

PROLOGO

Titanic: el buque de los sueños. Pero, ¿ Por qué hablar del *Titanic* y no de otro tema distinto ?

La respuesta es fácil. Desde pequeño, me ha fascinado la historia del *Titanic* y siempre he querido saber más acerca de él y de las circunstancias que lo hicieron posible y lo arrastraron a un trágico fin.

Al escoger este tema, me puse a investigar y a la vez a aprender, ampliando mis conocimientos.

Los resultados han sido, creo, muy positivos, ya que he descubierto muchas cosas que ignoraba por completo.

Con este trabajo, por lo tanto, pretendo dar a conocer la historia de todo un símbolo, las inquietudes de una época, la influencia decisiva de unas circunstancias y también incluyo una serie de curiosidades que espero no minimicen lo esencial del contenido, sino al contrario: que lo ilustren de forma adecuada.

Hablaré también de la historia de la compañía, de las características del transatlántico, de su estructura, de sucesos acontecidos desde que zarpó hasta que se dio a conocer la impactante noticia e incluyo una experiencia relatada por un superviviente; experiencia que por su humanidad, supera la anécdota.

Esperando llegar al lector, doy paso al trabajo.

CHRISTIAN F.



HISTORIA DE LA WHITE STAR LINE

MOVIMIENTOS MIGRATORIOS Y COMPETENCIA EMPRESARIAL

La White Star es una línea de naves de vela, marítimas usadas principalmente en comercio alrededor de los campos de oro en Australia.

Se fundó en 1850 y fue adquirida por Thomas Henry Ismay, en 1867.

Hasta ese tiempo, la compañía Cunard estaba sin competencia en la ruta del Atlántico para los pasajeros que cruzaban de un continente a otro.

La White Star, se convertiría en la principal rival de la Cunard, a la cual siempre la superaría en todo.

En 1891, Bruce Ismay, hijo de Thomas Henry Ismay, se une a la compañía White Star como socio y toma el puesto de su padre en 1899, después de su muerte.

J. Pierpont Morgan, un financiero americano, se interesó en compañías de barcos gracias al aumento de pasajeros emigrantes a los Estados Unidos en busca de una vida mejor y al gran número de pasajeros de altos recursos; por lo que compró la compañía White Star en 1902, pero dejó a Bruce Ismay como director de dicha compañía y como director y presidente de operaciones.

Bruce Ismay no sería el dueño pero dirigiría un auténtico poder financiero.

Bruce Ismay



DIVISION SOCIAL

En 1.912, la gente se dividía en clases sociales según su origen, educación y riqueza. A causa de los diferentes niveles sociales, el *Titanic* se parecería a una inmensa tarta flotante de pisos o estratos sociales. El piso inferior se destinaría a los trabajadores que sudarían sin parar en las calurosas y sucias salas de calderas y máquinas.

El piso siguiente sería para los pasajeros de tercera clase, gente de muchas nacionalidades, que emprendían un viaje con la esperanza de tener un nuevo comienzo en América. Movimiento migratorio que se preveía como un flujo constante y por lo tanto como un gran potencial de pasajeros. Después vendría la segunda clase: maestros, mercaderes y profesionales de recursos económicos moderados.

Y como colofón la primera clase, compuesta por los ricos y los aristócratas.

COMPETENCIA EMPRESARIAL

Las compañías navieras White Star y Cunard, ya citadas y una tercera, la Hamburg–American estaban dedicando toda su atención e ingenio a competir la una con la otra, para lograr la supremacía respecto a barcos lujosos y para establecer la marca de velocidad, lo cual explica el porque se pondría en su momento al *Titanic* a una velocidad desesperada y peligrosa.

EL TITANIC: POR FUERA Y POR DENTRO. CARACTERISTICAS

En esta sección se detalla tanto su estructura interior, es decir, como estaba dividido el transatlántico, como también sus características como por ejemplo el peso, el tamaño o el precio.

ESTRUCTURA. SUS DIEZ CUBIERTAS

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 que disponía el *Titanic*.

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 fumar de tercera clase y una librería.

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 de diversas clases 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 MAQUINAS :

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 calderas.

CARACTERISTICAS

Capacidad de pasaje: 2.228 personas.

Precio del viaje en primera clase: 826.500 Pesetas, boleto sencillo (4.967'37 Euros).

Peso: 46.329 toneladas.

El *Titanic* tenía 268 metros de largo, 28 de ancho y 30 metros de alto hasta el nivel del puente.

El costo total del *Titanic* se estimó en 1.425.000.000 de Pesetas (8.564.422'49 Euros).

