí leemos sobre el fracaso de una prueba de ADN para tratar de identificar a uno de los muertos a causa del naufragio del RMS “Titanic” .-**

propagandas de televisión en las que se promocionaba la exposición .Pero no concurrí inmediatamente al momento de librarse el acceso al público.

**Foto N° 832 :**  
**En cambio, en este recorte, leemos sobre el éxito de los intentos .-**

Más bien, esperé .No quería ir corriendo, sino tomarme mi tiempo, pensar en que iría focalizar mi atención, qué era lo que debía tratar de retener en mi memoria y principalmente, tratar de lograr buenas fotos .

Hasta que , lógicamente, un día Domingo me decidí y luego de un frugal



**Foto N° 833 :**  
**Boleto de ida hacia la estación Constitución, del día 8 de Abril de 2001 .-**

almuerzo (no había que recargar el estómago, ya que me esperaba un viaje en tren de una hora y media de duración), me largué a la ruta. Elegí el tren de las 14 :20 hs. de aquella luminosa tarde del 8 de Abril de este año y luego de dejarle comida y agua a mis animalitos (la perra “Picky” y la gata “Flores”), ellos que tienen la deferencia de compartir la soledad de estos los días de mi vida, me dirigí a la vieja estación de trenes de esta, mi querida ciudad de La Plata. Allí, luego de abonar el boleto correspondiente, subí al tren que me habría de transportar hasta la ciudad capital de nuestro país .

1821

27/08/00

## Habrá una megaexposición en marzo del 2001

# El “Titanic” pone proa hacia Buenos Aires

Una megaexposición en la que se exhibirán 250 objetos originales del Titanic rescatados del fondo del mar, y se recrearán las distintas salas del lujoso transatlántico, será montada en marzo del año próximo en la Capital Federal.

La muestra, denominada “Titanic, el barco de los sueños”, demandará una inversión del orden de los cinco millones de dólares y contará con un montaje interactivo de 5.000 metros cuadrados en el predio de Palermo de la Sociedad Rural Argentina.

En el lugar se montarán ambientaciones del 1900 con un recorrido por el interior del barco a través de 20 sets, en los que participará medio centenar de actores y dobles con vestuario de época recreando las vivencias de los pasajeros, entre ellos los ocho de origen argentino que participaron del fatídico viaje inaugural, en abril de 1912.

La megamuestra será similar a la que se exhibe actualmente en Chicago, Las Vegas y Atlantic City, y que en los próximos días tendrá también su versión europea en París.

### El año próximo

“Titanic, el barco de los sueños” estará abierta al público en la Rural de Palermo desde el 10 de marzo hasta el 13 de mayo del año próximo. Luego se trasladará a San Pablo y, finalmente, concluirá su gira estadounidense en Santiago de Chile.

La exhibición ya fue presentada con éxito en distintas ciudades de Estados Unidos, Europa y Asia, y en Hamburgo y en Tokio, por ejemplo, la visitaron más de un millón de personas.

“La idea de la muestra es recrear una época con elementos que mostrarán la atmósfera del barco más famoso de la historia a través de ambientaciones, espacios de juego y diversión”, explicaron los organizadores. Los visitantes “encontrarán zonas de juegos diseñadas para niños y áreas de diversión en la que podrá fotografiarse en la proa del Titanic o tocar las heladas aguas del Atlántico Norte”, agregaron los responsables.

La muestra contará también con una tienda en la que podrán adquirirse más de 400 productos relacionados con el barco, entre ellos réplicas de la vajilla utilizada en las diferentes clases.

### La primera vez

“Estamos muy contentos de traer por primera vez esta muestra a Latinoamérica. Mostraremos importantes artículos que recién este año se están recuperando desde el océano”, indicó John Norman, director de la empresa que tiene los derechos de explotación de todos los objetos rescatados del Titanic.

El lujoso transatlántico, de casi 300 metros de largo, naufragó en las heladas aguas del océano Atlántico el 14 de abril de 1912 y sus restos recién fueron localizados a mediados de la década del ‘80, momento desde el cual se vienen realizando complejas excursiones submarinas casi todos los años para rescatar objetos del navío.

La empresa RMS Titanic, que tiene los derechos de posesión de los restos del barco, lleva recuperados cerca de 5.000 objetos del transatlántico, cuya estructura se encuentra depositada a cuatro mil metros de profundidad. La última expedición a los restos del barco concluyó esta



Una de las partes del “Titanic” rescatadas del fondo del mar que en marzo se exhibirá en la Argentina.

**Foto N° 834 :**  
**En este recorte periodístico del diario “El Plata”, podemos apreciar el anuncio de la Exposición que habría de traer hasta la Reina del Plata los objetos recuperados del hundimiento del RMS “Titanic” .-**

A lo largo del trayecto me sumí en mis pensamientos, sobre mis anteriores viajes en búsqueda de trabajo, entrevistas laborales, exámenes de inglés, etc. a la mencionada ciudad y de mis fracasos sobre estos intentos. Pero también, a medida que el tren se iba acercando al lugar donde debía descender, me iba ganando la ansiedad por saber si lo que iba a ver colmaría mis expectativas. Sin embargo, debo mencionar un hecho que me ocurrió a bordo del tren, el cuál tuvo una destacada importancia a la hora de evitar pérdidas de tiempo y de ubicación al tratar de llegar a las instalaciones de la Sociedad Rural. En el trayecto me puse a charlar con un hombre que llevaba a su hijo al mismo sitio que yo iba a visitar, pero en vez de ir a ver

1822

la exposición del RMS “Titanic”, concurrían a ver la dedicada a los automóviles que se efectuaba en otro de los predios del lugar indicado. Una vez que nos enfrascamos en una amena charla sobre estos aspectos, me relató que (al igual que yo) había estado trabajando en las instalaciones de la (ex) YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), situada en los partidos de Berisso y Ensenada, Pcia. De Buenos Aires. Lógicamente, la conversación discurrió por los lugares comunes que poseen aquellos que han trabajado en un mismo oficio y lugar. Y, aprovechando la ocasión, le pregunté si me podía guiar hasta el lugar que ambos íbamos a visitar: su contestación fue un sí rotundo: desde ya que se lo agradezco de corazón, aunque no recuerde su nombre y apellido...pero de sus semblantes (padre e hijo) sí me acuerdo.

Después de bajar en la estación Constitución y bajo su atenta guía, luego de hacer varios transbordos en subterráneo, al fin arribamos a la estación correspondiente a las instalaciones de la Sociedad Rural. Como despedida, le agradecí efusivamente que haya estado presente como para evitar que este “escritor” se haya perdido en las calles de la vieja Buenos Aires, que siempre tienen un “no sé qué...”. En fin, a medida que iba caminando hasta llegar a la puerta de acceso al predio, iba pensando en aquello de “¡Qué raros son los caminos de Dios.....y aquellos a los que te encuentras en ese camino!”.

Una vez efectuado el pago del respectivo “ticket” de acceso, dirigí mi mirada en dirección Oeste y contemplé una buena reproducción del lado de estribor del RMS “Titanic”, en cuyo sector inferior se abría una puerta, precedida por una escalerilla, a la cuál había que recorrer para tener acceso a las instalaciones de la exposición.

A continuación, un moderno “Capitán Smith” me recibe con una gran sonrisa, y en un perfecto castellano me recibe con palabras en las que declara su deseo de que yo disfrute mi estadía a bordo. Entonces quién escribe, viejo “lobo estepario” , decide someter a prueba al “viejo Smith” a una prueba de idioma inglés, no porque yo sea un erudito en la materia, sino que quería ver el nivel de sus conocimientos al respecto: demás está

1823



Foto N° 835 :  
Ticket de ingreso al predio de la Sociedad Rural (Bs.As.) . de la muestra del RMS “Titanic” .-

decir que su “English” fue perfecto .

Ingreso y veo que todo está sometido a una sumamente baja intensidad de luz de color azulado, la cuál (según recabe) tiene por finalidad no afectar las superficies de los objetos sometidos a la visión de los visitantes. Asimismo, todos los objetos están bajo la protección de cristales especiales (y no creo equivocarme mucho si menciono que son “antibalas”) .Los dos anteriores aspectos (la luz ambiente y los cristales) crearon una cierta dificultad a la hora de intentar fotografiar las vitrinas y los objetos que en ellas se exhibían , ya que tuve que abrir al máximo el diafragma de mi



cámara....y así y todo no salieron como yo esperaba .Por lo anterior, pido las disculpas del caso. Quiero desde ya agradecer al **Técnico Superior en Accidentología Vial** , Don **Néstor Segura** , y a su señora esposa, el haberme provisto de varias fotos tomadas en el mismo lugar, las cuáles , junto a las adquiridas por quién esto escribe, ilustran estas páginas.

