

Introducción



Así comenzó la historia que para muchas personas fue la más trágica de su vida, en una gélida noche del 14 de abril, el barco bautizado como el insubmersible (unsinkable) dejó de existir para siempre, junto a él más 1523 de sus pasajeros desaparecieron, convirtiéndose en una de las mayores tragedias de la humanidad, y que todavía hoy, después de algo más de 90 años, sigue siendo un tema de actualidad en libros y revistas.

El objetivo principal que he buscado en este trabajo, es mi afán por descubrir lo que realmente ocurrió aquel 16 abril y así ampliar mis conocimientos sobre este tema, ya que desde siempre me ha fascinado, especialmente desde el primer día que empecé a conocer parte de la verdadera historia, gracias a la película Titanic.

Principalmente he elegido el estudio del hundimiento del Titanic porque es un tema que considero muy interesante.

He visto algunos reportajes y documentales, que han despertado mi curiosidad, siempre he tenido ganas de conocerlo más a fondo y ahora es el momento más adecuado para hacerlo, aprovecharé la oportunidad para ampliar mis conocimientos en todo aquello que siempre he querido saber y así poder resolver todas mis dudas acerca del majestuoso Titanic.

Me gustaría también que este trabajo sirviese como medio para recordar a todas las personas, que en aquella fría noche fallecieron.

En las siguientes páginas trataré pues, de exponer toda aquella información relevante sobre el colosal Titanic.

La compañía White Star Line

En este primer punto, podremos observar una cronología desde la creación de la mítica compañía, White Star Line, hasta el hundimiento del Titanic.



La White Star Line (W.S.L) fue fundada en 1845 en Inglaterra por Edward Hartland. Comenzaron la navegación por el Océano Atlántico con el buque Elizabeth que fue hacia Montreal, pero no fue hasta 1849 en que fue construida la primera nave llamada Iowa y fue registrada como la White Star Line of Boston Packets; se trataba de una línea de naves de vela marítimas dedicadas al comercio alrededor de los campos de oro australianos. En 1867 tras una leve crisis Thomas Henry Ismay, padre de Bruce Ismay, se encargó de comprarla, llamándose así La Oceánica Steam Navy Company.

Joseph Ismay,

Presidente de la W.S.L

Durante esta época tan solo existía una línea de barcos marítimos que cruzaba el Atlántico y por lo tanto, ningún barco le representaba competencia; se trataba de la compañía de Cunard y no fue hasta 1873, con la creación del Baltic, que era el sexto barco de la White Star Line, que batió el record en las rutas transatlánticas con su propulsión mediante paletas, convirtiéndose así en el máximo rival de la compañía de Cunard durante los siguientes 20 años y recobrando la reputación que había perdido después del naufragio del barco Atlantic.



Las rivalidades entre ambas compañías, impulsaron mejoras en ambas, desarrollando nuevas tecnologías.

Parece increíble la velocidad a la que en aquella época pudieran atravesar el Atlántico, por ejemplo, el tiempo de navegación de la flota de Bruce Ismay era de 6 días entre Liverpool y Nueva York y el Oceanic en 1889 consiguió en tan solo 13 días y medio la travesía desde Yokohama hacia San Francisco; fue este mismo año cuando se construyeron los barcos Majestic y Teutonic, que poseían hélices y no paletas para conseguir su propulsión. El Teutonic fue el primer barco de la compañía que consiguió el Listón azul de trasatlántico y el Oceanic fue considerado por la opinión pública como un barco lujoso y bello, fue aquí cuando surgió la

máxima competencia entre ambas entidades. Ese año algo más de gran relevancia ocurrió, Thomas H. Ismay falleció, pasó entonces John Bruce Ismay a ocupar el lugar de su padre en 1891. En 1894 Joseph Bruce Ismay conoció a Lord William Pirrie, quien veremos tuvo una gran importancia en la construcción del Titanic.

Lord Pirrie

Al morir también en 1895 Edward Hartland, Joseph Ismay se convirtió en el presidente de la compañía.

Unos años más tarde en 1910 se realizó la primera travesía del Celtic y del Cedric, dos barcos de la misma compañía que eran más grandes que el Oceanic.

En 1902 surgió algo muy importante para la White Star Line, la compañía fue vendida a manos de J.Piermont Morgan de la American International Mercantile Marine Company (IMMC) , interesado debido al incremento de dos tipos de pasajeros, primero los inmigrantes que querían probar fortuna en tierras americanas y por otra parte un gran número de pasajeros de altos recursos; aumentándose la demanda en los servicios.

Bruce Ismay cobró aún más importancia en su puesto de trabajo convirtiéndose en Director general de las operaciones y posteriormente se hizo con la presidencia de la IMM.

La IMM estaba formada por estas cinco compañías :

White Star Line

Red Star Line

The Dominion Line

The Atlantic Transport Line

The Leyland Line

Finalmente con la Primera Guerra Mundial, el hundimiento posterior del Britannic y Titanic, además de la competencia con la compañía de Cunard, hicieron que la White Star no pudiese aguantar más y en 1930 finalizó su historia que había durado más de 80 años.

