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 concluír, 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 despúes 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 .-

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 demás 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 construído 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.

• 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 tonelada 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 la 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

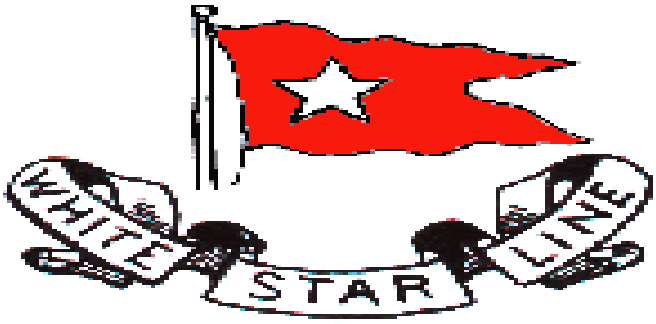


Foto N° 153 : Dibujo del logotipo que identificó por tantos años a la línea de vapores White Star Line .-

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 sóla 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

• 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 construído 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-Maru”. Finalmente, fue desmantelado en el año 1925.

• **1883**
“Ionic”

• **1883**
“Doric”

•**1885**
“Belgic” (2do.)

•1885
“Gaelic” (2do.)

•1888
“Cufic”
Este barco fue construído 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 destruído, 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 construído 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 construído y botado al mismo tiempo que su barco hermano, el “Bovic”. Al igual que éste, el “Naronic” fue construído 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 investigaciòn 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”

construído 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 construído 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-Nàpoles-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 construído como una versiòn 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 año1900 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 construído como un buque de carga refrigerada y recorriò 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 desenvolvió 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 destruído parcialmente en el lugar donde estaba situado, a los fines de desguazarlo.

• **1902**
“Athenic”
Este barco fue construído 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 reflotaron y lo readaptaron como barco de pasajeros, sirviendo hasta 1962, cuando fue desguazado.

• **1902**
“Corinthic”
Este barco también fue construído 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 --

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 construído 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 disminuír 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$S 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 construído 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”

Construído 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”

Construído 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.

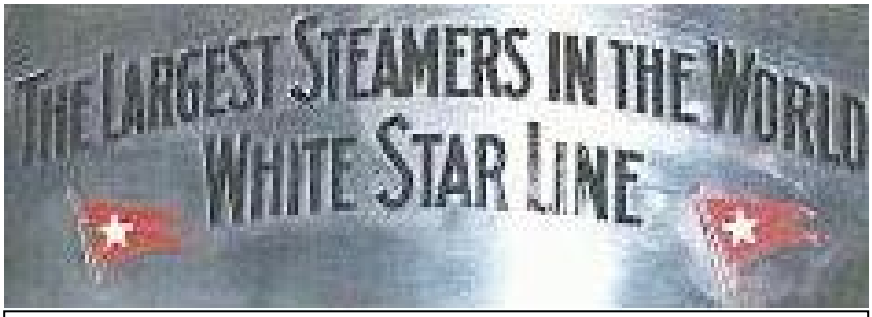


Foto N° 155 : No hay mucho que detallar, salvo que se ven las banderas de la WSL, junto a una inscripción que dice en idioma inglés : “Los más grandes vapores en el mundo—White Star Line”. Es así : la WSL era primera en esos tiempos .-

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

vez, la familia.....) ,y un año despúes 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 construír los futuros barcos de la WSL, con un máximo de confort y lujo, más que tener en cuenta el tema de la velocidad.