Creo oportuno recordar que los botes salvavidas del *Titanic* 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"; aunque no queramos justificar la falla de previsión y el exceso de petulancia.



Tenía 4 chimeneas, con espacio suficiente para que pasaran 2 trenes por cada una.



La hélice del medio tenía cerca de 5 metros de ancho y las otras dos medían alrededor de 7 metros.



Las calderas del *Titanic* medían más de cinco metros de altura.



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



EL INICIO DE UN TITAN

En 1907, dos hombres comenzaron a planear la construcción de un barco verdaderamente "titánico". En una cena de Londres, J. Bruce Ismay, presidente de la White Star y Lord Pirrie, presidente de la constructora de barcos Harland & Wolf, discutían un plan para construir 3 enormes transatlánticos. El objetivo era conseguir una nueva línea competitiva en el comercio de buques de pasajeros, de inigualable confort y elegancia para la White Star Line.

Cuatro años después de aquella cena, el primero de estos grandes Buques, el *Olympic*, realizó su viaje inaugural.

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.

Durante los siguientes 10 meses se preparó y se equipó el *Titanic*, cuidando hasta el último detalle.

EL CAPITAN



Se encomendó el mando del *Titanic* al capitán más antiguo de la White Star Line, el capitán Edward J. Smith. Este hombre orgulloso y de barba blanca era un líder natural y muy estimado por los miembros de la tripulación y los pasajeros. Aunque lo más importante era su excelente hoja de servicios con respecto a la seguridad, después de 38 años de servicio en la White Star. Tenía 59 años e iba a jubilarse después de este último viaje, un homenaje perfecto para una carrera larga y triunfadora.

EL ESPERADO VIAJE

ILUSION, TEMERIDAD Y MALA FORTUNA

Una vez todo ya preparado, el miércoles 10 de abril, al mediodía, el *Titanic* soltó amarras, partiendo de Southampton.



Después de un pequeño retraso, el *Titanic* continua su viaje de 24 millas por el Canal inglés con ruta a Cherbourg, Francia, donde llegaría a las 5:30 pm. Finalmente, los pasajeros abordan pequeñas embarcaciones que los transportan hasta el *Titanic*.

El ancla es elevada a las 8:30 pm y el *Titanic* se dirige hacia Queenstown, Irlanda, navegando por el Canal y alrededor de la costa sur de Inglaterra.

A las 11:30 am del jueves 11 de abril, el *Titanic* llegaba al puerto de Queenstown donde recogería más pasajeros y correo. A la 1:30 pm , el ancla es elevada por última vez y el *Titanic* parte hacia su primer viaje transatlántico hacia Nueva York con 2228 personas a bordo, entre pasajeros y tripulación.

Para el viernes 12 de abril, el *Titanic* se encontraba ya en el Atlántico, navegando a una velocidad de 12 nudos.

Durante el día se recibieron muchos mensajes de felicitación y muchos buenos deseos y cada saludo también contenía advertencias acerca de masas de hielo, pero esto no era algo fuera de lo común en abril.

Para el domingo 14 de abril, el excelente clima continuaba, con un mar tranquilo y vientos moderados del sudoeste.

Por la mañana se recibió un mensaje de advertencia de hielo del *Caronia*, seguido de otro del navío holandés *Noordam*, "mucho hielo"; por la tarde el *Baltic* emitió "grandes cantidades de hielo" a unas 250 millas enfrente del *Titanic*.

Poco tiempo después el navío alemán *Amerika* avisa de un "gran iceberg" pero este mensaje no es enviado al puente de mando, ignorándose todavía la causa de esta fatal omisión. Poco después de las 6:00 pm, el capitán

Smith altera un poco el curso del barco hacia el suroeste del curso normal, quizá como precaución para evadir el hielo cuya presencia se conocía ya por los avisos de tantos navíos.

Pero no se dio ninguna orden de disminuir la velocidad, de hecho, en esos momentos, la velocidad era aumentada. A las 7:30 pm tres mensajes eran recibidos del *Californian* indicando que el hielo está solo 50 millas adelante. Después de la cena de esa misma noche, el capitán Smith se dirige al puente, donde comenta la inusual calma y las condiciones tan claras con el segundo oficial Lightoller y alrededor de las 9:20 pm, Smith se retira a dormir con la orden usual de levantarlo si había algún problema grave. Lightoller avisa a los vigías que observen cautelosamente hasta la mañana debido al repetido aviso de avistamiento de icebergs.

A las 9:40 pm, un mensaje de grandes cantidades de hielo e icebergs es recibido desde el *Mesaba*; este mensaje fue ignorado por los radiotelegrafistas debido a que se encontraban muy atareados por el tráfico de mensajes de sus pasajeros. En el mensaje del *Mesaba* se informaba de un gran campo de hielo de 75 millas de largo directamente enfrente del *Titanic*.