White Star Line : Cronología de su historia

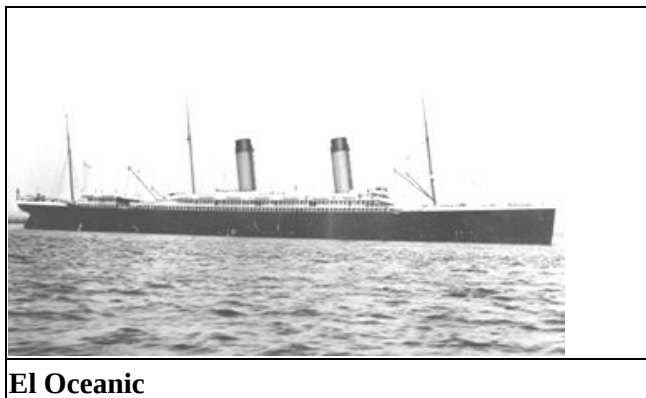
1850: Fundada en Liverpool, se especializa en el comercio de las minas de oro del sur australiano.

1867: Thomas Henry Ismay compra la línea.

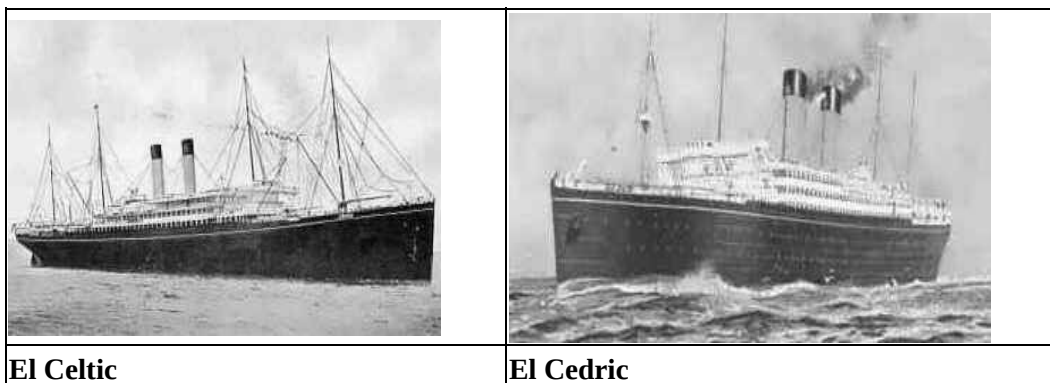
1869: La Oceanic Steam Navigation Company se funda para establecer a la White Star Line en el servicio transatlántico.

1891: El "Teutonic" gana la Cinta Azul del Atlántico.

1899: Se realiza la primera travesía del Oceanic, la nave más grande del mundo para esa época.



1901: Se realiza la primera travesía del Celtic y del Cedric, que son más grandes que el Oceanic.



1902: La American International Mercantile Marine Company (IMMC) compra la línea, de la mano del millonario J. P Morgan importante financiero de los Estados Unidos.

1907: Se toma la decisión de construir tres naves: El Olympic, El Titanic y El Gigantic (luego llamado Britannic), los cuales formarían en conjunto la Clase Olympic.

31 de julio de 1908: Se ordena la construcción de estas naves a los astilleros Harland & Wolff en Belfast, Irlanda.

16 de diciembre de 1908: Se comienza la construcción del Olympic.

31 de marzo de 1909: Se comienza la construcción del Titanic.

31 de mayo de 1911: Se bota el Titanic, la nave más grande y más lujosa del mundo (En ese año).

10 de abril de 1912: Zarpa el Titanic en su primer (y único) viaje, desde Southampton a Nueva York vía Cherburgo y Queenstown.

14 de abril de 1912: A las 23.40 h. el Titanic choca con un iceberg.

15 de abril de 1912: A las 2.20 h. el Titanic se hunde y mueren más de 1500 personas.

1914: Es botado el Britannic que debía llevar el nombre Gigantic.

1915: El Britannic se transforma en buque hospital.

1916: El Britannic choca con una mina explosiva, hundiéndose en una hora y mueren 30 personas.

1935: La White Star Line y La Cunard Line se fusionan formando una nueva compañía **La Cunard White Star**.

LA CLASE OLYMPIC

Así mismo, con el dinero de la IMM se hizo realidad el sueño de la construcción de los tres navíos : **Olympic** , **Brittanic** **Titanic**

Con los que se conseguiría la supremacía en las rutas transatlánticas.



H.M.M.S Olympic :



Empezó a construirse el 16 de diciembre de 1908 y fue botado el 20 de octubre de 1910, empezó a navegar en 1911 comandado por E. J. Smith, conocido como el capitán de los ricos por siempre ser elegido como capitán de confianza para los buques más lujosos, de él hablaré más adelante, ya que fue capitán del Titanic.

El buque H.M.M.S Olympic

El 20 de septiembre de 1911 se vio envuelto en una colisión con el crucero HMS Hawke; después de regresar a Belfast, fue reparado usando componentes del Titanic, que estaba bajo construcción en ese momento.

Después de la iniciación de la Primera Guerra Mundial en 1914, y durante meses, el Olympic continuó con su servicio comercial y llegó a rescatar a la tripulación de un barco de guerra británico que había chocado con una mina de superficie en las aguas de Irlanda

El 1 de septiembre de 1915 fue elegido por el gobierno británico para su servicio militar.

En plena guerra y durante el año 1915, fue utilizado para transportar soldados.