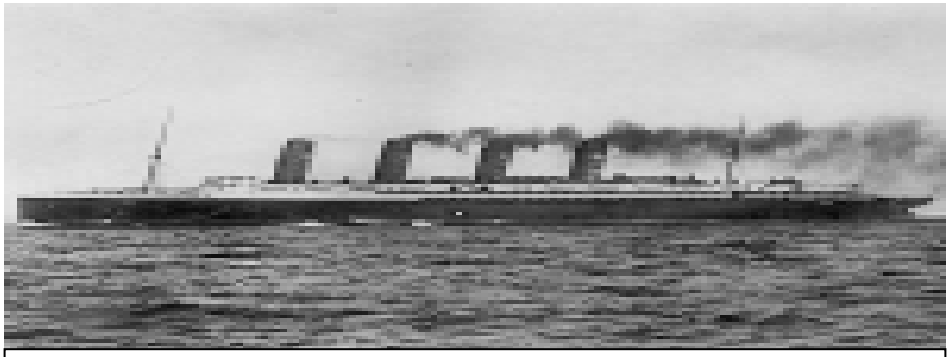
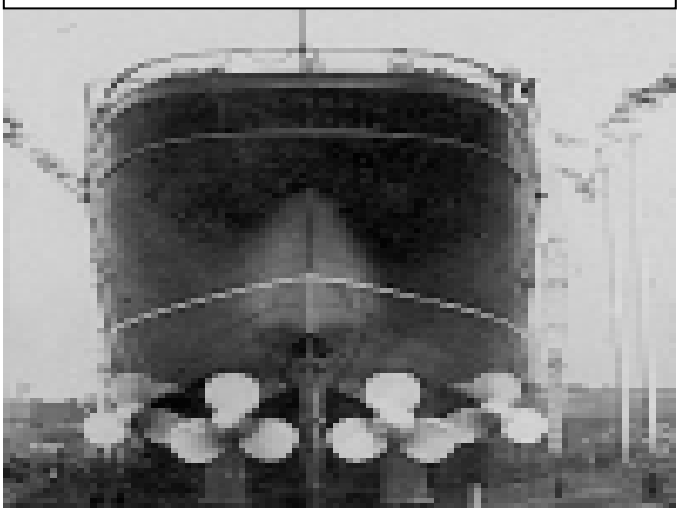


Foto N° 156 :Vista del trasatlántico "Lusitania" de la Cunard Line, que habría de hundirse en el año 1915, luego de ser torpedeado por un submarino alemán .-

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 construír 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”.-

