

**SÉPTIMA PARTE**

**CONSIDERACIONES TÉCNICAS**

**Y**

**ASPECTOS HUMANOS**

**RELACIONADOS CON EL HUNDIMIENTO**

**DEL RMS “TITANIC”**

*“ A los visitantes que venían a verme a Vence  
les he preguntado frecuentemente :  
¿Han visto Uds .los cardos que bordean  
la carretera?.  
Pero nadie los había visto.  
El primer paso hacia la creación  
es ver cada cosa  
tal como es verdaderamente,  
lo cuál supone un esfuerzo continuo .”*

**Henry Matisse , pintor francés ( 1869 - 1954 ).-**

Creo que antes de seguir con aquellos temas que el título de esta séptima parte indica, me parece que es recomendable hacer un pequeño alto en el camino y después de unas simples líneas, seguir. Lo anterior lo planteo debido al hecho que implica el haber realizado una descripción de lo acontecido (referida al RMS “Titanic”) desde sus inicios, esto es, desde la noche del año 1907 en que , por lo menos en el pensamiento y decisión de varios hombres, el “Titanic” fue concebido , hasta la fatídica noche del 15 de Abril del año 1912, en que el sueño (es decir, el barco mismo) terminó abruptamente, lo mismo que las vidas de más de 1500 personas .

Debo reconocer que como investigador de un hecho histórico, y, al no tener experiencia en la materia, pude haber tratado ciertos temas de una manera no del todo de acuerdo a cómo los libros que tratan esta clase de asuntos son realizados. Pero hubiera sido sumamente hipócrita de mi parte darle un barniz “profesional” para este tipo de trabajo (yo diría “amateur”...) , cuando mi sólo interés fue el de describir hechos históricos acontecidos hace tanto tiempo ya , y sobre los cuáles hay excelentes muestras, fáciles de conseguir en cualquier librería especializada en estos menesteres : si no en nuestro país, sí en aquellos en los que la tragedia afectó más fuertemente. Por otra parte, leyendo y releendo las partes de las cuáles se compone este Capítulo IV, hasta este momento seis (6), he notado que no me he apartado gran cosa de una correcta transcripción de los hechos acontecidos con el barco de los sueños y además, de la tripulación y pasajeros que embarcó. Sí debo reconocer que he planteado preguntas, las cuáles presentan algunas consecuencias directas; estas son :

- 1) : Las preguntas fueron presentándose a medida que iba escribiendo cada página , ya que una de las primeras cosas en las cuáles yo me comprometí conmigo mismo era : pensar en cada detalle de lo que leía , o por lo menos, de la información y documentación que iba consiguiendo. Es así , que muchas de las preguntas que formulo se le habrían ocurrido a cualquiera, es decir, desde el más avezado en estos temas hasta el neófito en la materia.

- 2) : Estas preguntas , a su vez, tenían la consecuencia de seguir profundizando en cada tema en particular, con lo cuál se sumaban nuevas inquietudes , hasta que el tema, en sí mismo, se agotaba. Es decir, el tema me agotaba a mí, ya que si seguía buscando y rebuscando, cada tema me hubiera llevado meses y meses.....Al no ser mi propósito escribir un pequeño trabajo de investigación que pudiera acceder al libro Guinness (el de los récords) , en un momento dado concluí cada tema, y pasé al siguiente.
- 3) Vuelvo a hacer un comentario : las preguntas que efectúe a lo largo de las partes correspondientes al buque de la White Star Line , fueron **(TAMBIÉN)** hechas para pensar, no porque yo sea un gran pensador sino porque dos, tres, cuatro o más cabezas piensan mejor que una sóla...¿no le parece?. Y pensar es un ejercicio al que lamentablemente, en estos tiempos de “globalización”, nos vemos cada día que pasa, menos apegados : reaccionamos por instinto, o por costumbre.

Bien. Asimismo, agradecería que se me perdonen errores que he cometido hasta el presente; esto es : en la escritura, cuadros de textos, ortografía, negritas, fotografías, etc. Y muy posiblemente, algunos datos. Pero este pequeño trabajo de investigación no es la obra de un mentiroso, sino más bien, la obra de alguien que, al decir de Napoleón , quiere que al volver la vista atrás, ***“quede la huella de nuestro paso por las brumas del tiempo”***. Pero, así y todo , no soy tan presumido : simplemente, si les ha interesado este libro (pomposa pretensión.....) , significa una sóla cosa: que este esfuerzo no ha sido en vano.

Un par de cosas más. La frase con la que abrí esta séptima parte no fue elegida como medio de ensalzarme, sino de mostrar aquello que intentaré describir : esto es, el post-hundimiento del inmundible, las actitudes humanas y los aspectos técnicos del mismo. Por ello, es que coincido totalmente con **Matisse** cuando dice : ***“...es ver cada cosa tal como es verdaderamente...”***.

En virtud de lo anteriormente expuesto, es que ,en esta parte del Capítulo IV, intentaré hacer un detallado informe sobre las cosas que ocurrieron lue

/--go que el RMS “Titanic” fuera engullido por el Océano Atlántico. Esta temática cubre aspectos relacionados entre sí (todo lo que haya tenido que ver con el hundimiento del inmundible está **RELACIONADO** ,ya sea con la parte técnica y/o la parte humana) que van desde las estadísticas sobre los muertos y los sobrevivientes, la repercusión en la prensa de aquellos días, la exacta posición del buque al momento de la colisión, los otros buques que fueron “espectadores” (pasivos o activos) del naufragio, las posibles causas (aparte del choque contra el iceberg), las perspectivas astronómicas de esa fecha, las consecuencias del hundimiento a nivel mundial, etc.

Debo indicar que a medida que esta séptima parte iba tomando forma, iba descubriendo (merced al estudio de documentos aparecidos en Internet o a la atenta lectura de libros, apuntes y bibliografía, como así también documentales en video y películas) un sinnúmero de hechos y acontecimientos de los que no estaba al tanto, pero que, justamente, contribuyeron a enriquecer estas líneas. Antes de proseguir, vá desde ya mi agradecimiento a todos los que colaboraron en esta séptima parte (obvio, en las demás partes también...) .Por el lado de los medios de comunicación, mi interés es el resaltar el impresionante caudal de información ( del cuál tomé muchos datos) que ofrece la página editada por la **Encyclopedia Titanica** (cuya dirección en Internet es : **www.encyclopediatitanica@org.**) y a su editor , el Sr.**Phind** .Por el lado de artículos relacionados con esta parte, a la **Srta. Claudia Torres** (bibliotecaria de la Casa de las Provincias, de la ciudad de La Plata), como así también a su Director, el profesor **Cayetano Musmano**. Y por supuesto, a todos los que de una manera u otra, colaboraron con quién esto escribe.

Un detalle : al ser numerosa la cantidad de temas que se tratarán en esta parte, deberé dividir la misma en **secciones** , a los efectos de un mayor entendimiento de los diversos tópicos que se abordarán. Creo que lo anterior facilitará la lectura y comprensión de lo que significó (en todos los órdenes) el naufragio del barco de los sueños.

Como un último detalle, algo que ya habrán advertido a lo largo de varias líneas de este libro.

Sigo creyendo que las cosas no pasan porque sí, como si las vidas de los seres humanos fueran cartas de una partida que el viento arrastra, mueve y coloca en las posiciones más inverosímiles.

Para el que tiene una idea “**religiosa**” (en el sentido de la palabra “**religión**”, cualquiera sea ésta, que proviene del latín *religare*, entendiéndose por ello, el volver a ligar, unir, la vida del ser humano con Dios, cualquiera sea la idea que se tenga de Él) de su propia vida, los acontecimientos que se suceden en el devenir de sus días, no son sino otra cosa más que la manifestación de los designios de Dios mismo, hechos patente en las cosas que le acontecen, pero con la posibilidad de contar con lo que se conoce como “*libre albedrío*”.

Para el que no tiene una idea de este tipo, los acontecimientos tampoco deberían tener una explicación del tipo “**y , las cosas son así ...¿vió?**”, ya que el ser humano que piensa así, también proviene de la unión de otros dos seres humanos, de la que posee sus caracteres físicos, cierta manera de interpretar las cosas, los mismos miedos y fortalezas, una memoria genética plenamente diferenciada de cualquier otra presente en este Universo, etc. Por lo tanto, este ser humano ( al cuál nada le dice el concepto de “**religare**”) , no es , tampoco, una obra del **AZAR**, ya que entre tantos millones de espermatozoides , el óvulo eligió a **UNO SÓLO** (generalmente así pasa, salvo en el caso de gemelos, en el cuál más de un espermatozoide ingresa al óvulo) para ser fecundado; con lo que, a nivel celular, también se desvanece la idea del *porque sí*.

Y por ello es que, para ahora sí terminar con esta introducción de la séptima parte , me siento en la obligación de indicar mi convencimiento del **PORQUÉ** las cosas no pasan ni pasaron (es especial, las referidas al barco de los sueños) **porque sí**. Tampoco creo que sea casualidad que yo, justamente yo (humildemente.....), esté escribiendo este intento de trabajo de investigación. Pero, asimismo , quiero dejar bien en claro que ,en lo que

1050

narraré a continuación, no planteo ideas teosóficas, estoicas, new age, paranormales, etc. como para que se (erróneamente...) interprete un falso concepto de “predestinación histórica”, respecto de mí mismo.

Paso a relatar.

Corrían los tristes años de la 1ra. Guerra Mundial. Los ejércitos alemanes se veían envueltos en una guerra en dos frentes, el Occidental, bien localizado (Francia) y el Oriental, que comprendía una larga línea que iba desde el Mar Báltico hasta las montañas de la Ucrania subcarpática, esto es los montes Cárpatos. Los soldados alemanes y austríacos se enfrentaban contra una serie de ejércitos adversarios; esto es, los soldados que formaban parte de los ejércitos que se les oponían pertenecían a nacionalidades bien diferenciadas (aunque muchas todavía sin nación propia). Entre ellos podíamos encontrar: polacos, rusos, ucranianos, bielorrusos, rumanos, etc., casi todos ellos bajo la égida del Imperio Zarista.

Ahora bien, y no me equivoco (ya que lo siguiente me lo relató mi abuela materna, en una de esas largas charlas entre nieto y abuela, hace tanto tiempo ya, acordándose de lo que a lo largo de una vida junto al abuelo le escuchó relatar,.....), en las cercanías de la ciudad de **Lvov** (Ucrania) se libró una terrible batalla, por lo cruenta y por lo extenso en el tiempo de su desarrollo. A esa zona de combate fue asignado, entre otros, el **7mo. Regimiento de Kiev** (Ucrania), del cual formaba parte mi abuelo materno, **Argyp Palamarchuk**, el cual era originario de dicha ciudad ucraniana. Es decir, el abuelo tuvo que pelear en esa batalla, como así también en tantas otras. También me contó mi abuela materna, **María Mikyta (“Baba Catalina”)** que cuando esto estaba sucediendo, ella tenía entre 11 y 13 años, aunque no recordaba bien.... Pero lo que **SÍ** recordaba totalmente era que, al transcurrir los días del feroz combate, ella y otros pobladores de la aldea en la cual vivían (en esa zona de la Ucrania subcarpática) se acercaron a una colina (situada a unos 10 o 15 kms. del sitio de la batalla por Lvov) desde la que se podían observar claramente las

bengalas nocturnas, las explosiones de los proyectiles de artillería, el humo de los estallidos, el destello de las balas trazantes, como así también escuchar las detonaciones de los cañones, el repiqueteo de las ametralladoras, el seco crepitar de los fusiles y el estruendo de los obuses haciendo explosión. Recuerdo que en una Navidad y ante la explosión de los fuegos artificiales la “Baba” Catalina comentó : *“Parece gera (SIC) del catorce”*

Lo que la abuela (**entonces**) **NO SABÍA** era, que, en el medio de esa destrucción y muerte generalizadas, tirado en una trinchera, esquivando las balas, disparando su fusil, viendo a sus compañeros morir destrozados por las granadas, pasando hambre y frío, y sintiendo la muerte rondar a su alrededor, se encontraba mi abuelo **Argyp Palamarchuk**.

Sin saberlo, mi querida “Baba Catalina” estaba mirando , en su joven adolescencia, el mortal escenario en el que el hombre con el cuál habría de formar su familia, a tantos miles de kilómetros de distancia de su aldea natal, estaba peleando y tratando de esquivar las balas, granadas y obuses germanos.

Es decir : sin saberlo ,su hombre estaba enfrente a ella, separado por unos kilómetros..... y por una batalla. Aunque ella ni pudiera imaginar lo que Dios (acá se aceptan otros términos : “la vida”, “el destino”, etc.) le tenía preparado en su vida , cuando tuve el privilegio de escuchar lo antes relatado de sus labios, asomó una sincera mirada de sorpresa ante el modo en que (aparentemente...) su vida había sido marcada, mediante este acontecimiento de su juventud.

Y yo pregunto .....¿Cuántos casos conocen Uds. de personas que hubiesen estado viendo una batalla , un enfrentamiento bélico, etc. y que en el medio de semejante desastre , se encontrase la mujer o el hombre con el que formarían una familia, sobreviviente de esa tremenda destrucción (humana y material) , a miles y miles de kilómetros de distancia del lugar donde esos hechos acontecieron?.

Más bien pocos.....¿no?.

1052

¿Y qué relación tiene todo esto con el **RMS “Titanic”**?

La siguiente : cuando hube de comenzar, allá por el mes de Mayo de 2000 este intento, una de las preguntas que le hice a mi madre, **Ana Sofía Palamarchuk de Kuczynski** , fue el intentar conocer si mi madre había escuchado de boca del abuelo **Argyp** algo relacionado al “**Titanic**”, ya que mi abuelo tenía (habiendo nacido en el año 1885) unos 27 años , al momento del naufragio del barco de los sueños.

La respuesta de mi madre fue más bien escueta, parca , si se quiere, ya que ella recordaba que a veces, el “**Guido**” (sobrenombre de mi abuelo materno Argyp) **SÍ** hablaba del barco; pero mi **mamá** no se acordaba mucho más de estas cosas. Igual te requiero, vieja.....por siempre...tu hijo. Sin embargo, tuve más suerte por el lado de mi tía materna, es decir, una de las hermanas de mi madre, la **Sra. María Palamarchuk de Johsson** , quién, en un par de ocasiones, con lujo de detalles, me contó que el viejo Argyp, su padre, le relató (al reunirse en la mesa familiar su esposa y sus hijas) varias cosas sobre los detalles técnicos del barco, los pasajeros (el abuelo hasta tenía listados de los pasajeros), el viaje del buque, pormenores de la colisión y de la tragedia en sí misma, lo que había sucedido con los sobrevivientes y de la conmoción mundial que este suceso había generado. Es decir, mi abuelo materno (y **jamás pude saber el porqué...**) se sintió atraído hacia este tema en particular. Mi tía María se lamentó un día diciéndome (textual): *“¡Qué lástima que el abuelo no estuviese vivo, porque él te podría contar de todo sobre el Titanic!”*.

Bueno, aquí terminan estas líneas. Por ello ,a pesar de que ya expresé repetidamente que yo no creo en las casualidades, sino más bien en las **CAUSALIDADES**, dejo a Uds. las conclusiones de lo que expresé anteriormente.

Ahora, los invito a pasar a leer el desarrollo del temario que yo mismo me he impuesto, sobre los hechos relacionados con el barco de los sueños, en su etapa post-hundimiento. Desde ya, agradezco la atención que se me dispense , y una vez más .....**¡MUCHAS GRACIAS!**



**SECCIÓN 1**  
**LOS BOTES SALVAVIDAS**  
**LOS VIVOS Y LOS MUERTOS**  
**EL BOTE QUE VOLVIÓ**  
**EL HOMBRE QUE SE VISTIÓ COMO MUJER**  
**UNA TRÁGICA AMISTAD**  
**EL REAL “JACK DAWSON”**

*Esperando encontrarte .-*

*Cada día que empieza espero encontrarte  
bajo la luz tenue de una luna de Abril  
que mires en mis ojos y sientas amarme,  
y que no puedas vivir sin estar junto a mí .*

*Quisiera buscarte, aunque no sé dónde ,  
poder hablarnos sin decirnos nada ,  
encontrarnos allí ,donde el Sol se esconde  
en el ancho mar  
y poder besarte apasionada .*

*Si un día me encuentras y no te conozco ,  
si Dios no te deja acercarte a mí ,  
mírame a los ojos y verás que estoy llorando  
es que todavía.....espero por ti .*

*Y si te conozco y tú me conoces ,  
si no hay ya en el mundo  
quién nos pueda separar,  
estaremos juntos sin peros, sin roces  
queriéndonos siempre , aprendiendo a amar.*

*Eliana Vanina Saavedra ,contemporánea , perito , de su cuaderno juvenil .-*

**Dedicado a todos los que perdieron a un ser amado en el naufragio  
del RMS “Titanic” , Abril 15 de 1912 .-**

1054

He decidido dividir en secciones esta parte del Capítulo IV, a fin de poder encarar, por separado, varios de los complejos aspectos que representó el hundimiento del RMS “Titanic”, en esa fría y trágica noche del 15 de Abril de 1912.

Y como con algo debo de comenzar, me pareció lo más correcto iniciarlo con el lado humano del drama. Además, de cara a lo que aquí se intentará exponer, esto le dará una cierta continuidad cronológica, a la que se añadirán posteriores secciones, de modo de dar (por lo menos, esa es mi intención....) un panorama claro y sucinto del post-hundimiento.

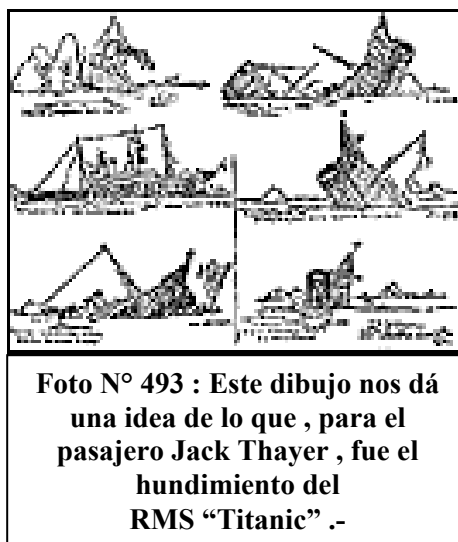
Que si vamos a analizarlo en profundidad, en los momentos inmediatos de este acontecimiento, tomará algunas facetas, a considerar : la situación de los botes salvavidas (referido a los pasajeros y tripulantes alojados en ellos), los seres humanos que estaban en el agua (recordemos : casi a punto de congelamiento) , los buques que todavía se encontraban tratando de saber qué había sido del “Titanic”, el bote que volvió a intentar rescatar sobrevivientes de la masacre, es decir, la serie de acontecimientos que se sucedieron a partir del momento en que el “Titanic” pasó a formar parte (junto a centenares de pasajeros) de las profundidades marinas.

Podemos iniciar el desarrollo de esta sección, en función de retornar a los minutos inmediatamente siguientes al hundimiento. Eso nos dará continuidad.

A las **02:20 hs.** de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, la tragedia se extendía por esa porción del Océano Atlántico, como una mancha de aceite lo hace en el agua. Este mar, plano, liso como un cristal, se veía ahora surcado por pequeñas “montañas” : no es que ningún Apóstol había bajado al planeta Tierra y le hubiese ordenado a los montes que se sumerjan en el mar (con la fé del tamaño de un grano de mostaza....) , ni que los montes se hayan trasladado hasta la orilla del mismo mar y arrojado en sus profundidades.

No.

Lo que parecían “montañas” eran relieves debidos a la presencia de cajas, sillas de cubierta, maderas, pilares, restos de corcho, etc. que subían a la superficie desde lo más hondo de ese mismo mar.



A medida que los minutos iban pasando, la muerte iba anotando nombres en su libreta negra. En esta oportunidad, tenía bastantes para anotar.....rápidamente, ya que el frío del aire y del agua iba matando, casi sin sufrimiento, pero matando igual . La “Parca” , agradecida.....

En este negro panorama ( y la palabra “negro” no está sólo puesta para que se entienda la situación de los que se encontraban en esos instantes sumergidos en el agua, sino que la noche , al no tener luz de luna y al no haber fuentes artificiales de iluminación , no podía ser “abierta” por luminosidad alguna) que las personas víctimas de la catástrofe debían enfrentar, cientos de nadadores golpeaban los restos, tratando de asirse a algo que los mantuviera a flote, o bien, se agarraban unos a otros.

El mayordomo **Edward Brown** , luchando por recobrar el aliento, notó que un hombre tiraba de sus ropas. El pasajero **Olaus Abelseth** sintió el brazo de un hombre aferrado a su cuello. Pudo deshacerse de él, gritándole “*Suélteme*” , pero el hombre volvió a agarrarle y Abelseth necesitó de un

1056

fuerte empujón para sacárselo de encima, liberándose al fin.

Aunque las escenas de desesperación, resignación por lo inevitable, llantos, gritos, rezos y maldiciones, etc., todas ellas expresadas en más de una docena de idiomas, se repetían por toda esa porción del mar, donde sólo minutos antes se había detenido el inmundible barco de los sueños, a medida que la gente se moría por **hipotermia** (baja temperatura corporal) o directamente se ahogaba, el griterío se iba haciendo cada vez menor, cada vez más bajo, cada vez menos personas.



Foto N° 494 :

En esta fotografía, extraída de la película de James Cameron (“Titanic” , 1996) , vemos a los dos protagonistas principales , “Jack” y “ Rose” , en una de las escenas culminantes del film .

En ésta, Rose pierde a su amado, el cuál ,todavía unido a su mano, ha sucumbido, víctima de la baja temperatura del mar .-

Hemos nombrado a la **hipotermia**; por lo tanto, hablemos un poco de ella. El cuerpo humano mantiene una propia termoregulación para poder realizar, correctamente, las funciones que le son propias. Si la temperatura corporal baja, el cuerpo comienza a sufrir los efectos del frío. Ésta es una especie de “enemigo silencioso” que acecha a aquellas personas, que, por distintos motivos, se sumergen en aguas frías, o que desarrollan sus actividades en

zonas nevadas, que puede provocar en el ser humano lo que se denomina como el efecto de **hipotermia**, conjunción de las palabras **hipo** (bajo nivel) y **termia** (temperatura).

Cabe indicar que la temperatura corporal (normal) a nivel rectal es de **37,6 °C** ; ahora bien, cuando ésta comienza a bajar, el organismo trata de compensar la pérdida aumentando su actividad metabólica.

El agua (especialmente de los mares y océanos conocidos como “fríos”, como sería el caso del Océano Atlántico y el Mar Glacial Ártico) siempre está por debajo de la temperatura corporal. Tal es así, que los modernos trajes de buceo (en estos tiempos se fabrican dichos trajes con un material llamado “**neoprene**”) protegen del frío, aunque la exacta realidad es que disminuyen la pérdida del calor humano.

Los primeros síntomas de una hipotermia **leve** están dados por la aparición de unos movimientos (o “ejercicios”) involuntarios que los propios miembros del cuerpo realizan : esto se conoce como “**tiritar**” o lo que es lo mismo, el “**temblar**”. Aunque no se pueda predecir el tiempo , los síntomas son bien claros y definidos, avisando con una cierta anticipación ,antes de que la hipotermia pueda convertirse en un accidente grave. El tiempo se convierte así en un factor determinante de la gravedad del accidente. La causa de estos síntomas es simple : el **frío** .Quiere decir, de manera simple y sencilla, que , cuando el cuerpo comienza a sentir frío, el organismo dá la primera señal de que la temperatura corporal comienza a bajar, con respecto a sus valores normales. Podemos hacer un sencillo cuadro con respecto a las temperaturas y niveles de hipotermia. Así tendríamos :

**37.6 °C : Temperatura rectal normal.**

**36 °C : Aumento de la tasa metabólica.**

**35 ° C : Temblores (en su máximo nivel).**

**34 °C : Presión sanguínea normal.**

**33 ° C : Hipotermia severa.**

**32 ° C : Cesan los temblores.**

**31 ° C : Dificultad para detectar la presión.**

**30 ° C : Pérdida progresiva de la conciencia.**

**29 ° C : Arritmia cardíaca.**

1058

**28 ° C : Fibrilación ventricular.**

**27 ° C : Pérdida de los movimientos voluntarios.**

**26 ° C : Las víctimas caen en la inconsciencia.**

Pero además cabe indicar que el cuerpo humano pierde mayor cantidad de calor a través de sus extremidades : brazos y piernas, conservándose (por medio del movimiento de la sangre) el calor en los órganos vitales. El inicio de los temblores indica que se está en presencia de una carencia de calor corporal y el organismo tratará así de compensar esta pérdida, mediante el trabajo muscular ( o lo que se conoce como “ejercicios”).

Al ir incrementándose la pérdida, el cuerpo puede ingresar en un hipotermia **grave**. En este estadio, ya se manifiestan las primeras dificultades para realizar movimientos, como así también, una respiración rápida y agitada que no se puede controlar, pérdida de la coordinación, aumento de las pulsaciones, apatía y confusión. Si se sigue perdiendo temperatura corporal, se llega a un estado de inconsciencia y eventualmente, a un paro cardíaco.

Lo anteriormente expuesto ha sido extraído de un informe preparado por el **Dr. Fernando Urien** , el cuál nos ha dado un resumido panorama de lo que constituye la **hipotermia** .

Y como para muestra basta un botón, podemos mencionar que en el diario “**Clarín**”, que se edita en la Capital Federal de la Rca. Argentina, la ciudad de Buenos Aires, con fecha 7 de Marzo del año 2001, apareció un artículo que informaba sobre un pescador español que logró sobrevivir en las frías aguas del Océano Atlántico, a unos 500 kilómetros de las costas de Escocia. Su odisea comenzó cuando su barco naufragó en la noche del día 5 de Marzo de este año, siendo rescatado por un helicóptero de la Real Fuerza Aérea británica (RAF) , luego de estar inmerso en semejante “heladera” durante un período de 12 horas. Aunque generalmente el tiempo máximo (obviamente, dependiendo de las características físicas de cada individuo) de sobrevivencia en aguas con una temperatura de **2°C a 6°C** , está en el orden de los **30 minutos** , en este caso, el pescador estaba vestido con un traje térmico de neoprene , el cuál (a pesar de que permite una protección

temporal en el orden de las cuatro a cinco horas) ,aparentemente, le dió la posibilidad de sobrevivir 12 horas.

Aunque el salto temporal en la distancia respecto de los hechos que nos ocupan en ésta, la Sección 1 de la 7ma.parte de este Capítulo, creo que es adecuada como para entender un poco más el sufrimiento al cuál se vieron expuestos las personas que se hallaban en las frías aguas del Océano Atlántico, víctimas del hundimiento del barco de los sueños.

Sigamos con los hechos que estaban aconteciendo en aquellos momentos.

Y sin embargo, a pesar de todas las dificultades, unas docenas de hombres consiguieron conservar la calma .....y sus fuerzas, las cuáles necesitaban para pelear por sus vidas. Para ellos, sólo había dos esperanzas de salvación a la vista, y éstas eran los botes plegables “A” y “B” , los que habían flotado desde la cubierta de Botes. El bote plegable “A” lo había hecho bien, aunque el “B” lo hizo volcado. Como debemos recordar, los botes fueron empujados, desde el lugar en que comenzaron a flotar, por la acción de “ola” que originó la caída de la chimenea . Ahora, los nadadores con más resto físico o los más avezados, se dirigían hacia ellos.

Luego de 20 minutos de valiente lucha, **Olaus Abelseth** logró alcanzar el plegable “A” .Allí, en su interior, otros doce (12) pasajeros habían logrado acomodarse, pero ni se fijaron en él ni tampoco le ayudaron a subirse : tuvo que hacerlo por sí mismo. Lo que sí escuchó fue una recomendación, hecha casi como un murmullo, que le indicaba :“*No vuelque el bote*”. Tal es así que uno a uno fueron llegando otras personas, hasta que se reunieron allí algo así como dos docenas de desesperados sobrevivientes del hundimiento. Eran varios, entre ellos, **Norris Williams** , dos hombres de nacionalidad sueca, el fogonero **John Thompson** , el mayordomo **Edward Brown**, la pasajera de 3ra.clase **Srta. Rosa Abbott** .

Pero , con el transcurso de los minutos, el plegable “A” se fue alejando, lo que también hacía que los nadadores llegaran cada vez más espaciadamente, hasta que dejaron de llegar. Así, el bote plegable “A”, medio sumergido, quedó flotando, sólo en la noche vacía .....y en silencio.

LA EMBARCACION NAUFRAGO FRENTE A LA COSTA DE ESCOCIA

# Un pescador sobrevivió doce horas en un mar helado

Es un español que viajaba en el pesquero "Hansa" • Se supone que usaba ropas térmicas • La temperatura del agua en esta época es de entre 2 y 6 grados

**L**uego de estar 12 horas en las heladas aguas del Océano Atlántico Norte, un pescador español, cuyo barco había naufragado la noche del lunes, fue rescatado milagrosamente con vida por un helicóptero de la Real Fuerza Aérea Británica (RAF). Con el rescate de este pescador, son diez —de dieciséis personas que estaban a bordo del barco— los marinos que sobrevivieron a la tragedia.

El pesquero, que navegaba con 12 tripulantes españoles, tres portugueses y un alemán, había enviado el lunes por la noche una señal pidiendo auxilio. Inmediatamente, la RAF comenzó la operación de búsqueda y pudo socorrer a nueve de los tripulantes. Pero luego de horas de búsqueda, y cuando la esperanza de encontrar a algún sobreviviente se desvanecía, pudieron rescatar a un pescador más, el único de los siete marinos desaparecidos que fue encontrado con vida. Los cuerpos sin vida de los otros seis fueron descubiertos por los socorristas en la misma zona en donde fue rescatado el sobreviviente.

El pesquero "Hansa", que estaba matriculado en Hamburgo, Alemania, pero pertenecía a un armador español, naufragó en aguas del Atlántico Norte, unos 400 kilómetros al oeste de la costa escocesa de Tiree, luego de haber zarpado del puerto español de La Coruña. Las autoridades están estudiando las causas del naufragio, aunque los expertos señalan que pudo deberse a una avería o al temporal que azotó la zona la noche del lunes.

"Esto es un milagro. Fue una operación de rescate excepcional" dijo Michael Mulford, vocero de la RAF. Mulford explicó que el hombre estaba flotando en el Mar del Norte en un día claro cuando fue avisado a las 12 y cuarto del mediodía de ayer. Desde allí, le lanzaron una balsa para que la abordara, antes de ser trasladado hasta tierra firme. "Ese hombre estaba allí desde la medianoche. Ha demostrado tener un gran instinto de supervivencia. Este es un caso que quedará en la historia de las operaciones de búsqueda y rescate" afirmó.

Varios helicópteros de las guardias costeras británica e irlandesa, aviones de patrullaje marítimo de la RAF y cuatro bar-



cos que navegaban la zona participaron de las tareas de rescate. Por el momento no han sido divulgados los nombres de los miembros de la tripulación ni se han identificado los cadáveres recuperados.

Los diez sobrevivientes están hospitalizados en la localidad de Benbecula, Escocia, con síntomas de hipotermia, la causa de la muerte de sus seis colegas. La hipotermia es el descenso de la temperatura interior del cuerpo. Según Raúl Mejía, médico clínico del Hospital de Clínicas, una vez que se manifiestan los efectos de la hipotermia, "la mente se nubla, se tiene alucinaciones y se dificultan la respiración y los movimientos". Cuando la temperatura corporal es de 28 grados, "se llega a un cuadro de hipotermia severa, la persona entra en coma y fallece por un paro cardio-respiratorio" afirma Mejía. La temperatu-

ra del agua del Mar del Norte se encuentra en esta época del año entre los 2 y los 6 grados. Y, aunque depende de las características físicas de cada persona, según los expertos el tiempo de supervivencia en el agua es de aproximadamente media hora. Pero con un traje térmico de neoprene se puede resistir entre cuatro y cinco horas. Al parecer, los tripulantes vestían trajes térmicos, lo que les permitió mantener el calor más tiempo de lo normal.

## Otros hundimientos

El hundimiento del "Hansa" es uno de los sucesos más graves ocurridos recientemente en esa parte del Atlántico. En octubre pasado, el pesquero español "Arosa", naufragó durante un temporal cerca de la costa de Galway, Irlanda, muriendo trece de sus catorce tripulantes. En enero, otro pesquero español, el "Galaxia", se incendió a unas sesenta millas náuticas de la costa irlandesa y sus doce tripulantes fueron rescatados.

Hay un antecedente reciente de supervivencia a pesar de la hipotermia. El 1º de marzo, con un pañal como único abrigo, Erika Nordby, una beba canadiense de 13 meses, sobrevivió luego de estar congelada y con el corazón casi detenido por más de dos horas. La pequeña había salido de su casa mientras su madre dormía. Afuera, la temperatura era de 20 grados bajo cero. Se calcula que pasaron cuatro horas hasta que la madre notó la ausencia de su hija. Según los médicos que la atendieron, la nena se salvó de una muerte segura por hipotermia porque su temperatura corporal bajó en forma tan rápida, que entró en una especie de estado de animación suspendida, parecido a la hibernación de ciertas especies animales, reduciendo la cantidad de oxígeno necesaria para el funcionamiento del organismo. □

**Foto N° 495 : En esta fotografía, se observa el artículo de fecha 7 de Marzo de 2001 , en el cuál se detalla el rescate de un pescador español en aguas del Atlántico .-**



Entre tanto, los “afortunados” nadadores que todavía se podían mover en el agua, se dirigieron al bote plegable “B” , el cuál se convirtió en el teatro de escenas donde la desesperación por salvarse ya no era rara, sino un componente más del lamentable cuadro en el cuál se debatían otras tantas personas. Al haber quedado este bote salvavidas más cerca del lugar del siniestro, mucha gente “hormigueaba” cerca de su quilla blanca , mientras que los nadadores hacían más esfuerzos por llegar a esa, la única tabla de salvación que , a esas alturas, se podía encontrar en el mar.

*“¡Salvad una vida, salvad una vida!”*.....escuchó gritar una y otra vez el engrasador **Walter Hurst**, mientras se unía al grupo de hombres que trataban de subirse al bote plegable. Pero (y aquí uno no sabría decir qué fue peor....) había otros que estaban desde (se podría decir) el “principio” de la odisea, como fue el caso del radio-operador **Harold Bride**, quién se encontraba debajo del mismo bote. Otro de los más “conocidos” que llegaron al bote antes de que se hundiera el “Titanic” fue el Oficial **Charles Lightoller** , quién iba (como hemos visto) nadando al costado del buque cuando se cayó la chimenea de proa y la ola que levantó casi le arrastró mientras dejaba al joven **Jack Thayer** al lado del bote. Hurst, Lightoller, Thayer y otros más lograron subirse al bote, mientras Bride seguía flotando debajo del bote, golpeando su cabeza contra los asientos y tratando de respirar en medio de esa oscuridad.

Más tarde llegaron otras personas, entre las cuáles podemos destacar a **A. Barkworth** , un juez de paz de la ciudad inglesa de Yorkshire, que se encaramó sobre el bote; también , más tarde , lo hizo el coronel **Archibald Gracie** , el cuál , se las ingenió para sobrevivir, agarrándose a un madero , luego a una caja , y más tarde, descubriendo el bote volcado. Al llegar a él, más de una docena de hombres estaban acurrucados (debido al frío) o echados (por el brutal esfuerzo desarrollado) sobre su fondo. Pero a Gracie, nadie le alargó la mano. Además, cada hombre que llegaba hundía un poco más el bote. Gracie no la pensó más (¿acaso tenía tiempo para pensar?) y se tomó del brazo de un hombre echado ya sobre el bote, alzándose sobre la quilla. A él, le siguió el ayudante de cocinero **John Collins**, y más tarde , el

1062

radio-operador Bride, quién consiguió salir de debajo del bote y se encaramó por popa. Al llegar el mayordomo **Thomas Whiteley**, el bote plegable “B” sostenía el peso de **30** hombres.

Y para completar el dramático cuadro de lo que estaba sucediendo , seguían apareciendo más nadadores, desesperados, casi congelados, que también querían vivir. A lo que, los también desesperados hombres que estaban por encima del bote salvavidas, golpeaban con los remos, con todas sus fuerzas, para lograr deshacerse de ellos. Decepcionante espectáculo.....

Es cruel la sensación que me produce relatar estos acontecimientos, ya que, con un criterio maquiavelista, podría decir que la lucha por la sobrevivencia justificaría todo. Pero no puedo, ya que no siento de esa manera. Alguien me podría decir : **“Vos porque no tuviste que pasar por esa prueba”**. Perfecto, lo reconozco. Creo que mi proceder sería : sí, salvarme, pero ayudar a salvar a otros. Como asimismo, es justo reconocer que los espíritus, al pelear por la sobrevivencia, deshacen todos sus límites, y son capaces de **TODO**, con tal de sobrevivir. Salvando las distancias, y como muestra de lo anterior, una de las películas del gran realizador sueco Ingmar Bergman muestra, en una de sus grandes películas, una (posible) situación de Tercera Guerra Mundial, en la cuál , al hundirse los borrosos límites de la contención social y humana, un hombre que era incapaz de aplastar a una mosca, mata con saña y ferocidad a otro hombre para apoderarse de sus botas. En nuestros días, vemos esas situaciones a diario.....

Sigamos.

Y sin embargo, la locura de la lucha por sobrevivir, también dió paso a un gesto que demuestra que, a pesar de que el humano es la causa de la mayoría de los males que afligen a éste, nuestro único mundo, también posee reservas de fortaleza, que al decir de **Siul Arco** , es **“..... una reserva espiritual , para nosotros mismos, desconocida”**.

A medida que esa pequeña embarcación se adentraba en la triste, solitaria noche, lejos de los restos y de los nadadores , sumidos en la profunda oscu-

/--ridad de esa “noche para recordar”, uno de los marineros que estaba echado sobre la quilla, preguntó , algo indeciso :

**“¿No creen que deberíamos rezar?”**

Y a continuación, sucedió uno de esos acontecimientos que demuestra que el humano, saltando por sobre las diferencias de razas , religiones y demás, es uno, con sus pro y contra, pero uno en sí mismo y uno con los demás seres humanos.

A la pregunta del marinero, todo el mundo asintió. Claro : sobre el bote había católicos, presbiterianos, episcopales y metodistas. Y cómo no cabía esperar de otra manera, la oración común que se elevó en esos angustiosos momentos, expresado con miedo, fé, esperanza, desánimo, valentía, debilidad, pero rezado al fin, fue el **“Padrenuestro”**.

Para muestra, basta un botón : **Aquél** que dijo **“Sean uno como Yo soy uno con Mi Padre”** tenía razón.....¿no?.

Y sin embargo, a pesar de todo, los cientos y cientos de personas que seguían en el agua pedían auxilio, ayuda. Las voces individuales se confundían en un coro de agonía, de muerte lenta, de desgarrante pérdida. La película de Cameron muestra, de manera cruda, el vocerío que se escucha sobre las aguas del Atlántico, una vez que la protagonista femenina sale a la superficie.

Pero , así y todo, todos los botes salvavidas seguían estando a una distancia prudencial de los náufragos, pero no se acercaban hasta ellos, por el temor (justificado o no) de que , al advertir la presencia de los mismos, los innumerables desesperados tomaran (prácticamente ) por asalto las embarcaciones.

Mejor dicho, no todos los botes se quedaron donde estaban.

**Hubo un solo bote que volvió a la escena del naufragio.**



**Foto N° 496 :**

**En esta fotografía, extraída de la película de James Cameron, podemos ver la dramática escena en la que los dos protagonistas principales se encuentran en el medio de otros centenares de naufragos . A pesar de parecer una escena hecha para impresionar al espectador , la triste verdad es que , en realidad, eso fue lo que aconteció: cientos de personas dispersas por el mar , en el frío de esa gélida noche, condenadas a morir de hipotermia o ahogamiento .-**

## **UNO.**

Lo que sucedió con ese bote, esa noche, se debió al impulsivo e inquieto 5to.Oficial **Harold Lowe** , quién se encontraba , al mismo tiempo que los otros botes, escuchando los lastimeros gritos de las personas que agonizaban en el agua. Lowe no se podía quedar así como así, cruzado de brazos, sin hacer nada, dejando morir a la gente. Sabedor de que era imposible salvar a todos, pero posible de socorrer a algunos, procedió acorde. Una vez que abandonó el RMS “Titanic” , en el bote salvavidas N° 14, Lowe se dispuso a reunir los botes numerados como 10 , 12 , 4 y “D” ,

amarrándolos, a unas 150 yardas de distancia (unos 140 metros). Aunque Lowe no pretendía llevar a “su” precaria flotilla tan cerca de los naufragos sí se las ingenió como para distribuir los 55 pasajeros de su bote entre las demás embarcaciones , al tiempo que eligió voluntarios para dotar al número 14 con remeros que supiesen hacer bien su trabajo.

Por supuesto, esta tarea es fácil decirlo, aunque bien difícil de hacerla. En definitiva, se constituyó en un trabajo agotador en grado sumo, tanto que , en algún momento Lowe casi pierde la cabeza, ya que , en el medio de semejante “joda”, se encontró con una “sorpresa”. Al gritarle a una anciana, envuelta en un chal “*¡Salte, maldita sea, salte!*” , le pareció que esta mujer se movía de una manera demasiado ágil, para una persona que aparentaba tener más de veinte abriles. Es así, que Lowe le quitó ese chal que cubría su cabeza y ....se quedó mirando el asustado rostro de un muchacho, que, a su vez, lo miró con sus ojos desorbitados de terror. Pero, esta vez (¿qué podría haber hecho el Oficial : tirarlo al mar?) Lowe no dijo nada y arrojó al muchacho al interior del bote N° 10.

Lowe esperó un rato más todavía y luego se dirigió , con el bote a su cargo, el N° 14, hacia donde se encontraban los restos del naufragio...y los que se encontraban en el agua. Ya eran más de las 3 de la madrugada de ese trágico día cuando el 14 llegó a las cercanías del lugar del hundimiento.

En realidad, en el lugar del siniestro quedaban muy pocas personas con vida. Según el libro de Lord, solamente cuatro (4), entre ellos el mayordomo Hart, W. F. Hoyt (pasajero de primera clase) y un ciudadano japonés de 3ra. clase que se había amarrado a una puerta. Según la película de James Cameron, el cuál le hace decir a la ya anciana “Rose”, seis (6) fueron salvados de las aguas, ella misma incluida. Trataremos de ver más adelante cuál fue la cantidad de personas que pudieron ser rescatadas por el bote que dirigía el Oficial Harold Lowe.

Pero, a pesar del valeroso y desprendido gesto de Lowe, el Sr. Hoyt murió al cabo de una hora. Lamentablemente Lowe había calculado mal : el tiempo en que tardaría el bote N° 14 en llegar a la zona del desastre , como así también la manera de ubicar una voz en la oscuridad y finalmen



Foto N° 497 : En esta foto , extraída del film de James Cameron , podemos hacernos una idea de lo que sucedió una vez que se consumó el hundimiento del RMS “Titanic” : centenares de hombres, mujeres y niños dispersos por la helada superficie del Atlántico , gritando, pidiendo ayuda, aferrándose unos a otros, muriéndose . . .

/--te, la manera de ubicar una voz en la oscuridad como así también, cuánto tiempo podría aguantar una persona en el frío congelante del agua. Una escena del film “Titanic” (1996) pinta de cuerpo entero este mal cálculo cuando ,al pasar el bote 14 al lado de una joven madre con su bebé abrazado, los dos flotando en el agua , los dos muertos por hipotermia, Lowe expresa, con un tono de resignación en su voz :

**“ *We waited too much*”**  
**“ *Esperamos demasiado*”**

Una vez que consiguió rescatar a los escasísimos sobrevivientes que aún pugnaban por ser rescatados, Lowe decidió regresar. Las voces se habían acallado .No había mucho más por hacer.

Pero no sólo Lowe había escuchado los desgarradores gritos en el agua. También, a la distancia, el 3er.Oficial **Herbert John Pitman** los oyó. Dio la vuelta al bote N° 5 , el cuál se encontraba a su cargo y ordenó:

*“ Bien, muchachos, ahora vamos a ir hacia los restos”*

Sin embargo una mujer “saltó” y le dijo al mayordomo Etches (a cargo de uno de los remos) que le suplicara a Pitman que no fuesen hacia ese lugar: el argumento principal de esta mujer era que no tenía sentido perder las vidas de los que se encontraban en el bote en un inútil intento de salvar a otros que se encontraban en las cercanías del lugar del naufragio. Y cuando nada hacía preveer que esta actitud tuviese éxito, otras mujeres se unieron a la “protesta”.

Pobre Pitman : se encontró en un gran dilema .Particularmente, no me hubiese gustado estar en sus zapatos.

Por fin, el Oficial Pitman canceló la orden y ordenó a sus hombres que no remaran. Por ello, el bote N° 5 ,durante una hora, se meció suavemente en las quietas aguas del Océano Atlántico, mientras sus pasajeros ( cuarenta en una embarcación con capacidad para sesenta y cinco) podían escuchar , a unos 270 metros de donde se encontraban , las desgarradoras súplicas de los que se hallaban desparramados en el agua, muriéndose lentamente.

En el bote N° 2, sucedió otro tanto. Este bote estaba a cargo del 4to.Oficial James Groves Boxhall, quién preguntó a las señoras que se encontraban en él :

*“¿Damos media vuelta?”*

La contestación fue un rotundo : **“No”**.

En este caso, lo mismo que el bote N° 5, esta embarcación (la N° 2) se alejó del lugar , resonando en los oídos de quiénes estaban a salvo en dicho bote, las quejas de los que estaban en el agua, debatiéndose entre la vida y la muerte.

1068

Y aunque parezca repetitivo decirlo, en todos los botes que se encontraban a corta distancia de los que yacían en el agua helada, se repitió, más o menos, la misma situación.

En el bote N° 6, sin embargo, en primera instancia la situación se presentó diferente. Aparentemente, las mujeres que estaban a salvo en ese bote pensaban distinto. Las señoras de Smith, de Churchill Candee y la famosa Margaret “Molly” Brown (luego conocida como la “inhundible”) rogaron al cabo **Hitchens** que regresara. Pero Hitchens se negó rotundamente, indicando que los sobrevivientes esparcidos por el agua se habrían de aferrar al bote con tal desesperación que lo volcarían, y eventualmente, hundirían. Pero las mujeres siguieron suplicando mientras los gritos, a la distancia, se hacían cada vez, más débiles. Es por ello, que el bote N° 6, con capacidad para 65 personas y con sólo 28 a bordo, no se acercó al lugar del hundimiento. Pero también pasó otra cosa.....luego lo veremos.

En el bote N° 1, el fogonero Hendrickson preguntó si regresaban y recogían a la gente que estaba en el agua. **Nadie contestó** .



Foto N° 498 :

El dibujo que podemos observar en esta fotografía corresponde a uno de los cientos de artículos que aparecieron en los periódicos del mundo , por los días de la tragedia, mostrando los últimos momentos del buque .-





**Foto N° 499 : Otro de los dibujos que ilustraron los periódicos de aquellos días. Recordemos que éstos son directa consecuencia de los testimonios brindados por los pasajeros y tripulantes sobrevivientes.-**



**Foto N° 500 :  
Un satírico dibujo de aquellos días, en los que podemos observar a la Muerte , indicándole al Sr. Bruce Ismay, gerente de la WSL y señalado como uno de los grandes culpables de la tragedia, el cálculo de muertos .-**

Incluso el vigía George Symons no hizo el menor movimiento ; pero al repetir Hendrickson la pregunta , Sir Cosmo Duff Gordon ( ver las páginas dedicadas a los pasajeros de 1ra.Clase) comentó que él no creía que se debiera intentar, ya que semejante actitud podría llegar a ser peligrosa : el bote podía ser asaltado. No se habló más, con lo que la discusión terminó allí mismo. Una vez que los escasos comentarios se agotaron, también este bote (el N° 1) se alejó en la noche, sin rumbo.

Como el ser humano es un animal de costumbres, al apagarse los gritos, la noche adquirió una extraña quietud. En los botes, muy pocos tenían fuerzas como para hablar: más bien se encontraban apáticos, mudos, concentrados en sus propios pensamientos. Pero a la impresión de calma, sucedió la de soledad. Los que se encontraban en los botes comenzaron a darse cuenta que estaban solos en la inmensidad del Atlántico Norte, y aquello no era nada “agradable” para nadie.

Y esto , aparentemente, fue una cuestión a la cuál algunos empezaron a analizar. Decidiendo terminar con ese estado de sopor, el Oficial Boxhall comenzó a lanzar bengalas de color verde desde su bote (el N° 2) , lo que contribuyó a que la gente saliera de su modorra y apatía. Al estar los botes repartidos por un ancho corredor, muchos, en los otros botes, creyeron que se trataba de cohetes disparados por los barcos que venían en su auxilio. Ahora se podían escuchar los remos agitarse, batiendo el agua, y también, las voces que iban de un bote a otro, llamándose en la oscuridad.

Así, los botes **5** y **7** se unieron, lo mismo que los numerados con **6** y **16**. Sin embargo, otros botes se separaban. Si, como espectadores “imaginarios” de semejante drama, pudiéramos sobrevolar esa porción del mar, en esos momentos, veríamos botes vagando, juntos o separados, en un radio de unos 8 a 9 kilómetros, sobre la lisa superficie del océano, plana como la de un estanque.

Por supuesto, a bordo de estas pequeñas embarcaciones de madera, todos, hombres y mujeres, se las iban ingeniando como para sobrevivir al tedio.....y al frío.

Dejemos a los sufridos pasajeros a bordo de los demás botes salvavidas y concentremos nuestra atención sobre el bote plegable “B”, que junto a los que se aferraban a él (por decirlos de una manera suave.....) ,era el que estaba en una posición más desfavorable. Por las grietas de la madera salía el aire que tenía dentro de su casco volcado y, lógicamente, se hundía cada vez más. El mar incansable, barría de tanto en tanto la quilla y era de esperar que cualquier movimiento impulsivo tirara a todos los que estaban allí “prendidos como gato a la teta” de vuelta al mar. Con lo que, para evitar caer al agua, y morir allí, se impuso una acción inmediata y coordinada, para lograr sobrevivir. El Oficial que se encontraba también (como ya habíamos indicado) sobre ese bote era el 2do.Charles Lightoller, hombre sumamente profesional. Por ello, a nadie de los que lo conocían, le tomó por sorpresa que se hiciera cargo de esa desesperante situación .Así, Lightoller ordenó que todos los hombres se pusieran en pié, lentamente, para no desbalancear el bote, les mandó a todos que se colocaran en doble fila, de cara a la proa del plegable “B”. Era lógico : así, se distribuían mejor los pesos y se podía tener un delicado equilibrio, pero equilibrio al fin. Ahora, cuando el mar movía el bote, les gritaba que se inclinaran, ora a derecha, ora a izquierda, como para contrarrestar el oleaje que amenazaba mandarlos a todos a engrosar la fauna marina.

Lightoller, aguzando su vista en la oscuridad, distinguió al joven Harold Bride, uno de los radio-operadores, que se encontraba a la popa del bote y le preguntó por los barcos que había contactado y cuáles eran los que podían estar acudiendo en ayuda de ellos. El mencionado operador le contestó que acudían en ayuda del RMS “Titanic” los buques “Baltic”, “Olympic” y el “Carpathia”. Acertadamente, Lightoller supuso que el últimos de los mencionados navíos habría de llegar alrededor del amanecer, e hizo circular la noticia para levantar los ánimos, que ya comenzaban a decaer.

1072

Como era lógico y previsible ( ya también, ansiosamente....) los náufragos empezaron a otear el horizonte en busca del barco salvador. Pero, y “no por más madrugar se amanece más temprano”, la noche fue transcurriendo lentamente .Y sobre llovido mojado, hacia esa hora (el amanecer) se levantó una brisa ligera sobre el mar, al mismo tiempo que se iba encrespando, mientras el aire se ponía más helado. Como es lógico suponer, el agua fría mojaba pies, piernas, rodillas, de los hombres del plegable “B”. Las salpicaduras eran cada vez más intensas, mojando cuerpos y pegando en los ojos. Y con el lento transcurrir de los minutos, varios hombres no aguantaban más e iban resbalando por popa, desapareciendo luego de la vista de los demás. Éstos guardaban silencio, empeñándose únicamente en sobrevivir. Salvo ellos, no se veía otro rastro de vida sobre la superficie del mar, cuando la luz del amanecer iluminó el día.

Otro de los que había logrado llegar al plegable “B” fue el panadero **Charles Joughin** , merced a una increíble combinación de whisky, suerte y voluntad. Una vez que logró llegar a este bote, se dió cuenta que la quilla del volcado bote estaba abarrotada y por ello, no podía subir, por lo que se mantuvo al lado del bote hasta que un camarada de servicio a bordo del RMS “Titanic” ,el camarero de 1er.plato John Maynard, le alargó una mano solidaria. Los demás, no se fijaron en él, en parte porque estaban demasiado ateridos para prestarle atención y además, porque los ojos estaban fijos en el horizonte, en dirección sudeste.

Pasaron los minutos, y en la lejanía, algo se comenzó a ver. Un destello lejano, seguido de un sordo retumbar. Algunos ( en los botes) creyeron ver un relámpago, otros una estrella errante, otro (un fogonero a bordo del N° **13**) un cañonazo.

Pronto apareció una luz en la misma dirección, despúes una fila de luces, despúes otra, y otras más.

Un barco se acercaba a toda marcha, al mismo tiempo que disparaba cohetes para tranquilizar a los sobrevivientes del RMS “Titanic”.

A bordo del bote N° **9** , el palero **Paddy McGough**, habló súbitamente y dijo:

***“Recemos todos al Señor porque hay un barco en el horizonte y viene hacia nosotros”.***

Los hombres del plegable “B” se animaron otra vez y comenzaron a hablar de nuevo, mientras que en el bote N° 2, el Oficial Boxhall lanzó su última bengala verde.

Ahora sí, por fin.....

Sobre el agua, se podían oír gritos de alivio y alegría. Incluso, la madre Naturaleza parecía un poco más contenta, ya que la tétrica noche dio paso a un maravilloso amanecer, con colores violetas y rosados en el cielo.

Aunque no todo el mundo, en los botes, tuvo la suerte de ver semejante espectáculo. En el bote plegable “A”, Olaus Abelseth trataba de reanimar a un alicaído hombre, medio congelado, que se encontraba echado a su lado. Al amanecer, lo levantó por los hombros y lo incorporó, de tal modo de que quedara sentado sobre los maderos del fondo y le rogó, una y otra vez:

***“Mire, ya podemos ver un barco. ¡Anímese!”***

Olaus tomó una de las manos del hombre y la levantó. Luego le sacudió por los hombros. Pero el hombre sólo alcanzó a murmurarle:

***“¿Quién eres?.....Déjame en paz.....¿Quién eres?”***

Abelseth le sostuvo todavía un momento, pero era demasiado esfuerzo y por fin, lo apoyó nuevamente sobre una madera. Media hora más tarde, el cielo se vistió con sus colores, pero era demasiado tarde, para que el hombre, al cuál Olaus quiso ayudar, lo pudiera ver. Había muerto.

1074

Podemos, entonces, hacer un detalle del lanzamiento de los botes salvavidas y los horarios en que fueron lanzados al agua, durante esa madrugada del 15 de Abril de 1912.

Esto es :

Hora **00:45 hs.** : se baja el 1er.bote salvavidas, el N° 7.

Hora **00:55hs.** : se bajan los botes salvavidas N° 5 y N° 6.

Hora **01:00 hs.:** se baja el bote N° 3.

Hora **01:10 hs.:** se arría el bote N° 8.

Hora **01:12 hs.:** se arría el bote N° 1.

Hora **01:20 hs.:** se baja el bote N° 9.

Hora **01:21 hs.:** se arría el bote N° 10.

Hora **01:25 hs.** : se bajan los botes Nos. 11 y 12.

Hora **01:27 hs.** : se arría el bote N° 14.

Hora **01:30 hs.:** se bajan los botes Nos.13 y 15.

Hora **01:35 hs.** :se arría el bote N° 16.

Hora **01:40 hs.** : se baja el bote plegable “C”.

Hora **01:45 hs.:** se arría el bote N° 2.

Hora **01:55 hs.** : se baja el bote N° 4.

Hora **02:05 hs.:** se arría el bote plegable “D”.

Hora **02:17 hs.:** los botes plegable “A” y “B” quedan flotando a medida que el RMS “Titanic” se hunde.-

Y , habiendo hablado de los botes salvavidas y del pasaje embarcado por cada uno, lo más lógico es que indiquemos quiénes se encontraban en ellos, por dos (2) razones que lo justifican desde el vamos. La primera tiene que ver con un concepto integral de lo que aquí se escribe, es decir, ver los aspectos humanos de la tragedia, con lo que la nómina del pasaje que cada bote pudo cargar completa un panorama respecto de quiénes lograron sobrevivir a la tragedia del inmundible. La segunda se refiere a que muchos de los sobrevivientes fueron interrogados sobre un variado temario acerca de los pormenores del naufragio, por las dos comisiones que investigaron el desastre, a saber : la comisión del Senado de los Estados Unidos de América y la comisión británica .

De todos modos, los nombres y apellidos de quiénes ocuparon los botes salvavidas son una guía para otras investigaciones sobre este tema, ya que muchos de los sobrevivientes no tuvieron muy en claro a qué embarcación hubieron de subir, ya sea por la desesperación del momento, o por total desconocimiento del número con el que se identificaba el bote. Por ello, el listado (tomado en base a la página editada por la **Encyclopedia Titanica**) indicará que el desglose de los nombres fue realizado luego de comparaciones, interrogatorios y testimonios de los sobrevivientes. Pero a título informativo nos será de utilidad.

Recordemos, asimismo, que mientras los botes se encontraban desperdigados por esa zona de desastre, los mensajes entre los diversos buques enterados de la tragedia del RMS “Titanic” se seguían enviando, con lo que el aire continuaba siendo ocupado por aquellos, que, de una u otra manera, también tuvieron participación en el naufragio.

El mencionado listado se compone como sigue:

### **Bote N° 1 :**

#### ***Pasajeros de 1ra.clase:***

**Duff Gordon, Cosmo Edmund**

**Duff Gordon, Lady (Lucy Christiana Sutherland)**

**Salomon, Abraham L.**

**Stengel, Charles**

#### ***Sirvientes de 1ra.clase:***

**Francatelli, Laura Mabel (doncella de Lady Duff Gordon)**

#### ***Tripulación de Cubierta :***

**Horswell, Albert Edward James (Marinero)**

**Symons, George Thomas (Vigía, a cargo del bote)**

1076

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Hendrickson, Charles George (Jefe de Fogoneros)**

**Collins, Samuel (Fogonero)**

**Pusey, Robert William (Fogonero)**

**Taylor, James (Fogonero)**

**Sheath, Frederick (Ajustador)**

**Hora 02:20 hs.**

El “*Carpathia*” informa al “*Olympic*” que el RMS “*Titanic*” se ha hundido en la posición indicada como **41° 46’ Norte y 50° 14’ Oeste.**

**Bote N° 2 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Allen, Elizabeth Walton**

**Appleton, Sra. Charlotte Lamson de**

**Comell, Malvina Helen Lamson de Robert Clifford**

**Douglas, Mahala Dutton de Walter Donald**

**Madill, Georgette Alexandra**

**Robert, Elizabeth Walton McMillan de Edward Scott**

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Kreuchen, Emilie (doncella de Elizabeth Walton McMillan)**

**LeRoy, Berthie (doncella de Mahala Dutton)**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Coutts, Winnie “Minnie” Trainer de William**

**Coutts, William Loch “Willie”**



**Coutts, Neville Leslie “Eden”**  
**Kink, Anton**  
**Kink, Louise Heilmann de Anton**  
**Kink, Louise Gretchen**

*Tripulación de Cubierta :*

**Osman, Frank (Marinero)**  
**Boxhall, Joseph Groves ( 4to.Oficial, a cargo del bote)**

*Tripulación de servicio a pasajeros:*

**Ellis, John Bertram (Asistente de Cocina Vegetariana)**  
**Johnson, James (Mayordomo de Salón)**

**Hora 02:35 :**

El buque “Mount Temple” escucha al RMS “Carpathia” transmitir : “*A los que estén allí : estamos disparando cohetes*”.

**Bote N° 3 :**

*Pasajeros de 1ra.clase:*

**Anderson, Harry**  
**Cardeza, Charlotte Wardle Drake de James Warburton Martínez**  
**Cardeza, Thomas Drake Martínez**  
**Daniel, Robert Williams**  
**Davidson, Orian Hays de Thornton**  
**Dick, Albert Adrian**  
**Dick, Vera Gillespie de Albert Adrian**  
**Graham, Margaret Edith**  
**Graham, Edith Junkins de William Thompson**  
**Harper, Henry Sleeper**  
**Harper, Myna Haxtun de Henry Sleeper**

1078

**Hawksford, Walter James**

**Hays, Lara Jennings Gregg de Charles Melville**

**Saalfeld, Adolphe**

**Simonius-Blumer, Alfons**

**Spedden, Frederic Oakley**

**Spedden, Margaretta Corning Stone de Frederic Oakley**

**Spedden, Robert Douglas**

**Stahelin, Max**

*Sirvientes de Ira.clase:*

**Burns, Elizabeth Margaret (niñera de Spedden, Robert Douglas)**

**Hassah, Hamad (cochero de Harper, Henry Sleeper)**

**Lesurer, Gustav (sirviente de Cardeza, Thomas Drake Martínez)**

**Perreault, Mary Anne (doncella de Clara Jennings Gregg)**

**Shute, Elizabeth Weed Edith ( institutriz de Margaret Edith Graham)**

**Sun Yat Sen (sirviente personal de Harper, Henry Sleeper)**

**Ward, Anna (doncella de Charlotte Wardle Drake)**

**Wilson, Helen (doncella de Spedden, Frederic Oakley)**

*Tripulación de Cubierta :*

**Anderson, J. (Marinero)**

**Moore, George Alfred (Marinero, a cargo del bote)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Binstead, Walter (Ajustador)**

**Combes, G. (Fogonero)**

**Couper, Robert (Fogonero)**

**Haggan, John (Fogonero)**

**Mason, Frank Archibald Robert (Fogonero)**

**Mayzes, Thomas (Fogonero)**

**Moore, John J. (Fogonero)**

**Nutbean, William (Fogonero)**  
**Podesta, John (Fogonero)**  
**Triggs, Robert (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio :*

**Seward, Wilfred Deable (2do.Jefe de Despenseros de 2da.clase)**

**Hora 02:40 hs.**

MPA (RMS “Carpathia”) llama al RMS “Olympic”.

**Bote N° 4 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Astor, Madeleine Talmadge Force de John Jacob**  
**Carter, Lucile Polk de William Ernest**  
**Carter, Lucile Polk (Srta.)**  
**Carter, William T. II (joven)**  
**Chaffee, Carrie Constance Toogood de Herbert Fuller**  
**Clark, Virginia Estelle McDowell de Walter Miller**  
**Cummings, Florence Briggs Thayer de John Bradley**  
**Eustis, Elizabeth Mussey**  
**Hippach, Jean Gertrude**  
**Hippach, Ida Sophia Fischer de Louis Albert**  
**Ryerson, Emily Maria Borie de Arthur Lamed**  
**Ryerson, Emily Borie (Srta.)**  
**Ryerson, John Borie (joven)**  
**Ryerson, Suzette Parker (Srta.)**  
**Stephenson, Martha Eustis de Walter Bertram**  
**Thayer, Marian Longstreth Morris de John Borland**  
**Widener, Eleanor Elkins de George Dunton**

1080

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Bidois, Rosalie (doncella de la Sra. de John Jacob Astor)**  
**Bowen, Grace Scott (institutriz del joven Ryerson , John Borie)**  
**Chaudanson, Victorine (doncella de la Sra. de Arthur Ryerson)**  
**Endres, Caroline Louise (niñera asignada a la Sra. de John Jacob Astor)**  
**Fleming, Margaret (doncella de la Sra. de Thayer, John)**  
**Geiger, Amalie (doncella de la Sra. de Widener)**  
**Serreplan, Augusta (doncella de la Sra. de Carter, William)**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Hâmâlâinen, Anna de William**  
**Hâmâlâinen, Wiljo (joven)**  
**Hocking, Eliza Needs de**  
**Hocking, Ellen (Srta.)**  
**Richards, George (joven)**  
**Richards, Emily Hocking de Sidney**  
**Richards, William Rowe (joven)**

*Tripulación de Cubierta:*

**Foley, John (Dispensero)**  
**Hemming, Samuel Ernest (Ajustador de lámparas, salvado del mar)**  
**Lyons, William Henry (Marinero, salvado del agua)**  
**McCarthy, William (Marinero)**  
**Perkis, Walter John (Contramaestre/Comisario)**

*Tripulación bajo Cubierta:*

**Dillon, Thomas Patrick (Ajustador, salvado del mar)**  
**Ranger, Thomas (Engrasador)**  
**Scott, Frederick (Engrasador, salvado del mar)**  
**White, Alfred (Engrasador, salvado del mar)**

***Tripulación de Servicio :*****Cunningham, Andrew (Mayordomo de Dormitorios, salvado del mar)****Prentice, Frank (Despensero asistente, salvado del mar)****Siebert, Sidney Conrad (Mayordomo de Dormitorios, salvado del mar)****Hora 02:58 hs.**

El buque SBA (“Birma”) cree haber escuchado al RMS “Titanic”, por lo que envía un mensaje que dice: *“Viajando a toda velocidad hacia Uds. Arribaremos a las 6 de la mañana. Esperamos que estén a salvo .Estamos ahora a sólo 50 millas”*.

**Bote N° 5 :*****Pasajeros de 1ra.clase :*****Beckwith, Richard Leonard****Beckwith, Sallie Monypeny de Richard Leonard****Behr, Karl Howell****Calderhead, Edward Pennington****Cassebeer, Genevieve Fosdick de Henry Arthur Jr.****Chambers, Norman Campbell****Chambers, Bertha Griggs de Norman Campbell****Daly, Peter Denis****Dodge, Ruth Vidaver de Washington****Flynn, John Irving****Frauenthal, Henry William****Frauenthal, Clara Heinsheimer de Henry William****Frauenthal, Isaac Gerald****Frölicher-Stehli, Maximilian Joseph****Frölicher-Stehli, Margaretha Emerentia Stehli de Maximilian Joseph****Frölicher, Hedwig Margaritha (Srta.)****Goldenberg, Samuel L.****Goldenberg, Edwiga Grabowska de Samuel L.**

1082

**Harder, George Achilles**

**Harder, Dorothy Annan de George Achilles**

**Kimball, Edwin Nelson Jr.**

**Kimball, Gertrude Parsons de Edwin Nelson Jr.**

**Newsom, Helen Monypeny**

**Ostby, Helene Ragnhild**

**Silverthorne, Spencer Victor**

**Stengel, Annie May Morris de Charles Emil Henry**

**Warren, Anna Sophia Atkinson de Frank Manley**

***Tripulación de Cubierta :***

**Olliver, Alfred (Contramaestre/Comisario)**

**Pitman, John Herbert (3er.Oficial, a cargo del bote)**

***Tripulación bajo Cubierta :***

**Shiers, Alfred (Fogonero)**

**No identificado (Fogonero)**

***Tripulación de Servicio :***

**Bennett, Mabel (Camarera)**

**Etches, Henry Samuel (Mayordomo de Dormitorios)**

**Guy, Edward John (Asistente de Calzados)**

**McLaren, H. ( Camarera)**

**Hora 03:00 hs.**

El buque MPA (RMS “Carpathia”) llama al barco MGY (RMS “Titanic”).