Estaba pintado con pintura de camuflaje y sobrevivió a cuatro ataques de los submarinos alemanes, transportando aproximadamente 120.000 civiles y soldados fue llamado " Old Trusty

Más tarde se volvió a producir otro accidente; el submarino alemán UB .103, que estaba en la superficie del canal Inglés, empezó a torpedear al Olympic, el capitán Hayes esquivó rápidamente virando para posteriormente chocar contra éste y hundirlo. Se rescató la tripulación del submarino con los botes salvavidas del mismo Olympic ayudado por un destructor americano. Durante el 20 de Julio de 1920 retomó el trabajo transportando pasajeros durante los siguientes 14 años. La mala suerte del barco continuó, ya que el 15 de mayo de 1934 colisionó y hundió al Nantucket.

Finalmente el 12 de abril 1935 terminó su último servicio y meses después empezó su desmantelamiento, la mayoría de su lujo interior fue vendido.

Imágenes del HMMS Olympic :

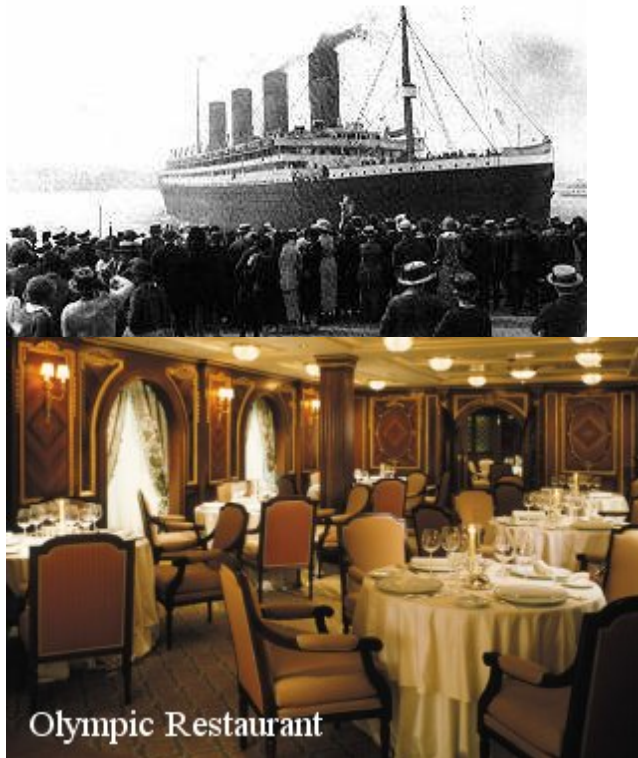


Tabla con datos importantes

Tonelaje	45.324 toneladas
Dimensiones	882 pies de eslora y 92 de manga
Cantidad de Chimeneas	4
Bautizado	El viejo confiable
Material de construcción	Acero
Capitán oficial	J. Smith
Maquinaria	Dos máquinas alternativas de vapor de 15.000 H.P
Velocidad máxima	21 nudos
Construido por	Harland & Wolff.
Botado	30 de Noviembre de 1911
Seguridad	16 botes y 4 balsas
Calderas	29
Pasajeros Total	3200 personas

Propiedad	White Star Line
	La vida del Olympic fue de 25 años, llegó a rescatar a la tripulación de un barco de guerra británico que había chocado con una mina de superficie en las aguas de Irlanda.
Vendido	Marzo de 1935

H.M.H.S Britannic :



Fue un barco que desde un principio se vio rodeado de dudas, convirtiéndose en la sombra de su hermano mayor, el Titanic. Tanto fue influenciado por éste que incluso su nombre fue modificado, en un principio fue bautizado como el Gigantic pero después del hundimiento del Titanic se le cambió por Britannic, considerado como un nombre de suerte por la compañía a la que pertenecía (3 barcos en la historia de la White Star Line fueron nombrados con el mismo nombre, éste fue el segundo)

Tenía una estructura muy similar al Titanic; después de ocurrir la gran tragedia titánica se incrementaron las medidas de seguridad y se amplió su tamaño.

El buque H.M.H.S Britannic

Sus características eran las siguientes, incorporaba grúas en los botes salvavidas más grandes que en las del Titanic, se construyó una doble capa hermética, su manga era algo más larga 60 centímetros más, las grúas podían agarrar un total de 6 salvavidas.

En cuanto a su velocidad y potencia, la turbina desarrollaba 18.000 caballos de potencia comparada con las 16.000 del Olympic, era una de las más potentes del mundo, la velocidad por su parte no fue incrementada en relación a los otros barcos de la compañía.

Fue botado al agua el 26 de febrero de 1914, su primera travesía iba a ser realizada desde Southampton hasta Nueva York en la primavera de 1915 para evitar colisionar con algún iceberg, aunque no se pudo realizar debido a que en 1914 estalló la Primera Guerra Mundial pasando a formar parte de la milicia británica.

Se modificó su interior y su casco se revistió de pintura blanca con una gran línea verde en su lateral además de la incorporación de cruces rojas iluminadas con 25 luces, que simbolizaban la función sanitaria y hospitalaria del barco.

El 11 de diciembre de 1915 deja Belfast, el 21 de Noviembre de 1916 Britannic continuó con la mala racha de sus predecesores al golpear una mina en el canal de Kea en el mar Egeo. A pesar de sus características de seguridad, el Britannic comenzó a hundirse convirtiéndose en una cruel copia de su desaparecido hermano cuatro años atrás.