Hacia las 10:00 pm Lightoller es relevado por el primer oficial Murdoch.

A las 10:55 pm, a unas 10 o 19 millas al norte del *Titanic*, el *Californian* había parado a causa del hielo y enviaba advertencias a todos los barcos del área.

Para esa hora 24 de las 29 calderas estaban trabajando y el *Titanic* navegaba a un poco más de 22 nudos, la velocidad máxima que había alcanzado.

A las 11:30 pm los vigías Fleet y Lee observaron una pequeña cosa enfrente de ellos, no dándose cuenta hasta las 11:40 pm que esa pequeña cosa era un inmenso iceberg situado justo enfrente del *Titanic*. Fleet notificó al puente del iceberg y el sexto oficial Moddy, avisó al primer oficial Murdoch el cual sin pensárselo dos veces, dio la orden de virar a estribor y comenzar la contramarcha.

EL HUNDIMIENTO

El *Titanic* comienza a virar pero una parte submarina del iceberg rasga y golpea a lo largo del flanco de estribor a lo largo de 300 pies, abriendo totalmente 5 compartimientos delanteros, así como uno de almacenaje de carbón.

Para las 11:55 pm, 15 minutos después de la colisión, la oficina de correos en la cubierta G esta ya inundándose. Después de una rápida inspección, Smith conoce la verdad... El *Titanic* se hunde y las más de 2,200 personas a bordo están en gran peligro.

Lunes 15 de abril de 1912, poco después de la media noche la cancha de squash, 32 pies sobre la marca de nivel del mar, ya estaba inundada; la mayoría de las calderas habían sido apagadas y enormes nubes de vapor rugían por las tuberías de escape aseguradas a los lados de las chimeneas.



El capitán Smith ordenó que los botes salvavidas fueran descubiertos y cargados con pasajeros y tripulación. Pero el problema era que sólo había espacio suficiente para 1,178 personas de las 2,228 a bordo.

LA LENTA AGONIA

Numerosos navíos escucharon las señales de auxilio del *Titanic* y acudieron en su ayuda, incluyendo el navío de la compañía Cunard, el *Carpathia* situado a unas 58 millas al Sudeste de la posición del *Titanic*, distancia que precisaba de un tiempo de espera del que ya no disponía el buque.

A las 12:15 am, Wallace Hartley y su banda musical, comenzaron a tocar tonadas alegres en el salón de primera clase en la cubierta A y así lo siguieron haciendo casi hasta el final del hundimiento donde todos los miembros de la banda perdieron la vida. A las 12:25 am Smith dio la orden de llenar los botes salvavidas con mujeres y niños la cual fue seguida al pie de la letra por el oficial Lightoller.

Para las 12:45 am, el barco salvavidas de estribor numero 7 es puesto a salvo en el mar con tan sólo 28 personas (en cada bote salvavidas había espacio para 65). Cerca de esta misma hora el primer cohete es lanzado, alcanzando una altura de 800 pies en el aire y explotando en 12 estrellas blancas brillantes, junto a un gran estruendo. Uno de los oficiales observó un navío acercarse y después desaparecer, a pesar de los intentos de contactarlo a través de la lámpara Morse.

A la 1:15 am, el agua alcanza el nombre del *Titanic* en Proa; para esta hora han bajado 7 botes salvavidas, pero con menos pasajeros de los que pueden contener.



La inclinación de la cubierta comienza a ser más pronunciada y los botes comienzan a ser cargados con más pasajeros. Para la 1:30 signos de pánico comienzan a brotar.

Con el reloj marcando la 1:40 am, muchos de los botes de proa han sido bajados y los pasajeros comienzan a moverse hacia el área de popa. J. Bruce Ismay abandona el barco montando disimuladamente en el último barco de estribor en ser bajado. La cubierta delantera ya se encuentra totalmente invadida por el mar.

A las 2:00 am el agua está a sólo 10 pies de la cubierta de paseo y es cuando Wallace Hartley escoge la pieza final de la banda: *Nearer, my God, to thee*, la cual siempre había dicho que sería el himno que seleccionaría para su funeral. El mar comienza a inundar la cubierta A y la inclinación del *Titanic* es mayor.

Con todos los botes soltados, una curiosa calma llegó al *Titanic*, seguida de la excitación y la confusión de los cientos de personas que quedaron en el transatlántico. La popa comenzó a levantarse claramente del agua y los pasajeros continuaban dirigiéndose con dificultad hacia ella; alrededor de las 2:17 am, la proa se hundía.