Una vez comenzado el recorrido, me encuentro ante la presencia de varias fotografías de presidentes argentinos de comienzos del siglo XX y de operarios construyendo la más tarde conocida como Avenida de Mayo de la Capital Federal , como así también las estadísticas sobre la cantidad de

1824



Foto N° 836 : Entrada a la Exposición del RMS “Titanic” .Si no me equivoco Herbert Pitman era uno de los Oficiales a bordo .Seguramente se habría emocionado al observar objetos tan comunes, en su tiempo, para él.....

inmigrantes que llegaron al país en esos años .Puedo ver también fotos de los astilleros Harland & Wolff (Belfast, Irlanda del Norte) , para observar a unos pocos metros algunos objetos representativos de la vida de dichos

años : una motocicleta “Harley & Davidson”, baúles como los que trajeron mis abuelos desde las lejanas Rusia y Ucrania, un gramófono, etc.

Pero a la vuelta de la esquina (y no es una figura literaria, ya que el sector en el que me hallaba se encontraba limitado por paredes en ángulo) me esperaba la primera de las emociones : los planos, los famosos planos azules que muestran el diseño del barco de los sueños : en verdad no pude saber si son los originales o una copia, pero el ver los elementos sobre los cuáles un buen Ingeniero, Thomas Andrews, se inclinó para trabajar, hicieron retrotraer mi pensamiento varios años atrás .

Y a la derecha, el primer golpe : una maqueta del RMS “Titanic”, de una longitud aproximada a los dos metros con setenta (2,70 mts.) cms. de longi  
1825



/--tud, esto es, en una escala 1:100 .Construída con excelencia hasta en sus detalles más ínfimos, fue una alegría para mis ojos, ya que pude contemplar en profundidad la construcción del inmundible . Luego de las necesarias y obligadas fotos, seguí mi camino por la exposición , observando diversos objetos recuperados , en especial los de metal (una llave, una marmita, una pequeña caldera, etc. ).

Más tarde, y prosiguiendo nuestro camino, entro a un “túnel” con forma de cilindro, con especiales efectos de sonido y lumínicos, y a partir de allí, ya estamos en el “Titanic” propiamente dicho .A un costado veo el cielo estrellado de la noche del 14 de Abril de 1912 ,y unos pasos más allá, la zona de los camarotes, con sus clásicas ventanillas .Paso a través de una

**Foto N° 837 :Aunque la foto no es muy buena, se puede observar a este autor, Ing. Kuczynski, señalando el lado de estribor de la maqueta del RMS “Titanic” .-**

puerta que me

1826



que hormiguean,



aquí y allá, fotos de tripulantes y pasajeros, junto a algunos efectos personales .

Unos minutos despúes y llevado por la marea humana que invadía ese recinto , hube de pasar al sector de los aposentos de la famosa 1ra.Clase, para ingresar más tarde a uno de los dormitorios del mencionado sector .Al costado, a pocos pasos de distancia ,me hallé ante una hermosa distinción del Café “Verandah”, en el cuál (y como si el tiempo no hubiera pasado en

absoluto....) se encontraban un distinguido caballero y una hermosa dama departiendo sobre los últimos acontecimientos sociales de ese año 1912 : el vestido de la hija de la Duquesa de Marlborough, el nuevo matrimonio del Coronel Astor, lo tranquilo del viaje.....Quién esto escribe no pudo evitar su “eterno masculino” y acercándose a la dama en cuestión , le solicitó ser tan amable de tomarse una fotografía junto a este “autor”. Pues bien : la hermosa señorita aceptó graciosamente el requerimiento de este 1828



**Foto N° 840 :Aunque la indumentaria de este “caballero” no condice con la especial vestimenta que la dama lleva sobre sí, la señorita de marras no pudo evitar ceder ante el amable requerimiento de este “autor” ...y finalmente posó con él ante el fotógrafo. En fin, uno tiene lo suyo también ....¿o no? .-**

caballero (yo no esperaba menos....) y así posamos para la posteridad . Debo admitir que mi atuendo no estaba a la altura de las circunstancias, ya que una remera blanca y un buzo azul de gimnasia no se podían comparar

con las primorosas prendas, una canesú y un chal, que adornaban semejante monumento a la belleza femenina . . . . .

Más adelante, llegué a una sala en la cuál (televisor mediante) pude observar escenas de la película “Titanic” de Cameron , en las cuáles se vé el momento del choque contra el iceberg ,al mismo tiempo que una animación computada despliega ante los ojos el proceso de caída del buque hacia los abismos. A un costado un gigantesco trozo de hielo (artifi-

1829

Retratos, platos, joyas, pipas,  
corbatas, espejos, herramientas,  
billetes, tarjetas personales y  
cartas, entre otras muchas cosas



Retratos, platos, joyas, pipas,  
corbatas, espejos, herramientas,  
billetes, tarjetas personales y  
cartas, entre otras muchas cosas



Foto N° 841 :Extraída del Suplemento  
del diario “El Día”, vemos distintos  
aspectos de la Exposición .-

/--cialmente mantenido) semeja un iceberg, y una carta invita a quién así lo desee a apoyar su mano contra su superficie ,tratando de aguantar el mayor tiempo posible .A pocos pasos de distancia, un salón con una amplia disposición de objetos ubicados en vitrinas mostraban a los visitantes lo que eran artefactos de uso común en esos días, hoy todo un tesoro para los historiadores y aficionados al tema. Es allí donde logré algunas fotografías, o, para decir toda la verdad, un perito fotógrafo , el Sr. **Nun**, me “rescató” algunas de las tomas . Las Fotos **Nos.842** y **843** así lo muestran.



Foto N° 842





Foto N° 843

Aunque ya lo comenté en otras líneas (las referidas a la falla metalúrgica que experimentó el barco al momento del choque contra el iceberg) ,debo indicar que un sector de la muestra constaba de una vitrina, detrás de la cuál un joven ,vestido con un guardapolvos blanco, trabajaba sobre algunas piezas rescatadas del naufragio, en su mayor parte, piezas de cerámica como platos y tazas ,en un proceso de recuperación del material. Noté sobre su mesa de trabajo una variada cantidad de materiales : pinceles, espátulas, ácidos, esmaltes, agua destilada, etc. Pero lo más interesante de todo ello fue que sobre el sector derecho de la ventana se hallaba una abertura circular, a través de la cuál se podía tocar una muestra de acero proveniente del casco del RMS “Titanic”. Obviamente ( y aunque ya conté la experiencia ) toqué con mis dedos , olí, gusté y

finalmente, me emocioné un poquito al estar tocando una parte del pasado de la Humanidad , una parte de algo construido por manos humanas que también, por manos humanas, se hundió en el mar, y cuyo hundimiento habría de cambiar la Historia de la navegación ,como así también otros aspectos de esta sufriente Humanidad .

Finalmente, salí a una especie de lugar abierto en donde se ofrecían una serie de artículos de “merchandising” : remeras, medallones, encendedores, posters, etc. con la imagen del inmundible .Sobre una mesa , un libro sobre la tragedia, con algunos detalles informativos al respecto. No creo equivocarme si digo que la cultura occidental se ha volcado en demasía a la masificación de tipo audiovisual, dejando de lado la producción imaginativa que el libro provoca. Es por ello que me parece que hubo un déficit en la exposición presentada en Buenos Aires, y ésta tiene que ver con la bibliografía presentada .

Unos pasos adelante, había un estrado donde, ante un fondo de la escena de la película de Cameron (la que unía a “Jack” y “Rose” en un prolongado beso de amor) ,una abertura permitía meter las respectivas cabezas y así ser fotografiado, de modo de tener un símil recuerdo de la visita a la exposición. Además había un mostrador donde se vendían ( o se suministraban para la toma fotográfica antes mencionada) vestidos de la época .

Al salir de la exposición, me senté ante una buena taza de café con leche caliente y dejé vagar mis pensamientos .Me levanté y emprendí el regreso, tratando de recordar las estaciones del subterráneo que debía cruzar antes de llegar a la estación de ferrocarril del barrio de Constitución .Una vez a bordo del tren que me habría de transportar de regreso a mi ciudad, mis pensamientos comenzaron nuevamente a salir y me detuve en uno, que más que un pensamiento era un análisis de lo visto : creo, sin temor a equivocarme, que a la exposición le faltaron objetos, artefactos y piezas (quizás...) más valiosas .No sé, pero no me quedé del todo conforme con lo que observé. Rara sensación .....

Sin embargo, me quedaron un par de fotos más para mostrar .Ellas son :



**Foto N° 844 : Ingreso a la  
Exposición del “Titanic”, en  
la Sociedad Rural .-**



Foto N° 845 :Una vista de la reconstrucción de la "Gran Escalera" .-

De todos modos, revisando mis archivos periodísticos descubrí un pequeño recorte que informaba de la recuperación de una libreta de direcciones que fuera robada de la exposición de los objetos rescatados del lugar del hundimiento del RMS "Titanic".