Se realizaron intentos para llevar el navío a la cercana isla de Kea, pero no fue posible, los ocupantes no tuvieron ninguna oportunidad de sobrevivir.

A las 9:07 la popa desapareció bajo del océano, desde ese momento el Olympic se convirtió en el último sobreviviente del sueño de la White Star.

En 1976 el famoso explorador francés Jacques Cousteau, descubre los restos reposando a una profundidad de 110 metros y recupera varios objetos pequeños. Considerando el agua poco profunda en la que el Britannic descansa, es quizá irónico pensar que los restos del Britannic estén mucho más a salvo de los rescatadores y busca-tesoros que el Titanic que está a una profundidad de 4 Km. Como barco requisado al servicio de la corona británica, los restos pertenecen al gobierno inglés.

Imágenes HMHS Britannic :



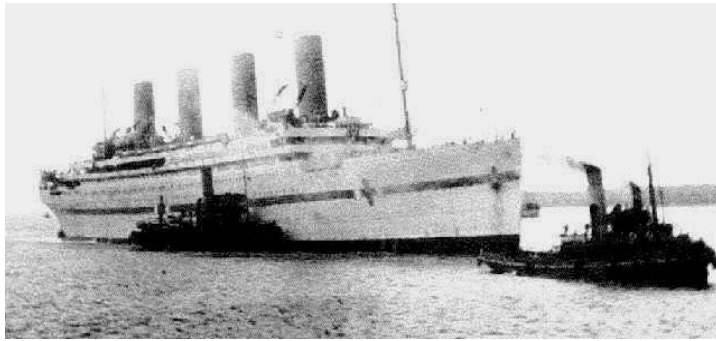


Tabla con datos importantes

Tonelaje	48.158 toneladas
Dimensiones	259'68m. x 28'65 m.
Motores	Tres hélices, las exteriores izquierda y derecha, alimentadas por los motores convencionales
Numero de mástiles	2
Material de construcción	Acero
Propulsión	3 hélices
Maquinaria	8 cilindros de triple expansión y turbinas de vapor
Velocidad máxima	21 nudos
Construido por	Harland & Wolff.
Botado el día	26 de Febrero de 1914
Cantidad de Chimeneas	25
Pasajeros	2579
Nombre original	Gigantic
Propiedad de	White Star Line
Datos interesantes	Se iba a llamar "Gigantic", pero la tragedia del Titanic hizo que cambiara de nombre. Se pensaba hacer su viaje inaugural realizando la travesía entre Southampton y New York en la primavera de 1915. Nunca funcionó como transporte de pasajeros, sólo transporte de tropas y buque hospital
Hundimiento	Se hundió el 21 de Noviembre 1916

Titanic : El Gran Coloso

Han pasado ya bastantes años desde el día de su construcción, pero al observar las fotografías, conocer sus características, me sorprende la tecnología tan avanzada que ya existía en aquella época, recordemos que el Titanic era capaz de navegar a una velocidad punta de 22 nudos (1 nudo es igual a 1852 metros), tal y como muchos transatlánticos de hoy en día llegan a alcanzar o bien su increíble magnitud: su altura equivalía a 11 pisos. Es al conocer estos datos cuando me doy cuenta de la magnitud de la tragedia y de lo que ello supuso para la historia de la humanidad, pero no todo ha sido negativo, gracias a lo sucedido (o por desgracia, mejor) la tecnología marítima a mejorado considerablemente desde ese día, así como las medidas de seguridad con las que hoy contamos.

El porqué de su construcción

Para comprender mejor la construcción de un barco de tales características debemos situarlo en su contexto.

La compañía de Cunard se encontraba en un gran momento de esplendor, ellos fueron los primeros en cruzar el Atlántico en barco y parecía que el negocio iba yendo a la perfección, la avanzada tecnología utilizada, además del gran lujo y prestación que sus barcos ofrecían, hacían de éste un mercado muy rentable, por una parte una gran avalancha de inmigrantes buscaba nuevas tierras, se movían desde Inglaterra a Estados Unidos para mejorar su situación económica; estos, mayoritariamente, ocuparon las estancias de tercera clase dentro del buque y por otra parte negociantes con gran poder adquisitivo se dirigían a EE.UU a enriquecerse, movidos por la especulación económica entre otras cosas.

Pero no todo fue tan fácil para la compañía de Cunard; al cabo de poco tiempo le surgieron grandes competidores, entre ellos la compañía White Star Line, con la creación de sus tres buques de la clase Olympic, que aún no siendo tan veloces, eran muy lujosos y que poco a poco se fueron ganando un puesto en el negocio marítimo, además Alemania y Francia también se convertirían en potencias marítimas.

El primer barco que cruzó el Atlántico fue el llamado Sirius que partiendo de Inglaterra llegó a Estados Unidos en 20 días.

Gracias a las turbinas Parsons (consistía en mover el barco mediante vapor a alta presión y que este tomara contacto con las aspas de una turbina, para permitir girar a gran velocidad la hélice) se aumentó la velocidad de los buques, fue entonces cuando a Cunard se le ocurrió la idea de conseguir el contrato de una compañía de correos para poder disponer de un servicio regular para los pasajeros y la carga, a partir de este momento empezaron a surgir nuevas empresas con ánimo de participar en el negocio marítimo.