Un rugido enorme es escuchado a las 2:18 am ya que todos los objetos movibles dentro del *Titanic* chocan contra la parte sumergida de la proa, las luces parpadean una vez y después se apagan, dejando al *Titanic* como una silueta negra contra un cielo estrellado. El casco se rompió entre la tercera y cuarta chimenea, debido al sobrepeso de la popa, dividiendo al *Titanic* en dos partes.



El barco adopta una posición completamente perpendicular al mar y se mantiene así por algunos minutos. A las 2:20 am los restos comienzan a deslizarse hacia el fondo del Atlántico a unos 13.000 pies de profundidad; al mismo tiempo que los gritos y llantos de los sobrevivientes crecían en número y angustia. El ruido espantoso continuó por algún tiempo, después ya nada rompió el silencio de esa fría noche.

EL RESCATE

El *Carpathia* lanzó sus primeros cohetes a las 3:30 am y fueron vistos por todos los sobrevivientes que se encontraban en los botes. Para las 5:30 am el *Californian*, después de ser avisado por el *Frankfort* de la pérdida del *Titanic*, llega 3 horas tarde al lugar del desastre. El último sobreviviente en abordar el *Carpathia* es el segundo oficial Lightoller. A las 8:50 am el *Carpathia* deja a cargo a otros barcos la búsqueda de sobrevivientes y parte hacia Nueva York, llevando consigo solamente 705 sobrevivientes. Un número estimado de 1.523 personas dejaron su vida en el hundimiento.

LA NOTICIA



La noticia llegó rápidamente a Nueva York (1 hora después del choque con el iceberg), pero es tomada como una broma de algún operador de radio. El único periódico en anunciar la tragedia en ese mismo momento fue el "New York Times".

El primer periódico español que habló de la tragedia fue el "Diario de Barcelona".

En Londres el "Daily Mirror" abrió con una foto a toda página del trasatlántico, bajo un titular que decía "Desastre en el *Titanic*: El mayor trasatlántico del mundo se hunde después de colisionar con un iceberg durante su viaje inaugural". En el "ABC" del 17 de abril hacía referencia a las pérdidas materiales.

A continuación reseño lo ocurrido al enorme transatlántico, tal como lo relata uno de los supervivientes.

Me permito incorporar prácticamente en su totalidad la explicación de la intensa vivencia de Louis Garret, ya que considero oportuno un documento humano de su claridad y lucidez.

YO FUI SOBREVIVIENTE CUANDO SE HUNDIO EL TITANIC

"Recuerdo la ocasión en que sobreviví a un desastre terrible.

Yo fui sobreviviente cuando se hundió el *Titanic*. dijo Louis Garret, uno de los sobrevivientes del *Titanic*.

A continuación se relata la experiencia por la que pasó este hombre, contándosela a su sobrina:

Nací en 1900, en Hakoar, Líbano, una pequeña aldea montañesa situada a unos 135 kilómetros al norte de Beirut. Mi familia poseía y operaba un molino de piedra movido por agua que molía el trigo hasta convertirlo en harina. Mi padre era el molinero de la aldea. Se llegó a la decisión de que la familia emigraría a los Estados Unidos. En 1904 mi madre y mis dos hermanas dejaron el Líbano. Luego, en 1906, mi hermano mayor partió para los Estados Unidos. Para completar la emigración de la familia, mi padre, mi hermana y yo habíamos de partir para los Estados Unidos en 1912.

En marzo de 1912, navegamos a Marsella, Francia. Mientras estuvimos allí, reservamos pasaje en el *Titanic* para navegar en la primera travesía de éste a Nueva York. La fecha de partida era el 10 de abril de 1912. Tuvimos que dejar a nuestro padre en Marsella porque, debido a una infección en el ojo, no pasó el examen físico que se requería.

Mi hermana tenía 14 años de edad y yo tenía 12 años cuando nos embarcamos en el *Titanic*. Nos entristeció el dejar a nuestro padre, pero nos entusiasmó el estar a bordo del paquebote real *Titanic*, el navío más grande, más rápido y más lujoso de aquella época... ¡y, que según se decía, no podía hundirse! Había más de 2.200 personas a bordo, entre las cuales estaba alguna de la gente más acaudalada y más influyente de aquel tiempo. Muchos estaban a bordo del *Titanic* para celebrar el viaje inaugural. El hacer esto era como un símbolo de distinción entre las personas prominentes de la sociedad. El barco iba a la velocidad que se esperaba. La llegada a Nueva York se había fijado para el miércoles 17 de abril. El agua estaba tranquila y el tiempo fresco, como era de esperar en abril.