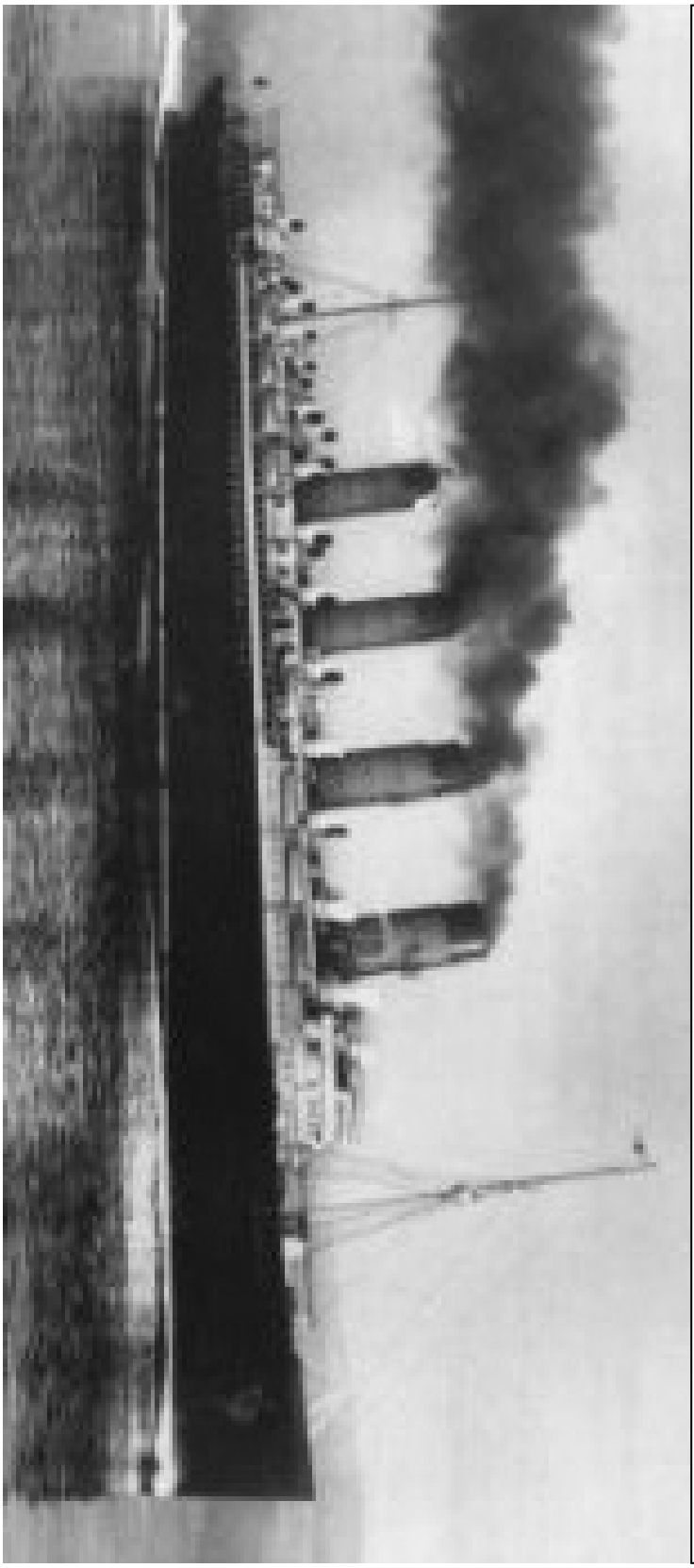


Foto N° 159 :
Uno de los más grandes barcos que jamás se hayan construído : el famoso "Mauretania", de la Cunard Line, del año 1907. Como para darse una idea de sus dimensiones veamos lo que dicen sus datos técnicos : Tonelaje Grueso: 31 938 toneladas.
Longitud : 240,8 mts.
Ancho : 26,8 mts.
Velocidad : 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 .-

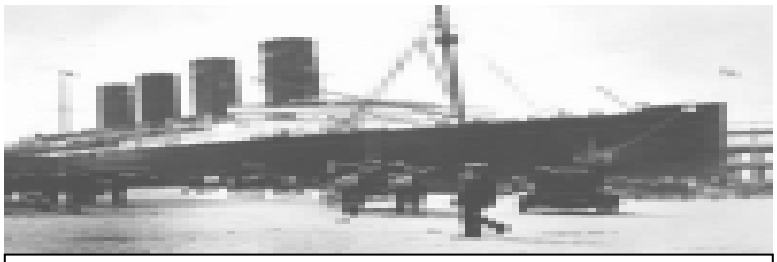


Foto N° 160 : Histórica fotografía del "Lusitania" en el muelle de New York. Aunque un tanto borrosa, la foto nos dá una idea del tamaño del coloso del mar .-

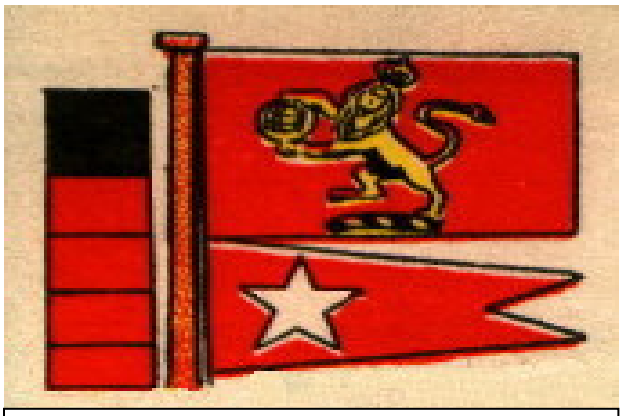


Foto N° 161 : Logotipo de la "Cunard Line", que sería conocido en el mundo entero a través de sus barcos .-

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 (despúes 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.

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 construcciòn 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 construìr 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 disgresión histórica respecto de este astillero.

Aunque los primeros registros escritos sobre construcciòn de barcos en Belfast no van más allá del año **1636**, cuando se “tomó nota” de la construcciòn de un navío de 150 toneladas por parte del grupo de sacerdotes presbiterianos de la ciudad, existen dudas todavía acerca que la construcciòn 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 construcciòn 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 construído 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 construído en Irlanda. Este navío, el **"Countess of Caledon"**, tenía máquinas de 30 CV y fue construído 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 construcciòn 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 constituída 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 construído 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 construìr 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 paradojalmente, 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 movedizo, 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 construcciòn 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 construìr 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 construcciòn 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 construcciòn , 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 descripto 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 Capìtulo 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.

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.Ademàs, 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

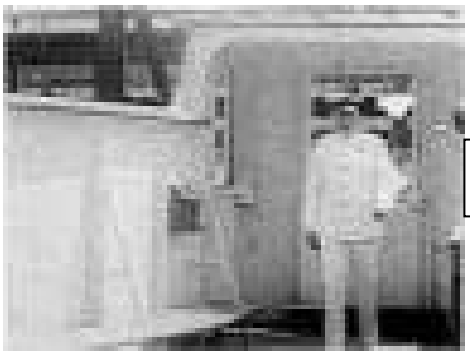


Foto N° 168

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 Capìtulo presente, ya que se tratara específicamente de lo que pasó en el viaje y en el choque.

Asimismo, una vez perecido 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 Capitàn **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 Capìtulo 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, construcciòn 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 , tifus--- 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,muriò 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 Capìtulo IV, me faltaría agregar a aquellos que fueron los brazos, piernas y demás, de la construcciòn 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 construcciòn.
Hubieron varios muertos en la construcciòn 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 construcciòn 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 construcciòn 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 epóque” .

En la segunda parte de este Capìtulo, intentaremos acercarnos a la construcciòn 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.