**Bote N° 6 :**

***Pasajeros de 1ra.clase :***

**Baxter, Helene DeLaudenière Chaput de James**  
**Bowerman, Elsie Edith**  
**Brown, Margaret Tobin (“Molly Brown”) de James Joseph**  
**Candee, Helen Churchill Hungerford de Edward**  
**Cavendish, Julia Florence Siegel de Tyrell William**  
**Chibnall, Edith Martha Bowerman de Alfred**  
**De Villiers, Berthe**  
**Douglas, Suzette Bazter de Frederick Charles**  
**Lindstrôm, Sigrid Posse de Carl Johan**  
**Meyer, Leila Saks de Edgar Joseph**  
**Newell, Madeleine**  
**Newell, Marjorie**  
**Peuchen, Arthur Godfrey**  
**Rothschild, Elizabeth Jane Barrett de Martin**  
**Smith, Mary Eloise Hughes de Lucien Philip**  
**Spencer, Marie Eugene de William Augustus**  
**Stone, Martha Evelyn de George Nelson**

*Sirvientes de 1ra.clase :*

**Barber, Eleanor (“Nellie”) (doncella de la Sra. de Cavendish)**  
**Icard, Amelie (doncella de la Sra. de Stone)**  
**Lurette, Elise (doncella de la Sra. de Spencer)**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Zenni, Philip**

*Tripulación de Cubierta :*

**Fleet, Frederick (Vigía)**  
**Hichens, Robert (Contramaestre, a cargo del bote)**

*Tripulación de Servicio:*

1084

**Bowker, Ruth (Cajera)**

**Martin, Margaret (“Mabel”) (2da.Cajera)**

**Hora 03:28 hs.**

El buque “La Provence” se dirige al barco “Celtic”, en estos términos:  
*“ Nadie ha oído del Titanic por cerca de dos horas”.*

**Bote N° 7 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Bishop, Dickinson H.**

**Bishop, Helen Walton de Dickinson H.**

**Blank, Henry**

**Chevré, Paul Romaine**

**Crosby, Catherine Elizabeth Halstead de Edward Gifford**

**Crosby, Harriet R.(Srta.)**

**Earnshaw, Olive Potter de Boulton**

**Flegenheimer, Antoinette Liche de Alfred**

**Gibson, Dorothy Winifred**

**Gibson, Pauline Boeson de Leonard**

**Greenfield, Blanche Strouse de Leo David**

**Greenfield, William Bertram**

**Hays, Margaret Bechstein**

**Maréchal, Pierre**

**McGough, James Robert**

**Omont, Alfred Fernand**

**Potter, Lily Alexenia Wilson de Thomas Jr.**

**Seward, Frederic Kimber**

**Sloper, William Thompson**

**Snyder, Nellie Stevenson de John Pillsbury**

**Taylor, Elmer Zebley**

**Taylor, Juliet Cummins Wright de Elmer Zebley**

**Tucker, Gilbert Milligan Jr.**



***Pasajeros de 2da.clase:*****Nourney, Alfred (“Barón Von Drachstedt”)*****Tripulación de Cubierta:*****Hogg, George Alfred (Vigía, a cargo del bote)****Jewell, Archie (Vigía)****Weller, William (Marinero)*****Otros :*****Un (1) perro de raza Pomerania, perteneciente a la Sra. Hays, Margaret Bechstein .-****Hora 04:24 hs.****El buque SBA (“Birma”) anuncia que *“Estamos a 30 millas al Sudoeste del Titanic”*.****Bote N° 8 :*****Pasajeros de 1ra.clase :*****Bonnell, Elizabeth****Bonnell, Caroline****Bucknell, Emma Eliza Ward de William Robert****Cherry, Gladys****Holverson, Mary Aline Towner de Alexander Oskar****Kenyon, Marion Stauffer de Frederick R.****Leader, Alice de Farnham****Pears, Edith de Thomas****Peñasco y Castellana, María Josefa Pérez de Soto y Vallejo, de Víctor****Roths (La condesa de ), Noël Lucy Martha Dyer-Edwards****Swift, Margaret Welles Barron de Frederick Joel**

1086

**Taussig, Tillie Mandelbaum de Emil**

**Taussig, Ruth**

**White, Ella Holmes de J. Stuart**

**Wick, Mary Natalie**

**Wick, Martha Hitchcock de George Dennick**

**Young, Marie Gracie**

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Bazzani, Albina (Srta.) (doncella de la Sra. de Bucknell, William)**

**Bird, Ellen (doncella de la Sra. de Straus, Isidor)**

**Bissetti, Amelia (doncella de la Sra. de White)**

**Daniels, Sarah (doncella de la Sra. de Allison, Hudson)**

**Maioni, Roberta (doncella de la Condesa de Rothes)**

**Oliva y Ocana, Fermina (doncella de la Sra. de Peñasco y Castellana, Víctor)**

*Tripulación de Cubierta:*

**Jones, Thomas, William (Marinero, a cargo del bote)**

**Pascoe, Charles H. (Marinero)**

*Tripulación de Servicio:*

**Crawford, Alfred (Mayordomo de Dormitorios)**

**Simmons, Alfred (Cocinero del “Rancho”)**

**Bote N° 9 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Aubert, Leontine Pauline**

**Bradley, George**

**Lines, Elizabeth Lindsey James de Ernest H.**

**Lines, Mary Conover (Srta.)**  
**Romaine, Charles Hallace**

*Sirvientes de 1ra.clase :*

**Sägesser, Emma (doncella de Madame Aubart, Leontine)**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Buss, Kate**  
**Collett, Sidney C. Stuart**  
**Herman, Alice**  
**Herman, Kate**  
**Herman, Jane Laver de Samuel**  
**Kelly, Florence (“Fannie”)**  
**Padró y Manet, Julián**  
**Pallas y Castello, Emilio**  
**Pinsky, Rosa**  
**Reynaldo , Encarnación (Sra.)**  
**Smith, Marion Elsie**  
**Toomey, Ellen**  
**Trout, Sra. de William H.**  
**Watt, Bessie Inglis Milne de James**  
**Watt, Bertha J.**  
**Wilhelms, Charles**  
**Wright, Marion**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Niskänen, Juha (Sr.)**  
**Pickard, (“Trembisky”) Berk (Sr.)**  
**Strandén, Juho (Sr.)**

*Tripulación de Cubierta:*

1088

**Haines, Albert M. (Piloto Contramaestre, a cargo del bote)**

**Wynn, Walter (Comisario/Contramaestre)**

**McGough , George M. (Marinero)**

**Peters, William Chapman (Marinero)**

***Tripulación bajo Cubierta:***

**Kaspar, Franz Vilhelm (Fogonero)**

**Kemish, George (Fogonero)**

**Street, Thomas Albert (Fogonero)**

***Tripulación de Servicio:***

**Baggot, Allen Marden (Mayordomo de Salón)**

**Pfropper, Richard (Mayordomo de Salón)**

**Harrison, Aragon D.(Mayordomo de Salón)**

**Ryerson, William Edwy (Mayordomo de Salón)**

**Ward, William (Mayordomo de Salón)**

**Yearsley, Harry (Mayordomo de Salón)**

**Chapman, Joseph Charles (Asistente de Calzados—Botas--)**

**Widgery, James George (Mayordomo de Baños)**

**Bote N° 10 :**

***Pasajeros de 1ra.clase :***

**Andrews, Kornelia Theodosia**

**Fortune, Alice Elizabeth**

**Fortune, Ethel Flora**

**Fortune, Mabel Helen**

**Fortune, Mary McDougald de Mark**

**Hogeboom, Anna Andrews de John C.**

**Longley, Gretchen Fiske**

**Marvin, Mary Graham Carmichael Farquharson de Daniel Warner**

**Willard, Constance**

*Pasajeros de 2da.clase :*

**Abelson, Hanna Wizosky de Samuel**

**Ball, Ada E. Hall**

**Drew, Lulu Thome Christian de James Vivian**

**Drew, Marshall Brines (joven)**

**Hosono, Masabumi**

**Keane, Nora A.**

**Mallet, Antoinette Magnin de Albert**

**Mallet, André (joven)**

**Siukkonen, Anna**

**Ware, Florence Louise Long de John James**

**Weisz, Mathilde de Leopold**

**West, Barbara Joyce**

**West, Constance Miriam**

**West, Ada Mary Worth de Edwyn Arthur**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Dean, Eva Georgetta Light de Bertram Frank**

**Dean, Bertram Vere (joven)**

**Lundlin, Olga Elida**

**Krekorian, Neshan**

**Thorneycroft, Florence Kate Stears de Percival**

*Tripulación de Cubierta:*

**Buley, Edward John (Marinero, a cargo del bote)**

**Evans, Frank Olliver (Marinero)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

1090

**Rice, Charles (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio:*

**Burke, William (Mayordomo de Salón de 2da.clase)**

**Bote N° 11 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Allison, Hudson Trevor (joven)**

**Mock, Philip Edmund**

**Rosenbaum, Edith Louise**

**Schabert, Emma Mock de Paul**

**Silvey, Alice Munger de William Baird**

*Sirvientes de 1ra.clase:*

**Cleaver, Alice Catherine (niñera de Trevor Allison)**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Angle, Florence Agnes Hughes de William A.**

**Becker, Nellie E. Baumgardner de Allen Oliver**

**Becker, Marion Louise**

**Becker, Richard F. (joven)**

**Del Carlo, Argene Genovesi de Sebastiano**

**Harper, Nina**

**Jerwan, Marie Thuillard de Amin S.**

**Leitch, Jessie Wills**

**Nye, Elizabeth Ramell**

**Philips, Kate Florence**

**Quick, Jane Richards de Frederick Charles**

**Quick, Phyllis May**

**Quick, Winifred Vera**  
**Sincock, Maude**

*Sirvientes de 2da.clase:*

**Brown, Amelia (“Mildred”) ,cocinera del Sr. Allison, Hudson**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Aks, Philip Frank (joven)**  
**De Mulder, Theodor**  
**Hansen, Jennie Louise Howard de Claus Peter**  
**Sap, Julius**  
**Scheerlinckx, Jean**

*Tripulación de Cubierta:*

**Humphreys, Sidney James (Contramaestre, a cargo del bote)**  
**Brice, Walter T.(Marinero)**

*Tripulación de bajo Cubierta:*

**No Identificado (Fogonero)**

*Tripulación de Servicio:*

**Wheat, Joseph Thomas (Mayordomo Asistente de 2da.)**  
**Gibbons, Jacob William (Mayordomo de Salón)**  
**Hartnell, Frederick (Mayordomo de Salón)**  
**MacKay, Charles Donald (Mayordomo de Salón)**  
**McMicken, Arthur (“Alfred”) (Mayordomo de Salón)**  
**Wheelton, Ernest Edward (Mayordomo de Salón)**  
**Terrell, Frank (Mayordomo Auxiliar)**  
**Cullen, Charles (Mayordomo de Dormitorios)**  
**Faulkner, William Stephen (Mayordomo de Dormitorios)**

1092

**Thessinger, Alfred (Mayordomo de Dormitorios)**

**Hyland, James Leo (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Prior, Harold John (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Savage, Charles J. (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Gold, Katherine (“Kate”) (Camarera)**

**Lavington, Bessie (Camarera)**

**Martin, Annie (Camarera)**

**Pritchard, A. (Camarera)**

**Robinson, Annie (Camarera)**

**Smith, Katherine E. (Camarera)**

**Stap, Sarah Agnes (Camarera)**

**Caton, Annie (Asistente del Baño Turco)**

**Slocombe, Maud (Asistente del Baño Turco)**

**Witter, James William Chatham (Mayordomo del Salón de Fumadores de la 2da.clase)**

**Bote N° 12 :**

***Pasajeros de 2da.clase :***

**Bentham, Lilian W.**

**Bryhl, Dagmar Jenny Ingeborg**

**Christy, Alice Frances**

**Christy, Julie R.**

**Duran y More, Asunción**

**Duran y More, Florentina**

**Garside, Ethel**

**Jacobsohn, Amy Frances de Sidney Samuel**

**Kantor, Miriam Sternin de Sinaí**

**Lehmann, Bertha**

**Parrish, Lutie**

**Phillips, Alice Frances Louisa**

**Renouf, Lilian Jefferys de Peter Henry**

**Rugg, Emily**



**Shelley, Imanita Hall de William  
Webber, Susan**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Cohen, Gurshon (“Gus”)  
Cribb, Laura Mae**

*Tripulación de Cubierta:*

**Poingdestre, John Thomas (Marinero, a cargo del bote)  
Clench, Fredrick (Marinero)**

**Bote N° 13 :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Dodge, Washington**

*Pasajeros de 2da.clase :*

**Beane, Edward  
Beane, Ethel Clarke de Edward  
Becker, Ruth Elizabeth  
Beesley, Lawrence  
Caldwell, Albert Francis  
Caldwell, Sylvia Mae Harbaugh de Albert Francis  
Caldwell, Alden Gates  
Davis, Mary  
Hewlett, Mary D.  
Oxenham, Percy Thomas  
Ridsdale, Lucy  
Slayter, Hilda Mary**

1094

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Aks, Leah Rosen de Sam**  
**Asplund, Johan Charles**  
**Bradley, Bridget Delia**  
**Buckley, Daniel**  
**Connolly, Kate**  
**DeMessemaeker, Anna de Guillaume Joseph**  
**Dowdell, Elizabeth**  
**Emanuel, Virginia Ethel**  
**Glynn, Mary Agatha**  
**Johannessen, Bernt Johannes**  
**Karlsson, Einar Gervasius**  
**Landergren, Aurora Adelia**  
**Madsen, Fridtjof**  
**McDermott, Bridget Delia**  
**McGovern, Mary**  
**Nilsson, Helmina Josefina**  
**Nysten, Anna Sofía**  
**O’Leary, Hanora (“Nora”)**  
**Olsen, Arthur Karl**  
**Riordan, Johanna (“Hannah”)**  
**Sandström, Beatrice Irene**  
**Sandström, Marguerite Rut**  
**Smyth, Julia**  
**Svensson, Johan Cervin**  
**Tenglin, Gunnar Isidor**  
**Vartunian, David**

*Tripulación de Cubierta:*

**Lee, Reginald Robinson (Vigía)**  
**Hopkins, Robert John (Marinero)**  
**Vigott, Philip Francis (Marinero)**

*Tripulación de bajo Cubierta :***Barrett, Frederick William (Jefe de Fogoneros, a cargo del bote)****Beauchamp, George William (Fogonero)****Crimmins, James (Fogonero)****Major, William (Fogonero)****Fryer, A.E. (Ajustador)***Tripulación de Servicio:***Knight, George (Mayordomo de Salón)****Littlejohn, Alexander James (Mayordomo de Salón)****Ray, Frederick Dent (Mayordomo de Salón)****Williams, Walter John (Mayordomo Asistente)****Foley, William C. (Mayordomo de 3ra.clase)****Port, Frank (Mayordomo de 3ra.clase)****Wright, William (Mayordomo Auxiliar)****Windebank, Alfred Edgar (Cocinero de Salsas, substituto)****Neale, Henry (Cocinero Asistente)****Colgan, Joseph (Fregador de Cocina)****Martin, F.(Idem anterior)****Ross, Horace Leopold (Idem anterior)****Hardwick, Reginald (Portero de Cocina)****Ball, Percy (Lavador de Platos)****Burrage, Alfred (Lavador de Platos)****Maugé, Paul (Escribiente del Restaurante)****Bote N° 14 :***Pasajeros de la 1er.clase:***Compton, Mary Eliza Ingersoll de Alexander Taylor****Compton, Sara Rebecca****Hoyt, William Fischer**

1096

**Minahan, Lillian Thorpe de William Edward**  
**Minahan, Daisy E.**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Brown, Elizabeth Catherine Ford de Thomas William Solomon**

**Brown, Edith Eileen**

**Cameron, Clear Annie**

**Clarke, Ada Maria Winfield de Charles V.**

**Collyer, Charlotte Annie Tate de Harvey**

**Collyer, Marjorie**

**Cook, Selena**

**Davies, Elizabeth Agnes Mary White de John Morgan**

**Davies, John Morgan Jr. (joven)**

**Hart, Esther Ada Bloomfield de Benjamin**

**Hart, Eva Miriam**

**Laroche, Juliette Marie Louise de Joseph**

**Laroche, Louise (Srta.)**

**Lemore, Amelia**

**Louch, Alice Adelaide de Charles Alexander**

**Mellinger, Elizabeth Anne**

**Mellinger, Madeleine Violet**

**Portaluppi, Emilio**

**Walcroft, Nellie**

**Wells, "Addie" Dart Trevaskis de Arthur Henry**

**Wells, Joan**

**Wells, Ralph Lester (joven)**

**Williams, Charles Eugene**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Heikkinen, Laina ("Laila")**

**Lang, Fang (Marinero chino)**

**Moor, Beila (Sra.)**

**Moor, Meier (joven)**  
**Ryan, Edward**  
**Thomas, Thamine (“Thelma”) de Alexander**

***Tripulación de Cubierta:***

**Lowe, Harold Godfrey (5to.Oficial, a cargo del bote)**  
**Scarrott, Joseph (Marinero)**  
**Harder, William (Limpiador de Ventanas)**

***Tripulación bajo Cubierta:***

**Threlfall, Thomas (Fogonero Jefe)**  
**Harris, Frederick (Fogonero)**

***Tripulación de Servicio:***

**Crowe, George Frederick (Mayordomo de Salón)**  
**Phillimore, Harold Charles William (Mayordomo de Salón)**  
**Morris, Frank Herbert (Mayordomo de Baños)**  
**Pugh, Alfred (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Bote N<sup>a</sup> 15 :**

***Pasajeros de 1ra.clase :***

**Homer, George**

***Pasajeros de 2da.clase :***

**Harris, George**

***Pasajeros de 3ra.clase :***

1098

**Abrahamsson, August**

**Albimona, Nassef Cassem**

**Asplund, Selma Augusta Emilia Johansson de Carl**

**Asplund, Edvin Félix (joven)**

**Asplund, Lilian Gertrud**

**Barah, Hanna Assi**

**Dahl, Charles Edward (“Karl Edward”)**

**Daly, Margaret Marcella (“Maggie”)**

**DeMessemaeker, Guillaume Joseph**

**Finoli, Luigi**

**Hakkarainen, Elin Matilda Dolk de Pekka Pietari**

**Hedman, Oscar**

**Hirvonen, Helga E. Lindqvist de Alexander**

**Hirvonen, Hildur E. (Srta.)**

**Jalsevac, Ivan**

**Jonsson, Carl**

**Johansson, Oskar Leander**

**Johnson, Elizabeth Vilhelmina Berg de Oscar W.**

**Johnson, Eleanor Ileen**

**Johnson, Harold Theodor (joven)**

**Jussila, Erik**

**Karun, Anna**

**Karun, Franz**

**Kennedy, John**

**Lindqvist, Eino William**

**Lulic, Nikola**

**Lundström, Thure Edvin**

**Madigan, Margaret (“Maggie”)**

**Mamee, Hanna**

**McCarthy, Katherine (“Katie”)**

**Midtsjo, Karl Albert**

**Mulvihill, Bertha E.**

**Persson, Ernst Ulrik**

**Sundman, Johan Julian**

**Tornquist, William Henry**  
**Turja, Anna Sofía**  
**Turkula, Hedwig**  
**Vartunian, David**

*Tripulación de Cubierta :*

**Evans, Alfred Frank (Vigía)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**Dymond, Frank (Fogonero, a cargo del bote)**  
**Clark, William (Fogonero)**  
**Noss, Henry (Fogonero)**  
**Pearse, J. (Fogonero)**  
**Priest, Arthur John (Fogonero)**  
**Taylor, William Henry (Fogonero)**  
**Avery, James Frank (Ajustador)**  
**Blake, Percival Albert (Ajustador)**  
**Cavell, George Henry (Ajustador)**  
**Fredricks, W. ( Ajustador)**  
**White, William George (Ajustador)**

*Tripulación de Servicio:*

**Stewart, John (“Jack”) (Mayordomo del Café Verandah)**  
**Crafter, Frederick (Mayordomo de Salòn)**  
**Keene, Percy Edward (Mayordomo de Salòn)**  
**Thomas, Albert Thomas (Mayordomo de Salòn)**  
**Thomas, Benjamin James (Mayordomo de Salòn)**  
**Toms, F. (Mayordomo de Salòn)**  
**Nichols, Walter Henry (“Nicholas”) (Asistente de Mayordomo)**  
**Rule, Samuel James (Mayordomo de Baños)**  
**Lewis, Arthur Ernest Read (Mayordomo de 3ra.clase)**

1100

**Halford, Richard (Mayordomo de 3ra.clase)**  
**Hart, John Edward (Mayordomo de 3ra.clase)**  
**Bliss, Emma Junod de Ernest John (Camarera)**  
**Burgess, Charles Reginald (3er.Panadero Adicional)**

**Bote N° 16 :**

*Pasajeros de 2da.clase:*

**Elizabeth Anne Wilkinson (“Lizzie Faunthorpe”)**  
**Silvén, Lyyli Karolina**  
**Troutt, Edwina Celia (“Winnie”)**

*Pasajeros de 3ra.clase:*

**Abelseth, Karen Marie**  
**Coor, Karen Marie**  
**Davison, Mary Finck de Thomas Henry**  
**Dyker, Anna Elizabeth Judith Andersson de Adolf Fredrick**  
**Gilnagh, Katherine (“Katie”)**  
**Healy, Hanora**  
**Jensen, Carla Christine**  
**Kelly, Anna Katherine**  
**Mannion, Margaret**  
**McCormack, Thomas Joseph**  
**McCoy, Agnes**  
**McCoy, Alicia**  
**McCoy, Bernard**  
**Mockler, Ellen Mary**  
**Moran, Bertha Bridget**  
**Mullen, Katherine (“Katie”)**  
**Murphy, Catherine (“Kate”)**  
**Murphy, Margaret Jane (“Maggie”)**  
**Murphy, Nora**



**Sjöblom, Anna Sofia**  
**Thomas, Assad Alexander (joven)**  
**Wilkes, Ellen Needs de James**

*Tripulación de Cubierta:*

**Bailey, Joseph Henry (Maestre, a cargo del bote)**  
**Forward, James (Marinero)**  
**Archer, Ernest Edward (Marinero)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**No Identificado (Fogonero)**  
**Pelham, George (Ajustador)**

*Tripulación de Servicio:*

**Andrews, Charles (Mayordomo Asistente)**  
**Gregson, Mary (Camarera)**  
**Jessop, Violeta Constanca (Camarera)**  
**Leather, Elizabeth M. (Camarera)**  
**Marsden, Evelyn (Camarera)**  
**Roberts, Mary Keziah (Camarera)**  
**Sloan, Mary (Camarera)**

Debemos hacer la indicación que estos son los dieciséis (16) botes con los que venía originalmente el RMS “Titanic”, además de los botes plegables “A”, “B”, “C” y “D”, que veremos a continuación, en lo que respecta a la cantidad de sobrevivientes Pero también debemos indicar que varios de los que fueron rescatados de las aguas ,murieron a bordo de alguno de los botes o bien, en el buque que rescató a los sobrevivientes, es decir el RMS “Carpathia”. Ellos fueron:

**Lyons, William Henry (Marinero)/Bote N° 4/.Murió en el “Carpathia”.**

1102

**Siebert, Sidney Conrad** (Mayordomo de Dormitorios)/Bote N° 4/Murió en el bote.

**Hoyt, William Fischer**/Bote N° 14/Murió en el bote.

Habíamos indicado que también se puede hacer un listado de los botes plegables , con las personas que se encontraban en ellos. El listado se conforma de la siguiente manera:

**Bote Plegable “A” :**

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Beattie, Thomson**

**Daly, Peter Dennis** (posiblemente recogido del mar)

**Rheims, George Alexander Lucien**

**Williams, Richard Norris II**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Andersson, August** (“August Edvard Wennesrstrôm”)

**Abbott, Stanton** (“Rosa”)

**Abelseth, Olaus Jorgensen**

**Jansson, Carl Olof**

**Keefe, Arthur**

**Lindell, Edvard Bengtsson**

**Lindell, Elin Gerda de Edvard Bengtsson**

**Olsson, Oscar Wilhem**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**McIntyre, William** (Ajustador)

**Thompson, John** (Fogonero)

*Tripulación de Servicio :*

**Brown, Edward (Mayordomo de Salón)**  
**Lucas, William (Mayordomo de Salón)**  
**Weikman, Augustus H. (Barbero)**

De los anteriormente mencionados, murieron a bordo de ese bote plegable las siguientes personas:

**Beattie, Thomson (Pasajero de 1ra.clase)**  
**Keefe, Arthur (Pasajero de 3ra.clase)**  
**Lindell, Arthur (Pasajero de 3ra.clase)**  
**Lindel, Elin Gerda de Edvard Bengtsson (Pasajero de 3ra.clase)**

**Bote Plegable “B” :**

***Pasajeros de 1ra.clase:***

**Barkworth, Algernon H. Wilson**  
**Gracie, Archibald IV**  
**Thayer, John Borland Jr.**

***Pasajeros de 2da.clase:***

**Mellors, William John**

***Pasajeros de 3ra.clase:***

**Daly, Eugene Patrick**  
**Dorking, Edward Arthur**  
**Harmer, Abraham (“David Livshin”)**  
**Moss, Albert Johan**  
**O’Keefe, Patrick**  
**Persson, Ernst Ulrik**  
**Sunderland, Victor Francis**

1104

*Tripulación de Cubierta:*

**Lightoller, Charles Herbert (2do.Oficial)**

*Tripulación bajo Cubierta:*

**Allen, Ernest F. (Ajustador)**

**Hebb, A. (Ajustador)**

**Hurst, Walter (Engrasador/Fogonero)**

**Fitzpatrick, Charles William M. (Mayordomo de Rancho)**

**Judd, Charles E. (Fogonero)**

**Lindsay, William Charles (Fogonero)**

**McGann, James (Ajustador)**

**Mason, Frank Archibald Robert**

**O'Connor, John (Ajustador)**

**Pragnell, George (Engrasador)**

**Senior, Henry ("Harry") (Fogonero)**

**Snow, Eustace Philip (Ajustador)**

*Tripulación de Servicio :*

**Bride, Harold Sydney (Operador de Radio)**

**Collins, John (Fregador)**

**Daniels, Sidney Edward (Mayordomo de 3ra.clase)**

**Joughin, Charles John (Jefe de Panaderos)**

**Maynard, Isaac ("John", "Joseph") (Cocinero de Entradas de Cena)**

**Phillips, John George (Operador de Radio)**

**Whiteley, Thomas (Mayordomo de Salón)**

De lo detallado antes, murieron a bordo de este bote plegable , las siguientes personas:

**Harmer, Abraham ("David Livshin") (Pasajero de 3ra.clase)**

**Phillips, John George (Operador de Radio)**

**Bote Plegable “C” :*****Pasajeros de 1ra.clase :*****Abraham, Sophie Halau Easu de Joseph****Assaf, Mariana****Baclini, Helene Barbara****Baclini, Maria Catherine****Baclini, Latifa de Solomon****Badman, Emily Louise****Bing, Lee****Chip, Chang****Banoura, Ayoub****Devaney, Margaret****Foo, Choong****Goldsmith, Emily Alice Brown de Frank John****Goldsmith, Frank John William (joven) (“Frankie”)****Hee, Ling****Hellström, Hilda Maria****Howard, May Elizabeth****Hyman, Abraham****Lam, Alí****Lang, Fang****Moubarek, Amenia de George****Moubarek, George (joven)****Moubarek, George (joven)****Moubarek, Halim Genios (joven) (“William George”)****Musselmani, Fátima Musselmani****Nackid, Said****Nackid, Mary Mowad de Said****Nackid, Mary****Najib, Adele Jane Klamie****Nicola-Jarred, Jamila****Nicola-Jarred, Elias (joven)**

1106

**Osman, Velin**

**Joseph/Peter, Michael J. (joven) (“Michael Joseph”)**

**Roth, Sarah A.**

**Salkjelsvik, Anna Kristine**

**Stanley, Amy Zillah Elsie**

**Touma, Hanna Youssef Razi de Darwis**

**Touma, Maria Youssef (“Mary Thomas”)**

**Touma, Georges Youssef (joven) (“George Thomas”)**

**Whabee, Shawneene Abi-Saab de George Joseph**

**Yazbeck, Selini Alexander de Antoni**

*Tripulación de Cubierta :*

**Rowe, George Thomas (Cabo, a cargo del bote)**

*Tripulación bajo Cubierta:*

**Doel, Frederick (Fogonero)**

**Hunt, Albert (Ajustador)**

**Knowles, Thomas (Ranchero de los Fogoneros)**

*Tripulación de Servicio :*

**Pearcey, Albert Victor (Despensero de 3ra.clase)**

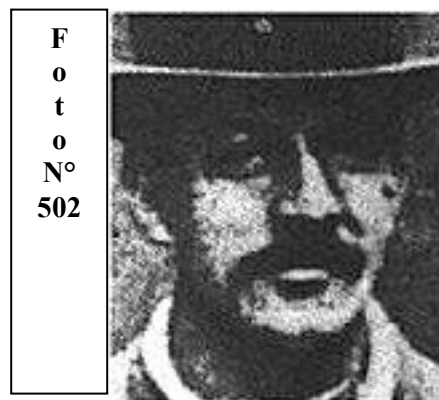
**Mills, Charles (Carnicero Asistente)**

En las siguientes páginas veremos las **fotos** de algunos **sobrevivientes**.

Respecto de los botes plegables que intervinieron en el rescate de los sobrevivientes del RMS “Titanic”, ya hemos relatado las alternativas referidas a la ímproba tarea que demandó su lanzamiento al agua. Una vez en el mar, el bote plegable “A” fue el escenario donde habrían de ocurrir los fallecimientos de las personas que hemos indicado. Ahora bien, antes de ser recogidos por el buque “Carpathia” (como veremos más adelante) , los sobrevivientes de este bote fueron transferidos al bote N° 14. Es así, que tres



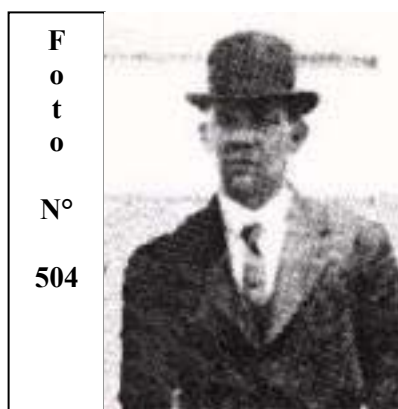
F  
o  
t  
o  
N°  
501



F  
o  
t  
o  
N°  
502



F  
o  
t  
o  
N°  
503



F  
o  
t  
o  
N°  
504

**Fotos Nos. 501 y 502 : Izq.: Pasajero de 1ra.clase STENGEL , Charles //Der. Fogonero HENDRICKSON, George .- (BOTE N° 1) .-**

**Fotos Nos. 503 y 504 : Izq. :Pasajero de 1ra. clase DUTTON, Mahala de Douglas Walter.- Der.: Marinero : OSMAN, Frank .- (BOTE N° 2) .-**



Foto N° 505



Foto N° 506

Fotos Nos. :  
505 : Fogonero : MOORE , John .-  
506: Pasajero de 1ra.clase : Spedden, Frederic Oakley .-  
-(BOTE N° 3)-



Foto N° 507



Foto N° 508

Fotos Nos. :  
507 : Ajustador : DILLON, Thomas .-  
508 : Pasajero de 2da.clase : HOCKING, Elizabeth .-  
-(BOTE N° 4)-





Foto N° 508



Foto N° 510

**Fotos Nos. :**  
**509 : Pasajero de 1ra.clase : DALY, Peter .-**  
**510 : Contramaestre : OLLIVER, Alfred .-**  
**-(BOTE N° 5) -**



Foto N° 511



Foto N° 512

**Fotos Nos.:**  
**511 : Sirviente de 1ra.clase :LURETTE , Elide .-**  
**512 : Pasajero de 1ra.clase : ROTSCILD , Elizabeth .-**  
**-(BOTE N° 6) -**



Foto N° 513



Foto N° 514

Fotos Nos. :  
513 : Pasajero de 1ra.clase : HAYS, Margaret .-  
514 : Vigía : HOGG , George .-  
-(BOTE N° 7) -



Foto N° 515



Foto N° 516

Fotos Nos. :  
515 : Pasajero de 1ra.clase : Lucy Dyer-Edwards - La Condesa de Rhodes- .-  
516 : Sirvienta de 1ra .clase : MAIONI , Roberta .-  
-(BOTE N° 8) -



**Foto N° 517 :**  
**Contra maestre**  
**HAINES , Albert .-**  
**-(BOTE N° 9) -**



**Foto N° 518**



**Foto N° 519**

**Fotos Nos. :**  
**518 : 2do. Mayordomo de Salón : BURKE , William .-**  
**519 : Pasajero de 3ra. clase : KREKORIAN , Neshan .-**  
**- (BOTE N° 10 ) -**



**Foto N° 520**



**Foto N° 521**

**Fotos Nos . :**  
**520 : Nodriza (1ra.clase) CARTER , Alice .-**  
**521 : Pasajera de 2da.clase : Argene Genovesi de del Carlo .-**  
**- ( BOTE N° 11) -**



**Foto N° 522**



**Foto N° 523**

**Fotos Nos. :**  
**522 : Pasajera de 2da.clase BRYHL , Dagmar .-**  
**523 : Marinero POINGDESTRE , John .-**  
**- (BOTE N° 12) -**



Foto N° 524



Foto N° 525

**Fotos Nos.**  
**524 : Mayordomo RAY , Frederick .-**  
**525 : Pasajero de 3ra.clase SVENSSON , Johan .-**  
**- (BOTE N° 13) -**



Foto N° 526



Foto N° 527

**Fotos Nos. :**  
**526 : Limpiador de ventanas HARDER , William .-**  
**527 : Pasajero de 2da.clase PORTALUPPI , Emilio .-**  
**- (BOTE N° 14) -**



Foto N° 528



Foto N° 529

Fotos Nos. :  
528 : Mayordomo de 3ra.clase LEWIS, Arthur .-  
529 : Fogonero NOSS , Henry .-  
- (BOTE N° 15) -



Foto N° 530



Foto N° 531

Fotos Nos. :  
530 : Pasajero de 3ra.clase JENSEN , Carla Christine .-  
531 : Pasajero de 3ra.clase McCOY Bernard .-  
- (BOTE N° 16) -



Foto N° 532



Foto N° 533

**Fotos Nos. :**  
**532 : Fogonero THOMPSON , John .-**  
**533 : Pasajero de 3ra.clase ANDERSSON , August .-**  
**-(BOTE PLEGABLE "A") -**



Foto N° 534



Foto N° 535

**Fotos Nos. :**  
**534 : Pasajero de 1ra.clase BACKWORTH ,Algernon .-**  
**535 : Pasajero de 3ra.clase DALY , Eugene .-**  
**-(BOTE PLEGABLE "B") -**



Foto N° 536



Foto N° 537

Fotos Nos.

536 : Carnicero Asistente MILLS ,Charles .-  
537 : Pasajero de 2da.clase STANLEY , Amy .-  
-(BOTE PLEGABLE "C" ) -



Foto N° 538



Foto N° 539

Fotos Nos.

538 : Contra maestre BRIGHT , Arthur .-  
539 : Pasajero de 1ra.clase LAMSON Caroline de Brown  
-(BOTE PLEGABLE "D" ) -



(3) cadáveres fueron dejados en dicho bote plegable “A” y librados a su suerte, es decir, al arbitrio de las olas del Océano Atlántico.

Un mes después del naufragio del inmundible, el buque “**Oceanic**” estaba rastrellando la zona ubicada en las coordenadas dadas por **47 ° 10’ Norte** y **30° 56’ Oeste**, es decir, unos **300** kilómetros al Sudeste del lugar donde tuvo lugar el naufragio del RMS “Titanic”. Uno de los pasajeros a bordo de dicho buque, **Sir Shane Leslie** , describió lo sucedido en el transcurso de esa travesía . Lo hizo de la siguiente manera :

*“ El mar estaba calmo al mediodía cuando el vigía avisó que se podía observar algo flotando , hacia adelante del buque. El barco aminoró la marcha y se hizo aparente que el objeto era un bote salvavidas abierto, flotando en el medio del Atlántico. Lo que fue horripilante era el hecho de que el bote contenía tres figuras, las cuales se encontraban postradas. A continuación, se impartieron órdenes del puente de mando para despachar un bote con dos Oficiales, uno de ellos , un médico. Lo que siguió fue terrorífico. Se podía observar a dos marineros, con sus cabellos blanqueados debidos a la exposición al sol y a la sal, junto a una tercera figura, vestida con ropas de dormir, tendida en uno de las tablas que conformaban los bancos del bote. Todos ellos estaban muertos, y habían sido sacudidos por el movimiento del mar, bajo el cielo abierto, desde el mismo momento en que se produjo el hundimiento del más grande de los trasatlánticos. Los tres cuerpos fueron introducidos en tres bolsas de campaña, que se cerraban mediante una barra de acero al extremo de cada una de ellas. Luego, uno tras otro fueron envueltos en la bandera británica. Hecho esto, se leyó el servicio religioso del entierro, para, más tarde, ser echados al mar.”*

**Duro.....¿no?.**

Sigamos. Veamos la conformación del último bote plegable.

**Bote Plegable “D” :**

1118

*Pasajeros de 1ra.clase :*

**Bjornstrom-Steffansson, Mauritz Häkan**  
**Brown, Caroline Lane Lamson de John Murray**  
**Futrelle, Lily May Peel de Jacques**  
**Harris, Irene Wallach de Henry Birkhardt**  
**Hoyt, Frederick Mazfield**  
**Hoyt, Jane Anne Forby de Frederick Maxfield**  
**Thorne, Gertrude Maybelle**  
**Woolner, Hugh**

*Pasajeros de 2da.clase :*

**Navratil, Edmond Roger (joven)**  
**Navratil, Michel M. (joven)**

*Pasajeros de 3ra.clase :*

**Andersson, Erna Alexandra**  
**Backström, Maria Mathilda Gustafsson de Karl Alfred**  
**Duquemin, Joseph**  
**Jermyn, Annie**  
**Kelly, Mary**  
**Nilsson, Berta Olivia**  
**O`Driscoll, Bridget**  
**Joseph/Peter, Catherine Rizk de**  
**Joseph/Peter, Ana (“Mary Joseph”)**

*Tripulación de Cubierta :*

**Bright, Arthur John (Contramaestre, a cargo del bote)**  
**Lucas, William (Marinero)**

*Tripulación bajo Cubierta :*

**No Identificado (Fogonero)**

**No Identificado (Fogonero) (Posiblemente: Murdoch, William John)**

*Tripulación de Servicio :*

**Hardy, John T. (Mayordomo Jefe de 2da.clase)**

Este bote plegable fue alzado a bordo del “Carpathia” y luego llevado hasta la ciudad de New York.

Como parte de la transcripción de los ocupantes de los botes salvavidas (a pesar que su lectura pueda ser un tanto tediosa para los posibles lectores de este trabajo de investigación) he suprimido **ADREDE** varios casos en los cuales no se pudo precisar con precisión si determinadas personas estuvieron a la deriva en el Océano Atlántico, esperando el rescate, en tal o cual bote. Repito que esto (el hecho de suprimir) se debió a que se habría prestado a error la lectura de dichos listados, como asimismo, a que el acontecimiento fue tan destructivo, conmovedor e inaudito, que la confusión reinante, en cuanto a la posible realización de una estadística “en caliente” de las personas que se encontraban en las embarcaciones , hizo prácticamente imposible efectuar un trabajo de este tipo. Además, es lógico que todo estuviera destinado a salvar a los naufragos y no se anduviera con “pavadas”, ya que era más importante darle a los sobrevivientes la más inmediata atención a bordo del RMS “Carpathia”, tratando también de posibilitar la rápida llegada al puerto de la ciudad de New York. Ya habría tiempo para los encargados de hacer los números.....

Podemos visualizar un poco más este tema trayendo a colación un artículo escrito en la **Encyclopedia Titanica**, es decir, las páginas Web de la mencionada publicación, que fuera desarrollado por el **Sr. Peter Engberg-Klarstrom**, el cual arroja un poco más de luz sobre este respecto .

1120

Cuando se trata de decidir cuales fueron los distintos medios en los que los sobrevivientes del RMS “Titanic” lograron salir del inminente naufragio del inmundible, se advierten, a menudo, una amplia gama de contradicciones y testimonios contrapuestos.

Uno de los (ya a estas alturas....) casos típicos o si se quiere “clásicos” es el que tiene que ver con la **Sra. Edwina Celia Trout**, de la que mucha gente asegura se encontraba en el bote plegable “D” , mientras otras personas indican que esta mujer se hallaba a bordo del bote N° 16. Ahora bien, la misma señora Trout relata que ella se pudo refugiar en el bote N° 13.

De todos modos, esto (el caso de la Sra. Trout) hace que uno se pregunte si es posible ( a pesar de la multitud de testimonios y demás que se lograron rescatar de aquellos que se salvaron del naufragio) lograr describir en detalle y acertadamente, los sucesos que ocurrieron en esa noche trágica. Sin embargo, deberé seguir en esta tarea , por los motivos que varias veces ya he explicado, y con los que los ,he, a pesar mío, cansado un tanto.

Aunque he tratado continuamente de realizar un seguimiento de los acontecimientos relacionados con la vida y muerte del gigante de los mares, el inmundible RMS “Titanic”, y de los que a bordo se encontraban , debo adelantar que intentaré transcribir las investigaciones que se efectuaron en los Estados Unidos de América (la Comisión del Senado de dicho país) y en Inglaterra, ya que ellas fueron, en una gran medida, las fuentes de donde se obtuvieron una cantidad importantísima y valiosa de datos respecto a los eventos de esa noche para recordar.

Desde un punto (hasta si se quiere académico.....) de vista, estas inquisitorias resultaron ser sumamente aceptables , ya que, al ser realizadas inmediatamente después del hundimiento, cuando los recuerdos estaban aún muy frescos, lograron rescatar una serie de sucesos que, de otro modo, con el paso de los años, se hubieran perdido en la niebla del tiempo.

En la investigación británica, casi todos los miembros de la tripulación que declararon contaron sus experiencias, focalizando sus relatos acerca de lo que ocurrió a lo largo de la noche que fue del 14 al 15 de Abril de 1912.

Además, dos pasajeros famosos también testificaron, siendo ellos el matrimonio conformado por Sir Cosmo y Lady Duff Gordon. Incluso, cuando la investigación concluyó, se hubo de publicar un sumario, al cuál otro de los sobrevivientes de esa noche habría de citar frecuentemente, al momento de escribir su propio libro, en el cual relata sus experiencias, transcurridas las mismas durante el naufragio. Lo que sería importante, entonces, es el conseguir, o por lo menos tener acceso, a las transcripciones efectuadas de los interrogatorios propiamente dichos.

Indiquemos que la persona a la que hicimos mención, como el autor de su libro referido al naufragio, se trataba del **Coronel Archibald Gracie**.

Otro de los casos que se prestaron a confusión es el que se produjo con las declaraciones del escribiente de cocina (del plantel del Sr. Luigi Gatti), el Sr. **Paul Maugé**, a quién se lo menciona como declarando que él se encontraba en el 2do.o 3er.bote, sobre el lado de estribor. Lo que, en ese caso, se omitió indicar es que este hombre se hallaba en el 2do.o 3er.bote, sobre la Cubierta de 2da.clase (es decir, la que daba hacia popa).

La inquisitoria desarrollada por el Senado de U.S.A. se centró específicamente sobre lo que efectivamente ocurrió en la trágica noche en la cual el RMS "Titanic" se fue a pique, como asimismo qué hechos se sucedieron y de que manera se abandonó el buque.

También declararon, en las investigaciones, pasajeros de 1er.clase. Asimismo, se hace una mención a que hubo **UN** solo incidente de uso de armas de fuego, en el cual se vió involucrado el Oficial Lowe, pero sus disparos no se dirigieron hacia ningún pasajero o tripulante, sino que el Oficial trató (como ya hemos visto) de disuadir a la espantada gente de asaltar uno de los botes salvavidas. Sin embargo, siguen circulando historias sobre que uno de los Oficiales (el Oficial William McMaster Murdoch) se suicidó, después de haber herido de muerte con su arma, a un par de desesperados pasajeros del "Titanic". Este hecho se constituyó en una de las escenas más dramáticas de la película de James Cameron.

Otra de las fuentes que se tomaron en cuenta fueron las entrevistas con los sobrevivientes, en días inmediatamente posteriores al hundimiento, como así también, a lo largo de los años. Como yo he visto al leer el libro de Lord, los testimonios de los sobrevivientes son sumamente válidos para determinar el modo en que los mismos se salvaron. Obviamente, de estos testimonios se puede ver que una parte bastante importante de los mismos se refiere al propio asunto de la salvación personal, aunque justo es mencionar que aquellos que pudieron mantener la cabeza más fría en esas dramáticas circunstancias ,lograron ver otros detalles de la tragedia, tanto referidos a las peripecias personales y de aquellas que tuvieron que ver con las etapas del hundimiento.

En este caso, es necesario hacer unos pequeños comentarios, sobre lo que las fuentes especifican.

I ) Un gran número de hombres indicaron que debieron nadar por horas antes de poder ser rescatados por alguno de los botes. De todos modos, una treintena de hombres, (de acuerdo a las fuentes mencionadas anteriormente) fueron sacados de las frías aguas en los primeros estadios del hundimiento y subidos a bordo de los botes. Es así que el bote N° 4 recogió ocho (8) hombres, de los que se mencionan los nombres de siete (7) en el transcurso de los interrogatorios; el bote N° 14 levanto cuatro (4) , uno de los cuales muere arriba de la embarcación. Pero algunos de los que estaban a bordo de dicho bote, indican que **sólo** tres (3) fueron extraídos de las aguas; ellos serian : el Sr. **Hoyt** (que murió a bordo), el marinero chino que viajaba en 3ra.clase, de nombre **FangLang** y un joven mayordomo , que, aunque no se lo menciona por su propio nombre, se llamaba **Harold Phillipmore**. También se podría inferir que **Jack Stewart** ,un mayordomo, fue uno de los que subió a bordo el bote N° 14, aunque su nombre no se menciona en ninguno de los interrogatorios, tanto el inglés como el americano. Y , además, a estas cuatro (4) personas no se las menciona en absoluto. Asimismo, recordemos que uno de los botes plegables, el “A”, estaba dado vuelta con alrededor de veinte (20) personas sobre él. Pero varios de los sobrevivientes mencionan que cuando arribaron a él, había unas once u doce personas .



**Foto N° 540 :**  
**Se podría titular a esta foto “dos potencias se saludan” , pero no es para tanto , ya que solo se trata de dos mujeres que lograron salvar sus vidas. Ellas son: a la izquierda, Eva Hart y a la derecha , Edith Haisman .-**

Por otro lado, se destaca una falta de coherencia en las declaraciones de pasajeros y tripulantes (obviamente, sobrevivientes) : no hay una total concordancia en las declaraciones de dichas personas sobre el total de (ya sea) pasajeros y tripulantes que se encontraban al momento de tomar un bote (desde donde sea) .

Y es lógico : no era una fiesta de graduación, o una recepción en una Embajada , donde te presentan : “El Licenciado Tal....” o “tengo el gusto de presentarle a la Dra. Cuál....” .Más bien, era la lucha por la vida, en medio del Atlántico, con frío y hambre, con muertos flotando alrededor y el griterío angustioso de los que se iban muriendo.....Por ello, a veces, no se puede pedir tanta exactitud, aunque, justo es reconocerlo, con el paso de los años, a medida que los recuerdos de cada persona iban encajando exactamente en su lugar ( o por lo menos, de manera consecuente.....) se llenaron grandes lagunas sobre lo que aconteció esa noche.

***“ El sonido de la gente ahogándose es algo que no puedo describir, ni a Ud .ni a nadie más .Es el más horrendo sonido.... y luego hay un horrible silencio que le sigue”***

**Eva Hart**, sobreviviente, siete años al momento del hundimiento .-

Como así también, los hombres ( y en esto quiero decir la parte masculina de los sobrevivientes, haciendo la aclaración de que muchas veces se dice *hombres* para indicar al conjunto de hombres y mujeres) que sobrevivieron, aunque justificados en gran medida por la inmensidad de la tragedia, debieron soportar (varios de ellos) el problema de la ácida visión de la sociedad de esos días, expresada ésta a través de los diarios, revistas, etc., ya que se consideraba que, ante semejante emergencia , se debían salvar **los niños y las mujeres primero**. Correcto : así debe seguir siéndolo, a todo nivel. Pero en ese entonces, (y estas no son una toma de posición de mi parte, sino sólo un análisis del material que se puede consultar en cualquier biblioteca especializada) el gran “mito” de la superioridad anglosajona estaba en todo su apogeo; y esto no sólo incluiría a las dos principales naciones a orillas del Atlántico, Inglaterra y U.S.A., sino a otras más, como ser Alemania, Dinamarca, etc. Es decir, la **raza anglosajona** en su conjunto. Con lo que un hombre que se salvara del naufragio, era un niño o una mujer menos que no se salvó, y , por ende, el “mito” sufría un golpe, ya que.....según la creencia generalizada, los anglosajones no se comportaban de esa manera.

También se debe ver otro de los aspectos que se desprendieron de la actitud de la prensa (algo sobre lo que volveremos en su momento) y es el que tiene que ver con el hecho que varios de los testimonios de los sobrevivientes, se convirtieron en una serie de contradictorias entrevistas .El **Sr. Peter Denis Daly** es un ejemplo por antonomasia de este aspecto. En ocasiones, dijo que se encontró nadando en el agua por un lapso de seis (6) horas antes de que lo recogiera uno de los botes del “Carpathia”. En cambio, en otras ocasiones, indicó que el Coronel Gracie y el Sr. George Rheims lo ayudaron a abordar uno de los botes del “Titanic”.



Para empezar : es prácticamente imposible (como muchos de los estudios realizados por las diversas Fuerzas Armadas del mundo entero y entes científicos lo han demostrado a lo largo del siglo XX, ya sea, por necesidades bélicas o investigaciones acordes) que una persona sobreviva (aún nadando) en semejante heladera: la muerte por hipotermia es lo que ocurre en, prácticamente, todos los casos. Y más en esos días, en los que todavía no se conocían los trajes de “neoprene”.....

Para continuar : lo que más se acercase a la realidad, sería el hecho que Daly abandonó el RMS “Titanic” a bordo de uno de los botes de estribor, donde los hombres tenían permitido abordar. Y de hecho fue así, ya que **casi** todos los botes de ese lado del barco, fueron abordados por un gran número de **hombres** .De hecho, **sólo** los botes N° 11 y el plegable “C” fueron abordados por una mayoría de **mujeres y niños**.

Por todo lo antes expresado, lo mejor para poder comprender lo que , de una u otra manera, sucedió con los sobrevivientes (mejor dicho, sus peripecias en el mar, antes, durante y después del naufragio) es analizar los comentarios, testimonio, relatos, entrevistas y demás de una manera objetiva, tratando ( o por lo menos, haciendo el esfuerzo) de ubicarse en tiempo y espacio del hundimiento, al mismo tiempo que una exacta interpretación de la época en que tuvo lugar este trágico acontecimiento, con sus relaciones interhumanas, sus pensamientos y creencias.

II) Un alto número de personas mencionan que dejaron el barco de los sueños en “**el último bote**”. Esto, de hecho, sería un grueso error, ya que el último bote que se consiguió lanzar del RMS” Titanic” fue el plegable “D”, en el cual el **2do.Oficial Charles Lightoller** mencionó que hizo subir “**quince o veinte personas, todas las que podían caber**”. Es así que el mayordomo Jefe de 2da.clase, el **Sr. Hardy**, los enumeró y llegó a contar **25** personas en el bote, según la inquisitoria americana. Lo mismo indicó el contramaestre **Arthur John Bright** , a cargo del mencionado bote, quién también indicó la cifra de **25** sobrevivientes. Con lo que la pregunta sería : ¿A qué bote se referían aquellas personas que mencionaron el hecho de haber abandonado el barco “*en el último bote?*”. Una interpretación más bien adecuada sería la que dijese : “*el último bote de nuestro lado del barco*” .

1126

Lo que, con mayor seguridad, se podría interpretar de la siguiente manera: una persona que estuviera del lado de estribor (hacia popa) se refería al bote N° 15, al tiempo que otro pasajero o tripulante que se encontrara sobre el lado de babor habría querido indicar que se trataba del bote N° 16, etc.



Foto N° 541 :  
Auténtica fotografía de uno de los botes salvavidas del RMS "Titanic" , con unos pocos pasajeros en él (alcanzo a contar una veintena) , tomada desde la cubierta del buque RMS "Carpathia" , el navío que rescató a los náufragos del hundimiento .-

Como comentario adicional podemos decir que uno de los modos de hallar el modo en que los pasajeros abandonaron el barco, es , justamente, mencionar los testimonios que se desglosaron, pero con respecto a esto, digamos que serían los testimonios personales de las propios involucrados.

Así podemos tener los casos de los **matrimonios Taylor y Crosby** , los cuales viajaban en primer clase y dejaron el barco de manera conjunta en uno de los primeros botes salvavidas, que, según el coronel Gracie se trató del bote N° 5, aunque de acuerdo al testimonio brindado por el Sr. Taylor, el bote en cuestión no era éste, sino el N° 7. En definitiva, también se puede comprobar que en el libro de Gracie hay errores, quizás no de una gran di--

/--mención o importancia, pero que , en todo caso, contribuirían a confundir un tanto el de por sí problemático tema del listado de sobrevivientes a bordo del conjunto de botes salvavidas. Como última referencia al libro escrito por el coronel **Gracie**, podemos indicar que, en sí mismo , es una valiosa y excelente descripción de los acontecimientos sucedidos en la noche en que el RMS “Titanic” se fue a pique .E incluso para presentar una “defensa” de lo que Gracie describió en su libro, se puede indicar que este hombre no pudo realizar una revisión de los detalles que incorporó en su obra, ya que murió antes de verla publicada.

Sin embargo, al ser la tragedia del RMS “Titanic” **una de las más documentadas de la Historia** (y con esto me refiero a todo lo que se sabe desde antes, durante y después del hundimiento, proveniente de todos los tipos de fuentes : orales, escritas, documentos, fotos, el famoso film sobre la partida del buque, etc.) se puede contar, por ende, con una casi total descripción de las costumbres, usanzas, pensamientos, etc. , es decir una “cápsula del tiempo” , que de una manera u otra, también contribuyeron a la tragedia, en mayor o menor medida. Pero en lo que **SÍ** los historiadores del RMS “Titanic” coinciden es que, justamente, todo este bagaje de actitudes humanas resultó en un hecho dramático : la cantidad de pasajeros muertos se debió, en alguna medida (cada uno le asigna mayor o menor grado) a este conjunto de “situaciones” humanas, derivadas de lo anteriormente expuesto.

Es por ello, que uno de los aspectos en los que muchos historiadores hacen hincapié es en la llamada **sobrevivencia de los ricos**. No se puede negar las actitudes de heroísmo y arrojo por parte de muchos de los integrantes de la 1ra.clase : en esto, hay una total concordancia. Sin embargo, también se debe hacer notar que, a pesar del énfasis (real o no) que se puso en el “mujeres y niños primero”, la falta del equipamiento adecuado, combinado éste con las restricciones al paso y acceso (oficiales y no oficiales) a lo largo, ancho y alto del barco, también conspiraron contra el auxilio de los integrantes de las demás clases sociales a bordo del “Titanic”. Es decir, frente al hecho de la existencia de demasiada gente a bordo para demasiados pocos botes salvavidas , los niños , mujeres y hombres de estas

clases fueron los que se las vieron en peor situación para su posible salvamento. Por lo tanto, cuando se comparen las listas de (por ejemplo) los niños de la 1ra. clase con los de las otras dos (es decir, los que sobrevivieron), se advertirá que un sistema preconcebido de actitudes frente a una tragedia del tipo mencionado, puede colapsar, si se toman en cuenta los comportamientos de las personas que tuvieron activa participación en las tareas de salvamento del pasaje, es decir, los que habrían de poner en marcha y dirigir el llenado de los botes salvavidas.

Con lo que se podría tener así un panorama sobre **los niños y el registro histórico** referido a ellos. Se debe tener en cuenta que, a pesar que a bordo del barco de los sueños viajaban unos ciento cinco (105) niños , hay muy poca cantidad de documentos que cubran los aspectos referidos a la presencia de los niños, su desenvolvimiento en las jornadas de viaje del buque, como así también los testimonios de los pequeños que se hubiesen podido referir al hundimiento en sí mismo.

¿Por qué?. Por simples y sencillos hechos (obviamente, de acuerdo a la mentalidad imperante en aquellos días) : los niños no testificaron en las investigaciones (americana e inglesa), no concedieron entrevistas a la prensa , no escribieron libros (inmediatamente después de la tragedia) e incluso, muchos de ellos ni siquiera redactaron cartas (en las cuales hablaban del acontecimiento) sino hasta un tiempo relativamente largo después del 15 de Abril de 1912. Además , hay que tener en cuenta que, habiendo tantos destacados personajes a bordo del buque, salvados algunos de ellos, poca atención se habría de prestar a unos “simples niños”. Y sin embargo, el adolescente Jack Thayer puso un poco de justicia en todo esto: el mencionado joven indicó siempre que el RMS “Titanic” se partió en dos antes de su hundimiento, cosa que hoy es harto conocida, pero que en la época de la tragedia fue un hecho más que sumaba confusión al panorama. Pero los expertos, a lo largo de los años, no le prestaron la menor atención, y si lo hicieron, fue para menospreciar lo que el joven Jack contaba. Y sin embargo, el adolescente Thayer se encontraba en una posición sumamente favorable, como para describir lo que pasó en los últimos minutos de vida del barco. Además, no se equivocó : las posteriores expediciones al Titanic

mostraron dos principales partes, es decir, en las que el barco se partió.

Otro de los hechos que se sucedieron en los últimos minutos del buque fue la irrupción sobre cubierta, de una gran cantidad de pasajeros, incluyendo mujeres y niños, a las **02:05 hs.** Si sabemos que el “Titanic” se hundió a las **02:20 hs.**, podemos intuir que esta pobre gente no tuvo tiempo de intentar nada y por ende, se ahogaron con el barco. Además, al haber hablado de los chalecos salvavidas, debemos también indicar que el buque tenía una provisión de **3560** chalecos, más que suficiente para la totalidad de pasaje y tripulación, aunque no hubo una correcta y exacta distribución : en muchos cuartos y cabinas se dio el caso que habían sólo dos (2) chalecos para tres (3) ocupantes.

Volviendo al meneado tema de “mujeres y niños primero”, podemos recordar que ,por el lado de babor, el 2do.Oficial Charles Lightoller permitía el embarque de hombres cuando no hubiera mujeres a subir, mientras que, por el lado de estribor, el 5to.Oficial Harold Lowe cargó únicamente mujeres. Esto nos habla de una falta de coordinación en cuanto a la tarea de salvamento, como asimismo , de una falta de práctica en semejante menester. Otra cosa : mientras que los botes se iban cargando, vemos que una gran cantidad de pasajeros se encontraban bajo el puente (y que subirían recién a eso de la 02:05 hs.).El hecho que los botes hayan sido cargados sólo parcialmente, nos habla de una falta de preparación de la tripulación, como así también de la falta de una alarma generalizada entre los pasajeros sumada a la imposibilidad del acceso a los botes. Es así que, haciendo algunos cálculos, podemos notar que otras **473** personas podrían haber sido salvadas si los botes salvavidas se hubieran llenado hasta su límite. Me parece que más de esta cifra, ya que muchos niños hubieran ido sobre los regazos de sus madres.....

Por todo esto, cuando uno lee que la **práctica de respuesta** ante una tragedia en el mar, práctica que habría de ser llevada pocas horas antes del trágico acontecimiento, se suspendió para dejar paso a la celebración de un **servicio religioso**, se queda medio sorprendido : el día, hoy y en 1912,tenía

1130

una duración de 24 horas. Además, teniendo en cuenta la preparación naval británica, un ejercicio en alta mar ,habiendo sido programado, se debía cumplir, sí o sí.....

Por ello, vuelvo a preguntar :

**¿Cuál fue la verdadera razón por la cuál se suspendió la práctica de desastre en el mar, que se debía llevar a bordo del RMS “Titanic”?**

Otro de los detalles que tan bien pinta Cameron en su película, pero que, en base a los múltiples testimonios recogidos, es correcta (y triste...) fue el **bloqueo de los pasajeros de las 2da.y 3ra.clases** .Es correcto decir que los miembros de la tripulación , en los estadios iniciales del hundimiento, no imposibilitaron el acceso de los pasajeros de estas dos clases, en su búsqueda de la cubierta de botes. Recordemos que estaban lejos del sector de proa, que no estaban muy familiarizados con el camino a recorrer hacia las cubiertas superiores como asimismo , que muchas de las puertas de acceso permanecían cerradas. Ya se habían ido varios botes del “Titanic” , cuando los hombres de 3ra.clase fueron bloqueados en el intento de acceder a la cubierta de botes, por los miembros de la tripulación. Aunque fueron autorizados a pasar mujeres y niños (y esto, después de interminables discusiones y altercados) , en muchos casos, no se dejó pasar a nadie.

También hay algo que aclarar :la definición de “niño” variaba de clase a clase; es así, que para la 3ra.clase, cualquier varón por encima de los ocho (8) años de edad, podría ser definido como un “hombre” .

Otra cosa a tener en cuenta : la investigación británica no hizo testificar a ningún integrante de los pasajeros “steerage” ( es decir, de 3ra.clase), con lo que la mayoría de los testimonios que se habrían de brindar sobre el controvertido asunto del bloqueo de los pasajeros de las 2da.y 3ra.clase, no provienen de aquellos que tuvieron que padecer semejante discriminación. Y además, luego de mucho tiempo de ocurrida la tragedia.

Uno de los hechos que dió paso , a través del tiempo, a la formación de toda una leyenda alrededor del mismo, fue un suceso que vino a romper el códi--

/--go de “mujeres y niños primero”, por lo menos en los momentos en que el buque se hundía , cuando una multitud de hombres intentó abordar los botes, muchas veces en total desprecio de los más débiles, es decir, mujeres y niños. Es el caso del **hombre que se disfrazó de mujer**. Veremos este punto a continuación.

Sin embargo, debemos recordar algo importante antes de enfocar este tema : que en toda leyenda hay un trasfondo de realidad. Además, como todos bien sabemos, muchas veces la realidad presenta visos de leyenda. Pero sin más palabras, vayamos a este caso, en particular. En realidad, el tema del “hombre vestido como mujer” se basa en un incidente que, efectivamente, sucedió. Pero, asimismo, este hecho pareciera haberse basado en tres (3) hechos de similares características, que involucraron las actitudes de tres hombres que intentaron utilizar el arte del engaño, o si se quiere, del disfraz, de manera de lograr salvar la vida, una vez iniciado el proceso de hundimiento del barco de los sueños. Siempre tengamos en cuenta aquello de “mujeres y niños primero” para poder entender las actitudes posteriores. Aunque en ninguno de los casos aparentes, los hombres involucrados llegaron al extremo de ponerse encima un vestido de mujer y poder pasar como mujeres, las medidas y apariencias externas de los mismos llegaron a ser suficientes como para que en un momento dado, se los confunda con personas del sexo femenino, de tal manera de conseguir un lugar en algún bote salvavidas o si ya estaban a bordo de alguno de ellos, permanecer allí sin ser advertidos o por lo menos, regañados por dicha actitud.

Y como hablamos de tres incidentes, comencemos viendo el (quizás) más famoso de los mismos, el que involucró a **Daniel Buckley** .Este pasajero era un hombre irlandés que viajaba hacia América , con pasaje de 3ra.clase.Luego de producida la colisión, Buckley subió a la cubierta de botes y permaneció allí, en un lugar cercano a las ubicaciones de los botes salvavidas, al mismo tiempo que observaba cómo eran cargados los mismos, siendo luego bajados al agua.

1132

Como lo hemos mencionado ya varias veces , en un determinado momento del naufragio, se reunió una gran cantidad de hombres (estoy hablando en particular, es decir, los masculinos) que, al ver como se iba preparando el bote N° 6 para su carga y descenso, intentaron salvarse ellos, y trataron de saltar al mencionado bote.

Buckley no se quedó atrás y decidió también saltar al mismo, junto a varios hombres. Pero, imprevistamente, como habíamos visto al momento de tratar la última etapa del hundimiento (la 6ta.parte del Capitulo IV) , se aproximaron dos (2) Oficiales, escoltando a un grupo de hombres y mujeres, que a la sazón, pertenecían a la 3ra.clase. Ante el panorama que ya presentaba el bote, los Oficiales compelieron a los hombres que se encontraban subidos al bote a que desalojaran esos lugares, para hacer lugar a las mujeres y niños que constituían parte del grupo recién llegado. A pesar que varios hombres de los que ya habían abordado el N° 6, salieron ni bien escucharon la orden dada por los mencionados Oficiales, otros (entre los que se encontraban varios fogoneros y marineros) , alrededor de una docena, rehusaron acatar dicha orden y permanecieron en los lugares que ya habían ocupado.

Y entre ellos, Buckley. Pero además de este hecho (del cual hubieron varios testigos) una carta escrita a bordo del barco que rescató a los sobrevivientes (el “Carpathia”) , dirigida a sus padres, con fecha 18 de Abril de 1912, es decir, en los días posteriores al naufragio, mientras el mencionado buque se dirigía al puerto de New York, decía lo siguiente : “.....*me escondí en la parte más baja del bote...*”.



**Foto N° 542 :**  
Dibujo en el cuál se ha querido representar la circunstancia de la “súbita transformación” de uno de los pasajeros varones , en mujer, para poder acceder a uno de los botes .-



Aunque ( lo veremos más adelante) todavía no hablaremos de los interrogatorios del Senado de los Estados Unidos de América, y de la Corte Británica, sí mencionaremos que Daniel Buckley también debió brindar testimonio ante la comisión del Senado de la nación americana, relatando lo que a continuación de lo ya mencionado, ocurrió. Buckley se dirigió en estos términos a los integrantes de la comisión indicada :

***“Yo estaba llorando. Había una mujer en el bote, que me arrojó su chal y me dijo que me quedara allí. Yo pensé que se trataba de la Sra. de Astor. Entonces, ellos no me vieron (Buckley se refería a los Oficiales) y el bote comenzó a ser bajado al agua, con lo que se comenzó a remar hacia adelante del vapor”.***

Hasta aquí la historia que tiene que ver con Daniel Buckley. Como no soy Dios para juzgar actitudes humanas, simplemente me he limitado a relatar este episodio, por lo que un juicio sobre el comportamiento de este hombre no será expresado en estas páginas.

Pasemos al segundo incidente .

En este caso, se trataría de un **pasajero masculino no identificado**. En el caso de las investigaciones efectuadas por el Senado americano, dirigidas por el Senador **William Alden Smith** , hubo un interrogatorio que tuvo como protagonista al **5to. Oficial Harold Godfrey Lowe**, para averiguar cuál había sido el comportamiento de este Oficial durante las tareas de evacuación del RMS “Titanic”. Como hemos visto, Lowe se encontraba a cargo del bote N° 14, indicándole al senador Smith que en ese bote había un total de **58** personas, a lo que el mencionado interrogador le preguntó si todas ellas eran mujeres. Veamos entonces el diálogo que sucedió, al contestar Lowe esta pregunta :

***Lowe : “Todos ellos eran mujeres y niños, excepto un pasajero, que era italiano, que subió a hurtadillas al bote, y que estaba vestido como una mujer”.***

***Smith : “¿Tenía un vestido de mujer?”***

1134

***Lowe : “Tenía un chal de mujer sobre su cabeza, y algo más, que sólo descubrí a lo último”.***

A continuación, el Oficial Lowe le comenta al senador Smith el modo en que comenzó a transferir gente del bote que estaba a su cargo, hacia otros botes, de modo de poder volver a la escena del hundimiento, y así poder intentar rescatar náufragos. Además, Lowe le va indicando al senador como hubo de descubrir que la persona en cuestión, que tenía el chal sobre su cabeza, se trataba de un hombre. El diálogo fue el siguiente :

***Lowe : “Entonces solicité voluntarios que vinieran conmigo al sitio de hundimiento, y fue en ese momento que descubrí a aquél italiano .El mismo se encontraba a popa, y tenía un chal de mujer sobre su cabeza. Así que supuse que también tenía puestas polleras .De algún modo, logré quitarle el chal de su cabeza, y advertí que se trataba de un hombre. Tenía una gran prisa por ingresar al otro bote. Yo lo tomé y lo arrojé dentro del mismo”.***

***Smith : “¿Lo arrojó ?”***

***Lowe : “Sí, ya que no me importaba tratarlo mejor”.***

***Smith : “¿Ud. lo arrojó en el medio de las mujeres?”.***

***Lowe : “No ,señor, sino en la parte delantera del bote al cual transferí mis pasajeros”.***

***Smith : “¿Usó Ud. un lenguaje muy enfático cuando Ud. hizo eso?”***

***Lowe : “No, señor, no le dije una sola palabra”.***

***Smith : “¿Sólo lo levantó y lo arrojó dentro del otro bote?”.***

***Lowe : “Sí”.***

Finalmente, tengamos en cuenta el caso del **Sr. Edward Ryan**. Este hombre era otro irlandés que también embarcó en el RMS “Titanic”, con el sueño de poder comenzar una nueva vida en América. Como otros pocos , Ryan fue un afortunado sobreviviente del hundimiento del barco de los sueños, y, en una carta fechada el día 6 de Mayo del año 1912, dirigida a sus padres, les relata la manera en que logró salvar su vida .Ryan describió lo siguiente :

*“Permanecí en el Titanic y me quedé tranquilo, aunque el buque se estaba hundiendo rápidamente. Éste ya estaba hundido unos 40 pies (unos 12 metros) .El último bote ya se iba remando ,cuando pensé, en un segundo, que si pudiera salir (por ejemplo, conseguir entrar en un bote) , estaría mejor. Yo llevaba una toalla arrollada a mi cuello, que arrollé sobre mi cabeza y dejé caer sobre mi espalda. Tenía puesto mi chaleco a prueba de agua. Luego pasé , medio embotado, a través de los Oficiales, los que habían dicho que le dispararían al primer hombre que se atreviera a sobrepasar sus posiciones. Ellos no me advirtieron. Ellos pensaron que yo era una mujer. Me agarré fuertemente a una muchacha que estaba parada allí cerca, y salté con ella treinta pies (unos 10 metros) hasta el bote”.*

Hasta aquí, lo que se relaciona con los tres (3) incidentes que tejieron la “leyenda” del **“hombre vestido como mujer”**. Pero es de hacerse constar que, en por lo menos dos casos, dos hombres admitieron haber empleado un chal (típica prenda de mujer, por lo menos en el Occidente, donde tiene funciones de abrigo mientras que en el Oriente, reviste otros usos) u otra prenda parecida a la ya mencionada, para lograr (o retener) un lugar en uno de los botes salvavidas.

Además, y esto tiene que ver con la no detección por parte del Oficial Lowe de un pasajero vestido como mujer, se puede indicar que la cubierta de botes del “Titanic” (a pesar que en la película de Cameron está iluminado todo “a giorno”) estaba pobremente provista de artefactos de iluminación, lo que habría hecho un poco difícil el poder distinguir entre un hombre vestido como mujer y una mujer. Sumémosle a esto el hecho de la confusión

1136

reinante, la gran cantidad de pasajeros que pugnaban por hallar un lugar en los botes, y el resto de lo que ya se sabe.

Otra de las cosas que , a partir de las declaraciones de Buckley y Ryan deja de ser una leyenda para ser una realidad, es el hecho que no hubo **un** solo hombre que utilizó o un chal o una prenda parecida para poder pasar como mujer, sino **dos**. Lo cuál se puede corrobora leyendo nuevamente los estamentos que ambos refirieron.



Foto N° 543 :  
Fotografía del  
pasajero irlandés  
Daniel Buckley ,  
quién , ante los  
interrogatorio del  
Senado USA admitió  
haber utilizado una  
prenda femenina  
(chal) para poder  
burlar la vigilancia  
de los Oficiales del  
RMS "Titanic" y  
llegar hasta un bote  
salvavidas .-

Pero, a bordo del RMS "Titanic" no sólo hubieron historias tristes o por lo menos, patéticas. Aunque el barco se hundió, lo que ya de por sí fue un trágico acontecimiento, al transcurrir de los años, se fueron conociendo otros relatos, en los cuales estaban involucrados otros tantos hombres y mujeres. En el siguiente tema , podremos ver un artículo escrito por **David R. Shuttle y Barbara W. Shuttle**, quienes son originarios de la localidad de Erie, estado de Pennsylvania (U.S.A.) y miembros de la **Titanic International Association**. Será la crónica de **una trágica amistad** .

Se debe mencionar que ,luego del desastre , se recuperaron 19 cartas, escritas por la familia de Dave, habiendo sido efectuada esta recuperación por la RMS Titanic Inc. Asimismo, que el artículo al que haremos mención fue extraído de las páginas en la Web que publica la Encyclopedia Titanica ([www.encyclopediatitanica@.org](http://www.encyclopediatitanica@.org)) .

Comencemos nuestro relato diciendo que el **Sr. Henry Sutehall Jr.** emprendió su viaje , desde Southampton hasta New York, a bordo del RMS “Titanic”, en ese, su viaje inaugural. Sin embargo, el cruce del Atlántico marcaba el final de una jornada alrededor del mundo, es decir, una especie de “tour”, que se había iniciado con fecha del 1ro.de Enero del año 1910, o sea, dos (2) años y cuatro (4) meses antes. Aunque el viaje había sido largo , Henry deseaba ansiosamente regresar al hogar; y, para ello, eligió hacerlo en el “Titanic”. Así, Henry envió postales a su casa, jactándose de su próximo viaje a bordo de este gran trasatlántico.

A pesar del ansia que experimentaba, la espera de la fecha de partida no constituyó algo desagradable para Henry Sutehall, ya que poseía varios familiares viviendo en Inglaterra, a los cuales hubo de visitar durante su estadía en el mencionado país. Digamos que Henry nació en Inglaterra el día 23 de Julio del año 1886 ( con lo que, al mes de Abril de 1912, tenía 25 años) ,siendo el primer hijo de Henry Sutehall (nacido en 1864) y de Sarah Stanton (nacida en 1866).Sus padres formaron este hogar, antes de dejar Gran Bretaña, para embarcarse hacia los Estados Unidos, en el año 1895.En este país americano, se radicaron en la localidad de Buffalo (estado de New York) .Y una vez allí, llegaron al hogar dos (2) hijos más del matrimonio formado por Henry y Sarah: ellos fueron : Ella (nacida en el año 1897) y Edwin (nacido en 1902).

Digamos que el padre de Henry Jr. era yesero de profesión, logrando conseguir varios trabajos en las nuevas construcciones, que por esos días, se iban erigiendo en la mencionada localidad.

Y para muestra de que las **CAUSALIDADES** siempre fueron parte de las vidas humanas , a lo largo de los años y en todos los órdenes, digamos que uno de las hermosas construcciones de Buffalo, es la catedral , que se levanta en la calle Delaware.

¿Y con esto qué?. Con esto, que uno de los profesionales que intervinieron en el diseño de esta casa de Dios fue el famoso (en esos días) arquitecto **Edward Kent**, quién también vivía en el área de la ciudad de Buffalo. Este hombre también fue uno de los pasajeros que embarcó en el inmundible

1138

RMS “Titanic” , para emprender su fatídico viaje. Luego de asistir a la evacuación de hombres y mujeres a bordo del barco de los sueños, Kent halló, como tantos hombres, una muerte prematura, ya que se hundió con el buque.

Mientras que la madre de Henry Jr. ( también llamado Harry por sus familiares y amigos) atendía un almacén (que vendía cigarros, tabaco, útiles escolares, cremas heladas, etc.), Henry se sintió atraído por la mecánica , dedicándose a la reparación de los primeros automóviles. Fue allí, en su lugar de trabajo, donde se encontró con el que habría de convertirse en su mejor amigo, el joven Howard Irwin. Ambos decidieron embarcarse en un viaje alrededor del mundo, comenzando, casi lógicamente, por los Estados Unidos. Iniciaron este viaje en el año 1910, y cuando eran muy afortunados, consiguieron trabajo como mecánicos y ajustadores; cuando no, trabajaban en lo que fuera, y es así que una vez, debieron emplearse como recogedores de duraznos en una finca del estado de California.

Habiendo transcurrido la mitad del año 1911, dejaron los Estados Unidos para embarcarse rumbo a Australia, en donde consiguieron trabajo en su profesión; con lo cuál, decidieron permanecer por algún tiempo allí. Mientras ambos amigos se encontraban en la ciudad de Sydney (Australia) , ocurrieron dos cosas en la vida de Henry, que habrían de cambiar para siempre el modo de ver la vida que este hombre tenía hasta ese momento.

Primero : como a la mayoría de los seres humanos en este mundo el astuto Cupido lo alcanzó con una de sus certeras flechas, haciendo que Henry se enamorara de una mujer, profunda y totalmente. Es decir, y más sencillamente, el hombre se enamoró desde los pies hasta la cabeza.....

Fue correspondido, comprometiéndose con ella, siendo sus intenciones (de acuerdo a lo que las cartas que escribía regularmente a su casa) retornar finalmente (una vez concluído su viaje) a Australia , a fin de contraer matrimonio con esta mujer.

Cabe acotar que tanto Henry como Howard eran gente común. En definitiva, no tiraban manteca al techo.

En segundo lugar, ganó una serie de apuestas de juego, las que le permitieron afrontar la etapa final del viaje con suma holgura.

Aparentemente, Henry y Howard tenían diferentes intereses en cuanto a la elección de las cosas que querían ver en su viaje, con lo que decidieron abrirse , a fin de poder realizar sus propias aventuras. De todos modos, se cree que ambos jóvenes (una vez que partieron de Australia) se reunieron brevemente en la ciudad de Durban (Sudáfrica) , para prometerse mutuamente reunirse en Inglaterra , para inicios del año 1912, a fin de concluir su viaje juntos, tal como lo empezaron.

Sin embargo, no se conocen muy bien los movimientos que Henry desarrolló una vez que partió de la ciudad de Durban, aunque finalmente alcanzó a llegar a Inglaterra, donde se dedicó a pasar el tiempo con sus parientes. Del lado de Howard, su compañero de ruta, se sabe que arribó a Gran Bretaña una semana antes que Henry, para más tarde reunirse con su amigo, dedicándose ambos a pasar su tiempo juntos y a compartir las experiencias que ambos pasaron desde la partida de Durban, mientras esperaban el momento en que el RMS “Titanic” partiera hacia América.

Otra de las cualidades de Henry era la de ser un aficionado a la música, habiendo dejado su ciudad natal con un violín a cuestas, ya que el joven tocaba en la Iglesia Presbiteriana de su ciudad natal. Y evidentemente no era un músico mediocre sino uno excelente, ya que tuvo la oportunidad de tener una entrevista con el famoso director de orquesta **John Philip Sousa**, más conocido como el “Rey de las Marchas”, es decir, el músico que le dió a los Estados Unidos de América las marchas militares que acompañan los desfiles y paradas militares (caso de las composiciones “Barras y Estrellas”, “Marcha del Washington Post”, etc.) , el cual le sugirió (sumamente impresionado por las habilidades del joven mecánico y violinista) que se dedicara a continuar su carrera en una orquesta ,debido a que no tenía vacantes en su plantel, ofreciéndole varios contactos musicales .Quizás a quién más sirvió el talento musical de Henry fue, justamente, a su amigo Howard, quien sabía tocar el clarinete, cosa que hizo a lo largo del viaje por Estados Unidos.

1140

Y a pesar de que eran excelentes amigos y compañeros de ruta, ambos, en sí mismos , eran diferentes entre sí. Lógico : no hay dos seres humanos iguales.....

De acuerdo a las memorias de Howard , Henry era ***“popular entre sus conocidos. Era tranquilo, honesto, modesto y honrado. No bebía ni fumaba, ni ponía un ojo sobre las hermosas damas que se cruzaban en su camino.”***

Del otro lado de la vereda, Howard, según su propia definición, tenía ***“un temperamento fiero, arrogante, agresivo y era malicioso y peleador”***. Lo que se diría “un buen muchacho” .....

Una de las cualidades que Howard poseía, sin embargo, era la de defender sus convicciones y sus criterios políticos. Y como sucesos que se han comprobado (es una historia que insumiría mucho tiempo y que no hace al relato en sí mismo), tuvo la oportunidad de encontrarse, en el transcurso de sus viajes, con varias personalidades y líderes mundiales, muchos de los cuales habrían de cambiar, con sus decisiones, el devenir de los acontecimientos mundiales.



**Foto N° 544 :**  
**Fotografía de Henry Sutehall ,**  
**quién embarcó en el “Titanic”.-**





**Foto N° 545 :**  
**Fotografía del compañero de**  
**aventuras de Henry Sutehall , el Sr.**  
**Howard Irwin .No se saben los**  
**motivos que hicieron que este**  
**hombre no aborde el**  
**RMS “Titanic” .-**

Finalmente llegó el día en que el RMS “Titanic” habría de emprender el fatídico viaje. Henry llegó al muelle, pero **solo**. No se han podido confirmar exactamente los motivos por los cuales Howard no se hizo presente en el muelle junto a su amigo para abordar el buque; como asimismo, el porqué los **baúles** (es decir, las pertenencias ) del mismo Howard Irwin se hallaban comprendidos en las cosas que Henry Sutehall transportaba hacia América.

Se ha intentado explicar la ausencia de Irwin en base a tres historias diferentes, pero no es esto lo que resalta del relato de Davis y Barbara Shuttle.

Entre los que murieron en la noche del 14 al 15 de Abril de 1912, al momento de hundimiento del RMS “Titanic” se encontraba Henry Sutehall: tanto él como lo que transportaba hacia América, se hundieron en el gran

1142

abismo del Atlántico. Con lo que las pertenencias de Howard Irwin quedaron en el fondo del mar durante 81 años.

Ahora bien, el padre de Henry fue designado por un tribunal americano como el administrador del patrimonio de su hijo , luego de su muerte. Junto con esto, la familia Sutehall inició una demanda contra la Oceanic Steam Navigation Company (OSNC), propietaria de la White Star Line, a su vez, dueña del RMS “Titanic”. Como resultado de la infinidad de demandas penales y civiles que se iniciaron contra la línea naviera, en el caso de Henry Sutehall, se asignó una suma de 500 dólares en carácter de resarcimiento por la pérdida de la vida de Henry Sutehall.

De todos modos, el cuerpo de Henry nunca fue recuperado, al igual que el de tantos otros. Tanto las pertenencias de Sutehall como las de su amigo del alma y compañero de aventuras, Irwin, tampoco fueron rescatadas; en definitiva, lo único que quedaron fueron recuerdos. Pero sí se recuperaron otras cosas que tenían que ver con su vida.

En el año 1993, 81 años después de la tragedia, en una de las expediciones de rescate de los objetos del “Titanic”, el submarino “Nautilus” divisó un baúl de equipaje, el cual fue rescatado y llevado a Francia para la restauración de los objetos que se pudieran hallar en su interior. Luego de tantos años, las posesiones personales de Howard Irwin salieron a la luz. Entre ellas, se halló un memorándum, o si se quiere , un diario, que Howard fecha en el año 1910. Sus primeras líneas en el diario inician el relato de lo que sería el largo viaje. Dicen así :

***“ El día 1ro.de Enero, Harry Sutehall y yo comenzamos un viaje alrededor del mundo. Trabajando a lo largo del camino, deteniéndonos en los puntos principales entre Buffalo y San Francisco. De allí , a Australia; luego, a través del Canal de Suez , y, por el Mediterráneo, hacia Inglaterra. De ahí, hasta New York y luego hasta Buffalo. Con suerte, este viaje nos tomara dos años y con mala suerte.... iremos , de cualquier modo.”***

Cabe acotar que las pertenencias de Howard Irwin se pudieron observar en las exhibiciones que de los objetos rescatados del “Titanic” ,se hicieron en varias ciudades de los Estados Unidos, entre las que se incluyen el mencionado diario.

La historia antes narrada es la de una de las tantas personas ( en el caso que nos ocupó, la de Henry Sutehall) que viajaron a bordo del primer, único y último viaje del inmundible.

Obviamente, al haber tantos pasajeros a bordo, nos habríamos de encontrar con otras tantas historias : como verdad de perogrullo, cada ser humano tiene la suya.....

Pero sería imposible para una sola persona ( y fuera de los objetivos de este pequeño trabajo de investigación) poder ocuparse de hacer un trabajo bibliográfico que incorporase **TODAS** las biografías de **TODOS** los que iban a bordo esa fatídica noche (incluyendo los diversos equipos de la tripulación y las tres clases sociales) .Por lo tanto, a los efectos de dar un panorama más completo, veremos ahora la biografía de una persona más, que realmente **EXISTIÓ**, no siendo sólo una **ficción cinematográfica**.....

Paso a relatar .Cuando me encontraba mirando un documental referido al orgullo de la White Star, el RMS “Titanic”, en una de las partes finales del mismo, advertí que en uno de los cementerios ubicados en el continente americano, la cámara que se hallaba haciendo el trabajo fílmico en esos momentos, se detenía sobre la inscripción que presentaba una de las tantas lápidas de dicho camposanto. Y el nombre que advertí me remitió a los primeros estadios (más bien, a la película que, conmoviéndome, dió inicio a todo este humilde trabajo) de esta investigación. Esto, en lo que al plano personal se refiere. En cuanto al plano de búsqueda del material que corroborase que yo no había leído mal la inscripción que figuraba en la masa de piedra que constituía dicha lápida, hube de dar con un artículo que se publicó en esta, mi infaltable compañera de información actualizada sobre el barco de los sueños, (las páginas Web de) la **Encyclopedia Titanica** .

1144

El artículo que traeré a colación en las siguientes páginas fue redactado por el corresponsal político del periódico *Irish Independent*, de nombre **Senan Molony**. Este periodista es uno de los más tenaces buscadores de temas referidos al RMS “Titanic”, y entre sus logros, ha publicado un libro que lleva por título “*Los Irlandeses A Bordo del Titanic*” (Wolfhound Press, del año 2000), y que representa uno de las más impresionantes colecciones de trabajos biográficos que se hayan publicado en recientes años. No está de más decir que este libro constituye uno de los más excelentes y detallados trabajos sobre las vidas de los pasajeros y tripulación que viajaron en el buque de la White Star Line, focalizando mayormente la atención sobre el Capítulo concerniente a los hombres y mujeres de origen irlandés que se encontraban en el barco.

Tomemos el artículo escrito por Senan Molony y comencemos con su testimonio.

Hay en la ciudad de **Halifax (Canadá)**, un cementerio, que lleva por nombre **Fairview Lawn**. La piedra que marca la ubicación de una tumba (una masa de piedra sin características especiales o extremadamente sobresalientes) posee el número **227**, y en la misma, están anotados la fecha del desastre del RMS “Titanic” y la breve inscripción de un nombre:

### **“JACK DAWSON”**

Durante décadas este nombre fue uno más de los nombres que indicaban la existencia de una persona fallecida en el naufragio, enterrada en el cementerio de Fairview.

Pero en el año 1996, y al año siguiente, en su estreno mundial de la película “*Titanic*” de James Cameron, la catástrofe del barco de los sueños volvería a tomar un definido lugar en el interés de la opinión pública.

Es así que el nombre “Jack Dawson” hubiese sido un nombre más, si Cameron no lo hubiese utilizado como aquél con el cual bautizaría al principal protagonista masculino de la historia de amor que el film pondera.

A pesar del impresionante éxito del film, de sus motivaciones intrínsecas (mostrar las diferencias sociales y cómo podían ser superadas), de cómo el público en general se sintió atraído por los relatos referentes al “Titanic” y demás, los protagonistas (como bien se puede observar al final del film, esto es, cuando se comienzan a detallar los personajes del film y demás personas que intervinieron en su realización) son *ficticios* , como en más de un oportunidad el mismo Cameron se encargó de indicar. Además, en una entrevista, Cameron mencionó que no tenía absolutamente ningún conocimiento de que hubiera alguna persona con ese nombre, a bordo del barco de los sueños, en ese fatídico mes de Abril de 1912.



**Foto N° 546 :**  
**Fotografía que muestra la lápida numerada con el 227 , en el cementerio Fairview de la localidad canadiense de Halifax , Nueva Escocia ,y que es el lugar de descanso eterno del real Jack Dawson ,palero del RMS “Titanic” , muerto en el naufragio .-**

Ahora bien, la tumba que lleva ese nombre, en el cementerio de Fairview , en Halifax, se vé rodeada por flores, fotos de Leonardo Di Caprio, relojes, llaves, entradas de cine, etc., ya que mucha gente cree que el que está enterrado en ese lugar es el protagonista masculino principal de la película. También hay muchos que no creen que Cameron no supiera; es más, hay quienes insinúan que Cameron tomó ese nombre sabiendo de la existencia de un “Jack Dawson” para, una vez realizada la película , añadir más leña al fuego del mito.

1146

Por lo que veamos ahora quién era el **verdadero Jack Dawson**.

Muchos de aquellos que se dedicaron a hacer comentarios sobre aspectos relacionados con el “Titanic” , pero teniendo en cuenta nada más que la película de Cameron, se adhirieron a la idea de que Dawson tenía por nombre **James** , aunque, a la luz de los investigaciones que se hicieron sobre los pasajeros, esto se convirtió en otro concepto errado. Las ropas que vestía lo identificaron inmediatamente como un miembro de la tripulación cuando sus restos fueron recuperados.



**Foto N° 547 :**  
**El inolvidable “Jack Dawson” del**  
**film de James Cameron , en una de**  
**las escenas de la mencionada**  
**película .-**

Fuera de servicio cuando ocurrió el choque contra el iceberg, el tripulante Dawson tuvo tiempo de llegar a la parte superior del barco para unirse al resto de la “banda negra” ( los que trabajaban en la zona de las calderas) que se hallaban en cubierta, cuando los botes salvavidas se fueron, como así también para recoger su carnet de afiliado a la National Sailors & Firemen’s Union ( esto es, la Unión Nacional de Navegantes y Fogoneros). Pareciera que el tripulante Dawson, de 23 años de edad, estaba determinado a que, si lo peor se sucedía a lo peor, entonces su cuerpo sería identificado a causa de sus credenciales.