El domingo 14 de abril, nuestro quinto día en el mar, el tiempo se puso excepcionalmente frío... era un frío tan crudo que muy pocas personas estaban afuera en la cubierta de paseo. Supimos que se había advertido que había icebergs en la región. No se creía que apareciera ninguno en el rumbo del barco, de modo que el *Titanic* siguió adelante a toda velocidad. Pero, el capitán del *Californian*, otro barco que se hallaba en el Atlántico Norte, envió al *Titanic* una advertencia por radio de que se habían visto icebergs en nuestro rumbo. No se hizo caso de este mensaje. El precio que se pagó por la confianza excesiva del capitán Smith ciertamente fue muy alto: casi 700 compañeros tripulantes y más de 800 pasajeros.

A eso de las 11:45 de la noche del domingo 14 de abril mi hermana y yo nos despertamos al sentir una

sacudida. Ella estaba en la litera superior del camarote y gritó: `¡Algo está mal!'

'Vuelve a dormir,' le dije a ella. 'Te preocupas demasiado.' Poco después, cierto hombre de edad avanzada, a quien conocimos a bordo del barco y que mostró un interés paternal por nosotros, vino a nuestro camarote y nos dijo de manera tranquila: `Salgan del camarote y suban a la cubierta superior. No se molesten en llevar sus pertenencias por ahora. Vendrán por ellas más tarde.'

Teníamos boletos de tercera clase, lo cual significaba que podíamos subir a la cubierta de segunda clase. Pero los que tenían boletos de segunda y tercera clase no podían pasar por una entrada custodiada que llevaba a la cubierta superior de primera clase. No obstante, se nos dijo que sería prudente que subiéramos a la cubierta superior de primera clase a fin de tener mayor oportunidad de meternos en un bote salvavidas. La única manera de lograr esto era por medio de subir cinco o seis cubiertas desde la cubierta de tercera clase por una escalera de hierro hasta llegar a los botes salvavidas que quedaban arriba. Hicimos esto con mucha dificultad, pues a mi hermana se le hizo difícil subir la escalera de hierro. Pero con la ayuda de otros pasajeros logramos hacerlo.

¡Qué espectáculo! Quedaban pocos botes salvavidas. La tripulación solo estaba permitiendo que las mujeres y los niños subieran a bordo de los botes salvavidas... no había suficientes botes para todos. Vimos a mujeres llorando porque no querían abandonar a sus esposos; esposos suplicando a sus esposas e hijos que se apresuraran a meterse en los botes salvavidas. En medio de este tremendo desorden e histeria en masa estábamos mi hermana y yo, dos niños inmigrantes que no sabían hablar inglés, que estaban más asustados de lo que uno pudiera pensar, y que iban llorando en busca de ayuda.

Estaban llenando el último bote salvavidas. Un caballero de mediana edad estaba con su esposa jovencita que estaba encinta. Le ayudó a entrar en el bote salvavidas, luego echó una mirada hacia la cubierta y vio que otros querían ir a bordo. Dio un beso de despedida a su esposa, y, al regresar a la cubierta, agarró a la primera persona que halló en su paso. Felizmente, yo estaba en el lugar apropiado al tiempo apropiado, de modo que él me puso en el bote salvavidas. Grité para que ayudaran a mi hermana que se había quedado paralizada de miedo. Con la ayuda de otras personas, a ella también la metieron en el bote salvavidas. ¿Quién fue el valiente que ejecutó este acto de bondad? Se nos dijo que fue John Jacob Astor IV, el hombre más rico del barco, ya que poseía una riqueza personal de 100.000.000 de Dólares, es decir 114.192.299'83 Euros (19.000 millones de Pesetas). En aquel entonces, él tenía 48 años de edad y su esposa, Madeleine, tenía 19 años de edad. Estaban viajando a los Estados Unidos porque querían que su hijo naciera allá. Se escribieron muchos relatos en los periódicos acerca de cómo John Jacob Astor dio su vida por un inmigrante joven. Los registros de la familia Astor indican que, según la señora Astor, el señor Astor había reñido con un miembro de la tripulación que trató de impedir que él ayudara a su esposa a entrar en un bote salvavidas. Él la ayudó de todos modos. Y, como dije, la besó y, al regresar a la cubierta, se puso a ayudar a otros a entrar en el bote salvavidas.