Fue aquí cuando aparecieron los tres hijos gemelos de la White Star Line, y entre ellos el Titanic. Cuando se especuló la noticia de que este iba a ser el barco más grande del mundo pronto surgió una gran demanda para ser transportado en este magnífico barco.



Así nació el gran mito, pero ¿por qué construir un barco tan grande? La respuesta era que cuanto mayor fuese el barco, más capacidad para pasajeros tendría y a su vez más beneficios se obtendrían, además la noticia se extendería más rápidamente entre la población, mejorando la reputación de la misma compañía y del propio barco.

Vista del salón de primera clase

Su construcción

El inicio de la construcción se produjo en 1908, tras el acuerdo de creación de la clase Olympic. J. Bruce Ismay, recordemos que era el director de la White Star, se unió a Lord James, dirigente de la Harland Wolff.

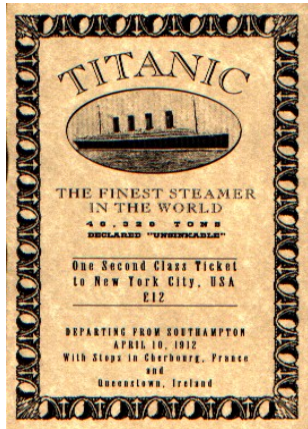
Mientras el Luisitania, de la Cunard Line, iniciaba su viaje inaugural y ponía a la Cunard Line en cabeza de la carrera de los Súper transatlánticos, Ismay y Lord Pirrie pensaron un gran plan para que la White Star Line se

destacara y ocupase el primer lugar en esta carrera.

Para ganar a la competencia, se pensó en que cada barco de la Clase Olympic, debía ser un 50% más grande que el Luisitania, que contaba con 30.000 toneladas.

Así que tres meses después de la construcción del primero de sus barcos, el Olympic, se llevó al Titanic al dique para empezar con su construcción.

Si bien la construcción estuvo bajo la atenta mirada de su diseñador Thomas Andrews, el verdadero padre del Titanic fue Alexander Carlisle, que por entonces, era un experimentado diseñador naval.



El diseño original de la nave era de 3 chimeneas pero Pirrie pensó que cuatro les daría una mejor vista y sobre todo los pasajeros pensarían que gracias a esa cuarta chimenea los barcos serían más rápidos en su cruce por el Atlántico, y el diseño se cambió para acomodar las cuatro chimeneas.

También hay que recordar que sólo tres de las cuatro chimeneas funcionaban como tales; la cuarta (la última desde la proa), servía para ventilación de la sala de máquinas.

El 31 de Mayo de 1911 se botó el casco del Titanic, cuyo nombre significa majestuosidad, en los astilleros de Harland & Wolf de Belfast, Irlanda, ante una multitud de 100.000 personas.

En 1912, después de 3 años de arduo trabajo, finalizaron las obras y el Titanic estaba preparado para su servicio.

Ticket para viajar en

segunda clase

Su estructura interior

El Titanic más que un barco, era considerado un palacio flotante, batía también el récord de lujo: podíamos encontrar desde baños turcos, hasta piscinas, gimnasio, un bar para 500 personas, campos de tenis, pistas para ciclistas, salones enormes, sala de fumadores, librerías... En definitiva un lujo, al alcance de unos pocos.

La publicidad describe uno de los apartamentos del barco como: una vivienda flotante, completa, con todo tipo de lujos, sala de estar, cuartos de baños y de servicio. Las camas gemelas, perfectos ejemplares de estilo Imperio, simbolizan la fascinación de lo romántico, cuyo extravagante lujo, no es más que la expresión.

Todas las partes del buque fueron diseñadas y amuebladas por artistas, cada una de las habitaciones estaba diseñada en un estilo distinto.

El lugar más representativo en el interior del barco era la inmensa claraboya que se encontraba en la parte superior, debajo se encontraba una gran escalera de lo más suntuosa que se pudiera imaginar.

El estilo utilizado para la decoración de la mayoría de estancias, era renacentista, Luis XV Y XVI, Gregoriano... toda la decoración al detalle, con gran calidad en los amueblados, mármol... Con sus ventanas de vidrio tintados, maderas nobles, y adornos chapados en oro, el Titanic era en realidad una verdadera obra de arte.

El barco estaba dividido en diferentes clases, dependiendo del dinero aportado por los pasajeros.

El piso situado en la parte más inferior del barco, se reservaba a la clase trabajadora, que sudarían sin parar, ya que estaban situados en las calurosas calderas.

En el piso superior se situaban pasajeros de tercera clases, Se decía que el menú de tercera clase era de igual calidad o mejor que los menús de primera clase de otros barcos. Había gente de muchas nacionalidades, provenientes de los movimientos migratorios, buscaban una vida nueva en tierras americanas, eran los más numerosos.

En el siguiente piso, encima del anterior ya comentado, se situaban los pasajeros de segunda clase, se encontraba gente con recursos económicos medios, así como comerciantes, profesores...

Por último, en el piso superior del barco, estaban las clases más adineradas, ricos y aristócratas, se encontraban algunas personalidades ilustres de la época.