Así se produjo. La tarjeta N° **35638** dió la clave, ya que el cadáver recuperado era de una persona que firmaba como J. Dawson. Además, el nombre aparece indicado en los listados de la tripulación que firmó para “engancharse” en ese viaje.

Jack Dawson fue un hombre que trabajaba en la bodega de carbón, transportándolo para que los fogoneros lo introduzcan en los hornos y tratando de mantener el nivel de las montañas de este mineral en un nivel raso, de tal manera que no se produjesen desbalances que pudieran amenazar la estabilidad del buque.

Los papeles que se recuperaron produjeron más ; es decir, se constató que Dawson tenía **23** años, mucho menos de los **30** años que los marineros dijeron que parecía tener cuando rescataron el cuerpo del Atlántico. La dirección del domicilio que apareció en los papeles de Dawson estaba fijada en la ciudad de Southampton, y como lugar natal figuraba la ciudad de Dublín (Irlanda).

El hombre recogido no llevaba puestos sus zapatos , a lo que se debe dar la explicación de que muchos fogoneros se sacaron sus pesadas botas de trabajo, mientras se reunían en la cubierta de popa , a medida que esa parte del mismo buque se iba poniendo vertical, de modo de no embarcar agua en su calzados y evitar ser empujados hacia abajo , por el peso de agua inserto en los mismos calzados.

Y como también este artículo es obra de la **CAUSALIDAD**, sigamos desarrollándolo para adentrarnos en él. El autor del mismo, Senan Molony, cuenta que, a una milla desde el hogar que ocupa en Dublín hay un asilo de ancianos, donde el más viejo sobreviviente de la familia Dawson se encuentra pasando los días del atardecer de su vida. A sus 88 años (Nota del Autor : el señor Senan Molony escribió este artículo en el año 2000) , rodeada de crucigramas y libros de acertijos, **May Dawson** comenta que nació el mismo año en que se produjo el hundimiento del barco de los sueños.

May Dawson también recuerda haber escuchado relatos sobre **Joseph Dawson** , el miembro de la familia que partió al mar a bordo del gigantesco navío de la White Star Line, el hombre que firmaba con una modesta inicial

1148

( a pesar que su nombre sugería un origen católico, en cuanto a su religión) ya al estar trabajando en el buque RMS “Majestic”, su primer barco antes de acceder al RMS “Titanic”.

Molony indica que la historia real de Joseph Dawson es más fascinante que aquella que se tejió alrededor del inventado nombre de “Jack Dawson”. Las similitudes entre la ficción y la realidad son realmente sorprendentes : ambos eran jóvenes, sin plata, y lograron su pasaje al RMS “Titanic” mediante una jugada afortunada, como así también ambos firmaban con una inicial. Uno de ellos, un “esclavo” del carbón a bordo del buque, el otro (según el film) llevando leña para la hoguera en donde ardía el amor, ambos inmersos en las profundidades insondables de los corazones de sus amadas. También opina Molony que Joseph Dawson nació en uno de los barrios bajos de la ciudad de Dublín en el año **1888** , prácticamente en los mismos días en los cuales Jack el Destripador asolaba las calles de Londres a la caza de prostitutas, sin poder conocerse las circunstancias particulares de su nacimiento, aunque algunos rumores indicaban que se podía tratar del hijo de un aspirante al sacerdocio. Dawson se crió en los sórdidos alrededores del “Monto”, un barrio de Dublín, que más tarde se habría de convertir en uno de los lugares favoritos del famoso escritor irlandés James Joyce, el cuál habría de ubicar uno de los capítulos de su más conocida obra, el “Ulysses”.

Los detalles con respecto al nacimiento de Dawson fueron, en realidad, oscuros, ya que nunca fue registrado : es así que la madre fue una viuda.

Y aparentemente el padre, un viudo que renunció a ingresar al sacerdocio católico. Los nombres que han quedado registrados son : Patrick Dawson como el posible padre y Catherine Madden, como la posible madre. Lo que sí es seguro es que , tanto la unión como el nacimiento, no fueron registrados, ya que no hay ningún “record” de que los padres de Joseph estuvieran casados al momento del nacimiento de éste, como tampoco hay alguna anotación en los libros parroquiales de las Iglesias católicas de la ciudad, e incluso, en los legajos que de cada nuevo ciudadano del Imperio de Su Majestad Británica , la Reina Victoria, se confeccionaban desde el año 1864.



Quizás hasta se podría esperar una falla en los registros (hasta si se quiere.....) civiles de la ciudad (recordando que Irlanda , en toda su extensión, formaba total parte del Imperio británico), ya que los irlandeses , al ser sumamente nacionalistas, evitaban cualquier cosa que les acercara a los que , en esos días, era otra muestra más de la dependencia que tenían (tanto civil, militar, política y colonial) del Imperio Británico. Pero , así y todo, resulta sí sorprendente el hecho que no se haya procedido al bautismo de la criatura (es decir, Joseph Dawson). Las razones, varias posibles : vergüenza, temor al que dirán sobre el “desliz” de la viuda, o no interés sobre el futuro del niño. Todas por separado o todas juntas, ellas podrían ser las razones. O razones que desconozco.....

De todos modos, allí o aquí, antes y ahora ( y con esto no pretendo de ninguna manera ofender a la Iglesia Católica ni a ninguna otra confesión de fé) , muchos hombres tomaron los hábitos no necesariamente impulsados por una definida vocación religiosa, algo loable , por cierto, sino que más bien, esa decisión se vió motivada por aspectos más mundanos : una vida tranquila, alimentos todos los días, una casa parroquial confortable, etc. Que, en tiempos difíciles, no era algo para desdeñar.....

Y, aparentemente, esto fue algo no extraordinario en el devenir del clan Dawson , ya que hubieron de pasar cosas difíciles desde el último tramo del siglo XIV, cuando ancestros de este clan irlandés fueron despojados de las tierras que poseían alrededor de la zona de Tullow, en el condado de Carlow.

En definitiva, pasando los años y cayendo los clanes, estas familias se quedaron con un número de pasturas, pero también, muchos hombres y mujeres ingresaban en las distintas órdenes religiosas que se habían establecido por la verde campiña irlandesa, siendo así que un Dawson estableció una orden religiosa .Otro dato (genealógico) que aporta Molony es que, en irlandés , el apellido **McDaithi** (origen del apellido Dawson ) significa “**hijo de David**” y se pronunciaba (fonéticamente) como “**MacDawhee**”. Una consecuencia de aplicar anglicismos a los apellidos

1150

irlandeses debió de haber dado lugar a la aparición posterior del apellido **Dawson** .



Foto N° 548 :  
El real “Jack  
Dawson”, cuando  
prestaba servicios en  
el ejército británico,  
año 1911 .-

Saltando los años, y llegando a la segunda mitad del siglo XIX, más exactamente en el año **1854**, en el transcurso del cual, nació el padre del hombre (Joseph Dawson) que habría de morir a bordo del RMS “Titanic”. Se trataba de **Patrick Dawson** , uno de los cuatro hijos del matrimonio formado por **Thomas Dawson** ( de profesión pizarrero) y su esposa, de nombre **Mary** .

Los cuatro hijos de este matrimonio entrarían al seminario, aunque **Patrick** habría de escaparse (al decir de Molony) de esta vocación “saltando la pared”..... De todos modos, los restantes tres (3) hijos del matrimonio habrían de convertirse en sacerdotes : **Thomas**, **William** y **Bernard** fueron Padres de la Iglesia Católica, sumamente versados en los idiomas tradicionales de la Iglesia Católica, es decir, Latín y Griego. En cambio, el “rebelde” Patrick decidió volver a su antigua profesión de carpintero, radicándose en la ciudad de Dublín.

**Patrick Dawson** se casó , cuando tenía 24 años, con una viuda de nombre **Maryanne Walsh**, galesa , una mujer fabricante de corsets. A la sazón, esta

mujer tenía una hija, **Bessie**, a quién cuidar, con lo que decidió aceptar la propuesta de Patrick : no era fácil ser viuda con una hija a cargo, en esos días. Hoy tampoco, aunque haya seguro de pensión.....

Ambos (Patrick y Maryanne) contrajeron matrimonio en la iglesia de St.Michan, en la calle North Anne, ubicada en el corazón del área de los mercados de Dublín, el día **23 de Junio** del año **1878**.

Fueron padres de dos hijos, **Timothy** y **John**, quienes (con el paso de varios años) se convirtieron, uno en pizarrero y el otro, en portador de té. Timothy nació en el año **1879** y **John** ,en **1881**.

Pero como tantas veces pasa, la tragedia se habría de abatir sobre el matrimonio así conformado, ya que Maryanne tuvo muchas complicaciones en su tercer embarazo, debiendo ser trasladada de urgencia al Hospital Coombe, donde su hijo nació muerto. Cayendo Maryanne en coma, murió al cabo de seis días, el **22 de Febrero** de **1883**. Tenía solo 30 años.

La vida se le hizo difícil a Patrick. Deambulando con sus hijos de una casa de alquiler a otra, sobreviviendo con los pocos trabajos que podía conseguir como fabricante de coches, Patrick se las debió ingeniar para continuar, como sea. Y como para rematar esta situación, Patrick conoce a la viuda **Catherine Madden**, que también tenía ya un niño. Decidieron vivir en una habitación en la localidad de Summerhill, cercana al lugar de trabajo de Patrick. De todos modos, se iban moviendo de sitio en sitio. Y para alegría ( o preocupación, depende.....) de ambos, en el año **1888**, nació **Joseph Dawson** , a quién siguió una hermana , de nombre **Margaret**, en el año **1892**.

Ahora sí, los padres decidieron registrar **este** nacimiento y formalizar su situación. Alrededor del año **1901**, los niños estaban lo suficientemente crecidos como para mudarse a otros sitios o, por lo menos, residir en las casas de otros parientes. Además, vamos a encontrar ,en el **Censo Irlandés** de comienzos del siglo XIX, a **Joseph Dawson** , registrado con su nombre completo, por primera vez. De la misma manera , en los **Archivos Nacionales Irlandeses**, se encuentra la única prueba de una anotación completa de este hombre.

1152

Patrick Dawson , al cual se lo define como un “trabajador”, vive como arrendatario en la calle Rutland, en el norte de Dublín. Sin embargo, su esposa de hecho, Catherine (un año mayor que Patrick y anotada como Kate), justamente indicada como su esposa, no presenta ningún certificado mencionando dicha situación matrimonial.

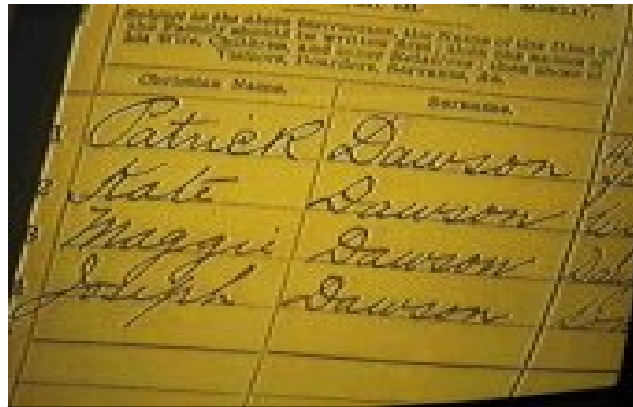


Foto N° 549 :  
Fotografía de la página de los Archivos Nacionales Irlandeses , donde se puede ver la anotación (de las cuatro , la inferior) del nombre de Jack Dawson .-

Pasemos de largo los años, y vayamos al mes de Abril de 1911. A los 23 años de edad, **Joseph Dawson** firma para trabajar a bordo del RMS “Titanic”. Sin embargo , la familia de Joseph debía vivir en dos pequeñas habitaciones , siendo una de las nueve que vivían en el arrendamiento. De todos modos, algo fue mejorando en la vida del joven Joseph, ya que recibió educación, aprendiendo el oficio de su padre (la carpintería), como así también ,las lecciones que los Jesuitas le brindaron (debido a la acción que estos sacerdotes católicos de dicha rama efectuaron) en el Belvedere College.

Es que Joseph también se sintió atraído por la magia del trasatlántico de la White Star, que también prometía una buena paga a quienes no les hiciera mella o asustara el trabajo rudo.

Aunque también habría de existir otra razón, como para que Joseph se dejara de intentar con su partida del hogar, e ir en busca de los bares y luces de South--

/--hampton.....Joseph Dawson ya se había hecho de un gran amigo, el fogonero **John Priest** (quien sobrevivió al naufragio), pero también había conocido a la hermana de Priest, de nombre **Nellie**.....



**Foto N° 550 :**  
**Fotografía del gran amigo de**  
**Jack Dawson , el fogonero John**  
**Priest , quién sobrevivió al**  
**naufragio del barco de los**  
**sueños.**

**Parece mentira . . . .**

**El real Jack Dawson tuvo tres**  
**parientes que fueron sacerdotes,**  
**y su mejor amigo tenía por**  
**apellido “Priest” que en el**  
**idioma inglés significa :**  
**“sacerdote” .**

**Creer o reventar . . . .**

Una más que interesante razón para seguir frecuentando la familia Priest.....Y charla vá, comentario viene, reunión de aquí, paseo de allá, el joven Joseph comenzó a “cortejar” a Nellie. El fogonero Priest comenzó a hablar con Dawson de las historias del mar y de las experiencias de los marinos, las que habría de escuchar, como dijimos, principalmente, en los bares de Southampton.

Continuando con la historia , habiendo dicho que el fogonero John Priest sobrevive al desastre, la revista “*Southampton Pictorial*” habría de publicar un artículo donde decía que “ *..la Sra. Priest recobró un hijo, pero sus hijas, Nellie y Emmie perdieron a sus amados*”.

1154

Como tantos otros hombres de la verde Irlanda, se iría a pique con el barco de los sueños, terminándose , en esa fría noche de Abril de 1912, otro de sus sueños : casarse con Nellie, que lo esperaba allá lejos....., en Southampton. Sin embargo, hubo siempre la creencia que Joseph Dawson y Nellie Priest contrajeron matrimonio, aunque una búsqueda en los periódicos y registros de la ciudad de Southampton, dió un resultado negativo. Quizás, simplemente, se prometieron amor eterno.....

Es que la idea de un posible matrimonio surge en base a la carta que se recibió en 17 Briton Street, la ubicación del domicilio de la familia Priest, en Southampton. La misiva fue dirigida por la compañía naviera White Star Line a Mrs. J. Dawson (sería esto, la “prometida” de Joseph Dawson) , y se encuentra guardada en los archivos familiares, siendo las líneas, las siguientes:

“*Señora :*

*Ampliando nuestra carta previa, le informamos que se ha encontrado un carnet de la N.S. & F. Union, N° 35638, en el cuerpo de J. Dawson. Éste ha sido remitido a la Oficina del Consejo del Trabajo, en Southampton, en la cual Ud. puede solicitar el mencionado carnet.*

*Por la White Star Line, Suyos Fielmente.”*

El carnet de Joseph Dawson fue todo lo que ella tuvo de el. El cuerpo de Dawson nunca fue reclamado por nadie, y ninguno de sus parientes fue informado alguna vez de que haya sido enterrado.

Su padre, Patrick, sobrevivió y murió pobre, en el año **1931** .Y siguiendo con las **CAUSALIDADES**, el pobre **Patrick Dawson**, el hombre que iba a ser **sacerdote** pero que evitó seguir con la misma vocación que sus otros tres hermanos, fue a morir bajo los cuidados de la Madre Iglesia, mediante los servicios de la Orden de las Hermanitas de los Pobres.....

Parece mentira .....¿no?.

Su hijo Joseph --carpintero, “esclavo del carbón”, irlandés--- yace a medio mundo de distancia, descansando en una verde ladera de Nueva Escocia. Su tumba (la del desconocido J. Dawson) se convirtió en el centro de peregrinación de los pasajeros de los trasatlánticos que tiene a la ciudad de Halifax como destino o parada de sus viajes, debido al impresionante éxito que tuvo la película de Cameron.

En definitiva, **Jack Dawson** (el de la película) no existió. Pero **Joseph (“Jack”) Dawson** fue un hombre de carne y hueso, que, a semejanza del Jack de la película de Cameron, vivió, amó, sufrió y finalmente, murió en la trágica noche en que, también, murió el barco de los sueños.

Siguiendo con los criterios establecidos al comienzo de esta Sección, y teniendo en cuenta algunas de las líneas escritas, podemos focalizar nuestra atención sobre algo que repetimos varias veces; esto es, la recuperación de cientos de cuerpos de aquellas personas que murieron en el naufragio. Esto lo podríamos mencionar como la **recuperación de cadáveres del RMS “Titanic”**. Ésta se comenzó a realizar inmediatamente después que el “Titanic” se hundió, por parte de varios barcos que comenzaron a recorrer el área en la que se podían encontrar los cuerpos (es decir, cercana al lugar del hundimiento) y aquellas a las que los cuerpos pudieran haber sido llevados por la acción de las corrientes marinas.

Obviamente, que no se trató de una tarea agradable para ninguna de las tripulaciones que componían los barcos que se dedicaron a realizar ese trabajo. Más bien, sumamente agotadora y doliente.....

Pero de todos modos, no presentaré una imagen morbosa de este aspecto de la tragedia del RMS “Titanic”, sino que me limitaré a mostrar nada más que algunos ejemplos de los que los reportes oficiales indicaron acerca de los cuerpos que fueron recogidos del mar, es decir **los muertos**. Ello nos dará una idea de cómo estaban dispuestas las personas al momento del hundimiento del “Titanic”. Algunos de los ejemplos mencionados son los siguientes:

1156

□ Nº 1

**MASCULINO-EDAD ESTIMADA : 10 A 12 AÑOS.-**

**CABELLO : CLARO.-**

**ROPAS : Sobretodo gris; un saco gris; una chaqueta azul; un jersey de lana gris; camisa blanca; medias grises; botas negras.-**

**EFFECTOS : Un portamonedas conteniendo unas pocas monedas Danesas y un anillo; dos pañuelos marcados con la letra “A”.-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

□ Nº 52

**FEMENINO-EDAD ESTIMADA : 60**

**PELO : GRIS**

**ROPAS : Saco negro y pollera; cuello de pieles; camisa de algodón rayada; abrigo de lana; botas abotonadas de color negro; medias.-**

**EFFECTOS : Anillo de bodas y guardador de sellos (carroza y caballo) ; anillo de piedra verde en mano derecha; tarjeta de visita para la Sra. Wotherspoon, Ashbourne Rd., West Southborne; una foto en marco; un bolso conteniendo 15 libras y 10 chelines en oro; otras monedas en plata y cobre.-**

**PASAJE DE 2DA.CLASE NUMERADO : E 77 .-**

**NOMBRE EN EL BOLSO : SRA. MACK (MARY MACK)**

**Millbrook Rd., Southampton.-**



**□ Nº 22**

**MASCULINO .-EDAD ESTIMADA : 60 .-CABELLO : GRIS CALVO.-**

**ROPAS : Sobretudo negro; traje azul; chaleco blanco; botas negras y medias color púrpura; dos camisetas marcadas con “R.A.”; calzoncillos color rosa también marcados con las iniciales “R.A.”.-**

**EFFECTOS : Reloj, cadena y medallas con el nombre inscripto; llaves; peine; navaja; estuche de anteojos; 27 libras esterlinas en oro; 20 dólares en piezas de oro; 64 dólares en letras.-**

**NOMBRE : RAMÓN ARTAGAVEITÍA.-**

**PROBABLEMENTE DE PRIMERA CLASE.-**

Digamos que el cadáver recogido del mar e identificado como **Ramón Artagaveitía** pertenecía al de un representante diplomático (Embajador) nacido en la República Oriental del Uruguay.

**□ Nº 61**

**FEMENINO .-EDAD ESTIMADA : 30 AÑOS.-CABELLO : CLARO.-**

**ROPAS : Chaleco a prueba de agua de color verde; saco negro; polleras; blusa; chaqueta de cárdigan roja; botas abotonadas negras con guarniciones de paño superiores.-**

**EFFECTOS : Un reloj de oro, con un relieve del lado interno “M. Mangan” y foto, con un relieve del lado externo “M. Mangan”; relicario con cabello y foto al igual que en el reloj, con relieve “Mary”; cadena de oro; un rosario en un bolsillo; hebilla de bronce de cinturón;**

1158

**medallón alrededor del cuello; anillo con un diamante engarzado; brazalete de oro con marcas “M.M.”; broche de lazo dorado (oro) .-**

**SIN MARCAS EN LA ROPA.-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

**NOMBRE : MARY MANGAN.-**

□ Nº 73

**MASCULINO.-EDAD ESTIMADA : 35.-CABELLO : OSCURO.-**

**ROPAS : Chaqueta de uniforme; ropa marrón de calderero; botas negras; vestimentas en franela; medias negras.**

**EFFECTOS : Reloj de plata ; pañuelo marcado con las iniciales “H.J.”. Ingeniero.**

**Nombre : HERBERT JUPE.-**

□ Nº 3

**FEMENINO.-EDAD ESTIMADA : 40 AÑOS.-CABELLO : CASTAÑO.-**

**ROPAS : Chaquetón gris guarnecido; chaqueta de jersey rojo; blusa de alpaca azul; pollera tejida azul; combinaciones en lana; medias negras; botas negras; cinturón gris; un guante color gris.-**

**MARCAS EN ROPAS: Marcas “M.H.”, de color rojo, en camisa.-**

**EFFECTOS : Un broche .-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

**□ N° 50****MASCULINO.- EDAD ESTIMADA :30 AÑOS .-CABELLO:CLARO.-****ROPAS : Abrigo negro ; sin camiseta; camisa de franela color azul, rayada.-****EFFECTOS : Dos libros de bolsillo ; reloj de plata; lapicera; papeles; diario personal; lapicera fuente; peine; 87 dólares en papeles; 10 libras esterlinas en oro; otras monedas.-****BOLETO DE TERCERA CLASE N° 364424.-****NOMBRE : ERNEST POSTAGE TOMLIN.-****□ N° 58****MASCULINO.-EDAD ESTIMADA : 18 AÑOS.-****CABELLO : OSCURO.-****ROPAS : Traje en mezclilla, color negro; camisa a cuadros; botas negras; sin marcas en cuerpo o ropas.-****EFFECTOS : Bolso con 10 centavos; espejo de bolsillo; peine; llaves.-****DE TERCERA CLASE****NOMBRE : CATAVELAS VASSILIOS .-****□ N° 5****FEMENINO.-EDAD ESTIMADA . CABELLO : CASTAÑO OSCURO.-**

1160

**ROPAS : Waterproof azul; chaleco negro y pollera; chaqueta a rayas, en colores blanco y rosa; pequeño abrigo en azul y rojo, con cuello de piel; botas negras y medias rebordeadas.**

**EFFECTOS : Bolso vacío; crucifijo; cajita de polvos y medallón; cuatro anillos : 2 de plata, 1 de turquesa, 1 de granate y perla, 1 aro de oro.-**

**PROBABLEMENTE DE TERCERA CLASE.-**

□ Nº 11

**MASCULINO.-EDAD ESTIMADA : 45 AÑOS.-BIGOTE .-  
CABELLO : OSCURO.-**

**ROPAS : Abrigo de color negro; pantalones azules; botas negras.-**

**NOMBRE EN ROPAS Y PAPELES : “Shea”.-**

**EFFECTOS : Reloj; llaves (2do.Mayordomo); guantes; pipa.-**

**MAYORDOMO**

**NOMBRE : SHEA.-**

Todavía no hemos llegado a la parte de los números de los sobrevivientes y de los fallecidos, diferenciados ambos grupos en clases, sexos y demás, ya que lo miraremos en más detalle en páginas siguientes.

Debo aclarar que los cuerpos rescatados del agua (cadáveres ) suman más de **300** ,con lo que elegí, prácticamente al azar, diez (10) casos en los que creo que se han descrito suficientemente bien el tipo de ropas, calzados, objetos personales y demás que los muertos llevaban al momento del desastre. Otras dos razones me impulsaron a proceder de la manera antes indicada ; ellas son: seguir describiendo los ítems mencionados al momento

de la recuperación de los cuerpos hubiese sido una tarea tediosa para quién esto escribe (no le temo al tedio, pero me hubiera quitado tiempo para seguir adelante con los temas relacionados con los aspectos humanos y consideraciones técnicas relativas al hundimiento del “Titanic”) como así también, desplegar una suerte de “escenario mortuorio” donde se habrían de exponer las vestimentas, adornos y otros, que las personas muertas poseían, por esas dramáticas horas del 15 de Abril de 1912. Al no ser esas mis intenciones, tomé estos casos, que de por sí ya nos ilustran un poco (en verdad, muy poco ...) sobre las características externas de estos malogrados seres humanos.

Pero podemos hilar un poco más “fino” con estos pocos datos.

Observemos al cuerpo nomencado con el N° 22, el representante diplomático de la República Oriental del Uruguay. Podemos ver que sus prendas son variadas y de colores vivos; asimismo, el detalle de calidad en los efectos personales es notorio, como también la suma de dinero que se encontró en sus bolsillos. Evidencia esta persona la pertenencia a una clase social en la cúspide, que en ese entonces viajaba, a bordo del RMS “Titanic” ,en la conocida 1ra.clase, como lógicamente correspondía a un plenipotenciario.

Pasando ahora al cuerpo rescatado N° 52, la Sra. Mack. Una atenta mirada sobre sus ropas y pertenencias nos dá la pauta de la existencia de una clase social en ascenso, o por lo menos, con variadas expectativas respecto de su futuro económico y social: esto es lo que se conocería como “**clase media**”, ya en desarrollo en esos días, principalmente en los países americanos, es decir, Estados Unidos de América, Canadá, Argentina y Uruguay.

Otro de los ejemplos que se pueden identificar claramente con la gente de trabajo a bordo del RMS “Titanic” lo daría el prestar atención al cuerpo N° 73, perteneciente al que fuera en vida el **Ingeniero Herbert Jupe** : tanto las ropas (en su mayoría, ropa de trabajo) que portaba como sus objetos perso--

1162

/--nales (un reloj y un pañuelo) muestran a una persona que tenía una labor determinada por realizar, para la cual debía de tener ropas adecuadas a su función y para la cual , debía de poseer pocos objetos personales que le llegaran a estorbar su tarea. Pero el Ingeniero Jupe no podía prescindir de un elemento valioso para su tarea : su reloj, el cual, seguramente, le sería de una gran utilidad técnica.

Otros dos cuerpos rescatados , el N° 1 y el N° 58 , nos indican claramente que se trata de inmigrantes, ya que (imaginándolas....) sus ropas debían haber sido sencillas (yo diría más bien : funcionales....) ,nada costosas .Esto anterior, unido al hecho de los pocos objetos personales rescatados de cada uno de ellos, nos informa sobre seres humanos que, acompañados de sus padres (como sería el caso del cuerpo N° 1) o solos (quizás el caso de Vassilios Catavelas, de 18 años), intentaron llegar a América a los fines de iniciar una nueva vida; en definitiva, inmigrantes, pertenecientes a la 3ra.clase,tambièn conocida como “steerage”.

Cabe acotar que una gran mayoría de cuerpos rescatados, una vez concluído el proceso de identificación ,la recuperación de sus objetos personales, etc. fueron inhumados en el mismo Océano Atlántico. Otros, sin embargo, fueron llevados hasta tierra firme, donde se los sepultó en tumbas. Obviamente, estas tumbas están ubicadas en cementerios.

El entierro de víctimas del hundimiento del RMS “Titanic” se realizó en tres cementerios diferentes, todos ellos ubicados en Nueva Escocia (Canadá),más exactamente en la ciudad de Halifax. Éstos son: **Mount Olivet Cemetery** , **Barón de Hirsch Cemetery** y **Fairview Cemetery**. Recurriendo una vez más a la valiosa fuente de información que para este “investigador” se ha convertido la **Encyclopedia Titanica**, que dirige el Sr.Phind, podemos enumerar los cuerpos que se encuentran enterrados en los mismos. Cabe hacer la acotación que varios figuran como no identificados como así también se encuentran tumbas cuyas lápidas llevan nombre y apellido del ser humano cuyos restos mortales reposan en dicha ubicación. Veamos , pues , el registro de las víctimas del hundimiento del

RMS “Titanic” que se encuentran en cada uno de los cementerios, indicando que colocaremos el número de lápida que nombra la misma , el posible nombre del occiso y la actividad (cuando se hubiese conocido) o mejor dicho, lo que se sabía de dicha persona.



**Foto N° 551 :**  
**Fotografía del Cementerio de Mount Olivet,**  
**en la ciudad de Halifax, Nueva Escocia,**  
**Canadá , donde están enterradas víctimas**  
**del hundimiento del RMS “Titanic” .-**

## Cementerio de Mount Olivet

### *Hilera 1*

**298/Pasajero de 3ra.clase**

**Wenzel Lindhart**

**328/Pasajero de 3ra.clase**

**Hileni Zavour**

### *Hilera 2*

**302/Fogonero**

**Thomas Morgan**

**189/Pasajero de 1ra.clase**

1164

**Servando Ovies y Rodríguez**

***Hilera 3***

**244/Mozo Asistente**

**Maurice Emil de Breucq**

**277/Jefe de Pastelería**

**Henry Jaillet**

***Hilera 4***

**215/Mozo Asistente**

**Battista Bernardi**

**306/Pasajero de 3ra.clase**

**Ignjac Hendekovic**

***Hilera 5***

**5/Mujer Desconocida**

**188/Pasajero de 3ra.clase**

**Mansour Hanna**

***Hilera 6***

**202/Violinista**

**John P. Clarke**

**79/Pasajero de 3ra.clase**

**William Alí**

***Hilera 7***

**288/Hombre Desconocido**

**312/Pasajero de 3ra.clase**

**Gerious Youseff**



*Hilera 8***210/Mujer Desconocida****266/Pompeo Piazzo***Hilera 9***13/Mujer Desconocida****196/Pasajero de 3er.clase  
Peter L. Lemberopoulos***Hilera 10***12/Pasajero de 3er.clase  
Margaret Rice**

Totalizan **diecinueve (19)** cuerpos enterrados en este cementerio.

**Cementerio de Barón de Hirsch**

Este cementerio fue destinado a albergar a las víctimas de fé judía que viajaron a bordo del RMS “Titanic” .

*Hilera 1***78/Hombre Desconocido****15/Pasajero de 2da.clase  
Michel Navratil\****Hilera 2***248/Hombre Desconocido****264/Hombre Desconocido***Hilera 3***136/Hombre Desconocido**

1166

**144/Mayordomo**

**Frederick Wormald**

*Hilera 4*

**291/Hombre Desconocido**

**214/Hombre Desconocido**

\* Este hombre fue enterrado en este Cementerio ya que se pensó que era de fé judía ,debido a que abordó el RMS “Titanic” bajo el nombre supuesto de Hoffman.

Totalizan **ocho (8)** cuerpos enterrados en este cementerio.



**Foto N° 552 :**  
**Fotografía del Cementerio Fairview , de la misma ciudad canadiense , en el cuál también se hallan enterradas víctimas del hundimiento del barco de los sueños .-**

### **Cementerio de Fairview**

*Hilera 1*

**64/Escribiente del Sobrecargo**

**John Reginald Rice**

**297/Pasajero de 2da.clase**

**Ralph Giles**

**2/Mayordomo Asistente de Pastelería  
J. W. Marriott**

**186/Barman de Restaurant  
Ernest Price**

**206/Pasajero de 3ra.clase  
Alma Pålsson**

**301/Mozo  
E. Poggi**

**195/Ajustador  
Charles Shillaber**

**247/Barbero Asistente  
Arthur White**

**268/Fogonero  
Frederick Charles Marsh**

**10/Mayordomo de Salón  
Robert Butt**

**150/Mayordomo de 3ra.clase  
George Frederick Charles Talbot**

**145/Fogonero  
Henry Allen**

**282/Dispensero Asistente  
Edward James William Rogers**

1168

**34/Mayordomo**

**Henry Wellesley Ashe**

**191/Mayordomo de Salón**

**Robert J. Davies**

**218/Mayordomo de Salón**

**Herbert Cave**

**238/Asistente**

**Alfred King**

**192/Marinero**

**David Matherson**

**272/Mayordomo**

**J. White**

**231/Carnicero de 3ra.clase**

**Frank John Roberts**

**280/Fogonero**

**F. Reeves**

**284/Pasajero de 3ra.clase**

**Frederick Charles Sawyer**

**187/Pasajero de 3ra.clase**

**Thomas James Everett**

**305/Pasajero de 2da.clase**

**Hans Kristensen Givard**

**285/Pasajero de 3ra.clase**

**Gustav Joel Johansson**

**226/Mayormo de Salón  
Thomas Moore Teuton**

**311/Mozo Asistente  
Italo Francesco Dnati**

**317/Ajustador  
Everett Edward Elliot**

**320/Mayordomo de Salón  
James Edward Cartwright**

**261/Pasajero de 3ra.clase  
Thomas Storey**

**239/Mayordomo de Cubierta  
Ernest Edward Samuel Freeman**

**165/Pasajero de 2da.clase  
Johan Henrik Johannesson Kvillner**

**319/Mayordomo de Salón  
Arthur Albert Howell**

**316/Fogonero  
Augustus Stanbrook**

**315/Mayordomo de Dormitorios  
Henry Wittman**

**308/Hombre Desconocido**

1170

**201/Pasajero de 3ra.clase  
Alfonzo Meo**

**323/Mayordomo de Salón  
Thomas A. Mullin**

**321/Escribiente del Sobrecargo  
Ernest Waldrom King**

**304/Pasajero de 3ra.clase  
Mapriededer Zakarian**

**269/Pasajero de 3ra.clase  
Albert Karvin Anderson**

**17/Pasajero de 3ra.clase  
John Henry Chapman**

**143/Pasajero de 3ra.clase  
Jakob Alfred Johansson**

**149/Pasajero de 2da.clase  
Henry Price Hodges**

**250/Cocinero de Vegetales  
J. Hutchinson**

**37/Pasajero de 3ra.clase  
Malkolm Joackim Johnson**

**32/Pasajero de 3ra.clase  
Simon Siversten Saether**

**313/Gerente de Restaurant**

**Gaspare Antonino Pietro (Luigi) Gatti**

*Hilera 2*

**287/Pasajero de 2da.clase**

**Robert D. Norman**

**235/Linen Keeper**

**Thomas Ferguson Baxter**

**211/Mayordomo de Salón**

**Paul Jone Lefevre**

**204/Ajustador**

**Charles Ingram**

**246/Mayordomo de Dormitorios**

**Robert Arthur Wareham**

**276/Fogonero**

**Ernest Edward Grodidge**

**222/Engrasador**

**Frank Goree**

**252/Mayordomo Asistente**

**George H. Dean**

**138/Asistente de Calzados**

**Alfred J. Fellows**

**273/Asistente de Planchado de Ropas**

**Sidney Holloway**

1172

**183/Fogonero**

**William McQuillan**

**219/Hombre Desconocido**

**139/Hombre Desconocido**

**228/Hombre Desconocido**

**279/Hombre Desconocido**

**221/Mozo Asistente**

**Battista, Antonio Allaria**

**205/Dispensero Asistente**

**Joseph Francis Akerman**

**267/Fogonero**

**J. Brown**

**242/Fogonero**

**Richard Hosgood**

**251/Asistente**

**William Carney**

**227/Fogonero**

**James Joseph Dawson**

**161/Mayordomo de Salón**

**George Francis Bailey**

**290/Mayordomo de 3ra.clase**

**Robert C. Bristow**



**253/Marinero**  
**Frank Couch**

**83/Mayordomo de Salón**  
**William George Dashwood**

**300/Mayordomo de 3ra.clase**  
**William Denton Cox**

**163/Engrasador**  
**Frederick Woodford**

**241/Hombre Desconocido**

**11/Mayordomo de Salón**  
**John Shea**

**294/Pasajero de 2da.clase**  
**George Swane**

**140/Pasajero de 3ra.clase**  
**Achille Waelens**

*Hilera 3*

**330/Mayordomo de Salón**  
**James McGrady**

**327/Pasajero de 3er.clase**  
**Harold J. Reynolds**

**314/Pasajero de 3er.**  
**Jakob Alfred Wiklund**

1174

**209/Pasajero de 2da.clase  
Arthur Gordon McRae**

**134/Hombre Desconocido**

*Hilera 4*

**4/Pasajero de 3er.clase  
Gösta, Leonard Pålsson**

**110/Pasajero de 1ra.clase  
William Henry Harrison**

**270/Mayordomo de Salón  
Alfred Arnold Deeble**

**97/Pasajero de 2da.clase  
Reginald Febton Butler**

**217/Mayordomo de Salón  
O. W. Samuel**

**179/Hombre Desconocido**

**193/Violinista  
John Law Hume**

**257/Hombre Desconocido**

**29/Hombre Desconocido**

**216/Hombre Desconocido**

**233/Hombre Desconocido**

**265/Hombre Desconocido**

**262/Mayordomo de Salón  
Alan Vincent Franklin**

**213/Hombre Desconocido**

**243/Mayordomo de Dormitorios  
Edward Stone**

**141/Jefe de Carniceros  
Alfred Maytum**

**229/Hombre Desconocido**

**254/Hombre Desconocido**

**237/Hombre Desconocido**

**94/Hombre Desconocido**

**283/Hombre Desconocido**

**223/Hombre Desconocido**

**220/Hombre Desconocido**

**274/Mayordomo de Dormitorios  
Leslie Norman Bogie**

**296/Hombre Desconocido**

**92/Hombre Desconocido**

1176

**129/Hombre Desconocido**

**303/Hombre Desconocido**

**137/Hombre Desconocido**

**3/Pasajero de 3ra.clase**

**Jenny Lovisa Henriksson**

**329/Mayordomo de Dormitorios**

**Charles Edwin Smith**

**240/Hombre Desconocido**

**281/Mujer Desconocida**

**8/Pasajero de 3ra.clase**

**Wendla Maria Heininen**

**212/Mayordomo de Salón**

**Percival Stainer Deslands**

Totalizan **ciento diecinueve (119)** cuerpos enterrados en este cementerio.

Como podemos ver a simple vista, la mayoría de los enterrados en los tres cementerios son personas que corresponden a las 2da y 3ra.clase, como así también, gran cantidad de personal componente de la tripulación. Como contraparte, existen pocos cuerpos inhumados que pertenezcan a personas que viajaban en 1ra.clase.

La magnitud de la masacre fue grande, y el número de muertos, alto. No deseo profundizar más en lo que respecta a las personas que murieron en esta tragedia. No porque eluda el tema, ya que (como han visto....) lo he desarrollado, sino que es mi intención pasar a realizar un pequeño paneo por los que sobrevivieron al hundimiento , es decir , **los vivos**.

Como se salvaron unos centenares de personas, los testimonios son muchos y variados. E incluso , muchas veces contradictorios, ya que más de un pasajero o tripulante que sobrevivió al naufragio relató impresiones totalmente diferentes sobre el mismo hecho puntual. A lo antes expuesto, ya he dado mi interpretación en líneas anteriores.

Sin embargo, focalizaré mi atención sobre algunos testimonios, como siempre, extraídos de libros, revistas y diferentes páginas de Internet. Algunos de ellos son vivencias y comentario de mujeres que salvaron sus vidas , y a esto le doy una importancia especial , por un solo detalle : la **mujer** ,en **sí misma**, y quizás debido a su propia **naturaleza**, es más **sensible** que el **hombre**. Con lo que sus **sentidos** (generalmente.....) captan más que los del hombre.....o por lo menos, están más dispuestos a captar....

Veamos el primero de los testimonios, vivencias y comentarios de algunos de los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic”.

Comencemos por la **Sra. Ana Sophia Turja**.

**Ana Turja** fue uno de los 21 hijos nacidos de las uniones que su padre tuvo con dos mujeres, en la localidad de Oulainen, ubicada en el norte de su Finlandia natal. Su media hermana, María, vivía junto a su marido, John Lundi, en la localidad de Ashtabula (estado de Ohio, USA) y regenteaba un almacén. Luego de una visita que este matrimonio efectuó a Finlandia, ambos instaron a Ana a emigrar a América, ofreciéndole John trabajo en su propio almacén. Es así que Ana se convenció que debía marchar, para lo cuál el esposo de su media hermana le compró un pasaje de 3ra.clase ,a un costo de 50 dólares americanos de aquella época.

Una vez recorrido el camino que la separaba desde Oulainen (Finlandia), Ana llegó al puerto de Southampton, para embarcar en el RMS “Titanic”. Ana tenía 18 años en ese momento. La impresión que le dio el buque a la joven inmigrante finlandesa fue extraordinaria. Ana así lo relata :



**Foto N° 553 :**  
**Fotografía de Ana Turja , la emigrante finlandesa que dejando su país natal atrás, llegó a los Estados Unidos de América , luego de haber sobrevivido al hundimiento del RMS “Titanic”. Un detalle personal (que espero se me perdone....) :**  
**¡ qué parecida eras a mi abuela paterna, mi inolvidable y querida “Baba” Olga . . . ¡ .-**

*“Era casi como una ciudad , no le faltaba nada. Había pileta de natación, salas de concierto y bibliotecas”*

Con su extensión, la cubierta principal (según sus propias palabras) era más grande que la calle mayor de su pueblo natal..... La atmósfera era activa, mucha charla ,con gente que cantaba y daba rienda suelta a sus emociones. Turja tenía asignada una habitación en 3ra.clase, de acuerdo a su pasaje, que estaba provista de literas y que fueron ocupadas por otras dos mujeres, aparte de ella misma. Una de éstas mujeres, que viajaba con su hermano, tomó, prácticamente, a su cuidado a la joven Ana. La otra mujer que ocupaba esa habitación viajaba con su bebé.

Ese Domingo por la noche, cuando se preparaba para dormir, Ana sintió un fuerte golpe sobre la parte delantera del buque. Al poco rato, el hermano de una de las mujeres que mencionamos, golpeó la puerta y les indicó que *“algo andaba mal, que debían colocarse ropas de abrigo y los chalecos salvavidas”* .

Luego de unos minutos el grupo estaba listo para partir, encaminándose hacia las cubiertas superiores. En eso, uno de los miembros de la tripulación les ordenó que bajaran otra vez, es decir, que volvieran por donde habían venido, a lo que el grupo y Ana misma desobedecieron. Directamente, no discutieron con este tripulante. Pero lo que sí recuerda claramente Ana Turja es que (una vez que el grupo pasó por ese cuello de botella) las puertas por las que habían pasado se cerraron y encadenaron tras de ellos , para prevenir que otros grupos de personas también consiguieran transponer ese obstáculo.

Una vez en la cubierta superior, le golpeó el frío, por lo que decidió volver a la cubierta de botes. Allí le sorprendió a Ana ver la actividad desplegada, como así también la banda, que comenzaba a tocar. Aunque no puede recordar claramente los temas, Turja sí recordaba que los integrantes de la banda se encontraban allí después de haber estado tocando en un Salón vecino .También contó Ana que, una vez que los músicos se reunieron en el lugar de la cubierta de botes, las puertas se cerraron detrás de ellos, al terminar de salir los integrantes del conjunto dirigido por Wallace.

1180

En la cubierta de botes, Ana se encontró con la Sra. de **Panula** (también de Finlandia) que se encontraba realizando la travesía del Océano Atlántico, junto a sus cinco hijos, como otros inmigrantes, hacia Pennsylvania (Estados Unidos), en donde la esperaba su marido. La Sra. de Panula le preguntó a Ana Turja lo siguiente : **“¿Moriremos todos en el agua?”**. La pregunta de esta señora tenía, desde el vamos, un fundamento muy especial, ya que se le había ahogado recientemente un hijo adolescente en Finlandia. El que se quema con leche , vé una vaca y llora.....y al que se le ahoga un hijo en el agua, odia el mar por siempre.....

Ana también recuerda haber visto las luces de otro buque en las cercanías del “Titanic”. Es decir, el barco que seguramente vió Ana era el “Californian”. Lo que Ana seguía creyendo (como una gran mayoría de personas de todas las clases como asimismo tantos tripulantes) era que el buque era inmundible , como se repitió constantemente por esos días. Por ello, no le encontraba respuesta al zafarrancho que sus ojos presenciaban como tampoco comprendía lo que se decía y gritaba alrededor, ya que no entendía el idioma inglés. Otro de los detalles que la memoria de Turja nos trajo como comentario es que , a medida que el barco se iba hundiendo, la orquesta seguía tocando .Y a ella le gustaba mucho lo que, en esos momentos estaba escuchando .Tal es así que Ana dijo **“ que me hubiera ido al fondo del océano escuchando la música, si no hubiera sido por un marinero que me levantó y me ubicó en un bote salvavidas”**.

Ana Turja sigue diciendo : **“ Mi bote era el siguiente ubicado al lado del último bote salvavidas. Estaba totalmente cargado cuando fue lanzado al agua y no era de los que todavía estaban aprisionados por los cables. El bote estaba tan lleno que cuando apoyé los dedos de mi mano sobre el borde del bote, éstos se mojaron hasta las articulaciones”**.

Aparentemente, según recuerda Turja, el bote tenía lona a ambos lados, lo que haría que dicha embarcación fuera uno de los botes plegables, ya sea el “C” o el “D” , que, como hemos visto, fueron los únicos que, en esos momentos, fueron lanzados con éxito por parte de la tripulación.



A continuación, los que estaban a bordo del plegable comenzaron a remar con todas sus fuerzas para alejarse del “Titanic”, ya que, en el ambiente flotaba la convicción de que serían arrastrados por la succión que el barco produciría cuando se hundiera.

Ana Turja dice en sus recuerdos que estuvieron en el agua por un lapso aproximado de ocho horas. Y que a pesar que era una noche clara, brillante por las estrellas, los alrededores del bote eran tan oscuros que muchos de los pasajeros prendieron papel u otras cosas como para avisarles a los demás botes, dispersos en las cercanías del hundimiento , que ellos estaban allí.

Pero su más conmovedor relato se hace lágrimas cuando recuerda los gritos y llantos de los que estaban muriéndose en el agua, a pesar de todo, muy cerca de ella .Siempre que recordaba esto, Turja comenzaba a llorar. Se lamentaba Ana :

***“Ellos estaban en el agua y no los pudimos ayudar...”***

Una vez a bordo del barco que rescató a los sobrevivientes del hundimiento, Ana se sintió revivir, ya que las bebidas calientes, las mantas y la atención de pasajeros y tripulación le infundieron nuevos ánimos. Una vez (¿qué?....) “repuesta” del trance que debió soportar, Turja se dio a la tarea de tratar de ubicar a sus compañeras de cuarto, aunque su búsqueda no tuvo el éxito que su corazón anhelaba. Es más, nadie las había visto u oído nada de ellas.....

Ana también se enteró que la familia Panula se había reportado como perdida.....

Una vez en New York, a pesar de las dificultades del idioma, Ana fue puesta en un tren y enviada a Ashtabula, donde fue cordialmente recibida y por mucho tiempo , tratada como toda una “celebridad”. Muy poco tiempo después habría de conocer al que sería su esposo, el Sr. John Lundi (otro) : se enamoraron y se casaron. Ana no iría jamás a trabajar en el almacén de su cuñado.....

Su familia en Finlandia no supo nada de ella, hasta unas 5 semanas más tarde, cuando fue que recibieron una carta donde se les indicaba que Ana

1182

estaba con vida y en USA. Además, el paradero de Ana se había prestado a una confusión, ya que en un primer momento se la anotó en el listado de pasajeros desaparecidos. Ni quiero pensar lo que sus familiares sintieron durante todos esos días sin noticias de la buena de Ana, pero sí puedo imaginar la alegría cuando recibieron la buena nueva.....

Y lo que voy a contar de Ana Turja parece mentira, pero fue real. Así lo contó su nieto, el **Sr. John Rudolph Lundi**.

En **Mayo** del año **1953**, la película **“Titanic”** (protagonizada por la actriz **Barbara Stanwyck** y el actor **Clifton Webb**) llegó , para ser exhibida, al pueblo de Ashtabula (Ohio). Obviamente, Ana fue la invitada especial. Además, Ana nunca había visto una película en su vida.....justamente ésa sería la primera vez .

Después de ver la película, los reporteros de las noticias le preguntaron si la película había sido realista .Lo único que Ana pudo decir (¡¡pobre Ana¡¡...) es:

*“Si estaban tan cerca como para filmar ¿porqué nadie nos ayudó?” .*

Sus familiares trataron de explicarle que la película sólo había sido una recreación al estilo Hollywood .Pero ella siguió diciendo :

*“No, no”.*

En **Julio 20** del año **1969**, cuando todos se encontraban mirando el descenso del hombre en la Luna, Ana no pudo creer (**y nunca lo creyó...**) que ese acontecimiento estuviera sucediendo en realidad. ¿Porqué?. La respuesta de Ana fue muy simple, cosa que dejó pensando a más de uno (incluído a quién esto escribe....) :

*“No, no. Si pudieron recrear el “Titanic”, también pueden recrear esto también” .*



**Foto N° 554 :**  
**Fotografía que nos muestra a Ana Turja de Lundi , en el atardecer de sus días . . .**  
**“Nunca puedo entender cómo Dios perdonó a una pobre muchacha finlandesa, cuando toda esa gente rica se hundió . . .” , según una pregunta que la propia Ana siempre se hizo .-**

A lo largo de los años, Ana fue entrevistada regularmente cuando el aniversario de la fecha del hundimiento se acercaba. Cuando se hacía el 14 de Abril en los años posteriores al hundimiento del barco de los sueños, Ana, como buena abuela, sentaba a sus siete nietos alrededor de ella y les contaba nuevamente la historia que tuvo que vivir. La frase con la que siempre terminaba su relato (y que muchas veces repitió a lo largo de su vida...) era : ***“Nunca puedo entender cómo Dios perdonó a una pobre muchacha finlandesa cuando toda esa gente rica se hundió”***.

**Es que los caminos y los designios de Dios son insondables, querida Ana.....**

1184

**Anna Sophia Turja Lundi** murió en la localidad de Long Beach (California, USA) , en el año 1982, a la edad de 89 años. Finalmente, descansó en paz. Seguramente, se hubo de encontrar (aunque sólo Dios lo sabe.....) con sus compañeras de cuarto a bordo del RMS “Titanic” y con la familia Panula.....

Un comentario de parte de quién esto escribe : se me cayó una lágrima cuando ví en detalle la foto de juventud de Ana Turja. Es que se asemejaba mucho, muchísimo a mi abuela paterna, la inolvidable “Baba Olga”.....

Mencionemos ahora a otra de las mujeres sobrevivientes de la tragedia del “Titanic”. Ella es la **Sra. Eleanor Shuman** .

Comentemos que, una vez producido el estreno de la película de James Cameron (“Titanic”) ,Shuman presenció la película tres veces, debido a que le gustó. Simplemente eso : le gustó.....Sin embargo, siempre lloraba al verla, especialmente *“cuando el buque se iba partiendo y hundiendo, y las vidas se perdían”*, tal como su hijo, Earl Shuman comentó. Aunque hay que decir que, a diferencia de los millones de personas en el mundo que concurrieron a los cines a presenciar ese film, o que los vieron en sus hogares por la televisión, Eleanor vió esta “película” desde otra **perspectiva, “somewhat different.....”**.

Desde su más temprana edad la vida de Eleanor Shuman estuvo marcada por el hundimiento del coloso de los mares, ya que, al momento de la tragedia, contaba con sólo 18 meses de vida sobre esta tierra, y viajaba a bordo del RMS “Titanic” en compañía de su madre y de su hermano. Aunque murieron más de 1500 personas, ella y sus familiares lograron sobrevivir, siendo recogidos de las aguas por el buque “Carpathia”.

Eleanor era todavía una de las siete personas (para el año 1996) que permanecían vivas, dispersas alrededor del mundo, sobrevivientes de la tragedia.

En una entrevista que concedió al diario “**Tribune**” en el año **1995**, Shuman recuerda algunas cosas ( sobre el haber estado a bordo del “Titanic”), y entre ellas, las referidas al hundimiento .

# Eleanor Shuman, 87, survivor of Titanic

By **Chuck Hutchcraft**  
TRIBUNE STAFF WRITER

Eleanor Shuman enjoyed the movie "Titanic" so much that she saw it three times. She cried as she watched, "especially when the ship was breaking up and sinking and all the lives were lost," said her son, Earl Shuman.

But unlike the millions of other Americans who have flocked to theaters in recent weeks to see the Hollywood hit, Mrs. Shuman viewed it from a distinct perspective.

As an 18-month-old child, she was a passenger, along with her mother and brother, on the doomed ocean liner that sank on its maiden voyage across the North Atlantic on April 14, 1912. More than 1,500 passengers died, but Mrs. Shuman and her family were picked up by another ship, Carpathia, and were among the hundreds that survived.

Mrs. Shuman, 87, who died Saturday in Sherman Hospital in Elgin, was one of seven remaining

Mrs. Shuman, 87, who died Saturday in Sherman Hospital in Elgin, was one of seven remaining

survivors of the Titanic. She lived alone in her Elgin home until about three weeks ago, when she was admitted to Sherman Hospital complaining of back problems. She later was moved to a rehabilitation center, where she contracted the pneumonia that caused her death, Earl Shuman said.

In a 1995 Tribune interview, Mrs. Shuman talked about having been aboard the Titanic as it sank. She described her recollections as a combination of her memories and those of her mother.

"I was being held in my mother's arms," she said. "I was crying. People were screaming."

Every spring, Earl Shuman said, someone would contact his mother to talk to her about the disaster. Two years ago, he said, her family was invited on a cruise to the site where the Titanic sank, about 400 miles off the Newfoundland coast.

"It was kind of eerie," he said, about 400 miles off the Newfoundland coast.

"It was kind of eerie," he said.



Eleanor Shuman in 1995.

"They had a memorial service on the bow of the ship, and Mom got to say a few words and said good-bye to friends who were lost in the Titanic."

Other survivors include two sisters and two grandchildren. Visitation will be from 4 to 8 p.m. Tuesday in the Laid Funeral Home, 310 S. State St., Elgin. Services will be at 1 p.m. Wednesday in the funeral home.

HOME, 310 S. STATE ST., ELGIN. SERVICES WILL BE AT 1 P.M. WEDNESDAY IN THE FUNERAL HOME.

Foto N° 555 :

Fotografía del artículo aparecido en el periódico "Tribune" (USA), en el cuál se le hace una entrevista a una de las sobrevivientes del hundimiento del RMS "Titanic".

Eleanor Shuman contaba con sólo 18 meses de vida al momento del naufragio. Eleanor concedió este reportaje en el año 1995.

A pesar de su corta edad en 1912, su memoria sobre esa noche fatal no se borró.

Se puede decir : " Y sin embargo . . . todavía se acuerda " .-

Ella misma indicó que sus recuerdos están entrelazados con los de su madre, para formar un todo.

Eleanor contó que *"Yo estaba en los brazos de mi madre, y estaba llorando. La gente gritaba."*



**Foto N° 556 :**

**Un profesional , en cualquier rama de las diferentes actividades que la vida ofrece , es aquél que recurre a todas las fuentes de información disponibles para realizar un buen trabajo .Dejando de lado la parte económica , que , en definitiva, vendría a ser un reconocimiento por la tarea desarrollada, el profesional intenta incluir en su trabajo , todos los datos y testimonios que den carácter de válido a sus esfuerzos .**

**James Cameron no sólo produjo la película de los múltiples Oscar , sino también otras , quizás hasta adelantadas a los tiempos en que vivimos : “Terminator I” , “Depredator” , “Terminator II” , y su más laureada , “Titanic” . Lo que interesa rescatar es la constante profesionalidad de este director , la que lo llevó a entrevistar a los sobrevivientes del naufragio , que , para el año 1995 , ya eran pocos . . . .**

**En esta foto , lo vemos entrevistando a la Sra. Eleanor Shuman .-**

Y tanto es el afán de muchas personas de conocer cosas sobre el barco de los sueños y de quienes viajaban en él, que se le escuchó decir a Eleanor, que cada primavera (recordemos que el “Titanic” se hunde en el mes de Abril, cuando en el Hemisferio Norte es la estación de la Primavera) alguien, más bien conectado con las creencias espiritistas, se trataría de conectar con su madre para hablar con ella del desastre del buque.

La madre de Eleanor también tuvo una prolongada vida. Es así, que en el año 1993, dos años antes de esa entrevista, Eleanor y toda su familia fueron invitados a realizar un viaje al lugar del hundimiento, es decir, a unas 400 millas de la costa de Newfoundland. Otros sobrevivientes incluían a dos hermanas y dos nietos.

*“Fue algo atemorizante. Tuvieron un servicio religioso en la proa del buque. Mamá alcanzó a decir unas pocas palabras y decirle adiós a los amigos que perdió en el “Titanic””.*

Eleanor murió en el Hospital “Sherman” de la localidad de Elgin en el año 1997, a los 87 años de edad.

Dios quiera que descanse en paz.

Otro de los relatos que continuaron cimentando la “leyenda negra” sobre los sucesos trágicos que (como hemos visto) se produjeron a bordo del RMS “Titanic” la noche de la tragedia, fue el que realizó el **Sr. Marshall Prew**. Este hombre comentó que tenía nueve años cuando viajó a bordo del barco de los sueños, junto a su padre y a su madre. Mientras él y su padre se encontraban caminando por las galerías, la madre de Marshall se hallaba durmiendo en su habitación. En eso, sintieron el choque. Una de las consecuencias inmediatas del golpe del barco contra el iceberg fue la muerte de la madre de Prew, que se ahogó debido al hecho que el agua llegó muy rápido hasta el camarote donde se encontraba.

Pero los padecimientos del pobre Marshall recién habrían de comenzar, ya que, posteriormente a este trágico acontecimiento, otro vendría a entristecer aún más la vida del joven Prew.

Es que a su padre lo mataron de un **balazo**. Y esto es algo que deberemos tratar de confirmar, ya que hay toda una serie de historias alrededor de las muertes violentas en el “Titanic”, es decir, las provocadas por la acción de la mano del hombre. Cameron pinta de cuerpo entero estas situaciones, haciendo al Oficial William McMaster Murdoch como el **responsable** de las muertes de dos pasajeros que querían embarcar, en su desesperación por alcanzar un lugar en uno de los botes salvavidas.

1188

Y es que el mismo Prew, siendo ya un anciano, pero con una memoria completa, que *“es que hubo un momento en que los guardas perdieron todo control. Si uno era de la segunda o tercera clase y quería conservar la vida, era un criminal. Mi papá murió por uno de esos balazos.”*

Prew aclaró que le hizo un juicio a la compañía naviera, reclamando la vida de los suyos, endilgándoles “discriminación de clase”. Aunque hubo una indemnización ,lo que la compañía no pudo devolverle fue la vida de su padre.

Otro de los testimonios que podemos traer a estas páginas, es el relacionado con la **Sra. Margaret Young** .Esta señora emigró a Canadá, desde Irlanda, en los albores del siglo XX, como tantos otros, para conseguir un mejor futuro. En 1912, Margaret volvió a Irlanda a visitar unos parientes, con la idea de permanecer allí por unos pocos meses, y luego retornar a América, más exactamente al puerto de la ciudad de New York, donde tomaría un tren que la llevaría de regreso hasta Ontario (Canadá). Fue al momento de estar preparando su viaje de vuelta al Nuevo Mundo, cuando sintió hablar del “Titanic”. Margaret se quedó extasiada, siendo así que le envió mensajes a su esposo, el Sr. James Brown, comentándole acerca del hermoso clima que su estada en Irlanda había tenido y asimismo, de su pretensión de navegar en primera clase, a bordo del barco de los sueños, el más largo y lujoso en la historia de la navegación.

Y Margaret pagó **US\$ 4050** .- por su pasaje en el trasatlántico, lo que era realmente una pequeña fortuna en esos días. La última carta que Margaret le escribió a su esposo antes de embarcar decía :

*“Querido James,*

*Navegando a casa en el Titanic . Espero verte pronto ,cuando esté en New York . Estaré tomando un tren hacia Canadá . Espero que estés en la estación de trenes esperándome.”*



Es así que durante el viaje del inmundible, Margaret pasó una buena parte de su tiempo mezclándose con los pasajeros de 1ra.clase, observando la caída del Sol al atardecer y pensando en su hogar, lejano y querido hogar.

La noche del desastre Margaret estaba en su habitación, preparándose para descansar ,cuando sintió un pequeño estremecimiento, casi, casi como un leve temblor. Cuando trató de averiguar qué era lo que había pasado, nadie de la tripulación le supo explicar qué era en realidad lo que había ocurrido... Como cualquier otro ser humano, Margaret tenía miedo de morir, ya que ella sabía que el buque **no era** inmundible y por ello, tenía miedo que el barco hubiese golpeado contra algo. Pero Margaret no perdió el tiempo, quizás a causa de lo antes indicado. Por lo tanto, ascendió a la cubierta de botes, se subió a uno de los botes salvavidas (no lo recuerda exactamente, pero cree que fue el bote N° 7) y desde allí ayudó e instó a otras mujeres a hacer lo mismo que ella había hecho hacía unos minutos.

Aunque Margaret se daba perfecta cuenta que tanto el buque como la gente en los botes estaban en serios problemas, en ningún momento se le pasó por la cabeza que podría morir tanta gente.

Una vez consumada la tragedia, Margaret pasó las siguientes horas en las que su bote se halló sobre la superficie del Atlántico, cantando para ella misma y tratando de cuidarse del intenso frío.

Pero los minutos se hacían días y las horas, semanas. Durante todo ese tiempo pudo escuchar, a la distancia, los gritos, llantos, silbidos y pedidos de ayuda de los que estaban en el agua. Una vez rescatados por el “Carpathia”, y siendo abrigados con mantas y ropas, Margaret comió una comida ligera .

A pesar de estar entre los vivos, y de sentirse contenta por ello (¿quién no?...), Margaret se sintió golpeada por semejante tragedia. Una vez que Margaret llegó al puerto de New York a bordo del “Carpathia”, siguió adelante con sus planes y viajó al Canadá. Volviendo a estar entre los suyos, Margaret dió a luz un niño en el año 1913.

La señora Young siempre estuvo dispuesta a hablar de sus experiencias a bordo del barco de los sueños a quien quiera que la quisiese escuchar.

Finalmente, Margaret Young murió a la edad de 61 años.

1190

Entre otros de los sobrevivientes femeninos del RMS “Titanic” encontramos a la jovencísima **Eva Hart**, de Inglaterra, que viajaba hacia América, junto a sus padres. Eva fue una de las niñas que alcanzo a salvarse, junto a su madre, mientras que su padre, infortunadamente, falleció en el naufragio. Recordemos que (ya lo hemos comentado en otras páginas) que la madre de Eva tenía mucha aprensión de ser embarcada en el RMS “Titanic”, luego de ser transferida desde otro buque que estaba estacionado a la espera de carbón, en el puerto de Southampton.

Muchas veces, la madre de Eva comentaba que opinar que el buque RMS “Titanic” fuera inhundible era como “**volar en la cara de Dios**”, es decir, tomarle el pelo a Dios, o por lo menos, “**torearlo**”. Tal es así que la madre de Eva no se acostaba a dormir de noche, sino que se quedaba leyendo sentada en un sillón, para descansar de día: esto es, la señora tenía la idea de que algo grave le habría de pasar al buque.....y no se equivocó.

De los momentos finales del barco de los sueños, Eva recuerda que :

***“Yo ví hundirse a ese barco. Vi todo el horror de ese naufragio. E incluso, lo más terrible, oí los gritos de la gente que se estaba ahogando”.***

Eva Hart vió como su padre se iba a la muerte, mientras este hombre se hallaba en la cubierta, cuando éste la despedía por última vez en sus vidas, a ella y a su madre. Seguramente, James Cameron también tomó este relato al momento de filmar su película, ya que (recordemos...) ,al subir “Rose” al bote, hay dos hombres mirando hacia abajo :uno, su enamorado; el otro, bien podría haber sido el padre de Eva Hart . . . .

Una vez que Eva, junto a su madre, logró salvar su vida, se convirtió en una ardiente luchadora por el incremento en las medidas de seguridad de los buques que cruzaban el Atlántico.

***“Sé una buena niña, toma la mano de Mami...”***, fueron las últimas palabras que Eva escuchó de los labios de su padre.

Palabras de un hombre que sabía que iba a morir.....y sin embargo, sus últimas palabras fueron para el fruto del amor con su esposa.....

Eva Hart murió en el año 1996, a los 91 años de edad .Seguramente, cuando te volviste a encontrar con tu padre , ya no hubo tristeza.....sino sólo alegría.

**Ultima sobreviviente**

1996: Falleció, a los 91 años, Eva Hart, una de las últimas sobrevivientes del hundimiento del Titanic, ocurrido en 1912. A lo largo de su vida se dedicó a hacer campaña a favor de una mayor seguridad marítima y criticó a los exploradores que rescataron artefactos del naufragio. Siempre rehusó hablar del desastre, pero finalmente accedió a relatar su historia en una autobiografía titulada "Shadow of the Titanic".

**Foto N° 557 :**

**Recorte periodístico del diario "Hoy en las Noticias" , de edición en la ciudad de La Plata (Pcia. de Buenos Aires) .En él se lee la conmemoración de la muerte de Eva Hart , una de las sobrevivientes del hundimiento del RMS "Titanic".**

**A pesar de mi continúa atención respecto de todo lo que tuviera que ver con el barco de los sueños , se me "escaparon" muchas cosas.**

**Pero para eso también están los amigos. . . .  
Es mi obligación agradecer al Perito Mecánico Víctor Uribe Cuadra , el haber rescatado este recorte y , en su amable colaboración para este trabajo de investigación , habérmelo hecho llegar .  
¡Gracias , Víctor! .-**

Veamos ahora uno de los casos poco conocidos en lo que respecta a la sobrevivencia de pasajeros. En definitiva, la mayoría de las historias que se conocen (y las que muchas veces atrapan la imaginación y el interés del interesado medio.....) son las que se refieren a pasajeros que viajaron en primera clase, debido a un lógico afán por conocer a los "ricos y famosos", que en esos días, estaban representados por los ricos, muy ricos exponentes de las sociedades europea y americana de aquellos días.

Pero esta historia de sobrevivencia tiene que ver no con los sombreros de copa y los fracs, sino con las gorras de lana y los sacos ,las de las personas que viajaban en 3ra.clase a bordo del RMS “Titanic”. Los siguientes comentarios trataran sobre tres pasajeros, todos varones, de nacionalidad belga (es decir, de Bélgica, país europeo) que viajaron a bordo del barco de los sueños.

Se trataba de : **Theodore de Mulder**, hombre oriundo de la localidad de Aspelare, ubicada a unos 25 kms. de distancia de la ciudad de Bruselas. Como tantos otros, decidió emigrar a otro país en busca de trabajo y progreso. Y es así , que dirigió sus pasos hacia América, abordando el RMS “Titanic”, con el sueño de conseguir trabajo en la ciudad americana de Detroit , que ya por ese entonces se iba perfilando como una ciudad industrial dedicada prácticamente a la fabricación de automóviles.

Ahora bien, de Mulder siente el sonido de la campana de alarma que los vigías echan a sonar, avisando de la inminente colisión. Una vez producida ésta, el hombre se dirige a su camarote y despierta a sus amigos, la familia **Van Impe** ( que tenía una hija pequeña),urgiéndolos a que se vistan y se dirijan inmediatamente a la cubierta de botes, como sea. Pero la familia no lo quiso escuchar ,prefiriendo permanecer abajo, donde se encontraban inicialmente. Lamentablemente, no los volvieron a ver con vida. Entonces, de Mulder subió a cubierta y allí se dió cuenta que (viendo la situación que se deterioraba a pasos agigantados con el transcurrir de los minutos) el buque se hundía.

Pero de Mulder era un hombre, y sabía que las ubicaciones en los botes salvavidas estaban destinadas, por lo menos en primera instancia, a las mujeres y a los niños. Por ello, como todo un hombre, se limitó a observar la carga y la bajada de los botes al mar. Pero de Mulder también se dió cuenta que muchos de los botes no habían sido cargados en su totalidad, o si se quiere, hasta el límite de sus capacidades.

Por lo que se decidió a arrojar una silla por cubierta ,para más tarde, arrojarse él. Una vez en el agua fría, alcanzó a divisar un bote y, nadando hasta él, fue aceptado sin mayores inconvenientes. Pero de Mulder se estaba

congelando, para lo cual les debió pedir a las mujeres que poblaban ese bote, que lo permitieran abrigarse con las largas polleras que las damas llevaban (polleras típicas de ese período). Digamos que entre varias lograron abrigarlo y evitar así que de Mulder se muriera congelado, sobreviviendo de este modo.

Una vez en los Estados Unidos , de Mulder se dirigió a la ciudad de Detroit donde consiguió trabajo en la Ford Motor Company, para más tarde, iniciar una pequeña empresa dedicada al tabaco, en Canadá. Su familia (su esposa e hijos) se le reunieron en el año 1921, en el mencionado país. Pero la crisis del año 1929 golpeó fuerte en sus vidas, por lo que decidieron volver a Bélgica. Allí abrieron un bar llamado “ In den Titanic” (“En el Titanic”, en idioma holandés).

De Mulder murió en el año 1954, cuando se encontraba contándole su historia a un cliente.

Otro de los hombres nacidos en Bélgica , protagonista de esta historia, se llamó **Jules Sap** . Al producirse la colisión, el hombre fue prácticamente arrojado de su cama .Pero logró rehacerse y se dirigió a cubierta , donde le dijeron que todo estaba bien y que volviera a su cama .

Sap hizo lo que le decían, pero al volver a su habitación, ya podía mojar sus pies en el agua que, lenta pero inexorablemente, se iba colando en el sector del barco donde su habitación se encontraba. Entonces ya no le dió “pelota” más a nadie y una vez en cubierta, al ver que la proa del buque se sumergía en el Atlántico, como tantos otros, decidió saltar.

No le fue fácil a Jules el sobrevivir. En principio, intentó acercarse a un bote, pero fue rechazado por las personas que manejaban los remos, además de las que se encontraban allí mismo, debido al miedo que éstas tenían de que, si dejaban entrar a los naufragos, la embarcación colapsara. Pero Jules no se dió por vencido, y al divisar otro bote, nadando se dirigió a él. Allí, una mujer se apiadó de él y le permitieron subir. Esta mujer lo calentó también con sus polleras , ya que Sap se estaba enfriando peligrosamente.

1194

Al descubrirlo el marinero que estaba a cargo del bote, amenazó con arrojarlo del bote. Pero Jules no se dejó amilanar : le mostró la navaja con la cual venía provisto y , como por arte de magia, el marinero se calmó. Ciertos mensajes son sumamente convincentes.....

El tercer hombre del cual hablamos en estas líneas , se trató de **Jean Scheerlinckx** , quien aguantó hasta el último momento sobre la zona de popa, para arrojarse después. Fue recogido por un bote salvavidas que se encontraba todavía en las cercanías del barco.

También hubo una ciudadana de origen belga que también logró salvar su vida, y que viajaba en 1ra.clase.Se trató de la única pasajera belga , de nombre **Bertha Maynè**, también conocida como **Bertha de Villiers** .Y aunque parezca increíble, su vida tuvo mucho de parecido con la historia de la protagonista femenina del film “Titanic” (1996) de James Cameron, “Rose De Witt Bukater”. Es así : en Bruselas, Bertha se enamoró del hijo de un rico hombre de negocios canadiense, el Sr. Quigg Baxter. Junto a su enamorado (porque fue correspondida) y su suegra, embarcaron en el barco de los sueños cuando éste llegó al puerto francés de Cherbourg.

La noche del choque contra el iceberg, fueron levantados por un Oficial que les informó de la situación y les urgió a subir a cubierta lo más rápidamente posible. Una vez allí, lograron embarcarse en el bote salvavidas N° 6 (el mismo que llevaría a la famosa Molly Brown) , que fue lanzado al agua cargado a la mitad de su capacidad.

Y aquí viene lo trágico .....

Su novio se arrojó por la borda y nadó durante muchos minutos tras del bote en el que estaban su madre y su novia., tratando de mantenerse a flote .Pero, también a él, lo devoraron las aguas del Océano Atlántico.

El dolor impactó sobre Bertha brutalmente , ya que el único hombre que había significado algo en su vida se había muerto hacía pocos minutos.

Y así y todo, su vida continuó.

Años después, volvió a Europa, cantando en los famosos Cafés de la ciudad de París e iniciando una carrera como cantante. La únicas cosas que ,en esos

momentos la mantenían todavía unida al RMS “Titanic”, eran los zapatillas que usara a bordo del barco de los sueños.



**Foto N° 558 : La francesa Bertha Mayné , más conocida como “Bertha de Villiers” que, a semejanza de la protagonista femenina de la película de James Cameron , también perdió a su enamorado, cuando se hundió el RMS “Titanic” .-**

Con Bertha se dió el caso de ser otra de las personas que no figuró en los listados de pasajeros, descubriéndose recién en 1995 que abordó el barco de los sueños con otra identidad, probándose que su historia fue real. El porqué no se inscribió lo desconozco , pero, en base a su historia de amor.....**puedo imaginarlo...**

Vayamos ahora a ver nuestro ultimo testimonio, que más que testimonio es un detallado informe sobre los últimos momentos del buque y de algunas de las personas que, con el correr de los años, serían conocidas en lo que a esta historia de refiere.

Entonces pasemos a mencionar los relatos del tasador de la ciudad de San Francisco, el **Sr. Washington Dodge** ,efectuados el día 19 de Abril de 1912, es decir, pocos días después de la tragedia.



Dodge describió los sucesos y las personas involucradas de la siguiente manera:

*“Nos habíamos retirado a descansar a nuestras habitaciones. El sonido de la colisión no fue, en absoluto, alarmante. Lo único que pasó es que estábamos durmiéndonos. Mi esposa se despertó y me dijo que le parecía que algo le había pasado al buque. Entonces, decidimos ir a cubierta, pero en ese lugar las cosas estaban tranquilas y en orden. La orquesta tocaba entonces una melodía suave.*

*Entonces fue que comenzaron a bajar al agua, después de unos minutos, los botes salvavidas, pero no había gran excitación.*

*Pero a medida que los botes eran bajados al agua, muchos de los pasajeros de 1ra. clase manifestaron que preferían permanecer en sus habitaciones. A estos pasajeros se les aseguraba constantemente que no había peligro, pero que, como medida de precaución extra, las mujeres y los niños debían ser embarcados en los botes.*



*Todo estaba todavía tranquilo cuando ubiqué a mi esposa y al niño en uno de los botes, el N° 4 o el N° 5. Yo pensaba que había unos 20 botes que se bajaban al agua todos juntos. Hice realmente todo lo que pude por ayudar a mantener el orden, pero después que el sexto o el séptimo bote fuera lanzado, la excitación comenzó. Tan fue así que varios hombres comenzaron a pelear con desesperación para tratar de lograr un lugar en alguno de los botes salvavidas, lo que llevó a los Oficiales a dispararles, cayendo sus cuerpos al mar.*

Preguntado acerca de a qué hora ocurrió el naufragio, el Sr. Dodge contestó: *“Fue alrededor de las 22:30 hs. cuando ocurrió la colisión y las 01:55 hs. cuando el buque se hundió. El mayor Archibald Butt se quedó parado al lado del Coronel John Jacob Astor, mientras el agua iba invadiendo el buque”.*

Siguiendo con su relato, el Sr. Dodge dijo : *“Yo ví al Capitán Smith, al Mayor Butt y al Coronel Astor parados juntos , alrededor de las 23:30 hs. No había ningún nerviosismo en ellos. El Capitán Smith manifestó que no había peligro.( ¡?! )*

*El lado de estribor del “Titanic” golpeó el gran témpano e hizo que masas del hielo cayeran sobre la cubierta del barco. Ninguno de nosotros tuvo siquiera la percepción de que el barco había recibido su herida mortal.*

*Una de las personas que demostró un admirable heroísmo fue la esposa del Sr. Isidor Straus, quién, de una manera terminante rehusó dejar a su esposo, a pesar de que ,por dos veces, fue invitada a subir a uno de los botes. Por su parte, el Sr. Straus se negó a embarcar mientras hubiera alguna mujer a bordo del buque ,sin haber entrado todavía en algún bote. Me gustaría decirles que tanto el Capitán Smith, el Coronel Astor y el Mayor Butt se comportaron como héroes en esa noche trágica.*

*A medida que el frenesí se acentuaba, alcancé a ver a un Oficial que disparó a dos hombres, los que estaban tratando de entrar a los botes .Es así que me enteré que fueron doce hombres de la clase de 3ra. ( en el original : Dodge los llama “steerage passengers”) a los que se les disparó,*

*mientras que un solo Oficial les disparó a seis. Los hombres y mujeres de la 1ra.clase se comportaron con un gran heroísmo.”*

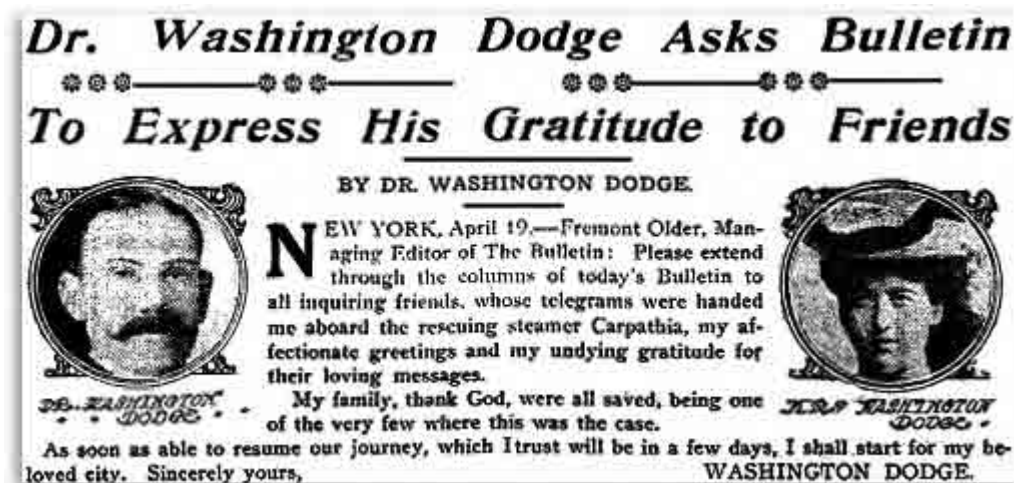


Foto N° 560:

Fotografía en la que observamos el recorte del periódico editado en la ciudad de San Francisco (California, USA) ,"The Tribune" , en la que el Dr. Washington Dodge le pide a los responsables del diario que, por este medio, agradezca a todos aquellos amigos que se preocuparon por la suerte corrida por él y su familia ,luego del hundimiento del buque.-

Para complementar las declaraciones de Washington Dodge, veamos lo que el periódico **"The Bulletin"** publicó sobre la odisea de Dodge y su esposa.