No obstante, sí recuerdo haber leído una noticia en un diario que hablaba del robo de la mencionada libreta , aunque no se me ocurrió guardarlo .Pero haciendo un pequeño análisis , tendríamos que hubo tres (3) grandes



**Foto N° 846 : En este recorte, podemos ver el recupero de una libreta robada en una de las Exposiciones del "Titanic" .-**



**Foto N° 847 : Boleto de vuelta a casa , en tren .-**

1836

motivos para robar ese valioso recuerdo del “Titanic” : comercial (es decir, venderla) , recordatorio (atesorar un recuerdo del buque) y otro (¿cuál?). En cualquiera de los dos primeros casos, aunque reprobable, es entendible , si se desea venderla o conservarla. Pero, si, justamente, se quieren hacer alguna de esas dos cosas.....no se devolvería al objeto, a menos que un fuerte grito de la conciencia indicara que se debe proceder de manera correcta, devolviéndola a sus legítimos dueños .

Ahora bien : ¿ y la libreta fue robada para sacar datos necesario para más tarde devolverla ? .¿Cabría la posibilidad?.

Las épocas modernas han permitido descubrir , mediante las exploraciones submarinas emprendidas al RMS “Titanic”, una gran cantidad de objetos, artefacto, etc. que estaban en el campo de restos o en el buque. En una de las expediciones, se logró rescatar algo “especial” . Esto es así : la empresa RMS “Titanic” Limited lanzará un perfume cuya fórmula viene de las máximas profundidades del océano, ya que el extracto llega directamente de los restos del barco de los sueños, debido a que se hallaron ochenta (80) ampollas de vidrio con una suma de extractos florales que sobrevivieron al naufragio.....y al tiempo .Para Septiembre de este año, la empresa lanzó al mercado el perfume (¿cómo se iba llamar de otra manera;.....) **“Heart of the Ocean”** (“**Corazón del Océano**”), realizado en base a unas ampollas que se hallaron en unos bolsos propiedad del **Sr. Adolphe Saalfeld** , un comerciante que intentaba probar suerte en New York con sus fragancias. De todos modos, Saalfeld sobrevivió al naufragio y más tarde, emprendió el retorno a su casa, sin intentar cruzar de nuevo el Atlántico , falleciendo en el año 1926 .Pero sus perfumes sí le sobrevivieron .

Hasta aquí hemos hecho un pequeño paneo por aquellos hechos que, a mi humilde entender, indican que el hundimiento del RMS “Titanic” dejó su legado, herencia, rastros, etc. en las diferentes actividades que los seres humanos emprendieron a lo largo de las décadas posteriores al hundimiento .Habría muchas cosas más como para incluir , pero sería can-

CON HISTORIA

UN NAUFRIO TITANICO

## PERFUME DE TITANIC

Una empresa norteamericana lanzará el perfume *Corazón del océano*, con extractos florales hallados en el equipaje de uno de los pasajeros del transatlántico.

Los restos del Titanic, a 4.000 metros de profundidad.



Para aquellos que disfrutaran de nuevas sensaciones, esta es la oportunidad: la empresa RMS Titanic Limited lanzará un perfume cuya fórmula viene de las máximas profundidades del océano. Sí, leyó bien. El extracto llega directamente de los restos del Titanic, que naufragó en su viaje inaugural, en 1912. En una exploración meticulosa del transatlántico, fueron halladas 80 ampollas de vidrio con extractos florales que sobrevivieron al tiempo. En setiembre la empresa lanzará al mercado el perfume *Corazón del océano*, el nombre de la joya que en el filme de James Cameron usaba Kate Winslet. Las cápsulas se encontraron en los bolsos de Adolphe Saalfeld, un comerciante que intentaba probar suerte en Nueva York con sus fragancias. Saalfeld fue uno de los primeros en subir a las lanchas de rescate y volvió a su casa. Murió en 1926, sin haber intentado jamás volver a cruzar el Atlántico.

Foto N° 848 : Apreciamos aquí la información sobre el lanzamiento de un nuevo perfume , con sustancias halladas en el interior del RMS “Titanic” .-

/--sar a los posibles lectores. De todos modos, me gustaría mostrarles dos “rarezas” : una, la que tiene que ver con un casamiento muy especial, y la otra, un sutil chiste...



Foto N° 849 : Sutil chiste sobre el pedido de “Jack Dawson” : no sé si los que murieron se habrían de reír tanto ...



Como siempre, dejo expresado mi agradecimiento a quienes colaboraron en este tramo de este libro y desde ya.....**!!!Muchas Gracias!!!**

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires**  
**3 de Diciembre de 2001 .-**



**EPÍLOGO**  
**A**  
**“DEL DRAKKAR AL TITANIC**  
**Y DEL TIEMPO DE LA MADERA**  
**AL**  
**TIEMPO DEL ACERO”**

*“Ahora, como me pasa a mí, si uno no sabe qué va a escribir o a copiar o a inventar y deja, simplemente, que actúe la libertad del sagrado oficio de escribir en su disciplina productiva, ocurre algo extraordinario....A veces, sin ir hasta el bosque encantado, surge de la insondable imaginación creadora, individual o colectiva, sorpresivamente, una columna original que alguien se anima a publicar y otro, todavía más generoso ,a leer. Y con ello, toma sentido social el oficio de escribir: instalar sorpresivamente una valiosa perla, conceptual y emotiva, en un logrado estuche verbal que un buscador atento descubre y celebra, mientras el autor no alcanza a comprender con claridad, la génesis y destino de su obra.”*

**Enrique Mariscal, escritor argentino contemporáneo .-**

*“Nuestras horas son minutos  
cuando esperamos saber,  
y siglos cuando sabemos  
lo que se puede aprender”*

**Antonio Machado, poeta español ,  
de “Proverbios y Cantares”, IV, de su libro  
“Poesías” .-**

1840

Es un poco difícil para mí escribir un epílogo ( o si se quiere, unas palabras finales) a este trabajo de investigación, ya que debo indicar que la misma inercia de tratar de conseguir información para volcar en los Capítulos que lo componen , me llevaba a completar la información que se encuentra en las anteriores páginas . Pero llegó un punto en que la cantidad de información que habría podido ingresar en este “libro” era demasiada, saturante y , muchas veces, redundante , con lo cuál, la exposición detallada de ciertas cosas referidas al RMS “Titanic” se hubiera convertido en una ensalada inaguantable y terrible. Pero sí, en prácticamente todos los Capítulos, llevé un cierto orden, merced a una preparación de los temas a tratar. Esto permitió, a mi humilde criterio, una aproximación a determinados puntos que pueden (todavía...) permanecer oscuros, en especial, aquellos que tienen que ver, por ejemplo, con el comportamiento del Capitán del buque, Edward J. Smith.

Hago constar algo que a comienzos del libro indiqué : que mis fuentes de información estuvieron constituidas por reportajes grabador en mano, libros, videos documentales y películas “ad-hoc”, periódicos, recortes de publicaciones nacionales y extranjeras, libros de carácter técnico, charlas con expertos en temas afines a los tratados en este trabajo, y un largo etcétera. Pero quisiera volver a aclarar un punto : muchas, realmente muchísimas veces he utilizado artículos , fotos , datos , listados ,etc. extraídos de Internet, de las millones de páginas dedicadas al barco de los sueños, sin que mi intención haya sido robar información ( que en definitiva, es el resultado del esfuerzo de otra u otras personas), sino utilizarlas en beneficio de lograr un completo panorama de los temas a tratar en cada caso. Ahora bien, aunque muchas veces he solicitado autorización para emplear los artículos necesarios, en tantas otras no he recibido contestación, a pesar de indicar correctamente mi dirección de correo electrónico, mi dirección postal, mi número de teléfono domiciliario, etc, salvo en el caso de las páginas de la **Encyclopedia Titanica** , que ha colaborado con quién esto escribe .Sin embargo, y debido a que el material recogido no fue (en la mayoría de las oportunidades) utilizado inmediatamente a su obtención , permaneciendo

en diskettes , videos, CDs , etc. hasta el momento en que fuera necesario, al solicitar permiso a los dueños de las respectivas páginas, encontré que habían caducado, y por lo indicado, no era posible conectarse. De todos modos mi interés es el siguiente : que se sepa que utilicé las páginas Web para ilustrar los diferentes estadios de este libro y que yo no soy el dueño de ninguna de las mencionadas páginas. Igualmente, agradezco a todos los que en nuestro país y en el exterior , editaron dichas páginas, que quién esto escribe utilizó en cantidad y calidad . A todos ellos, mi agradecimiento efusivo y sincero .

Otro párrafo merecería la obtención de material procedente de bibliotecas, mencionando en especial a la **Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata** , que posee una inmensa riqueza en cuanto a libros, apuntes, microfilms, etc. sobre cualquier tema que se quiera tratar . Sin la colaboración de las Sras. y Sres. Bibliotecarios , la consecución de un Capítulo, el dedicado a las impresiones en Argentina sobre el hundimiento del buque, no hubiera sido posible, ya que fue el único lugar en el que pude conseguir las ediciones de los meses de Marzo, Abril y Mayo de 1912 de la revista argentina “**Caras y Caretas**”, de las cuales tomé una gran cantidad de material, que Uds. han podido visualizar .