El barco estaba formado por 10 cubiertas, que eran las siguientes:

CUBIERTA DE BOTES:

En esta cubierta se encontraba el gimnasio, el cuarto del capitán y el de los oficiales, junto con lo que era el Cerebro del Titanic: el puente o sala de mandos. También se encontraban situados los 18 botes salvavidas de los que disponía el Titanic. Los botes salvavidas tenían capacidad para 1.178 personas. Mucha gente murió innecesariamente porque los primeros botes se hicieron a la mar medio vacíos debido a la confianza excesiva en el barco que supuestamente "no podía hundirse".

CUBIERTA -A-:

En su mayor parte se encontraba compuesta por salas de primera clase: sala de fumadores, el salón principal y la sala de lectura. También había un mirador y un patio de palmeras.

CUBIERTA -B-:

Aquí se encontraba un Café Parisien y un restaurante francés. También tenía reservado el espacio para camarotes de primera, algunos incluso con paseo privado. En esta cubierta se encontraba el mecanismo del ancla.

CUBIERTA -C-:

Esta cubierta estaba compuesta mayoritariamente por camarotes de primera clase, junto con una sala de fumadores de tercera clase y una biblioteca.

CUBIERTA -D-:

En esta cubierta se encontraban el salón comedor de primera clase, la sala de recepción y el salón comedor de segunda clase. Entre los dos comedores se encontraba la despensa y la cocina principal del buque.

CUBIERTA -E-:

Esta cubierta estaba reservada para todos los mayordomos, además del comedor y los cuartos de los trabajadores. En esta cubierta había una pequeña habitación donde los músicos guardaban sus instrumentos, además de un gran número de baños públicos.

CUBIERTA -F-:

Aquí, además de camarotes, se encontraban los baños turcos, la piscina, la sala de clasificación del correo y la perrera del Titanic.

CUBIERTA -G- :

Esta cubierta tenía en su mayor parte los huecos donde se alojaban las enormes máquinas que movían el Titanic. En la proa, se encontraba la oficina del correo y algunos camarotes de la tripulación.

CUBIERTA DE CALDERAS:

Además de los huecos necesarios para alojar la maquinaria, se encontraban las salas de calderas, salas de máquinas y sala de turbinas y engranajes. Entre la cubierta de calderas y la cubierta de máquinas se encontraban los depósitos de carga, donde se transportaban baúles, muebles y hasta un coche.

CUBIERTA DE MÁQUINAS:

En esta última cubierta se encontraban los engranajes necesarios para mover las dos hélices laterales. Seguidamente se encontraban los colosales motores de vapor, tan altos como un edificio de 4 plantas, y por último las salas de vapor.



Turbina de Vapor del Titanic que

Impulsará la hélice central .

Estructura exterior

Estas eran las partes mecánicas principales del barco:

Las máquinas de movimiento alternativo del Titanic eran máquinas de cuatro cilindros y de triple expansión. Eran las más grandes que se habían construido hasta entonces, más de 9 metros de alto.

El Titanic tenía una turbina situada en la mitad del buque, que impulsaba la hélice central. Era alimentada por el vapor residual de los motores alternos, donde agotaba los restos de presión antes de que pasara a los condensadores.

El Titanic tenía 29 calderas de 5 metros de alto, construidas y fabricadas por Harland & Wolff.

Las tres enormes anclas pesaban un total de treinta y una toneladas, el peso de 25 coches.

El Titanic tenía 3 hélices, la central era de 4 palas con un diámetro de 5 metros y era accionada por la turbina central, las 2 exteriores, de 3 palas, eran accionadas por los motores alternos y tenían un diámetro de 7 metros.

Tenían una elevación de 22 metros sobre la cubierta de botes y su diámetro era tan importante que podrían pasar dos coches sin dificultad.

En esa época era, junto con el Olympic, el barco más grande del mundo.

Para cubrir y proteger la superficie en la que se situaba el barco, por la enorme presión de 150 Kg / cm² del casco del Titanic, se emplearon 22 toneladas de sebo, jabón y aceite.

14.000 obreros trabajaron en los astilleros para construir el Olympic y el Titanic.

El contrapiso de la rampa de los astilleros tenía 1,5 metros de espesor y fue construido en acero y cemento y los andamios contruidos para las tareas de armado de los buques median 62 metros de altura.

El coste total se estimó en 8.564.422'49 Euros.

De las cuatro gigantescas chimeneas casi no quedan restos en el fondo del mar.

Datos técnicos del Titanic

DESCRIPCION	DATOS	OBSERVACIONES
Eslora	269 metros	Longitud del buque.
Manga	28'20 metros	Ancho del buque.
Altura hasta la Cubierta de Puente	30'52 metros	Puente de mando.
Altura desde Línea de Flotación a Cubierta Superior	18'50 metros	Cubierta de botes.
Altura desde la Quilla hasta las Chimeneas	53'30 metros	Hasta el punto máximo de las chimeneas.
Peso bruto	46.328 Toneladas	Con la decoración incluida.
Desplazamiento	66.000 Toneladas	Con pasajeros y provisiones incluidos.
Capacidad máxima	3.547 personas	Entre pasajeros y tripulación.