***"THE BULLETIN"***

*San Francisco, Abril 19 de 1912*

*"Uno de los mayordomos que acompañó al matrimonio Dodge en su cruce por el Atlántico a bordo del Olympic, tenía un buen conocimiento de ambos. Así es que reconoció inmediatamente al Sr. Dodge cuando el bote N° 13 estaba siendo llenado. A pesar de que a varios hombres de 3ra.(en el original se repite la expresión "steerage" , esta vez por parte de los redactores del periódico de San Francisco) se les había disparado, otros*

*tantos trataban , dando empujones y golpes a izquierda y derecha , de llegar al bote.*

*Este bote se llenó completamente con niños, 20 o 30, y con unas pocas mujeres. Todos a bordo del bote habían entrado en pánico y se hallaban llorando y gritando. Al mayordomo le ordenaron que se hiciera cargo de esa treintena y, divisando a Dodge, lo hizo subir, indicando que lo necesitaba para ayudarlo a hacerse cargo de esos pasajeros.*

*Dodge dijo que , cuando los botes eran enviados al agua, se pudo escuchar claramente tocar a la orquesta .*

*También se veían ascender al cielo, en la noche clara, cohetes y bengalas. Pudimos ver, a la distancia, que dos o tres botes eran preparados para ser descargados en el mar.*

*El pánico se desató entre el pasaje de 3ra. ( se vuelve a repetir la expresión “steerage” ) y fue en esa zona del barco ( recordemos dónde estaban ubicados los pasajeros de 3ra.) donde fue necesario proceder a efectuar los disparos.*

*-- “Nunca olvidaré”--- dijo Dodge. Se refería a la terrible escena del barco que se iba hundiendo a medida que se iban alejando de él.*

*Desde las barandas superiores, hombres y mujeres heroicos decían adiós con sus manos y lanzaban besos a las mujeres y hombres que se hallaban en los botes.”*

Bueno, hasta aquí los relatos, el de Dodge mismo y el del periódico “The Bulletin” de la ciudad de San Francisco., California, USA.

Obviamente, no es necesario realizar una atentísima lectura como para determinar que Dodge cometió una serie de errores acerca de los tiempos en los que se desarrolló el hundimiento del RMS “Titanic”.

Para comenzar, mientras Dodge dice que la colisión tuvo lugar a las **22:30 hs.**, hace mucho que se sabe con exactitud que el choque ocurrió a las **23:40 hs.** . Algo parecido sucede con el horario que Dodge menciona como el correspondiente al naufragio del barco de los sueños, esto es, las **01:55 hs** , puesto que el buque fue totalmente tragado por el mar a las **02:20 hs.** de la madrugada del 15 de Abril de 1912.

1200

Asimismo, hay una constante referencia al comportamiento de la 1ra.clase (obviamente, “**gente como uno**”.....¿viste? ) , para la cual sólo tiene palabras de elogio (como en el caso en el que se refiere a Smith, Astor y Butt) y, al mismo tiempo que ensalza la valentía y coraje de los hombres y mujeres que forman en esos instantes, la mencionada clase. Pero hace un par de referencias a la 3ra.clase, a la que menciona con el despectivo mote de “steerage passengers”, haciéndolos culpables de todos los disturbios que se producen luego de la toma de conciencia de la inevitabilidad del hundimiento del “Titanic”, por parte de todos los que estaban a bordo. Además, de una manera sibilina e implícita , justifica los disparos que los Oficiales realizan contra los varios grupos de pasajeros que intentaban acercarse a los pocos botes disponibles. No pretendo decir que no fuera justificado el realizar disparos de armas de fuego contra una turba enardecida (jamás justificaré una muerte....) pero hay maneras y maneras de decir que ,en su momento, fue una decisión inevitable, por parte de los Oficiales del RMS “Titanic”.

En el caso de indicar que a dos hombres se les disparó (habiéndolo hecho un mismo Oficial) , coincidirían con varios relatos que indican que esto sí efectivamente ocurrió, siendo el Oficial (aparentemente) el Oficial William McMaster Murdoch.

Sin embargo, en el caso de la mención con respecto a que se les disparó a doce hombres, me parece más bien algo así como en el juego de **la palabra al oído** : el primero que la escucha le agrega algo y el último que la recibe, presentara como corolario, una frase increíblemente larga. Es decir, lo de los doce hombres me parece una total exageración.

Pero lo que **SÍ** se desprende de la totalidad del relato de Dodge es la justificación de pertenecer a una “**raza de elegidos**”, en este caso, la 1ra.clase a bordo del RMS “Titanic”, como asimismo, la justificación, explícita o no, empleada contra los pasajeros de otras clases, a los que ,de una manera u otra, hace responsables de las escenas violentas ocurridas en el buque durante el hundimiento.

Ahora intentaremos dar un pequeño detalle de lo que ,más tarde, una vez terminadas las recuperaciones de los cuerpos, vistas las personas sobrevivientes y clarificados los listados en los cuáles se habrían de anotar a tanta gente, se darían en llamar las **estadísticas** del RMS “Titanic”.

### DIAGRAMA 1

#### PORCENTAJES DE PERSONAS RESCATADAS Y PERDIDAS

	TOTAL	% RESCATADOS	% PERDIDOS
PASAJEROS 1RA.CLASE	325	62,46	37,54
PASAJEROS 2DA.CLASE	285	41,4	58,6
PASAJEROS 3RA.CLASE	706	25,21	74,79
TOTAL PASAJEROS	1316	37,92	62,08
TOTAL TRIPULACIÓN	885	23,95	76,05
TOTAL PASAJE Y TRIPULACIÓN	2201	32,3	67,7

### DIAGRAMA 2

#### PERSONAS RESCATADAS

	HOMBRES	MUJERES	NIÑOS
PASAJEROS DE 1RA.CLASE	57	140	6
PASAJEROS DE 2DA.CLASE	14	80	24
PASAJEROS DE 3RA.CLASE	75	76	27
TOTAL PASAJEROS	146	296	57
TOTAL TRIPULACIÓN	192	20	0
TOTAL PASAJE Y TRIPULACIÓN	338	316	57

**DIAGRAMA 3**  
**PÉRDIDAS**

	HOMBRES	MUJERES	NIÑOS	TOTAL
PASAJEROS 1RA.CLASE	118	4	0*	122
PASAJEROS 2DA.CLASE	154	13	0	167
PASAJEROS 3RA.CLASE	387	89	52	528
TOTAL PASAJEROS	659	106	52	817
TOTAL TRIPULACIÓN	670	3	0	673
TOTAL PASAJE Y TRIPULACIÓN	1329	109	52	1490

En este último caso , no se ha tenido en cuenta a la niña de 1ra.clase, **Lorraine Allison**, que como después se supo, se convirtió en el **único niño** de la mencionada clase social en fallecer en el naufragio. Con lo que la corrección a las cifras que hemos presentado en los diagramas sería:

**Para el total de niños : 53 niños.-**

**Para el total del pasaje y tripulación : 1491 personas .-**

Una pequeña disquisición sería indicar que los registros de acceso al RMS “Titanic” menciona que , en el puerto de **Southampton** (Inglaterra) embarcaron **922** pasajeros ,como asimismo, lo hicieron : **274** en **Cherbourg** (Francia) y **120** en **Queenstown** (Cobh) (Irlanda).Si hacemos la suma, nos dará un total de **1316** pasajeros, lo que unido a los **885** tripulantes, asciende a un total de : **2201** personas .Además, según los registros oficiales del año 1912 nos indica que los pasajeros de 1ra.y 2da.clase ascendieron bajo la denominación de “**Cabin Class**” , es decir, “Clase de Cabina” o “Clase de Alojamiento”. Como, asimismo, los **adultos** son considerados así cuando presentaban una edad de 12 años en adelante, los **niños** entre los 1 y los 12 años y los **infantes** ,con una edad menor al año de vida.

Otro detalle : los mismos registros indican que en Southampton abordaron **427** personas , en Cherbourg **172** pasajeros y **7** en Queenstown, destinados a la “Cabin Class”, lo que dá un total de **606** para las 1ra.y 2da.clase.Ahora bien, en los tres puertos de embarque, subieron pasajeros de 3ra.clase,discriminados así : **495** en Southampton, **102** en Cherbourg y **113**

en Queenstown.

Hasta aquí extenderemos ( no más.....) lo referente a las estadísticas. Dejo a los lectores de este trabajo las conclusiones sobre la mortandad entre los pasajeros de las distintas clases, como así también, aquellos números que indican la sobrevivencia según los mencionados estamentos sociales. Mucho se ha escrito sobre ello, pero no estará demás que hagamos un pequeño ejercicio de cuentas.....que a lo sumo nos deberá remitir a las consideraciones humanas sobre porqué se salvaron los que se salvaron y porqué murieron los que murieron.

Para terminar este pequeño detalle correspondiente a esta Sección1,teniendo en cuenta que está inscripta dentro de la 7ma.parte (que lleva por nombre “Consideraciones Técnicas y Aspectos Humanos Relacionados con el Hundimiento del RMS “Titanic” ) ,me pareció que lo más adecuado ,de acuerdo a intentar reflejar lo que, de una manera u otra ,fueron las consideraciones del tipo mencionado respecto del hundimiento del barco de los sueños, era trasladar algo que pudiera englobar dichos aspectos.

Pero no podía encontrar nada adecuado. Y eso que busqué.....

Pero la **Providencia** vino en mi ayuda, alrededor de la primera semana de **Julio** del año **2001**, cuando después de visitar el **Cementerio** de la **Ciudad de La Plata**, pasé por la casa de la hermana de mi madre, la **Sra. María Palamarchuk de Johsson**. En su casa (lugar de muchos gratos e inolvidables recuerdos infantiles y de juventud.....) ,fijé mi atención en los libros que están sobre una pequeña biblioteca amurada a una de las paredes. Y mirando y abriendo encontré esto, sacado de un manual para aprendizaje de los niños que concurrían al colegio primario, allí por el año 1967.

Y como sigo creyendo en las **CAUSALIDADES**, paso a transcribir literalmente lo que hallé, en un par de páginas de este hermoso librito, chico en su formato y tamaño, pero inmenso en su contenido y espíritu.

Demás está decir que lo dedico a aquellos que a lo largo de los años iniciales del siglo de la Era Nuclear (y hasta bien, bien entrado el siglo XX.....) , debieron emprender un nuevo camino, hacia otras playas, en busca de un horizonte de paz, trabajo y fé. Como así también, a los que perdieron sus vidas ,tratando de llegar a sus destinos, cruzando los mares.

Dice así :

### **“UNA PÁGINA PARA EL RECUERDO”**

*“ En un Domingo de ocio, en medio del Sol que me envuelve con el calor de sus rayos, mis pasos me llevan a una costa desierta. Allí, sobre la arena, miro de frente las aguas que se acercan y se alejan en un constante y lento vaivén, reflejando destellos intermitentes .¿Cuántas cosas sugiere el mar¿. Siento como si un misterio me atrajera desde ese horizonte gris.*

*Pienso en ciudades lejanas, en los barcos que navegando se atreven a poner una trayectoria de vida en esa soledad inmensa que debe reinar en alta mar, en las profundidades del océano inquieto, pesado y oscuro.*

*Pienso en los marinos que partieron optimistas dejando el recuerdo de una despedida bulliciosa para tal vez no volver jamás. Quizás estas mismas olas que arrastran hasta mí su mansedumbre, en alguna noche de tormenta habrán arrebatado un barco hasta quién sabe qué abismos.*

*¿Cuántos despojos rodarán sobre escollos ignorados, mientras en la playa las madres no cesan de esperar¿. Y cuando el tiempo, que todo lo mitiga, haya atenuado en parte el recuerdo de esos náufragos, aún se hablará de ellos en algunas veladas; se mezclarán sus nombres a historias de aventuras mientras las viudas de cabellos blancos remueven las cenizas de su hogar y de su corazón. Pero llegará el día en que desaparezcan los que aún recuerdan y entonces no quedará de ellos ni una cruz ahogada por la maleza, ni un nombre grabado sobre una lápida.*

*¿Cuántas lúgubres historias sabrán estas olas, cuánta tristeza, cuánto misterio¿. Tal vez su murmullo sea algún relato de naves perdidas quién sabe en qué remotos tiempos, de hombres que acaso reposen dormidos pa-*



*/-- ra siempre allá entre las aguas, sobre un lecho de algas y arenas.*

*Y en la playa desierta, a pesar de la vida que irradia el Sol, me he sentido sombrío y triste; la opresión de una pena ha rasgado mi pecho; alzo los ojos y los fijo en el cielo, que brilla azul, terso y puro.....Lo contemplo durante un largo rato, y cuando vuelvo a mirar ese mar que me había entristecido tanto, siento renacer en mí el optimismo, y emprendo el regreso pensando en las promesas de Aquél que nos dijera : Bienaventurados los que sufren , porque ellos recibirán consolación.....”*



## SECCIÓN II

### LOS ICEBERGS LA EXACTA POSICIÓN DEL RMS “TITANIC” LAS MANIOBRAS DE LA COLISIÓN LAS BENGALAS EL PROBLEMA DE LA CAVITACIÓN

*“Creo firmemente que hay que mirar a los hechos cara a cara.  
Si uno no lo hace, se quedan a la espalda  
y pueden convertirse en terrores, pesadillas y zozobras.  
Mientras uno los confronte, uno es el que domina.  
La cuestión no es hacerse insensible a ellos,  
sino confrontarlos tranquilamente y sin esfuerzo :  
adquirir el hábito de mirarlos cara a cara.”*

**Cartas de la Sra. Katherine Mansfield**

*“Los infortunios pueden soportarse. Vienen de afuera,  
son accidentes.  
Pero sufrir por nuestra propia culpa  
es el más amargo tormento de la vida.”*

**Oscar Wilde (1854-1900)**

Hasta este momento, hemos visto los diferentes acontecimientos que tienen relación con el hundimiento del inmundible, esto es, desde el viaje hasta el choque y posterior hundimiento.

Creo no haber ahorrado detalles, aunque en algunos ítems no he querido profundizar más debido a las connotaciones dolorosas que estos temas traen, no por mí, sino por aquellos que lean estas líneas : con decir lo que pasó ya es suficiente.

Pero de lo que todavía no hemos hablado es de uno de los factores intervinientes en la tragedia del RMS "Titanic" , aquello contra lo que todos los testimonios concuerdan que el accidente tuvo lugar : un **ICEBERG**, o témpano de hielo, que sería la transcripción literal de la expresión anterior.

Básicamente , un **iceberg** es una masa de hielo que se desplaza por los mares, a la deriva, desprendido generalmente de alguno de los casquetes polares, ya sea el Ártico o el Antártico, y que tiene su movimiento gracias a la acción de las mareas o corrientes marinas que lo impulsan. Los témpanos pueden poseer una coloración determinada: verde, blanco o azul, y se extienden por debajo y por arriba del agua: hacia abajo, se llegan a extender hasta un poco más de **300 metros** y hacia arriba, incluso más de **60 metros**. El grado de sumersión de un iceberg depende generalmente de la densidad del agua con la que está constituido, la cantidad de rocas que tenga en disolución y la forma del témpano.

Debemos tener en cuenta que el iceberg flota a causa de que el agua que forma parte de dicho témpano es menos densa que el agua de mar. Y tan es así, que haciendo los cálculos necesarios ( es decir, teniendo en cuenta estas densidades y su relación), se llegó a la conclusión (ratificada por la experiencia práctica que los reconocimientos de los submarinos proveyeron) que sólo las  $\frac{7}{8}$  partes de la masa de hielo están por encima de su línea de flotación. O si se quiere, por encima del nivel de mar.

1208

Usualmente, los icebergs son de un 20 % a un 30 % más largos bajo el agua que sobre ella. Aparentemente, el término “iceberg” proviene de la expresión holandesa “**ijsberg**”, que , literalmente, significa “montaña de hielo”.

Aunque habitualmente se cree que los icebergs están siempre en el mar, es menester recordar que el iceberg se forma en tierra (obviamente, el suelo de los continentes helados) como el resultado de la acumulación de nieve a lo largo de centenares de años. Las capas sucesivas comprimen las acumulaciones iniciales hasta que se forma el glaciar propiamente dicho. Una vez, y dependiendo de las condiciones externas e internas, los glaciares ( o “icebergs”) flotan o se arrastran hacia el exterior, bajo la acción de su propio peso , a semejanza de un fluido viscoso, o más parecido, un sólido que se desplaza sobre una capa de fluido .

Cuando el borde de un glaciar avanza , adentrándose en el mar, las piezas de hielo que se desprenden debido a los derretimientos o vibraciones de su movimiento, se denominan “**icebergs adelantados**” o “**icebergs de aviso**”. En el caso de la mayoría de los icebergs que se suelen encontrar en el Atlántico Norte, éstos son desprendimientos de los glaciares que se producen en las zonas costeras de Groenlandia.

Hay una clasificación dada para los icebergs, en función del tamaño, y, más exactamente, en función de la longitud que poseen. Así los tenemos divididos en :

**Menores a 1 mts.**

**Menor a 5 mts.( de 1 a 4 mts.)**

**De 5 mts. a 14 mts.**

**De 15 mts. a 60 mts.**

**De 61 mts. a 120 mts.**

**De 121 mts. a 200 mts.**

**Más de 200 mts.**

Comentemos que el iceberg más grande divisado en el Hemisferio Norte se encontró cerca de la isla de Baffin, esto es, en el Archipiélago Canadiense, para el año 1882. Medía **13 kms. de largo por 6 kms. de ancho**, con una altura sobre el nivel del mar de **20 mts.** Se calculó, en ese entonces, que la masa del témpano era equivalente a unas **9 billones** (es decir, nueve multiplicado por mil millones) de toneladas de hielo, las que derretidas, hubieran podido dar de beber un (1) litro de agua cada día durante el término de cuatro (4) años, a todos los habitantes del mundo .

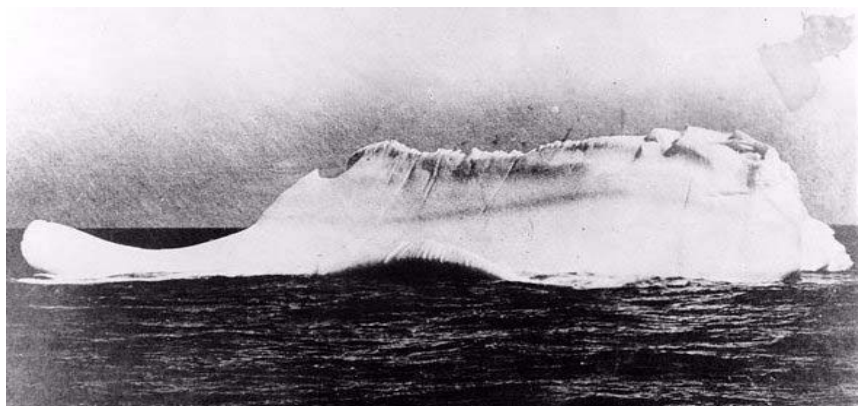


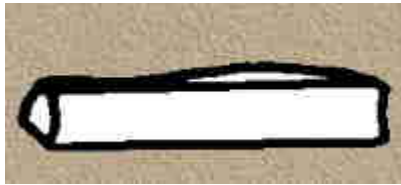
Foto N° 561 :

En esta fotografía, podemos observar un iceberg. Pero éste también tiene el mote de ser “el iceberg que hundió al Titanic”, por las manchas que se ven en la parte superior, como si hubiera chocado contra el flanco de un buque. Esta foto fue tomada al día siguiente de la catástrofe, por un barco que circulaba por la zona del hundimiento .-

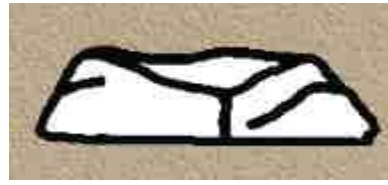
A pesar de estas impresionantes cantidades, que hasta nos marearían en el cálculo, los icebergs que derivan desde la Antártida son, muchas veces ,más grandes ; y esto lo confirman las observaciones que la **Fuerza Aérea Argentina** realiza, como también otras Fuerzas Armadas que poseen bases en el helado continente, ubicado al Sur del mundo. Así , hagamos el comentario que en el año 1987, se desprendió un iceberg de un tamaño muy

1210

cercano a los **6350 kilómetros cuadrados**. Para hacer un cálculo simple : un témpano de 63, 5 kms. de ancho por 100 kms. de largo.



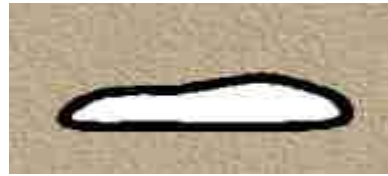
*A*



*B*



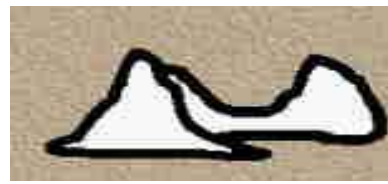
*C*



*D*



*E*



*F*

Foto N° 562 :

En los dibujos anteriores , podemos observar las diferentes formas que toman los icebergs. Aunque sus características, en cuanto a su morfología externa, son infinitas, se ha consensuado una cierta clasificación .Así se tendría :

- A) Tabular .-
- B) En forma de bloque .-
- C) En forma de cuña .-
- D) En forma de cúpula .-
- E) En forma de pináculo .-
- F) En forma de “dique seco” .-

Ahora bien, si comentamos que el iceberg (según la mayoría de los testigos que divisaron el témpano, tanto los vigías como los pasajeros y tripulación) era de una altura cercana a los **33 mts.** (aunque se calcula que estaba extendido unos **170 mts.** por debajo de la superficie del mar), podemos decir que en comparación con los témpanos a los cuales hicimos mención, el iceberg que colisionó con el RMS “Titanic” era, más bien, una masa de hielo de un tamaño reducido, que, una vez efectuado el choque, siguió su camino hasta que alcanzando aguas más calientes, se fue derritiendo.

Agreguemos que las temperaturas de los icebergs están, en su **interior**, en el orden de los **(-15 ° C)** a los **(-20 ° C)**, mientras que en la superficie, las temperaturas “ascienden” a un rango del orden de los **0° C**.

Respecto de las formas de estas masas de hielo, digamos que derivadas del proceso de deterioro de los icebergs, se deviene una gran cantidad de formas. A pesar que, lógicamente, no hay dos icebergs exactamente iguales, sí hay ciertas categorías de formas que se pueden utilizar, como punto de partida, para la observación y estudio de los icebergs.

Muy a menudo, los icebergs son sumamente inestables. Además, sus variadas formas y sus diferentes procesos de derretimiento, llevan a cambios en la dirección que toma un iceberg. Se ha observado que los icebergs de forma tabular (es decir, en forma de tabla) son los más estables, mientras que los presentan forma de cúpula o de prisma (semejante a una cuña) son propicios de rodar sobre sí mismos sin que ocurra la acción de ningún agente externo como para que suceda semejante evento. Esto se debe a una variación en su centro de gravedad.

Una de las cosas que se saben, es que los icebergs se componen de agua dulce y no agua salada, por más que estén en el agua del mar.

Tengamos en cuenta algo más, a los efectos de clarificar nuestros conocimientos respecto de los icebergs: los témpanos están comprimidos en capas de agua fresca y puede, también, haber algo de polvo inserto en ellos. Aunque puede haber algo de agua salada en su superficie (y es lógico que así sea, debido a los embates del mar), ésta no logra ingresar al interior del iceberg.

1212

Otro detalle: los icebergs muchas veces suelen presentar una coloración blanca; esto se debe a la presencia de burbujas de aire en su interior, que reflejan la luz blanca, dando al témpano una apariencia totalmente blanca. En cambio, el hielo que está más libre de burbujas, presenta una coloración más bien azul, debido al mismo fenómeno luminoso que nos hace ver el cielo color celeste (o azul, depende....).

Hasta aquí, un ligero pantallazo en lo que al iceberg, el fenómeno natural que chocó contra el RMS "Titanic" se refiere.

Y como siempre el ingenio humano tiene algo que ver, el hielo recolecta agua de los glaciares para la producción de agua natural o vodka. El "alambique", agradecido.....¿Te acordás, Diego, de cómo me llamás?.

Habíamos hecho el comentario, en la sexta parte de este Capítulo, que se había notado una discrepancia respecto de la posición transmitida por el barco de los sueños. Recordemos que la posición que les transmite el capitán Smith a los radio-operadores Philips y Bride decía que el RMS "Titanic" se encontraba en la ubicación dada por el capitán Smith: **41° 44' Norte y 50° 24' Oeste**, transmitida a las **00:15 hs.**, mientras que, aunque los operadores radiaron esta localización, más tarde, cuando se hicieron las **00:20 hs.**, ellos mismos transmitieron la siguiente : **41° 46' Norte y 50° 14' Oeste**.

Por todo ello, veamos qué se puede decir de la **UBICACIÓN** del RMS "Titanic" al momento de producirse la colisión contra el iceberg. Para ello, tendremos en cuenta el artículo aparecido en páginas Web, de la Encyclopedia Titanica, que, a los efectos de este pequeño trabajo de investigación, arroja un poco de luz sobre la posición final del "Titanic", es decir, la posición **exacta** en la cual se detuvo y se hundió el RMS "Titanic". Comencemos diciendo que, a cargo de calcular la posición del buque, en determinados estadios de su trayectoria en el Océano Atlántico, se encontraba el **4to. Oficial James Groves Boxhall**.

Aparentemente, la posición que partió desde el RMS "Titanic" presentaba discrepancias con la posición que debería tener, según latitud y longitud, en el lugar de su hundimiento.



De todos modos, y antes de continuar ,debemos indicar, a los efectos posteriores de un mejor entendimiento, que el curso diseñado en ocasión del viaje inaugural del RMS “Titanic”, tenía por objeto alcanzar (saliendo desde Queenstown, Irlanda) el puerto de New York navegando por la ruta más económica (es decir, aquella en la que se tuviera que invertir menor tiempo y recursos) , pero que también presentara un aceptable nivel de seguridad.

Si se observa el mapa del Atlántico Norte, se verá que la ruta más aceptable (si se quiere, rápida) es la que comprendería un curso sobre la trayectoria de un gran círculo, aunque presentaría la desventaja de pasar a través de los bancos de hielo que se encuentran cerca o en el mismo Círculo Polar Ártico, como asimismo pasar cerca de la costa de Nueva Escocia, algo que a los pasajeros no les atraía sobremanera.

Por lo que se planeó describir un curso que estuviera determinado por un gran círculo a partir de la mencionada localidad de Irlanda hasta un punto claramente libre de la presencia de hielo, para el cual fue elegido, en esta ocasión, el punto indicado como **42°Norte** y **47° Oeste**, a partir del cual el curso experimentaría un **doblez** ,y para expresarlo mejor, un **giro**. Desde allí, se **“tiraría”** una línea de curso marítimo de **266°** como la guía que habría de conducir al “Titanic” hasta la seguridad del puerto de New York.

En la práctica, un gran curso circular se puede diseñar mediante una serie de líneas de curso marino, cambiando el mencionado curso al efectuarse un cambio de **10°** de **Longitud**. La puesta en práctica de este procedimiento tuvo como resultado que el barco de los sueños se dirigiera hacia su último punto de giro en un curso de **242°**.Ahora , el cambio final de **266°** hizo que el buque se dirigiera directamente hacia el campo de hielo en el que encontró al iceberg que decretó su final .

A medida que el buque se iba aproximando al punto de giro, se procedió (por parte de la tripulación del buque preparada para esta tarea) a efectuar los mejores esfuerzos a fin de determinar la posición del buque de la manera más exacta posible, utilizando los medios disponibles en aquellos días. Por lo tanto ( y acá se vé nuevamente que la transmisión del **CONOCIMIENTO** se fue dando continuamente desde los tiempos de la

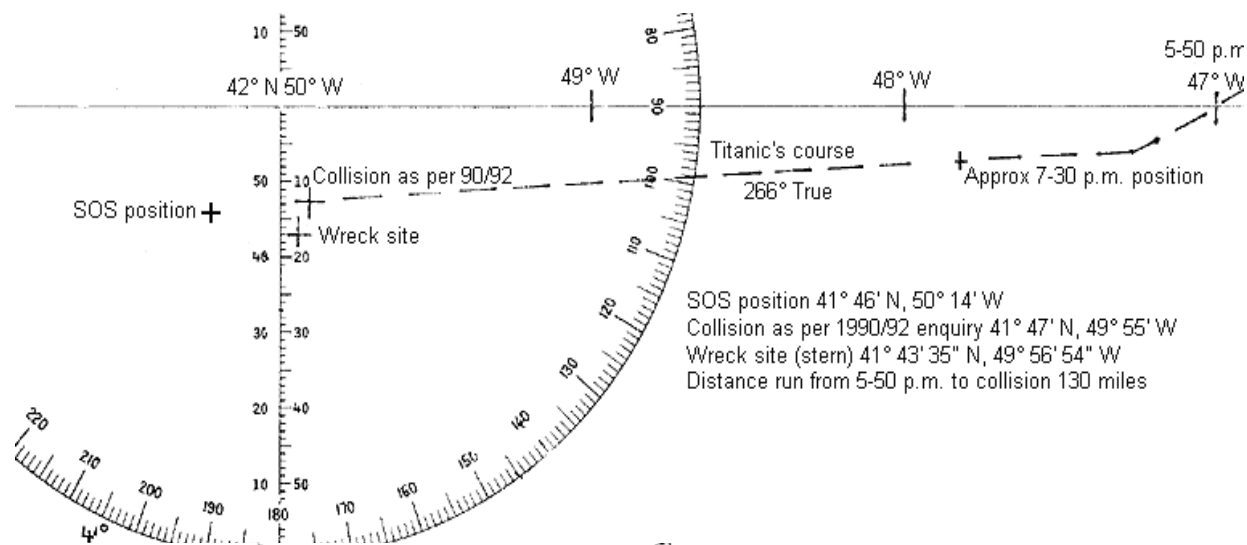
1214

rústica utilización de los métodos de determinación de posición náutica, esto es, los finales del siglo XIV y los principios del XVI) , procediéndose a tomar la medición correspondiente, mediante una lectura de la posición del Sol al atardecer del día 14 de Abril, cuando el Astro Rey ya declinaba francamente en su carrera hacia el Oeste, y estimando la Longitud mediante el uso de un cronómetro. Esto habría dado la lectura de la Longitud ,dentro de un rango de, más o menos, una milla (poco más de 1 Km. --1609 mts.--). Pero la Longitud estimada habría estado, de algún modo, erróneamente calculada, ya que fue obtenida llevando en exceso la Latitud del Mediodía, que fuera lograda aproximadamente seis horas antes de estos cálculos. Este calculo en exceso dependió de un cómputo equivocado, basado en la velocidad estimada de travesía y del curso propuesto, obviamente sujeto a errores.

Al momento de la colisión con el témpano, el RMS “Titanic” estaba a unas **5 millas ( 8 kms.) de la posición en la que debería haber estado , si hubiera estado en el curso estipulado.** Una de las causas parece haber sido un retraso en dar la orden de giro del buque en el punto de giro, por parte del capitán Smith, retraso de aproximadamente 30 minutos, lo que a una velocidad de 22 nudos por hora , habría hecho recorrer al buque unos 20 kms. en la dirección que venía trayendo.

**Y yo pregunto : un Capitán tan experimentado como Smith..... ¿pudo haber cometido semejante error?.**

Ahora bien, Boxhall (aparentemente) indicó una correcta Latitud , pero la información que dió sobre la longitud presentaba un error que iba desde las **14** hasta las **19 millas**, marinas, esto es, desde los **26** hasta los **35 kms.** Esto fue calculado ,teniendo en cuenta la posición **REAL** de la colisión, como dijimos en su momento, teniendo en cuenta varios parámetros. En rigor y exactamente hablando, la posición correcta del lugar del hundimiento no se conoció sino hasta el año de 1985 ,cuando el Dr. Ballard, en su ya famosa expedición, lograron dar con el sitio donde descansan los restos del barco, sobre el suelo marino del Océano Atlántico. La cuestión es que la posición



#### Foto N° 563 :

Este gráfico fue extraído de las páginas Web. Para aquellos que no entienden de las coordenadas marinas, intentaré descifrarlo:

A las 17: 50 hs. el RMS "Titanic" debía girar en el punto marcado como 47° Oeste (arriba , a la derecha) .Pero (y nadie todavía sabe el porqué.....) el Capitán Smith no ordenó el giro a estribor en ese punto. Después de casi media hora, hizo que esta maniobra se ejecute .  
A las 19:30 hs. Boxhall toma la posición del buque .A partir de allí , el "Titanic" sigue la derrota de los 266 grados . Su curso vá derecho hacia New York .Pero la posición que ,desde el buque emerge es ,al momento de la colisión , la siguiente (marcada como SOS position : 41 ° 44' N, 50 ° 14' O, aunque en este gráfico dice : "...46" ) .

Bien .

Por los hallazgos, cálculos y demás, que las diferentes expediciones hicieron (las que comprenden los años 1990/92) , el punto de solicitud de socorro fue :41° 47' N , 49° 55' O.

Y sin embargo , como para echarle más leña al fuego de que lo no se sabe (o no conviene saber.....) , la posición de la parte de popa del buque está ubicada en la coordenada geográfica : 41 ° 43' 35" .

Bien.

Un grado terrestre representa :111 kms.111 metros más 11 cms.

Quiere decir que la popa está ubicada a un (1) minuto de la posición de socorro enviada por el "Titanic" . Y a tres (3) minutos de la posición que las expediciones de los años 1990/92 indican .

Ahora bien, un (1 ) minuto en el sistema de coordenadas terrestres indican estos valores :

1 minuto : 1,85 kms.

Y, 3 minutos : 5,55 kms.

En el caso de la Expedición Ballard , el Dr. Robert Ballard indica que sus localizaciones, para el barco, dan , entre proa y popa, unos 600 metros de diferencia .

¿Quién se equivoca?.

Si partimos de la base de un mal cálculo por parte de Boxhall, allí podríamos encontrar la respuesta .No hay caso : no me quedo satisfecho ....Algo hay detrás de la exacta posición en la que el buque se hundió .Estoy seguro .-

1216

que siempre se ha aceptado como la del hundimiento del barco de los sueños es la indicada por :**40° 46' Norte** y **50° 14' Oeste**. Tan es así que el Oficial Boxhall pidió que sus cenizas mortuorias se esparcieran en ese lugar, deseo que fue cumplimentado por sus testafierros.

Aparentemente, en los libros que he consultado sobre el tema e incluso el escrito por **Walter Lord**, no he encontrado prácticamente información sobre este particular, es decir, sobre la real ubicación del barco al momento del impacto. Lo que ,de todos modos, no traería ninguna sorpresa en sí misma, ya que sería lógico pensar que si se cometieron tantos errores antes, durante y después del viaje del inmundible ,también se podrían haber cometido inexactitudes en lo que se refiera a la navegación y los cálculos referidos a la misma.

Por ejemplo, los autores John Eaton y Charles Haas escribieron un libro llamado "***Titanic: Destination Disaster***"--***Titanic: Destino Desastre***--.En este libro, los mencionados autores indican que hubo un cambio en el reloj del barco como también mencionan un valor de velocidad a la que se movía el buque al momento de la colisión contra el iceberg.

Ahora bien, los Oficiales interrogados por las comisiones americana e inglesa, como así también pasajeros de 1ra.clase que podían tener acceso al puente de mando ( o por lo menos a sus cercanías...) , no hablaron de ningún cambio en el reloj del barco. En cuanto a la velocidad (como ya hemos mencionado con anterioridad) , éste es uno de los factores que presentan más problemas para su exacta determinación. El Dr. Robert Ballard, que escribió su libro de investigación sobre el encuentro con el barco de los sueños ("***The Discovery of Titanic***"--***El Descubrimiento del Titanic***"), dice que la velocidad del buque estaba en el orden de los **22,5** nudos por hora (esto es : **41,7 kms./hr.**), aunque Boxhall varias veces indicó que el buque estaba viajando a **22** nudos (**37 kms./hr.**) .De todos modos, los valores que más se manejan son del orden de los **20,5** nudos y **21** nudos , incluso por la posibilidad fáctica dada por la potencia generada por las máquinas que impulsaban al RMS "Titanic".

Boxhall, según todos los testimonios recogidos, era un buen Oficial que cumplía con dedicación sus tareas , a bordo del buque. Esto hace desechar la idea que indica que este Oficial sobredimensionó el valor de velocidad lo suficiente como para producir un error en la navegación : Boxhall indica que utilizó un valor de **22 nudos** para realizar sus cálculos.

### Veamos si Boxhall se equivocó.

La reconstrucción de la carta marina , teniendo en cuenta los datos que se pudieron conseguir de horarios, posiciones y demás, indica que este valor de velocidad es correcto, incluso hasta el punto en que el RMS “Titanic” toma una dirección más hacia el Sur : esto es, **42° Norte 47 Oeste**. Esto coincidiría con lo expresado por el **3er.Oficial Herbert Pitman**, quien mencionó que el barco de los sueños desarrollaba una velocidad de **22,1 nudos por hora (40,9 kms./hr.)** a lo largo de la jornada diurna. Un detalle : Boxhall trabajaba desde las **19:30 hs.** de la tarde, y establecía la posición del buque en relación a su navegación , tomando ciertas estrellas a los efectos de las mediciones correspondientes.; este tipo de navegación se conoce como “**navegación celestial**”. Las observaciones fueron realizadas por el **2do.Oficial Charles Lightoller** y los cálculos por **Pitman** y **Boxhall**. Mientras Lightoller empleó seis estrellas, Boxhall describió su trabajo como “hermoso”.

¿Se podría sugerir que hubo , por lo menos, un error de 3 minutos en la determinación de la posición del buque?. Veamos.

La colisión tuvo lugar a las **23:40 hs.** del **14 de Abril**. **Boxhall** tomó una medición de la posición a las **00:46 hs.** La diferencia entre **22,5 nudos** (como indica Ballard) y la que se acepta como **promedio** (velocidad que desarrollaba el barco), esto es, **20,5 nudos**, nos dá, **2 nudos**. Esto representa (tomando un valor de nudo igual a **1,852 kms./hr.**) un valor de (2 por 1,852) igual a **3,7 kms.** Si tomamos el valor de **21,5 nudos** (al decir de Bruce Ismay, ésta era la velocidad que desarrollaba el buque), tenemos otro error de **1 nudo** ( 1,852 kms.), es decir, **1,852 kms.**

1218

Sumando, tenemos :  $(3,7 + 1,852)$  kms. = **5,552 kms.** Esto representa **5552 metros.**

Ahora bien, si recordemos que **1 grado** en la escala terrestre significa una distancia de **111 kms.** más **111 metros** más **11 cms.** y despreciando los centímetros, vamos a tener, por regla de tres simple :

**111111 metros = 60 minutos (es decir, 1 grado terrestre)**

**X (Incógnita en metros) = 3 minutos**

Con lo que nuestra cuenta nos dará : **X = 5555,55 metros**

Con lo que no nos hemos desviado tanto de un cálculo más o menos correcto.

Por lo tanto, ¿dónde podríamos encontrar el error?. Creo que lo más indicado sería dirigirse a la época, y con ella a los **métodos de navegación** utilizados por esos días.

Con lo que deberemos mencionar que los navegantes del año 1912 utilizaban habitualmente las llamadas **Tablas Traversas**, las que fueron publicadas a lo largo de prácticamente 200 años, en libros tales como el Tablas Náuticas Norie. Se esperaba, asimismo que los Oficiales a bordo de los distintos buques estuvieran experimentados en el uso de tales elementos, es decir, las Tablas. Sin embargo, los navegantes de nuestros días no hacen un uso muy grande de estas Tablas. Una de las principales funciones de estas Tablas era la de permitir al navegante determinar una nueva posición mediante el cálculo de la distancia recorrida desde un punto conocido, expresando el resultado en parámetros de Latitud y Longitud.

Esto se hace sin representar gráficamente el desplazamiento del buque sobre la carta marina. ¿Podría ser que Boxhall haya hecho, justamente, esto?. Analicemos.

**TRAVERSE TABLE**  
4 Degrees

356° 184°      004° 176°      0h 16m

D. Lon. Dep.			D. Lon. Dep.			D. Lon. Dep.			D. Lon. Dep.			D. Lon. Dep.		
Dist.	D. Lat.	Dep.	Dist.	D. Lat.	Dep.	Dist.	D. Lat.	Dep.	Dist.	D. Lat.	Dep.	Dist.	D. Lat.	Dep.
1	01 0	00-1	61	60 9	04 3	121	120 7	08 4	181	180 6	12 6	241	240 4	16 8
2	02 0	00-1	62	61 8	04 3	122	121 7	08 5	182	181 6	12 7	242	241 4	16 9
3	03 0	00-2	63	62 8	04 4	123	122 7	08 6	183	182 6	12 8	243	242 4	17 0
4	04 0	00-3	64	63 8	04 5	124	123 7	08 6	184	183 6	12 8	244	243 4	17 0
5	05 0	00-3	65	64 8	04 5	125	124 7	08 7	185	184 5	12 9	245	244 4	17 1
6	06 0	00-4	66	65 8	04 6	126	125 7	08 8	186	185 5	13 0	246	245 4	17 2
7	07 0	00-5	67	66 8	04 7	127	126 7	08 9	187	186 5	13 0	247	246 4	17 2
8	08 0	00-6	68	67 8	04 7	128	127 7	08 9	188	187 5	13 1	248	247 4	17 3
9	09 0	00-6	69	68 8	04 8	129	128 7	09 0	189	188 5	13 2	249	248 4	17 4
10	10 0	00-7	70	69 8	04 9	130	129 7	09 1	190	189 5	13 3	250	249 4	17 4
11	11 0	00 8	71	70 8	05 0	131	130 7	09 1	191	190 5	13 3	251	250 4	17 5
12	12 0	00 8	72	71 8	05 0	132	131 7	09 2	192	191 5	13 4	252	251 4	17 6
13	13 0	00 9	73	72 8	05 1	133	132 7	09 3	193	192 5	13 5	253	252 4	17 6
14	14 0	01 0	74	73 8	05 2	134	133 7	09 3	194	193 5	13 5	254	253 4	17 7
15	15 0	01 0	75	74 8	05 2	135	134 7	09 4	195	194 5	13 6	255	254 4	17 8
16	16 0	01 1	76	75 8	05 3	136	135 7	09 5	196	195 5	13 7	256	255 4	17 9
17	17 0	01 2	77	76 8	05 4	137	136 7	09 6	197	196 5	13 7	257	256 4	17 9
18	18 0	01 3	78	77 8	05 4	138	137 7	09 6	198	197 5	13 8	258	257 4	18 0
19	19 0	01 3	79	78 8	05 5	139	138 7	09 7	199	198 5	13 9	259	258 4	18 1
20	20 0	01 4	80	79 8	05 6	140	139 7	09 8	200	199 5	14 0	260	259 4	18 1
21	20 9	01 5	81	80 8	05 7	141	140 7	09 8	201	200 5	14 0	261	260 4	18 2
22	21 9	01 5	82	81 8	05 7	142	141 7	09 9	202	201 5	14 1	262	261 4	18 3
23	22 9	01 6	83	82 8	05 8	143	142 7	10 0	203	202 5	14 2	263	262 4	18 3
24	23 9	01 7	84	83 8	05 9	144	143 6	10 0	204	203 5	14 2	264	263 4	18 4
25	24 9	01 7	85	84 8	05 9	145	144 6	10 1	205	204 5	14 3	265	264 4	18 5
26	25 9	01 8	86	85 8	06 0	146	145 6	10 2	206	205 5	14 4	266	265 4	18 6
27	26 9	01 9	87	86 8	06 1	147	146 6	10 3	207	206 5	14 4	267	266 3	18 6
28	27 9	02 0	88	87 8	06 1	148	147 6	10 3	208	207 5	14 5	268	267 3	18 7
29	28 9	02 0	89	88 8	06 2	149	148 6	10 4	209	208 5	14 6	269	268 3	18 8
30	29 9	02 1	90	89 8	06 3	150	149 6	10 5	210	209 5	14 6	270	269 3	18 8
31	30 9	02 2	91	90 8	06 3	151	150 6	10 5	211	210 5	14 7	271	270 3	18 9
32	31 9	02 2	92	91 8	06 4	152	151 6	10 6	212	211 5	14 8	272	271 3	19 0
33	32 9	02 3	93	92 8	06 5	153	152 6	10 7	213	212 5	14 9	273	272 3	19 0
34	33 9	02 4	94	93 8	06 6	154	153 6	10 7	214	213 5	14 9	274	273 3	19 1
35	34 9	02 4	95	94 8	06 6	155	154 6	10 8	215	214 5	15 0	275	274 3	19 2
36	35 9	02 5	96	95 8	06 7	156	155 6	10 9	216	215 5	15 1	276	275 3	19 3
37	36 9	02 6	97	96 8	06 8	157	156 6	11 0	217	216 5	15 1	277	276 3	19 3
38	37 9	02 7	98	97 8	06 8	158	157 6	11 0	218	217 5	15 2	278	277 3	19 4
39	38 9	02 7	99	98 8	06 9	159	158 6	11 1	219	218 5	15 3	279	278 3	19 5
40	39 9	02 8	100	99 8	07 0	160	159 6	11 2	220	219 5	15 3	280	279 3	19 5
41	40 9	02 9	101	100 8	07 0	161	160 6	11 2	221	220 5	15 4	281	280 3	19 6
42	41 9	02 9	102	101 8	07 1	162	161 6	11 3	222	221 5	15 5	282	281 3	19 7
43	42 9	03 0	103	102 7	07 2	163	162 6	11 4	223	222 5	15 6	283	282 3	19 7
44	43 9	03 1	104	103 7	07 3	164	163 6	11 4	224	223 5	15 6	284	283 3	19 8
45	44 9	03 1	105	104 7	07 3	165	164 6	11 5	225	224 5	15 7	285	284 3	19 9
46	45 9	03 2	106	105 7	07 4	166	165 6	11 6	226	225 4	15 8	286	285 3	20 0
47	46 9	03 3	107	106 7	07 5	167	166 6	11 6	227	226 4	15 8	287	286 3	20 0
48	47 9	03 3	108	107 7	07 5	168	167 6	11 7	228	227 4	15 9	288	287 3	20 1
49	48 9	03 4	109	108 7	07 6	169	168 6	11 8	229	228 4	16 0	289	288 3	20 2
50	49 9	03 5	110	109 7	07 7	170	169 6	11 9	230	229 4	16 0	290	289 3	20 2
51	50 9	03 6	111	110 7	07 7	171	170 6	11 9	231	230 4	16 1	291	290 3	20 3
52	51 9	03 6	112	111 7	07 8	172	171 6	12 0	232	231 4	16 2	292	291 3	20 4
53	52 9	03 7	113	112 7	07 9	173	172 6	12 1	233	232 4	16 3	293	292 3	20 4
54	53 9	03 8	114	113 7	08 0	174	173 6	12 1	234	233 4	16 3	294	293 3	20 5
55	54 9	03 8	115	114 7	08 0	175	174 6	12 2	235	234 4	16 4	295	294 3	20 6
56	55 9	03 9	116	115 7	08 1	176	175 6	12 3	236	235 4	16 5	296	295 3	20 6
57	56 9	04 0	117	116 7	08 2	177	176 6	12 3	237	236 4	16 5	297	296 3	20 7
58	57 9	04 0	118	117 7	08 2	178	177 6	12 4	238	237 4	16 6	298	297 3	20 8
59	58 9	04 1	119	118 7	08 3	179	178 6	12 5	239	238 4	16 7	299	298 3	20 9
60	59 9	04 2	120	119 7	08 4	180	179 6	12 6	240	239 4	16 7	300	299 3	20 9
Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.	Dist.	Dep.	D. Lat.
D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon	D. Lon	Dep.	D. Lon

274° 266°      86 Degrees      086° 094°      5h 44m

Foto N° 564 : En esta fotografía, se pueden observar las Tablas Traversas utilizadas para marcar el rumbo que debía seguir el RMS "Titanic" .-

1220

Desde las 19:30 hs. hasta las 23:46 hs, existe un lapso de 4 horas y 16 minutos. Boxhall calculó que ,en ese lapso, el buque recorriò una distancia de **96** millas marinas (esto es, **177,8 kms.**) con un curso alineado en **266°**. Es muy probable que Boxhall haya tomado el tiempo según el uso horario de **GMT** (Greenwich Meridian Time, esto es, Tiempo del Meridiano de Greenwich), utilizando para ello su propio cronómetro (que era más exacto),en vez del reloj del barco (sometido a vibraciones), no necesitando correcciones a medida que el buque se iba desplazando hacia el Oeste . Posiblemente tratando de determinar curso y distancia, Boxhall observó en sus Tablas Traversas que la partida del buque se produjo en las **93,8 millas**. Es decir, que su cambio en Longitud fue de 93,8 millas hacia el Oeste. Mientras tanto el cambio en Latitud será de **6,6'**.

Por ende, debió convertir la partida a minutos de Longitud. Luego debió convertir los parámetros a Latitud, la que estaba cerca de los **42° Norte**. Esta página también daba los datos para la Latitud de 48° y éstos deberían ser leídos en la columna correcta si los errores debían ser evitados. Boxhall debe haber elegido la columna indicada como **Dept.** y encontrar que, a una Partida de 93,8 millas , le corresponde una Longitud de **140'** o **2° 20'**.La cuestión es que debería haberse fijado en la columna de los **48°**, y luego en la columna de Dept. Allí Boxhall habría hallado que un a valor de Partida de 93,8 millas le correspondía un cambio en la longitud de **126'** o **2° 06'**.Su error en la Longitud sería entonces de **14'** , lo que equivale a unas **10,4 millas** (esto es, unos **19 kms.**) en los **42 ° Norte** .Añadiendo las **2 millas** (**3,7 kms.**) que teníamos ,hacemos un total de **12,4 millas** , o lo que es lo mismo, 16 minutos, que está cerca de los 19' ,que es lo que se ha calculado que el "Titanic" estaba separado de su posición debida. Ahora bien, Boxhall no tenía obligación de que sus cálculos sean chequeados por nadie, ya que él estaba a cargo de esta tarea.

Retrocedamos y haremos el cálculo a la inversa. Así vamos a tener lo siguiente :

Usando la Tabla Traversa, hallamos que en el trayecto recorrido durante las 4 hs. y 16 minutos, el buque cambió su latitud (D.Lat.) en 6,6'.Aplicando esto a la ubicación manifestada en el SOS, encontramos una latitud de inicio de **41° 52,6' Norte** . La longitud de inicio se obtiene substrayendo la



suma de la columna D (correcta) de longitud de 126' y el error de 19' de la posición de SOS de 50° 14'. La posición tomada a las 19:30 hs. (así se puede ver) es de **41° 52,6' Norte** y **47° 49' Oeste**. Esto sería **5 millas** (9 kms.) al sur de la ruta que el RMS "Titanic" debería haber tomado en su pretendido curso original y coincide con los reportes que mencionaron que el Capitán Smith demoró el cambio de curso por un período de aproximadamente **45** minutos, luego que pasar el punto propuesto de giro, esto es, el marcado en **42° Norte** y **47° Oeste**.

Si se proyecta el curso hacia el Este a partir de la posición tomada a las 19.30 hs. hasta que intersecte el curso correspondiente a los 242°, el trazo es consistente con el punto de giro ubicado en la posición 42° Norte y 47° Oeste, que fuera superado a las 17:50 hs de ese 14 de Abril de 1912. Así, se podría afirmar que una velocidad de 22 nudos por hora se mantuvo desde ese punto hasta la colisión. Esto es coherente con el trayecto final recorrido en ese día.

Con lo que se vuelve un poco difícil de entender la demora que efectúa Smith para ordenar el giro en el punto 42° N y 47° O. La distancia extra hacia el sur es una simple señal. Para estar libre del hielo que reportaron otros buques (como ya hemos visto), el RMS "Titanic" debería haber tomado un curso de 246°, hasta que estuviese bien al Oeste del punto en 50° Oeste.

Evidentemente, y sin pretender ensuciar la memoria de nadie, la demora en ordenar el giro en el punto antes indicado, fue una prueba de que el Capitán Smith estaba al tanto de la presencia del hielo, pero prefirió mantener la velocidad que venía trayendo el barco que el comandaba, en vez de girar antes, incrementando la observancia de los vigías. En definitiva, un error humano, que quizás fue motivado por una gran confianza en su buque....y en sus posibilidades.

Y a pesar de la cantidad de años transcurridos, es justo indicar que las consecuencias en la determinación exacta de la posición en la que el RMS "Titanic" envió su desesperado SOS, pudieron haber sido realmente peores, mucho peores: más que todo, para otros barcos. Si hubiese habido un buque más cercano (al Norte o al Oeste del barco de los sueños), y este navío

1222

hubiera intentado ayudar, seguramente habría ingresado en el campo de hielo, que, de paso, recordemos tenía bloqueado al RMS “Californian”, a unas pocas millas de donde se detuvo el “Titanic”, luego de chocar contra el iceberg.

Un buque que hubiese estado ubicado hacia el lado sudoeste del campo de hielo, hubiera podido llegar sin mucho problema, pero no habría encontrado a nadie.

Afortunadamente para quienes estaban en los botes salvavidas, la posición exacta en la que se encontraba el RMS “Titanic” estaba aproximadamente a media distancia de la ubicación en la cual se hallaba el RMS “Carpathia” (el buque que rescata a los náufragos), que se pudo aproximar a dicho lugar utilizando una ruta medianamente libre de hielo.

De todos modos, los resultados del error se pudieron constatar en la mañana del día 15 de Abril, ya que los buques “Mount Temple” y “Birma” (recordemos, dos de los buques que habían estado a la escucha y respondiendo a los mensajes de auxilio del “Titanic”) se acercaron por el lado oeste del hielo, buscando en una zona bien al Oeste de la posición correcta.

Así, el capitán del “Mount Temple” fue uno de los más acérrimos críticos de la labor desempeñada por Boxhall: este capitán indicó que el “Titanic” se encontraba a unas 8 millas (15 kms.) fuera de la posición en que dijo estar.

El buque “Californian” tardó mucho tiempo pasando a través del hielo, desde el este hacia el Oeste, para voltear nuevamente al divisar al “Carpathia”. Al “Californian” le tomó dos horas y media para llegar hasta el “Carpathia”, debido a que tuvo que construir su propia ruta a través del hielo.

Y aparentemente, este error también llevó a sostener que el “Carpathia” se movió a una velocidad de 17,5 nudos por hora, mientras que (aparentemente) su velocidad máxima habría sido de 14 nudos, a lo máximo.

Pero también hay otra consecuencia. Adelantándonos algo en lo que a los Capítulos de este trabajo de investigación se refiere, digamos que, durante todos estos años (desde 1912) se mantuvo el convencimiento de que la

posición enviada por el “Titanic” era la correcta y final de detención del buque. Pero esta misma posición hizo cometer los errores de ubicación, al tratar de saber donde estaba hundido el buque. Se necesitó de una amplia tecnología submarina y años de búsqueda ( y así y todo, se debieron realizar varios intentos para poder llegar a “buen puerto” con el rastreo de los restos del buque) para llegar a dar con la proa , popa y la tercera sección, en las cuales se partió el inmundible RMS “Titanic”, esa fatídica noche de Abril de 1912.

Pasemos a ahora a analizar algunos detalles de un tema que tiene, principalmente, que ver con las actitudes de maniobrabilidad del RMS “Titanic” al momento de la colisión contra el iceberg. O si se quiere, **las maniobras del buque** en el hecho que produjo, luego de un poco más de dos horas, su hundimiento.

Lo anterior nos permitirá ver más claramente como fue que se produjo el choque del barco de los sueños contra el iceberg. Para ello contaremos una vez más con la invalorable ayuda que , para los temas de todo tipo pero en especial, para aquellos históricos, tiene la red Internet.

En la misma tónica anterior, traeremos a colación un artículo escrito y publicado en las páginas Web de la **encyclopedia-titanica** , debido a la investigación efectuada por el Sr. **David G. Brown** .

Antes de seguir, comentemos que la película de James Cameron (“Titanic”, del año 1996) presentaría una serie de errores con respecto al choque contra el iceberg, aunque en definitiva lo que se interese presentar es el dramático y condenatorio momento del choque contra el témpano de hielo, en la noche del 14 de Abril de 1912. Por ende, pasemos directamente a las consideraciones técnicas que Brown realiza con respecto a las maniobras reales y aparentes del RMS “Titanic” al momento del choque.

La intención, en definitiva, de este autor es el de usar la escena anteriormente indicada ( la del roce del lado de estribor de la sección de proa) , como para demostrar , justamente, como los buques no deben ser

conducidos. Según este autor, es imposible, para un navío dirigido por un timón, dañar sólo su lado de estribor en la proa (según se muestra en el film) durante un giro hacia la izquierda. Y Brown comienza explicando que esto se debe a la ubicación del **punto de pivoteo** alrededor del cual el casco gira durante una rotación. Si el “Titanic” hubiera rotado según se muestra en la película, **el daño se hubiera extendido por el lado completo de estribor, no solamente en la proa** .

Es decir, antes de proseguir con el interesante y bien explicado artículo de Brown debo hacer un pequeño comentario. Una vez reunidos los materiales y elementos que dieron origen a la 6ta.parte del Capítulo VII (donde se trata el tema del hundimiento del RMS “Titanic”), y más tarde, al acometer la investigación sobre los diversos aspectos del post-hundimiento (esto es, los vivos y los muertos, los botes salvavidas, etc.) incorporé en ambos lo que ya se sabía de los instantes inmediatamente anteriores del choque. Además, lo que incluí sobre este aspecto es por demás prácticamente conocido por investigadores, historiadores y otra gente estudiosa del barco de los sueños. Ahora bien, a medida que fuí investigando por cuenta propia, me dí cuenta que el análisis de la colisión era hasta, si se quiere, muy **lineal**. Y ello avivó mi interés por la búsqueda de más información. Casi sin quererlo, llegó a mis manos (vía Internet) este excelente artículo de David Brown, eminente estudioso del comportamiento de los barcos. Por ello, debiendo agradecer una vez más al esfuerzo que se ha tomado la **Encyclopedia Titanica** ( y su mentor, el **Sr.Phind**) , he podido localizar esta valiosa ayuda que me explicó a mí ( y que espero haga lo mismo con Uds.) ciertos aspectos desconocidos del choque.

Asimismo, quiero responder a una crítica, que aunque destructiva en su esencia ( yo conozco los bueyes con los que aro mi tierra....) , se convirtió en positiva, cuando traté de buscarle , justamente, ese lado .Lo anterior viene a cuento de que se me hizo la observación que yo era nada más que un copiador de páginas de Internet y que ,finalmente, el resultado del trabajo de investigación iba a ser nada más que un compilado de páginas Web. Mi estimado Fernando (de él se trata...) : no he podido conseguir ,en otras fuentes , el material que yo necesitaba para seguir construyendo estas

líneas, como asimismo, no me supiste acercarme nada como para continuar con esta tarea. E incluso, los artículos de Internet son, no para adjudicármelos yo, sino para insertarlos de acuerdo a realizar un detallado examen de hechos sobre los cuales, poco o nada, se puede conseguir estando lejos de aquellos países en los cuales la tragedia golpeó fuerte . O (excepcionalmente....) recurriendo a ciertas personas.....

Hecha la correspondiente aclaración, sigamos.

Sabemos que una vez divisado el iceberg por parte del vigía Fleet, el Oficial William McMaster Murdoch ordena al timonel el giro del buque hacia la izquierda (**timón a estribor en 1912**); el RMS “Titanic” efectúa así un giro hacia la izquierda levemente más rápido que hacia la derecha. Como el barco estaba impulsado por tres (3) hélices y además cada hélice entregaba, de manera conjunta, **empuje hacia adelante** y **presión lateral**, la hélice que girase hacia la **izquierda** y hacia **adelante**, también habría empujado la popa hacia la **izquierda**. Recíprocamente, una hélice que gire hacia la **derecha** empujar la popa hacia la **derecha** cuando el barco se esté moviendo hacia adelante.

Ahora bien, dos (2) de las hélices del RMS “Titanic” rotaban hacia la **derecha** , dándole al buque una ligera tendencia a hacer oscilar ( o hacer girar, en este caso sería lo mismo) su **popa** hacia la **derecha** (moviéndose la proa hacia la **izquierda**) cuando navegase hacia adelante. Esto indica que el navío de la WSL **giraba un poco más rápido hacia su izquierda** (timón a estribor en 1912) **que hacia su derecha** .Al ordenar un giro hacia la izquierda, Murdoch (consciente o inconscientemente) aprovechó la tendencia natural del buque.

Aquí hay que reconocer que prácticamente todas las películas muestran al “Titanic” golpeando fuertemente de costado su proa, por el lado de estribor, sobre el iceberg, mientras gira hacia la izquierda, tratando de alejarse del peligro. Respecto de lo que escribí sobre el choque, creo que hubo un choque del lado de estribor. ¿Porqué?. Porque me basé en los testimonios vertidos por las **POCAS** personas que asistieron a la colisión, que consistie

1226

/--ron en un par de vigías, un timonel, otros tantos Oficiales y algunos desprevenidos pasajeros que (no pudiendo conciliar el sueño....) como el caso de Marshall Prew y su señor padre (los que en realidad no vieron el iceberg sino sintieron la sacudida) se encontraban en condiciones de ver semejante acontecimiento.

Y para redondear este concepto, ya tendríamos una conclusión : el inicio de la tragedia del RMS “Titanic”, es decir, el choque, fue observado por **MUY POCAS PERSONAS** .

Pero (aunque se me pueda acusar de que ahora que tengo el testimonio de Brown y me quiera subir al “caballo del comisario” para tener así ganada la carrera.....) siempre me pareció que la colisión debería haber sido más brutal, en toda la acepción de la palabra “brutal”. Y quizás hasta algo diferente de lo que ya sabemos.....

Sigamos.

Brown indica que una colisión como se la describe en casi todas las películas hubiera sido imposible, y bajo ninguna circunstancia , podría haber ocurrido de ese modo. Es decir, una colisión sumamente fuerte sobre el lado de estribor de la proa , para un buque convencional del tipo de los que se construían en el año 1912 o antes, caso “Mauretania”, “Lusitania”, “Olympic”, e incluso el “Titanic”. Brown llega más lejos todavía cuando afirma que tampoco una colisión como la indicada sería posible en nuestros días.

Y Brown justifica su posición comentando que **el pivoteo en el agua, producido por un buque maniobrado por timón, no permitiría la ocurrencia de un daño semejante al recibido por la proa del barco de los sueños, durante el proceso de un giro hacia la izquierda. Quiere decir que el daño que produjo el iceberg a la proa (por estribor) hubiera necesitado un causal de topetaje y quebrantamiento del hielo a lo largo del lado de estribor hasta su popa.**

iiii**A la pelotita**iiii .

## **Esto cambia muchas cosas.**

Sigamos viendo la justificación de Brown, con respecto a su teoría.

Cada navío, convencionalmente impulsado por una fuente de potencia, posee un **“punto de pivoteo”**, localizado en su línea central, ubicado a un tercio (1/3) de su longitud hacia popa, desde la proa. Por ello, el buque rota alrededor de este punto cuando su timón se maniobra hacia uno de los lados. **A causa de que el punto de pivoteo no está a medio camino del buque sino contrapesado (o si se quiere, equilibrado) hacia la proa, la popa del barco describe un arco más largo que el descrito por su proa.**

**Girando sólo hacia la izquierda (o derecha) a los efectos de evitar un objeto cercano al navío, esta ubicación del punto de pivoteo hace girar la popa del barco hacia ese determinado objeto, incluso aunque los puntos de la proa aparezcan como despejados.**

De tal modo, un impacto lateral no puede ser evitado. Entonces el objeto “topetea” y se quebranta a lo largo del costado del buque, produciendo un daño en toda la longitud del casco, desde el punto inicial de impacto hasta su popa.

Por lo tanto, el improbable escenario para un **“giro sólo a la izquierda”** habría causado daño a la totalidad de los dieciséis (16) compartimientos estancos. La verdad es que, efectivamente, debido a otros testimonios (como los de los fogoneros de servicio esa noche, bajo cubierta), el “Titanic” no recibió daños causados por el choque contra el hielo más allá de la Sala de Calderas N° 5, la cual estaba ubicada aproximadamente bajo la zona del puente. Con lo que podríamos indicar que esto es una prueba de que **el barco estaba girando a la derecha al momento del accidente, es decir, girando hacia el iceberg.**

Inmediatamente de producido el choque, y una vez que el capitán Smith sube al puente para indagar sobre qué era lo que había sucedido, el Oficial Murdoch le informa que **“trató de darle la vuelta”** (al iceberg) aunque la

expresión en inglés fue, exactamente, que trató de hacer *“port around”*. Ésta es una expresión sumamente familiar para los marinos que comandan un buque y tratan de evadir un obstáculo. Primero se aleja la proa del objeto. Luego el timón se dirige (girando en la otra dirección) para despejar la popa. Y, aparentemente, esto es lo que , en realidad, Murdoch debe haber ordenado que se efectúe, ya que , como comprobación, el RMS “Titanic”, no presentaba daño producido por el hielo más allá (digamos, hacia el sector de popa) del cuarto de calderas N° 5: para ser fiel a la verdad, la proa estuvo libre del hielo hasta que Murdoch ordena ejecutar el segundo giro, es decir, dar la vuelta al iceberg.

Asimismo, a pesar de que yo he indicado que esta maniobra de Murdoch fue un error, debo reconocer ahora que aparentemente **NO**. Es así : me he quedado pensando durante muchos días , en los cuales la imagen del choque que muestra la película de Cameron también indica un giro hacia el iceberg. La pregunta que yo me hacía era si un buque de las características del “Titanic” era capaz de ser lo suficientemente ágil como para dar una vuelta inmediatamente después de haber dado otro giro .Y no me la pude contestar, y sin embargo, pensaba en cuando uno maneja una bicicleta y debe dar (para evitar un obstáculo....) un giro en un sentido y luego otro giro en el sentido contrario.....

Lo que sucedía era lo siguiente : aunque la proa del buque se encontraba libre de posibilidades de chocar contra el hielo ( luego de hacer el primer giro) , Murdoch pudo adivinar que la popa se estaba deslizando muy peligrosamente hacia el témpano, una vez hecho el giro del timón. Sólo cuando se inició el giro hacia la derecha, fue que la proa, sumamente frágil desde el punto de vista del material, osciló hacia el témpano, anunciando el inminente desastre.

La maniobra de Murdoch, el *“port around”* fue necesaria en función que el buque se encontraba demasiado cerca del iceberg antes de iniciar el segundo giro. Como resultado, el iceberg debe parecido estar alejado del sector de estribor de la proa cuando Murdoch indicó al timonel mover el timón (“port around”) para, de esa manera, girar el buque hacia la derecha. Pero uno de los pocos espectadores del choque, el **Contramaestre Olliver**,



fue aparentemente engañado por el ángulo que el barco formaba con el témpano, cuando indica que la orden de Murdoch de “*port around*” vino luego de que el iceberg pasara el sector del puente. Este Contramaestre le indicó al Senador Smith (del interrogatorio americano) lo siguiente : “ *El iceberg estaba alejado hacia popa*”.

Analícemos , siguiendo a David Brown.

Si el RMS “Titanic” hubiera estado girando hacia la izquierda, siempre mirando desde popa hacia proa (timón a estribor en 1912) al momento del choque, se habría realizado un contacto entre hielo y metal, aproximadamente en la zona del mamparo ubicado entre la Sala de Calderas N° 5 y la N° 6. Pero , en realidad, esta es la ubicación (sobre el casco) donde el daño debido al hielo finaliza.

Así podríamos decir que en el (ya...) “mítico” giro a la izquierda, el hielo hubiera “topeteado” y destruído a todo lo largo del lado de estribor, comenzando por la Sala de Calderas N° 5 y continuando hacia las Salas de Calderas numeradas con los Nos.4,3,2,1 y siguiendo con las Salas de Máquinas. Pero los compartimientos hacia adelante de la Sala de Calderas N° 5 hubieran permanecido sin daño y libre de agua. Aunque el barco de los sueños se hubiera hundido igualmente, pero con una diferencia : **la popa en primer lugar** habría indicado el camino hacia las profundidades.

Por supuesto, el modelo de daño que se hubiera esperado durante una colisión en giro izquierdo es exactamente el opuesto al que realmente ocurrió.

De todos modos, la medición del tiempo por parte de Murdoch, en el segundo giro de la maniobra “port around”, fue **crítica** .Y entonces parece ser que Murdoch inició la maniobra de giro un poco demasiado pronto, con lo que la proa se ubicó unas pocas yardas demasiado cerca de la masa de hielo. El daño real recibido por el lado de estribor de proa durante el accidente se convierte en una prueba irrefutable de que el RMS “Titanic” se hallaba en ese momento bajo la maniobra de “port” y girando hacia la derecha (estribor) al momento del impacto .Y es así que Murdoch realizó ,



**Foto N° 565 :**  
**Un hombre ante la prueba decisiva de su vida . . . .**  
**Extraída de la película de James Cameron , el**  
**Oficial William McMaster Murdoch frente al**  
**iceberg .-**



**Foto N° 566 :**  
**Ya nada ni nadie lo puede detener. . . .El choque es**  
**inevitable y esto decretará la muerte del inhundible.**  
**Extraída de la película de Cameron , esta foto es**  
**otra muestra de lo que realmente sucedió**  
**esa noche .-**

efectivamente, un “*port around*” a la porción del témpano que estaba sobre la superficie del mar.

Uno de las personas interrogadas en las sesiones de investigación británica, sabía de la imposibilidad de explicar el daño sobre el lado de estribor de la proa mediante el argumento del solo giro hacia la izquierda. El **Sr. Edward Wilding**, de él se trata, fue un empleado de la White Star Line y uno de los diseñadores del barco, debió reconocer que la falta de daño en los compartimientos (alejados hacia popa) más allá de la Sala de Calderas N° 5, no se ajustaban al escenario que podía presentar un giro único a la izquierda. De todos modos, la impresión que dió el testimonio de Wilding fue la de encontrarse él mismo en una situación de franca lucha interior contra la versión condicional del choque. Lo que parece ser es que Wilding se enfrentaba a la idea del único giro hacia la izquierda, ya que esto debería (en su opinión) haber causado daños a ciertas partes del casco que no estuvieron involucradas en el choque real.

El testimonio que brindó Welding ante el **British Board of Trade** en la **Audiencia de la Comisión de Naufragio** fue el siguiente:

*“.....luego que el barco hubo finalizado su rasgamiento, sobre el extremo delantero de la (Sala de Calderas) N° 5, tendió a apoyarse un poco sobre el témpano, o empujarse hacia el iceberg, y habría tenido esa tendencia.”*

Por lo tanto, considerando que la historia convencional del accidente es prácticamente imposible, David Brown comenzó a investigar si existía la posibilidad de encontrar otras historias, con detalles generalmente aceptados como ciertos y verdaderos, en lo que al respecto del “Titanic” se trate. Y es así que esa búsqueda de datos se convirtió en un trabajo de cuatro (4) años, a ambos lados del Océano Atlántico, buscando en los testimonios vertidos y en los polvorientos estantes de las librerías.

Y ahora ya no puedo parar, aunque quizás algunas de las cosas que escribí sobre el RMS “Titanic” sean no totalmente exactas, más cuando se aplica la lupa de David Brown.



**Foto N° 567 :**  
Extraída de la película de James Cameron , éste sería el dramático momento en que el iceberg corta, por el lado de estribor de la sección de proa al RMS “Titanic”, provocándole la herida mortal . -

Brown nos indica que lo que pudo descubrir lo sorprendió verdaderamente, ya que conmovió todos los pilares sobre los que se basaban los conocimientos que este autor tenía sobre algunos aspectos sobresalientes , o por lo menos, muy conocidos, del antes, durante y después del choque. Estos temas se podrían indicar como los que corresponden al iceberg solitario que lo golpeó, al giro a la izquierda, a las máquinas puestas en reversa, y al buque que se mantiene detenido en el lugar hasta su hundimiento.

Y según la opinión de David Brown, todo lo que mencionamos ( el iceberg solitario, el giro a la izquierda, etc.) termina siendo **mito y leyenda**.

Veamos .

A lo largo de todo ese tiempo transcurrido, Brown se planteó muchas veces que los contramaestres, fogoneros y vigías podían haber, tranquilamente, mentido en sus relatos. Pero sin embargo, el escritor fue hallando evidencias que confirmaban los relatos y detalles que la tripulación, en sus tiempos, fue describiendo. Con lo que , al comparar Brown (según sus propias palabras) los eventos que experimentaron los tripulantes, descubre que no son los que se describen en las Investigaciones del Senado de los Estados Unidos y de la Corte Inglesa.

Según Brown , no hubo un **“Crash Stop”** ( que traducido significaría **“Parada por Choque”**). Según este mismo escritor, de acuerdo al testimonio brindado por el **4to.Oficial Boxhall** , el **1er.Oficial Murdoch** cambió las órdenes destinadas para las dos (2) hélices excéntricas ( o si se quiere, las ubicadas hacia el exterior del buque), de **“AHEAD FULL”** (**“TODO HACIA DELANTE”**) por la orden **“ASTERN FULL”** (**“TODO A POPA”**), es decir, solicitando lo que los marineros llaman una **“crash stop”** (**“parada por choque”**). Esta maniobra es, en sí misma, algo violento, que puede llegar a dañar las máquinas, los ejes y hélices. Por dicha razón, esta maniobra se reserva sólo para las peores situaciones de emergencia. Y testificando en Londres, Boxhall dijo que en los mensajes de orden a las máquinas se leía **“FULL SPEED ASTERN”** cuando llegó a la sección cerrada del puente.

Brown indica que ,desafortunadamente, los dichos de Boxhall parecieran ser defectuosos. Pero el **“Titanic”** nunca intentó un **“crash stop”** , que sería la manera lógica con la que se podría preveer un estrepitoso choque contra el iceberg. El empuje en reversa de las hélices habría eliminado la habilidad que el timón poseía como para dirigir el buque. Y Murdoch lo sabía, ya que bajo una potencia en reversa completa el barco no habría pivotado hacia la

1234

derecha , pero sí podría haber iniciado un deslizamiento lateral sobre el iceberg.

Los que se encontraban en las entrañas del buque, es decir los fogoneros que alimentaban el fuego de las calderas en sus respectivas Salas, fueron (recordemos...) avisados de la inminente tragedia mediante luces rojas y una serie de campanadas, momentos antes del choque : “*¡ Cierren los tiros!*”, gritó el jefe **Frederick Barret** .Recordemos que Barret y el **2do. Ingeniero James Hesketh** estaban hablando en la Sala de calderas N° 6 cuando sonaron las alarmas y las luces de los indicadores de carga cambiaron de blancas a rojas. La charla entre los hombres se vió súbitamente interrumpida al mismo tiempo que los mismos se dirigían a atender esa inesperada labor. El cierre de los tiros en los hornos era una medida precautoria , ordinaria si se quiere, para reducir los fuegos de las calderas de modo que se aminore la presión excesiva de vapor , al mismo tiempo que los Ingenieros de servicio en esa noche detenían las máquinas. Como también en la oportunidad indicamos, también había válvulas de seguridad, pero a veces se “pegaban” y además, siempre había alguien no totalmente preparado como para usarlas.....La cuestión es que nadie quería correr con el riesgo de generar una presión de vapor excesiva.

Asimismo, el cierre de los tiros de los hornos es otra indicación de que una maniobra de “crash stop” **nunca** fue realizada , ya que la potencia completa en reversa hubiera requerido todo el vapor posible que se pudiese lograr en las calderas. El cerrar los tiros hubiera sido el peor movimiento realizado durante un “crash stop”. En vez de esto, los fogoneros habrían sido urgidos a ingresar el carbón en los hornos, de manera de incrementar la salida del vapor desde las calderas, de acuerdo a lograr la máxima potencia de las maquinarias. Hay que hacer la salvedad de que los motores del RMS “Titanic” , sus ejes conductores asociados y las hojas de sus hélices estaban diseñadas como para resistir un cambio instantáneo de giro hacia adelante en acción de reversa, mientras éste fuera hecho a velocidades normales, es decir, las que pueden desarrollar los buques en sus entradas y salidas de los puertos. Es más : estos elementos deberían haber tenido la fuerza suficiente

como para resistir la tensión producida por una reversa instantánea a una velocidad de 22,5 nudos ( la pretendida velocidad a la que venía el RMS “Titanic” al momento de su choque contra el iceberg) , pero con una condición : que todas las partes, desde los cilindros hasta el eje hacia popa del buque, estuviesen realizadas sin defecto alguno. Lo que es lo mismo : totalmente libre de defectos.

Pasemos a otro ítem, de los descriptos en el artículo escrito para la Encyclopedia Titanica , por David Brown .

Es decir, ahora deberíamos ir a una de las preguntas lógicas que se derivarían de todo lo visto anteriormente , expresado por David Brown. Entonces la pregunta sería : **¿Dónde estaba localizado el daño que el hielo produjo al barco de los sueños?**

A lo largo de casi 90 años , la respuesta lógica, la que todo el mundo dice, incluido ( en un primer estadio ) este Ingeniero, es: **“Sobre el costado”**. Pero como hemos visto, habría ( en función de lo indicado por Brown) una imposibilidad física como para que esto ocurra : esto es lo que David Brown sostiene.

Brown también asegura que, además de la imposibilidad física, se deben añadir los testimonios de la tripulación, contrarios a dicha eventualidad. A lo largo de las décadas y en las películas, se muestra el lado de estribor del buque golpeando contra una pared de hielo, algo que sería parecido a lo que sucedería cuando un automóvil chocara contra el pilar del puente de una autopista. Brown sostiene que nada de lo anterior es más alejado de la realidad, es decir, de lo que sucedió. Brown opina que si el buque hubiese chocado de la manera en que todos suponemos que chocó, el impacto hubiera sido devastador, con lo que las consecuencias hubieran sido ,de movida, diferentes desde el vamos: los hombres habrían sido (literalmente...) arrojados de sus literas, todo el que hubiese estado de pie en la entrada de la 1ra.Clase habría sentido un tremendo golpe bajo sus pies, la mayoría de los pasajeros heridos hubiese presentado brazos y piernas rotos, cráneos fracturados. Es más: muchas personas habrían muerto al colapsar la proa de metal alrededor de ellas.

1236

Mediante la maniobra que movió el timón todo a la derecha (timón a estribor en 1912) el RMS “Titanic” estaba girando en este sentido cuando contactó al hielo. Obviamente, habrían transcurrido unos segundos en los cuales la curva S (curva descrita en las maniobras de evasión) parecía que iba a tener buen resultado. Sin embargo, recordemos que el filón del iceberg estaba por debajo del agua, y (obviamente...) Murdoch sabía de este estado de cosas, y no sería raro que estuviese esperando el inminente choque.