Sin embargo, como suele suceder con este tipo de trabajo, la motivación inicial no estaba acompañada del orden necesario en cuanto a la inclusión de los textos correspondientes: faltaría a la verdad si dijera que tenía algún programa inicial, siendo que me largué a escribir por las solas ganas de plasmar en líneas lo que quería narrar . Más tarde sucedieron varias cosas, entre ellas, que el orden de lo que iba a ser insertado en estas páginas se fue dando de la mano de una determinada disciplina y constancia, como así también, que habiéndome trazado un temario específico para cada Capítulo, la mayoría de las veces ,al mismo tiempo que suprimía temas, incorporaba otros; es decir, iba viendo sobre la marcha lo que iba a detallar.

1842

Podríamos hacer un pequeño paneo sobre los Capítulos que componen este trabajo de investigación. Esto nos llevaría a observar que, en el **Capítulo I**, no hay fotografías sumamente trabajadas, con lujo de detalles como así también que no profundicé en demasía en ciertos aspectos de los buques mencionados, ya que mi interés era pasar a los demás temas, aunque dando un buen panorama sobre lo tratado en esos temas . Notarán asimismo que incluso se pueden observar ciertos detalles (marcas, rayas, colores difusos) en algunas fotos : esto se debe a que no sabía manejar programas del tipo **Micrograph Picture Publisher** , que más tarde me permitieron trabajar con fotografías e introducir varias . Pero ( y no porque lo haya escrito yo....) que como introducción está medianamente bien escrito y cumple los objetivos que me propuse con este Capítulo : dar un acceso a los temas que se tratarían en detalle en el siguiente temario.

Sobre el **Capítulo II**, que de él se trata, me gustaría indicar que lo he confeccionado con dos (2) secciones bien diferenciadas : la primera (aunque repartida por toda la extensión del mencionado Capítulo) es bien histórica, mientras que la segunda trata en especial del “descubrimiento” de América, que el **Ing. Hurtado García** se encarga prolijamente de explicar , aunque , lógicamente, se explica la parte histórica de los eventos que propulsaron los viajes de Colón y los posteriores , hasta llegar al capitán Cook, con sus viajes de exploración en los mares del Sur , prólogo de una nueva era en los viajes marítimos.

Uno de los Capítulos en los que aprendí mucho estuvo constituido por el **Capítulo III** , en el que debí incluir, ya que me pareció estrictamente necesario, de acuerdo a brindar una correcta información técnica, temas como los primeros pasos en la aplicación del vapor, los principios físicos que lo originan, sus primitivas aplicaciones, y el medio en el que se fue desarrollando todo : la tan mentada Revolución Industrial, fuente de tantas cosas positivas como negativas. Lo anterior me permitió ingresar al tema de la construcción de los primeros barcos impulsados a vapor, y más tarde, los barcos de hierro que habrían de transformar las rutas marítimas del mundo entero, pero en especial, la ruta que los inmigrantes del siglo XIX y

XX habrían de recorrer en cuanto a intentar desarrollar un futuro más auspicioso que el que les esperaba en sus países y regiones de origen : la “ruta del oro”, a través del Atlántico. Además, debo reconocer que este temario se trató de acuerdo a poder brindar una correcta explicación a la parte que les cupo a los inmigrantes en el hundimiento del RMS “Titanic”. Una de las cosas que no pude evitar en modo alguno fue el de incluir determinadas semblanzas y experiencias de los que, como ser mis ancestros, tuvieron que atravesar hasta arribar a estas tierras. Ello conlleva (y estoy perfectamente consciente de esto) un grado de sentimientos que afloran en varios pasajes. Y es correcto que así sea, por lo menos desde mi punto de vista, ya que si no lo hubiera hecho así, este trabajo de investigación se hubiera limitado a informaciones de carácter técnico, mientras que el lado humano habría permanecido en el más estricto anonimato , algo que no podría haber sido, ya que los buques son diseñados, construídos, reparados, botados y tripulados por seres humanos: las obras humanas tienen componentes humanos.

También hay algunas referencias a lo que el transporte de sustancias cárnicas significó para la economía de la República Argentina, como asimismo que el faltante de una política marítima y de protección de nuestros recursos naturales nos lleva a una gradual pérdida de presencia en los mares : recordemos que las grandes potencias que digitan los destinos de este nuestro planeta (o por lo menos, las que poseen independencia en sus decisiones) son las que poseen y desarrollan una activa política marítima .Inglaterra, USA, Rusia, China, Japón, Alemania, Francia, etc. poseen excelentes, ultramodernas y grandes flotas que sirven a sus intereses a lo largo y ancho del mundo .

Asimismo, me pareció correcto incluir una semblanza de aquellos descubrimientos técnicos y científicos que después de la segunda mitad del siglo XIX comienzan a revolucionar lentamente la vida de los seres humanos de todas las latitudes : muchos de estos (ahora primitivos, si se quiere) inventos de dicho período fueron mejorados en sus características específicas y sirvieron como instrumental en el RMS “Titanic”, teniendo

1844

algunos de ellos importancia fundamental en el drama de su hundimiento : por ejemplo, el aparato de telegrafía sin hilos , es decir, el “aparato Marconi” .En definitiva, todo lo anterior sirvió como para dar una entrada digna al **Capítulo IV** ,en el que se describe una buena parte de los temas, historias, relatos y demás, referentes al barco de los sueños . Y como todo tiene un correlato, ingresé de lleno a la historia del buque de la White Star Line desde sus inicios en lo que a diseño se refiera hasta el legado que el hundimiento (y el buque mismo) dejaron a la Humanidad : no conozco otra manera de trabajar y he debido cansar a más de uno....pero bueno, espero que así y todo les haya gustado .

De todos modos, todo en la vida de los seres humanos tiene un trasfondo, que lo impele a efectuar un variado número de cosas, y dentro de ese trasfondo están los **progenitores** . Así es que, gracias a Dios, a la perseverancia de mis padres ( a mi madre, que nos hacía leer los Diccionarios Sopena de la edición del año 1961 los domingos por la tarde...y preguntarle de todo) y a las lógicas inquietudes de cualquier ser humano (de dónde venimos, porqué estamos aquí, qué somos, adónde vamos, qué hay después de la muerte, etc.) junto a un carácter diferente (¡ por favor¡ que se entienda que sin soberbia) , unido a una insaciable sed de lecturas, conocimientos , búsquedas interiores, preguntas con y sin respuestas, junto a los estudios que mis padres, gracias a sus sacrificios abnegados (trabajar de sol a sol, dormir poco, instruirnos en las cosas elementales de la vida, ahorrar lo que se pueda, valorar lo que se tiene o no se tiene, etc. ) me supieron dar, estoy convencido que he sabido hacerme entender, luego de aprender a leer y escribir, en épocas tan lejanas ya . Hasta aquí pareciera ser la confesión de un ente que salió del “campo” en el que vivió durante más de veinte años, desde su más tierna infancia y por aquellas casualidades de la vida (de las que las películas nos hablan tanto...) cambió su triste pasado en un más prometedor futuro . Pero, dejando de lado las últimas frases que parecieran más bien una ironía en un mundo que se quiere jactar que todos sus habitantes leen y escriben, he podido escribir estas pocas líneas . En todos estos años quise escribir, pero jamás tenía en claro sobre qué .Y a lo largo de este año y medio de consecución de este trabajo, el prójimo (es decir, el **próximo**....) me ha in-

/--centivado a esta tarea, desde el más cercano hasta el más alejado, desde el más conocido hasta el menos . Comienzo por mis padres, a los cuales estas líneas son una minúscula partícula del agradecimiento que les tendré por siempre, ya que, desde el vamos, les agradezco que, a diferencia de tantos otros seres (¿humanos?) me hayan dado el don de la vida, en colaboración con la labor de reproducción de la especie, colaboradores de Dios en la perpetuación temporal de la existencia , sin la cual nada de este pequeño trabajo de investigación se hubiese convertido en realidad . Sigo con aquellas personas próximas a mi fé y en mi trabajo, que fundamentalmente hicieron algo que considero de una gran importancia: confiaron en mí, pero no por que me hayan en tenido por “no confiable”, sino por expresaron su confianza en mí, más de lo que yo confiaba en mí mismo..... La tarea era ardua y casi imposible, pero ellos no me dejaron desfallecer: siempre había una palabra de apoyo o una colaboración.....que ya es decir mucho en este planeta tan insolidario y egoísta . Vuelvo a referir que los datos, compilaciones, etc. que conforman este trabajo no provienen de la **casualidad** . Yo diría más bien que de la **causalidad**. Que ya es decir mucho .....

Sin embargo, la pregunta que todavía me hago (para la cual tengo algunas respuestas, pero no todas ....) es la siguiente : ¿Porqué he escrito esto que quiere llevar el nombre de “libro”? . Y lo único que viene a mi memoria es cuándo y cómo empezó este intento, aunque no recuerde bien la fecha exacta.... Sé que fue alrededor de la primera semana de Marzo del año 2000, en que me encontraba cenando en este pequeño departamento que he podido, gracias a mi trabajo, alquilar . Asado a la parrilla de gas mediante, junto a un buen vino tinto añejo (los pequeños gustos que a veces me doy...) comencé a ver televisión . Y buscando algo “bueno” para ver (los lectores me entenderán...) dí con un famoso canal de cable, de nombre “Cinecanal”. En ese momento, estaban proyectando una película del año **1996**, de nombre “**TITANIC**” . Juro por Dios que en ese momento pensé : “Ufff¡¡¡ . ¡¡¡Otra vez con otra película del Titanic¡¡¡” . Pero, y realmente todavía no sé porqué, aunque había excelentes programas y películas en otros canales de Cable, volvía una y otra vez a esa película . Es así que yo

1846

pude ver la última hora y media del film, esto es, la parte esencialmente dedicada al hundimiento .