Mástiles	2	Uno en proa y el otro en popa.	
Propulsión	29 Calderas "HUGE", con 2 máquinas alternativas de 4 cilindros de triple expansión y 1 Turbina Parsons de Baja presión		24 de doble pared. Peso aprox. : 100 Toneladas cada una.
	Potencia de propulsión	Máquinas alternativas: 30.000 HP a 75 r.p.m.	Triple expansión.
		Turbina Parsons: 16.000 HP a 165 r.p.m.	Baja presión.
	Motores	Peso	1.000 toneladas
		Altura	9'20 metros
		Cilindro H.P. (Diámetro)	1.377 milímetros
		Cilindro I.P. (Diámetro)	2.134 milímetros
		Cilindro L.P. (Diámetro)	2.464 milímetros
		Carrera	1.910 milímetros
		Velocidad de giro	76 r.p.m.
		Potencia de salida	16.000 h.p.
	Turbinas	Presión en Operación	9 p.s.i.
		Velocidad de giro	165 r.p.m.
		Potencia de salida	16.000 h.p.
	Hélices	3 , construidas en Bronce.	
Velocidad máxima	24 Nudos	Nunca llegó a esa velocidad. La velocidad en el momento que	

5 de simple pared.
Peso aprox. : 85 Toneladas cada una.

REFERENCIAS:
H.P.: Alta Presión
I.P.: Presión Intermedia
L.P.: Baja Presión

REFERENCIAS:
p.s.i.: Libras por pulgada cuadrada

1 Central de 4 palas de 5'30 m de diámetro.

		colisiona con el Iceberg fue declarada en 22'5 Nudos
Compartimentos	16	Situados en forma transversal.
Mamparos estancos	15	No llegaban hasta la cubierta E. Se accionaban en caso de emergencia desde un tablero ubicado en el puente de mando.
Casco	De doble fondo, construido en acero de 1 (2'54 cm.) de espesor.	Peso: 22.000 Toneladas.
Anclas	3	Ancla principal: 15 Toneladas de peso.
		Chimeneas 4
		Cubiertas 9
Consumo de carbón	825 Toneladas diarias	Abastecimiento de calderas y calefacción.
Timón	Construido en acero de 1 (2'54 cm.) de espesor	Peso: 9.100 Kg.
Botes salvavidas	20	14 de madera para 65 pasajeros.
Aros salvavidas	48 de madera	Estaban pintados con las siglas S.S. Titanic.
Chalecos salvavidas	3.560	Alcanzaban para los 3.547 pasajeros que

Peso en conjunto: 32 Toneladas.

3 para salida de humos de las calderas.

1 para Ventilación sala de máquinas (la más cercana a la popa del Titanic)

Cubiertas A/B/C/D/E/F/G

Cubiertas de sala de máquinas.

2 de madera para 40 pasajeros.

4 de lona para 3 pasajeros.

		podía albergar el Titanic.
Sistema de Calefacción	Circulación mediante Inyección de Aire Caliente	En los camarotes de 1ª. Clase funcionaba un Calefactor Eléctrico (si el pasajero requiriese mayor temperatura de Calefacción.
Generación de Electricidad	4 Dinamos de 400 Kw. cada uno.	Situados por encima de la línea de flotación del buque para evitar que se inunde en caso de emergencia.
Cocina Principal	Dimensiones: 55 m. de largo y 28 m. de ancho.	Abastecía a los salones comedores de 1ª y 2ª Clase.
Sistema de comunicación al Exterior	Sistema de Telegrafía Marconi. ID: MGY, Frecuencia: 200 KHz, 5 Watts, DC.	Atendido permanentemente por 2 operadores.
Sistema de comunicación interna del buque	Instalación telefónica por cable bipolar.	Interconectaba los sectores claves del buque con el puente de mando.
Sistemas de seguridad	Detectores de humo en varios sectores del barco.	Estaba interconectado a un tablero de emergencias en el puente de mando.
Piscina cubierta	Largo: 10 metros	Volumen de agua:
	Ancho: 4'5 metros	81.000 litros
	Profundidad: 1'80 metros	
Consumo de agua dulce	3.700 Litros	Para alimentación de calderas y consumo de pasajeros.
Ascensores	4 Fue el primer buque en disponer de ascensor fuera de la 1ra. Clase	3 en Primera clase.
Provisiones a bordo	(Ver página 21)	
Fecha de colocación de la Quilla	31 de Mayo de 1909	Los contratos de construcción de los buques clase Olympic se firmaron el 31 de Julio de 1908.
	31 de Mayo de 1911	