Y el “bajo vientre” del “Titanic” era sumamente frágil, desde el punto de vista metalúrgico. Este “bajo vientre” es el que se “rasgó” al chocar contra la saliente del iceberg.

Para Brown, las evidencias físicas y los testimonios de los testigos indican que el accidente se trató , en realidad, de un quebrantamiento por choque, y no de una colisión en el sentido en el que se conoce esta palabra.

**En definitiva y según Brown, se puede indicar lo siguiente : el buque RMS “Titanic” no se introdujo en el témpano, sino que (literalmente...) atropelló al iceberg .**

Digamos que el modelo de inundación y los testimonios de los integrantes de la tripulación que sobrevivieron están de acuerdo en , por lo menos, un punto: **que el fondo (si se quiere, el piso) del barco --no el costado-- hizo un contacto real, sólido, contra el iceberg.**

Es de hacer constar que los hombres que dieron su testimonio indican que lo que escucharon fue el sonido y la vibración de un barco atropellando un obstáculo. Según ellos, no existió el traqueteo, o la fuerte sacudida que se podía esperar del golpe de un buque pegando horizontalmente contra un objeto inamovible. A pesar de ello, el leve temblor fue lo suficientemente fuerte como para hacer rechinar el juego de platería utilizado para servir el desayuno en el Salòn Comedor de 1ra.clase.

Brown sigue especificando aquellos puntos sobre los cuales basa sus apreciaciones técnicas; por lo tanto, sigamos viendo lo que este escritor menciona, en relación a las diferencias entre los modos en que el golpe con-



/--tra el iceberg pudo haber sucedido. Es así que deberá tener en cuenta que la diferencia entre un atropello y una colisión es más significativa de lo que a simple vista aparece. Un impacto “de cabeza” contra el iceberg hubiera enviado las más de 50000 toneladas que desplazaba el buque, hacia una situación de destroce generalizado hacia dentro del hielo, a una velocidad que hubiese oscilado en los **36 pies por segundo** (que haciendo las cuentas correspondientes nos daría : 36 pies/seg. multiplicado por 0,3 mts./pie, esto es, aprox.11 mts./seg, y expresando esta cantidad en kms./hr. nos daría : 39,6 kms./hr., casi **40 kms./hr.**) : mucho para un barco.

En la alternativa de un buque del tamaño del “Titanic”, un choque de cabeza contra el témpano hubiese tenido una inmediata consecuencia : que su velocidad se hubiera reducido a **CERO** . Ahora bien, todas aquellas cosas que no estuviesen amarradas, o por lo menos, con un estado determinado de sujeción a algo estable (por ejemplo : la gente, las sillas, las botellas de vino, las soperas, etc.) , se hubieran seguido moviendo ( por un efecto lógico debido a la inercia que imprime el movimiento) ; como asimismo, los hombres que se encontraban ya durmiendo cerca de la proa, habrían salido volando de sus literas, y caído al piso, como mínimo. Y sin embargo, el impacto, más allá de su punto de contacto, aunque fácilmente perceptible, hubiera sido menor en intensidad. Como para terminar de dar un panorama, digamos que los hombres que se encontraban en el Salòn de Fumadores de la 2da.clase habrían sentido las sillas estremecerse bajo sus cuerpos.

Tal es así que el mismo arquitecto naval de la WSL, el Sr. Wilding, también expresó , en concordancia con una supuesta colisión de cabeza (lo que reforzaría los conceptos de Brown), lo siguiente :

*“ Si el buque hubiera tenido un golpe limpio, habríamos sentido un estruendo mayor, y, probablemente, el barco debería haber sido llevado a puerto. Yo hubiese esperado que el choque hubiera matado a todos los fogoneros que se encontrasen en esos momentos en sus cuartos , pero habría estado seguro de que el navío habría llegado”.*

1238

Antes incluso de poner en papel los testimonios que se realizaron ante los interrogatorios efectuados por el Comité del Senado de los Estado Unidos, podemos citar un testimonio hecho por el **Capitàn John J. Knapp**, hidrógrafo de la U. S. Navy, de manera de tratar de imaginar un acontecimiento como el supuesto, a fin de informar al Senador Smith, jefe de los interrogatorios.

Dice Knapp :

*“ ....se podría tener una idea del impacto, utilizando la siguiente fórmula : multiplicar la masa por el cuadrado de la velocidad dividido dos veces el valor de la gravedad. Multiplicando estos valores nos dará el valor del impacto, si el buque hubiera seguido en curso recto hacia la masa de hielo aparentemente sólida. Esto sería ,a una velocidad de 21 nudos ,el equivalente a 1173000 pies-toneladas o la energía necesaria como para levantar 14 monumentos del tamaño del Monumento a Washington en un segundo”*.

Este testimonio fue ofrecido por el mencionado Capitán en la audiencia del día 18 de Mayo de 1912.

Volvamos al arquitecto naval Edward Wilding, de la White Star Line. Este hombre expresó un interesante punto de vista sobre el choque de un navío de grandes dimensiones ( o “largo”), en la dirección “de cabeza”. Wilding indica que la proa del RMS “Titanic” se deformaría (Wilding utiliza , directamente, la expresión **“crumple”** que en idioma inglés significa “arrugarse”) mucho, fenómeno que podríamos hacer equivalente a la zona de deformación que aparecería en un automóvil moderno al efectuar un choque de cabeza. Esta deformación (en el RMS “Titanic”) habría absorbido mucho de la fuerza del impacto, mediante la expansión de la deformación en la unidad tiempo. De acuerdo a las expresiones del arquitecto naval de la WSL, el hecho de que el barco se golpee contra el iceberg de esta manera, habría posibilitado que se reduzcan los daños a los pasajeros y miembros de la tripulación, que no habrían corrido un riesgo sumamente mayúsculo, como el de quedar atrapados en las secciones del barco que hubiesen soportado los efectos del “arrugamiento” de determina--

/--das porciones del inmundible.

Según David Brown, menos dramático hubiera sido el caso de un **“impacto desviado”** ( es decir, no un impacto frontal, sino un impacto que tuviera un determinado ángulo) o si se quiere, un **“impacto angular”** , que, a una velocidad de 22,5 nudos, hubiera causado su propia secuencia de estragos. Debido al impacto, la cubierta ( es decir, lo que no estuviese remachado a ella) hubiera “saltado” lateralmente .Este **“efecto rebote”** habría sido tan destructivo para las personas que estuviesen en la parte (mejor dicho, la 3ra.parte) delantera del buque, como lo sería un terremoto para un hotel ubicado en la tierra firme.

Tal es así que los pasajeros de la 3ra.clase que se encontraban durmiendo, se habrían despertado en el suelo de las cabinas, como así también sus efectos personales habrían sido arrojados. Obviamente, habría habido algunas personas heridas pero menos que en una colisión frontal , aunque sí algunas muertes y huesos rotos. Cualquiera de los dos tipos de colisión --la frontal y la de impacto desviado-- habría tomado el carácter de “inolvidable” para los pasajeros testigos de ellas. Ahora bien, ningunos de los centenares de pasajeros que sobrevivieron (testigos o no del choque) informaron o comentaron de que se hubiera producido alguno de los dos tipos de colisión.

Lo que cualquier marinero llama “rebote” se conocería, más científicamente, como “impulso y momento”. Así lo explicó el arquitecto naval (una palabra respecto de la denominación “arquitecto” : los británicos llaman arquitecto a aquél Ingeniero Naval, que en otros países recibe esta denominación, encargado del diseño, construcción y otros ítems ,de buques) **Bill Garzke**, para explicar el choque lateral del buque, en una entrevista para el Discovery Channel. Esta descripción de los hechos pareciera haber sido inspirada también en la descripción (esencialmente la misma) del accidente en la propia autobiografía del 2do.Oficial del RMS “Titanic” , Charles Lightoller.

1240

Otro de los puntos a tener en cuenta para estudiar el choque del trasatlántico sería el **hielo** en sí mismo. Un iceberg, como ya hemos visto, posee cientos de veces la masa de un buque. Cada metro cúbico de hielo es una masa sólida de sólido hielo. En cambio, el barco es una estructura hueca llena, en su mayor parte, con aire, a pesar de las cargas que pueda transportar. En una colisión frontal, no hubiera habido suficiente tiempo como para vencer la inercia propia del hielo y empujar a esa masa helada a un costado. Pero el buque no impactó el hielo. Sólo (se calcula por pruebas posteriores) se “subió” durante siete segundos sobre la parte superior del ariete submarino del iceberg. Sí hubo suficiente tiempo para el iceberg como para moverse bajo el peso del buque, y, en cierta manera, “envolverlo” ligeramente.

Y esto es real, no una peregrina idea (ni de quién esto escribe, ya que hay grandes hombres de ciencia que se han dedicado por completo a estudiar la fenomenología de estas masas de hielo), ya que el témpano se derrite en la parte superior debido a las diferencias de temperatura entre aire y agua. Esto conlleva un claro fenómeno de inestabilidad cinemática, con lo que muchas veces un iceberg se da vuelta sobre sí mismo. Esto sucede ya que hay un desbalance generalizado en lo que al equilibrio de fuerzas respecta, debido a diferencias de peso, empujes y centro de gravedad. Es por ello que una vez que el barco impacta sobre el ariete de hielo, el iceberg se vió forzado a soportar una gran cantidad de toneladas de acero, de remaches, de pasajeros, de carga, etc. alejados de su centro de gravedad. Como cualquier otro objeto flotante, el témpano se vió compelido a inclinarse hacia el RMS “Titanic”, es decir, hacia este peso extra.

A medida que se iba inclinando (recordemos: no estamos hablando de un fenómeno que duró minutos, horas o un día, sino solo **segundos**), las porciones superiores del iceberg “cepillaron” las partes superiores del buque sobre el extremo delantero de la cubierta. Es exactamente esto lo que precipitó la cascada de trozos de hielo que cayeron sobre la cubierta superior del “Titanic” (así se muestra en la película de Cameron). Pero lo que aparentemente este “cepillado” no realizó masivamente fue el desprendimiento de la pintura (aunque parezca mentira: fresca todavía, no

porque se hubiera colocado la pintura dos horas antes sino porque técnicamente todavía estaba en proceso de adherencia al casco del barco). Cabe acotar que durante la mitad de la década de los 1990, varios científicos realizaron experimentos relativos al choque de icebergs contra objetos de acero y de hierro. Estos estudios estaban destinados, principalmente, a desarrollar equipamientos petroleros que serían usados en la zona del Atlántico conocida como los “Grand Banks” (Grandes Bancos), cerca del sitio donde el RMS “Titanic” duerme su malogrado sueño de grandeza. Los experimentos mostraron que el hielo, por encima de su línea de flotación, puede ser relativamente “suave” y a menudo, se arruga con un impacto. El arrugado produce los pedazos rotos que se extendieron por la superficie de la cubierta delantera del barco.

Con lo que, para ver que esto fue así, recordemos el testimonio que indicó el pasajero **Olaus Abelseth** ante la investigación efectuada por el Senado de los Estados Unidos *“Había una gran cantidad de hielo sobre la parte de estribor del barco”*.

Otro testimonio concordante fue el **Frank Evans**, un marinero de 27 años, quien dijo que *“ Yo estaba leyendo un libro y súbitamente sentí una leve sacudida. No tuve ninguna novedad de esto por unos cuantos minutos, hasta que uno de los demás marineros bajó con un gran pedazo de hielo en sus manos.”*

Una de las precisiones, que los hombres que trabajaban debajo de las cubiertas del buque hicieron, fue la de indicar que el agua (una vez consumado el choque) no ingresó en las Salas de Calderas donde ellos se encontraban trabajando por lo laterales sino por el piso ( o sería en todo caso, por el fondo) . Para que nos quede más claro este concepto, veamos lo que expresa el marinero **Edward Buley**, durante una parte del interrogatorio del Senado de los Estados Unidos.

Buley : *“...abajo de donde nosotros estábamos había una compuerta, y un lienzo encerado a través de ella, con un listón de acero. Ud. podía oír al agua ingresando y la presión de aire por debajo.....Era como si Ud. pudie-*

1242

*/-- ra ver esto cimbrear. Al final, me informaron que era una descarga.”*

Senador Fletcher : *¿Cómo llamaría Ud. a esa parte del buque?”*

Buley : *“El frente del castillo de proa”.*

Fletcher : *“¿Qué lejos estaba esta parte de la proa?”.*

Buley : *“A unas 20 yardas, creo”.*

Fletcher : *“Esta condición....¿pudo no haber sucedido a menos que las placas de acero hubiesen sido rotas sobre el costado del barco?”*

Buley : *“Sobre el fondo del buque. Esta situación estaba bien por debajo de la línea de flotación.”*

Este diálogo tuvo lugar el día 25 de Abril del año 1912, ante la comisión del Senado de los Estados Unidos.

Evidentemente, si el hielo tomara comportamientos humanos, se podría decir que el iceberg fue, hasta si se quiere, cruel. Y no decimos nada nuevo o por lo menos que asombre, que los remaches deben de haber sido estirados, alargados, en definitiva, sometidos a un brutal esfuerzo e incluso, arrancados de las placas. Las costuras habrían sido forzadas y abiertas, como así también las juntas (las yuxtapuestas) desalineadas. El daño en el lado externo del barco se produjo ,indudablemente, de una manera desconcertante, es decir sin un orden específico.

Para terminar, indiquemos que el artículo de David Brown se extiende todavía mucho más, pero las demás consideraciones las trataremos de incluir en temas conexos y específicos.

Antes de proseguir, debemos hacer un comentario. En un momento dado, dijimos que la historia del RMS “Titanic” es una de las más documentadas que se conocen ,debido a los parámetros ya indicados (desarrollo de la foto-

/--grafía, propaganda, etc.) .Ahora bien, hay algo que , desde que comencé este trabajo de investigación, ronda en mi cabecita. Ese “algo” se transformó en una posterior pregunta .

A pesar del incipiente desarrollo de la fotografía, e incluso de sus limitaciones, me cuesta creer que la empresa naviera dueña del barco de los sueños no haya previsto la incorporación de uno o más fotógrafos como para dejar inmortalizada la travesía del buque. Es más : un demoledor efecto de propaganda hubieran sido las fotos que mostrarían al RMS “Titanic” entrando a la rada del puerto de New York, el Miércoles 17 de Abril o el Jueves 18, es decir, cuando fuera que ingresara a los muelles del puerto de dicha ciudad.

Me cuesta creerlo debido a que todo el “background” (trasfondo, en español) de lo que significó el viaje del buque fue preparado en detalle. Recordemos incluso que se enjabonó la parte externa del barco con varias toneladas de jabón, para lograr de esta manera, un buen deslizamiento en el agua del puerto de salida de Southampton.

Y si ellos estaban en estos detalles, seguramente habrían previsto la presencia de uno o más **camarógrafos** en la travesía del buque. O por lo menos, en su defecto, la de **fotógrafos**.

Es interesante asimismo observar que en los testimonios que tienen que ver con toda la historia del buque, desde su partida el día 10 de Abril de 1912 hasta su hundimiento en las frías aguas del Océano Atlántico en la madrugada del 15 del mismo mes, nadie habló jamás de la presencia de ningún fotógrafo o camarógrafo que estuviese realizando su trabajo a bordo del navío de la WSL.

Por ello, me surgen estos pensamientos que tomarán la forma de preguntas:

1) ¿ La White Star Line no previó la inclusión de los profesionales de la fotografía (sí, primitiva si se quiere, pero ya en desarrollo) para graficar su viaje?.

Si la respuesta fuera **NO**, podríamos hablar de ( a nivel de “merchandising” de la imagen de la línea naviera) una falta total de atención hacia ese aspec-

1244

/--to de la propaganda; es más, o por negligencia o por omisión, no se incluyeron a estos trabajadores de la imagen.

Si la respuesta fuera **SÍ** , es decir , se previó el viaje de fotógrafos y/o camarógrafos , y de tal manera fueron incluidos en el barco, para graficar el viaje, ¿por qué nunca se supo nada de ellos, ni siquiera sus nombres?.

2) ¿Hay fotos que pudieron haber sido tomadas a lo largo del viaje, durante la etapa de bajada de botes y luego , durante el hundimiento, de las que se conoce su existencia, pero que permanecen bajo siete llaves?. Ya sé que la toma de fotos durante la noche estaba en su etapa de experimentación. Pero....¿existiría la posibilidad de que alguien haya tomado alguna fotografía y dicha placa (recordemos que todavía se trabajaba con placas) estuviera, cuando menos, archivada en algún lugar especial, después que alguien la pudo guardar entre sus pertenencias al momento del hundimiento?

Vuelta al punto esencial : que yo sepa, o haya tenido acceso a información de este tipo, nadie menciona la existencia de fotógrafos o camarógrafos en el RMS "Titanic".

Uno podría decir que (quizás...) el arte de la fotografía no estaba lo suficientemente desarrollado como para tomar fotografías con muy poca luz ( o de noche) .Pero, también, me cuesta creer que no se haya embarcado ningún profesional de la fotografía en el viaje del inmundible. Lo que sí se sabe es que abordaron reporteros de algunos diarios, a los efectos de relatar sus experiencias en el buque.

En definitiva, un interesante tema para investigar.....

Ahora podemos tratar de dar una visión un poco más detallada en cuanto a uno de los acontecimientos que, efectivamente y sin lugar a conjeturas, sucedieron en las etapas trágicas del hundimiento.

Y es el que tiene que ver con el lanzamiento de los cohetes o mejor dicho , las **bengalas** que se arrojaron al cielo con la esperanza de atraer la atención de los posibles buques que pudieran ayudar al herido barco de los sueños.



Desde el vamos , hay que hacer una aclaración : tenemos que ver la diferencia entre **bengala y cohete** .La primera es un fuego artificial formado por varios compuestos, que despide una claridad muy intensa, con colores vivos. El segundo es un artefacto propulsado por reacción merced a la combustión de una carga de pólvora u otro elemento explosivo (oxígeno líquido, compuestos gaseosos, etc.) .

Pero usaré el término **bengala y cohete** para indicar lo que se elevó y explotó sobre el cielo del Atlántico, en esa madrugada del 15 de Abril, ya que lo que vieron los marinos del “Californian” no fue precisamente el elemento portador del fuego artificial que relumbraría sobre las cabezas de los infortunados actores de la pesadilla del RMS “Titanic”, sino, justamente, el estallido de los compuestos que formaban ese fuego artificial portado por un elemento ( el cohete).De todos modos, si utilizo la palabra “cohete”, querré decir el elemento pirotécnico que estalla.

Sigamos.

Ahora tendremos en cuenta un artículo publicado por el escritor e infatigable buscador, el **Sr. Senan Molony** , quien investigó sobre el tema de la **cantidad de bengalas** despedidas desde la cubierta del RMS “Titanic”.

En cuanto a la cantidad de bengalas que se elevaron , prácticamente todas las fuentes que uno pueda consultar indican que la suma fue de **OCHO (8)** ; es decir, este dato se convirtió en uno de los datos que se aceptan generalmente sin discusión, como los que indicaban que el buque tenía más de 45000 toneladas o que llevaba 2207 personas a bordo. A lo que Molony apuesta es a indicar que las tradicionales ocho bengalas se convirtió en algo sugerido, implantado, conscientemente impelido a ser creído como una verdad matemática, merced a la continúa acción del **British Inquiry** (esto es, la serie de interrogatorios que se efectuaron en Inglaterra por una Corte reunida al efecto de tratar el hundimiento del barco de los sueños), lo que se continuó a lo largo de las décadas siguientes a la tragedia.

1246

Es menester (esperemos llegar a las Inquisitorias americana e inglesa...) saber que este aspecto de los estamentos que Lord Mersey (el Jefe de la parte interrogativa Británica) fue expuesto (casi como un “dogma”) en su reporte final, a fines del mes de Julio del año 1912. Mersey dice lo siguiente:

***“ En conjunto, el Sr. Boxhall lanzó ocho cohetes. No parecen haber dudas de que el navío cuyas luces vió era el Californian. La evidencia respecto del Californian habla de ocho cohetes divisados entre las 00:30 hs. y las 01:40 hs. El número de los enviados por el Titanic fue alrededor de ocho. El Californian vió ocho.”***

Con lo que el número **ocho** fue el que, desde siempre, se fijó en las mentes de todos, a través de los años.

Cuando expusimos las circunstancias en las que se encontraba el RMS “Californian”, es decir, varado en un campo de hielo, también trajimos a colación las diversas alternativas de algunos de los miembros de la tripulación de este último buque. Una de ellas nos informó sobre que (efectivamente...) los hombres de guardia en este buque vieron bengalas enviadas al cielo. No hay motivo como para descreer de las palabras de los que estaban observando la situación del RMS “Titanic”. Con lo que podemos aceptar que ,desde el “Californian”, solo se vieron ocho (8) bengalas lanzadas.

Y claro. La pregunta sería ( es decir, la que yo me formule como también se la formula Senan Molony) :

**¿EL RMS “TITANIC” SÒLO LANZÒ OCHO BENGALAS ESA NOCHE?.**

**¿SÒLO OCHO?**

E iniciando un método deductivo ( al cual adhiero totalmente, por propia convicción como también por formación profesional) Molony comienza a abordar la referida cuestión.

Iniciemos nuestro análisis indicando que el barco de los sueños poseía no menos de **cuarenta y ocho (48)** cohetes-bengalas, además de una cantidad apreciable de llamas especialmente diseñadas para situaciones de emergencias, junto a una docena de otro tipo de señales a ser usadas en dichos casos. La siguiente pregunta se la hace hasta un chico de doce años.....

**¿Por qué se lanzó tan poca cantidad? .¿Por qué (suponiendo que esa haya sido la intención.....) economizar tanto en tales elementos cuando se estaba arriba de un buque de un costo de millones de dólares?**

Y, dejando de lado la “palabra de Dios” expresada por Mersey, e investigando lo que los sobrevivientes dijeron sobre este tema en particular, llegamos a una temprana e inesperada conclusión sobre que no hay acuerdo en se lanzaron ocho bengalas.....**Y NADA MÀS QUE OCHO.**

Así que.....veamos que dijeron algunos de ellos.

Tercer Oficial **Herbert Pitman** :

***“Debe haber sido una docena o deben haber sido MÀS , Señor”.***

Segundo Oficial **Charles Lightoller** :

***“Yo podría estimar aproximadamente unos ocho”***, pero el mencionado Oficial siguió indicando que estas bengalas fueron las que él vió lanzar **sólo** sobre el lado de estribor.

Contra maestre **Arthur Bright** :

***“ Fueron lanzados seis, en total”***, pero esto significa que éstas fueron lanzadas únicamente por él y su camarada , el Cabo George Thomas Rowe,

1248

y luego de que el Oficial Boxhall hubiera estado, **previamente**, lanzando bengalas.

Cuarto Oficial **Joseph Growes Boxhall** :

(Preguntado) “*¿Cuántos cohetes lanzó Ud., aproximadamente?*”

(Respuesta) “*No podría decirlo , pero diría entre media y una docena , tan así le podría decir.*”

Mayordomo **Alfred Crawford** :

“*Yo diría que ví subir cerca de una docena , probablemente MÀS*”.

Si analizamos los estamentos que hemos transcripto anteriormente, la única coincidencia se produce entre **Crawford** y **Pitman** , los cuales creen que se deben de haber lanzado más de una **docena (12 unidades)** de cohetes. Si ponemos al número **13** como mínimo, (es decir, trece son más de doce) , esto significa que serán más que los ocho (8) que Mersey explicitó como la cantidad de bengalas lanzadas.

En cambio, el número promedio que la tripulación contó en los testimonios transcriptos dá **diez (10)** bengalas. E incluso esto no aporta nada de peso para las dos expresiones verbales que dicen “**MÀS**” de una docena, ni suma nada al que habla solamente del lado de estribor (Lightoller dixit).

A partir de las evidencias que estos testimonios nos indicarían, ya parecería que fueron disparadas más de doce (12) bengalas. Como también , que difícilmente (en base a leer atentamente las declaraciones) Lord Mersey estaría en condiciones de afirmar como todo un hecho confirmado que “*..el número ( de bengalas) lanzado por el Titanic fue cerca de ocho*” .

Y, a pesar de las afirmaciones de Mersey , el **Oficial Joseph Boxhall no mencionó que él lanzó ocho bengalas**. En vez de ello, este Oficial indicó que él (personalmente) pudo haber disparado hasta **DOCE** .

Y como para traer a colación un dato importante, digamos que Boxhall **no era la única persona disparando bengalas**.

Por las indicaciones que se fueron conociendo, en base a los testimonios, evidentemente hubieron dos posiciones de lanzamiento de bengalas, sobre

cada lado del buque. En definitiva, éste es un concepto importante, teniendo en cuenta las declaraciones del Oficial Aprendiz **James Gibson** , a bordo del buque “*Californian*”, sobre que vió solamente tres bengalas, en la hora que vá desde las 01: 00hs. hasta las 02:0 hs. del 15 de Abril de 1912.

Cuando comparamos estas dos situaciones, no encontraremos coincidencias entre lo que Mersey especifica y lo que se vió en esa madrugada, sobre el Océano Atlántico, en lo que a bengalas respecta. De todos modos , está la posibilidad de que desde el “Californian” no hayan visto **TODAS** sino sólo **ALGUNAS**.

Esto sugeriría que el buque cercano al propio “Californian” --- estando detenido , sin movimiento y sin respuesta, a una distancia de **cinco** millas (**ocho** kilómetros) --- es decir, el RMS “Titanic”, no era el **único** que se hallaba lanzando bengalas, sino que los cohetes eran lanzados por un navío más distante e invisible sobre el horizonte, como el **2do.Oficial Herbert Stone** sospechó que podría haber sido el caso. ¿Podría llegar a ser así?

Ahora veamos un “pequeño” detalle, tomado de los interrogatorios americanos (Senado USA) .

**Tercer Oficial Pitman :**

*“ Yo diría que fueron disparadas cerca de una docena de bengalas”.*

**Senador Smith :**

*“ ¿Qué es lo que Ud . vió?. ¿Qué hicieron las bengalas?”*

**Pitman :**

*“ Las bengalas fueron disparadas desde la baranda. Hicieron un estampido al dejar la baranda, y también una explosión en el aire, arrojando asimismo estrellas, por supuesto, en el aire”.*

**Smith :**

*“ ¿ Y Ud . vió cerca de una docena o casi, de ellas?.*

**Pitman :**

*“ Podrían haber sido una docena o podrían haber sido más, Señor”*

1250

En la Investigación británica , preguntado el marinero **George Symons** :  
*“Antes de que Ud . dejara la cubierta de botes, ¿Ud. se dió cuenta que algunos cohetes habían sido disparados desde el puente?.*

Responde Symons :

*“Sí , las bengalas se elevaron simultáneamente , a cada minuto , a intervalos de minuto , mientras que las luces de ese buque estaban a la vista , aproximadamente a una distancia de cinco a diez millas cuando se dispararon los cohetes ,al mismo tiempo que la gente también trabajaba con las luces de estribor y con las del Código Morse”.*

La utilización de la palabra **“simultáneamente”** implica, ineludiblemente, dos posiciones de lanzamiento de los cohetes. Recordemos lo que dijo Symons : *“...las bengalas se elevaron simultáneamente...”*.

Pareciera, así las cosas, que había dos porta-cohetes a cada lado del puente de mando, como lo indicaron tanto Pitman como Boxhall. Los cohetes deben haber sido disparados desde las barandas de estribor y de babor; desde este lado del buque, hacia el lado desde donde se veía el barco “misterioso” y también sobre el estribor, desde donde los testigos vieron los flashes, al mismo tiempo que el Oficial Lowe *“casi desalentado”* ,a causa de lo que (para este Oficial) lo que implicaban (la pérdida del buque...) las detonaciones que se sucedían detrás de él.

Asimismo, Symons indica que la gente *“también”* se hallaba trabajando con las luces de estribor y babor, lo cual pudiera sugerir que *“también”* se estaba haciendo otro trabajo sobre los lados de estribor y babor, involucrando los disparos de otros cohetes, disparados éstos de manera simultánea.

Y sin embargo, esta descripción del lanzamiento de las bengalas ---a veces juntas, o a intervalos de un minuto--se contrapone con el testimonio de Boxhall ante la Investigación Británica, testimonio que indicaba que él mismo se hallaba disparando cohetes a intervalos de *“probablemente , cinco minutos”* .

Si suponemos que tanto Symons como Boxhall estuvieron acertados en sus apreciaciones , esto quiere decir que lo único que explicaría esta situación contradictoria es la presencia de dos puestos de lanzamiento de bengalas.

Tal es así que, de la declaración de **John Hardy**, ante el Comité del Senado USA, se podría tener la sugerencia de que hubieron dos “bases” de lanzamiento de las bengalas, a bordo del RMS “Titanic”.

El mencionado sobreviviente testimonió lo siguiente :

***“ Él (el Capitàn Smith) estaba supervisando los cohetes, preguntándole al Contramaestre sobre las bengalas”.***

Cabe acotar que el Contramaestre de mención es, ya sea, Rowe ,o Right. El Oficial Boxhall, en este relato, no está en la escena. Lo que se desprende del relato es que el capitán Smith estaba dándole órdenes a alguno de los Contramaestres, debido a que uno de ellos se encontraba a cargo de los cohetes sobre la posición que dicho hombre ocupaba, argumentándose que esto ocurría sobre el lado de babor.

Recordemos que , mientras tanto,el Oficial Lightoller indicó que fueron disparados seis (6) bengalas desde el lado de estribor. En la Investigación Británica, dijo :

***“ Podría estimar aproximadamente unos ocho (cohetes) a intervalos de unos pocos minutos, cinco o seis o algo así.....”.***

Lo que coincidiría con los intervalos indicados por el Oficial Boxhall.

Otra de las preguntas que le hicieron a Lightoller fue la siguiente :

***“¿Un cohete cada vez?”***

Lightoller respondió :

***“Sí, todos disparados desde el lado de estribor, por lo que sé”.***

Podríamos volver a mencionar entonces (como ya lo hemos hecho en la parte del hundimiento del barco de los sueños) que el **Cabo George Rowe** se encontraba sobre el **lado de babor**, enviando bengalas al cielo del Atlántico.

1252

Vamos saltando de una Investigación a la otra. Así tenemos:

Senador Burton (Americana) :

*“¿Cuándo lo vió Ud . por primera vez ( se refiere al barco “misterioso”)?.”*

Rowe :

*“Cuando estuve en el puente , disparando los cohetes. Yo mismo lo ví y trabajé con la lámpara Morse sobre el lado de babor del barco , para atraer su atención.”*

Veamos ahora otros testimonios del **Oficial Boxhall**, a lo largo de las Investigaciones .

*“Yo supe que el bote de emergencia de estribor se había ido hacía ya algún tiempo, y que se encontraban trabajando en los botes plegables cuando me fuí, debido a que yo disparaba las señales de desastre desde los porta-cohetes de la baranda, justo cerca de las proas de los botes de emergencia que estaban sobre la cubierta.*

*Cada vez yo disparaba una señal, y tenía que despejar a cualquiera que estuviera en las cercanías de este porta-cohetes. Entonces recordé las últimas dos señales que lancé ya se habían elevado ,mientras ellos estaban trabajando en los botes plegables que estaban en la cubierta.”*

Por lo anterior, se podría inferir que Boxhall se encontraba **SOLO** en ese sector de cubierta, y solo a lo largo de la noche, a medida que iba despejando esa zona y lanzando las bengalas. La ausencia de Rowe y Bright sobre el lado de **estribor**, sería una indicación que corroboraría el trabajo que los dos hombres se hallaban laborando sobre el lado contrario del buque, es decir, el de **babor**.

Ahora bien, hay un argumento (esto sería, el argumento contrario) que se podría rebatir por el absurdo : no se necesitaban tres hombres para disparar las bengalas desde una sola posición, cuando uno sólo bastaba para dicha tarea, y además, tarea que estuvo haciendo esta sólo persona antes de que los otros dos hombres lleguen a ese sitio . Y si los otros dos hombres se



encontraban allí con Boxhall, ¿por qué tenía éste que disparar cada cohete solo cuando así procedía, es decir, sin la colaboración de los otros dos?

Con lo que la indicación de Boxhall es acertada, y de ella se infiere que este Oficial lanzó (él sólo) entre seis (6) y doce (12) cohetes. Esto coincide en una gran medida con lo que Boxhall declaró de haber disparado “...*cerca de media docena o una docena...*”.

Asimismo, vemos que Boxhall se hallaba disparando sus bengalas cuando, inesperadamente, tuvo la oportunidad de requerir asistencia, ordenando que se traigan más cohetes desde la popa del buque hasta la posición. Volvamos a lo que Boxhall expresó :

*“ Yo sabía que uno de los botes se había ido, debido a que debí colocar la cuerda de lanzamiento dentro de la caseta, luego de lanzar una bengala, y que, en ese momento, el teléfono sonó. Alguien telefoneó para decir que uno de los botes de estribor había abandonado el barco, y yo....estaba algo sorprendido.”*

Ahora bien, el **Cabo Rowe** testimonió ante la Comisión del Senado USA que él mismo fue quien telefoneó al puente de mando. Recordemos entonces que Rowe telefona a ese lugar del buque cuando Boxhall se encontraba hacía rato disparando las bengalas.

Si nos fijamos en la parte dedicada específicamente al hundimiento, veremos la situación particular que Rowe estaba atravesando. Esto mismo indicó el cabo a la misma Comisión, de la siguiente manera:

*“Yo telefoneé al puente delantero para saber si ellos tenían noticias de que había un bote bajado al agua. Ellos me contestaron, preguntándome si yo era el 3er.Oficial. Les contesté que yo era el Cabo. Me indicaron que les trajera detonadores, que son los que se usan en las señales de desastre.”*

Con lo que podemos deducir que Boxhall ya tenía en su poder, por lo menos, una caja con bengalas (a las cuales iba lanzando) y que además, necesitaba más. Recordemos también que los cohetes estaban guardados en

1254

dos lugares , a bordo del RMS “Titanic”, a saber : sobre el puente y en un armario en el camino hacia popa, según Rowe testificó ante el Senado USA. Veamos :

Senador Burton :

*“ ¿Había otros detonadores u otras señales guardados hacia popa? ”*

Cabo Rowe :

*“Los detonadores, al igual que los cohetes de señales de desastre, las luces verdes y las luces azules.”*

Senador Burton :

*“¿Había algunos detonadores guardados hacia la parte delantera (del barco) ?.”*

Rowe :

*“Sí; sobre el puente delantero.”*

Por lo menos, ya tenemos conocimiento de que había (por lo menos) **DOS** lugares en los que se almacenaban las señales de desastre (es decir, todos los tipos de señales).Ahora veamos que tuvo que decir a este respecto el **Cabo Bright** , ante el Senado USA:

Bright :

*“Fui hacia la parte trasera del buque para relevar al hombre que yo mismo había relevado a las 12 del mediodía, un hombre de nombre Rowe. Nosotros nos quedamos allí por unos momentos, sin saber que hacer. Entonces sonó el teléfono, con una llamada proveniente del puente de mando, mediante la cual nos preguntaban que estábamos haciendo. Entonces nos ordenaron que llevemos una caja de detonadores para ellos--señales--. Cada uno de nosotros llevó una caja al puente . Cuando llegamos, nos dijeron que disparáramos esas señales de desastre.”*

Por separado, Rowe especificó:

***“ Yo los llevé al puente y se los entregué al 4to. Oficial. Le ayudé al Oficial a dispararlos...”***

Al Cabo Bright le preguntaron quién disparó los cohetes, y el mencionado suboficial respondió :

***“ Rowe y yo, y el Sr. Boxhall, el 4to.Oficial.”***

Es así que la misma respuesta sugiere dos sitios de lanzamiento de las bengalas. Por un lado, Rowe y Bright ; por el otro, Boxhall. Y el testimonio de Boxhall de sus lanzamientos en solitario, y sus esfuerzos por alejar a la gente de esa zona, confirmaron lo que Boxhall testimonió . Bright luego indicó , cuando se le preguntó acerca de la cantidad señales de desastre que disparó , lo siguiente :

***“Seis fueron disparadas, creo.”***

Parecería, entonces, que Bright estaba hablando de su propio lugar de lanzamiento .Si ese “seis” significara **TODOS** los que estaban disparando a bordo del RMS “Titanic” , no sería verdad, ya que , desde el “Californian” se divisaron ocho (8) bengalas. Y por supuesto, cuando Bright responde a la pregunta de cuántos disparó, su contestación no está dentro de un contexto que incluya a la tarea que Boxhall estaba realizando, antes de que Bright subiera desde el sector de popa.

Con lo que tendremos, aparte de Boxhall, el que se hallaba disparando las bengalas por él mismo, a otros dos hombres que también fueron designados para lanzar las señales; con lo que sumamos, sobre el puente, tres (3) hombres de la tripulación y tres (3) cajas separadas de cohetes, que se disparaban desde los lados de estribor y babor. Por ello, desde una mirada analítica al problema de la cantidad de señales que se lanzaron en esa noche trágica desde el barco de los sueños, se puede inferir que una cantidad de (sólo ) ocho (8) bengalas aparece, cuando menos, como ínfima.

1256

Podríamos tratar de hacer un análisis (obviamente, tomando como base los testimonios y declaraciones de los encargados de la tarea de lanzamiento de los cohetes) de los **tiempos e intervalos** en el lanzamiento de las señales.

Comencemos así teniendo en cuenta que un hombre solo , que estuviese disparando nada más que ocho (8) bengalas a los intervalos que Boxhall sugirió ( cinco minutos), habría realizado esta tarea en 40 minutos.

Pero ¿qué dijeron los hombres encargados de lanzar los cohetes?

Rowe (Investigación británica) :

*“¿Tomó Ud. parte en el lanzamiento de señales de socorro?”*

*“Sí.”*

*“¿Cuánto tiempo Ud. piensa que transcurrió desde el momento en que comenzó a disparar las bengalas hasta que terminó de dispararlas?”*

*“Desde las 00:45 hs. Hasta las 01:25 hs.(40 minutos).”*

*“Sí, es correcto. Ud. proporcionó el testimonio (en América) acerca de ello, y veo que lo que Ud. dijo fue:*

*“”Yo le ayudé al Oficial a dispararlos --esto es, los cohetes-- y estuve lanzando señales de desastre hasta cerca de las 01:25 hs.””*

*“¿Es eso correcto?”*

*“Sí.”*

Pero tengamos en cuenta que el Oficial Boxhall se hallaba haciendo esta misma tarea antes de que Rowe llegara a cubierta para proceder a realizar dicha labor. Mientras tanto, Boxhall mismo indicó que continuó enviando bengalas hasta las 01:45 hs. Digamos también que el reloj del Cabo Rowe había sido atrasado 20 minutos a la medianoche, de tal modo que cuando el mencionado Cabo menciona las 01:25 hs. como el momento en que se detuvieron los lanzamientos, eran, en realidad las 01:45 hs., lo que coincide con lo expresado por Boxhall

Quiere decir que ambas partes se hallaban disparando bengalas por un lapso de **40 minutos** . Symons dice que *“simultáneamente....”*. Y Boxhall indica específicamente que estuvo disparando cohetes antes de que se le hubiese telefonado al Cabo Rowe desde el puente. Bright dice que, tanto él como

Rowe, cada uno de ellos, llevaron cohetes al puente. Y lo más lógico, es que esas cajas no tuvieran sólo un par de bengalas cada uno, sino más bien, unas cuantas.....a mi humilde parecer .Con lo que la pretendida versión de que desde el barco se enviaron al cielo del Atlántico sólo ocho (8) bengalas se vá destruyendo lentamente, siempre en base a los testimonios y deducciones que se van desprendiendo de una atenta lectura de las declaraciones de las personas involucradas en el lanzamiento de las señales de socorro con las que el RMS “Titanic” iba equipado.

Así, si en una cuenta simple, sumamos los **seis** cohetes del Cabo Bright más el máximo que indica Boxhall (esto es, de una **docena**) ,vamos a tener no menos de **dieciocho (18) bengalas** lanzadas al cielo en esa trágica noche . Además, el Mayordomo **Alfred Crawford** mencionó no solo una docena, sino probablemente más....En la Investigación Británica tenemos lo siguiente :

*“ Luego de que el bote en el cual Ud. se encontraba se alejó ¿vió Ud. otros cohetes que se hayan lanzado?”*

*“Sí , desde el Titanic. También ví los mensajes en código Morse que iban siendo enviados”*

Esto último coincide con lo que dijo Symons inicialmente.

*“¿Aproximadamente cuántos cohetes vió Ud. lanzar?”*

*“Yo diría que probablemente cerca de una docena , probablemente más.”*

*“¿Una docena de bengalas desde el Titanic?”*

*“Sí, continuaban subiendo.”*

*“¿Y Ud. los pudo distinguir en su totalidad?”*

*“Sí.”*

En la Investigación del Senado USA, Crawford indicó lo siguiente, en el diálogo que mantuvo con el Senador Smith:

*“¿Vió Ud. algún cohete?”*

*“Sí, señor; un montón de ellos subiendo desde el Titanic”.*

1258

Evidentemente, **ocho** cohetes (y **nada más que ocho...**) no se podrían definir como un **“montón”**( “a lot” en idioma inglés).Y sin embargo, desde el “Californian”, sólo se divisaron ocho (8).Podemos decir, entonces, que Boxhall se encontraba disparando bengalas mucho, mucho antes de que el teléfono sonara sobre el puente, mientras el barco “misterioso” se encontraba a la desesperada vista de los oficiales del “Titanic”.

Según Boxhall (Investigación americana):

***“Yo estuve disparando cohetes antes de ver las luces laterales del buque .***  
(se refiere al “Californian”) ***Yo disparaba las bengalas .....luego el barco se acercó”***. Y esta última , casi perdida línea del testimonio de Boxhall siembre en mi mente una pequeña, sutil, leve duda.....para no mentir, un interrogante de aquellos.

Explico.

A lo largo de las décadas transcurridas desde el hundimiento del “Titanic” una gran cantidad de pasajeros, a decir verdad no centenares, sino poco más de una docena, veinte a lo sumo, dijeron haber visto desde los botes salvavidas un barco que, al principio (técnicamente : **ANTES** de que el inhundible se hundiera, es decir, los botes se encontraban observando el penoso espectáculo de la muerte del gigante y de las personas que estaban a bordo) se acercó y luego, inexplicablemente, se alejó. Lo anteriormente expresado por los sobrevivientes de los botes podría, también , llevar agua para el molino de los que dicen que hubo, por lo menos, **UN** buque más en cercanías del lugar del naufragio, pero que , por causas desconocidas no se acercó a brindar ayuda.

Pero de todos modos, teniendo en cuenta la poca o nula preparación marinera de la mayoría de aquellos que se hallaban en dichas embarcaciones, se podría inferir una confusión en estas atribuladas personas que las llevó a ver lo que en realidad, o no era o era otra cosa.

Hasta aquí, todo cuadra.

**Pero ¿Boxhall también se confundió?**

Me costaría un tanto creerlo.....Boxhall (a pesar de los dramáticos momentos que estaba pasando, y encima con la responsabilidad que tenía,

esto es, tratar de captar la atención de un posible barco de rescate) no era un grumete sin experiencia y fácilmente impresionable, sino más bien , un marino preparado y ducho en sus tareas. Perfecto que pudo haber cometido errores (ver el caso de la determinación de la posición del “Titanic”) ,pero no era un arribista en sus tareas. Además, los ingleses no son de darle jerarquía de Oficial a cualquiera .....ayer y hoy, por lo menos en lo que a mis conocimientos concierne.

Y repito que me cuesta creer que Boxhall se haya equivocado tanto.....

Sigamos con el análisis que veníamos efectuando.

¿Puede ser que lo que estaba haciendo Boxhall sucediera antes de que los Cabos Rowe y Bright fueran enviados al puente?.

Sí, así parece haber sido. Pero (importante) Boxhall dice “cohetes” en **PLURAL** ,o sea, no uno sólo. De lo que (ubicándose en esa situación) lo que Boxhall realizó es el haberse provisto de una caja con bengalas y comenzar a dispararlos ni bien divisó una luz a la distancia, luz que indicaba la presencia de un buque, buque que habría podido salvar más vidas.

Tengamos en cuenta algo : ni bien a bordo del RMS “Titanic” se tuvo la certeza de que el barco iría a parar al fondo del mar, se comenzaron a realizar los aprestos destinados a abandonar el buque. Si bien no con la velocidad o la cantidad de botes necesarios, pero se iniciaron. Y entre las tareas que se suscitaron, el lanzamiento de bengalas fue una de ellas, tratando de lograr llamar la atención de cualquier buque que estuviese en condiciones de socorrer a las personas que viajaban a bordo del RMS “Titanic”.

Otro testimonio de Boxhall :

*“Podía ver la luz con mi ojo desnudo ,aunque no pude definir lo que era, pero con la ayuda de un par de anteojos pude distinguir que se trataba de las luces de posición de un navío....Se hallaba muy lejos.”*

*“ ¿Pudo Ud. ver qué tan lejos se hallaba?”*

1260

*“No, no pude verlo, pero en ese intervalo pude observar algunos cohetes , diciéndole al Capitán de que había ordenado que me traigan algunas bengalas, indicándole que las lanzaría.....diciéndole también que había visto aquella luz .*

*Él dijo : - Sí , continúe con eso--*

*Yo estaba mandando cohetes y observando ese barco.”*

Este hecho sucedió bien temprano en esa noche.

**¿Qué tan temprano?.**

El Cabo Rowe dice , en su testimonio, que el buque “misterioso” estaba cerca, al momento en el que él mismo se hallaba en el puente. Así lo dijo en la Investigación del Senado USA:

*“¿Cuándo vió Ud. por primera vez a ese barco “misterioso”?”*

*“Cuando estuve en el puente disparando cohetes. Lo ví por mí mismo, y utilicé la lámpara Morse, sobre el lado de babor del buque , para llamar su atención.”*

Por lo tanto : el buque “misterioso” estaba lo suficientemente cerca como para que Rowe intentara comunicarse por medio de la lámpara Morse. Y sin embargo, Boxhall había estado *“disparando cohetes, antes de poder ver sus luces laterales. Luego, el barco se acercó”*

Entonces, hubo un buen número de cohetes que Boxhall disparó, antes de poder contar con la ayuda de los Cabos Rowe y Bright.

Deberíamos tratar ver si podemos determinar cuando comenzó **EXACTAMENTE** Boxhall a disparar su serie de cohetes, antes de los llamados telefónicos. Veamos:

Senador Fletcher :

*“Entiendo que Ud. dice que vió un vapor casi adelante de Ustedes....¿cerca del tiempo de la colisión?”*

*“Inmediatamente después....”*



*“¿ Y cuánto tiempo después de la colisión?”*

*“No podría decirle sobre eso. Fue inmediatamente después de que se diera la orden de despejar los botes.”*

No de separar los botes, ni de tripularlos, sino simplemente, de sacarle las coberturas a los botes.

De lo cual ,los dichos de Boxhall encubren una implicancia: que el Oficial se hallaba disparando bengalas desde hacía bastante tiempo, y bastante **ANTES** que cualquier bote hubiera sido bajado al mar, e incluso, antes de que Rowe y Bright hubiesen visto ,por primera vez, al bote (al que hacen mención) en el agua. El testimonio de **George Symons** viene a ayudar sobre este punto. Symons testificó, además, en el Consulado Británico en Estados Unidos de América, con fecha Mayo 2 de 1912, y que más tarde fue incluida en los testimonios de la Investigación Británica. La testificación dice lo siguiente:

*“Una vez que alcancé el puente en cubierta, me enteré que se estaban disparando cohetes a muy frecuentes intervalos , desde el mismo puente. También se estaban utilizando señales Morse y alrededor de las 00:30 hs. ví, cerca del lado de babor de la proa, distante unas cinco o seis millas, una luz, a la cual yo tomé como que sería la luz de popa de un pesquero de los bancos de bacalao”.*

Ahora bien, Symons (al cual se le ordenó subir al bote número **1** a las **01:10 hs.**) indica que vió subir los cohetes *“a muy frecuentes intervalos....”*, inmediatamente después de que subiera a la cubierta del puente . Su llegada a la cubierta se produjo justo antes de la medianoche (es decir, las 00:00 hs. del día 15 de Abril) ,debido a que Symons se refiere a que algo había sucedido unos cinco minutos antes de las doce .Lo anterior consta en la declaración ante la Investigación Británica, y lleva por número el 11418. Symons dijo:

*“...a medida que iba hacia cubierta, tañeron ocho campanadas en el nido de cuervos”*, lo que significaba que era la medianoche. Por lo tanto : ¿Qué quisieron decir (por separado) Boxhall y Symons , cuando utilizaron la

1262

palabra **“inmediatamente”**, eso sí, dentro de este contexto?. Es decir, ¿qué tan temprano fueron disparados ?.

Lo que aparece como seguro es el hecho de que las bengalas fueron disparadas antes de que Rowe y Bright trajeran, posteriormente, dos cajas adicionales conteniendo cohetes ,los que fueron usados más tarde .Si Symons es correcto al usar el término **“muy frecuentes”** cohetes, esto indicaría que un número de ocho bengalas fueron disparadas (mediante la acción de tres hombres) en un muy corto lapso de tiempo.

Sin embargo, Rowe dijo que la segunda fase del lanzamiento de los cohetes ( es decir, en los lanzamientos de bengalas en los cuales él tomó parte) duró cuarenta (40) minutos. Bright menciona una media hora, pero esto sería más bien una conjetura por parte de Bright, debido a que Rowe es claro al marcar los tiempos específicos de inicio y final de sus lanzamientos.

Mientras que las regulaciones respecto a los desastres marítimos indicaban lanzamientos de bengalas a **“intervalos breves”**, Symons los describió como **“muy frecuentes”**. Incluso considerando intervalos de sólo cinco minutos, los distintos puestos de lanzamiento habrían enviado al cielo un total de seis (6) señales en una media hora, u ocho (8) en el lapso de cuarenta minutos, el máximo de lo que ya había lanzado Boxhall antes del llamado telefónico desde popa.

Y así y todo, hay más, según Molony.

Boxhall mencionó que él lanzó desde un mínimo de media docena hasta una docena, antes de abandonar esa tarea. Y Rowe parece haber sido el último hombre que todavía poseía cohetes, en esas circunstancias. Veamos qué dice éste último:

*“En esos momentos, se estaba tratando de liberar los botes plegables .El Oficial Jefe, Wilde, necesitaba un marinero. Entonces le pregunté al Capitàn Smith si yo debía dispara alguno más, y él me dijo :--No, suba a ese bote”--.*

Una de las pequeñas cosas que (quizás...) se dejaron de tener en cuenta, consistió en una declaración del vigía **Reginald Lee**, en el nido de cuervos, de guardia esa noche, y uno de los que avistó el iceberg. Este vigía dejó el buque en el bote número **13**, a las **01:40 hs**. Esto ocurrió cinco (5) minutos antes que la partida de Boxhall, quien, a esas alturas, se hallaba organizando el bote N° **2**. El relato de Lee parece indicar que los cohetes fueron disparados (¿por Rowe?, el cuál todavía permanecía a bordo...), luego que Boxhall desistió en sus propósitos de lanzamiento de sus cohetes. Lee testimonió lo siguiente, ante la Investigación Británica:

*“¿Vió algunos cohetes lanzados desde el Titanic?”*

*“Sí.”*

*“¿Antes de que dejara el navío?”*

*“Antes y después”*

Entonces esta era la situación : **Boxhall** se hallaba disparando sus cohetes, él mismo en persona. A él se le unieron, más tarde, **Rowe** y **Bright**. Los tres tomaron parte en el posterior lanzamiento de las bengalas. Un número de testigos sobrevivientes del hundimiento hablaron de haber visto una docena de cohetes y.....más. Es decir, si vamos al caso, “un montón”. Boxhall sólo se refiere a los disparos sobre el lado de estribor, y se encuentra solo en ese lugar. El Oficial indica que dispara de 6 a 12 bengalas, un número muy parecido a la que declara Lightoller, esto es, de unos ocho (8), que más tarde ratifica como de que salieron *“todos desde el lado de estribor”*.

La mención del Cabo Bright (es decir, seis bengalas) es el número mínimo informado por alguno de los intervinientes. Pero (después de todo lo visto) debe tratarse de un error en cuanto se refiera al total de cohetes lanzado desde el RMS “Titanic”, debido a que (como mínimo) se lanzaron ocho (8) ya que **SE DIVISARON OCHO, CON TOTAL SEGURIDAD**. Ahora bien, si los que menciona Bright son sólo los que fueron disparados desde el

1264

lado de babor, los comentarios de los otros testigos tienen sentido. Si tenemos seis (6) desde babor y ocho (8) desde estribor...¿cuántos sumamos?: **catorce (14)**, no ocho (8).

Y aunque desde el “Californian” vieron sólo ocho, les puede haber pasado que se le perdieron el resto de los cohetes, debido ,quizás, a la distancia. Aparentemente, Lord Mersey se equivocó en la cantidad de bengalas lanzadas la noche de la tragedia del inmundible RMS “Titanic”.

**Ud.....¿Qué piensa?.**

Desearía hacer algunos comentarios en base a lo que hemos transcripito. Más que comentarios son preguntas que mi cabecita no deja de barruntar. Para empezar, para cualquier interesado en las declaraciones emitidas por la Oficialidad que trabajaba en el RMS “Titanic”, es decir, los Oficiales sobrevivientes, éstas se pueden consultar en su totalidad, día por día de los meses en los cuáles los interrogatorios tuvieron lugar, tanto en USA como en Inglaterra, en las páginas de la Web (Internet) que la Encyclopedia-Titanica posee. Será indispensable un buen dominio del idioma inglés ya que hay algunos términos y palabras que no son usadas comúnmente en lo que se conoce como “Survival English”, “Vocational English” (en ese orden :Inglés de Sobrevivencia o Inglés Vocacional, es decir, respecto del conocimiento del idioma inglés).

Lo anterior es a los efectos de indicar que yo **NO MIENTO NI INVENTO** las declaraciones de estos sobrevivientes.

Siguiendo con mis elucubraciones, me surge preguntar.

¿Por qué Lord Mersey, a la vista de tan contundentes testimonios ( o si se quiere, defendiendo su parecer, por lo menos, contradictorios) se empeñó en que, para la posteridad, quedase el hecho de que **SÓLO OCHO BENGALAS FUERON DISPARADAS?** ¿Había un interés en que sólo pareciera que se lanzaron ocho cohetes?.

Ahora bien, si tomamos la última línea del testimonio de Boxhall (del cuál hice un comentario) la cosa cambia, por dos motivos:

1ro.) Si Mersey poseía informes (por otras fuentes) de que el buque “Californian” logró emerger de la situación de estar bloqueado en un campo de hielo, y se dirigió resueltamente hacia el lugar del naufragio, para más tarde, desistir de su propósito, tienen sentido las culpas que se le echaron, más tarde, al capitán Lord, al mando del buque mencionado. Es así que Boxhall tendría razón cuando dice : “...*luego el barco se acercó...*”. Pero...¿que relación habría entre Lord Mersey y el “Californian”? Aparentemente, ninguna.

Si hilamos más fino, **SÍ** . Mersey fue el representante de la Corona Inglesa, es decir al Servicio de Su Majestad Británica, en el Interrogatorio realizado a los sobrevivientes. Y el “Californian” era un barco inglés. Su nombre, era: **RMS “Californian”**. Ahora bien, las siglas “RMS” significaban dos cosas: Royal Mail Steamer (esto es: Vapor del Correo Real) o también: Royal Mail Service (Servicio Postal Real). En definitiva, al Servicio de la Corona Británica.

Y entonces: muy simple. Que Mersey podría haber poseído razones para pensar que **ALGO** más estaba mucho más cerca del “Titanic” y ese **ALGO** era un buque perteneciente o por lo menos, al servicio, a Su Majestad Británica. De lo cuál, podríamos decir que instalar en la opinión pública que sólo se habían lanzado ocho bengalas era decir: “**se había hecho lo posible por advertir a algún barco de la situación que el “Titanic” estaba sufriendo**”. Pero sin profundizar mucho más.....ya se había hundido buena parte del prestigio marino británico (real, por cierto) esa fatídica noche del 15 de Abril de 1912. Para qué seguir hundiéndolo más....¿me entienden?.

2do.) Que habría habido **OTRO** buque en inmediaciones del desastre, (quizás Mersey sabía que esto era así ), con lo que una gran cantidad de bengalas lanzadas, sí habrían advertido a este **SUPUESTO** buque de la existencia de una situación desesperada. ¿Y si Mersey sabía (por otras fuentes) de este otro barco también era un “**RMS**”? ¿Cómo le habría explicado, no ya a las opiniones públicas de USA e Inglaterra, sino al mundo, que los buques de su país, los “RMS” no acudieran al llamado de auxilio (lo que, en definitiva, las bengalas que explotaban en el aire querían decir) de un barco compatriota?.

1266

A menos que Lord Mersey **SUPIERA** que algo fuera de lo común había sucedido con el RMS “Titanic”, y que, simplemente, se lo haya dejado morir.....al navío y a los que transportaba.

¿Es esto posible?

Como a una pregunta sigue otra, y a un análisis sigue otro, dejemos por el momento, para espíritus más despiertos que el mío, la posible evaluación de los comentarios que realicé.

Pero dejo la pregunta planteada: **¿Por qué se obstinó Mersey en decirle al mundo que se lanzaron sólo ocho (8) bengalas, cuando, en base a una atenta lectura de los testimonios citados, claramente se puede ver que se lanzaron muchas más?**

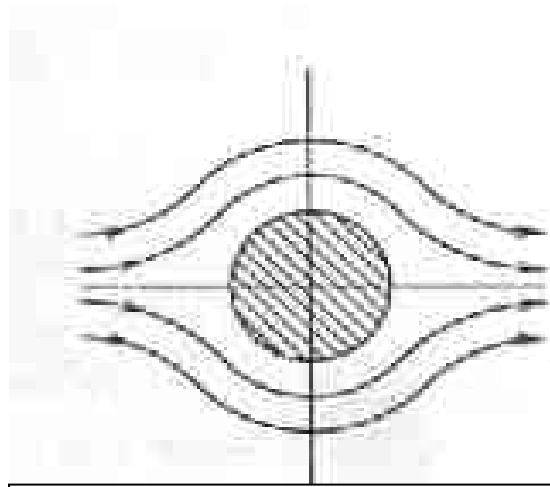
Lo que pretenderè presentar a continuación es uno de los puntos quizás poco conocidos , o por lo menos, no lo he hallado revisando las fuentes de información (es decir, las relativas a la etapa de las maniobras de colisión del buque contra el iceberg) con las cuales he construído estas pocas líneas. Soy consciente que no es un tema desconocido para los **Ingenieros Navales**, o por lo menos para aquellos **Ingenieros** ( en especial , los **Hidráulicos**) que se dedican de lleno a estudiar el tema del que intentaré dar un **simple pantallazo**. Es a los solos efectos de agregar algo técnico, pero que (aclaración mediante) no se construirá con complicadas fórmulas matemáticas (que las hay, se los aseguro....) sino con una explicación más bien teórica de un fenómeno que afectó la rotación de las hélices con las cuáles estaba provisto el buque de la White Star Line. Sin embargo, para los **Ingenieros Mecánicos**, como es el caso de quien esto escribe, la vez que se estudia este tema es en el desarrollo de la asignatura “**Hidráulica y Máquinas Hidráulicas**” que se dicta en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata. Desde ya por las aclaraciones, colaboración y demás, deseo agradecer a los **Ingenieros Camilo Rodríguez y Fernández Zeni**, que se prestaron gustosamente al hecho de ayudarme.

El tema en cuestión se denomina como el **fenómeno de la cavitación** , o , simplemente, **cavitación** . Quizás en un primer estadio el nombre no nos diga nada con respecto al hundimiento del RMS “Titanic” , pero espero, de una manera clara y concisa, asociar este tema con las maniobras de operación que se realizaron al momento del impacto del buque contra el iceberg. Pasemos al desarrollo en sí mismo.

Todos los objetos que se mueven en el agua (como asimismo los objetos fijos sobre los que se desplaza una corriente de agua), experimentan sobre sí mismos el desplazamiento del líquido. Hablamos de agua porque es el más usual de los elementos líquidos, además de ser el que se utiliza para producir el movimiento de hélices de turbinas (caso de los equipos de producción de energía hidroeléctrica) como también es el elemento impulsado por bombas o turbinas, en otras aplicaciones. El desplazamiento del líquido se manifiesta mediante lo que se conoce ( en Hidráulica y en Fluidodinámica) las **“líneas de corriente”**. Como detalle, digamos que, en los experimentos que en los Laboratorios de las distintas Facultades de Ingeniería y en los Centros especialmente dedicados al estudio de estos fenómenos hidráulicos se realizan, habitualmente se “tiñe” el agua con un colorante especial, lo que logra el efecto visual deseado de mostrar la distribución de las indicadas líneas de corriente.

Ahora bien, las líneas de corriente son aquellas líneas del flujo de líquido, que al incidir sobre un objeto determinado, “marcan” el mencionado objeto, tanto si se acercan a él como si se alejan: el conjunto de líneas formadas forma el **“haz de líneas de corriente”**.

Sin hacer grandes disquisiciones físicas, sino solo mostrar el fenómeno determinado, veamos el siguiente esquema :



**Foto N° 568 :**

En este esquema gráfico, podemos observar las “líneas de corriente” que se forman alrededor de un cilindro sumergido en un líquido, el cuál avanza hacia el mencionado objeto .Al ingresar a la zona de presencia del cuerpo , el fluido ( o mejor dicho, las líneas de corriente del líquido) se separan –aguas arriba—para , más tarde volver a unirse –aguas abajo--. Como se puede notar, las líneas de corriente son las que poseen flechas indicativas del sentido de la corriente, y el espacio comprendido entre ellas se denomina “separación de las líneas de corriente” . -

Veremos que el haz de líneas de corriente tiene algunas particularidades, que están generalmente de acuerdo a la forma de los objetos que la corriente encuentra a su paso. Ahora bien, cuando el cuerpo posee una adecuada forma (que en las asignaturas que mencionamos se denomina “forma fluidodinámica”) , la separación de las líneas de corriente es mucho menor que en el caso de que se tenga un objeto que no presente una buena forma fluidodinámica.

Podemos observar que la separación de las líneas de corriente, en el caso de un objeto de contorno tosco o no ahusado (es decir, en forma de “huso”), comienza “aguas arriba” (es decir, en el sentido que se debe tomar ,desde el objeto hacia la corriente) del mismo objeto.



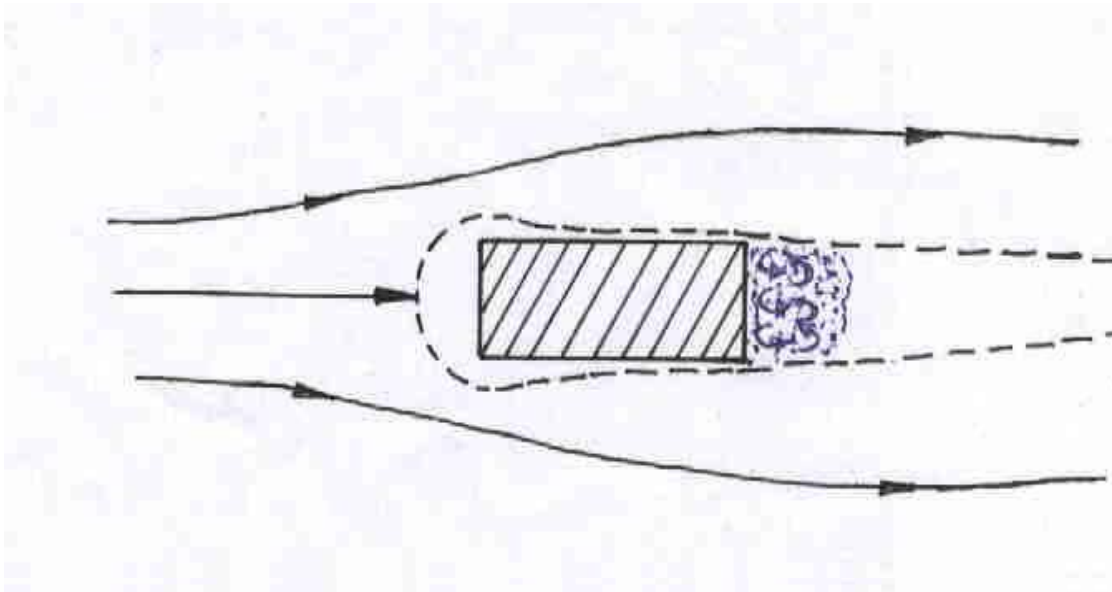


Foto N° 569 :

En este dibujo , se puede observar el choque de la masa líquida que viene ,desde aguas arriba , con una determinada velocidad .Al presentar el objeto sumergido una forma no apta fluidodinámicamente , la separación de las líneas de corriente es grande , incluso antes de llegar a los bordes del objeto mismo .Sobre el borde de ataque del elemento rectangular se forma una especie de “campana” ,que luego vá bordeando la superficie del mismo. Ahora bien, al presentar el objeto una terminación muy poco fluidodinámica , se formarán ,sobre la parte final del elemento, lo que se conoce como “remolinos” o “vórtices” ,siendo éstas pequeñas corrientes de fluido que se alojan y desalojan continuamente de dicho sector .Al poseer el fluido una determinada energía (lo anterior es obvio : es una masa que se mueve a una determinada velocidad, lo que implica que posee energía en desplazamiento) ,estos “vórtices” o “remolinos” introducen, justamente, una pérdida de energía .-

Así se vé que ( de acuerdo a los ensayos efectuados) que la zona de separación entre líneas que se ubican más cerca del objeto, en el caso del gráfico anterior, queda llena por una masa de fluido en movimiento de retroceso y de remolinos, que introducen **pérdidas de energía** .Para evitar o por lo menos disminuír estas pérdidas de energía, es necesario emplear un trazado fluidodinámico ,donde las curvaturas del contorno deben ser rápidas en las zonas de movimiento acelerado y muy suaves en las zonas de movimiento divergente.

1270

Con lo que ,siguiendo con el análisis, podemos indicar que ,en el caso de tener un fluido cualquiera (agua, en el caso más usual), una **posible reducción de presión** puede llevar a la aparición del fenómeno de **cavitación**. O por lo que ya hemos visto, a una eventual **pérdida de energía en los elementos pasibles de ser utilizados para realizar un movimiento**. Como puede ser el caso de las **hélices de un barco** .....

Por lo tanto, se impone ahora ver qué sucede al iniciarse el fenómeno de la cavitación, propiamente dicho.

Cuando comienza la cavitación ,las pequeñas burbujas de vapor o gas que se forman en rápida sucesión ,son llevadas por la corriente a zonas de presión más alta. Cuando se rompe el equilibrio de presiones entre el interior de la burbuja y el exterior, el gas contenido en ella (en este caso, el aire) se redisuelve bruscamente, es decir, de una manera violenta e instantánea, y el vapor se condensa. Lo que ocurre es que se produce una verdadera “explosión hacia adentro” o también llamada “**implosión**” .A medida que las innumerables burbujas estallan en esta forma, se producen sobrepresiones locales por la oposición de masas, que adquieren valores muy altos y que son transmitidas a la velocidad del sonido bajo la forma de **ondas de presión** .

Ahora bien, al encontrar un contorno sólido, estas ondas se reflejan negativamente y producen en el punto de estallido una nueva evaporación y gasificación, lo que lleva a una serie de repeticiones del ciclo. Por lo que el material de contorno queda sometido, bajo estas condiciones, a esfuerzos alternativos impresionantes, con lo que vamos a tener una rápida destrucción por el fenómeno que en Ingeniería se conoce como “**fatiga**” .

Digamos, asimismo, que la cavitación se produce en los lugares donde la velocidad adquiere valores muy elevados y es sabido que, en estos lugares, se puede producir la separación de las líneas de corriente.

La experiencia práctica ha demostrado que, muchas veces, la reducción de presión toma una intensidad y una extensión tales que en lugar de formar la

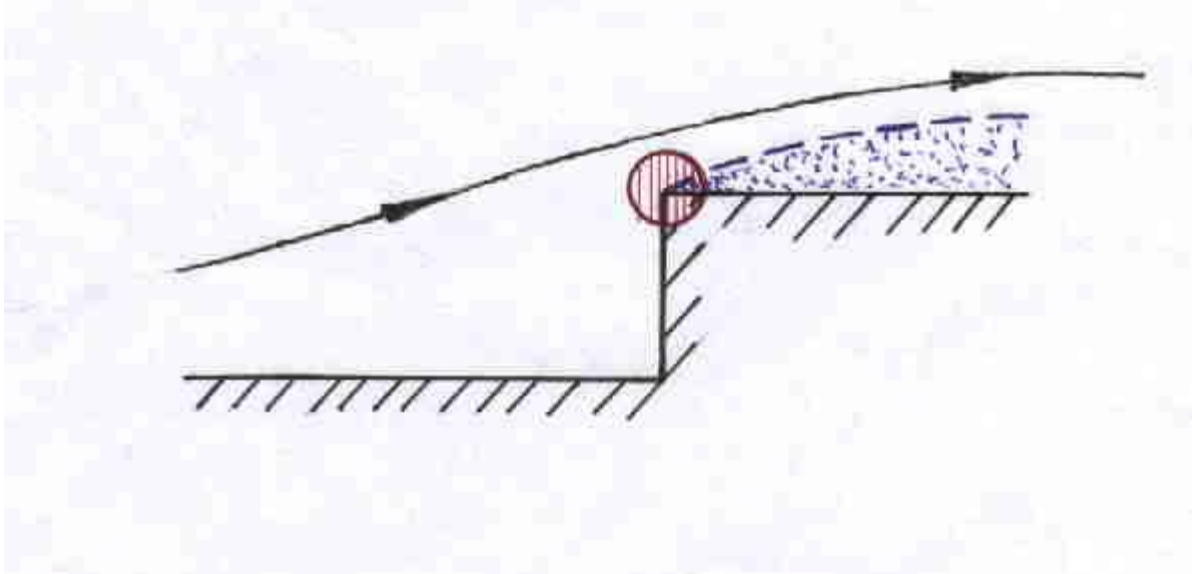


Foto N° 570 :

En este caso, se puede observar que la corriente pasa “por arriba” de la pared que se interpone en su camino . Pero ésta, al fluido , no le es indiferente .....  
 A partir del punto de ataque de la pared, el fluido comienza a formar una especie de “subcapa” , cuyo contorno adopta una curva característica . Bajo este contorno, se producirán remolinos y vórtices , que introducirán una pérdida de energía .Desde ya se puede sacar una conclusión : cuánto más alejado esté el obstáculo o el perfil del objeto ,de una buena forma fluidodinámica , tanto mayor es la cantidad de remolinos y vórtices que se presentarán. A la inversa, cuánto más fluidodinámico sea el objeto, menor será la pérdida de energía debido a la presencia de los remolinos .Pero debemos hacer desde ya la aclaración que no existe una forma fluidodinámica PERFECTA, ya que siempre habrá una pérdida de energía, aunque sea leve . Sólo hay muy buenas aproximaciones.

burbuja, se forma una gran “**bolsa**” estable y de contornos bien definidos, dentro de la cual se encuentra una emulsión compresible de gas, vapor y líquido.

Digamos, al solo efecto de información, que la cavitación es estudiada de manera de prevenir los daños que pueda causar, como ser, erosión en las paletas de las hélices de los buques, tuberías, etc. Pero de movida tendremos una cosa en común, ya sea donde se produzca la cavitación : debemos tener agua a **alta velocidad**.

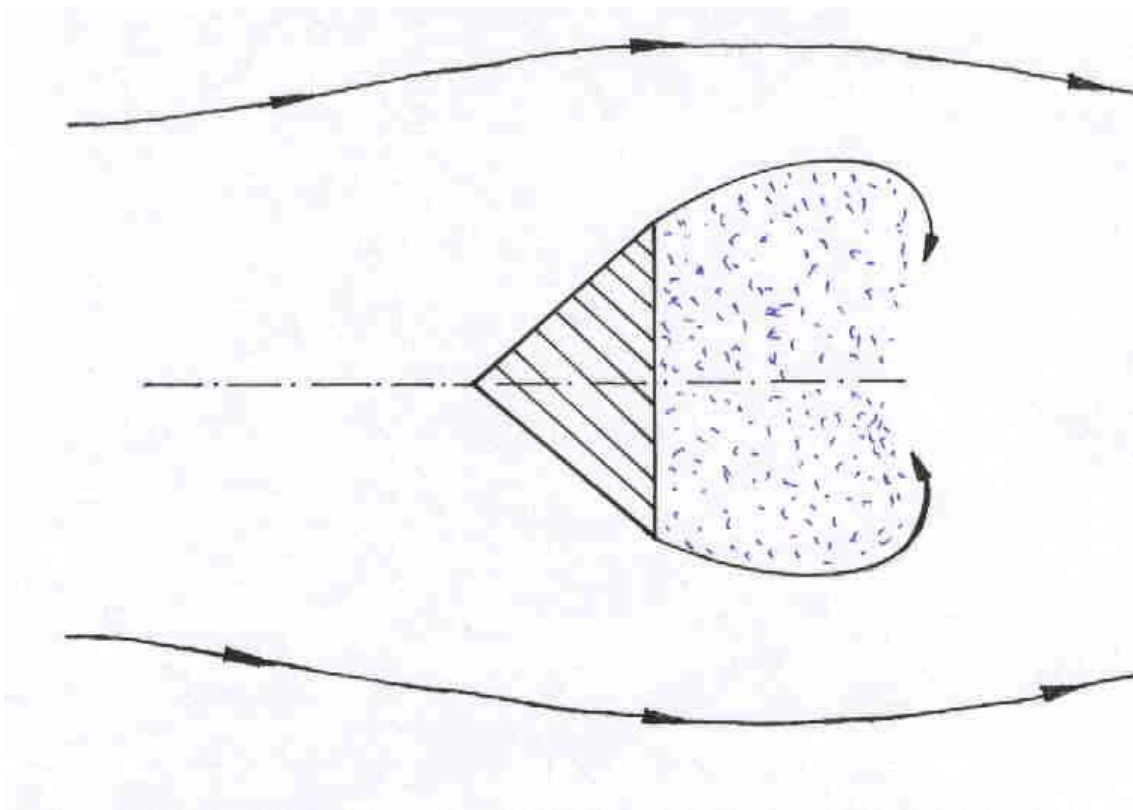


Foto N° 571 :

En este dibujo ,podemos observar a un objeto de forma triangular sumergido en un fluido en movimiento. Nótense las líneas de corriente exteriores, como así también, las envolventes que se desarrollan a partir de los vértices posteriores del triángulo, las cuáles dan lugar a una “bolsa” que contiene burbujas de aire .-

Cuando el agua lleva gran velocidad , puede dar lugar a intensos efectos mecánicos, que son capaces de destruir tubos y sus accesorios (si se trata de tuberías y demás) ,es decir, llaves de paso. Consideremos un **tubo Venturi** en el cual se halla circulando una corriente de agua.

En el mencionado tubo Venturi, se irá reduciendo convenientemente la sección mínima, hasta que la **velocidad  $V_1$**  aumente tanto que la pérdida de presión valga :

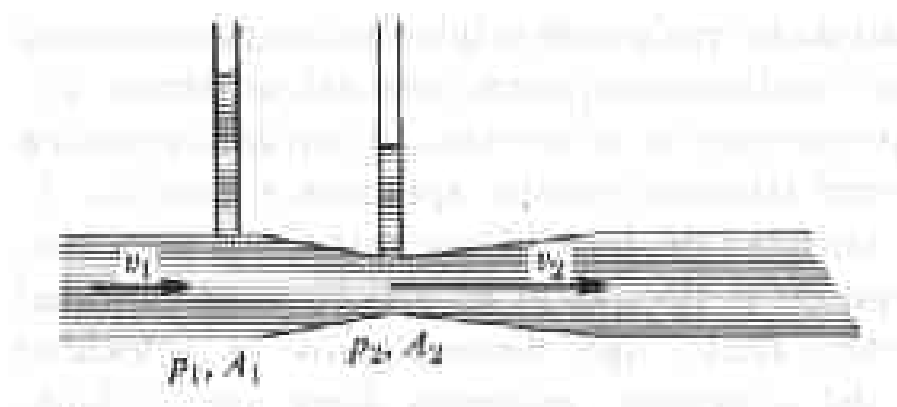


Foto N° 572 :  
Dibujo de un tubo Venturi, comúnmente utilizado en las mediciones y experiencias hidráulicas.

$$\Delta h = (k_1 - k_2) = 10 \text{ mts.}$$

Esto es, una (1) atmósfera aproximadamente. Esto significa que tendremos un vacío en dicha sección mínima. Tal caso puede producirse en ciertas regiones de una tubería, como, por ejemplo, en cambios de sección libre y compuertas de cierre, etc., dando lugar a la formación de espacios vacíos, y este fenómeno se llama, como ya hemos visto, “**cavitación**”. Recordemos y tengamos en cuenta que los fenómenos simultáneos de vaporización y condensación, se suceden en intervalos muy cortos, extremadamente cortos, del orden de **una (1) millonésima de segundo**.

La condición para que el fenómeno de la cavitación se produzca es que, según lo anteriormente expresado, la siguiente :

$$\gamma \cdot (V_1^2 - V_2^2) \cdot (1/2 \cdot g) = 10,3 \text{ mts.}$$

Si el valor de  $V_2$  es muy pequeño comparado con el valor

de  $V_1$  , el valor de  $V_1$  resultará de aproximadamente : **14, 2 mts/seg. a 15 mts./seg.**, que es el **valor de la velocidad crítica para que la cavitación se produzca.**

Usualmente, el problema de la cavitación se estudia en los llamados **“túneles de agua”** , para conducir las investigaciones de dicho fenómeno. Este tipo de investigaciones es muy importantes para las actividades marinas y para el diseño de maquinaria que tendrá acceso a lugares donde las mismas tendrán que vérselas con líquidos. En muchos casos, los trabajos que se realizan sobre este tema tienden a lograr predecir el inicio del fenómeno de la cavitación , como así también, el estudio del núcleo de la cavitación y su interacción con el campo de presión estática, asociados con capas límites y estructuras de vórtice vertical.

Pero nuestro caso específico tendría que ver con **hélices** ,y en lo posible con las del RMS “Titanic”. Aunque vuelvo a expresar que no es mi intención efectuar una serie de “terribles” combinaciones y formuleos matemáticos, sí podremos dar una idea acerca de lo que significó el hecho que las máquinas pasaran por una acción de parada total y de reversa en el sentido que venían trayendo , en función del problema de la cavitación.

Para terminar: el tema de la cavitación supone un punto poco analizado, ya que dentro de la serie de parámetros técnicos en los que la mayoría de los autores investigaron (muchos de ellos de gran fama y amplia difusión) ,rara vez se lo considera. Pero para mí si tiene importancia, desde el punto de vista de qué es lo que ocasionó (este fenómeno) en momentos en que se necesitaba toda la potencia que el buque pudiera entregar para eludir al iceberg.