### **Me impactó .**

Pasaron los días. Y ese canal de Cable siguió reiterando dicha película, casi semana por semana . Pasaron cuatro (4) veces la película hasta que un día, ¡¡¡por fin!!! , la pude ver desde su inicio .

### **Para qué mentir .....**

Desde aquella vez que pude ver la película “Titanic” completa por primera vez, un inmenso caudal de sentimientos, emociones, recuerdos, etc . , fueron tomando su lugar nuevamente en mí, como grandes olvidados que vuelven con su poder a demostrar que aún , a pesar de los años transcurrido, todavía están presentes .... En lo esencial (“invisible a los ojos”...) muchas, pero realmente muchas de las escenas (a pesar que me considero un neófito en la materia) están muy bien logradas. Tal es así que varias lágrimas cayeron desde mis ojos, no por un facilismo idiota imbuído de una tonta nostalgia, sino que, justo es reconocerlo, en esas escenas veía a mi abuela, a mi padre, a tantos, cruzando el mar rumbo a una tierra...Como así también me acuerdo de los relatos de la abuela “Catalina”, imperecederos en mi memoria . Lamentablemente, no tenía un grabador o una cámara de video para grabarla....Lamentablemente, los humanos estamos falsamente acostumbrados a creer que los que nos anteceden van a estar para siempre. Y es tarde, cuando nos damos cuenta que nunca será así.... Y a pesar de todo, del que no la haya podido grabar, **ELLA EXISTE**, no sólo en las fotos que , todavía, con especial cariño, guardo y de vez en cuando miro, sino que también, en mi **MEMORIA** .

Lo que me interesa resaltar no es exactamente la emotividad de los sentimientos que ciertas cosas nos despiertan, son la motivación que ellos mismos, sin quererlo, producen . Puesto, que si no fuese así, no hubiera es-



/--tado escribiendo .

Los sentimientos y emociones, con su motivación, han sido los factores intrínsecos que han hecho proveerme de una computadora, aprender a escanear, imprimir, trabajar con programas de computación, encontrar archivos perdidos, entrevistar gente de menos de una centuria, de 100 años y de más que dicha edad, recorrer largas distancias en colectivo o en cualquier otro medio a fin de llegar a aquellos lugares donde un testimonio VIVO, pudiera hacerse presente, a revolver libros de bibliotecas enteras, a hurgar en las historias y libros de la familia, y en fin, lo más valioso (por lo menos, para mí ....sin vanidad) : encontrarme a mí mismo, trabajando y progresando en conocimientos .

Como los lectores podrán imaginar, las sorpresas estuvieron a la orden del día y es así que estoy seguro más de uno ya las ha encontrado a lo largo de estas pocas páginas precedentes . Sí, pocas, porque el caudal de información que he recogido en todos los Capítulos ( a pesar de estar y vivir en un país tan alejado de los varios acontecimientos que en el libro de relatan) no daba como para escribir un solo libro, sino que más bien, pienso que más de uno .

Pero en función de la objetividad y de la exposición acertada de aquellas cosas de las que pretendí hablar, tuve el lamentable deber de cercenar muchos de los relatos, informes, fotos, anécdotas, testimonios, impresiones, etc., que tanta gente, en su confianza y bondad, me supieron acercar . Desde ya, pido disculpas por ello, pero también y al mismo tiempo doy mi eterno agradecimiento .

1848

Obviamente, y volviendo al libro en sí, muchos estarán pensando en que sería sumamente correcto (o por lo menos, necesario.....) dar una **toma de posición** de mi parte, más por el hecho que para escribir estas pocas páginas hube de estudiar bastante : desde mapas náuticos hasta derrotas de buques, desde medición de las posiciones geográficas de los navíos hasta informes sobre cavitación, desde un gran “Manual del Ingeniero Constructor “(dos tomos) hasta simples páginas de revistas. No pretendo ensalzarme por ello, sino indicar que para poder escribir estas pocas líneas (aunque dejé material en el camino....) tuve que moverme.....y mucho .Por ello menciono a continuación mi posición “**oficial**” con respecto al **hundimiento del RMS “Titanic”** .

Creo que la construcción de los tres (3) grandes navíos de la White Star Line tuvo connotaciones de todo tipo : monetarias, publicitarias, etc. ; pero también una **CONNOTACIÓN EXPANSIONISTA DE LAS REDES COMERCIALES EUROPEAS** , motivada en grado sumo por la “batalla” por el dominio de los mares que , en esos días, Gran Bretaña se hallaba peleando “amistosamente” con Alemania .

Que los **ACEROS** empleados en la construcción del buque eran de excelentísima calidad para el objeto al cuál serían asignados, pero **INADECUADOS** desde el punto de vista de la Metalurgia actual.

Que, asimismo, los constructores del buque **SABÍAN** de esta falla en los aceros empleados, pero por la cuestión monetaria, publicitaria, e incluso, **NACIONAL** ,se hicieron los desentendidos .

Que hubo toda una “batería” de anuncios sobre una catástrofe marítima a ocurrir en el mes de Abril de 1912, los cuales fueron **CUIDADOSAMENTE IGNORADOS** por las autoridades marítimas británicas, los directivos del astillero constructor y la compañía naviera dueña del buque .

Que el accidente del choque contra el iceberg fue totalmente **ACCIDENTAL** , pero con **CONOCIMIENTO** de que había **ALTAS, MUY ALTAS POSIBILIDADES** de que ocurriese efectivamente (en definitiva, lo que sucedió ....) a lo largo de esa noche. El **CONOCIMIENTO** de la **POSIBLE OCURRENCIA** de este choque estaba en posesión de algunas personas : **Edward J. Smith** (capitán del buque), **Bruce J. Smith** (director ejecutivo de la firma White Star Line), **John Pierpoint Morgan** (dueño de la IMM, poseedora de la White Star Line) y **Thomas Andrews** (Ingeniero Jefe, uno de los más experimentados hombres de los astilleros Harland & Wolff : sobre éste último podrán haber personas sorprendidas , ya que nunca se lo menciona como integrante del staff “superior” de la “inteligentzia” a bordo del buque en su viaje inaugural.....pero me cuesta mucho pensar que un Ingeniero Jefe, con la capacidad de Andrews, el cuál tuvo una activísima participación en el diseño y construcción del buque, no calibrara los peligros y riesgos a los que estaría sometido el mismo al lanzárselo alegremente hacia los icebergs del Atlántico Norte. Como Ingeniero, sabía que la velocidad que iba desarrollando el buque en su itinerario hacia el Oeste era, por demás y como mínimo, desaconsejable. Y él **sabía** de la velocidad del buque: uno podrá ser Ingeniero, pero lo que nunca puede ser es ser estúpido, sin con esto creer que Andrews era, precisamente, estúpido .

Que el hundimiento del buque **NO SE PRODUCE** por una rajadura sobre su lateral derecho (**LADO DE ESTRIBOR**) sino que la rajadura se halló

1855

sobre el **FONDO** , es decir, por **DEBAJO** de la **LÍNEA DE FLOTACIÓN** del buque , sobre el **LADO DE ESTRIBOR** .

Que las famosas escenas de abandono de las vidas de los pasajeros de la 3ra. Clase a bordo del “Titanic” no fueron (en absoluto....) una reacción del momento por parte de Oficiales y tripulación del buque, sino una **POLÍTICA DELIBERADA** (es decir, aconsejada en caso de accidente) por parte de la Dirección propietaria del buque .

1850

Que una gran mayoría de los tripulantes y Oficiales **NO ESTABA EN GRADO ALGUNO PREPARADA** como para afrontar la tarea de conducir un buque de las características del RMS “Titanic” .

Que el buque **NO ESTABA, DE NINGUNA MANERA, PREPARADO** para afrontar ningún tipo de accidente .Lo anterior **NO ERA DESCONOCIDO PARA LOS DIRECTIVOS DE LOS ASTILLEROS Y DE LA COMPAÑÍA NAVIERA** .

Que al momento del hundimiento, según sus **DERROTEROS** (que aunque no los posea ,cabría hacer un estudio sobre ellos) del **DÍA ANTERIOR A LA COLISIÓN CONTRA EL ICEBERG**, concurrían al posible sitio del naufragio , **NO MENOS DE CUATRO (4) BUQUES**, entre ellos : el **“CALIFORNIAN”**, el **“BALTIC”**, el **“MOUNT TEMPLE”** y el **“VIRGINIAN”** .