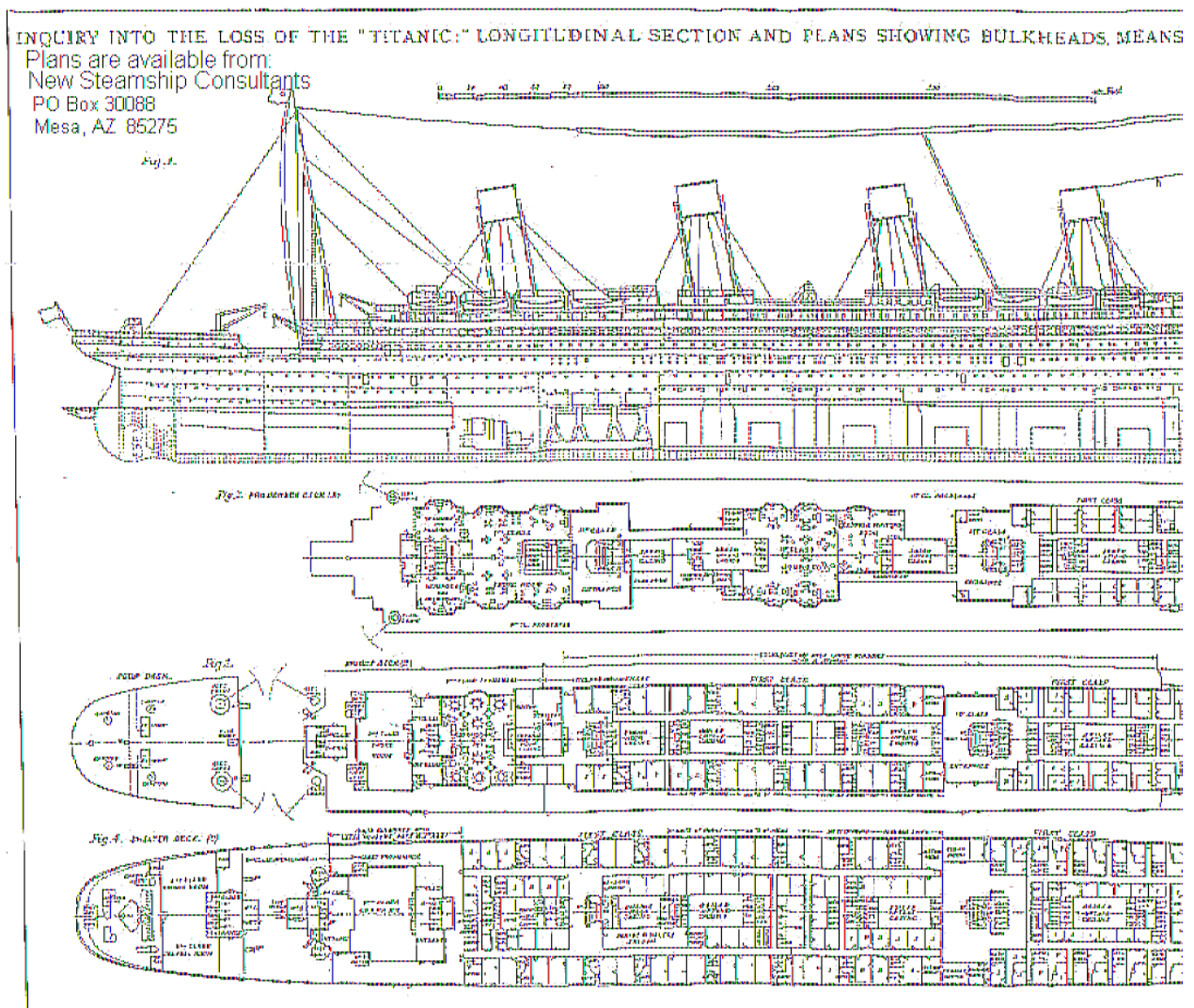
1 en Segunda clase.

Fecha de Botadura		El 3 de Febrero de 1912 entra a dique seco.
Fecha Viaje Inaugural	10 de Abril de 1912	Parte desde los muelles de Southampton.
Fecha Hundimiento	15 de Abril de 1912 a las 2:20 horas de la madrugada.	Faltaban 2 días para llegar a su destino final (New York).

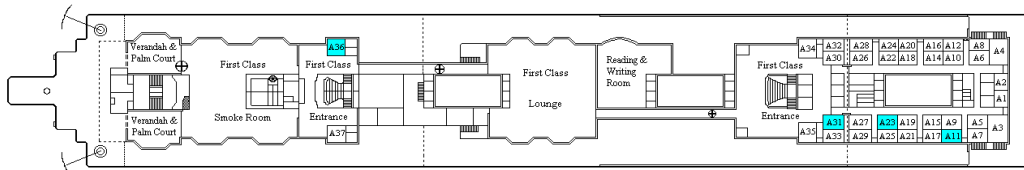
Planos :

En las siguientes páginas adjunto, diferentes planos del Titanic, desde distintas perspectivas.

Plano A : Vista de la sección longitudinal, vista aérea de la cubierta y de los dos pisos superiores.

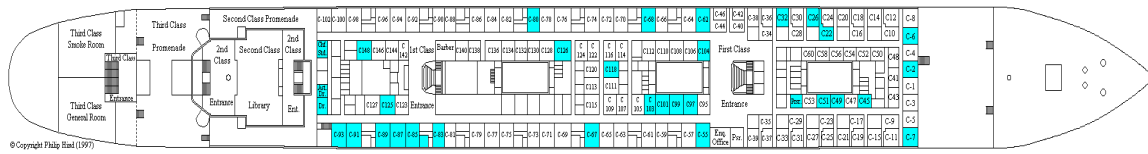
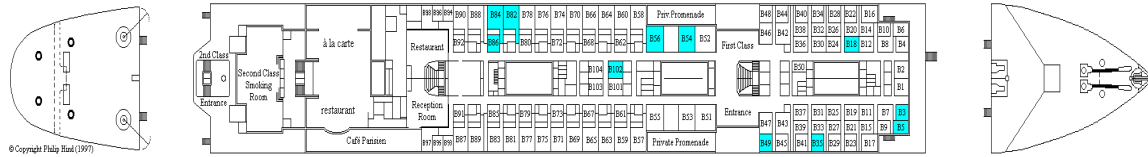


Plano B : Planos de las diferentes cubiertas, en vista aérea (a,b,c,d e,f)



Cubierta a

Cubierta b:



Cubierta c :