Yo estaba feliz de estar en el bote salvavidas, pero aún sentía tristeza por los que quedaron en el *Titanic*. Al mirar atrás hacia aquel barco grande y hermoso pude observarlo desde una perspectiva diferente y, como algunas de las luces todavía estaban encendidas, pude ver el tamaño y la belleza del barco. En la quietud de la noche, y puesto que el agua conducía tan bien el sonido, podíamos oír la orquesta tocando en la cubierta y a la gente cantando 'Más cerca de ti, Dios mío.' La tripulación de los botes salvavidas alejó éstos del barco lo más que pudo. Se temía que hubiera una succión cuando el buque se hundiera por completo en las profundidades del océano. Eso no ocurrió, y tampoco hubo una explosión como habían creído algunos que habría. Las aguas estaban excepcionalmente tranquilas aquella noche, y eso fue afortunado, porque la mayoría de los botes salvavidas estaban muy llenos de gente.

Según los registros, el *Titanic* se hundió a eso de las 2:20 de la mañana del 15 de abril de 1912. Lo vi hundirse poco a poco en el océano hasta que llegó a su horrible fin. El momento en que se hundió me dejó con el recuerdo de algo que me atormenta hasta el día de hoy. Es el recuerdo del sonido horripilante de los gemidos y gritos de la gente que pedía ayuda con desesperación al ser arrojadas violentamente a las aguas glaciales.

Casi todos murieron debido a la exposición al agua fría. Los sonidos duraron unos 45 minutos y luego desaparecieron.

Se había enviado la señal S.O.S., la petición de auxilio, a eso de la medianoche. El barco *Carpathia* de la White Star Line la recibió. Este buque se hallaba a unos 93 kilómetros de distancia e inmediatamente dio la vuelta, abandonó su rumbo hacia Gibraltar y se dirigió a toda máquina al rescate. Llegó a las 4:30 de la mañana. Es de interés que el buque *Californian* estaba solo a 32 kilómetros de distancia de donde se hundió el *Titanic*, pero el radiotelegrafista no recibió la S.O.S. debido a que estaba libre de servicio. Los informes posteriores revelaron que el *Californian* sí vio cohetes de señales en la noche, pero creían que los pasajeros del *Titanic* estaban celebrando el viaje inaugural con fuegos artificiales.

El *Carpathia* completó las operaciones de rescate a eso de las 8:30 de la mañana. Nuestro bote salvavidas fue uno de los últimos que rescataron. Después que se nos puso a bordo del barco, se nos arropó bien, se nos dio té caliente y se nos hizo cómodos; me sentí feliz de estar vivo, aunque el abrigo y los zapatos que tenía puestos eran demasiado grandes para mí.

Luego el capitán del *Carpathia* llamó a todos los sobrevivientes para que subiéramos a la cubierta y viéramos el iceberg. Según el recuerdo que se grabó en mi mente de niño de 12 años de edad, el iceberg era tan alto como una casa de dos pisos, mucho más ancho que ésta y tenía una especie de enorme chimenea. El barco nos dejó en Nueva York antes de continuar su viaje a Gibraltar. Llegamos a Nueva York el jueves 18 de abril a las 8:30 de la noche, y se nos llevó a los muelles de la White Star.

Al recordar aquellas largas horas durante las cuales estuvimos en el bote salvavidas, ahora me parece milagroso que pudimos llegar a la seguridad del *Carpathia*. El frío crudo era casi insoportable. Nos apiñamos para mantenernos calientes. Las personas se comportaron amablemente las unas para con las otras. Recuerdo lo ventoso que estuvo sobre la cubierta del *Carpathia*. Los vientos habían aumentado a varios nudos por hora. Felizmente, los vientos no se desataron sino hasta que se terminó de ejecutar la misión de rescate. Si las aguas no hubieran permanecido tranquilas y sin olas durante ese tiempo, es dudoso que las operaciones de rescate se hubieran efectuado con tanto éxito.

De entre las personas que estaban en nuestro bote salvavidas, supe de solo una que murió a causa del frío. Envolvieron el cuerpo en una sábana y lo echaron por la borda.

Con la excepción de unos cuantos miembros de la tripulación que sirvieron de remeros, solo había mujeres y niños, tal como lo ordenó la tripulación. Una pareja joven que tenía un bebé engañó a la tripulación. La esposa fue muy lista; hizo que su esposo joven se vistiera de mujer, le cubrió la cabeza con un chal y le entregó el bebé. Él estaba en un bote salvavidas y ella en el nuestro. Ambos fueron rescatados por el *Carpathia*.