Recordemos que el “Titanic” avanzaba a una velocidad de **21,5** nudos por hora, mientras que otros autores dicen a **22** .En el primer caso tendríamos una velocidad de **11,06 mts./seg.**; en el segundo, de **11,31 mts./seg.** Con lo que, para el primer valor de velocidad, tendríamos que ésta marca sería un **75,75 %** de la velocidad crítica exigida para la aparición de la cavitación, mientras que para el segundo, sería un porcentaje de **79,64 %**.

De todos modos, aunque no en el valor de la velocidad crítica necesaria para que aparezca cavitación, sí lo bastante cerca. Además, se debe reconocer que los valores de presión, temperatura, densidad y otros parámetros, en su interrelación, acercarían dichos valores.

Ahora bien, se ha sugerido en la bibliografía que una **hélice** se puede considerar como una máquina de flujo axial ubicada dentro de una carcasa. Pero, con o sin carcasa, y del mismo modo que otros medios de propulsión, una hélice produce **empuje** impartiendo **momento lineal** a un fluido, en nuestro caso, agua. La producción de empuje deja siempre a la corriente con algo de **energía cinética** y **momento angular** que no son recuperables, de lo que se deduce que este proceso no es 100% eficaz.

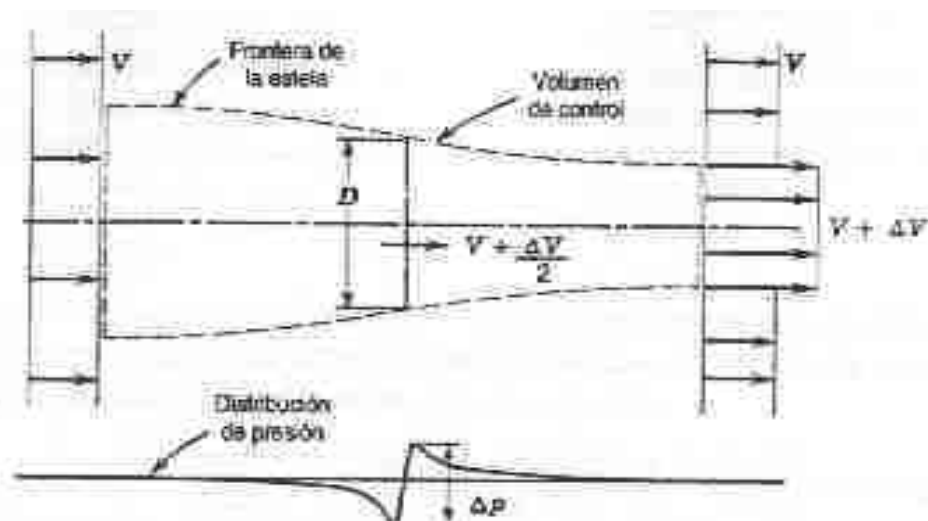


Foto N° 573 :

Gráfico (extraído del libro “Introducción a la Mecánica de los Fluidos”, de los autores Fox/McDonald) en el que se puede observar el modelo de flujo unidimensional y volumen de control que se utiliza habitualmente para analizar una hélice idealizada .-

El modelo de flujo unidimensional que se observa en la Foto N° 573, se grafica en la forma en que es visto por un observador que se mueve con la hélice, de modo que el flujo es estable. La hélice se sustituye por un *disco actuador* , a través del cuál la velocidad del flujo es continua pero la presión

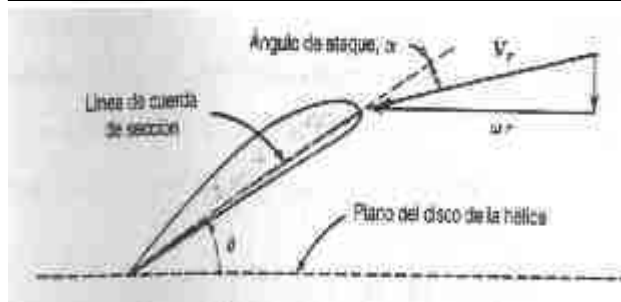
1276

aumenta de manera brusca. Relativo a la hélice, el flujo aguas arriba está a la velocidad  $V$  y a presión atmosférica. La velocidad axial en el disco actuator es :  $V + (1/2).\Delta V$ , con una reducción de presión correspondiente. Aguas abajo, la velocidad es :  $V + \Delta V$  , y la presión regresa a la atmósfera, mientras que la contracción del área de la estela para satisfacer la continuidad (es decir, los postulados del teorema de continuidad en Hidráulica) y el aumento de presión a través del disco de la hélice, se pueden observar en el esquema de la Foto N° 573.

Lo que no podemos mostrar en este caso son las velocidades de la turbulencia que se producen por el momento de torsión requerido para girar la hélice, indicando además que la energía cinética debida a la turbulencia en la estela también se pierde.

La aplicación del momento lineal en la dirección axial ,empleando un volumen de control finito, nos permite relacionar la velocidad de la estela, el empuje, la salida de potencia útil y la energía residual mínima en la estela. Ahora bien, en las hélices de turbina existen lo que se conoce con el nombre de **álabes** ,que vendrían a ser las hojas que componen dichas hélices. Pero la interacción del elemento álabe y la corriente es mucho más compleja de lo que pequeño trabajo de investigación pretende desarrollar. Pero sí digamos que muchos autores manifiestan que, en el caso de las hélices de un barco, éstas pueden ser consideradas como tres (o cuatro ,o más depende de los casos) álabes dispuestos sobre un eje. Por supuesto, **pedazos de álabes**.....

Foto N° 574 :  
Gráfico que nos ilustra el álabe y  
factores actuantes sobre el mismo .-





Sin ahondar mucho más en los difíciles detalles técnicos, digamos que de un atento estudio de todos los factores intervinientes, se ha llegado a ciertas conclusiones, que toman la forma de lo que habitualmente se conoce como fórmulas. Veamos algunas de estas y su explicación.

Los resultados obtenidos se pueden formular como sigue :

a)

$$F_t = m \cdot \Delta V$$

donde son :

$F_t$  : empuje

$M$  : masa en la unidad de tiempo

$\Delta V$  : diferencial de velocidad.

b)

$$P_{\text{entrada}} = m \cdot V \cdot \Delta V \cdot (1 + \Delta V/2V)$$

La fórmula anterior se aplicaría para el caso de flujo incompresible, con ausencia de fricción. Esta ecuación indicaría que la entrada requerida mínima para la hélice es la potencia mínima requerida para aumentar la energía cinética del flujo, siendo indicada como **P entrada** .

c)

La potencia útil producida es el producto del empuje y la velocidad de avance,  $V$ ; utilizando la ecuación (a) , se puede escribir :

$$P_{\text{útil}} = F_t \cdot V = m \cdot V \cdot \Delta V$$

d) La combinación de las anteriores ecuaciones dá por resultado lo que se conoce como **eficiencia propulsiva** .Es decir :

$$\eta = \frac{1}{(1 + \Delta V/2.V)}$$

Sí cabe la pena acotar que las anteriores fórmulas se aplican a cualquier dispositivo que crea empuje incrementando la velocidad de una corriente de fluido, y así se aplican a aviones, botes o buques, accionados por **hélices**.

1278

Pero sin embargo, la ecuación del apartado (d) es de importancia fundamental para lo que estamos tratando de explicar. Esta ecuación indica que la referida eficiencia puede incrementarse o reducirse reduciendo  $\Delta V$  o aumentando  $V$ .

Discúlpeme si los lleno de términos ingenieriles: no sé referirlos de otra manera.....es que fui capacitado para esto, y lo que sería simple de explicar para otras cosas, en ésta, no puedo hacerlo de otro modo.

Veamos ahora el esquema de la Foto N° 574. Allí podemos observar un elemento álabes de hélice rotatoria. El álabes se encuentra a un ángulo  $\theta$  con respecto al plano del disco de la hélice, mientras que el flujo se muestra como sería visto por un observador **sobre** el álabes de la hélice. La **velocidad relativa del flujo  $V_r$**  pasando sobre el elemento álabes (que, en función del RMS “Titanic”, sería una de sus palas) depende tanto de la **velocidad periférica del álabes,  $\omega r$** , como de la **velocidad de avance  $V$** . Pero lo más importante de todo lo inferido anteriormente es lo siguiente :**el funcionamiento de la hélice es afectado tanto por  $\omega$  como por  $V$** .

Sigamos. La cuestión es que, como tantas otras cosas, las características de funcionamiento de las hélices, se suelen medir experimentalmente. La siguiente foto nos muestra características típicas medidas para una **hélice marina**.

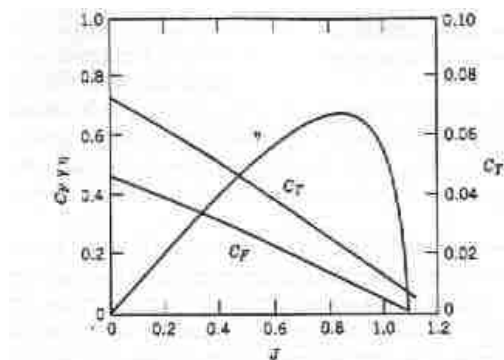


Foto N° 575 :  
El diagrama de la foto ha sido extraído del libro mencionado en la Foto N° 573. En él se aprecian las características típicas de una hélice marina .-

Ahora bien, las variables que se utilizan son más una muestra de lo que se toma en consideración para describir ciertos fenómenos, antes que para cuantificarlos. Es así que estas variables son, prácticamente, adimensionales. Así, la velocidad de rotación  $\dot{n}$  se expresa en revoluciones por segundo. La variable independiente es el **coeficiente de velocidad de avance J**, definido por :

$$J = V / (n \cdot D)$$

Las variables dependientes, en este caso, son el **coeficiente de empuje Cf**, el **coeficiente de torsión Ct**, el **coeficiente de potencia Cp**, y la **eficiencia de la hélice  $\eta$** , los cuáles, matemáticamente expresados en fórmulas son las combinaciones de las anteriores expresiones matemáticas.

Bien.

Hasta acá toda la parafernalia de la Ingeniería.

Lo anterior es a los solos efectos de que quién se considere capaz de poder desarrollar una fórmula que indique si la velocidad que las hélices del RMS “Titanic” pudieron haber desarrollado al momento de las maniobras que el buque efectuó al momento previo al choque contra el iceberg, estaban cerca de la velocidad de cavitación crítica en un caso de cavitación marina. Además, me gustaría que el posible “posta” de este desarrollo pudiera hacer hincapié en un tema difícil, el siguiente, que toma la forma de una pregunta:

**¿Las hélices del RMS “Titanic” estaban diseñadas como para preveer los efectos de la cavitación?.**

Cabe acotar que los primeros estudios del tema cavitación se iniciaron muchos, muchos años después del hundimiento del barco de los sueños. Pero, y con esto dejo planteado un pequeño y sutil interrogante....

El navío de la White Star Line fue preparado hasta en sus ínfimos detalles. No me extrañaría que este “pequeño detalle” haya sido tenido en cuenta

1280

por los diseñadores y constructores del buque.....**pero no dado a publicidad**. Obviamente, el RMS “Titanic” tuvo poca vida. No así, su hermano gemelo, el RMS “Olympic”, el cuál navegó los mares hasta el año 1937.

Vuelvo a preguntar: **¿Alguien hizo un estudio de cavitación sobre sus hélices?**

Pero lo que gravita en todo lo que he transcripto es lo siguiente:

¿Qué pasó al momento de la detención de las hélices y su puesta en reversa, en relación al tema cavitación?

**A la velocidad a la que venían girando las hélices del RMS “Titanic”, su parada y su puesta en reversa, sólo podían originar un torbellino de burbujas, tal cuál se muestra en la película de Cameron. Pero en dicho caso se produjo algo particular. Esto lo podríamos describir teniendo en cuenta que la cavitación habitualmente se produce cuando un fluido encuentra una resistencia al avance, sumado al hecho del alto valor de velocidad que el fluido presenta en su desplazamiento. La cuestión es que, en mi humilde opinión, en el caso de las hélices del “Titanic” se produjo un fenómeno que yo llamaría como de “cavitación inversa”. Esto sería así : el buque, y, obviamente sus hélices, venían desplazándose a una velocidad dada. Cuando se ordena la detención y puesta en reversa de las máquinas, las hélices pasan de máxima velocidad (lógico: van desacelerando...) a un estado de velocidad angular CERO .Esta desaceleración no se produce en un segundo, sino en unos cuantos; pero esos “cuantos segundos” dan lugar a que los perfiles de las hélices chocaran contra una masa de agua no estabilizada hidráulicamente, es decir, no “alineada” de acuerdo a “ingresar” en los ángulos de avance que las hélices del buque necesitaban para proceder a su posterior expulsión, o sea, poder impulsar al buque. Ahora bien, aunque la parada de las hélices fue total, para después pasar al estado de reversa, debemos tener en cuenta que el buque, por su lógica y natural inercia, se seguía desplazando en la dirección que llevaba y, aproximadamente, a la misma velocidad a la que venía.**

Por ello es que digo lo de “**cavitación inversa**” : en vez de ser los elementos propulsantes los que habrían de sufrir el choque contra el elemento líquido, en este caso, fue el elemento líquido el que “sufrió” la arremetida de las hélices. Espero se me entienda.....y especialmente , aquellos Ingenieros que lean esto. Con lo cuál, las hélices del RMS “Titanic”, al momento ser **ejecutada** la **ORDEN DE PARADA** , se encontraron con un leve y sutil problema. Una vez las hélices detenidas (antes de su paso a posición de reversa) se encontraron tratando de girar, pero dentro de una brutal, inmensa, extraordinaria masa de burbujas de aire comprimidas por los efectos del fenómeno de cavitación. Y, lamentablemente, se encontraron girando en un montón de **VACÍO**, producto de la acumulación de millones y millones de burbujas de aire. En definitiva, las hélices del RMS “Titanic” se hallaron girando en vacío. Con lo cuál, se encontraron intentando realizar un **momento lineal** en el **vacío**. Como resultado, no pudieron realizar **empuje** en el **vacío**. Por ello, el giro hacia la derecha tardó mucho más de los que, usualmente, en esos días, se podía preveer que un buque de las características del RMS “Titanic” .

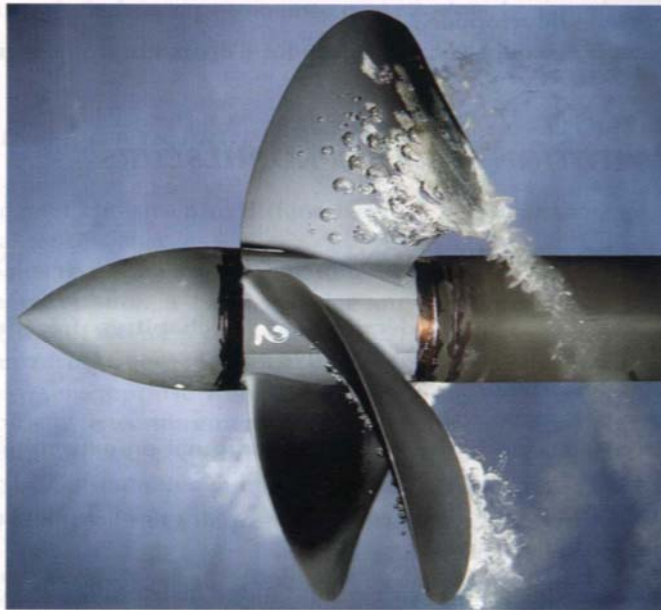
Mi intención ,al describir el fenómeno de la **cavitación**, fue, simplemente ésta: creer que no sólo los **EFECTOS HUMANOS** dieron lugar al hundimiento del inolvidable RMS “Titanic”, sino que también, ciertas condiciones físicas , derivadas de la acción de los **EFECTOS NATURALES**, posibilitaron una de las más grandes tragedias de la Humanidad.



**Foto N° 576 :**  
**Extraída del film de James Cameron , del año 1996, “Titanic”, la imagen que muestra el momento en que las partes inferiores del RMS “Titanic” embisten al filón del iceberg .-**



**Foto N° 577 :** En esta fotografía ,extraída de la película de James Cameron, se puede observar el entorno que rodea a una de las hélices del RMS “Titanic”: millones de burbujas de oxígeno , producto de la acción cavitatoria que el choque de las hélices del barco de los sueños contra la corriente marina provoca .-



*Fig. 10.1. Cavitation développée par bulles  
(DCN - Bassin d'Essais des Carènes)*

**Foto N° 578 :**

**Extraída del libro “La Cavitación” , del autor francés Avellan (edición 1995) , podemos observar la fotografía que nos representa el problema de la cavitación generado por las burbujas .Algo parecido pasó en las maniobras de parada y reversa con la que el RMS “Titanic” intentó esquivar el iceberg .-**

Pasaremos ahora a la siguiente Sección, donde veremos algunos tópicos referidos a la parte metalúrgica, pero también otros relacionados con distintos temas. Sin embargo, todos ellos, relacionados con el RMS “Titanic”.



**SECCIÓN 3**  
**ENSAYO DEL DR.ALLEN**  
**FALLA METALÚRGICA EN EL RMS “TITANIC”**  
**EL TEMA DE LOS REMACHES**

*“El metalurgista ha adquirido importancia creciente en la tecnología moderna. Hace años, la gran mayoría de las partes de acero se hacían con metal de bajo contenido de carbono que pudieran moldearse y elaborarse fácilmente. El tratamiento con calor se reservaba casi exclusivamente para la herramienta. Los diseñadores no podían controlar la falta de homogeneidad, los defectos de superficie, etc. y se consideraba buena práctica utilizar factores de seguridad con amplio margen. En consecuencia, las máquinas eran mucho más pesadas y el peso se consideraba una marca de calidad. Esta actitud ha persistido, hasta cierto punto, hasta hoy, pero la han desalentado los fabricantes que van a la vanguardia de la fabricación de aceros, sobre todo las industrias aeronáutica y automovilísticas. Han insistido en la importancia de la relación fuerza o resistencia-peso en buenos diseños, lo cuál ha redundado en la creación de aleaciones nuevas, de gran resistencia y ligereza”.*

**Profesor**  
**Sydney H. Avner**  
**Contemporáneo**  
**New York City Community College**  
**City University of New York**

1286

Uno de los misterios, o por lo menos, de los interrogantes que han permanecido sin develar hasta los últimos años del siglo XX, en lo que se refiere a la tragedia del RMS “Titanic”, es el **porqué de la rotura del casco ante el choque contra el iceberg**. En definitiva, muchos Ingenieros de aquella época ( e incluso de años siguientes ) trataron de explicar el fenómeno de rotura del casco bajo una increíble cantidad de teorías, aunque algunas no estuvieron exentas de verosimilitud. Y varios se agarraron las canas, tratando de hallar las respuestas pertinentes.....

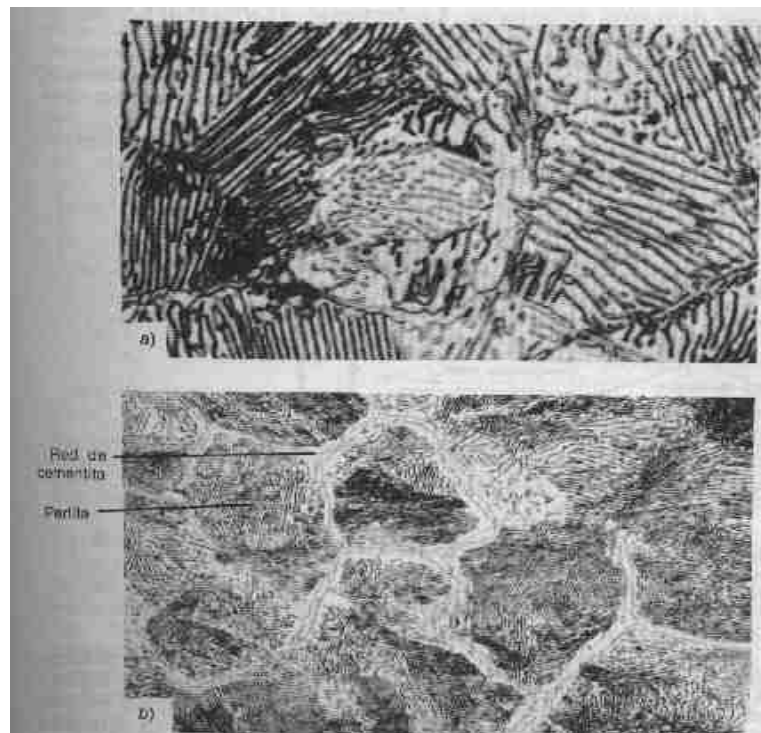
De todos modos, y en base a los conocimientos que se han obtenido de una exploración concienzuda del barco de los sueños, allí donde se encuentra, han permitido conocer ,por ejemplo, que el choque contra el témpano no dejó **sólo** un corte a lo largo de una extensión de 100 metros (más o menos) sino que también, como un efecto que se produjo al mismo tiempo que se iba rasgando el costado de estribor del buque, produjo un **levantamiento de las chapas** que constituían dicho sector.

Pero lo interesante de la aplicación de la ciencia conocida como **“Resistencia de Materiales”** , lo constituye los resultados que se han podido obtener del estudio de ciertos elementos rescatados del buque, ya que la detallada investigación de los mismos ha permitido conocer ciertas cosas de las cuales no se tenía ni siquiera idea .

Y mediante un estudio sumamente detallado, varios científicos canadienses, llegaron a dar explicaciones sobre los que realmente aconteció la noche de la tragedia, en lo que se refiere al aspecto técnico de la constitución de los materiales que formaban la estructura del RMS “Titanic”.

Una de las pruebas realizadas sobre una plancha de metal (la cual fuera rescatada durante una de las primeras expediciones al buque) , que perteneció al casco de la nave, demuestra que el acero que se usó en la construcción era **frágil como el cristal**, con un elevada proporción de **azufre**. Algo que se sustentó desde las primeras páginas de este trabajo.

Vale la pena mencionar que en los aceros comerciales, el azufre se mantiene generalmente por debajo de una proporción del **0,05 %**. Este metaloide se combina con el **hierro** para formar **sulfuro de hierro (FeS)**, el cuál forma , a su vez, una aleación eutéctica de bajo punto de fusión, con hierro que tiende a concentrarse en las fronteras de grano. Cuando el acero se forja o lamina a altas temperaturas, se hace **frágil** ,debido a la fusión del eutéctico sulfuro de hierro que **destruye la cohesión entre los granos** ,permitiendo que se desarrollen grietas. En los aceros de maquinado libre, el contenido de azufre aumenta entre 0,08 % y 0,35%, con lo cuál el mejoramiento en la maquinabilidad se debe a la presencia de inclusiones sulfurosas más numerosas que hacen pedazos las rebabas, reduciendo de esta manera el desgaste de la herramienta.



**Foto N° 579 :**

Podemos observar en esta Foto, las microfotografías de (en la parte superior) : un acero al 1% de carbono, enfriado lentamente, bajo un aumento de 500x ; en la parte inferior, un acero al 1,2 % de carbono, enfriado lentamente, bajo un aumento de 300x . Las áreas de perlita están rodeadas por una red blanca de cementita proeutectoide .Nótese que el espesor de la red de cementita aumenta a medida que aumenta el contenido de carbono .-

1288

Digamos que la mayoría de los estudios que se fueron realizando a lo largo de las décadas se centraron en el estudio de la composición del material con el que fue confeccionado el casco de la nave.

Pero hubo que esperar hasta el día **6 de Enero del año 1995**, cuando se realizó un ensayo en el **Centro de Física Naval del Departamento de Defensa del Canadá** , en la ciudad de **Halifax** (aquella misma en la que están sepultados los cuerpos rescatados del hundimiento del buque), capital de Nueva Escocia. Se hallaban allí reunidos varios científicos e Ingenieros destacados en diversas disciplinas.

Uno de los responsables del ensayo, un Ingeniero especializado en erosión de materiales, el **Dr. Ken Karis Allen** , tomó en sus manos la pieza decisiva que habría de despejar uno de los mayores enigmas de la Historia contemporánea. Dicha pieza era un trozo del casco, un disco de apenas **20 cms.** de diámetro y **2,3 cms.** de espesor. Aunque todavía presentara algunas algas y residuos propios del océano, éstos no le impedían ver los agujeros de los remaches originales. Una vez que hubo sido limpiado, apareció a la vista la pintura marrón ,casi intacta, con muy pocos rastros de óxido, algo **extraordinario** luego de 83 años en el fondo del mar.....

Y como todo en el RMS “Titanic” tiene una historia, este fragmento del casco, también. A partir del año 1991, un grupo de científicos canadienses altamente calificados, entre los que figuraban el geólogo canadiense **Steve Blasco** , el oceanógrafo **William Snyder** y el Ingeniero **Ferguson** , se tomaron el trabajo de retornar al buque, y si fuera posible, sacarle al RMS “Titanic”, uno de los secretos que guardó por tantos años. Obviamente, al lugar del naufragio bajaron camarógrafos junto a ellos, los cuales se encargaron de filmar varias etapas de la investigación. Y, como en tantas otras, también se utilizaron los mini-submarinos rusos **MIR**, sumamente útiles. Pareciera que los “Ruskies” están siempre en todo.....¿no?.

De todos modos, lo único que extrajeron desde ese lugar, fue un trozo de acero del casco.

Cuando, una vez reunido el equipo que habría de realizar el ensayo, se reunieron para proceder a efectuar la experiencia, el **Dr. Ken Karis Allen** alzó el disco entre sus manos, lo miró y lo colocó sobre lo que el mismo decía que era “el banco de torturas” : una mesa de experimentación de fracturas mecánicas. Allen dijo entonces , a sus ayudantes :

*“ Sospecho varias cosas sobre la calidad de este acero. Todo acero es básicamente una aleación de hierro y carbono, pero es crucial el procedimiento seguido para purificar el hierro, así como para evitar que el carbono precipite en carburo de hierro.”*

Asimismo, debemos indicar que existen, en la actualidad, aceros especiales, con el agregado de otros elementos, pero **esto no se conocía** en los primeros años del siglo XX. Otra cosa en contra de la calidad del acero era el hecho que **no se hacían tests de fragilidad del acero**, o si se quiere, de respuesta ante la aparición de bruscos esfuerzos de corte, tracción y torsión.

Como dato adicional, digamos que ,en esos días, se rompían (muy habitualmente...) los dientes de los engranajes. Pero también digamos que, en la actualidad, si se necesitara acero para construir esos engranajes, difícilmente el producto se quebraría , antes bien (como máximo) se doblaría....y solo se fracturaría en zonas muy precisas --uniones soldadas o remachadas---(es decir , allí donde se pudiesen hallar pretensiones)--- , pero luego de haberse formado y haber absorbido elásticamente una gran parte del impacto.

Para realizar la prueba, Allen utilizó el llamado **péndulo de Charpy**. Comentemos que este aparato consta de una estructura de acero (generalmente) sobre la cual se monta, en un eje transversal superior , un largo brazo (también de material hierro o acero) que en su extremo inferior lleva un peso determinado, según el tipo de experiencia que se ha de llevar a cabo: generalmente el peso se encuentra normalizado. Dicho peso presenta la particularidad de estar , en uno de sus extremos, bien afilado, al estilo de lo que sería una hacha , y es , justamente con dicho sector filoso,

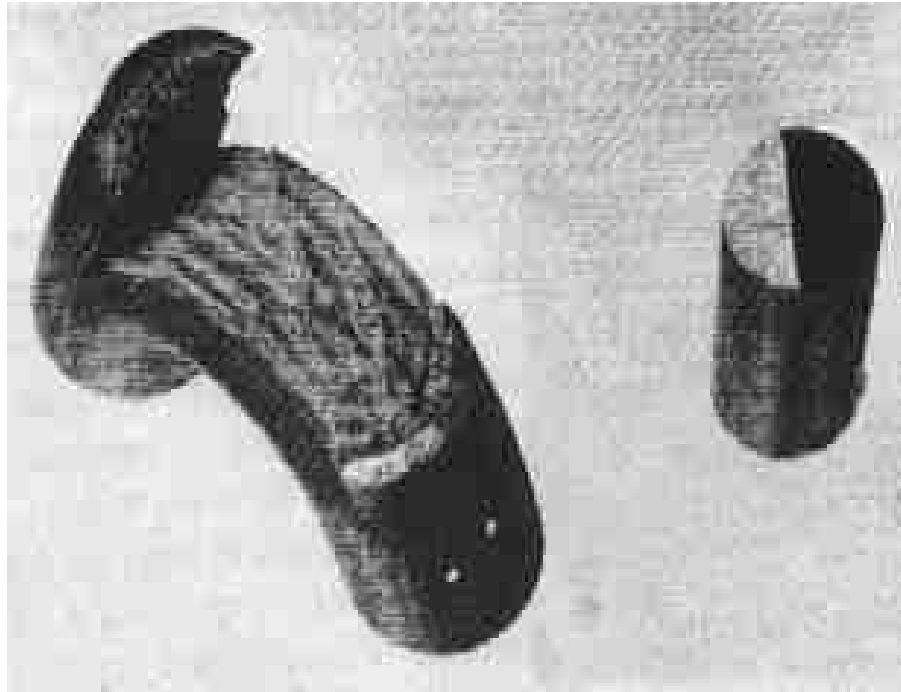


Foto N° 580 :  
En esta fotografía, podemos observar , a la izquierda, una fractura fibrosa de hierro forjado , y a la derecha , una fractura cristalina de acero .-

con el que impacta contra la pieza a la cual se someterá a ensayo. Como existe una determinada formulación matemática para este proceso, se podrá hallar la resistencia mecánica que la mencionada pieza presentará a la fractura, y ello podrá informar de las características mecánicas de la pieza, y lo más importante : sus **propiedades** .

En el caso que nos ocupa, esto es el ensayo del Dr. Allen , el péndulo pesó alrededor de **30 kgs.** ; el producto de la masa del péndulo por la aceleración que tomaría al descender, se incrementaría varias veces, debido al valor que la misma aceleración habría de tomar al ser liberado.

El primero de los choques habría de realizarse contra una muestra de **acero naval** ( es decir, acero usado en la construcción de buques) recientemente elaborado; en el segundo de los choques, habría de golpear contra el **fragmento del casco** recuperado del **RMS “Titanic”**.



**Foto N° 581 :**  
**En esta fotografía podemos observar una**  
**máquina para las pruebas de impacto.**  
**Habitualmente se la denomina como**  
**“péndulo de Charpy” .-**

Y para hacer lo más parejo posible las cosas, ambas muestras estaban ubicadas dentro de una solución alcohólica a una temperatura de **1° centígrado bajo cero**, la misma que tenía el agua del mar al momento de la tragedia , esa noche de 1912.

Bajo el impresionante golpe, la pieza de acero actual se dobló por la mitad, como si fuera de goma, pero lo más importante de todo es que **no se rompió** .Y el golpe no fue, precisamente, de lo más suave....El péndulo se detuvo, mientras los instrumentos electrónicos instalados en la punta del péndulo de Charpy , midieron la fuerza del choque y la reacción física de la pieza impactada.



**Foto N° 582 :**

**Fotografía del corte producido bajo el impacto de un péndulo de Charpy sobre un acero actual .Se puede ver claramente que la falla producida es brutal, en cuanto al destrozo que la pieza presenta . Pero lo más importante de todo, es que la pieza no se partió totalmente , es decir , no se dividió en dos secciones , a pesar del tremendo golpe .-**

A continuación, Allen oprimió la llave que accionaba el péndulo, para descargar el mismo sobre la muestra de acero que perteneció al casco del RMS “Titanic”.

### **Y entonces ocurrió.**

Sucedió lo que el científico había presentido : cuando la cabeza del péndulo cayó sobre la sección del metal del buque, éste dió un sonido agudo , casi como un grito.....como algo proveniente más allá del tiempo y la distancia. Todos los que estaban allí (según comentarios posteriores...) sintieron un escalofrío al ver como la pieza se partía en dos tajadas filosas, mientras el péndulo seguía girando en el aire.

Y lo que también muchos pensaron era, que en el lugar de la maza del péndulo, se podía haber hallado el filete de un iceberg.





Foto N° 583 :

Fotografía en la que podemos apreciar el resultado que el impacto del péndulo de Charpy produjo en la muestra de acero recuperado del RMS "Titanic". Nótese dos cosas : primero, que el acero se partió totalmente y segundo, la diferencia de constitución con el acero actual, fácilmente apreciable a simple vista .-

Y así se pudo develar el gran misterio: **EL ACERO DEL CASCO DEL RMS "TITANIC" ERA CASI TAN FRÁGIL COMO EL CRISTAL.** Es más : la fragilidad del acero constituyente del barco de los sueños se vió acrecentada por el **alto contenido de azufre**. Ahora bien, en aquellos tiempos, se procedía a agregar azufre al acero en los lugares de su fabricación, es decir, las acerías, a los efectos de darle al metal la **máxima tensión posible** .Con lo que el concepto de fractura por fragilidad se hace presente , para indicarnos que el RMS "Titanic" tenía un grave problema incorporado a su casco: la excesiva incorporación de azufre en la composición del acero con el cual estaba constituido el casco del buque.

Debemos ver un poco más en detalle el tema de la posible falla en el uso de un acero que no cumplía con las condiciones necesarias que (a los paráme--

/--tros de calidad de estos días, o por lo menos de los últimos años del siglo XX) los buques actuales requerirían.

Por ello , buscando en la Internet, dí con un artículo editado en **Journal Of Metallurgy (JOM)**, preparado por la **Sra. Katherine Felkins**, y los **Sres. H. P. Leighly Jr. y A. Jankovic**, el cual me pareció sumamente interesante y bien explicado desde el punto de vista metalúrgico y físico, como para que se lo pueda, fácilmente, entender.

La base sobre la que se habrá de trabajar en el resto del artículo es la idea que indica que los análisis efectuados a los trozos de acero rescatados del casco sumergido del barco de los sueños, revelarán que el mencionado elemento metálico tuvo (en su fabricación) **UNA ALTA TEMPERATURA DE TRANSICIÓN DE DÚCTIL A FRÀGIL** , lo cual hizo que ese acero no fuera apto como para prestar servicio en barcos cuyos cascos estuvieran sometidos a muy bajas temperaturas. Recordemos que la temperatura del agua, en las noches del 14 y 15 de Abril de 1912 , llegó a estar entre los **(--1) ° C** y **(--2) ° C**.

Reconozcamos una vez más que este acero no era (según los conceptos que se manejan, desde hace tiempo ya, para la fabricación del acero destinado a barcos) apto como para ser utilizado en la construcción del buque. Pero, sin embargo, aparentemente este acero (en función del análisis efectuado) fue, en su momento, uno de los mejores que se pudo haber obtenido para ser empleado al momento de la construcción del buque.

Ahora bien, si observáramos algunas de las fotos que nos muestran los laterales de los buques ( y ya que estamos, del “Titanic”) ,vamos a ver algunos objetos que presentan una cabeza redonda y que están dispuestos a intervalos, sobre hileras bien definidas : son los denominado **remaches** ( o “**rivets**” en idioma inglés) que, en los buques de inicios del siglo XX, se hacían de hierro forjado. Los remaches eran empleados generalmente para unir planchas de acero, unas con otras o para unir las mencionadas placas a una estructura de acero : esta misma estructura se unía con remaches, es decir, en aquellas partes en que se debía efectuar una unión. Obviamente,

se practicaban agujeros en las partes de la estructura, los cuales serían ocupadas por los remaches.

Hay que indicar que los remaches eran calentados bien dentro de las temperaturas de la región austenítica (esto es, aproximadamente desde unos 1333° Farenheit hasta 1666 ° F) ,para más tarde ser insertados en los agujeros hembras de las respectivas planchas.

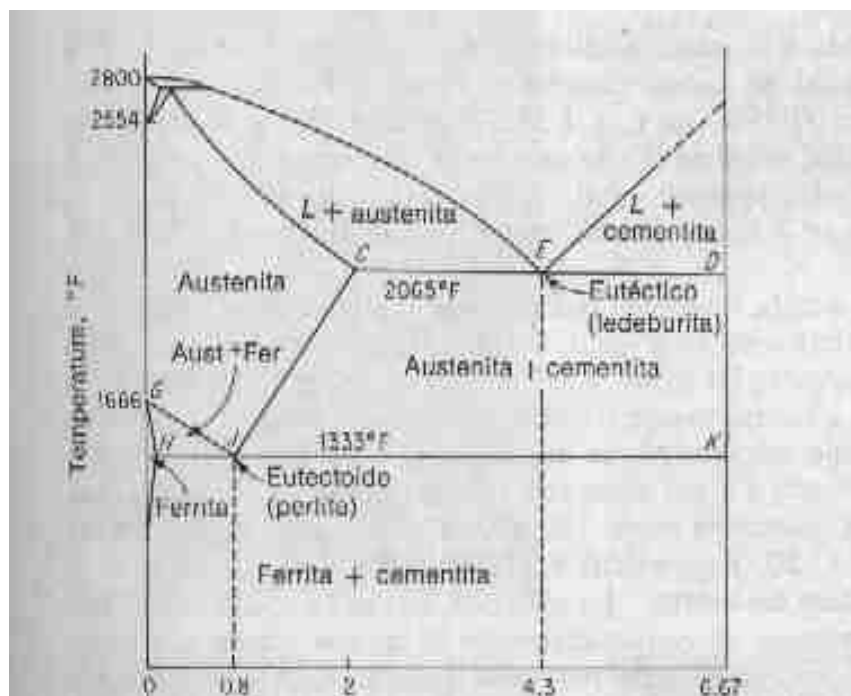


Foto N° 584 :

En esta ilustración , extraída del libro “Introducción a la Metalurgia Física” , se puede observar el diagrama de equilibrio hierro - carburo de hierro, marcado con los nombres comunes para las estructuras que se forman durante el proceso .-

Luego, los remaches eran comprimidos hidráulicamente , a los fines de llenar las cavidades y formar una cabeza que impida el deslizamiento por esa misma apertura. Recordemos que se usó una cifra que ronda los tres millones de remaches para la construcción del barco de los sueños.

En la noche en que el RMS “Titanic” fue herido de muerte, una larga brecha se abrió (como ya hemos dicho ) a lo largo de estribor del buque, lo que a la larga significó la muerte del barco.

1296

Esta rotura se abrió a unos cuatro (4) metros por arriba de la quilla. Y durante los siguientes diez (10) segundos después del choque, el filete de hielo del iceberg le abrió una brecha de (prácticamente) cien (100) metros de largo, dañando el casco y haciendo saltar los remaches. Los estudios más recientes que se hicieron con respecto a las heridas que sufrió el barco de los sueños, incluídas las observaciones submarinas, a lo largo de las dos (2) últimas décadas del siglo XX, develaron que el daño que recibió el buque es del tipo “**discontinuo**”. Uno de los responsables del diseño del RMS “Titanic”, el Ingeniero **Edward Wilding** , de la compañía naviera dueña del barco, la White Star Line, indicó que, en base a sus cálculos, la superficie abierta por el daño estaba en el orden de los **1,115 mts.cuadrados**. Wilding realizó estos cálculos en base a los informes que los sobrevivientes efectuaron en cuanto a la observación de la inundación que el buque fue sufriendo. Ahora bien, recientes trabajos, utilizando computación, tomando igualmente los testimonios brindados por los sobrevivientes, pero con la diferencia de asignar el daño únicamente a los seis (6) compartimientos estancos del lado de estribor del buque, dan una cifra muy cercana, más exactamente de **1,117 mts.cuadrados**. La disquisición de los cálculos la podemos observar en la siguiente Tabla, que fuera efectuada por los **Sres. Hackett y Bedford**, teniendo en cuenta que los compartimientos se hallan listados desde proa hacia popa.

Compartimientos	Cálculos
<b>Punta delantera</b>	<b>0,056 m2.</b>
<b>Bodega de carga 1</b>	<b>0,139 m2.</b>
<b>Bodega de carga 2</b>	<b>0, 288 m2.</b>
<b>Bodega de carga 3</b>	<b>0, 307 m2.</b>
<b>Sala de Calderas 6</b>	<b>0, 260 m2.</b>
<b>Sala de Calderas 5</b>	<b>0, 121 m2.</b>
<b>Área Total</b>	<b>1,171 m2.</b>

**TABLA 7.3** Algunas especificaciones de acero estándar representativo

NUM. AISI <sup>+</sup>	% C	% Mn	% P max	% S max	NUM. SAE
<b>ACEROS AL CARBONO</b>					
C1010	0.08-0.13	0.30-0.60	0.04	0.05	1010
C1015	0.13-0.18	0.30-0.60	0.04	0.05	1015
C1020	0.18-0.23	0.30-0.60	0.04	0.05	1020
C1025	0.22-0.28	0.30-0.60	0.04	0.05	1025
C1030	0.28-0.34	0.60-0.90	0.04	0.05	1030
C1035	0.32-0.38	0.60-0.90	0.04	0.05	1035
C1040	0.37-0.44	0.60-0.90	0.04	0.05	1040
C1045	0.43-0.50	0.60-0.90	0.04	0.05	1045
C1050	0.48-0.55	0.60-0.90	0.04	0.05	1050
C1055	0.50-0.60	0.60-0.90	0.04	0.05	1055
C1060	0.55-0.65	0.60-0.90	0.04	0.05	1060
C1065	0.60-0.70	0.60-0.90	0.04	0.05	1065
C1070	0.65-0.75	0.60-0.90	0.04	0.05	1070
C1074	0.70-0.80	0.50-0.80	0.04	0.05	1074
C1080	0.75-0.88	0.60-0.90	0.04	0.05	1080
C1085	0.80-0.93	0.70-1.00	0.04	0.05	1085
C1090	0.85-0.98	0.60-0.90	0.04	0.05	1090
C1095	0.90-1.03	0.30-0.50	0.04	0.05	1095
<b>ACEROS DE MAQUINADO LIBRE</b>					
B1112	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.16-0.23	1112
B1113	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.24-0.33	1113
C1110	0.08-0.13	0.30-0.60	0.04	0.08-0.13	
C1113	0.10-0.16	1.00-1.30	0.04	0.24-0.33	
C1115	0.13-0.18	0.60-0.90	0.04	0.08-0.13	1115
C1120	0.18-0.23	0.70-1.00	0.04	0.08-0.13	1120
C1137	0.32-0.39	1.35-1.65	0.04	0.08-0.13	1137
C1141	0.37-0.45	1.35-1.65	0.04	0.08-0.13	1141
C1212	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.16-0.23	1112
C1213	0.13 max	0.70-1.00	0.07-0.12	0.24-0.33	1113
C12L14†	0.15 max	0.80-1.20	0.04-0.09	0.25-0.35	12L14

**Foto N° 585 :**

En esta foto podemos tener los datos de los aceros nombrados con la norma AISI , y sus diversos porcentajes de materiales de aleación, presentes en dicha estructura . Asimismo, notemos que también hay una nomenclatura SAE .-

Siguiendo con estos comentarios, digamos que para el día **15 de Agosto** del año **1996**, una de las expediciones que concurrió al lugar del naufragio del RMS "Titanic" , logró extraer muestras de metal (en este caso, acero) del casco del buque, a los efectos de realizar un análisis metalográfico.

Una vez que la muestra principal se depositó en los laboratorios de la **Universidad de Missouri** (USA) , el primer paso fue el de lograr determinar cuál era su composición. Más adelante, podremos observar los resultados del análisis que le fue realizado a la muestra en la correspondiente Tabla, la numerada con II .

Uno de las primeras cosas que se descubrieron fue el escaso contenido en **Nitrógeno (N)** que la muestra contenía. Esto indicaba , a simple vista, que el acero de análisis **no fue producido en un horno Bessemer**. Debemos indicar que un acero que hubiese sido producido en un horno como el mencionado hubiese presentado un contenido de nitrógeno que lo hubiese hecho muy quebradizo, o lo que es lo mismo, **frágil**, especialmente a bajas temperaturas. En los inicios del siglo XX , el otro método de fabricación de acero era el conocido como **“a hogar abierto”**.

La alta cantidad de **Oxígeno (O)** y el escaso monto de **Silicio (Si)** indican que el metal fue escasamente desoxigenado, produciéndose así un acero casi inepto para las funciones requeridas. Además, el contenido de **Fósforo (P)** es ligeramente mayor que el normal, mientras que el contenido de **Azufre (S)** es **extremadamente alto** , acompañado de un escaso contenido en otro elemento químico, el **Manganeso (Mn)**. La relación entre los contenidos de Manganeso (Mn) y Azufre (S) dió la siguiente expresión : **6,8 / 1** . Esto quiere decir, que se hallaban 6,8 partes del elemento Manganeso por cada (1) parte de Azufre. Una relación de este tipo es considerada **baja** de acuerdo a los standards actuales; ahora bien, las cantidades sumamente altas de los elementos químicos indicados, esto es, **Fósforo (P)** , **Oxígeno (O)** y **Azufre (S)** , dan una tendencia a que el acero aleado con estos elementos posea una tendencia a la fragilización cuando el acero mismo se encuentre en un medio que esté a baja temperatura.

Es de constancia histórica que ,al tiempo en que el RMS “Titanic” fuera construído, cerca de las dos terceras (2/3) partes del acero producido bajo el sistema de “hogar abierto”, en el Reino Unido, se fabricaba en hornos que tenían forros ácidos. Así, hay una alta posibilidad que el acero que se utilizó en la construcción del “Titanic” , como así también en la de sus dos buques

buques gemelos, el “Olympic” y el “Britannic” , haya sido producido en hornos de hogar abierto con forros ácidos, los cuales se caracterizaban por poseer una alta cantidad de elementos ya mencionados, esto es, el Fósforo (P) y el Azufre (S). Obviamente, los forros de los hornos del tipo mencionado habrían de reaccionar con los elementos químicos antes indicados, de manera de remover estas dos impurezas que el acero presentaba.

Y para darle un lugar de origen, es muy posible que la mayoría del acero utilizado haya sido producido en los hornos de la ciudad de **Glasgow, Escocia**.

Algo de esto también se puede encontrar en la República Argentina. Es así: es de conocimiento público, además del hecho que muchos argentinos e ingleses trabajaron en la construcción de tanto las líneas férreas y sus asentamientos (esto sería, las construcciones ad-hoc necesarias para su funcionamiento: estaciones de pasajeros, sistemas de alimentación del agua que las calderas de las locomotoras utilizaban, los talleres ferroviarios, etc.) que, a partir de los inicios del siglo XX, comenzaron a extenderse por la República Argentina. Pues bien, al no haber fundiciones pesadas y siderúrgicas en Argentina, por aquella época, sumado al hecho que los constructores británicos sólo confiaban en los productos que ellos producían ( y por favor, si a alguno se le ocurre la idea de que este autor es “cipayo”, “entregista”, “colonialista”, “vendido”, etc. ,descártela de plano: mi solo interés es relatar cómo fueron las cosas....yo no las inventé) hicieron traer , vía transporte marítimo (por supuesto, en sus barcos.....), **TODO** lo necesario como para desarrollar el trabajo acordado.

¿A qué voy con esto?. Si Uds. han tenido que tomar un tren (en cualquier estación de esas características ,es decir, típicamente inglesas) se habrán fijado en los detalles de su construcción. Por lo menos alguno.....

Ahora bien, les doy un ejemplo práctico y fácilmente comprobable. En el recorrido de la línea **Roca** , que une la ciudad capital de la Provincia de Buenos Aires, es decir, **La Plata** con la estación de trenes del barrio de **Constitución** ,ubicada en la ciudad de **Buenos Aires**, hay muchas estaciones intermedias en las que el tren se detiene para cargar y descargar pasajeros. Una de dichas estaciones es la que está ubicada en la localidad

1300

de **Tolosa** ,a muy poca distancia de la ciudad de La Plata; en realidad, Tolosa vendría a ser un barrio aledaño a la ciudad, con estación de trenes propia.

Un mediodía del año 1995, en el cual me hallaba esperando la llegada de un tren que me condujese hasta la estación central de La Plata, me puse a observar los distintos detalles de las estructuras que componían la mencionada estación de trenes de Tolosa .Uno de los referidos detalles que me llamó la atención fue el constituido por las columnas que sostienen el techo del andén de la referida estación, que, al mismo tiempo, cumplen la función de tuberías de conducción del agua proveniente de las lluvias. Observando, ví una inscripción sobre una de las mencionadas columnas. La recuerdo muy bien, y la inscripción decía así :

**“ W. Macfarlane  
Glasgow ”**

Y, como para certificar que no se trataba de una columna aislada, comencé a buscar entre todas las columnas y.....**!!!Oh, sorpresa!!!!** : todas las columnas poseían la misma inscripción. Es decir, los británicos fabricaron en las acerías de Glasgow las columnas que habrían de formar parte de las estaciones de trenes , que se esparcirían sobre toda la superficie de la República Argentina :no las mismas acerías que produjeron el acero que fuera utilizado en la construcción del barco de los sueños.....pero la ciudad del que provino sí es la misma. Para aquél que se interese en el tema : sería un buen intento tratar de hacer un análisis metalográfico a un trozo de alguna de estas columnas.....quizás nos llevemos una sorpresa, en cuanto a su **composición química**.

Siguiendo con el desarrollo del tema, recordemos que los remaches provenían también de Glasgow. Remaches que motivaron la queja del Ingeniero irlandés Thomas Andrews, como se recordará. Un poco más adelante , veremos el tema de los remaches que poblaron el RMS “Titanic”.



Volviendo al desarrollo del estudio efectuado por Felkins, Leighly y Jankovic, veamos ahora las composiciones de otros dos aceros .Uno de estos aceros fue utilizado para la construcción de las puertas esclusas del **Chittenden Ship Lock**, ubicado entre el **Lago Washington** y el **Puget Sound** de la ciudad de **Seattle**, estado de **Washington (USA)** ,el cual fue realizado con acero fabricado alrededor del año **1912** ; la otra es la composición de un acero utilizado en la actualidad, nombrado como ASTM A36 .Éstas son las composiciones :

PLACA DE ACERO DEL CASCO DEL RMS “TITANIC” :

C : 0,21  
Mn : 0,47  
P : 0,045  
S : 0,069  
Si : 0,017  
Cu: 0,024  
O : 0,013  
N : 0,0035  
Relación Mn/S : 6,8 a 1 .-

EL “LOCK GATE” :

C: 0,25  
Mn : 0,52  
P : 0,01  
S : 0,03  
Si : 0,02  
Cu : 0,00  
O : 0,018  
N : 0,0035  
Relación Mn/S : 17, 3 a 1 .

1302

ACERO ASTM A36 :

C : 0,20

Mn : 0,55

P : 0,012

S: 0,037

Si : 0,007

Cu :0,01

O : 0,079

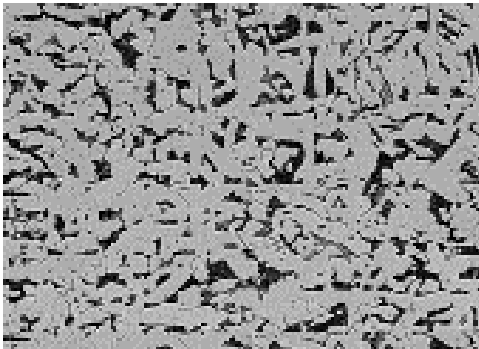
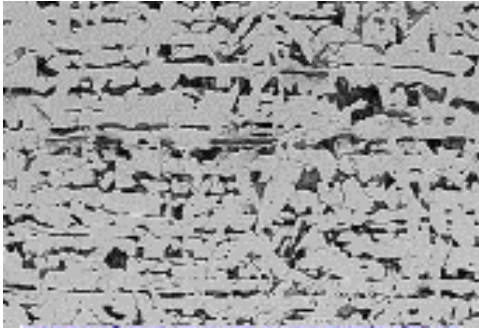
N : 0,0032

Relación Mn/S : 14,9 a 1 .-

Obviamente, se siguió trabajando en el tema .Las investigaciones sobre el metal que se rescató del “Titanic” prosiguieron: nadie iba a conformarse con un “trabajito” común , teniendo enfrente semejante testimonio del pasado.....vuelto en forma de análisis metalográfico.

Es así, que a continuación se utilizaron técnicas metalográficas standard, de manera de preparar los “especímenes” que se extrajeron de las placas del casco del RMS “Titanic”, en función de lo que se habría de realizar después: exámenes mediante el uso de microscopios ópticos. Una vez bruñidos y pulidos, se hizo un grabado al 2 % con una sustancia química denominada “Nital” ,la cual es una solución de ácido nítrico y alcohol, que se utiliza para poder visualizar los bordes de grano del material constituyente de la muestra.

Ahora bien, al haberse realizado con anterioridad otros análisis a piezas de metal rescatadas del naufragio, por los Sres. Brigham y Lafrenière , se halló un bandaje intenso en muestras del acero. Por lo que se decidió efectuar cortes de la placa del casco en sentidos transversal y longitudinal .

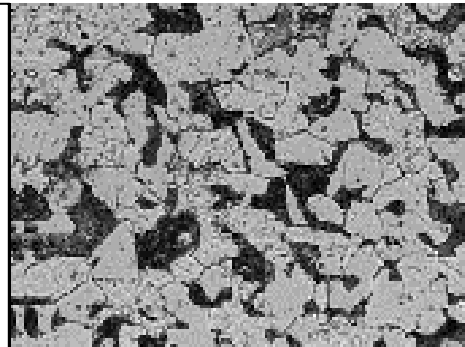


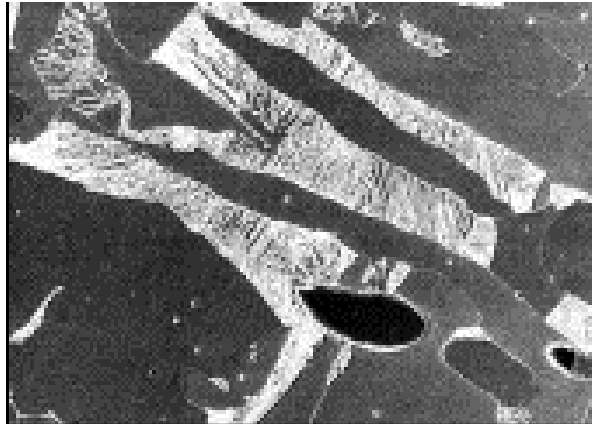
**Foto N° 586 :**

En la microfotografía superior ,se puede observar el acero del casco del RMS "Titanic" ,el cuál presenta una dirección longitudinal de sus fibras. En cambio, en la parte inferior, vemos la alineación transversal de las fibras .En definitiva , son las bandas que resultan de la presencia de las colonias de perlita alargadas y de las partículas de MnS. El ataque químico fue efectuado con una solución de Nital al 2% .-

**Foto N° 587 :**

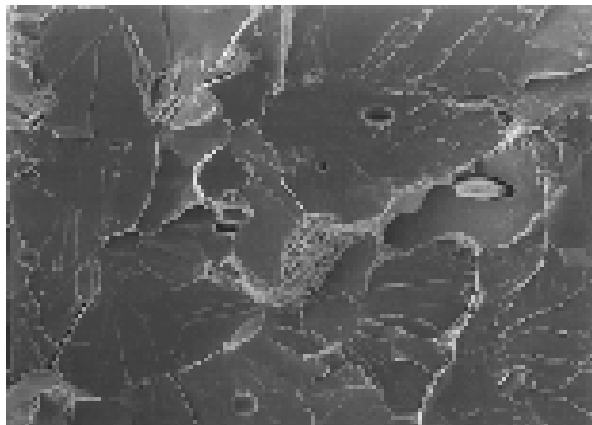
En esta microfotografía , se observa la microestructura de un acero ASTM A36 , en la cuál podemos ver las componentes perlita y ferrita . El diámetro más grande de grano es de 26, 176  $\mu\text{m}$  (nanómetro : 10 a la menos seis metros) y el ataque químico se realizó con Nital al 2% .-





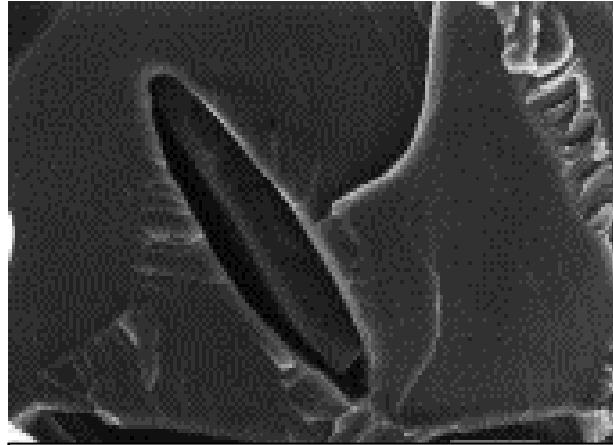
**Foto N° 588 :**

Aquí se tiene una micrografía por scaneo electrónico de la superficie perteneciente al acero del casco del RMS “Titanic” , que muestra las colonias de perlita, los granos de ferrita y una partícula elongada de MnS, junto a inclusiones no metálicas. El ataque químico se realizó con Nital al 2%.-



**Foto N° 589 :**

Una microfotografía por scaneo electrónico de la superficie fracturada del acero del casco del RMS “Titanic” , producida a 0°C., mostrando los planos de hendeduras (o “planos de fallas”) que contienen bordes y partículas sobresalientes de MnS .-



**Foto N° 589 :**  
**Micrografía por scaneo electrónico ,de la**  
**superficie de fractura por impacto de**  
**Charpy, que muestra un borde sobresaliente**  
**de una partícula fracturada de MnS, sobre la**  
**superficie de fractura .-**

Debemos indicar que también se le efectuaron ensayos de tensiones a las muestras que se extrajeron del buque. Una de las muestras (extraída de la placa del casco) medía 1,875 cms de espesor, mientras que la que se extrajo de la placa de los compartimientos estancos, medía 1,25 cms. de espesor. Sin embargo, la corrosión debida a la acción del agua de mar redujo el espesor de la placa del casco ,de tal modo que no fue posible maquinar especímenes standard que hubieran de ser sometidos a la acción tensional. Se usó, por lo tanto, un pequeño espécimen con sección reducida de medidas : 0,625 cms. de diámetro y un largo de prueba de 2,5 cms.

Podemos observar los resultados en la siguiente Tabla (pág.1314), la cual se pueden comparar con los datos de ensayo de tensión efectuado para un acero SAE 1020, el cual es similar en su composición con el que forma la muestra estudiada .

Y acá viene un pequeño gran descubrimiento : en el acero que formaba parte de las muestras tomadas al RMS “Titanic”, los ensayos dieron por resultado el menor rendimiento en resistencia , probablemente debido a un tamaño de grano más grande .

1306

Asimismo, la elongación se incrementa, debido a la misma causa anteriormente indicada.

Veamos la Tabla mencionada anteriormente.

ACERO RMS “TITANIC” :

Resistencia al corte : 193,1 Mpa

Resistencia a la tracción : 417,1 Mpa

Elongación : 29 %

Reducción porcentual de área : 57,1 %

ACERO SAE 1020 :

Resistencia al corte : 206,9 Mpa

Resistencia a la tracción : 379,2 Mpa

Elongación : 26 %

Reducción porcentual del área : 50 %

La batería de ensayos que se le practicaron al acero extraído del barco de los sueños no se agotó allí. Además de las mencionadas pruebas ,se realizaron otros ensayos, conocidos como los tests de impacto de Charpy, recordando que el Dr. Allen condujo también un estudio utilizando el mismo test, sobre una muestra de acero extraído del “Titanic”.

Los impactos del test de Charpy se condujeron bajo un rango de temperaturas que cubrían un espectro de ( $-55^{\circ}$  C a  $+179^{\circ}$  C), tomando como piezas de prueba tres series de especímenes para el ensayo de Charpy. Las series estaban dispuestas de la siguiente manera: una serie, de especímenes fue maquinada con el eje del espécimen paralelo a la dirección longitudinal de la placa del casco del barco; otra serie, maquinada en la dirección transversal y la tercera, una serie constituida por acero actual ASTM A36.

Para efectuar los mencionados ensayos, se utilizó un tester universal de impacto “Tinius Olsen” (modelo 84), el cual determinó la energía de impacto que fracturaría los variados especímenes , en el rango seleccionado de temperaturas. A los efectos de preparar las muestras (de acuerdo al rango de temperaturas) se hubo de utilizar un baño de enfriamiento rápido y un horno de laboratorio con circulación por aire. Así, los mencionados especímenes fueron puestos en remojo, en los aparatos apropiados, por un lapso mínimo de 20 minutos, a la temperatura seleccionada. Consecuentemente, un par de especímenes fueron ensayados a temperaturas de tests idénticas.

Se pueden identificar y observar (en la anterior fotografía) partículas de MnS (Sulfuro de Manganeso) .Algunas de estas partículas existen como protuberancias sobre la superficie de la muestra sometida a ensayo. Estas protuberancias fueron lanzadas de la superficie de fractura complementaria. Además, hay intrusiones que permanecen luego de que las partículas de MnS fueron arrojadas de la superficie de la fractura. Se puede observar que una de las colonias de perlita (uno de los constituyentes del diagrama eutéctico del acero) ubicadas en la superficie de fractura está orientada de manera que las placas de ferrita y la cementita (otros dos constituyentes del diagrama eutéctico) se distinguen claramente.

Ahora bien, aunque no lo tenga a mi disposición ,se pudo realizar un diagrama que relaciona la energía de impacto contra la temperatura , para las tres (3) series de especímenes. A más altas temperaturas, las muestras de la placa del casco que se prepararon en dirección longitudinal poseen mejores propiedades substanciales de impacto que las muestras que fueran cortadas en dirección transversal. A más bajas temperaturas ,la energía de impacto requerida para fracturar las muestras longitudinales y transversales es, esencialmente, la misma.

Por ello, el intenso bandaje es, ciertamente, las causas de la diferencia en la energía de impacto necesaria como para producir la fractura a temperaturas elevadas. En cambio, las muestras extraídas del acero ASTM A36 poseen las mejores cualidades en cuanto al impacto . La temperatura de transición

1308

(del estado dúctil a frágil) determinada bajo una energía de impacto de 20 Joules (Un Joule es una unidad de trabajo ,que es equivalente a  $3,6 \times 10$  a la sexta Kw. hora, o también, 4,186 calorías) es de 27° C para el acero ASTM A36, de 32° C para los especímenes longitudinales de la placa del casco del “Titanic”, y de 56° C para las muestras transversales.

Con lo que otra conclusión se puede indicar :

Evidentemente, el acero utilizado para el casco del barco de los sueños no estaba preparado para prestar servicio a bajas temperaturas, como las que habrían de presentarse en las aguas del Atlántico Norte .

La comparación entre el acero que provino del RMS “Titanic” y el acero ASTM A36, muestra que el acero moderno posee un más alto contenido de manganeso (Mn) y una menor cantidad de sulfuro (S), produciendo de dicha manera una mayor relación Mn / S , que reduce substancialmente la temperatura de transición dúctil a frágil. El Sr. Jankovic halla que la mencionada temperatura , en relación al acero constituyente del Chittenden es de 33° C. Asimismo, y esto es una indicación de cómo se fabricaban los aceros en las acerías de los Estados Unidos de América e Inglaterra, las muestras longitudinales del casco del “Titanic” y del Chittenden presentan, aproximadamente, la misma temperatura de transición del estado dúctil a frágil.

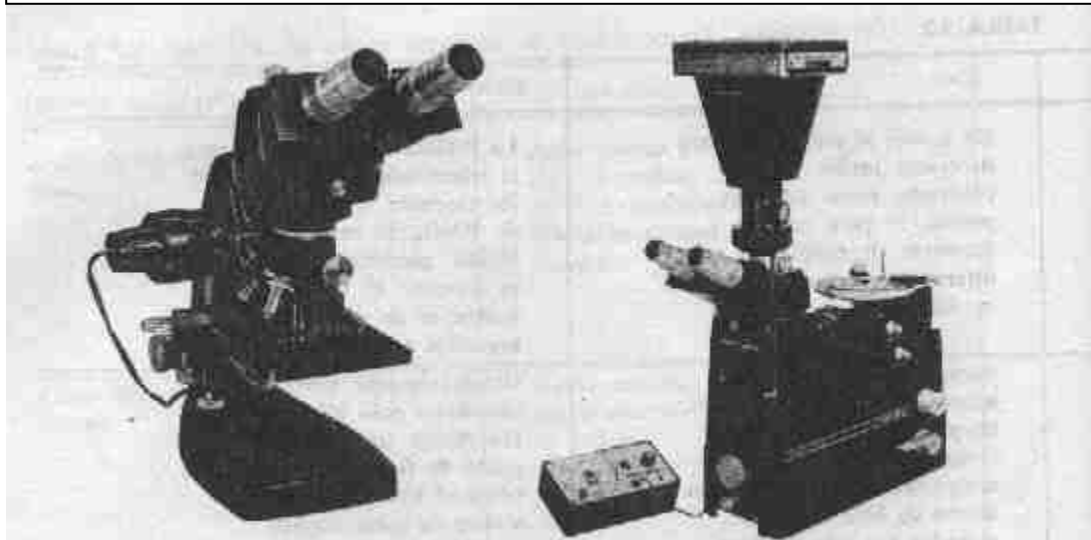
Otro de los aspectos técnicos que los análisis metalúrgicos nos permiten observar es la presencia de las fracturas por cizalla .

El cizallado es la acción por medio de la cual se corta en frío una plancha o pieza metálica por medio de una cizalla , es decir, una máquina que sirve para realizar un corte de las características indicadas, que en este caso sería la máquina de Charpy. Ahora bien, el cizallamiento es el tipo de deformación en el que los planos de una pieza se desplazan unos respecto de otros, para--



/--lelamente a sí mismos.

**Foto N° 591 :En esta fotografía podemos observar: a la izquierda , un microscopio metalúrgico y, a la derecha, un metalógrafo del tipo “banco” .Habitualmente , estas son herramientas muy útiles para los investigadores .-**



Pues bien, esto es lo que también se realizó con las muestras extraídas del barco de los sueños. Así se pudo observar que, en un rango de bajas temperaturas, donde la energía de impacto requerida para producir la fractura es menor, se pudo observar una superficie facetada de planos hendidos, constituidos de ferrita , los cuales indicaban una fractura frágil. Al rango de temperaturas mayores, donde la energía necesaria para causar la fractura es más elevada, se puede observar una fractura dúctil con estructura de cizalla.

Al utilizarse el 50 % del área de fractura por cizalla como un punto de partida, esto sucedería, en el caso del acero ASTM A36 , para una temperatura que estuviera en el orden de los ( $-3$ ) ° C, mientras que para el acero constituyente del RMS “Titanic” este valor se lograría a una temperatura de 49° C en la dirección longitudinal y a 59° C en la dirección transversal. A elevadas temperaturas, los valores de energía de impacto para la muestra de acero longitudinal del RMS “Titanic”, son substancialmente más grandes que para los especímenes del tipo transversal .

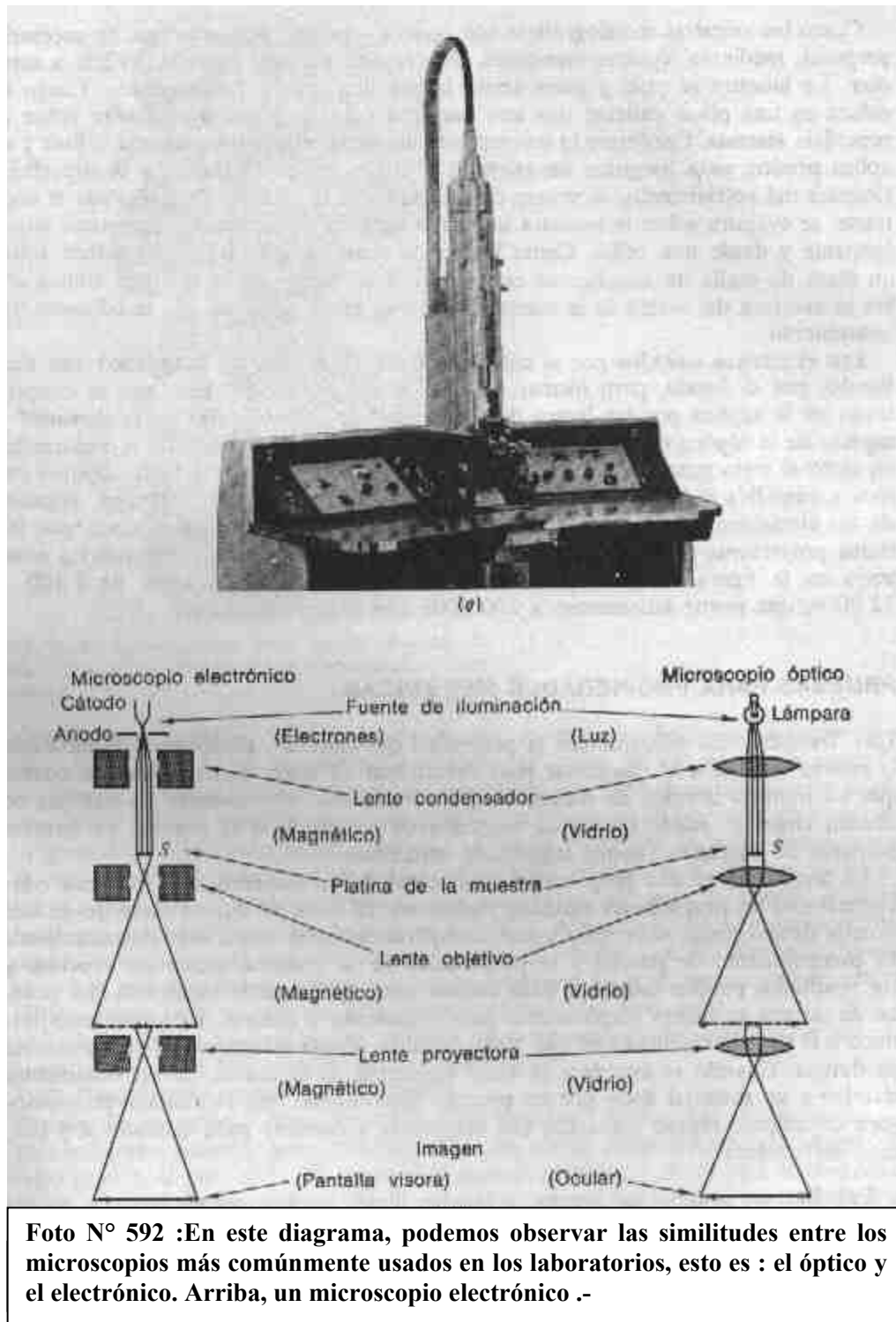


Foto N° 592 :En este diagrama, podemos observar las similitudes entre los microscopios más comúnmente usados en los laboratorios, esto es : el óptico y el electrónico. Arriba, un microscopio electrónico .-

Por lo tanto, la diferencia entre el porcentaje de fractura por cizalla , transversal y longitudinal, del acero proveniente del “Titanic” , es mucho más pequeña. Esto nos sugerirá, de acuerdo al estudio de investigación encarado por estos científicos, que el bandaje es el más importante factor presente en los resultados del experimento de determinación de energía/impacto según se puede comparar con los porcentajes de fractura por fractura en cizalla.

Una anotación al margen : como indiqué en páginas anteriores, mi búsqueda se orientó hacia aquellos artículos de interés (sobre el RMS “Titanic”) que pudieran dar una visión más integral de los temas que abarcan el panorama de los hechos referidos a sus historia. Asimismo, mencioné también que mi intención (al hallar los artículos) no era , precisamente, la de efectuar una tarea literal de traducción de los mismos, sino, tomarlos como base e ir tratando de hacer los análisis correspondientes a mi punto de vista, anexar material propio y realizar conclusiones. Por ello, creo indicado mencionar a las personas que intervinieron en la realización del artículo del cual tomamos los detalles relativos a la experimentación efectuada sobre el material extraído del RMS “Titanic”. Ellas son :

- **R. Davies, “Historical Metallurgy”,29 (1995).- Periódico “New York Times”, día 16 de Mayo de 1934.-**
- **“Ocean Liners of The Past : The White Star Triple Screw Atlantic Liners” (New York, Ameron House, 1995) .-**
- **T. E. Bonsall, “Titanic” ( Baltimore, MD: Bookman Publishing Co.,1987).-**
- **C. Pellogrino, “Her Name, Titanic” (New York: Avon Books,1988) .-**
- **R. B. Ballard y Rick Archbold, “The Discovery of the Titanic” (New York, Warner Books,1987).-**
- **C. Hackett y J. G. Bedford, “The Sinking of the Titanic: Investigated by Modern Techniques” (La Rama Norirlandesa del Instituto de Ingenieros Marinos y la Real Institución de loa Arquitectos Navales, Marzo 26 de 1996).-**

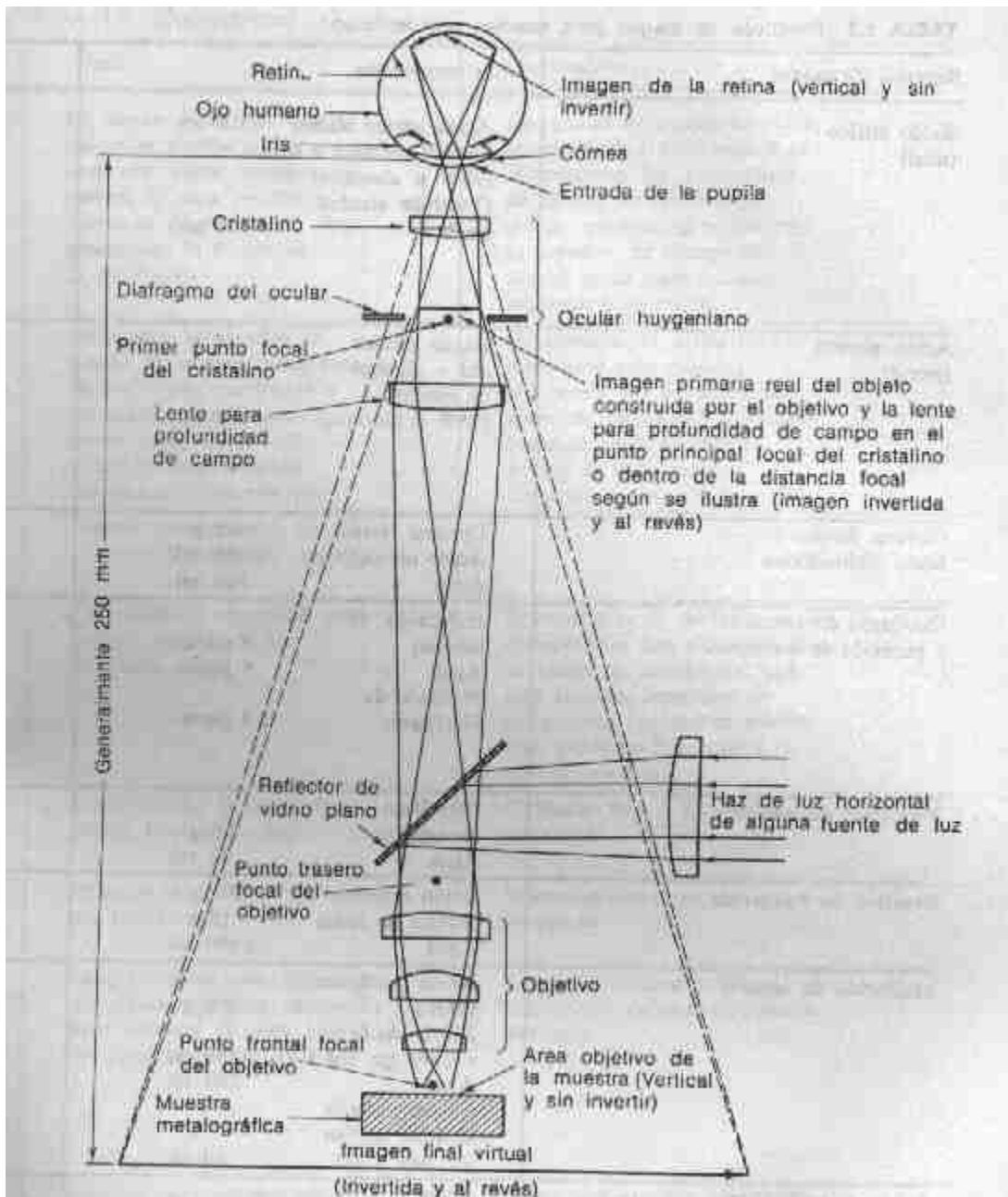
1312

- **A. Jankovic, “¿La Metalurgia Hundió al Titanic?” (Senior Project Report, Departamento de Ingenieros Metalúrgicos, Universidad de Washington, Seattle, Noviembre 1991).-**
- **R. J. Bringham y Y. A. Lafrenière, “Especímenes del Titanic”,92-32 (TR) (Ottawa, Canadá : Laboratorios de Tecnología de Metales, CANMET,1992) .-**
- **“Standard Test Methods and Definitions for Mechanical Testing of Steel Products”(Philadelphia, PA: ASTM A370-95a,1995).-**
- **Metals Handbook,1 (Metals Park, Ohio, ASM, 1961).-**
- **“Standard Test Methods and Definitions for Mechanical Testing of Steel Products” (Philadelphia, ASTM A370-95a,1995).-**
- **T. Foecke (Gaithersburg, MD: División Metalurgia, NIST).-**

Retomemos ahora algunas de las consideraciones efectuadas al momento de tocar el aspecto del choque propiamente dicho, entre el RMS “Titanic” y el destructor iceberg. Son comentarios, que, en cierto modo, nos permitirán tener una visión más completa de los aspectos técnicos del choque fatídico.

Continuemos diciendo que hubo un lugar donde había una clara evidencia de daño interno directo. Éste se encontraba sobre el extremo delantero de la Bodega N° 2, directamente sobre el sitio (sobre la quilla) donde el buque habría tenido la primera presión total del filete de hielo del iceberg. De acuerdo al reporte proporcionado por la Investigación Británica, el impacto destrozó un recinto metálico alrededor del pié de la doble escalera en espiral, que fuera usado por los fogoneros para ir desde sus cuartos (ubicados en las cubiertas D,E y F) hacia las secciones de carga de las calderas, es decir, sus lugares de trabajo. Este daño fue seguido por una gran inundación de las Bodegas N° 2 y 3, y el corredor de los pasajeros. La Bodega N° 3 se llenó rápidamente hasta la línea de flotación del barco.