Que los relatos de determinados testigos presenciales del drama del hundimiento fueron **CUIDADOSAMENTE SILENCIADOS** , de modo de no poder contar con un panorama más amplio en lo que se refiere al hecho en sí mismo, pero sin llegar a la eliminación física de los mismos. Los que debieron sufrir este comportamiento fueron **EN ESPECIAL, LOS NIÑOS SOBREVIVIENTES DE TODAS LAS CLASES A BORDO DEL BUQUE** .

Que hubo un cierto **RETRASO** en la difusión , tanto en los Estados Unidos de América como en Inglaterra, de la noticia del hundimiento. Con lo anterior me refiero no a días, sino solamente a **HORAS** , de modo de permitir que las compañías aseguradoras de las cargas que el buque transportaba (como así también, del seguro del buque mismo) tuvieran el tiempo necesario como para hacer los movimientos de reacomodamiento necesario .

Que se eligió un chivo expiatorio sobreviviente, el **Sr. BRUCE J. ISMAY** , aunque la realidad de los testimonios recogidos a lo largo de décadas informan de un **COMÚN COMPORTAMIENTO DE CAPITÁN Y DIRECTIVOS DE LA WHITE STAR LINE .ES DECIR, DE UN COMÚN ACUERDO ENTRE JEFES Y SUBORDINADOS, PERO DE LA MÁS ALTA JERARQUÍA .**

Que muchos de los integrantes sobrevivientes de la tripulación del RMS “Titanic” eligieron **CALLAR** sobre lo sucedido durante el viaje, a lo largo de las horas del hundimiento y después de ocurrido el mismo. Y así se mantuvieron por décadas, muchos de ellos hasta el momento de su muerte, provocada ésta en muchos casos por propia voluntad .

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 .

En definitiva, los puntos anteriormente mencionados quizás traigan un poco más de confusión al panorama general, más en aquellos a creer en una determinada “historia oficial” .Pero el ejercicio de pensamiento anexo a los anteriores postulados me parece correcto desde el punto de vista de la investigación : de nada valdría insertar toneladas de datos para sólo tener una idea técnica de determinados temas, sino efectuar un proceso de conocimiento, reflexión y conclusión sobre los mismos, que ayude a la comprensión de puntos oscuros de la historia del famoso barco .Sin embargo, y nobleza obliga, ciertos puntos merecerían la realización de otro libro referido al RMS “Titanic” .Ellos serían : la planta refrigeradora del buque, la imprenta que poseía en funcionamiento (¡¡cómo¡¡: ¿Ud. No sabía

1852

que el barco llevaba una imprenta en su interior?), los derroteros de los buques que se hallaban en las cercanías del sitio del hundimiento, la expedición rusa del año 2001, las investigaciones americana y británica sobre el hundimiento y tantos más . Si Dios quiere y estamos vivos....Dios dirá.

Para terminar, aunque tendría mucho más para decir, debo contar un par de anécdotas personales.

Comienzo por mí mismo, pero no por soberbia y tonta vanidad, sino por cumplir el dicho “ Hay que empezar por la casa propia y seguir por la del vecino”. Más de una vez me ha pasado que cansado de todo este trabajo y harto hasta decir basta de todo lo que se refiera al RMS “Titanic” , tuve ganas de tirar por la ventana todos los apuntes, libros, etc. en definitiva, el material con el que se compusieron estas líneas. Pero ( y aunque no se me crea lo que voy a decir.....derecho que cada uno de los posibles lectores de este pequeño trabajo posee), estando agotado y ya sin fuerzas, en esos momentos de debilidad, del radio grabador que poseo (el cual estaba ubicado generalmente en alguna estación con música “pop”) salieron los acordes (emocionándome como un chico....) de la canción de la película “Titanic” de James Cameron, con lo que ,en función de mi creencia en Dios y no en base a un absurdo determinismo, profetismo, fé con anteojeras y delirios de iluminación divina, **ALGUIEN** (en definitiva.....**ÉL**) me decía, utilizando sus misteriosos medios : **;;;SIGUE;;;**. **Su Hijo** también dijo, hace ya muchos años : **“Quien tenga oídos para oír...que oiga”**. Justo, justo en esos momentos. Por ello cada vez más trato de aplicar en mi vida una frase que escuché hace tanto tiempo ya : **“Abre los ojos de tu corazón, de tu alma, de tu mente y de tu espíritu....y en ello hallarás a Dios.”**. Yo los he abierto, o por lo menos, intentado, que ya es decir mucho .....

También en varias ocasiones se me presentaron nutridos inconvenientes con mi equipo de computación, el medio moderno de escritura de estos los días de nuestras vidas : creo que he perdido más tiempo en las reparaciones, copias, etc. que en los períodos en que, por voluntad ajena a

la mía, debía hacer determinadas paradas en este trabajo .Son los riesgos y gajes del “oficio”: oficio que no elegí .

Muchas personas han colaborado con la consecución de este trabajo, a las cuáles menciono en hojas aparte .De todos modos , me interesaría recalcar algo en general , y esto es el hecho de haber sido observado con simpatía por infinidad de personas a las que recurrí en mis investigaciones. Esto comprende desde personas ancianas que viven en un asilo hasta directores de bibliotecas, pasando por familiares de personas que vivieron en 1912 como así también compañeros de trabajo, e incluyendo vecinos de mi barrio (Villa Argüello, partido de Berisso, Pcia. de Buenos Aires) como así también **María Luz Borda**, de nueve (9) años de edad, que un día, a los gritos , me avisó de que en un canal de cable pasaban un documental del “Titanic” .En fin, todo el arco de las profesiones y tipos humanos. A ellos brindo un merecido agradecimiento, porque cada uno de ellos, en su mayor o menor medida, supieron entender que esto no era un capricho sino un trabajo que habría de exigirme mucho tiempo y esfuerzo, pero que en soledad hubiese sido imposible de realizar .Y como también provengo de una familia de inmigrantes, justo es que me refiera a ciertos detalles sobre la vida de mis ancestros que dejé traslucir. No es **MENTIRA** ni **EXAGERACIÓN LITERARIA** determinadas exposiciones que hice sobre ellos, sino que las mismas son **VERDADERAS** y fueron introducidas como para dar un cierto paralelo de situaciones, eventos e historias de vidas, en un tiempo ido ya para siempre .Estos detalles de las experiencias de mis padres y abuelos no fueron recogidas a lo largo del año y meses que me encuentro trabajando en este trabajo, sino que provienen desde mi más tierna infancia, hasta mis charlas de persona adulta con los antes mencionados: la vía de la transmisión oral sigue siendo un potente elemento de aprendizaje y de traspaso de las experiencias de seres humanos, algunos de ellos vivos, otros ya no .Y de las experiencias siempre se puede aprender mucho.

Y yo, algo , he aprendido.

1854

No quise hablar con mis padres de este trabajo que estuve realizando: quise tener la satisfacción de poder poner un día, enfrente de ellos, este, mi pequeño librito, por dos (2) razones : la primera, para que sepan que el sacrificio que hicieron de poder darme una de las educaciones más avanzadas en la ciudad de La Plata , Pcia. de Buenos Aires (Escuela Modelo N° 1 “Francisco A. Berra” --primaria--, Colegio Nacional “Rafael Hernández”--secundaria-- y Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata --universitaria-- ) valió la pena, y aunque el fracaso coronó otras tantas empresas de mi vida, en este caso poseo la esperanza que no sea así, es decir, poder verlo editado; segundo, y humildemente, para que estén orgullosos de mí . Ellos se lo merecen .

Finalmente, para familiares y amigos, vecinos y alejados, en síntesis, a todos los que de una manera u otra colaboraron con quién esto escribe y con la consecución de este pequeño trabajo de investigación .....por siempre :

**¡¡¡¡ MUCHAS GRACIAS POR CONFIAR EN MÍ¡¡¡**

**La Plata, Provincia de Buenos Aires  
11 de Diciembre de 2001 , 20:30 hs.-**

*Y para ellos.....*





**Foto N° 851 :**  
**Papá Don Miguel Kuczynski y Mamá Ana Sofía**  
**Palamarchuk, en el jardín de la casa paterna ,junto al rosal**  
**que madre cultiva con amor y dedicación .-**

1856



**Foto N° 852 :**  
**La familia de mi padre : de izquierda a derecha,**  
**mi abuela Olga Fiedoruck de Kuczynski, mi padre**  
**Miguel, mi tía Liuva y mi tío Juan .-**



**Foto N° 853 : La familia Kuczynski .**  
**De izquierda a derecha : Doctor en Medicina y Siquiatría Miguel Kuczynski, Perito Mercantil Ana Palamarchuk, Contador Público Nacional Pablo Kuczynski, Técnico Mecánico Miguel Kuczynski y quién esto escribe, Ingeniero Mecánico Sergio Kuczynski .**  
**Lo que se dice “un equipo completo” .....**



**Foto N° 854 :**  
**La inolvidable “Baba” Catalina Mykita de Palamarchuk,**  
**con algunos de sus nietos. Fotografía tomada en Junio del**  
**año 1978 .-**