Al llegar a Nueva York, creíamos que se nos llevaría a la isla de Ellis para que pasáramos por los trámites de la inmigración. Pero, este procedimiento se suspendió debido al dolor y sufrimiento que ya habían aguantado los sobrevivientes. La Cruz Roja se encargó de la tarea de unirnos con nuestras familias. Mi hermano mayor, Isaac, estaba en Nueva York, y al encontrarnos con él sentimos una mezcla de gozo y tristeza. Mi padre seguía en Francia. Pero, llegamos a la conclusión de que si él hubiera estado en el *Titanic* con nosotros, no habría sobrevivido debido a la regla de solo dejar subir en los botes salvavidas a las mujeres y niños. Quizás hasta hubiera afectado el que nosotros estuviéramos entre los sobrevivientes. Se nos habría hecho difícil abandonar a papá a bordo del *Titanic* mientras procurábamos nuestra propia seguridad. Felizmente, él llegó sano y salvo en otro buque tres meses después.

Sin pretender en mi trabajo, tratar el comportamiento humano en situaciones límite, creo oportuno mencionar las actitudes serenas y generosas de los músicos; la altruista del Sr. John Jacob Astor IV; la egoísta del Sr. Bruce Ismay.....,metiendo como exponente la diferente forma en que el ser humano puede afrontar su destino.

CURIOSIDADES

LA DESPENSA

Tres ejemplos de la despensa con que contaba la embarcación:

400.000 huevos, 1 tonelada de salchichas y 3 de mantequilla.

Tiempo que tardó la nave en hundirse después del choque: 2 horas 40 minutos.

En su viaje inaugural llevaba suficiente comida como para alimentar a un pueblo pequeño durante varios meses.

LA BOTADURA

Para que el barco corra por la grada del astillero hasta el agua, se emplearon 22 toneladas de sebo, jabón y aceite para proteger el calzo sobre el que está apoyado el casco.

Durante su construcción se utilizaron tres millones de remaches para el casco.

LOS PASAJES

El precio de un camarote en primera clase oscilaba en torno a los 380.000 Pesetas que son 2.283 Euros. Si ese precio lo ajustásemos económicamente a hoy en día nos costaría aproximadamente unos 19 millones de Pesetas, que vienen a ser 114.192'3 Euros. En cambio en tercera clase un camarote costaba 6.080 Pesetas (36.54 Euros) y su equivalente al siglo 21 sería de unas 247.000 Pesetas que son unos 1.484'5 Euros.

COMPARACIONES

Su timón era tan grande como un olmo y sus hélices del tamaño de un molino de viento.

Tenia 9 cubiertas la altura de las cuales se comparaba con un edificio de once pisos.

Si colocáramos al *Titanic* en posición vertical, sería más alto que cualquier edificio de esa época.



LA PREMONICION

En 1898, catorce años antes de que el *Titanic* se hundiera, un escritor americano llamado Morgan Robertson escribió un libro titulado *The Wreck of the Titan*. En la historia, el *Titan*, un barco de pasajeros casi idéntico al *Titanic*, calificado como indestructible, navegaba desde Gran Bretaña hacia Nueva York. A bordo viajaban muchos pasajeros famosos y ricos. El *Titan* choca contra un iceberg en el Atlántico Norte, se hunde y muere mucha gente a falta de botes salvavidas.

CRONOLOGIA

A continuación paso a redactar los hechos mas relevantes acerca del *Titanic* (proyecto, construcción, viaje) ordenados cronológicamente por fechas, intentando facilitar en la comprensión de los distintos avatares que rodean la historia del buque.

1907 Se planea la fabricación del *Olimpic* y el *Titanic*, con un tercero, el *Britanic*, que sería construido más tarde.

1908–1909 Da comienzo en Belfast, Irlanda, la construcción del *Olimpic* y el *Titanic*.

1910

20 DE OCTUBRE : El *Olimpic* es botado con éxito.

1911

31 DE MAYO : Se bota con éxito el casco del *Titanic*.

JUNIO : El *Olimpic* parte en viaje inaugural.

1912

ENERO : A bordo del *Titanic* se instalan 16 botes salvavidas de madera, junto con 4 botes de lona.

31 DE MARZO: Se completa el equipamiento del *Titanic*.

10 DE ABRIL, miércoles :

9:30 a 11:30 : Embarque en Southampton.

mediodía : El *Titanic* zarpa y comienza su viaje en inaugural.

18:30 : El *Titanic* fondea en Cherburgo, Francia.

20:10 : El *Titanic* pone rumbo a Quennstown, Irlanda.

11 DE ABRIL, jueves :

13:30 : El *Titanic* sale de Quennstown.

12 y 13 DE ABRIL : El *Titanic* navega con tiempo despejado y en calma.

14 DE ABRIL, domingo : Se reciben siete alarmas de hielo durante el día.

23:40 : Los vigías ven un iceberg inerte al frente. El iceberg golpea al *Titanic* por estribor (la derecha de la

proa).