Ahora bien, el daño provocado por el hielo al blindaje del casco, “forzó” al buque a “confiar” en su doble fondo, a los efectos de permanecer a flote. El rasgado de las placas de acero sobre la parte exterior del fondo externo no permitió el ingreso de una significativa cantidad de agua en el interior del casco, a causa de que la cubierta “Tank Top” estaba allí, como para poder



**Foto N° 593 :** En este diagrama , se puede observar ,detallado, el principio del microscopio metalúrgico compuesto y la traza de los rayos a través del sistema óptico , desde el campo objetivo hasta la imagen virtual final .-

1314

detener dicho ingreso. Quizás, si esta cubierta hubiese permanecido totalmente a prueba de agua, el RMS “Titanic” hubiese permanecido a flote (repito : quizás....).Pero, infortunadamente, la cubierta mencionada no siguió siendo a prueba de agua, una vez que el buque se libera del iceberg, ya que el Atlántico estaba “hirviendo” en la zona de carga delantera. También , como hemos visto, en la zona de calderas, más exactamente en la Nº 6, pero obviamente, a un menor ritmo. En definitiva, quizás estas consideraciones técnicas hasta puedan parecer anecdóticas , de tal modo de presentar un panorama detallado de los hechos que, finalmente, se encadenaron por sí mismos para producir el hundimiento del barco de los sueños.

Ahora bien, si volvemos a los primeros estadios de la fabricación del buque, encontramos al Ingeniero irlandés Thomas Andrews, quién era el principal responsable de la parte técnica inherente al navío de la White Star Line. También dice la leyenda que Thomas Andrews recibió, de un viejo herrero, cuando todavía era un joven aprendiz, su primera lección sobre cómo estaba constituido (sin diagramas hierro-carbono....) el **acero de baja calidad**. Además, tanto Andrews como el viejo herrero eran irlandeses, con lo que el mismo origen en cuanto a patria, allanó muchos caminos. El caso es que el herrero, en más o menos estas palabras, se dice que le dijo:

*“A los ingleses les gusta el acero duro e inflexible. Ellos piensan que esto hace fuerte a un barco. Pero lo que hace realmente es que el buque se vuelva como un cristal. Ellos dejan mucho azufre en el hierro. Pon, muchacho, tu nariz en una placa del casco. Olfatéalo. Gústalo. Y verás. Consigue ese acero bueno y frío.....y se quebrará como una taza de té de las del rey Eduardo, ni bien algo la golpeé”.*

Aparentemente, Andrews tenía conciencia de que los barcos no iban a navegar sobre plácidos mares, salpicados de pétalos de rosa. Más bien, sobre océanos en los cuales los icebergs impondrían la cuota extra de paisaje.....y de muerte, en caso de choque. Thomas Andrews sabía perfec--

/--tamente bien de la calidad del acero que formaba las estructuras de los barcos. En definitiva, estaba consciente que en buques de poco tonelaje ya no era bueno usar acero con semejante cantidad de azufre. Pero que, además, en barcos mucho más grandes, el compromiso estructural se incrementaba casi linealmente.

De todos modos, me gustaría hacer un pequeño comentario sobre este punto. Cuando se realiza la **Exposición** dedicada al RMS “Titanic” ,en la ciudad de **Buenos Aires, Rca. Argentina**, para los meses de **Abril y Mayo** del año **2001**, este autor concurre un día Domingo, llevando todo su bagaje de preguntas .....y ganas de observarlo todo, o por lo menos, todo lo que se pudiera. Por supuesto, las emociones estuvieron a la orden del día. En una de las etapas de la jornada, por dentro de la exposición del barco de los sueños, las visitas se encuentran ante una vitrina, en la cual hay un empleado de la firma **RMS Inc.**, evidentemente un profesional, cuya función es la restauración de los restos provenientes del naufragio del navío de la White Star Line. La tarea que el mencionado profesional realizaba podía ser vista por los visitantes, estando su mesa de trabajo atestada de reactivos, pinceles y demás elementos de trabajo. Ahora bien, sobre el costado derecho de la vitrina detrás de la cual esta persona se hallaba cumpliendo su labor, casi sobre el extremo, se hallaba un pequeño agujero, a través del cual se exponía, a la consideración de los visitantes, un trozo rescatado del casco del RMS “Titanic”. Más que a la consideración de los espectadores, a tener la posibilidad de tocarlo.

Y en el caso de quien esto escribe, al **olfato**.....

Este Ingeniero seco bien sus dedos para evitar cualquier posible intrusión de humedad , de modo que ésta no interactúe con ningún elemento químico presente en el mencionado trozo de acero. Luego pasó sus dedos (porque solo había espacio para tocarlo con los dedos, no sea que alguien se le ocurriese llevárselo como recuerdo....) repetidas veces por el mismo y se los llevó a la nariz: puedo asegurar (un comentario : lo que está expuesto en estas líneas se escribe a los 31 días del Mes de Agosto del año 2001,es decir

1316

por lo menos, tres meses después de la finalización de dicha exposición, habiendo conseguido el material de la Web, con el cual transcribí este asunto, hace no más de una semana.....) que **el olor a azufre que se despedía de esa muestra de acero era fuerte, apreciable cuando menos.** No porque yo sea químico, sino ,por el solo hecho de haber empleado, algunas veces, barritas de azufre.....Asimismo, lo probé con mi sentido del gusto, a despecho de otras consideraciones higiénicas, y el gusto que percibí fue sumamente amargo. Es decir, comprobé con mis propios y limitados medios que el acero del RMS “Titanic” **SÍ** contenía una impresionante cantidad de azufre.

Ahora , para poder presentar de una manera bien detallada algo de lo que se ha investigado con respecto las estructuras con las cuales fue construido el RMS “Titanic”, podemos mencionar que uno de los hallazgos que se ha logrado descubrir, respecto a la fragilidad del material constituyente (esto es, el acero) ,se centralizó en la pobreza estructural de los “**rivets**” o como se diría en castellano, “**remaches**”. Con lo cual, se impondría hacer una pequeña referencia a lo que son los remaches, cómo trabajan (en función de las tensiones ),etc. y otros datos de interés que nos permitan conocer este aspecto referente a la parte metalúrgica del RMS “Titanic”.

Comencemos diciendo que los remaches también son conocidos con el nombre de **roblones** , pero , obviamente, se le puede dar a estos elementos el nombre que parezca más conveniente. Digamos que los remaches son pasadores en forma de clavos, que se introducen en agujeros de las piezas que se tratan de unir y que luego se martillan para sujetarlas. Los **remaches brutos** se fabrican con acero redondo laminado. El material de los remaches es un acero particularmente maleable que se deja forjar y aplastar fácilmente, empleándose para las piezas de acero **St 37** los remaches de acero **St34** y ,en las construcciones de **St 52**, acero de roblones **St 44**.



Tabla 9. Los aceros para la construcción. (Para mayores detalles, véanse las Normas que se señalan)

Clase	Material	Según DIN	Denominación	Límite aparente de elasticidad kg/mm <sup>2</sup>	Resistencia a la tracción kg/mm <sup>2</sup>	Alargamiento de rotura	Ensayo de plegado según DIN 1805	Observaciones																							
a)	St 50-12	1012	Calidad normal		inferior a 50	El acero no ha de ser quebradizo en frío ni al rojo, es decir, las probetas en estado frío o caliente han de poder doblarse hasta un ángulo recto ( $\alpha = 90^\circ$ ) sobre un diámetro del macho $D = 1,5 a$																									
b)	Acero comercial de construcción	1050			54 a 50	12 % en probetas largas normales		$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$																							
c)	St 37-11	1037	Calidad normal		37 a 45	<table border="1"> <tr> <td>a mm</td> <td>30 a 3</td> <td>3 a 7</td> <td>7 a 5</td> </tr> <tr> <td>Probetas cortas</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Probetas largas</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> </table>	a mm	30 a 3	3 a 7	7 a 5	Probetas cortas	35	35	15	Probetas largas	20	15	15	$\alpha = 120^\circ$ $D = 0,5 a$												
a mm	30 a 3	3 a 7	7 a 5																												
Probetas cortas	35	35	15																												
Probetas largas	20	15	15																												
d)	St 34-13	1013	Acero para roblones, acero dulce para tornillos		34 a 42	<table border="1"> <tr> <td>a mm</td> <td>30 a 3</td> <td>3 a 7</td> <td>7 a 5</td> </tr> <tr> <td>Probetas cortas</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Probetas largas</td> <td>25</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> </table>	a mm	30 a 3	3 a 7	7 a 5	Probetas cortas	30	30	15	Probetas largas	25	15	15	La probeta no ha de presentar grietas sobre la cara de la tracción y ha de poder matarse en frío hasta que los bordes se presenten en un mismo plano												
a mm	30 a 3	3 a 7	7 a 5																												
Probetas cortas	30	30	15																												
Probetas largas	25	15	15																												
e)	St 38-13	1013	Acero para tornillos		38 a 45	<table border="1"> <tr> <td>a mm</td> <td>30 a 3</td> <td>3 a 7</td> <td>7 a 5</td> </tr> <tr> <td>Probetas cortas</td> <td>25</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Probetas largas</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> </table>	a mm	30 a 3	3 a 7	7 a 5	Probetas cortas	25	15	15	Probetas largas	20	15	15	$\alpha = 120^\circ$ $D = 0,5$												
a mm	30 a 3	3 a 7	7 a 5																												
Probetas cortas	25	15	15																												
Probetas largas	20	15	15																												
f)	St 52	Condiciones de ensayos de los Ferros carnos Alemanes	hasta 19 mm hasta 30 mm hasta 50 mm Acero para pernos y pernos Acero para roblones	$\geq 30$ $\geq 40$ $\geq 44$ $\geq 50$	52 a 62 (1) 53 a 64 (2) 54 a 66 (2)	<table border="1"> <tr> <td>Longitudinal</td> <td>30</td> <td rowspan="4">Probetas largas (2)</td> </tr> <tr> <td>Transversal</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Longitudinal</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>Transversal</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Longitudinal</td> <td>18</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>Transversal</td> <td>19</td> </tr> </table>	Longitudinal	30	Probetas largas (2)	Transversal	18	Longitudinal	19	Transversal	17	Longitudinal	18		Transversal	19	<table border="1"> <tr> <td>Longit.</td> <td>3 a</td> <td>3 a</td> <td rowspan="4">Contenido máximo de: C: 0,2 % Si: 0,5 % Mn: 1,2 % Cu: 0,55 % S: 0,06 % P: 0,06 % (véase F)</td> </tr> <tr> <td>3 a</td> <td>3 a</td> </tr> <tr> <td>3 a</td> <td>3 a</td> </tr> <tr> <td>3 a</td> <td>3 a</td> </tr> </table>	Longit.	3 a	3 a	Contenido máximo de: C: 0,2 % Si: 0,5 % Mn: 1,2 % Cu: 0,55 % S: 0,06 % P: 0,06 % (véase F)	3 a	3 a	3 a	3 a	3 a	3 a
Longitudinal	30	Probetas largas (2)																													
Transversal	18																														
Longitudinal	19																														
Transversal	17																														
Longitudinal	18																														
Transversal	19																														
Longit.	3 a	3 a	Contenido máximo de: C: 0,2 % Si: 0,5 % Mn: 1,2 % Cu: 0,55 % S: 0,06 % P: 0,06 % (véase F)																												
3 a	3 a																														
3 a	3 a																														
3 a	3 a																														
g)	St 41		Acero para roblones	(1)	44 a 54	23 % en probetas largas (2)		$\alpha = 120^\circ$ $D = a$																							
h)	St 50-21	1021	Chapas corrientes (2)	En las chapas corrientes llamadas comerciales, como por ejemplo chapas corrientes para recipientes, no se exigen valores cualitativos. No se realizan pruebas de recepción.																											
i)	St 37-11	1031	Chapas azules 1		<table border="1"> <tr> <td>50 a 40 transversal también 30</td> <td colspan="2">Grupo de la chapa de</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3 a 10 mm</td> <td>más de 10 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>19 %</td> <td>20 %</td> </tr> </table>	50 a 40 transversal también 30	Grupo de la chapa de			3 a 10 mm	más de 10 mm		19 %	20 %	$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$																
50 a 40 transversal también 30	Grupo de la chapa de																														
	3 a 10 mm	más de 10 mm																													
	19 %	20 %																													
j)	Acero para roblones	1043	Acero comercial		Resistencia adicional 37			$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$																							
k)	Acero de alta calidad para construcción	1045	<table border="1"> <tr> <td><math>a \leq 10</math> mm</td> <td>35</td> <td>50 a 63</td> <td>20</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td><math>10 &gt; a \leq 30</math> mm</td> <td>37</td> <td>50 a 64</td> <td>19</td> <td>23,5</td> </tr> <tr> <td><math>a &gt; 30</math> mm</td> <td></td> <td>52 a 61</td> <td>18</td> <td>21,5</td> </tr> </table>	$a \leq 10$ mm	35	50 a 63	20	24	$10 > a \leq 30$ mm	37	50 a 64	19	23,5	$a > 30$ mm		52 a 61	18	21,5	<table border="1"> <tr> <td>Probetas largas</td> <td>Probetas cortas</td> </tr> </table>	Probetas largas	Probetas cortas	$\alpha = 120^\circ$ $D = 2 a$									
$a \leq 10$ mm	35	50 a 63	20	24																											
$10 > a \leq 30$ mm	37	50 a 64	19	23,5																											
$a > 30$ mm		52 a 61	18	21,5																											
Probetas largas	Probetas cortas																														

Foto N° 594 :

En esta Tabla , podemos observar las características de los aceros que se usan para la construcción. En dicha Tabla , se pueden hallar las clases de material, su especificación según normas DIN , la denominación , su límite aparente de elasticidad, su resistencia a la tracción, su alargamiento de rotura, un ensayo de plegado y ciertas observaciones a los anteriores parámetros . Esta Tabla fue extraída del libro “Manual del Ingeniero Constructor”, de Ferdinand Schleicher, edición de Editorial Labor , año 1955 .-

Para su aplicación a las construcciones de acero se emplean las formas de remaches siguientes:

Roblones de cabeza semiesféricas, según norma DIN 124 .-

Roblones de cabeza hundida, según DIN 302.-

Roblones de cabeza hundida y bombeada, según DIN 303.-

Roblones de cabeza semiesférica para calderas según norma DIN 123.-

1318

Generalmente se emplean los roblones de la cabeza semiesférica con las dimensiones establecidas por la DIN 124. En los roblones de cabeza hundida, plana o bombeada, puede ser hundida una sola de las cabezas o las dos a la vez. Los roblones para las construcciones de acero se remachan al rojo. El remachado en frío se aplica solamente a los roblones de pequeño diámetro hasta unos 8 mm. y de poca longitud. Al remachar se aguanta la cabeza ya existente del roblón, o *cabeza de apoyo* por medio de una herramienta de forma adecuada (contraestampa o sufridera), en lo posible bien sujeto con tuercas. La segunda cabeza o *cabeza de cierre* se forma con la estampa y el martillo de remachar, generalmente impulsado por aire comprimido, después que el roblón está totalmente recalcado.

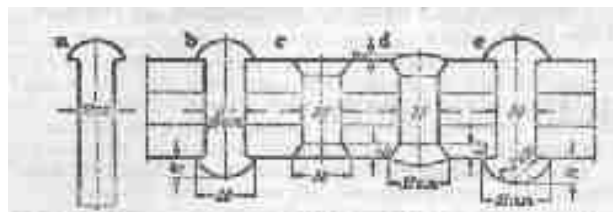


Foto N° 595 :

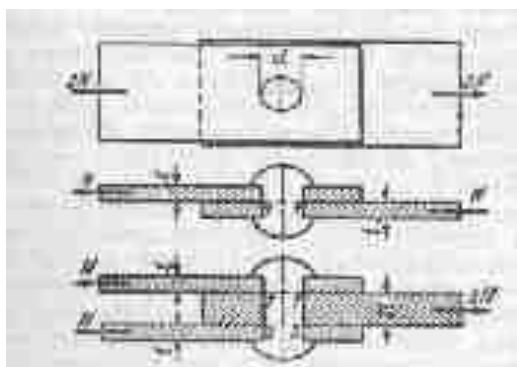
En este diagrama , podemos observar los siguientes roblones ( o “remaches” ) , comenzando desde la izquierda :  
(a) roblón en bruto .- (b) roblón de cabeza semiesférica remachado .- (c) , (d) y (e) distintos tipos de remaches .-

Para la calidad de los remaches es importante que el vástago de los mismos llene bien el agujero (redondeado previo del vástago). Se realiza un martillado previo de los roblones que en el extremo del vástago están más negros, esto es, cosa de 100° menos calientes y que, por lo tanto, son más duros que el resto del vástago y la otra cabeza, ya que la diferencia de temperaturas puede conseguirse por un enfriamiento cuidadoso del extremo del vástago en agua o por medio de hornos especiales de calentar remaches.

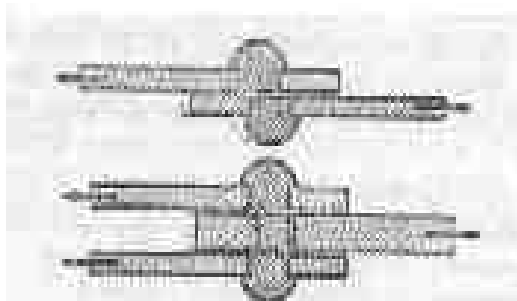
Es de destacar que el **recalcado** previo de los remaches (antes de dar forma a la cabeza ) es particularmente eficaz para las juntas remachadas que es-

/--tán *sometidas a cargas dinámicas* ; de esta manera, la resistencia a la fatiga aumenta y en general disminuye el peligro que los remaches se aflojen.

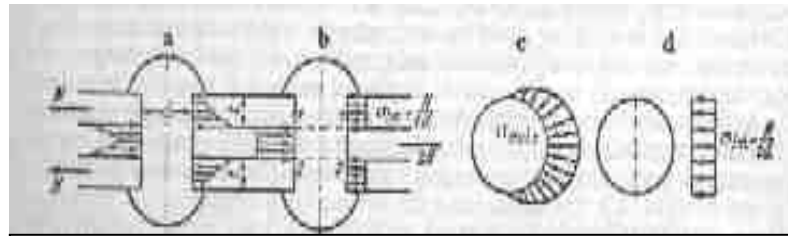
Podemos separar las uniones. Primero podemos ver las **uniones sometidas a cortadura** .Estas uniones constituyen el campo de aplicación principal de los remaches en la construcción de acero. Las fuerzas transmitidas se hallan situadas por lo menos de un modo aproximado en el plano de las piezas unidas. Ahora veamos cómo son las **uniones remachadas a simple y a doble cortadura**.



**Foto N° 596 :**  
Este dibujo nos ilustra acerca de las uniones de chapas mediante remaches .-



**Foto N° 597 :**  
En este dibujo, se puede apreciar, en la parte superior , una unión remachada a simple cortadura ; en la inferior , una a doble cortadura .-



**Foto N° 598 :**  
**En este dibujo se aprecia la distribución de presiones de compresión sobre el vástago .Son :**  
**(a) y (c) : tensiones reales / (b) y (d) : según las hipótesis de cálculo usuales .-**

Lo que hemos visto anteriormente es simplemente un pequeñísimo pantallazo que hará (humildemente...) las veces de introducción, sabiendo este autor perfectamente bien que para desarrollar este u otro tema que tenga que ver con alguna asignatura del campo de la Ingeniería ,sería menester emprender una más detallada exposición, lo que llevaría a incluir formuleo matemático, casos típicos, experiencia técnicas y un largo etcétera. En definitiva, lo antes expuesto es una simple exposición de cómo trabajan los remaches ,en cuanto a las tensiones y esfuerzos a los que son sometidos.

Pero en ayuda de quien esto expone, y como para mostrar que este aspecto del RMS “Titanic”, referido a los remaches, siguió interesando a científicos e investigadores, hagamos mención a que se estudió ,en años posteriores al hundimiento, este aspecto de la construcción del barco de los sueños.

Podemos así citar el artículo escrito por la **Sra. Corinna Wu**, editado alrededor de la primera semana de Diciembre de 1998. Su artículo se denomina : **“Un remachado inconsistente podría haber contribuido al hundimiento del Titanic”** y, respetando el trabajo de otros colegas de profesión, he decidido citarlo textualmente, a fin de mantener la homogeneidad de la publicación , ya que los estamentos de la misma son consistentes en sí mismos y no necesitan mayor comentario de parte de

quien esto escribe. El mencionado artículo dice lo siguiente :

*“Ochenta y seis años después de que el RMS ‘Titanic’ se rasgó contra un iceberg y se hundió en el fondo del Océano Atlántico, los investigadores están tratando todavía de descifrar el misterio de lo que ocurrió esa noche trágica. El iceberg abrió varias rajaduras, de no más que una pulgada de ancho, sobre el costado del buque. Con todo, el navío supuestamente inmundible se hundió en no menos de tres horas.*

*Ahora, un panel de Ingenieros Navales y científicos han determinado que el ‘Titanic’ debió su rápida muerte, en gran parte, al fallo de los remaches que se ajustaban a su casco. De acuerdo a un análisis metalúrgico de muestras recuperadas este verano del lugar del hundimiento, la inconsistente calidad de los remaches de hierro forjado permitió que dichas muestras se debilitaran, posibilitando que los paneles de acero del buque se rompieran en torno a sus juntas.*

*El Sr. Tim Foecke, del National Institute of Standards and Technology (NIST), de la ciudad de Gaithersburg, Md. (USA), presentó esta semana los resultados del análisis ,en la ciudad de Boston, en un encuentro de la Materials Research Society--Sociedad de Investigación de los Materiales--*

*Las conclusiones del panel contradicen los criterios convencionales ,que indicaban que en el agua helada del océano, el casco de acero del buque se volvió excepcionalmente frágil y se fracturó. En 1991, un equipo de investigadores canadienses testearon un fragmento de hierro proveniente de una placa del barco y hallaron que era, en verdad, frágil, pero no sólo a bajas temperaturas sino a temperatura ambiente.*

*Foecke expresó que :“ Nosotros creemos que el acero frágil no tuvo mucho que ver con el hundimiento del ‘Titanic’ . Estamos deseosos de declarar como muerta la teoría del acero frágil ”.*

*Sin embargo, los investigadores canadienses no están convencidos. ``Yo diría -- exceptuando un milagro -- que los remaches no tienen absolutamente nada que ver con el hundimiento del Titanic`` ,dice James Matthews, un Ingeniero y especialista en Materiales, del Defense Research Establismente - Atlantic ,de Halifax, Nueva Escocia.*

*En 1996, el Marine Forensics Panel de la Society of Naval Architects & Marine Engineers, comenzaron a investigar el desastre del Titanic. Uno de los panelistas, el Sr. William A. Garzke Jr., un arquitecto naval de Gibbs & Cox, en Arlington, Virginia, USA, sospechó que los remaches jugaron un rol importante en dicho evento. Foecke, un miembro del panel, analizó entonces, dos remaches obtenidos durante una expedición al naufragio , del año 1996.*

*Foecke halló que los remaches contenían tres veces la cantidad esperada de escoria de silicato, una impureza que fortalece al metal en concentraciones de 2 al 3%, pero que tiende a debilitarlo cuando se hace presente en concentraciones más altas. Además, la escoria ,de ordinario, forma largas fibras a lo largo de la longitud de los remaches, reforzándolos. Sin embargo, Foecke halló, sobre los extremos de los remaches, que las fibras se colocaron en una orientación horizontal. Alineados de esta manera, las capas de hierro y escoria se desgajaban fácilmente.*

*En este mes de Agosto, otra expedición trajo más remaches ,a los efectos de testearlos. Foecke halló problemas con la escoria en 14 de las 30 muestras. Los datos adicionales, indica Foecke, confirman la teoría de los remaches, que fuera publicada inicialmente en un reporte del NIST, publicado en el mes de Febrero.*

*Al otro lado de la vereda, Matthews contradice lo anterior. Dice que ``Un montón de cosas proporcionan interpretaciones, pero ellas no son indicativas del desempeño. Además, indica que las altas fuerzas soportadas por el barco cuando se fractura en dos partes y golpea el fon-*

*/--do del mar, pudieron haber estropeado los remaches .''*

*A los fines de sostener y apoyar sus respectivas teorías, tanto Matthews como Foecke, citaron al RMS `Olympic , un buque casi idéntico al `Titanic´, el cual fuera chocado por un buque británico , en 1911. Foecke menciona que los remaches saltaron hasta una distancia de 15 pies -- 5 metros -- del punto de impacto. Matthews, por otra parte, focaliza su atención en las grietas, características de la fractura frágil del acero , que se propagaron a través del casco.*

*Matthews dice que el acero de ambos barcos, y de los barcos que se construyen hoy, es de pobre calidad. `No hay más barcos remachados, cuando menos desde hace 40 o 50 años´. E insiste en que `...Ahora los barcos se hunden por la misma razón : fractura frágil´.*

*El panel está planeando ahora explorar un tercer buque, del mismo diseño que el `Titanic´, el HMHS `Britannic, el cual reposa en el Mar Egeo. Con más muestras de remaches, los investigadores pueden obtener un mejor análisis estadístico del material, según propias palabras de Matthews.*

*Foecke pregunta : `¿Qué hundió al `Titanic´? .Golpeó un iceberg, responde.*

*La cuestión es cómo podría haberse mantenido a flote, logrando tiempo, de manera de llegar. Sin embargo, más de 1500 personas perecieron, recordadas merced al casco de acero remachado que descansa a 12000 pies bajo las olas.”*

Hasta aquí, apreciamos lo escrito por la Sra. Wu, y que nos indica dos cosas, al mismo tiempo : la primera, que **EVIDENTEMENTE** , los **remaches** que ajustaron la estructura del RMS “Titanic” **SÍ** tuvieron algo que ver en el hundimiento del barco de los sueños; la segunda, que los investigadores **NO** se pueden poner en un todo de acuerdo sobre cuál fue

1324

la exacta importancia que los mencionados remaches tuvieron ,en cuanto a su constitución y demás, en el hundimiento del barco más grande construído hasta esos lejanos días de Abril de 1912.

En definitiva, hemos dado un leve pantallazo sobre las posibilidades e instancias metalúrgicas que intervinieron en el hundimiento del RMS “Titanic” .Obviamente, los análisis y estudios son tediosos y largos. Pero, de a poco , van “llegando a buen puerto”.

De todas maneras recordemos que hay algunas cosas simples, que debemos recordar, cuando del mundo microscópico hablamos. Debemos tener en cuenta que el átomo es tan diminuto que si una gota de agua se aumentara hasta el tamaño de la Tierra, los átomos en la gota serían más pequeños que las naranjas. Pero a los investigadores no les importa el tamaño de los átomos, sino el secreto que ellos encierran.

Secretos que se le van sacando al gigante de la White Star Line, que descansa en el fondo del mar, para muestra de lo que la soberbia y la negligencia pueden producir en el devenir de la Historia.....y de los seres humanos.

En la siguiente Sección analizaremos otros conceptos sobre el RMS “Titanic” . Desde ya, gracias por la atención dispensada.



## CUARTA SECCIÓN

### PERSPECTIVAS ASTRONÓMICAS DEL DESASTRE EL BARCO RMS “CARPATHIA” EL BUQUE RMS “CALIFORNIAN” QUÉ FUE DE LOS SOBREVIVIENTES UN POSIBLE SUICIDIO A BORDO DEL RMS “TITANIC”

*“ Le dije a mi padre  
que mirara a esa luz ....  
que parecía venir a rescatarnos .  
Apenas dije estas palabras ,  
aquél barco se desvaneció .  
Mi padre estaba sobre cubierta ,  
fumando un cigarro .  
Me dijo : “ Nos vemos en New York ” .  
Fue la última vez que ví a mi padre . . . .*

Elizabeth Brown Haisman, sobreviviente,  
nacida en 1896 .-

*“¡ No , Will ¡”*

Exclamación atribuída por varios testigos ,  
al Oficial Jefe Henry Wilde, al dirigirse al  
1er.Oficial William McMaster Murdoch,  
al observar que éste último apoyaba el cañón  
de su revólver Webley, contra su sien izquierda  
luego de haber disparado contra dos hombres  
que intentaban, por la fuerza, abordar uno de  
los pocos botes salvavidas restantes, a bordo del  
RMS “Titanic”, en la noche de su hundimiento .-

Ahora trataremos de abordar otro tema, quizás no tan conocido en lo que respecta al hundimiento del RMS “Titanic”. Como introducción al mismo, digamos que tenemos que tener en cuenta dos (2) cosas, las cuales nos servirán para entender mejor los parámetros en los que expondremos este desarrollo.

Las dos menciones son las siguientes:

a) Al momento del hundimiento, un miembro de la tripulación del “Titanic”, el Cabo **Rowe**, en su afanosa búsqueda de ayuda, creyó descubrir otro navío, aparte del buque que estaba varado en medio de un campo de hielo, a distancia del barco de los sueños, es decir, el “Californian”. Es así que le pareció que había **OTRA LUZ**, que se elevaba a muy poca distancia sobre el horizonte. Habiéndole hecho el comentario al Capitán Smith, éste le sonrió y le manifestó que se trataba de una estrella .

b) Como hemos varias veces indicado a lo largo de los Capítulos precedentes al numerado como 4to., de este trabajo de investigación, e incluso en este mismo Capítulo (ver lo referente a la posición del buque al momento del choque contra el iceberg) , la navegación conocida como “navegación celestial” era continuamente utilizada por los marinos de los buques del principio del siglo XX para determinar la exacta (o cuasi exacta) posición del navío en función de las coordenadas terrestres de Latitud y Longitud, de tal modo de especificar el rumbo a seguir. Recordemos que se tomaban las posiciones de varias estrellas del cielo nocturno, mediante los aparatos comúnmente usados en esos días (sextantes, cronómetros, etc.) y luego , en función de unas tablas ya realizadas , se ubicaba al barco.

A bordo del RMS “Titanic” el 2do.Oficial Charles Lightoller hizo las observaciones de las estrellas, tomando seis (6 ) de ellas, mientras que los Oficiales Pitman y Boxhall se encargaron de realizar los cálculos correspondientes. Lo anterior tuvo una importancia destacada para poder saber dónde estaba ubicado el RMS “Titanic”, el día 14 de Abril del año 1912, pocas horas antes de su tragedia.

Las menciones que hemos hecho nos permitirán (en cierto modo...) poder hacer el intento por ver cual fue la **perspectiva astronómica del desastre del RMS “Titanic”**. El artículo que analizaremos es el que los científicos de la NASA (National AirSpace Administration, Administración Nacional del Aeroespacio de los Estados Unidos de América), los Sres. **David Rubincam** y **David Rowlands**.

Además de la **falta de binoculares** para los vigías (algo que continúa siendo todo un **“misterio”** ...), en el escenario de la muerte del inmundible faltó algo a lo cual todos los que tenemos ojos para ver hemos observado muchas veces, mientras que en otras tantas, soñado al embrujo de sus rayos: el viejo y querido satélite natural de la Tierra, es decir, la **Luna** .

Los vigías siempre estaban atentos a la presencia de viento en el mar, debido a que esto permitía la existencia de olas ; al chocar éstas, contra los icebergs y dejar una estela de espuma, el divisarla significaba la presencia de masas de hielo, con lo que se podía dar el aviso al puente de mando, variando el curso y/o la velocidad del buque, a los fines de evitar cualquier posibilidad de colisión. Pero la noche en la que se produjo la tragedia, por una “extraña” obra de la Naturaleza (algo que los testigos mencionaron, y más todavía, los Oficiales) , **no había viento** que pudiera alertar a los vigías, mediante el rompimiento de las olas contra los témpanos, de la presencia de las siempre amenazantes masas de hielo.

Como también mencionamos, no había Luna. Y aunque lo siguiente parezca un contrasentido, la falta de luz , en esa noche, hizo que se tome conocimiento de la presencia del iceberg, al ser detectado por los vigías Lee y Fleet, los cuáles, estaban vigilantes en su puesto.

Pero cuando ya era demasiado tarde.....

De todos modos, ya hemos comentado qué es lo que sucedió después del avistaje del iceberg por parte de los vigías del RMS “Titanic”: la reunión de los responsables de a bordo, la carga de los botes salvavidas, los intentos de asalto de dichas embarcaciones, la bajada al mar, y las demás fases del hundimiento del navío de la WSL.

Tomando en base lo anterior, y de acuerdo a seguir con la exposición de este artículo, tomemos en consideración uno de los incidentes que se produjeron esa noche. Este suceso involucra al Sr. **Lawrence Beesley**, el cual se encontraba observando la bajada de los botes, en especial, el bote N° 13. Uno de los marineros encargados de la tarea de cargar los botes preguntó tres veces si había más mujeres para ser subidas al mencionado bote. Pero no hubo respuesta a la pregunta del marinero. Por lo tanto, este hombre se dirigió al profesor Beesley preguntándole si había mujeres en esa Cubierta, a lo que Beesley contestó que no. El marinero, entonces, urgió a Beesley a que salte al bote. Ni bien ingresa Lawrence al bote, se escuchan los gritos de una mujer, que llevaba un bebé en brazos y detrás, su marido: todos subieron al bote, y al fin, la embarcación fue bajada hasta las quietas aguas del Atlántico.

Una vez repuesto (es un decir, ya que faltaba el dramático espectáculo del hundimiento del gigante....), Beesley notó algo sumamente especial. Pero dejemos que las propias palabras de Beesley nos cuenten su experiencia. Beesley comentó lo siguiente :

*“Las condiciones climáticas eran extraordinarias. La noche era una de las más hermosas que alguna vez yo haya visto: el cielo sin una sola nube que perturbase el perfecto brillo de las estrellas, arracimadas y tan densamente juntas ,que en algunos lugares aparecían casi más puntos luminosos y deslumbrantes sobre el cielo negro que el mismo trasfondo del cielo; y cada estrella parecía, en la sutil atmósfera, libre de cualquier bruma ,haber aumentado diez veces su brillo, centelleando y resplandeciendo con un flash ,que hacía que el cielo no pareciera otra cosa sino un escenario preparado para que ellas desplieguen su hermosura.”*

Ahora bien, recordemos que, ante la inminencia del hundimiento, el Capitán Smith ordena a los Radio-operadores enviar la posición del buque, a los fines de tratar de que los barcos que pudieran estar a la escucha se pusiesen en camino para rescatar a los pasajeros y tripulantes del “Titanic”.

Asimismo, también tengamos en cuenta algo que ya habíamos mencionado, que fue la tarea que desempeñaba el 4to. Oficial **Joseph Boxhall**. En base a la observación efectuada a las **19:30 hs.** del día **14 de Abril**, y haciendo otros nuevos cálculos, Boxhall dedujo que la posición en la que se encontraba el buque era : **41° 46' Norte y 50° 14' Oeste**.

Y así fue radiada esta posición, por la orden emanada del Capitán Smith (ver “El Hundimiento....”).

Sin adelantarme en tiempo y espacio, digamos que recién en el año 1985, las investigaciones conducidas por el Dr. Robert Ballard revelaron que las dos partes principales en las que se había partido el RMS “Titanic”, descansaban sobre el lecho marino en las posiciones indicadas como : **41° 44' Norte y 49° 57' Oeste**, esto es, a unos 24 kilómetros de la última posición radiada desde el navío de la WSL

No sigo adelante en el tratamiento de esta cuestión ,por el momento.

A pesar del error en la determinación exacta de la posición del navío al momento del choque contra el iceberg, podemos decir , en defensa del trabajo realizado por Boxhall, que éste debió hacer su tarea en condiciones (ya a esas alturas del hundimiento....) sumamente difíciles : un rato antes de calcular la posición del buque, debió bajar de la cubierta, para que sus azorados ojos vieran cómo flotaban los sacos de correo.....

Como estamos haciendo un detalle de lo que pasó esa noche, en otro de sus aspectos, volvamos a los botes. No sólo Beesley se dió cuenta del hermoso espectáculo que el cielo estrellado de esa fría noche presentaba. Otro pasajero, la **Sra. Elizabeth Shutes**, en el bote **Nº 3**, también advirtió la hermosura que se podía ver a simple vista. La Sra. Shutes escribió más tarde lo siguiente :

*“ Una vez que fuimos sacados del Titanic, ví que el cielo nunca estuvo más brillante , y que nunca había visto tantas estrellas fugaces . Todas*

1330

*ellas hacían que las bengalas que se lanzaban desde el buque, parecieran pequeñas, toscas e inútiles.*

Un detalle : en el Hemisferio Norte, para el mes de Abril, se produce (generalmente) una gran caída de estrellas fugaces. Pero para esto, todavía faltaba **UNA SEMANA** .Y aquí mismo planteo: **¿Pudo haber tenido lugar un raro fenómeno celeste al mismo tiempo que se iba produciendo el hundimiento del barco de los sueños?**

Volvamos una vez más al puente de mando. El Oficial William McMaster Murdoch relevó al 2do.Oficial Charles Lightoller. Teniendo en cuenta los testimonios que brindó Lightoller, y sin dudar de su buena fé, se sabe que los dos Oficiales se quedaron charlando hasta que los ojos de Murdoch se acostumbraron a la oscuridad reinante. Lo que les llamó la atención a ambos fue la falta de definición entre el horizonte y el cielo, lo que traería problemas para distinguir la presencia de un iceberg.

Ahora bien ¿ a qué se pudo deber esto?.

Ballard sugiere que la **luz de las estrellas** se reflejaba fuera de la superficie del mar, mientras que otros mencionan la presencia de **niebla** .

Y acá vienen los problemas, ya que incluso varios de los protagonistas de esa noche ,en sus testimonios, indican cosas diferentes entre sí, y no se ponen de acuerdo para una definición exacta de la situación.

Veamos.

Si decimos que se estaba ante la presencia de niebla, esto sugeriría que la marcha rápida del buque era, cuando menos, peligrosa y descuidada. Uno de los vigías que se hallaban en el nido de cuervos, **Reginald Lee** testificó que su compañero, **Frederick Fleet** le comentó que **había notado la presencia de niebla**. Sin embargo, Fleet mismo no recordó el comentario hecho a Lee. En lo que sí concordaron ambos fue en la ausencia de binoculares. Ahora bien .El 2do.Oficial Lightoller niega terminantemente la presencia de niebla, e indica ese momento de la existencia de niebla, al lap--

/--so en el cual mantiene una conversación con el Oficial McMaster Murdoch, en ocasión de reemplazarlo en el puente de mando.

Pero otro de los testigos que ya habíamos mencionado, el profesor Lawrence Beesley, pudo haber visto algunas cosas, pero no todo, ya que la escasa altura del bote le impidió realizar una visión más amplia del conjunto que se le presentaba a sus ojos. Sin embargo, fue capaz de observar ciertos detalles. Veamos su narración:

*“ La completa ausencia de niebla produjo un fenómeno que yo no había visto antes: allí donde el cielo se encuentra con el mar, la línea era tan clara y definida como el borde de un cuchillo, de tal modo que tanto el agua y el aire nunca se fundían gradualmente uno en el otro, y se combinaban en un suave horizonte vago, aunque cada elemento estaba tan exactamente separado, que allí donde una estrella se encontrara bien baja en el cielo, cerca de el borde de la línea del agua, no perdía nada de su brillo.”*

Lawrence seguía estando entusiasmado con lo que veía , y lo describía así:

*“Al girar la Tierra, y subir el borde del agua, cubriendo parcialmente la estrella, en el lugar donde ella estaba, simplemente cortaba la estrella en dos, la parte superior centelleando al no estar enteramente cubierta, enviando un largo destello de luz hacia nosotros.”*

¿Qué podríamos decir respecto de otro de los protagonistas principales de esta historia, es decir, el capitán Smith?. Como ya deslicé en la parte dedicada al hundimiento del RMS “Titanic”, creo que su actitud (antes y durante el naufragio) fue ambivalente. Antes del choque, e incluso por los testimonios de varios pasajeros, el capitán se vió compelido por Ismay a aumentar la velocidad del buque, mientras que en su fuero interno preveía lo peor (ya sea que buscara o no que el buque se hunda...).Durante los estadios del hundimiento , trató en muchas ocasiones de llevar calma a la

1332

tripulación y pasajeros, mientras que sabiendo el anunciado final, impulsó las órdenes para el salvataje de los que se pudieran salvar.

Sin juzgarlo, y yo no soy quién para ello, actitudes contradictorias.

Pero mucha gente que analizó los comportamientos humanos de los principales responsables de la tragedia, no fue tan benevolente en sus dichos, y no tuvo inconveniente en juzgar comportamientos y decisiones.

Muchas veces se realizó la pregunta: ¿Fue buen o mal Capitán?. Obviamente, la pregunta se refiere a su comportamiento profesional, no al personal. Recordemos, sin embargo, la tardanza en derivar hacia un rumbo más hacia el Sur del que venía recorriendo ( una vez alcanzado el punto que así lo disponía, es decir, 42° Norte y 47° Oeste) que, posiblemente, lo hubiera alejado de la amenaza que la presencia de icebergs imponía. Hay que acotar que prácticamente todos los buques giraban hacia el Sur al alcanzar esta posición, tratando de esquivarle el bulto a los témpanos.

Al comienzo de estas líneas, vimos que entre el Cabo Rowe y el Capitán Smith se había producido un intercambio de opiniones sobre si el primero había visto un planeta .Tal es así que Smith le alcanza sus binoculares al Cabo para que (según propias palabras de Rowe) pueda verificar por sí mismo , lo que decía Smith : que lo que estaba viendo el suboficial era una estrella o un planeta.

Ahora bien, es lógico la actitud de Smith :quería que Rowe, confirmando su opinión, no perdiera más tiempo tratando de determinar si la luz que veía era o no un buque el cual, eventualmente, podía ayudar al RMS “Titanic” en el trance que estaba atravesando. Aunque también cabría aceptar que Smith no estuviera (por él mismo...) seguro de lo que había dicho y visto, y que , indicándole a Rowe que efectuara su observación, le confirmara lo que el Capitán sostenía.



Veamos entonces qué puede aportar la **Astronomía** respecto de este interrogante.

Los archivos de las observaciones efectuadas a lo largo del año **1912** indican que el planeta visible era **JÚPITER**, el cual brillaba en una magnitud de **(-2,4)** sobre la porción Sudeste del cielo del Hemisferio Norte. Los cálculos de los científicos de la NASA, esto es, los Sres. **David Rubincam** y **David Rowlands**, les permiten indicar que este planeta asomó a las **21:05 hs.** (Tiempo Standard del Este de los Estados Unidos de América) del día **14 de Abril de 1912** , sobre la porción del Océano Atlántico que en ese momento se encontraba atravesando el RMS “Titanic”. Ahora bien, si como se hacía habitualmente, el reloj del barco fue ajustado a la hora astronómica previa del mediodía, podemos deducir (a partir de su curso aproximado y velocidad ) que el tiempo del barco debe haber estado (muy cerca) **dos (2)** horas adelantado con respecto al tiempo del Este. De esta manera, Júpiter habría ascendido cerca de las **23:05 hs.**, casi 40 minutos antes de que el barco chocara contra el iceberg (exactamente, 35 minutos). Su posición en el cielo sería **8 grados** (o quizás un poco más alto, pero no mucho...) respecto al horizonte, si hablamos del momento en que los relojes marcaran la medianoche. De todos modos, este dato indica justamente que, para los observadores de los barcos, hubiese sido un poco raro confundir a este planeta con la luz que emanara de otro buque.

Indiquemos asimismo que el otro planeta visible en la noche de la tragedia era **MARTE** ,para el cual siguiendo la misma lógica, debería haber estado ubicado sobre el horizonte oeste-noroeste cerca de la hora **23:53 hs.** , y si queremos, justo en el medio del drama que se estaba desarrollando en ese sector del Océano. Mientras Marte era casi 30 veces menos brillante que Júpiter (a una magnitud de **+1,3** ) igualmente debe haber sido un “blanco” sumamente fácil de identificar en el cielo, si el aire era transparente como aquellos que estaban en el bote decían que la atmósfera presentaba. En cuanto a la posición de Marte, éste debería haber estado hacia el lado de estribor del buque , si la proa del “Titanic” hubiese estado ubicada hacia la

1334

dirección **Oeste - Sudoeste** (la dirección de su curso hacia New York) e incluso, más bien, más hacia el Sur (es decir, en la manera en que giró para evitar el témpano).

¿Y qué se desprendería de todas las indicaciones anteriores?.

Que lo que estaban viendo, tanto Rowe como Smith, **podría haber sido el planeta Marte** . Pero si tomamos esto en cuenta, vamos a tener dos (2) inconvenientes , los cuales podrían indicar de una manera simple, que lo que estaban viendo los dos marinos **NO FUERA MARTE** .

¿Entonces?.

a) Si hubiese sido Marte, la posición de este planeta hubiese colocado al “Californian” del lado de estribor más bien que del lado de babor.

b) Si la proa hubiese apuntado hacia el Noreste, el “Californian” (en relación al “Titanic”) se habría hallado del lado de babor, (como muchos de los sobrevivientes y tripulación mencionaron) y el planeta Júpiter se habría hallado del lado de estribor.

Y acá surgen dos “cositas” más, ya que :

1) El barco de la WSL no se encontraba apuntando hacia el Noreste, sino hacia el Sur-Suroeste, con lo que se daría la errada situación de que el “Californian” se encontraría sobre el lado de estribor, cosa que no fue así (en base a los testimonios de la gente que sobrevivió al hundimiento, como así también ,los que divisaron al RMS “Titanic” desde la cubierta del “Californian”), ya que éste se encontraba sobre el lado de babor del inhundible.

2) Otro de los misterios no totalmente develados incluso hoy día es la exacta **orientación** del “Titanic” al momento de su hundimiento. A pesar que se sabe que fue (lo más aproximado a.....) en la dirección Sur-Suroeste, no se ha podido precisar con exactitud en un cuadrante. No dije que no se conociera la **ubicación exacta, sino la orientación totalmente exacta.**

Para terminar con este análisis, vamos a ver que la **luz** también hubo de jugar un papel en el discernimiento que los sobrevivientes del hundimiento hicieron de su situación. Asimismo, al ser el drama del “Titanic” una de las catástrofes más grandes de la historia marítima, cualquier detalle se agrandó hasta extremos insospechados, tomando en cuenta el medio ambiente en ocurrió esta tragedia. Y el detalle que se magnificó, desde el mismo minuto final del buque, fue el tema de las **luces**.

Cuando el barco de los sueños hubo de desaparecer en las aguas del Océano, junto con los sueños de tantos, no les quedó más remedio a los sobrevivientes que esperar el rescate. Beesley recuerda que:

*“ Toda la noche estuvimos observando el horizonte con ojos anhelantes las señales de las luces de un vapor....pero ¡qué noche para ver aquella primera luz sobre el horizonte¡.*

*La vimos muchas veces ,a medida que la Tierra giraba ,y algunas estrellas asomaron sobre el horizonte claro, mientras que otras se hundían en él: había luces en cada región. A algunas las observábamos y las seguíamos hasta que sentíamos la decepción, mientras la prudencia aumentaba...”.*

Más tarde, recuerda Beesley que “ *...el capitán de uno de los buques que estaba cerca de nosotros aquella noche dijo que las estrellas brillaban tan extraordinariamente cerca del horizonte, que se engañó pensando que eran luces de buques: no recuerda haber visto una noche semejante.*

*Todos los que estábamos a flote coincidiríamos con ese comentario....”*

Sobre el Bote N° 6, se vivía una situación difícil, en cuanto a ubicación se refiriese. La **Sra. Helen Candee** menciona que el contramaestre Hitchens, a cargo de la embarcación en esos momentos, recordaba frecuentemente a los pasajeros a bordo que “ *...estábamos a cientos de millas de tierra. Decía que ni siquiera sabía la dirección en la que estábamos remando...”.*

1336

Pero Candee le hizo notar (acertadamente...) que la Estrella Polar (Hemisferio Norte) se hallaba justo sobre la proa del mencionado bote. Luego de un agrio intercambio de enojosas opiniones con una pasajera llamada **Margaret Brown**, la cual, posteriormente habría de ser llamada la “inhundible Molly Brown” ( y que amenazó con empujar a Hitchens al agua.....) , el Contramaestre se apaciguó un poco. Con lo que a continuación, se formó un “equipo” de mujeres que comenzó a remar, siguiendo la Estrella Polar , por varias horas.

Volvamos a Beesley. Un hombre, aparentemente, más sensato .

Hacia la **03:00 hs.**, Beesley divisó una fosforescencia languidescente y ,en su interior, anheló que fuera el amanecer. Sin embargo, el resplandor crecía y se amenguaba, a intervalos. El profesor se dió cuenta que lo que sus ojos veían era una **aurora boreal** .

A pesar de la negra noche, el amanecer, finalmente, llegó. **Amanece, que no es poco.....**

Y según propias palabras de Beesley “ *...las estrellas morían lentamente, salvo una, que permanecía justo sobre el horizonte; y cerca, con el resplandor dirigiéndose al Norte, junto al cuerno inferior tocando el horizonte, la más delgada y pálida de todas las lunas.*”

La estrella era, indudablemente, **VENUS** , que asomó junto con la Luna, alrededor de las **05:00 hs**, de aquél 15 de Abril de 1912.

También los marineros que se encontraban al comando de los diferentes botes, vieron el resplandor y gritaron : “*¡Una Luna nueva! .Inviertan sus monedas, muchachos!*”.

En fin, creencias de aquellos días. Y a pesar de que había un bote marcado con el número **13**, muy pocos a bordo del mismo pensaron en que fuera un número de mala suerte.....más bien, de excelente fortuna....por lo menos en ese trance.

La naciente luz del día descubrió el impresionante peligro al que el “Titanic” hubo de enfrentarse .....y perecer. Así, a medida que la mañana se abría, los sobrevivientes vieron vastos campos de hielo flotante, salpicados aquí y allá con icebergs de no menos de 30 metros de alzada, sobre el mar.

Hasta ahora hemos visto numerosos aspectos del naufragio del orgullo de la White Star Line, esto es, el inmundible RMS “Titanic”. Asimismo, hemos nombrado varias veces al buque que rescató a los náufragos del barco de los sueños, esto es, el **RMS “Carpathia”**, a cargo del capitán **James Rostron**, recordando que este buque era el que se encontraba más cerca del lugar del hundimiento. De la misma manera, hemos visto las incidencias posteriores al choque contra el iceberg, es decir, los mensajes intercambiados entre el buque y los demás que se hallaban a la escucha esa noche, los que propaló la estación costera de Cape Race, los buques que pusieron proa inmediatamente al lugar de la catástrofe y cómo fue que el “Carpathia” se encamina en ayuda de los náufragos del navío de la WSL.

Pero no hemos hablado propiamente de este último barco, en sí mismo. Por lo tanto, se impone que hablemos de este buque, que, como para otras tantas cosas, también tiene su historia. Por lo tanto, podríamos hablar un poco del Capitán **James Rostron**, a cargo del mencionado buque, que tuvo el “honor” de rescatar a los sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños.

**Arthur James Rostron** vino al mundo en la localidad de Astley Bridge, condado de Lancashire, Inglaterra, el día 14 de Mayo del año 1869, siendo el hijo del matrimonio formado por James y Nancy Rostron. Asimismo, se educó en el Astley Bridge High School.

A la edad de 13 años se unió al buque de entrenamiento naval “**Conway**”. Más tarde, en sus jóvenes 15 años, se colocó como aprendiz en la Waverley Line (Liverpool, Inglaterra) a bordo de los buques “Cedric” y “Saxon”. Esto lo llevó a varias partes del mundo, como ser, América, India y Australia.

1338

Luego de tres (3) años, Rostron se unió a la tripulación del buque “Red Gauntlet”, de la misma firma mencionada anteriormente. Este barco tuvo un desafortunado incidente durante una tormenta en la costa sur de Nueva Zelanda.

Más tarde, y siguiendo con su aprendizaje, James Rostron dejó esta línea naviera y se unió a la tripulación de otro buque, el “Camphill”, en el cuál recorrió la costa Oeste de Sudamérica.

En Diciembre de 1894, sirvió a bordo del vapor “Concord” y en Enero de 1895 se unió a la Cunard Line, para más tarde, en los años por venir, servir a bordo de los navíos de la misma línea, como ser : “Aurania”, “Etruria”, “Servia”, “Cherbourg”, “Ultonia” y “Saxonia”. Como para adquirir experiencia.....¿vió?

Años y barcos más tarde, lo encuentran a Rostron , al 18 de Enero de 1912, al mando del RMS “Carpathia” , un buque de más de trece mil toneladas. Veamos ahora algunas características del barco que comandaba.

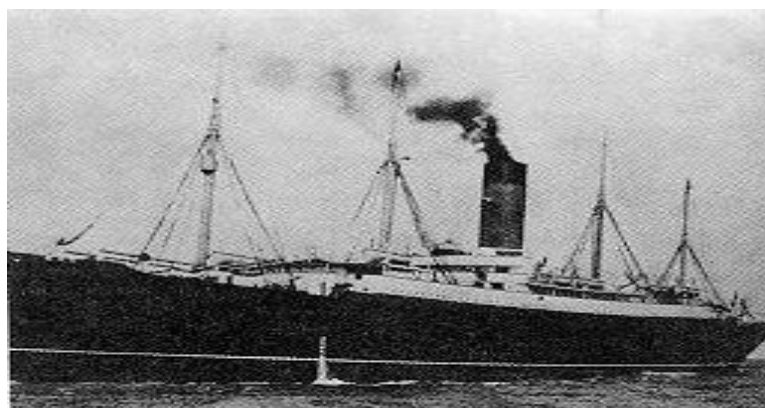
El **RMS “Carpathia”** fue construído por la firma **Swan y Hunter** ,y los motores que habrían de equiparlo, por la compañía **Wallsend Slipway Co. Ltd.**. Entró al servicio de la compañía rival de la White Star Line, esto es, la **Cunard Line**, propietaria de otros buques tan impresionantes como el “Lusitania”, como ya hemos visto .Dichos motores eran del tipo ocho (8) cilindros, de cuádruple expansión ; en realidad, una buena maquinaria. El buque fue botado en el año **1902**, para el 6 de Agosto, y sus dimensiones eran de **164,6 mts. por 19,7 mts.**, siendo su tonelaje de **13555** toneladas. Con respecto a la velocidad que podía desarrollar, debido a la acción de sus hélices mellizas, podía “levantar” hasta **14 nudos** (unos **26 kms./hr.**).

Una de las características de este buque era que las condiciones de alojamiento para las personas que viajasen en 3ra.clase eran excelentes. Su primer viaje, el inaugural, fue realizado entre los puertos de Liverpool (Inglaterra) y New York (USA) el día 3 de Mayo del año 1903, realizando ese trayecto hasta el mes de Noviembre del mismo año, para más tarde pa--

/--sar el período de invierno (Hemisferio Norte) transportando pasajeros que arribaban a los puertos italianos de Trieste y Fiume.

Pasando el tiempo, el “Carpathia” retornó al servicio entre los puertos de Liverpool y New York, para el 17 de Mayo del año 1904. Y como el buque probó ser confiable, desempeñando su trabajo de una manera sumamente aceptable, cada Invierno (Hemisferio Norte) volvía a cumplir servicio de transporte de pasajeros en el Mar Mediterráneo.

Justo es tener en cuenta, que , como tantos otros buques de ese período, también el “Carpathia” estaba acondicionado para transportar pasajeros de las diferentes clases sociales en las que la sociedad de esos días dividía a sus integrantes. Por ello, el buque fue reacondicionado, en el año 1905, a los efectos de darle cabida a 100 pasajeros de 1ra.clase, 200 de 2da.clase y 225 de la “steerage”, es decir, la 3ra.clase. Igualmente, el buque siguió prestando servicios en el Mar Mediterráneo, retornando sólo a Liverpool, al final de cada año para su revisión anual.



**Foto N° 599 :**  
**Otra fotografía del buque RMS “Carpathia” , que tuvo el**  
**“honor” de proceder al rescate de los sobrevivientes del**  
**naufragio del RMS “Titanic” .-**

Para la fecha en que el “Titanic” emprendió su último viaje, el “Carpathia” se dirigía en viaje desde el puerto de New York, hacia el Mar Mediterráneo, con fecha 11 de Abril de 1912. Una vez que se escuchan las señales de de--

1340

/--sastre emitidas por los radio-operadores de RMS “Titanic”, el capitán Rostron ordena dirigir el buque hacia la posición mencionada en los mensajes de socorro emitidos por el barco de los sueños.

Muy suscintamente, podemos decir que el “Carpathia” llega al sitio (acá tendríamos que decir más bien a la zona del desastre) en la franja horaria que vá entre las 03.30 hs. a las 04:00 hs. de la madrugada del día 15 de Abril de 1912. Debido a que ,en un primer momento, los tripulantes y encargados de rescatar a los náufragos del “Titanic” no pudieron distinguir absolutamente nada , comenzaron a sospechar que todo se había tratado de un gran error. Por lo tanto, lanzaron bengalas al aire, hacia la zona en donde teóricamente se deberían hallar los botes salvavidas que llevaban en su interior a los pocos sobrevivientes. Ahora sí, en base a las señales que provenían desde los distintos botes, el “Carpathia” se pudo acercar a ellos y comenzar las tareas de rescate.

Una vez que el capitán **Rostron** decide que el buque a su mando se dirija al encuentro de los náufragos del barco de los sueños, el buque es puesto a una velocidad de **14 nudos (26 kms./hr.)** , su habitual velocidad .A lo largo de las décadas que han pasado desde el hundimiento, se ha pasado ,de generación en generación, el relato que indicaba que Rostron ordenó suspender o cortar todos aquellos servicios que no fuesen estrictamente imprescindibles, como para el funcionamiento del buque; esto es, ordenó que se apaguen las luces no necesarias para el alumbrado del buque como así también el agua caliente. En definitiva, Rostron ordenó que se anule toda energía que no estuviese exclusivamente destinada a lograr llegar lo antes posible al lugar del desastre. Para así lograr una velocidad de 17 nudos.....eso dice Walter Lord .No lo desmerezco al insigne autor inglés, pero lo que si me produce un poco de escozor es ese continuo relato de dicha hazaña, en definitiva, de dicha “increíble velocidad”, como para querer convencer.....¿vió?.

Ahora vamos a interesarnos un poco en algunos aspectos quizás no tan conocidos del relato que, habitualmente, se hace del “Carpathia”. Es así, que, desde siempre , se mencionó que el buque recorrió más de 50 millas



(algunas fuentes indican entre 50 y 58 millas) ,y si tenemos en cuenta que estaba a unos **110 kms.** del punto en que se hallaba el “Titanic”, deberemos aproximarnos por el lado mayor de esa divergencia, es decir, unas **58 millas** .

Bueno, la cuestión es que el “Carpathia” corrió al rescate de los naufragos, esquivando icebergs ,tratando de llegar lo más pronto posible. Y desde siempre se dijo que las máquinas del buque fueron puestas más allá de sus límites , hasta alcanzar la velocidad de **17,5 nudos** (esto es, **32,4 kms./hr**).

Pero, aparentemente, no es exactamente así.....

Lo anterior podemos verlo desde la perspectiva que nos presentaría el descubrimiento del Dr. Robert Ballard ,es decir, de la exacta ubicación del lugar de reposo del barco de los sueños. Y aquí cabría acotar algo personal: creo que en la historia de la investigación del RMS “Titanic” , hay un antes y después del descubrimiento del Dr. Robert Ballard, en su ya histórico descubrimiento.

Muchos, en cambio creen que detrás de lo que se relata desde 1912 ,sobre lo sucedido con el “Carpathia” ,es pura ficción. O por lo menos, una parte de lo que se dice....

En uno de los sitios de la Internet, he hallado un excelente artículo, en el cuál se desliza la posibilidad de una temprana observación ,por parte de los observadores del “Carpathia”, de una de las bengalas lanzadas por el 4to.Oficial Joseph Boxhall, el cual se encontraba a bordo del bote salvavidas número 2. Y me ha parecido algo apropiado como para trasladarlo a estas páginas, esperando que nos explique algunas cosas más sobre estos aspectos poco conocidos de los barcos que estaban en las zonas cercanas al desastre.

Vamos por partes.

Por unanimidad, el coraje y la buena navegación del Capitàn Rostron y su tripulación están fuera de toda discusión , como así también la esmerada

1342

planificación que desplegó el mencionado capitán. Se puede considerar, con justa razón, que Rostron era todo lo que se podía esperar de un marino inglés, de aquellos días.....y lo que dije no lo dije para quedar bien con los ingleses. Sin embargo, para ser ecuánime, justo es reconocerles que, como pueblo, tienen sus méritos.....

Rostron se había convertido en Comodoro de la Cunard Line, y fue nombrado Caballero , por sus servicios prestados a la Corona Británica ,en el mar. A su 2do.oficial, el Sr. **James Bisset**, también le fue asignado el mismo título. Pero, a los efectos de contar con testimonios claros, detallados y exactos de lo acontecido con el “Carpathia” y su misión de rescate, el otorgamiento de estos títulos, en reconocimiento de los servicios prestados por estos dos hombres, se convirtió en algo contraproducente: los dichos y declaraciones de Rostron fueron tomados como algo parecido a “palabra de Dios” y aceptadas sin discusión. Por ello, siguiendo con las premisas que hemos determinado al momento de los análisis de otros artículos, comencemos por decir que hubo una voz disidente con estos relatos, y ella fue la del Capitán **James Moore**, del buque “**Mount Temple**”, quien sabía (por la experiencia de navegación, algo que los subsecuentes hallazgos que las décadas posteriores confirmaron.....) que **la posición radiada por el RMS “Titanic” no era la correcta**. Sin embargo, la opinión de Moore fue **descartada, de plano**.

¿Me van entendiendo por qué dije, desde el comienzo, que siempre parece haber algo “**RARO**”, cuando menos, en lo que se refiere a todo lo que tenga que ver con el hundimiento del RMS “Titanic”?

**Las Investigaciones Americana e Inglesa fueron (para decirlo de una manera leve, muy leve.....) cuando menos, puntillosas.**

**Pregunto :** ¿Por qué se descartó el testimonio sobre la posición equivocada del RMS “Titanic” , que el Capitán Moore brindó?

**¿PARA OCULTAR QUÉ?**



**Foto N° 600 :**  
**Fotografía del Capitán James Moore , a cargo del buque “Mount Temple” , cercano a la zona del desastre del RMS “Titanic” .-**

Ahora bien, a la luz que la utilización de la tecnología moderna puede brindar, juntamente con otros conocimientos relativos al naufragio, que en ese momento se desconocían, podemos observar ciertos documentos de otra manera, quizás más acertada. Volvamos , por ello, a la actuación del buque RMS “Carpathia”.

Así ,tenemos la carta de navegación y las Tablas Traversas, que se utilizaban en aquellos comienzos del siglo XX., haciendo la salvedad que los tiempos son los que se anotaban a bordo del “Carpathia”.

Rostron, capitán del “Carpathia” recibió la equivocada posición (que ya es todo un “clásico”) emanada desde el RMS “Titanic”, conocida como **41° 46’ Norte y 50° 14’ Oeste**. Pero Rostron se apresuró a determinar una posición para el barco que comandaba, que ,a todas luces, se habría de presentar como equivocada. Recordemos que la posición del RMS “Titanic”(es decir, la última) fue calculada alrededor de las **00:35 hs** del día **15 de Abril de 1912**, siendo que desde las **19:30 hs.** del día **14 de Abril** se hallaba sin la fijación exacta de su posición .

Lo que se había hecho en el horario de las 19:30 hs. del 14 de Abril fue fijar la posición del buque, en base a una serie de observaciones estelares, que habrían de posicionar el buque en su ubicación ,con una certeza (se esperaba que así fuera ) de una milla .Obviamente , como hemos visto al

1344

momento de considerar los cálculos que realizó el Oficial Boxhall, ésta era una de las prácticas comunes, normales, que los marinos y navegantes realizaban concienzudamente.

Ahora bien, el cómputo de la posición en la que el “Carpathia” se encontraba habría de estar influenciado por la exactitud de su dirección, la estimación de la velocidad que venía desarrollando el buque y la acción de las corrientes marinas, como así también el viento, a lo largo de un lapso de cinco (5) horas. Con lo que, incluso antes de seguir con el análisis, podemos ver que, desde el vamos, la posición del “Carpathia” estaba afectada por varios factores importantes. Para seguir, sumémosle a este panorama el hecho de tener sobre la mesa una posición emanada desde el RMS “Titanic” errónea, como ya hemos visto. Con lo que se irá desprendiendo que el cómputo de la **correcta** posición en la que se hallaba el “Carpathia”, también debe haber presentado una serie de errores. Sin embargo, Rostron estimó que su buque se hallaba a unas **58 millas** (esto es, unos **107,4 kms.**) de distancia de donde se encontraba el RMS “Titanic” al momento de su choque contra el iceberg, y en un curso de **308°**.

Ahora bien, trabajando con la ayuda de las **Tablas Traversas**, se ha calculado, con bastante aproximación, que el “Carpathia” se encontraba en la posición dada por : **41° 10’ Norte** y **49° 12 Oeste**. La cuestión es que Rostron ordenó que su buque se dirigiera **a toda velocidad** hacia adelante, a la búsqueda de los sobrevivientes del barco de los sueños.

Y acá vendría una pequeña pregunta: **¿Qué valor tenía esa velocidad?** Veamos. Lo que declaró el capitán Rostron ante la Investigación americana, en el mes de Abril de 1912 (es decir, en los días posteriores al naufragio) fue que :

***“ Yo fui a toda velocidad, a todo lo que nosotros podíamos”.***

Pero en el mes de Junio del mismo año, ante la Investigación Británica, indicó que el buque había sido empujado hacia la búsqueda de los botes salvavidas, a una velocidad de **17, 5 nudos** (como dijimos, **32,4 kms./hr.** )

aunque el Oficial **Bisset** expresara que el buque se deslizaba a una velocidad de **16 nudos ( 29,6 kms./hr.)** .



Foto N° 601 :  
Fotografía del Oficial  
James Bisset , del buque  
“Mount Temple” .-

Pero los Ingenieros Navales de estos actuales tiempos han calculado que el “Carpathia” no se pudo haber movilizadado a ninguna de estas velocidades, ya sea la mencionada por Rostron o la que indicó Bisset. Debido al tamaño mismo del buque y a la forma de su casco, la maquinaria de la que estaba provisto el “Carpathia” no podía proveer a esas necesidades de velocidad con la potencia requerida como para alcanzar los valores indicados, ya que, obviamente, una vez que se hubiese llegado al valor de presión máximo de vapor, no se podía ganar más potencia.

Y tengamos en cuenta que el RMS “Carpathia” podía desarrollar **SÓLO 14 nudos ( 26 kms./hr.)**, como así también que sus maquinarias (al momento de la tragedia del “Titanic”) ya tenían nueve (9) años de edad --- y que habían sido intensamente usadas---, pudiendo, como máximo, desarrollar una velocidad tope de **15 nudos (27,8 kms./hr)** .Lo anterior, relacionado con la velocidad tope, fue confirmado por el operador de radio a bordo del “Carpathia”, el Sr. **Harold Cottam** , quién, interrogado por la Investigación

1346

Americana, dijo que durante la misión de rescate, el capitán Rostron le ordenó que le transmitiese a los radio-operadores del “Titanic” que el “Carpathia” estaba yendo a *“unos buenos 15 nudos, quizás 16”* .

Ahora bien, la estimación final de la velocidad que hace el capitán Rostron, se debió a su genuina creencia que, entre las **00:35 hs** y las **04:00 hs** del día 15 de Abril de 1912, cubrió **58 millas** en **3 horas y 25 minutos**. Esto daría un promedio de **17 nudos**. Ahora bien, asumiendo que hay una pequeña “baja” en la velocidad al final del periplo, es decir, en las cercanías del puerto de arribo y, teniendo en cuenta que la velocidad desarrollada por los buques de pasajeros es generalmente menor que el promedio, un máximo de **17,5 nudos** hubiera sido, prácticamente, **imposible** . Y aparentemente, no sólo la velocidad fue calculada de una manera errónea, sino también los tiempos, de acuerdo a poder justificar las **58 millas** de distancia que separaban al “Carpathia” del “Titanic”. No por una mala, extraña u oculta intención del Capitán Rostron, sino a otros inconvenientes.

Entonces, veamos que podríamos indicar en cuanto a lo anteriormente expuesto. De acuerdo a lo que se supo y conoció después del naufragio del inmundible RMS “Titanic”, el sitio del mismo tuvo lugar mucho más cerca de la posición en el cual se hallaba ubicado el RMS “Carpathia”, que lo que el capitán Rostron creía. Ahora bien, si la posición estimada por Rostron era correcta, el “Titanic” se hundió a sólo **47 millas** (esto es, unos **87 kilómetros**) .Por un simple cálculo, las 47 millas se habrían podido cubrir en **3 horas y 25 minutos** a una velocidad de **13,7 nudos (25,4 kms./hr.)**. Con lo que se puede decir que no solo la **DISTANCIA** sino también el **CURSO** estaban equivocados.

Es así que, para ir aclarando los puntos, es necesario mencionar que el curso **CORRECTO** desde la posición estimada por Rostron hubiese sido de **315°**. Ahora bien, el curso que planificó el capitán del RMS “Carpathia”, es decir, de **308°** , lo llevaba a pasar a unas **5 MILLAS (9 kms.)** ,**COMO MUY CERCANO, DEL SITIO DEL NAUFRAGIO** ,a pesar que Rostron ubicó los botes salvavidas con una cierta exactitud.

Y por decantación ,las preguntas salen por sí solas. Por ello: **¿Cómo es posible que los sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños hubiesen sido hallados?**

O lo que fue lo mismo, la odisea de los mismos terminara “felizmente”.

Analizando, vayamos a los comienzos de lo que se sabe. Por ende, el primer indicio de que algo estaba errado, respecto de la navegación efectuada por el buque de rescate se habría producido a las **02:40 hs.**, es decir, veinte (20) minutos después del hundimiento del barco de los sueños, cuando Rostron observó una bengala lanzada por el 4to.Oficial Boxhall, el cual se hallaba a bordo del bote salvavidas N° 2, el que se encontraba muy cerca del RMS “Titanic”. Además , el capitán del “Carpathia” también expresó que este hecho acaeció cinco (5) minutos antes de que el primer iceberg fuera divisado.

Asimismo, este bote había estado en el agua por un poco más de dos (2) horas, a lo que hay que agregar que Boxhall testificó que la embarcación que comandaba **no** se dirigió remando hacia la luz que se veía hacia el Noroeste. Un detalle que viene a aseverar este estamento es lo que Boxhall grita desde su bote, dirigiéndose a los del “Carpathia” :

***“¡Solo tenemos un marinero y no podemos maniobrar muy bien!”***

A lo que se agrega el comentario de Rostron en el cual indica que.....

***“...él (refiriéndose a Boxhall) no tenía el bote totalmente bajo su control...”***.

Consideremos además que el bote que comandaba Boxhall se hallaría, probablemente, a una distancia de no más de una (1) milla (un poco más de 1600 metros) del lugar del hundimiento, habida cuenta que fuera arrastrado por la corriente marina que derivaba hacia el Sur. Y, además, el bote salvavidas N° 2 fue el que se encontraba, justamente, más al Sur, como también, que fue el que el “Carpathia” recogió del agua en primer lugar. Sin embargo, el **misterio** de cómo Rostron vió tan tempranamente la benga-

1348

/--la lanzada por Boxhall permanece, ya que por el registro del tiempo que llevaba Rostron ,el buque de rescate se hallaba **todavía a 1 hr. 20 minutos** en tiempo, y si hablamos de distancia, a **20 millas (37 kms.)** a una velocidad de **15 nudos (27,8 kms./hr.)**.Hagamos constar que el Oficial **Bisset** menciona **25 millas (46,3 kms.)**.Incluso si Boxhall se hubiera parado sobre una de las tablas que atravesaban cada bote (es decir, las que hacían de asiento en dichas embarcaciones) y hubiese también mantenido la bengala alejada de su cuerpo, o si se quiere, con la mano tomando la bengala, y su brazo, totalmente extendido, desde el “Carpathia” solo se la hubiera divisado a partir de una distancia de **11 millas (20,4 kms.)** .Desde un punto de vista estrictamente técnico, esta situación de alzada de la bengala se tendría que haber dado en una altura de **50`**(minutos) sobre el horizonte. Pero por supuesto , hay una probabilidad : que Boxhall hubiera estado más cerca de lo que aparentemente se hallaba, él y el bote N° 2 .

Hemos tomado en consideración repetidamente al autor británico Walter Lord, del cual hemos seguido los lineamientos de su excelente libro “**A Night To Remember**” (“**Una Noche para Recordar**” ).Ciertas cosas ,así y todo sabiendo que Lord es un excelente autor (y realmente, no miente ni fantasea, ya que su investigación le llevó **veintiocho años.....**), no encajan. Una de ellas es que, aunque la noche del hundimiento se presentó como extremadamente clara, esto no implicara que la curvatura de la Tierra cambie por ello.....A lo que nos referimos es que no hay evidencias firmes que indiquen que (a criterio del Oficial Bisset) Boxhall haya lanzado bengalas que alcanzaron 500 minutos sobre el horizonte visible (8,33 grados sobre el horizonte, siendo 60 minutos la equivalencia a un grado).Asimismo, no hay mayores evidencias de que Boxhall haya enviado al cielo bengalas de otro tipo especial que las que el “Titanic” llevaba a bordo.

Además, hay que destacar que las bengalas estaban, según el criterio del 2do.Oficial Lightoller, demasiadas bajas para la posición en la que él se hallaba, es decir, tratando de sobrevivir a bordo del volcado bote plegable “B”, lo que lo llevó a pensar que dichas luminiscencias se relacionaban con un buque ubicado a mayor distancia. Como detalle adicional, es de hacer



constar que en esos días también existían las bengalas llamadas del tipo **Romano** (o “**Roman candles**”, en idioma inglés), las cuales largaban bolas coloridas hasta una altura de unos 100 pies (30 metros) .Para seguir en la misma temática, digamos que las señales de identificación de la línea White Star incluían bengalas verdes, pero **NO** bengalas romanas.

Pero me gustaría hacer un pequeño pantallazo de cómo estaban las cosas , y además, de como se desarrollaron a bordo del RMS “Carpathia” cuando sobrevino la noticia de la tragedia que se abatió sobre el barco de los sueños. Para ello, retomaremos una vez más la lectura del libro de Walter Lord, y en base al mismo, podremos ver qué sucedía a unas millas de donde se hallaba el “Titanic”.

Varios pasajeros, como en otros tantos buques de la época ( y porqué no , en los actuales....) tienen un sueño más bien liviano, o por lo menos, es un sueño que se interrumpe ante cualquier estímulo.

Tan es así que una pasajera, la Sra. **Anne Crain** se asombró por el penetrante olor a café que se sentía por todos lados, a bordo del “Carpathia”, en el viaje que se desarrollaba entre New York y el Mediterráneo. Aunque era la **01: 00 hs** .de la madrugada de aquél inolvidable 15 de Abril de 1912, y la preparación del café no sería de extrañar, (si esa bebida estuviera dedicada a los tripulantes que debieran cumplir las guardias de la madrugada) a la Sra. Crain le pareció que algo no encajaba, ya que al conocer en detalle el pequeño buque (pequeño en comparación al “Titanic”.....) se dió cuenta que algo inusual estaba sucediendo a bordo del navío, y más, si después de la medianoche se estaba preparando café.

Otra pasajera, **Ann Peterson**, también se encontraba despierta en su litera...y advirtió que todas la luces imprescindibles del buque se hallaban encendidas. Esto le extrañó sobremanera, ya que el buque a bordo del cual ella se hallaba, se encontraba a oscuras cuando en los relojes se hacía esa hora de la madrugada.

1350

Pero no sólo mujeres advirtieron la inusual actividad que se empezaba a desarrollar en el “Carpathia”.

También hombres. Uno de ellos, el Sr. **Howard Chapin**, quien descansaba en una litera del camarote que ocupaba en la cubierta “A”, se despertó poco después de medianoche. Y se sorprendió aún más, al ver a un hombre arrodillado casi frente a su cabeza, que estaba liberando un bote salvavidas de uno de los pescantes que lo sujetaban. Con lo cual, Chapin, se dió cuenta que algo particularmente grave sucedía.

Obviamente, tampoco se equivocaba. Sólo que, para ese entonces, no tenía pleno conocimiento de qué suceso era el que provocaba las maniobras de la tripulación del buque “Carpathia”. Como tampoco lo tenía la Sra. **Louis Ogden**, que despertó notando que su camarote estaba frío y que el buque iba navegando a toda marcha. Oyendo fuertes ruidos sobre su cabeza, despertó a su marido y éste, requerido su parecer sobre lo que ocurría, le dió un diagnóstico que la intranquilizó aún más de lo que ya estaba.

Era lógico que se intranquilizara, ya que escuchaba claramente como se partían las cuñas que afianzaban los botes salvavidas. Además, el poco resto de tranquilidad que le restaba a la Sra. Ogden se vino abajo cuando, abriendo la puerta de su camarote, observó que los mayordomos transportaban mantas y colchones. Evidentemente, la madrugada se presentaba, a consideración de la Sra. Ogden, como “**inolvidable**”.....

La cuestión era que los que tenían el sueño ligero podían advertir órdenes a media voz, pasos precipitados, crujido de pescantes, etc. Un pequeño drama a media voz.....También, y no hacía falta ser Ingeniero para darse cuenta, que las máquinas resonaban muy fuerte, con mucha más velocidad que de costumbre. Los colchones se sacudían como locos, los vasos de los lavatorios tintineaban como si estuvieran afectados por un terremoto, el maderamen gemía como si lo estuviesen atravesando con un hacha, los grifos del agua sólo daban líquido frío, y los radiadores de calefacción no calentaban, por más que se le diera vuelta a la llave correspondiente.



**Foto N° 602 :**  
**Fotografía del Capitán James**  
**Rostron , a cargo del buque**  
**RMS “Carpathia” , el barco que**  
**rescató a los sobrevivientes del**  
**nafragio del RMS “Titanic” .-**

En definitiva, las máquinas parecían necesitar hasta la última partícula del vapor que las calderas pudieran generar.

Pero, así y todo, había algo más, que sorprendía a todos por igual, a pesar de la sorpresa que, desde ya, los súbitos movimientos que se sucedían a bordo del “Carpathia” contagiaban.

Y esto que sorprendió a todos a bordo, fue el **frío** .

### **Terrible, extremo, glacial .**

La sorpresa estaba fundamentada. Alrededor de las 17 hs. del día anterior, la tibia brisa que traía la Corriente del Golfo de México, creó una atmósfera sumamente agradable para los pasajeros que se encontraban

1352

en la cubierta del “Carpathia”: el pasajero Chapin sintió tanto calor, a la hora mencionada, con lo que decidió llevar su silla extensible a un lugar donde hubiera sombra.....Unas horas más tarde, el ambiente se presentaba helado en exceso y el aire frío, proveniente del Ártico, se colaba por todas las rendijas y huecos del buque “Carpathia”.

Hagamos constar que el “Carpathia” había zarpado el día 11 de Abril de 1912 (como hemos mencionado....) del puerto de New York, rumbo al Mar Mediterráneo, teniendo como destinos los puertos de Gibraltar, Génova, Trieste y Fiume. A bordo, se hallaban **105** pasajeros pertenecientes a la 1ra.clase (casi todos norteamericanos) y unos **575** pasajeros de la 3ra.clase, casi todos componentes de una mezcla de italianos y eslavos, que volvían al soleado Mar.