**Foto N° 855 :De izquierda a derecha :”Tío” Guillermo Johsson, Tía María**  
**Palamarchuk de Johsson, la Baba Catalina y el Abuelo Argyp (“Guido”)**  
**Palamarchuk , en el día del casamiento de mi tía María .-**



**Foto N° 856 : Familia Kuczynski :de izquierda a derecha, Miguel Kuczynski, Juan Kuczynski (padre), Liuva Kuczynski, Olga Fiedoruck de Kuczynski y Juan Kuczynski (hijo) .-**



**Foto N° 857 : La vieja y siempre querida abuela "Baba" Catalina .A pesar de los años transcurridos desde su fallecimiento.....todavía la extraño .-**



**Foto N° 858 :**  
**Mi padre, Don Miguel, departiendo amigablemente con otro de los integrantes de la familia Kuczynski : el perro “Clotaldo” .**  
**Ante la pregunta que se les efectuó en ese momento sobre sus planes de pesca deportiva, ambos se limitaron a mirar al ocasional fotógrafo .....**



**Foto N° 859 :**  
**La vieja y querida abuela “Baba” Olga .-**

**A todos :¡Gracias por ser y haber sido parte de mi vida¡.**

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires**  
**Día de Navidad de Nuestro Señor Jesucristo**  
**25 de Diciembre de 2001**

**FIN DE “DEL DRAKKAR AL TITANIC Y DEL TIEMPO DE LA MADERA AL TIEMPO DEL ACERO”**

## **BIBLIOGRAFÍA Y AGRADECIMIENTOS**

En el trabajo que se presentó a la consideración de los lectores, se ha intentado dar un panorama por demás detallado de los temas que se abordan. Por ello, se han consultado desde simples diccionarios enciclopédicos hasta cientos de páginas de Internet, desde libros olvidados en una caja hasta los más nuevos existentes en la Web. Como es prácticamente imposible que una persona escriba un libro o realice un trabajo de investigación sin basarse en otros libros u otros trabajos realizados anteriormente, creo que es mi deber mencionarlos y agradecer, desde ya, que hayan estado a mi alcance. Asimismo, debo un profundo agradecimiento a quiénes de una manera u otra han colaborado para poder realizar este pequeño intento de “libro”: nobleza obliga y es mi deber indicar sus nombres y apellidos. A todos ellos, mi agradecimiento o si se quiere el “muchas gracias”, es, a esta altura, una modesta muestra de mi gratitud. De esta manera, para la consecución de este libro se emplearon las siguientes fuentes, al mismo tiempo que las personas que se nombran tuvieron participación en la realización de este “libro”:

**1) :Diccionario Larrousse, edición 1998.-**

**2): “Introducción a la Historia de la Navegación”, Fundación Argentina de Estudios Marítimos (1978), autores: Contralmirantes Arguindeguy Pablo, Destefani Laurio, Lanzarini Mario y Morell Francisco; Vicealmirante Duyos Jorge; Capitán de Navío González Lonzieme Enrique; Capitán de Fragata Foronda Jorge y Capitán de Corbeta Fortini Enrique.-**

**3):“Historia de la Navegación Portuguesa”, Luis de Albuquerque, edición 1991.-**

**4):“Historia de las Comunicaciones- Transportes Marítimos”, Valery Ponti, edición 1967.-**

5): “El misterio de la Catedral de Chartres”, Louis Charpentier, edición 1976.-

6): “El Misterio de los Templarios”, Louis Charpentier, edición 1970.-

7) : El Evangelio según San Mateo (Sagrada Biblia).-

8):“Historia Moderna y Contemporánea”, José Cosmelli Ibañez, edición 1958.-

9): Revista “Siglomundo”, números 1, 17 y 28,Centro Editor de América Latina, años 1968 y 1969.-

10) :Diario “El Día”, La Plata.-

11): Diario “Hoy en la Noticia”, La Plata.-

12): Diario “Clarín”, Buenos Aires.-

13) :Diario “La Nación”, Buenos Aires.-

14) :Diario “El Plata”, La Plata.-

15) :Diccionarios Llave, edición 1974.-

16): “La Navegación”, Angel Cabrera, edición 1937.-

17) : Revista “Muy Interesante”, número 46,año 1989.-

18): Revista “Cuarta Dimensión”, número 79, año 1978.-



**19): Revista “Navíos y Veleros :Historia, Modelos y Técnicas”, varios volúmenes y fascículos, editorial Planeta- De Agostini S.A., Barcelona.-**

**20): El Libro de la Sabiduría” (Sagrada Biblia) .-**

**21):“Una noche para recordar”, Walter Lord, Editorial Grijalbo, edición 1977.-**

**22):“Historia de la Técnica”, Editor Luis de Caralt, Barcelona, edición 1962.-**

**23) “Introducción a la Metalurgia Física”, Sidney Avner, editorial Mac Graw-Hill, edición 1980.-**

**24):“Manual del Ingeniero Constructor”, tomos I y II, Dr. Ferdinand Schleicher, Editorial Labor, edición 1955.-**

**25): “Sociedad, Espacio y Cultura : Argentina y América Latina”— Editorial Kapelucz (Argentina).-**

**26): Diccionarios Sopena, edición 1970.-**

**27):Archivo del diario “La Razón”, Buenos Aires, primera edición, años 1905 a 1955.-**

**28):Película “Titanic”, de James Cameron, año 1996.-**

**29): Evangelio según San Juan (Sagrada Biblia).-**

**30): Revista “Noticias”, Buenos Aires, edición del 31/08/96.-**

**31):Diario “El Liberal” de Barcelona, España, edición del Jueves 18 de Abril de 1912.-**

**32):Diario “El Mercurio” de Santiago de Chile, Chile, edición del Miércoles 17 de Abril de 1912.-**

**33):Miguel Kuczynski (¡Papá!).-**

**34) Ana Sofía Palamarchuk de Kuczynski (¡Mamá!).-**

**35):Olga Fiedoruck de Kuczynski (¡Baba Olga!).-**

**36):Revista “Hechos Mundiales”, número 2,del año 1969,editorial Zig-Zag S.A.-**

**37):Dr. Youssef Mroueh (Página de Internet).-**

**38):Ingeniero Juan Antonio Hurtado García (U.P. de Madrid)-  
(Páginas de Internet)-**

**39):Canal de TV por Cable “Discovery Channel”, Multicanal S.A.-**

**40) Canal de TV por Cable “TV Quality - The History Channel--  
Multicanal S.A.-**

**41):Sr. Samuel Eliot Morison (Página de Internet).-**

**42): Gregory Mc Intosh (Página de Internet).-**

**43):Charles Hapgood (Página de Internet).-**

**44): “Tiempos Difíciles”, Charles Dickens.-**

**45): “ Vida en el Mississipi”, Mark Twain.-**

**46):Domingo Faustino Sarmiento.-**

**47):Sr. Nazareno Michelini ,97 años, Asilo Marín, calle 60 entre 14 y 15,La Plata.-**

**48):Sra. Domitila Prieto, 96 años, española, Asilo Marín, La Plata.-**

**49):Sra. Zulema Villoldo,100 años, calles 44 y 196,localidad de Lisandro Olmos ,La Plata.-**

**50):Sra. Celia Solari de Ruiz, 105 años, Los Hornos, La Plata.-**

**51) : Sr. Javier Oanelli (;;;Gracias por la video cassetera;;;).-**

**52) : Sr. Marcelo Naum**

**53) : Sra. María Palamarchuk de Johsson .-**

**54) : Srta. Claudia Torres ,bibliotecaria de la “Casa de las Provincias Argentinas”, La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Argentina .-**

**55) : Sr. Roberto Cayetano Musmano, director de “Casa de las Provincias Argentinas”, calle 2 e/40 y 41,La Plata, Pcia. de Bs.As.-**

**56) : Sra. Cristina Ozzuoli, esposa de Don Roberto C. Musmano.-**

**57) :Sres. Víctor Uribe Cuadra, Walter Domínguez y Marcelo Divito, Peritos Mecánicos, Sección Accidentología Vial, Policía Científica, Policía de la Pcia. de Buenos Aires, Rca. Argentina. Al Sr. Uribe, por sus recortes periodísticos; al Sr. Domínguez, por su grabador ; y al Sr. Divito, por sus constantes preguntas referidas al RMS “Titanic”, las cuáles me hicieron cuestionarme continuamente.-**

**58) : Srtas. Natalia y Belén Pellejero .-**

**59) : Sr. Cenci, retirado de Astilleros Río Santiago, Ensenada, Pcia. de Buenos Aires.-**

**60) : Sr. Javier Grubiza, Policía Científica, Policía Pcia. de Bs.As.-**

**61) : Sr. Fernando Inchauspe y personal de Skip Copy, Polo Tecnológico, Berisso .-**

**62 ) :Ingenieros Hidráulicos de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata: Sres. Ing. Fernández Zeni, Ing. Camilo Rodríguez e Ing. Tedesco Carlos.-**