23:50 : El agua se ha infiltrado y ha subido 5 metros en la parte delantera del barco.

15 DE ABRIL, lunes :

0:00: El capitán recibe un comunicado de que el barco sólo podrá estar a flote durante unas cuantas horas. Se pide ayuda por radio.

0:05: Se da la orden de destapar los botes salvavidas y hacer que pasajeros y tripulación se preparen en cubierta. Pero en los botes sólo hay lugar para aproximadamente la mitad de las 2228 personas que se estima que iban a bordo.

0:25: Se da la orden de comenzar a llenar los botes salvavidas. *El Carpathia*, a unas 58 millas al sur del *Titanic*, recibe la señal de emergencia e inmediatamente pone rumbo al rescate a toda velocidad.

0:45: El primer bote de salvamento se hace descender sin problemas. Puede llevar a 65 personas pero solamente lleva 28 a bordo. Se lanza la primera bengala de auxilio. Se lanzarían un total de ocho durante la noche.

1:15: La inclinación del buque se hace mayor. Los dos botes de salvamento comienzan a salir más llenos.

1:40: La mayor parte de los botes de la parte delantera ya han partido. Los pasajeros comienzan a moverse hacia la zona de popa.

2:05: Zarpa el último de los botes salvavidas. Quedan unas 1500 personas en el barco que se hunde. La inclinación de las cubiertas del *Titanic* se va acusando más y más.

2:17: Sale la última llamada de socorro por radio. La proa del *Titanic* se sumerge. Muchos pasajeros y miembros de la tripulación saltan por la borda. La chimenea delantera cae.

2:18: Las luces del barco se apagan. Varios supervivientes ven como el buque se parte en dos.

2:20: La sección de popa, separada, se vuelve a enderezar en el agua, quedando nivelada por unos momentos. Se va llenando lentamente de agua, y de nuevo levanta un extremo en el aire antes de hundirse en el mar.

3:30: Las bengalas del barco de rescate, el *Carpathia*, son avistadas por los supervivientes de los botes.

4:10: El *Carpathia* iza el primer bote salvavidas.

8:50: El *Carpathia* abandona la zona en dirección a Nueva York. Transporta 705 supervivientes.

18 DE ABRIL :

21:00 : El *Carpathia* llega a Nueva York.

19 DE ABRIL A

25 DE MAYO : El Senado de los Estados Unidos realizó una investigación sobre el desastre del *Titanic*.

22 DE ABRIL A

15 DE MAYO : Varios barcos fueron enviados al lugar del desastre para recuperar los cuerpos. Se encontraron un total de 328 cuerpos flotando en el área.

1985

1 DE SEPTIEMBRE : Una expedición científica franco- americana, dirigida por Robert Ballard, descubre el *Titanic*.

BIBLIOGRAFIA

- EXPLORACIÓN DEL TITANIC, por Robert D. Ballard

Ed. Plaza Joven

- DESCUBRIMIENTO DEL TITANIC, por el Dr. Robert

D. Ballard

Ed. Plaza & Janes

- ¡ DESPERTAD !, del 22 de ABRIL de 1982, editado por la Watch Tower and Tract Society of New York, Inc.
- WWW.VISUAL-ONLINE.COM/TITANIC/

CONCLUSIÓN

- La solvencia económica juega a favor de unos, en detrimento de otros. Un claro ejemplo, es la distinción de trato, comodidades, etc. que había entre las distintas clases sociales, en el pasaje de 1ª, 2ª y 3ª clase.
- La curiosidad personal acerca de un tema agudiza para buscar información y contrastar opiniones.
- La selección cuidada y el orden del material acumulado ayuda a la comprensión del tema por parte de los posibles lectores, por lo que lo he considerado de forma especial al realizar el trabajo.
- La ejemplificación a base de comparaciones ayuda muchísimo a la comprensión de un tema.
- El emisor condiciona. Hemos visto como los cohetes de auxilio se interpretan, dado el poderío de la nave, como festivos. Otro punto es como un radiotelegrafista anónimo da la noticia sobre la catástrofe y nadie lo cree.
- Las imprudencias se pagan. La falta de previsión y precaución, es inadmisibile habiendo en juego vidas humanas. En el caso del *Titanic*, la perspectiva histórica permite intensificar la crítica a la falta de botes salvavidas.

He realizado con agrado el trabajo que recoge un tema, que como ya he citado en el prólogo, ya de pequeño me fascinaba y ahora al aumentar mis conocimientos, ha aumentado sensiblemente, si cabe, mi interés.

Agradezco toda la ayuda recibida por mi tutora, Carme Trullàs.