**63) : Sr. César Aira, columnista periodístico del diario “La Nación”, Bs.As.-**

**64) : Padre Guillermo Khidir (Parroquia Nuestra Señora del Carmen).-**

**65) : Libro : “La Cavitación”, de Avellan, edición 1995 .-**

**67): Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Provincia de Buenos Aires, Rca. Argentina.-**

**68 ): Personal de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Rca. Argentina .-**

**69 ): Sra. Ana Tau de Nauda, bibliotecaria de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Pcia. de Buenos Aires, Rca. Argentina .-**

**70 ): Diccionario Enciclopédico Inglés - Español “Langenscheidt”, edición 1988.-**

**71 ) :María Mykita de Palamarchuk (¡Baba Catalina!).-**

**72 ) : Srta. María Valeria Pagnutti y personal de la Hemeroteca de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata .-**

**73 ) : Sra. Mabel Nievas de Pagnutti , Hemeroteca de la Biblioteca de la Universidad nacional de La Plata.-**

**74 ):Sra. Estela Blind , Centro de Documentación de la Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata .-**

**75 ) : Sres. Subcomisarios Daniel Serrano y Hugo Fernández , Sección Accidentología Vial, Policía Científica, Policía de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina .-**

**76 ) : Sr. Enrique Somonte, perito fotógrafo y personal de la Sección Fotografía Policial.-**

**77) : Evangelio según San Lucas.-**

**78 ) : Karl Marx, escritor y político, citado .-**

**79 ) : Juan Ramón Jiménez, citado, poeta español, autor de “Platero y Yo”.-**

**80) : Sr. Perito Accidentólogo Bessombes, Diego, Srta. Perito Accidentólogo Saavedra, Eliana, Sra. Isabel Guerra de Olsen , Perito Accidentólogo y Sr. Dardo D’Andrés . A todos ellos mi agradecimiento por : desde enseñarme a usar una computadora hasta resolver problemas de configuración de programas de computación .-**

**81 ) :Diario “Ámbito Financiero” .-**

**82) : Revista “Conocer y Saber” .-**

**83) : Diario “Tiempo Argentino”, Septiembre de 1985 .-**

**84) : Revista “Somos”, de Septiembre de 1985 .-**

**85) : “El Descubrimiento del Titanic”, del Dr. Robert Ballard .-**

**81 ) : Sr. Leonardo Bianchi, conductor radial, FM “Lasers” 94.7 Mhz ciudad de La Plata, Pcia. de Buenos Aires. Al mismo le debo la amabilidad de haberme permitido salir al aire en su programa en varias ocasiones, como así mismo, la inestimable ayuda para ubicar una película relacionada con el RMS “Titanic” .-**

**82) : Diccionario Inglés- Castellano “Publinor” , de Editorial Publinter- Gráfica Nor-Sur, edición año 1985, Rca. Argentina .-**

**83) :Sr. Martín Raggio, del Gabinete de Digitalización de Imágenes de la Sección Fotografía de la Dcción. Dptal. de Policía Científica, Policía de la Pcia. de Buenos Aires.**

**84): Revista “Luna” .-**

**85): Libro “Cruz del Sud” , edición de Febrero de 1967, editorial GRAM, del cuál se extrajo la lectura de página N° 209, “Una página para el recuerdo”, paráfrasis de la poesía de Víctor Hugo “Noche en el Océano” .**

**86): Dr. Fernando Urien, artículo “Hipotermia”, página de Internet.-**

**87) : “Mecánica de los Fluídos”, Arthur G. Hansen ,Editorial Limusa-Wiley S.A., edición 1971 .-**

**88) : “Introducción a la Mecánica de los Fluídos”, Robert Fox y Alan McDonald, editorial McGraw –Hill, edición 1995 .-**

**89) : Sr. Ingeniero Montenegro, del diario “El Día”, quién me facilitó las indicaciones sobre los archivos “Jane’s Fighting Ships” y “Conway’s All The War Fighting Ships”, los cuáles me fueron útiles para la realización del Capítulo VI .-**

**90) : Srta. Marcela Aravena (>),ayudante en el Hogar Marín.-**

**91) : Sr. Perito Mecánico Nestor Segura, Sección Accidentología Vial, Policía de la Pcia. de Buenos Aires, por las fotos correspondientes a la Exposición del RMS “Titanic”, en la ciudad de Buenos Aires .-**

**92) : Sra. Eugenia Flores Molinillo, del diario “La Gaceta”, de San Miguel de Tucumán, Provincia de Tucumán, Rca. Argentina .-**

**93) :Enrique Mariscal, citado .-**

**94) : Antonio Machado, poeta, citado.-**

**95) : Sr. Perito Fotógrafo Nun, de la Sección Fotografía Policial, de la Policía Científica de la Policía de la Pcia. de Buenos Aires, Rca . Argentina .-**

**96) : Srta. Cristina Isabel Guerrero, enfermera, técnica radióloga y administradora, por haberme escuchado en interminables tertulias sobre mis desvelos, esperanzas y sueños respecto de mi esperanza sobre la publicación de este mi libro. A ella, mis sentimientos .-**

**97) : Sr . S.O.M. (retirado de la Armada Argentina) Don Pedro Guerrero, padre de la Srta. Cristina Guerrero, por sus opiniones sobre determinados puntos de este trabajo . Además, aunque no está**

**específicamente citado o utilizado en la confección de este libro, mi agradecimiento por su libro sobre navegación por instrumentos y detección de puntos marítimos a bordo de aviones .-**

**98) : Y A TODOS AQUELLOS QUE, DE UNA MANERA TOTALMENTE DESINTERESADA COLABORARON CON ESTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN. A TODOS ELLOS....!!!MUCHAS GRACIAS!!!.**

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires  
25 de Diciembre de 2001**



## ÍNDICE

<b>Prólogo .....</b>	<b>Página 02</b>
<b>Capítulo I</b>	
<b>“Un Poco de Historia” .....</b>	<b>Página 14</b>
<b>Capítulo II</b>	
<b>“Antecedentes de las comunicaciones marítimas desde el Siglo XV hasta el Siglo XVIII” .....</b>	<b>Página 37</b>
<b>Capítulo III</b>	
<b>“La Revolución del Vapor y su Aplicación a los barcos y navíos del Siglo XX” .....</b>	<b>Página 191</b>
<b>Capítulo IV</b>	
<b>“RMS Titanic: Historia de la Anunciada Muerte de Un Gigante y el Ocaso de Una Época” .....</b>	<b>Página 338</b>
<b>“Unas Pocas Palabras” .....</b>	<b>Página 339</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>Página 341</b>
<b>Primera Parte</b>	
<b>“Los Realizadores del Sueño” .....</b>	<b>Página 367</b>
<b>Segunda Parte</b>	
<b>“El Barco de Los Sueños” .....</b>	<b>Página 419</b>
<b>Tercera Parte</b>	
<b>“Los Barcos Gemelos del RMS Titanic: RMS Olympic y HMHS Britannic” .....</b>	<b>Página 518</b>
<b>Cuarta Parte</b>	
<b>“Diferentes Premoniciones sobre el RMS Titanic” .....</b>	<b>Página 589</b>
<b>Quinta Parte</b>	
<b>“Crónica del Primer, Único y Último Viaje del Royal Mail Steamer Titanic” .....</b>	<b>Página 624</b>

1872

**Sexta Parte**

**“El Choque contra el iceberg y el Hundimiento del inhundible RMS Titanic” .....Página 949**

**Séptima Parte**

**“Consideraciones Técnicas y Aspectos Humanos Relacionados con el Hundimiento del RMS Titanic”.....Página 1053**

**Capítulo V**

**“Recuerdos Argentinos del RMS Titanic”.....Página 1448**

**Capítulo VI**

**“Diferentes Teorías Conspirativas Respecto del Hundimiento del RMS Titanic” .....Página 1519**

**Capítulo VII**

**“Las Repercusiones en la Prensa sobre el Hundimiento del RMS “Titanic” .....Página 1578**

**Capítulo VIII**

**“Las Diversas Expediciones Submarinas al RMS Titanic” Página 1659**

**Capítulo IX**

**“El Legado del RMS Titanic”.....Página 1780**

**Epílogo a “Del Drakkar al Titanic y del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero” .....Página 1839**

**Bibliografía y Agradecimientos.....Página 1861**

**Índice.....Página 1871**



**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 Noviembre del año 1999 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 . Actualmente está asignado a las tareas de Coordinación Operativa de los equipos de Peritos en las distintas modalidades delictuales .**

**En este libro el Ingeniero Kuczynski nos brinda un sucinto desarrollo de las “máquinas de navegar”, esto es, los buques, desde el navío vikingo “drakkar” hasta los colosos de principios del siglo XIX, como el RMS “Titanic”, comprendiendo un período de la Historia de la Humanidad que vá desde los inicios de la transmisión de los conocimientos orales y escritos hasta los documentales, películas y videos de uno de los hundimientos que conmovieron al mundo . La obra presentada por el Ingeniero Kuczynski consta de una amplia cantidad de testimonios gráficos que complementan nueve Capítulos, los cuales abarcan desde los primeros tiempos de la navegación hasta la tragedia del 14 de Abril de 1912, en aguas del Atlántico Norte .**