Uno de los que no tenía tanto tiempo para advertir esos y otros detalles, aunque sí estaba al tanto del frío glacial, de los movimientos de su tripulación y de la performance que sus maquinarias desarrollaban, era el capitán **Arthur Rostron**, quien, a medida que pasaban los minutos, se preguntaba si le había quedado algún detalle por preveer. Sobre Rostron, hay que hacer constar que no era un improvisado (como hemos descrito) en las tareas inherentes a la navegación, pues su foja de servicios indicaba que llevaba ,a esas alturas, veintisiete (27 ) años en el mar, y con la Cunard Line diecisiete (17) años, de los cuales el de 1912 era el segundo año como capitán de dicha línea marítima ,siendo ese mes de Abril el tercer mes con el “Carpathia”.

Al momento de la recepción de los llamados de socorro provenientes del RMS “Titanic”, Rostron ya se había retirado a descansar. Pero los que estaban de guardia en el buque a su mando, no. Y así, cuando se recibe el primer CQD, el mismo radio-operador que los recibe, el Sr. **Harold Cottam** llevó corriendo el mensaje al **1er.Oficial Dean** , quien se hallaba de guardia en el puente.

Con semejante “papa caliente” entre las manos, tanto Dean como Cottam no aguardaron para hacer lo que correspondía en esa situación: avisar al capitán Rostron. Tal es así , que ambos bajaron a toda velocidad la escalera, cruzaron el cuarto de derrota, y entraron al cuarto del capitán. Incluso, medio dormido, Rostron se preguntó qué era lo que podía estar aconteciendo con su barco, como para que sus hombres ingresaran a su camarote, sin avisar a su puerta, como se estilaba.

Sin aguardar, Dean le comunicó la terrible noticia. Rostron no perdió un segundo, y **estoy seguro**, que de esta celeridad en atender lo que sus hombres se traían entre manos, se le debe más de una vida que ya comenzaba a flaquear sobre los botes salvavidas del “Titanic”.

Saltando de la cama, el capitán ordenó que el buque diera media vuelta, emitió otras directivas, y se encaró con el radio-operador Cottam, a quien ,a boca de jarro, sin andarse con medias vueltas, le preguntó:

***“¿Está seguro que es el Titanic y que necesita inmediato auxilio?”***

Cottam : ***“Sí, señor.”***

Rostron : ***“¿Tiene la absoluta seguridad?”***

Cottam : ***“ Absoluta”***

Rostron : ***“Muy bien, dígales que vamos tan de prisa como podemos”***

El siguiente paso de Rostron fue ir al cuarto de derrota y ordenar el nuevo curso del “Carpathia”. Mientras se encontraba haciendo los cálculos náuticos, el capitán vió pasar a un contramaestre que dirigía un grupo, junto al cual se dirigía a limpiar las cubiertas. Rostron le ordenó que, en vez de realizar esta tarea, se concentrara, él y su grupo, en las tareas de preparación de arriado de los botes salvavidas. Aunque esto fue algo que sorprendió al contramaestre, Rostron, sin esperar una pregunta, le indicó que no había que alarmarse por algún inconveniente a bordo del “Carpathia” .

1354

Es así que el capitán explicó a ese miembro de la tripulación que iban en auxilio de un barco que se hallaba en peligro.

Bien. Podemos continuar con la descripción de lo que sucedía, por esos momentos, a bordo del barco de rescate. Pero antes de proseguir, debemos tener en cuenta que lo que, según Lord, ocurrió es **REAL** y **CORRECTO** (según comprobé por otras fuentes.....) , aunque ,en mi humilde opinión , no se pudo lograr la velocidad que el excelente autor inglés menciona. Por una simple y sencilla razón ( que más adelante, veremos en detalle) : las máquinas del buque no estaban preparadas para “levantar” más velocidad que la de **14 nudos** (unos **26 kms./hora**).

Pero sigamos con lo que Lord indica que ,a partir del instante en que el buque se lanza al rescate del barco de los sueños, ocurre a bordo. Según los cálculos efectuados por el mismo Rostron, tardarían unas cuatro (4) horas en arribar al sitio del naufragio, que el “Titanic” indicara en sus mensajes de socorro.

Rostron juzgó que este tiempo era excesivo, mucho. Por ello el capitán llamó al jefe maquinista **Johnstone** ,a quien le ordenó que quemara lo que hiciese falta, que reuniera a los que estaban libres de servicio, y que suprimiera la calefacción y el agua caliente. En definitiva, todo se dirigía a lograr la máxima potencia posible, la velocidad máxima que se derivara de este hecho, y el menor tiempo de navegación hasta el lugar del hundimiento.

No contento con estas indicaciones, Rostron mandó llamar nuevamente al Oficial Dean. Le ordenó dejar las tareas de rutina, y preparar el buque para tareas de salvamento. Esto consistía en preparar los botes en los pescantes, dejándolos a punto de arriar, instalar luces eléctricas en los costados del barco, abrir todos los portalones, colocando ganchos y cuerdas en todos ellos, preparar sillas con cableado como para alzar a bordo del buque a los enfermos y heridos, cestas para los niños, redes de equipaje para ayudar a subir a la gente, como así también, grúas a proa (accionadas por vapor.....)

para levantar sacas de correspondencia y equipajes.

Evidentemente, Rostron era un capitán que tenía un conocimiento profundo de lo que significaba (allí, en esos días...y ahora, acá) la palabra “responsabilidad”. Por ello, además de los preparativos mencionados, mandó llamar al médico del buque, el **Dr. McGhee**, y le ordenó hacer acopio de medicamentos, estimulantes y reconstituyentes, como así también, montar puestos de socorro en cada comedor. Sin embargo, el Dr. McGhee no era el único médico que se hallaba a bordo del “Carpathia”: había otros dos, uno de ellos de nacionalidad húngara y el otro, italiano. Al primero de ellos, le solicitó que atendiera a los pasajeros de la segunda clase y al segundo, a los pertenecientes a la 3ra.clase,mientras que a McGhee lo destinó a la atención de los pasajeros de 1ra.

Las órdenes de Rostron no se habrían de limitar a las partes operativa y médica: también dió directivas referidas a la parte logística de la previsible y necesaria atención a los pasajeros que se pudieran rescatar del naufragio. Por ende, envió por el sobrecargo **Brown** , a quien le ordenó que el mayordomo jefe, el ayudante de sobrecargo e incluso él mismo, se encontrasen en el portalón correspondiente a cada uno de ellos; que asimismo, se tomaran los nombres a los rescatados del naufragio, y que los dirigieran hacia el salón comedor correspondiente (obviamente, según la clase social a la que cada uno de ellos perteneciera....) a los fines de cumplimentar una primera revisión médica, destinada a poder constatar el estado de salud de dichas personas.

Otro de los que no se “salvó” del aluvión de órdenes fue el mayordomo jefe **Harry Hughes** , a quien le ordenó que llamase a todos sus hombres a su cargo, como así también, preparar café para toda la tripulación (de ahí, se explica el penetrante aroma que los pasajeros iban percibiendo, a medida que se esparcía por el buque....) , tener ya preparados té, sopa, coñac, whisky, etc., para los sobrevivientes. Además de estas tareas, le indicó que debía acopiar mantas en cada portalón (portalón: eran las puertas que daban sobre uno de los costados del buque para servir de entrada al buque de las

1356

de las provisiones y equipos que, eventualmente, embarcara, transformar el salón comedor, el de fumadores y la biblioteca en provisorios salones dormitorio para los rescatados, como así también reagrupar a los pasajeros de 3ra.clase y hacerles lugar a los del RMS “Titanic”.

De todos modos, y por sobre todas las cosas, Rostron indicó algo sumamente importante, desde cualquier punto de vista que se lo tome: sus órdenes debían ser cumplimentadas *en el mayor silencio posible*, de modo de no alarmar al pasaje: la situación de por sí era lo suficientemente dramática, como para agregarle más desorden al propio que los preparativos del rescate insertaban en el normal desenvolvimiento de la vida a bordo. Es así, que como medida de precaución, hizo colocar a un mayordomo de guardia, por cada corredor del buque. El personal así asignado tenía órdenes de contestar a las requisitorias de los pasajeros, en el caso que preguntaran si el “Carpathia” se hallaba en peligro; que no había ningún inconveniente a bordo del buque; y, como final de la posible conversación, los mayordomos debían insistir (amablemente....) que los eventuales pasajeros que los interrogaran, debían de volver inmediatamente a sus habitaciones, tranquilizados por las explicaciones.....o no .

Pero Rostron, por las dudas, impartió otra orden más, más bien directa, a los fines de preveer cualquier tipo de incidente que se pudieran generar con motivo de la llegada de los naufragos del barco de los sueños : hizo enviar un inspector, un maestro armero y un grupo especial de mayordomos (seguramente, los más robustos....) para vigilar a los pasajeros de la 3ra.clase, es decir, los que en ese momento se encontraban a bordo del buque que comandaba Rostron. El fundamento de esta última orden del capitán era que no se podía saber con exactitud qué actitud tomarían los pasajeros “steerage” ante el hecho de ser cambiados de sitio. Lógico : como todo el mundo sabía, los indeseables “**steeragers**” eran sumamente belicosos y provocadores de disturbios o violencia..... Mala “gente”... ¿vió?



Y entonces, el barco comenzó a cortar el mar, como un cuchillo caliente lo hace con la manteca.....En las salas de máquinas, el trabajo era febril, sin descanso. Todos los que podían cargaban carbón, los que habían quedado libres de su respectivo turno corrían a ayudar en lo que se pudiera. Muchos, sin vestirse siquiera.....

Aunque algunos mayordomos y personal habían recibido la errónea información de que el “Carpathia” había colisionado con un iceberg, cuando en realidad había sido el “Titanic”, nadie se entretuvo buscando explicaciones y subieron a cubierta. Uno de los que así lo hizo fue el mayordomo **Robert Vaughan** , quien junto a otros llegaron a cubierta, donde un Oficial les ordenó recoger mantas. Luego los mandaron al salón comedor de 1ra.clase,donde la imagen más suave que podríamos tener ante nuestros ojos, sería la de un hormiguero de hombres, moviendo sillas, poniendo mesas, llevando el alcohol del bar al Salòn Comedor. Pero Vaughan no conocía, hasta ese entonces, el motivo de tanto alboroto y movimiento. Para darle más leña al fuego, se corrió la voz que decía que el capitán Rostron necesitaba 3000 mantas, para otras tantas personas.....

Poco tiempo después se enteraron de la razón que motivaba semejante movimiento, pero de una manera típicamente británica: al ser los mayordomos convocados al comedor principal ,el Jefe de los mismos, el Sr. **Hughes**, les dirigió un pequeño discurso. Es decir, les habló del RMS “Titanic”, de sus obligaciones, etc., para concluir con unas palabras realmente dedicadas , por sobre todas las cosas, a recalcar el indomable espíritu inglés. Hughes les dijo lo siguiente:

*“ Cada hombre a su puesto y allí, a cumplir con su deber como un buen inglés. Si la situación lo requiere, añadamos otra página gloriosa a la historia británica.”*

Luego se dirigieron adonde se los había enviado, para cumplir con sus obligaciones.

1358

Tanto el matrimonio Ogden como otros tripulantes tenían la sensación de que se les ocultaba algo, ya que la actitud de la tripulación, en cuanto a que los pasajeros volviesen a sus camarotes , era sumamente firme. Es decir, la tripulación del “Carpathia” no estaba, precisamente, de “joda”. Además, aunque varios de ellos lograron contestaciones reales a lo que estaba sucediendo, esto es, que el RMS “Titanic” se hundía a unas 58 millas de allí, no querían creer en esto, y por ello, muchos pasajeros se encaminaron decididamente a cubierta para estar más cerca de los botes salvavidas. Total, el futuro espectáculo sería con “entrada libre y gratuita”....¿vió?.

Lo que muchos pasajeros se fueron dando cuenta al transcurrir de los minutos, es que el “Carpathia” no corría ningún riesgo. Lo que no se explicaban era el porqué de la alocada carrera del barco en la noche. Aunque los comentarios sobre el “Titanic”, en cuanto a que se encontraba en dificultades, se iban extendiendo por el buque, nadie los consideraba seriamente, ya que, como otros tantos miles y miles de personas en el mundo, creían que el RMS “Titanic” era inmundible.

Pero, en cierto modo, aunque el buque se había lanzado a toda velocidad cruzando el mar en busca de los sobrevivientes del RMS “Titanic”, nadie sabía muy bien qué buscar. El radio-operador Harold Cottam no conseguía ponerse al habla con los colegas del barco de los sueños. Además, el aparato inalámbrico del “Carpathia” no era un aparato de las características del “Titanic”, es decir, con la potencia que el aparato de Marconi del barco de la White Star poseía: solo podía comunicarse en un radio de unas **150 millas** (esto es, casi **280 kms.**) .Como hemos visto, a lo largo de la noche, las comunicaciones del “Titanic” fueron muchas, pero a medida que el tiempo pasaba y el buque colapsaba, las transmisiones eran cada vez menos potentes, hasta el punto en que se agota la emisión de mensajes. Y en muchas ocasiones, ciertos seres humanos son elegidos para ser testigos impotentes de las tragedias humanas. Por quién no sé, pero que son **elegidos**, de eso estoy **seguro**. Bah, intuyo que **SÍ SÉ** .....**Por ÉL**.

Es así que el radio-operador Cottam , fue el triste espectador silencioso del drama que el RMS “Titanic” estaba sufriendo: escuchó los mensajes que se desprendían , tanto del “Olympic” como del “Titanic” mismo, y sus oídos pudieron oír, aunque (obviamente....) no ver, la agonía del buque más grande construído hasta ese entonces. Una de las preguntas que este hombre debió responder es la que surgió del barco de los sueños, en el sentido de cuánto tardarían en llegar : el capitán Rostron le hizo contestar que unas **cuatro (4) horas**. Más tarde, el “Titanic”, a eso de las **01: 50 hs.** avisa que el agua ya llegaba a las calderas. Y después de ello, **nada. NADA.-**

### **Solo silencio.**

De todos modos, tanto Cottam como Rostron ,lo mismo que prácticamente toda la tripulación del “Carpathia”, sólo tenían que hacer dos cosas, una vez efectuados los preparativos de rescate : esperar y dejar que las máquinas cumplan adecuadamente su labor. Tanto el Oficial James Bisset, al lado de Rostron, como los hombres que, a pesar del frío, se hallaban en sus puestos de vigía, se hallaban sumamente atentos al hielo y a captar cualquier indicio del “Titanic”.

Pero por esos momentos, nada a la vista .Solo el mar, las estrellas y el horizonte, claro, limpio, despejado.

Alrededor de las **02: 35 hs.** (es decir, cinco minutos antes del total hundimiento del RMS “Titanic”) de ese 15 de Abril de 1912, el Dr. McGhee, encargado por Rostron de la futura atención de los pasajeros de la 1ra-clase del “Titanic”, subió la escalera del puente para indicarle al Capitàn que bajo cubierta todo estaba totalmente preparado.

Fue allí que Rostron observó el resplandor de una luz verde, hacia el lado de babor, en la zona de proa del buque. Pero el capitán del “Carpathia” creyó que había visto la luz de posición del “Titanic”, ya que , al estar ésta todavía a mucha distancia de donde ellos se encontraban, debía estar muy alta. Obviamente, al tenor de lo que se supo después, se había equivocado.

1360

Pero **no sólo él** : unos minutos después, a las **02:45 hs.** el Oficial Bisset advierte un pequeño rayo de luz , también a babor, también por proa. Sin embargo, no era un bote salvavidas, sino un iceberg, que, justamente, reflejaba la luz de las estrellas.

Y así siguieron apareciendo los icebergs, uno tras otro, como “manotazo de loco”.

Es justo indicar que Rostron arriesgó su barco y a sus pasajeros en la carrera por salvar a los náufragos del barco de la White Star Line, ya que los icebergs aparecieron en lote, con lo cual el “Carpathia” debió girar, sortearlos, etc., a fin de evitar un posible choque contra alguno de ellos. No fuera cosa que, en su afán de rescatar los sobrevivientes del “Titanic”, se hundieran ellos también.....

Así y todo, el buque “Carpathia” se iba aproximando al lugar del hundimiento. Y para sorpresa de los que iban a bordo del barco de rescate, de pronto, una voz se elevó, desde el silencio, la oscuridad, y desde uno de los botes. Era la voz del Oficial Boxhall, en el bote N° 2, que viendo que se acercaba el buque, trató de maniobrarlo de manera de quedar cerca del rumbo que éste venía llevando. Boxhall indicó (recordemos....) a los que estaban a bordo del “Carpathia” que **“solo tenían un marinero y que no podían maniobrar bien.**

En el “Carpathia” todos los ojos estaban fijos en este bote, el cual tenía pintado el emblema de la White Star Line sobre uno de sus costados. Además, los náufragos tenían puestos los chalecos salvavidas, que hacían aparecer al pasaje como vestidos de blanco. Pero el “pintoresquismo” de la situación no era tal, ya que los rostros desencajados, pálidos y ojerosos de los que habían pasado tantas horas a la deriva en el mar, hablaban por sí solos. Esos ojos sólo dirigían sus miradas hacia el “Carpathia”. Allí mismo, sin preguntar más, se echaron cuerdas al bote y cuando se hicieron las **04:10 hs** de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, la Sra. **Elizabeth Allen**, la primera rescatada de los náufragos del inmundible RMS “Titanic” .

comenzó a subir por la escala del costado del buque de rescate, para, finalmente, arrojarse en los brazos del sobrecargo Brown. Sin esperar un segundo, este hombre le preguntó dónde era que se hallaba el “Titanic”. A lo que la Sra. Allen contestó que se había hundido.

Aunque Rostron ya tenía la certeza sin tener que preguntar nada, debió cumplir con las formalidades del caso, y una vez subido el Oficial Boxhall, lo mandó llamar. Le inquirió, a continuación, si era cierto que el “Titanic” se había hundido. A lo que Boxhall contestó, quebrándose la voz:

*“Sí, se hundió alrededor de las 02:30 hs.”.*

Ahora los tripulantes del “Carpathia”, al ir clareando el alba, podían observar la presencia de numerosos botes en las cercanías de la posición de este buque. Se hallaban desperdigados por una amplia extensión del mar. Pero también tenían compañía: junto a ellos se encontraban una multitud de pequeños icebergs.

Un montón de pequeños icebergs, acompañados de un par de monstruos de unos 150 a 200 pies (50 a 70 metros ) de altura, se alzaban también, mostrando el panorama, hacia el Oeste y hacia el Norte, a unas cinco o seis millas, de un campo compacto de hielo, que se extendía hasta donde los ojos alcanzaban a ver, también salpicado de montañas y picachos de hielo.

Sí .

La verdad que la vista de todo aquello era, como leve, impresionante. Parecía como si el mar se hubiera convertido en una meseta donde se elevaban las montañas. Sólo que la meseta era una masa de hielo y las montañas, picos de hielo macizo. Pero, no muy lejos de este “grandioso” espectáculo, se hallaba otro de los “protagonistas” de la historia del hundimiento del RMS “Titanic”, esto es, el **RMS “Californian”**. A unas diez (10) millas (un poco más de 18 kms. de distancia, aunque fuera de la



**Foto N° 603 : Extraída de la película “Titanic” , de James Cameron (1996) , la imagen del rescate de los sobrevivientes del naufragio del RMS “Titanic” es , cuando menos, expresiva .Los botes salvavidas se van acercando , lentamente, al barco de rescate .La mañana alborea y las esperanzas de vivir vuelven a tener sentido .**

**“Silencio en la mañana , silencio en las almas....” . -**

vista de los “actores” del drama, la rutina diaria comenzaba a bordo del buque. Alrededor de las 04:00 hs. de ese día, el Oficial Jefe, George Stewart, subió a cubierta a relevar al 2do.Oficial Stone. Como corresponde, Stone puso a Stewart en antecedentes de los hechos acontecidos durante esa particular noche : le habló del extraño barco, de los cohetes, de la rara,

**rarísima** forma en que el “**desconocido**” desapareció de su vista. Además, agregó que vió un **COHETE DIFERENTE**, a eso de las **03:40 hs.**, proveniente del **sector Sur**, del cual este Oficial estaba seguro no provenía del buque mencionado inicialmente. Una vez transmitidas las novedades al Oficial entrante, Stone se retiró a descansar. Había terminado, por lo menos para él, una noche agotadora y cargada de sucesos no del todo claros.....todavía.

A eso de las 04:30 hs. el Oficial Stewart despertó al Capitán Lord y le relató la historia que, a su vez, recibió de boca de Stewart. La respuesta de Lord fue :

*“ Sí, ya sé, ya me la contó.”*

De todos modos, Lord se vistió, subió al puente y allí comenzó a pensar en la mejor forma de salir del campo de hielo que lo tenía aprisionado, a él y al barco que comandaba. Pero Stewart se antepuso a estos pensamientos del capitán y le preguntó si antes no era mejor averiguar cual era el buque que, en esos momentos, se hallaba al sur de la posición del “Californian”. Lord respondió:

*“No, no lo creo. De todos modos no hace ninguna señal.”*

Sin embargo, Stewart no se quedó del todo tranquilo con esta respuesta, ya que no mencionó que Stone le comentó que tenía la seguridad de que el barco que (para esos momentos) se hallaba al **Sur** de ellos **no podía ser** el mismo que había disparado los (ya famosos) cohetes. Es más, aparentemente este asunto le estuvo retumbando en su mente durante un largo rato, ya que, a eso de las **05:40 hs.**, se dirigió a hablar con el telegrafista Evans, a quien despertó de su sueño. Ahí mismo, “sobre el pucho”, le disparó una pregunta .

*“Hay un barco que ha estado disparando cohetes. ¿Quiere ver si se entera de lo que le ocurre?”*



Foto N° 604 :

Luces en el cielo, barcos un poco más cerca o mucho más lejos, silencios de radio , todo esto también forma parte de la historia del RMS “Titanic” . . . y de los buques que podrían haber ayudado a salvar más gente de la que pereció en la noche del 15 de Abril de 1912 .-

Esto sucedía, a bordo del RMS “Californian”, como dijimos , a las **05:40 hs. del 15 de Abril de 1912**, es decir, tres (3) horas y 20 minutos después de que el “Titanic” pereció. Evans, casi a tientas debido a la media luz del recién iniciado día, halló sus auriculares y conectó el equipo. Hizo inmediato partícipe a Stewart de aquello de lo que se enteró. Y como no cabía esperar otra cosa, Stewart subió, ya no corriendo, sino a los saltos de garrocha, la escalera del puente, gritando:

***“Se ha hundido un barco”.***

Stewart fue y vino (corriendo...) desde cubierta hasta la Sala de radio, y más tarde, le comunicó al capitán Lord, la terrible, abrumadora noticia:

***“¡El “Titanic” chocó contra un iceberg y se hundió!”.***

Lord, a continuación, hizo lo que cualquier capitán al comando de un barco, hubiese hecho en un caso como el descrito: hizo poner su buque en marcha y se dirigió hacia la última posición que el “Titanic” había radiado.





**Foto N° 605 :**  
**Fotografía del Oficial jefe**  
**del RMS**  
**“Californian” , George**  
**Stewart ,**  
**quién avisó del naufragio del**  
**RMS “Titanic” al Capitán**  
**Stanley Lord .-**

Pero la llegada del “Carpathia”, aunque era lo que ansiosamente esperaban los que estaban a bordo de los botes ,no dió lugar a un festival de festejos, con serpentinas y matracas . A bordo del bote plegable “B”. El Oficial Lightoller, el Radio Operador Bride, los pasajeros Thayer y el coronel Gracie, entre otros, estaban tratando ,por todos los medios, de mantenerse a flote, hallándose sólo concentrados en ello. El mar, movido por la brisa, se agitaba y las olas barrían el casco, sacudiéndolo, más y más. Con cada ola se escapaba un poco más de aire, y la quilla se hundía a cada momento, un poco más. Los hombres seguían acatando las órdenes de Lightoller, inclinándose a un lado y otro, pero el esfuerzo los iba agotando, lentamente.....

Y aunque parezca irreal, el “Carpathia” se detuvo a unas cuatro (4) millas de distancia --- un poco más de siete (7) kilómetros-- de donde se encontraban. Todos se preguntaban en cuanto tiempo los del barco se darían cuenta de la presencia del bote. Pero lo que más se preguntaban era cómo podrían mantenerse a flote hasta que los descubrieran.

Pero la luz del día vino en ayuda de estos desfallecientes hombres, ya que, a unos 800 metros, divisaron a los botes Nos.4, 10, 12 y al plegable “D”, los cuales seguían atados en fila, como así lo había ordenado el Oficial Lowe. Al ver a los botes, varios hombres del “B” comenzaron a gritar. Pero la distancia era mucha, y nadie los escuchó. Pero alguien tuvo una idea mejor. Y ése fue Lightoller, quien sacó un silbato de oficial de uno de sus bolsillos y comenzó a silbar con fuerza. Su llamada llegó lejos, indicando a la tripulación encargada de los botes que un Oficial llamaba . Y el llamado de

1366

un Oficial no debe dejar de lado: es un hombre capacitado, que indica **ALGO** que está pasando.

Inmediatamente, dos botes se separaron de la formación y se dirigieron hacia el bote plegable “B”. Lightoller gritaba insistentemente que los recojan. Este bote ya estaba en las últimas y, tan es así, que cuando el bote N° 4 se acercó, el movimiento que causó casi provoca que todos los que se mecían sobre la quilla del “B” se cayeran al agua. De a uno, los hombres del “B” fueron saltando .Y, como corresponde, el **2do.Oficial Charles Lightoller** fue el último en dejar el bote plegable “B” ,llegando al bote N° 12 y haciendo cargo del mismo. A las 06:30 hs. el bote N° 12 se alejó de la quilla semisumergida del “B” y se comenzó a dirigir hacia el “Carpathia”. Mientras esto sucedía , los botes N° 10 y el plegable “D” se dirigían , por separado, al “Carpathia” .El plegable parecía estar en muy malas condiciones, bastante hundido en el agua y con pocos remos que empujaran al mencionado bote. Por ello, Lowe les tiró una cuerda a los del “D” y se los llevó a remolque, habida cuenta que el Oficial de marras había incorporado una vela en el bote que comandaba, esto es, el N° 14, con lo cual dicha embarcación se movía rápidamente.

Más tarde, a una milla (poco más de un kilómetro y medio) de distancia, hallaron al bote plegable “A” prácticamente desmantelado, sin casi poder avanzar. Los que estaban adentro de este bote, una docena de hombres y la pasajera de 3ra.clase, la **Sra. Rosa Abbott**, la estaban pasando “de maravillas”, ya que se hallaban de pié, con el agua helada hasta las rodillas. De todos modos, Lowe se encargó de subirlos a bordo del N° 14 y luego puso proa al buque ,sin dejar de remolcar al plegable “D”.

Es así que el casi desmantelado plegable “A” quedó , allí mismo, desmantelado, abandonado a su suerte, llevando en su interior, los cuerpos de tres personas. Este mismo bote es el que, varios días después ,se descubriera por uno de los buques que rastillaba zonas en las cuales se podían hallar cuerpos.

Uno a uno, los botes se fueron acercando al “Carpathia”. A las **04:45 hs.** El bote N° 13 se estabilizó al lado del “Carpathia” y la gente del mencionado bote comenzó a ser embarcada. Y así ,siguieron llegando los botes salvavi-

/--das, con los extenuados sobrevivientes. A eso de las **06:30 hs.** subió al barco de rescate, el gerente de la White Star Line, el **Sr. Bruce Ismay**, quien murmurando desfalleciente, decía :

**“Soy Ismay....soy Ismay...”**

Allí mismo se acercó el Dr. McGhee, comisionado por el capitán Rostron para atender las personas que pertenecieran a la 1ra.clase, y aunque no pudo convencerlo de tomar algo caliente en el comedor, convino en alojarlo (a pedido del propio Ismay) en un camarote. Ismay no salió ni una sola vez de su camarote, en todo el resto del viaje que el “Carpathia” se aprestaba a emprender hacia New York . Sólo recibió la visita del pasajero Jack Thayer, casi un niño (y de nadie más....) y hasta que llegó a los States, le tuvieron bajo la influencia de drogas calmantes.

Yo, eterno preguntón.....pregunto:

¿Por qué **sólo a Thayer**, y no a otros eminentes personajes de primera clase que se habían salvado del hundimiento?. Y que los había, los había. Por ejemplo, el Coronel Gracie o la Sra. Francatelli....Digamos algo cuerdo :sí, Thayer era uno más de la primera Clase, pero no era una persona que lo pudiera cuestionar. Quizás, en todo caso, y en función de su posición social, Ismay lo hubiese usado como “correo”, como para decirle a los otros de su clase que.....“estaba bien”. Por supuesto, sin otros condicionamientos.....

Luego que hubiera declarado ante las Comisiones correspondientes en los Interrogatorios que se siguieron, Ismay (literalmente.....) desapareció del mapa. Al año siguiente de la tragedia del RMS “Titanic” ,esto es, 1913, hubo de retirarse de la White Star Line y compró una finca en Irlanda, en la cual se recluyó como un ermitaño.

Pequeño detalle: Ismay, como consecuencia del desastre, prohibió **TERMINANTEMENTE** que se nombrara, en su presencia, la palabra “**TITANIC**”.

## ¿Por qué?

Aunque se puede entender totalmente que la tragedia lo afectara de una manera extraordinaria, e incluso más, que al resto de los sobrevivientes y/o familiares de aquellos que perecieron en el hundimiento, el sólo hecho que se aislara indica una completa abstracción de algo, es decir, (a la luz de las posteriores investigaciones, testimonios de varios pasajeros, oficiales, etc.), de lo que (por omisión o negligencia) contribuyó a producir: **el choque contra el iceberg**. A los efectos de un mayor conocimiento, sugiero volver a aquellas páginas ( las que tratan del viaje y del hundimiento) en las que se dá un panorama más detallado de la intervención de Bruce Ismay , en relación a su influencia respecto de la elección de la velocidad del buque y demás detalles.

Y yo, eterno preguntón, vuelvo a preguntar:

**¿Qué machacaba inmisericordemente en la conciencia de Ismay como para que no quisiera ver a nadie, e incluso, no escuchar el fatídico nombre del barco de los sueños?.**

A lo largo de los muchos años que ya llevo caminando sobre esta Tierra, tanto mis padres (principio básico de la educación de un ser humano) como así también aquellos centros de formación educacional, se empeñaron en enseñarme que las responsabilidades por las cosas positivas o negativas que un ser humano realiza, deben ser asumidas en su totalidad, a despecho de aquellas consecuencias, buenas o malas, que las mismas engendren. Ahora bien, sin pretender ,de ninguna manera hacer **“leña del árbol caído”** , creo que Ismay, pasados unos años o por lo menos, unos meses, tendría que haber salido a la palestra a explicar (ojo: con la verdad) su real intervención en todo lo que atañe a la tragedia del RMS “Titanic”. Hubiera (a mi entender) sido lo correcto, aunque se lo hubiera condenado por ello. Pero, con el tiempo, su paso por esta vida, hubiera sido más feliz, tanto para él como para sus familiares. ¿Se acuerdan?: **“La Verdad os hará libres”** .....

Por supuesto, la frase anterior no es mía: es de **ALGUIEN** que es millones de veces (y me quedo corto...) más que yo, sabiendo que yo soy **nada**. Finalmente, Ismay murió en el año **1937**, en la misma finca irlandesa de su propiedad.

Digo lo siguiente sin referirme al dinero: no por la plata, sino por lo atormentado de su espíritu ..... pobre cristiano.

Descanse en Paz. Sólo Dios sabe lo que pasó en su mente, en su alma, en su corazón ,y en su espíritu....y las cosas que hizo.



**Foto N° 606 :**  
**Fotografía del 2do.Oficial**  
**Herbert Stone , quién**  
**reemplazó en el puente de**  
**Mando del RMS**  
**“Californian” al 3er.Oficial**  
**Charles Groves .-**



**Foto N° 607 :**  
**Fotografía del Aprendiz**  
**James Gibson , quién**  
**junto al 2do.Oficial**  
**Herbert Stone ,**  
**reemplazaron al**  
**3er.Oficial Charles**  
**Groves .-**

Sigamos con las incidencias del rescate efectuado por el “Carpathia”.

Obviamente, no le recomiendo a nadie pasar por las experiencias e impresiones que los que iban siendo subidos al buque, lo mismo que los que ya se encontraban a bordo (náufragos del “Titanic”), iban sintiendo.

1370

Padres y madres buscando a sus hijos , amigos desesperados en busca de otros compañeros de cuarto, familias enteras tratando de hallar a alguien de su propio pueblo o ciudad, niños solos con sus ojos llenos de espanto, etc. En fin, nada grato de observar .....la tragedia en su lado humano, con la desesperación de las búsquedas colectivas e individuales. Pero, y aunque parezca mentira para semejante catástrofe, todo lo anterior se desarrollaba **en silencio**. Muy de vez en cuando el silencio se quebraba con el llanto de alguno de los sobrevivientes. Pero el silencio **impactaba**. Algunos lo atribuyeron a que la gente estaba horrorizada por lo que hacía pocas horas había sucedido, otros lo achacaban a que todos estaban muy ocupados, mientras que varios pensaban que no era ni una cosa ni la otra, sino que simplemente, todos, incluidos pasajeros y tripulantes del “Carpathia”, se hallaban en presencia de **algo tan grande** que ,por lo menos en ese momento y lugar, no lo alcanzaban a comprender.

A las **08:30 hs.** de aquella mañana del 15 de Abril de 1912, el último bote, el numerado con **12**, arribó, después de un angustioso periplo, a la seguridad del buque de rescate. Y allí mismo, comenzaron a subir los atribulados pasajeros. Parafraseando una propaganda política de uno de los ex-presidentes argentinos, podríamos decir que **“Lightoller lo hizo”** : con valentía y arrojo, con decisión y claridad de objetivos, a despecho de la muerte y la desesperación que lo rodeaba por todos lados en esa noche trágica, él condujo a su grupo de hombres, haciendo equilibrio sobre el volcado plegable “D”, manteniendo en ellos la llama de la esperanza en la salvación.

### **Y se salvaron.**

Las reacciones de estos hombres, afectados por tantas horas de pelea contra la muerte, no se hicieron esperar. El Coronel Gracie besó la cubierta del “Carpathia” , una vez subido a bordo, mientras Harold Bride, el radio-operador sobreviviente, sintió cómo unas fuertes manos de marineros lo sujetaban ,para desmayarse a continuación. Pobre.....no era para menos.

Jack Thayer, por su parte, corrió a los brazos de su madre, para escuchar de sus labios la pregunta que, anhelante, se contuvo en su pecho, por tantas y tantas horas:

*“¿Dónde está tu padre?”*

*“No lo sé, mamá.”*

Ni hace falta decir que el corazón se le estrujó a la pobre mujer.....

Y a pesar del drama que tenía a bordo, había una persona que no podía darse el “lujo” de emocionarse con lo que sus ojos observaban. Y este hombre era el capitán Rostron, quien se comenzaba a plantear adónde debía llevar a sus rescatados. Rostron barajó las diferentes posibilidades que se le iban presentando : Halifax, las islas Azores y New York.

El puerto de la ciudad de Halifax era el lugar más cercano, pero la presencia de icebergs y demás masas errantes de hielo no lo hacía así aconsejable, tanto para el buque como para los pasajeros. Las islas se presentaban como una posibilidad viable, más en función de hallar un mar despejado; pero Rostron no poseía ni la carga de combustible y los medios de subsistencia como para asegurar una navegación medianamente normal.

Asimismo, las condiciones en que se hallaban los rescatados no hacían recomendables a ninguna de las dos variantes mencionadas: en el caso de la primera, nadie en su sano juicio disfrutaría de un crucero a través de los icebergs.....creo que ni hace falta el explicar porqué.....En la segunda posibilidad, pondría a todos al borde de la hambruna , junto a la posibilidad de quedarse varados en medio del Océano. Y ello, particularmente, no le agradaba sobremanera.....

Por ello consideró más atentamente la tercera variante, esto es, llevar el barco hacia el puerto de New York, el destino original del “Titanic”. Aunque este trayecto implicaba un costo adicional para la Cunard Line, propietaria del RMS “Carpathia”, Rostron decidió que para todos (barco y pasajeros) , New York habría de ser lo mejor, o por lo menos lo más indica-

/--do en aquellas circunstancias. Pero por las dudas, antes de ordenarlo, decidió consultar.....obviamente, ya saben a quién. Y en virtud de ello, bajó hasta el camarote en el que se encontraba Ismay, requiriéndole su parecer sobre si le parecía correcto emprender el camino a la referida ciudad americana. Pero Rostron se encontró con un hombre desecho, moral y físicamente. La contestación del gerente de la White Star fue, de todo, menos contundente: le contestó al Capitán que procediera como mejor le pareciera . Así, Rostron no dudó más e hizo poner proa al puerto de New York. Para dar un toque personal a la actitud de Rostron yo diría que, si el capitán del “Carpathia” hubiera sabido de ciertos pormenores relativos al Capitán Smith y al Sr. Ismay, ni le habría preguntado siquiera.....no sé si me entienden.

Y así y todo, sobre llovido , mojado. En esos momentos, en los que Rostron estaba decidiendo el rumbo a tomar, se recibe un mensaje desde el buque **RMS “Olympic”**, en el cual se le pregunta sobre la posibilidad de que los sobrevivientes del “Titanic” sean trasladados al mencionado buque, que recordemos, era el barco gemelo del hundido “Titanic”--ver lo referente a los buques gemelos del inmundible-- . Y ,una vez más, los mensajes que llegaron desde el “Olympic” parecieron una **“tomada de pelo”** (recordar los avisos provenientes del mismo barco) .Aunque Rostron contestó de la mejor manera posible, le pareció que esta sugerencia era una idea espantosa, por dos razones: una, la posibilidad de un transbordo en pleno mar no era lo indicado, en aquellas circunstancias, para los que habían sufrido tanto; otra, al ser el “Olympic” el gemelo del barco hundido, la presencia del primero equivaldría a que todos volviesen a ver un fantasma reaparecido de las profundidades.

Y sin embargo, para pisar sobre seguro, Rostron volvió a bajar al camarote que ocupaba Bruce Ismay, consultándole sobre la posibilidad de acceder a la sugerencia que provenía del “Olympic”. Al gerente de la White Star Line esta posibilidad le estremeció, al solo pensarla. Allí mismo, se terminaron las dilaciones. El puerto de destino del “Carpathia” y su “carga” habría de ser New York.

Y basta de estar haciendo consultas, que el horno no estaba para bollos.....



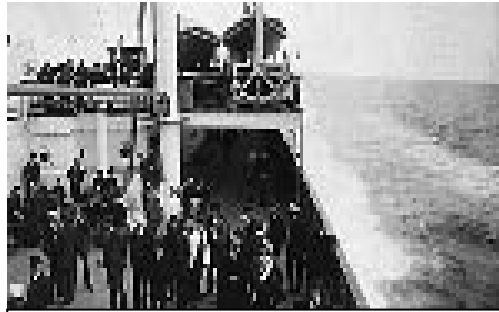


**Foto N° 608 :**

**Extraída de la película de James Cameron (1996) , esta imagen nos dá una idea de la situación a bordo del RMS “Carpathia” , el cuál transportó, hasta el puerto de la ciudad de New York , a los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic” .-**

Para ese entonces el RMS “Californian” había logrado cruzar la barrera de hielo que lo tenía aprisionado y se puso cerca del RMS “Carpathia”. El capitán Lord (“Californian”) observó, entre inquieto y asombrado, la bandera a media asta que flameaba en el mástil del asto del buque de rescate. Comenzó a presentir que lo que había sucedido la noche anterior no había sido ninguna equivocación de sus vigías o una aguda borrachera sobre cubierta, de algún marinero aburrido.....

Rostron se puso al “habla” con Lord, y le informó de lo que había acontecido en esa madrugada. Es así, que una vez puesto en conocimiento de lo sucedido , Lord accedió al pedido de Rostron de rastrear el área del



**Foto N° 609 :**  
**Una fotografía auténtica , tomada hacia el sector de popa ,a bordo del RMS “Carpathia”, en la cuál podemos observar a los rescatados del hundimiento del “Titanic” junto a los pasajeros del buque de rescate .-**



**Foto N° 610 :**  
**Tomada en el puerto de la ciudad de New York , podemos observar a los botes salvavidas que el RMS “Carpathia” rescató de las aguas del Atlántico y que depositó en dicho puerto .**  
**Se sabe que uno de los botes fue (prácticamente....) desmantelado por los cazadores de recuerdos.**  
**Pero el resto de ellos . . . . desapareció misteriosamente... .**  
**Y no es invento mío : se puede corroborar .-**

desastre, mientras el “Carpathia” se dirigía al puerto de New York. Más tarde, el barco de rescate cargó a bordo a todos los botes salvavidas que se pudieron rescatar del naufragio del inmundible, colocando seis(6) en la cubierta de proa y siete (7) en los pescantes del mismo. A los demás los abandonaron.

Aunque difícilmente se hubiera hallado alguien con vida a esas alturas, tantas horas después del hundimiento del RMS “Titanic”, Rostron no se quiso ir sin dar una última mirada alrededor. Evidentemente, Rostron era un hombre meticoloso en extremo y, aunque el “Californian” se encargaría de todas maneras de ver si había quedado algo que se pudiera tomar a bordo, el capitán del “Carpathia” decidió que no se iba a ir así nomás de ese lugar: le pareció que una ceremonia religiosa era una manera adecuada de completar la tarea de rescate. Una vez más, bajó hasta donde se encontraba Ismay y le consultó su opinión. Pero evidentemente, este hombre no se hallaba en un estado normal y le contestó a Rostron que lo mejor era lo que al Capitán le pareciera.

De todos modos, es necesario aclarar que las actitudes de Rostron no tenían nada de **servil**: las relaciones entre dueños y gerentes de compañías navieras eran sumamente complejas y entrelazadas. En definitiva, unos dependían de los otros. De ahí el continuo consultar por parte del capitán del “Carpathia”.

Si uno (en este caso, yo....) no hubiera certificado, mediante la consulta de varias fuentes de todo tipo, que los hechos que paso a relatar son reales, se podrían tomar por escenas de una película del inefable, extraordinario, ácido e irónico director de cine británico **Alfred Hitchcock**.

Unos minutos después, Rostron mandó llamar al sacerdote de la confesión episcopal (en definitiva.....cristiano al fin) ,el **Padre Anderson**, que se hallaba (obviamente....) a bordo, e hizo reunir a las personas que quisieran participar de este oficio religioso. La mayoría de los pasajeros del “Carpathia” y un gran número de sobrevivientes del RMS “Titanic” se

1376

unieron en la celebración del oficio divino. Todos dieron gracias por los que se salvaron y todos pidieron por los que murieron. Y mientras rezaban, el “Carpathia” pasó por el lugar en el que se hundió el RMS “Titanic”. Pocas cosas quedaban aquí y allá : sillas de cubierta, algunas columnas, restos de corcho, un cuerpo.....

Si el “Carpathia” hubiera pasado por allí unas horas antes.....

Y parece mentira, pero si recordamos bien, también hubo un oficio religioso en la mañana del día de desastre del “Titanic”, y lo que se cantó..... **“Para aquellos que están en peligro en el mar”**, y lo unimos a este nuevo oficio, también realizado en un buque que pasa por la zona del hundimiento, llevando a aquellos que estuvieron en peligro en el mar, después de la tragedia, rescatados por los miembros de la tripulación de ese mismo buque de socorro.....Pero nos podríamos preguntar si en todo esto no hubo una mano **DIVINA** (cualquiera sea la idea de la palabra “divina” que uno tenga.....) que cerrara el círculo sobre las peripecias de tanta gente.....**Dios** está también, aunque no lo veamos, no sólo en la **Tierra**, sino que también, **“allí donde el ancho mar se funde con el horizonte”**.

A las **08:50 hs.** de ese 15 de Abril de 1912, el capitán del RMS “Carpathia” se dió por “satisfecho”, y reconociendo, a pesar suyo, que no podía haber más sobrevivientes del naufragio, ordenó el avanzar a toda máquina hacia New York, destino inicial del RMS “Titanic” y , por obra del azar y de la soberbia humana, del RMS “Carpathia”.

Como suele suceder en los casos en que se producen semejantes tragedias, los seres humanos entran, en los instantes posteriores, en una especie de apatía. No de indiferencia, sino de apatía. Tan es así que los sobrevivientes del hundimiento, se echaron sobre las sillas de cubierta ,totalmente agotados, o bebiendo café en el comedor, o también ( así son los humanos....) pensando con qué se vestirían. Pero los pasajeros del “Carpathia” también, solidarizándose (así somos los humanos.....) con ellos:

buscando cepillos de dientes, cosiendo mantas para los niños, etc., lo que se pudiera. Sin embargo, la tragedia seguía flotando en el aire. Una de las contestaciones que la Sra. Ogden escuchó de labios de una de las mujeres a las que les servía café, fue la siguiente:

***“¡Váyase!. Hemos visto como se ahogaban nuestros maridos.”***

De todas maneras, lo más necesario a esas alturas se iba cumpliendo : las máquinas del “Carpathia” zumbaban regularmente y sin contratiempos, proa el buque a New York, silbando el viento al pasar por sus aparejos. Detrás del buque, el Sol dió de lleno sobre un objeto que sobresalía en el mar vacío.

Como un “**nomeolvides**” el poste rojo y blanco de la barbería del **RMS “Titanic”**, destelló a los ojos de aquellos fatigados seres humanos.....

Muchos ojos se llenaron de lágrimas. Y Dios escuchó muchas oraciones.....

Habíamos nombrado , a lo largo de todas las páginas anteriores, a los barcos que intervinieron en la “detección” del hundimiento del RMS “Titanic” y posteriormente, al que intervino en el rescate de los sobrevivientes. Pero por sobre todos ,hemos visto los buques **RMS “Californian”** y **RMS “Carpathia”** ,los que se hallaban, el primero, rodeado por un campo de hielo en las cercanías del lugar del hundimiento del inmundible ,propiedad de la White Star Line, y el segundo, viniendo desde una distancia de aproximadamente 100 kilómetros de distancia al rescate de los posible naufragos del barco de los sueños.

En este caso, trataremos algunos aspectos del **RMS “Californian”** ,que quizás sean algo recurrentes o por lo menos, no serán desconocidos para aquellos que hayan profundizado en la historia del RMS “Titanic” .

Podríamos comenzar retornando a los primeros momentos de la madrugada del día 15 de Abril de 1912, cuando dentro de algunas horas el mundo entero sería golpeado por las noticias del hundimiento del “Titanic”. Aunque no nos introduciremos de lleno a las investigaciones oficiales llevadas a cabo en USA y Gran Bretaña, sí mencionaremos que durante las

1378

siguientes semanas ,estos interrogatorios arribaron a ciertas conclusiones, entre las que se destacan :

(1) : El RMS “Californian” estuvo situado a unas seis (6) millas - un poco más de 11 kilómetros - al Norte de la posición de hundimiento del RMS “Titanic” y que observó el choque contra el iceberg ( recordemos que lo que dijeron los que estaban de Guardia en el puente del “Californiana” fue que el “barco misterioso” se detenía bruscamente) a las 23:40 hs. del 14 de Abril de 1912 .

(2) : Que desde el “Californian” vieron los cohetes que se lanzaron desde el RMS “Titanic”, aunque en un número máximo de ocho (8) , según propias declaraciones de los marinos de guardia esa noche.

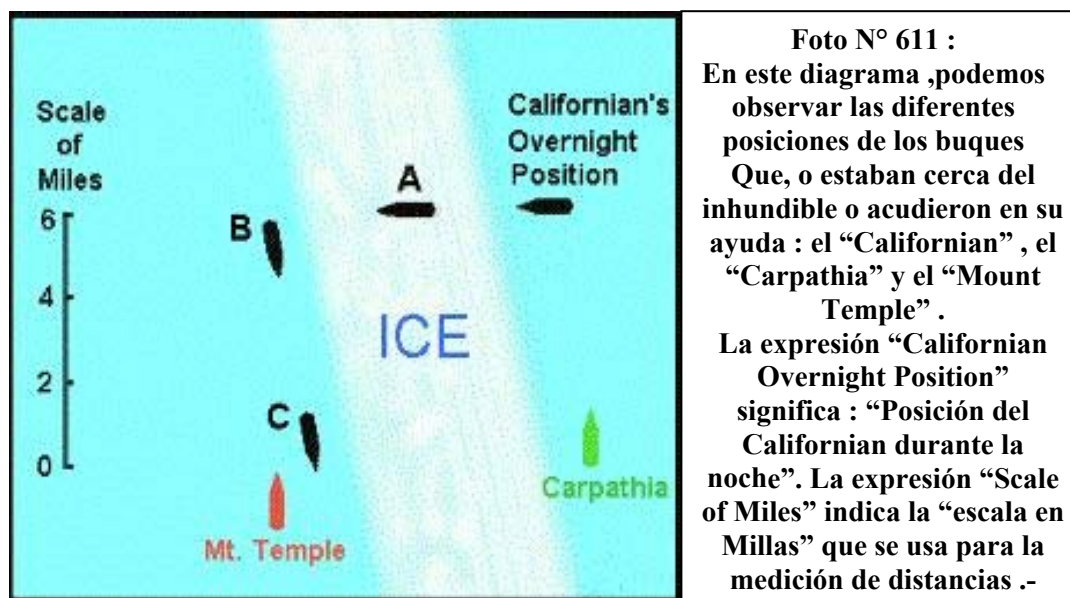
(3) : Que desde el “Californian” se vió al RMS “Titanic” hundirse, a las 02:20 hs. Del 15 de Abril de 1912.

(4) : Que desde el “Californian” se observaron las bengalas que se lanzaron desde el buque de rescate “Carpathia”, a medida que el último de los nombrados se acercaba al lugar del desastre.

De todos modos, el capitán del buque “Californian” negó siempre los cargos que le atribuían **“inacción y negligencia”** y argumentó que se hallaba detenido en el medio de un campo de hielo, ubicándose su posición a unas **diecinueve (19)** millas (esto es, **35,2 kms.**) de la ubicación del RMS “Titanic”, con lo que se hallaba más allá del rango visual del barco de los sueños. La cuestión que esto alimentó lo que se conoció, más tarde, la **“Controversia del Californian”** .

En la Foto N° 611, podemos observar la posición en la que se ubica el RMS “Californian”, a lo largo de la noche y madrugada del 14 y 15 de Abril de 1912. A las 6 de la mañana, el 2do.Oficial James Bisset observa al buque

“Californian” a una distancia de (según sus propios cálculos) **10 millas** (unos **18,5 kms.** ), desde el sitio del desastre.



En la posición A podremos ver que ,inmediatamente después de las **06:00 hs** de la mañana el capitán del buque “Mount Temple”, James Moore, vé al “Californian” atravesar el campo de hielo, a una media docena (obvio : seis) de millas (algo más de 11 kms.) al Norte del “Carpathia” .La posición B nos dirá que a las **06:25 hs** el “Californian” notifica al “Virginian” que ya está dentro del alcance visual del “Carpathia” y de los botes salvavidas que fueran lanzados desde el RMS “Titanic”, mientras que la posición C , de las **06:50 hs.** señala que el 3er.Oficial del “Californian”, el Sr. Charles Groves divisa al “Carpathia” directamente al Este del “Californian”.

Ahora bien, prácticamente toda la información que podremos manejar sobre los movimientos que esa noche realizó el RMS “Californian”, se ha obtenido de una atenta lectura de las investigaciones efectuadas por partes americana y británica. Pero sin embargo, parece haber poca información sobre este “incidente” (que involucra al “Californian”) en los trabajos de investigación que se realizaron respecto del hundimiento del barco de los sueños.

1380

Pero como Uds. habrán visto a lo largo de estas páginas, muchas cosas cambiaron .No porque yo haya planteado las cosas erróneamente, sino porque partí de las bases comunes relativas a la información sobre el barco de los sueños. Es decir, aunque dudaba en muchos estadios de los testimonios y comentarios volcados en estas mismas páginas, más por un espíritu de cuestionamiento que por un ejercicio de duda, me imponía a mí mismo la obligación de buscar material con el que dar una nueva visión a algún tema específico o general. Con lo que, a lo largo de las jornadas en las que debí ir volcando, acomodando, evaluando, etc. las informaciones que iba recabando, ciertos temas iban mostrando facetas nuevas, pero sumamente explicativas y beneficiosas para un buen entendimiento de los temas planteados ,como así también ,para una correcta dilucidación de los tópicos incluidos en este pequeño trabajo de investigación. Que desde ya, creo que como Uds. habrán visto, son muchos.....

Siguiendo con nuestros comentarios e investigaciones, digamos que, aunque el tema “Californian” (todo un tema en sí mismo) fue, quizás, limitado a la eventualidad de que estuviera a 19 millas (un detalle : en el momento en que yo rememoro los incidentes relativos al hundimiento del RMS “Titanic” indico expresamente que el buque “Californian” se hallaba a una distancia de 18 millas, es decir, a muy poca diferencia de una de las distancias propuestas para su localización) ,varios de los medios de comunicación de la época (es decir, los periódicos) como así también gente “importante” , o por lo menos, con cierto predicamento societario en diversos grupos y comunidades, descargaron su artillería pesada sobre dos factores: el comportamiento del capitán Lord (“Californian “) y la distancia a la que se hallaba el buque, en función del rescate de los sobrevivientes del barco siniestrado.

Entre muchos de los revisionistas de este tema en particular, **Leslie Harrison** ,es uno de los que sustenta un punto de vista desde el cual defiende la posición asumida por Stanley Lord, el capitán del “Californian”, como asimismo, realiza un examen objetivo de los hechos que involucraron la participación de este buque . Sin embargo , una atenta lectura del libro de



Harrison parecería indicar que la fortaleza de su defensa de Lord se basa en evitar incluir los testimonios que varios testigos claves y las comisiones de investigación (USA e Inglaterra) realizaron .Por añadidura, existen otros escritores que asumen una posición semejante a la de Harrison, aunque pareciera privar en ellos el hecho de proceder a una selección de los testimonios y declaraciones referidas a esta cuestión.



**Foto N° 612 :**  
**Fotografía del escritor**  
**Leslie Harrison,**  
**ferviente defensor de las**  
**actitudes del Capitán**  
**Stanley Lord .-**

Pero mi interés primordial no es tanto el defender a uno u otro escritor, o tomar partido por las actitudes o no, de Lord. Simplemente, traje a colación que, a pesar de los años transcurridos, el hundimiento del RMS “Titanic” sigue despertando controversias, discusiones y demás, como si no se terminaran nunca.....Además, si vamos al caso y un Tribunal británico o americano declarara la total culpabilidad de Stanley Lord.....¿cambiaría en algo la tragedia o resucitaría a la vida a los que murieron en dicha tragedia?. La respuesta es obvia : **no**.

Y sin embargo, trataremos de hacer unos sucintos comentarios respecto de este tema, de modo de poder lograr nuestras propias conclusiones.

Leslie Harrison , según ciertos analistas, se convirtió, en base a sus interpretaciones sobre el emplazamiento y problemática del buque “Californian”, en una especie de “malo” al cual había que combatir de alguna manera. Ni de lejos es esta mi intención , sino, solamente, manifestar la divergencia de opiniones respecto de un tema, de por sí, complicado.

1382

Intentemos, pues, un somero análisis sobre ciertos hechos, desde la perspectiva en la que la mayoría de los estudiosos del tema hacen de los detalles referidos al “Californian” y lo que Harrison considera en sus apreciaciones.

Partimos de la base de recordar que uno de los hombres a bordo del “Californian” estaba sobre cubierta haciendo una observación del mar circundante, esa noche del 14 de Abril de 1912. Se trataba del **3er.Oficial Charles Groves** , y que, justamente, este hombre divisa al barco de los sueños.

En lo que expresó Groves sobre el avistamiento del RMS “Titanic” , no parece ni haber sospechas o dudas. Pero sí parece haber discrepancias en torno a la **INTERPRETACIÓN** hecha por Harrison, de las palabras **EXACTAS** de Groves. Así volviendo a la Inquisitoria Británica, veamos lo que dijo (**LITERALMENTE** ) el 3er.Oficial Groves, ante las autoridades de la Comisión inglesa encargada de investigar el hundimiento del barco de la White Star Line. Asimismo, recordemos que para cualquier persona que quiera consultar las declaraciones y testimonios de las personas intervinientes en dichos interrogatorios, éstas (en los países ubicados lejos de los países más afectados por esta tragedia) se pueden consultar vía Internet, recurriendo a las páginas Web de la **encyclopedia-titànica.org**, excelente fuente de información; pero para aquellos que pueden recurrir a bibliotecas, periódicos de la época y demás medios de información, la lectura de dichos interrogatorios proporcionará una visión acabada de los diversos testimonios que constituyeron las mencionadas requisitorias oficiales.

Volvamos al testimonio que analizaremos, testimonio del 3er.Oficial Charles Groves. Las preguntas Nos.**8134/5**, **8235/7** y **8151/9** del Proceso Oficial dejan establecido, **claramente**, que :

*“...a las 23:10 hs., él (se refiere al oficial Groves) vió, inicialmente, un buque aproximándose por la POPA del `Californian`, el cual se hallaba, entonces, dirigido hacia el Noreste.”*

Ahora bien, en el otro lado de la vereda, en su libro, Leslie Harrison, expresa lo siguiente, refiriéndose a este mismo incidente, en el cual intervino el Oficial Groves:

**“ Cerca de las 23:10 hs., hora del buque ( se refiere al “Californian” ) tenía ( se refiere a Groves) un vapor apareciendo un poco a popa de nuestro lado de estribor....Cuando le hablé a él ( se refiere al capitán del “Californian”, Stanley Lord) respecto del vapor que se dirigía desde popa, se hallaba en ....”**

Teniendo en cuenta que el “Californian” se hallaba dirigido hacia el Noreste al momento del avistamiento de Groves, el lado de estribor del barco mismo estaba orientado hacia el Sudeste. Quiere decir que un buque ubicado “**..un poco a popa de nuestro lado de estribor...**” habría estado, de tal manera, aproximadamente al Sur-Sudeste del “Californian” cuando Groves vió su acercamiento. Incluso aunque la posterior referencia de Groves al barco “**..que se dirigía desde popa**” era técnicamente correcta (desde que “**hacia popa de lado de estribor**” ES popa) , Leslie Harrison trabaja en la interpretación de los dichos de Groves y coincide en que Groves vió al “barco misterioso” **DIRECTAMENTE** hacia popa del “Californian” (es decir, hacia el Sudoeste y moviéndose desde Oeste hacia el Este).Pero esta interpretación de Harrison no parecería concordar con los dichos de otras personas involucradas en este episodio, como ser , el capitán Lord. Este hombre brinda testimonios en los que indica que:

**“Se me estaba acercando desde el sector Este”** (Investigación Británica”, No.6717)

**“Estaba** (el barco que apareció) **sobre el lado de estribor”** (Idem anterior,No.6719).

**“ Yo ví una luz (de costado) verde”** (Idem anterior,No.6728).

1384

Incluso el 2do.Oficial **Stone**, del mencionado buque, testificó que ,cuando tomó sus tareas de la medianoche, el “Californian” estaba dirigido hacia el Este-Noreste y que el “barco misterioso estaba “**sobre nuestro lado de estribor**”.

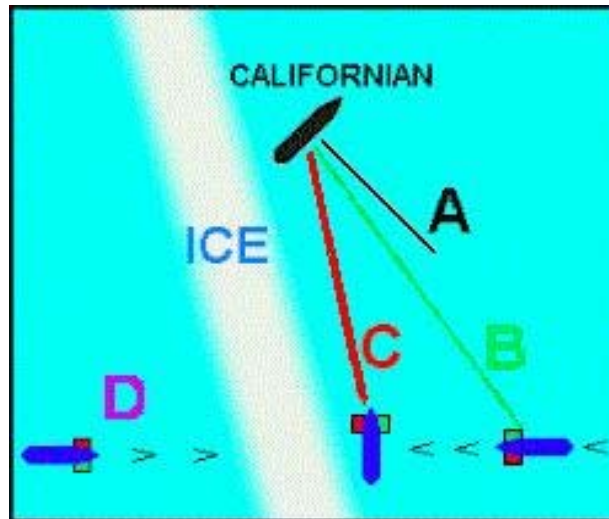


Foto N° 613 :  
La interpretación de Harrison coincide en algunos puntos con los que los hombres del “Californian” indicaron :que el “barco misterioso” venía desde el sector Oeste hacia el Sudoeste .-

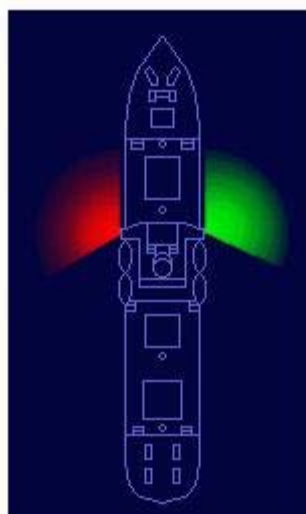
En definitiva, podemos también observar que ,en este tema como en tantos otros referentes al hundimiento del RMS “Titanic”, existen variadas controversias, e incluso, pienso que más de un autor se dá a la tarea de intentar forzar la Historia, en función de que ,al final, poder insertar sus propios pensamientos sobre qué aconteció en el transcurso de esas dramáticas horas.

De todos modos, podemos hacer un pequeño análisis tomando en cuenta un artículo también aparecido en Internet ,cuyo autor es el **Sr. Andrew Hall** que nos puede dar una idea de lo que significa el tema de las **luces** en el drama del RMS “Titanic”, a pesar de que ya lo hemos visto en detalle en páginas anteriores , aunque lo hayamos visto desde el punto de vista de los

relatos y testimonios de varios sobrevivientes e, incluso, desde la óptica de varios autores.

Ahora bien, el **tema de las luces** , o si se quiere, de las luces de posición del agonizante RMS “Titanic” , es importante, desde la implicancia que podría tener : si, efectivamente, el “Californian” estaba a unas 18, 19 o 20 millas, es decir, en el rango de las 20 millas; o si , por el contrario, este buque **se hallaba a menos de 20 millas**, e incluso, a **menor distancia** del RMS “Titanic” .

Digamos que, en este caso, el Sr. Andrew Hall se refiere a las luces laterales del barco de los sueños, más conocidas como **“luces de navegación”** o **“luces de curso”**. Éstas son luces de color, rojas y verdes, que se posicionaban a cada lado del navío.



**Foto N° 614 :**  
**Esquema que nos enseña las luces de posición de un buque , de colores rojo (lado de babor) y verde (lado de estribor) .-**

1386

Las mencionadas luces brillan en arco , iluminando directamente hacia adelante (es decir, hacia proa) y hacia atrás (o sea, hacia popa) ,sobre los lados de estribor y babor, y tienen la función de indicar a los posibles otros navíos que naveguen por las cercanías ,el curso aproximado del barco.

Así podríamos volver a mencionar el hecho que trajimos a colación anteriormente, en el cual relatamos que el marinero del “Californian”, **James Gibson** , **VIÓ** claramente las luces laterales del otro buque (en este caso, el RMS “Titanic”) y, aparentemente, la luz roja lateral ,conocida en el argot mariner inglés como “port”, durante un período prolongado, mientras el navío de la White Star Line “navegaba” gradualmente o bien, desaparecía a la vista de este hombre.

La cuestión es que , en consideración a la observación realizada por Gibson, se podría intentar calcular la “**máxima**” **distancia** existente entre los dos barcos, el “Californian” y el “Titanic”. Partimos de la base que la distancia, en millas náuticas, existente entre la posición de un observador y el horizonte visible ( o lo que sería aproximadamente lo mismo) , una luz que se ubique sobre ese mismo horizonte, se calcula tomando la raíz cuadrada de la **altura del observador** (en pies) y multiplicando esta medida por la cantidad **1,15**.Lo anterior se puede consultar en el texto de **Bowditch** , “**American Practical Navigator**” o en cualquier libro de temas inherentes a la navegación y al pilotaje.

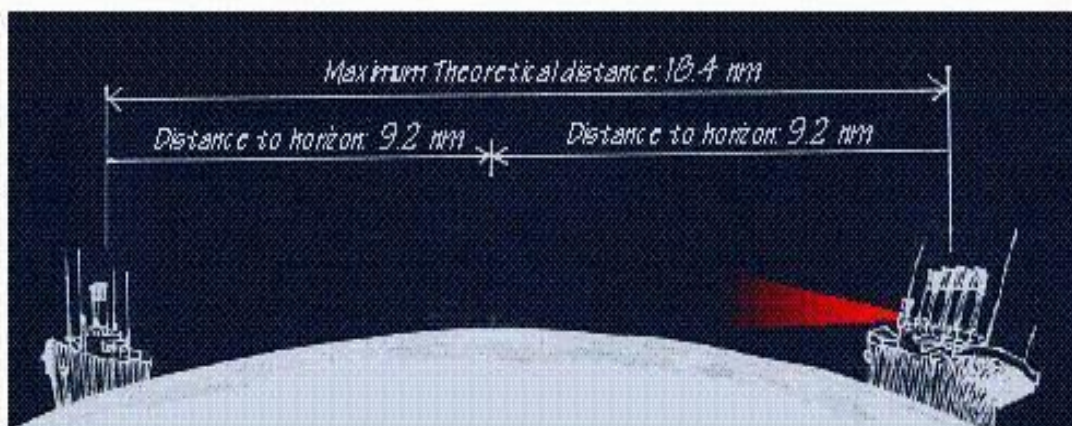
Andrew Hall considera que ,teniendo en cuenta los planos existentes del RMS “Titanic”, las luces del buque (al nivel de la Cubierta de Botes) estaban a una altura de **62 pies** (esto es ,unos **20,7 mts.**) sobre el nivel del mar. De manera de realizar el cálculo un poco más simplificado, Hall toma **64 pies** (o sea, **21,3 mts** ) .Con lo que el cálculo posterior nos daría :

**(64) ½ x (1,15) = 8 x (1,15) = 9,2 millas náuticas al horizonte**

Recordemos que una milla náutica es :**1,852 kms.** ; con lo que el producto sería :

**9 x 1,852 kms. = 16,67 kms. náuticos**

Esto sería la mitad del total , es decir, la distancia desde el RMS “Titanic” hasta el horizonte. Ahora bien, la distancia al horizonte desde la posición que ocupaba Gibson sobre el puente del “Californian” no es tan fácil de determinar fácilmente, debido a que se desconoce a qué altura se hallaba sobre el agua .Pero si asumimos (un poco improbable) que fuera la misma altura, la distancia entre él y la luz roja que este marinero se encontraba observando, era ,como máximo, el doble del valor antes calculado, es decir, **18, 4 millas náuticas**, o lo que es lo mismo, **34 kms.** en números redondos.



**Foto N° 615 :**

Este sería el esquema teórico, aunque aproximado , de las distancias entre los buques “Californian” y “Titanic” , en la trágica noche .La expresión “Maximum Theoretical Distance” significa “Distancia Máxima Teórica” y la expresión “Distance to Horizon “ quiere decir : “Distancia al Horizonte” .Este esquema fue extraído del trabajo del Sr. Andrew Hall (Internet) .-

Sin embargo, deberemos hacer otro tipo de consideraciones. Desde ya, tengamos en cuenta que el “Californian” era un buque mucho menor que el RMS “Titanic”, y por ello, es muy improbable que Gibson se hallara a **64 pies** sobre el nivel del mar. Podríamos asumir que se encontraría a unos **45 pies** o si se quiere, a los fines de redondear números, a unos **49 pies** sobre el agua. Con lo que el cálculo nos daría lo siguiente :

1388

**$(49)^{1/2} \times 1,15 = 7 \times 1,15 = 8,05$  millas náuticas al horizonte**

O lo que vendría a ser lo mismo :

**$8,05 \times 1,852 = 15$  kms. náuticos**

Esto, sumado a las 9,2 millas náuticas desde la luz hasta el horizonte, dá una distancia máxima de **17, 25 millas náuticas** ,y en unidades métricas, unos : **32 kms.**

Así y todo, es necesario considerar que los anteriores son **valores teóricos máximos** , ya que cualquier otra condición (niebla, borbotones en el agua, etc.) harían disminuir considerablemente estos mismos valores. Pero de todos modos, y de acuerdo a los relatos y testimonios de los cuales ya hemos dado una acabada cuenta, el mar estaba en calma y la visibilidad era casi perfecta, con lo cual los factores que pudieran intervenir para decrecer los máximos hallados pierden importancia genuina, por lo menos en este caso.

Pero luego se presentaría la cuestión del hundimiento del RMS “Titanic”, en sí mismo, si asumimos el supuesto por todos aceptado , de que era la luz roja del barco de los sueños lo que Gibson se hallaba observando en esos instantes. A medida que el “Titanic” se iba hundiendo por proa, la luz lateral se habría desplazado hacia abajo, más y más, reduciéndose el rango en el cual se hallara visible. De todos modos, es difícil determinar precisamente a qué altura se hallaba la luz en cualquier posición de dicha fase del hundimiento. A esto hay que agregarle el hecho que se desconoce el momento exacto en el cual dejó de ser visible desde la posición de Gibson.

Lo que sí se presenta como algo contundente, es el hecho que indica que Gibson pudo observarla por un largo rato, quizás hasta el punto en que pareciera que el buque “navegaba”. De todas maneras, la duración de este período fue en el intervalo en que los barcos se hallaron más próximos entre sí. Si Gibson se hallaba mirando la luz lateral del “Titanic” ,cuando ésta se hallaba a unos **30 pies (10 metros)** sobre el nivel del mar (asumiendo que



se hallaba a unos 49 pies sobre el nivel del mar), los barcos no estarían separados por más de **14,5 millas náuticas (unos 26,6 kms.)**. Si Gibson pudo todavía ver la luz lateral del “Titanic” cuando ésta sobresalía unos **15 pies (5 metros)** por encima del agua (en la fase del hundimiento), la distancia entre ambos navíos sería de unos **11,92 millas náuticas (22 kms.)**. Además, si el punto de visualización de Gibson estuviera un poco más bajo todavía, es decir, menos de **49 pies (16,3 mts.)**, la distancia de separación entre ambos buques sería de solo **10 millas náuticas (18,52 kms.)**.

### **O quizás menos.....**

De todos modos, es necesario hacer constar que, en la Investigación Británica, el capitán Lord admitió haber estimado su punto de vista como de unos **40 pies (13,3 mts)** sobre el agua, lo que redundaría en una distancia de **16,47 millas náuticas (esto es, unos 30,5 kms.)**.

Y como para concluir, digamos que esta serie de cálculos y los números resultantes son aptos para trabajar con ellos, pero lamentablemente no pueden resolver el problema de cuál era la distancia **REAL Y EXACTA** a la que los barcos se hallaban, uno respecto del otro. Sin embargo, pueden darnos un **LÍMITE SUPERIOR** a esa distancia, y además, deducir que los buques no se hallaban a más de **20 MILLAS NAÚTICAS (37 KMS.)**.

Es más, en los cálculos que hemos efectuado, se puede ver que los buques estaban **MÁS CERCA**.

Otra pregunta: ¿Y si el barco que Gibson se hallaba observando **NO ERA** precisamente, el RMS “Titanic”, sino uno de los buques que las teorías conspirativas mencionan, es decir, el “**SAMSON**”?

¿Quién se anima a ponerle el cascabel al gato?

Y, aunque sea muy difícil ponerle el cascabel al gato, debido a que no se hallan más registros del tipo de los que nosotros, en nuestra era electrónica

1390

estamos habituados a ver (videos, films, grabaciones, etc.) , como tampoco es posible hallar más testimonios de los que sustentaron las Investigaciones Británica y Americana, ya que la gran mayoría de los involucrados ha muerto y muchas veces los descendientes de los mismos no quiere saber nada de lo acontecido con su antecesor ( o no pueden aportar más datos) , sigue siendo considerable el bagaje de conocimientos que se van desprendiendo de los diversos estudios e investigaciones particulares y generales, que continuamente se realizan sobre la historia del RMS “Titanic”.

Investigaciones que incluyen aspectos de los buques que intervinieron ,de una manera u otra, por acción o por omisión, en el desastre marítimo que conmovió a la Humanidad, en ese Abril de 1912 .

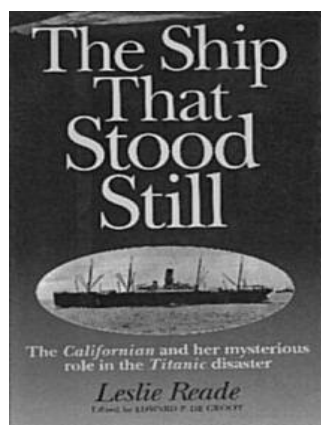
Por lo tanto, para quien esto escribe, aunque ciertos acontecimientos que tuvo la oportunidad de conocer, de sus desarrollos y finales, con respecto al RMS “Titanic”, al “Californian”, al “Carpathia”, por sólo nombrar algunos de los buques, como así también algunos de los hechos relacionados con ellos (el hundimiento del primero de los nombrados, la exacta ubicación del segundo y la tarea de rescate del último), no se apartan mayormente de lo que mundialmente ( a todo nivel) se conoce, no por ello debo quedarme con ciertas cosas que, generalmente, aparecen como verdaderas “palabras de Dios”.

En cierto modo ocurre conmigo (por favor : no pretendo, bajo ningún punto de vista, exaltarme a mí mismo.....) lo que el famoso escritor inglés **George Orwell** (autor de excelentes obras, como : “**1984**” y “**Rebelión en la Granja**”) dijo :

*“A veces, la primera tarea de un hombre inteligente es la remanifestación de lo obvio”.*

E incluso, aunque yo no sea ni pretenda ser un hombre muy inteligente, debo reconocer que el consejo de Orwell se puede aplicar a cualquier hombre o mujer, en definitiva , a todo ser humano, de modo de desarrollar aún más la propia inteligencia y sus propias potencialidades.

Lo anterior viene a cuento que ,en base a otros artículos aparecidos en la Web, juntamente con un par de libros (entre ellos, el de **Leslie Reade**, titulado “**El barco que todavía permanece**”) de los que tuve conocimiento, las preguntas sobre el comportamiento del “**Californian**” siguieron agujijoneando las mentes de muchas personas , a lo largo de las décadas posteriores al hundimiento del barco de los sueños.



**Foto N° 616 :**  
**Tapa del libro “The Ship That Stood Still”**  
**(en castellano : “El Barco que Todavía Permanece” ),**  
**del escritor Leslie Reade .**  
**Un excelente libro como para entender el papel del RMS “Californian” en la tragedia del RMS “Titanic” .-**

Podremos decir así que, complementando lo que expusimos en líneas anteriores, leyendo los testimonios de dos Oficiales, las dudas siguen estando presentes.....

Veamos.

Durante la Investigación Británica, en el testimonio marcado con **Q15409**, el 4to.Oficial **Boxhall** ,del **RMS “Titanic”** manifestó lo siguiente, respecto del “**Californian**”:

*“ Juzgo que el buque (se refiere al “Californian”) se hallaba a unas 5 o 6 millas cuando le avisé por clave Morse, y posteriormente, dió vuelta....estaba virando muy, muy lentamente”*

Durante la Investigación Americana, en el testimonio marcado como **US Inq.933**, el mismo Oficial indica que:

1392

*“Finalmente, ví la luz roja, habiendo visto la verde....Ví la luz verde antes de ver la luz roja...”*



**Foto N° 617 :  
Fotografía del  
4to.Oficial Joseph  
Boxhall, quién lanzara  
las bengalas a bordo del  
RMS “Titanic” , al  
momento de su  
hundimiento .-**

Respecto del otro Oficial, se trata, en este caso, del Capitán del “Californian”, **Stanley Lord** .Durante la Investigación emprendida por el Senado de los Estados Unidos, el capitán Lord declaró, en el testimonio nombrado como **US Inq.732** , lo siguiente :

*“Este barco estaba viniendo ...sobre nuestro lado de estribor. Luego de la medianoche, nosotros giramos lentamente y le mostramos nuestra luz roja.”*

Como detalle adicional, podemos volver a citar algo ocurrido durante el transcurso de la Investigación Británica, en una de sus sesiones. Una de las cosas que se pudieron comprobar es el hecho que los encargados de proceder a esta tarea de averiguación de datos, estaban enterados (es decir, en **CONOCIMIENTO** ) de que había otros “candidatos” en lo que a barcos

se refiriese, que (literalmente) estaban “dando vueltas”, alrededor del sitio del desastre del RMS “Titanic”.



Foto N° 618 :

Fotografía del Capitán del buque RMS “Californian” , Stanley Lord, pasados bastantes años del hecho que signó su vida para siempre: el hundimiento del RMS “Titanic” .A lo largo de los años , se le adjudicaron los cargos de “inacción y negligencia” respecto del comportamiento que tuvo con respecto a la situación que el barco de los sueños estaba atravesando. En esta fotografía, extraída de los Archivos del diario “El Día” de la ciudad de La Plata (Pcia. de Bs.As.), con fecha Agosto 20 de 1967 , se lo puede ver ordenando sus escritos de descargo, los cuáles siempre tuvieron el objetivo de reivindicar su comportamiento en esa noche trágica .-

Es así que consta que hubo (y quien quiera puede consultar los registros respectivos a la Inquisitoria Británica, lo puede corroborar ) una larguísima conversación entre el representante de dicha comisión de investigación, **Lord Mersey** y el **Sr. Robertson Dunlop** , el cual, a la sazón, era el representante de la **Leyland Line** , propietaria del buque “Californian”. Dunlop proporcionó un listado con los nombres de los buques “**Trautenfels**”, “**Paula**” y “**Memphian**”, los cuales se podían encontrar en el **Resumen Semanal de Lloyd** (la famosa compañía aseguradora inglesa)

1394

para esa fecha (14 y 15 de Abril de 1912) , y de los que se sabía que se hallarían en las inmediaciones de las coordenadas (latitud y longitud) en las que se encontraba el RMS “Titanic”. Lo anterior se puede consultar en la Investigación Británica, más precisamente, en las **páginas 891-894** ,del día **28 de Junio de 1912** .Luego de esa extensa discusión, Lord Mersey estuvo de acuerdo en que *“todos ellos eran muy buenos”*. Pero lo que Mersey comentó a continuación , vino a **sellar** algo (por lo menos esa es la idea que me dá....) .Mersey expresó que:

*“¿No viene a este caso, que el ``Titanic`` estaba lanzando cohetes blancos y que Ud. vió cohetes blancos; que el ``Titanic`` lanzó cerca de ocho cohetes, y que Ud. vió alrededor de ocho cohetes?.”*

El Sr. Dunlop respondió :

*“Sí, es una coincidencia.”*

Lo anterior me pareciera como una continúa repetición que efectúa Mersey, de manera que hasta el más o menos convencido de algo contrario a sus declaraciones, se encontrase ante una posible duda en sus pensamientos y/o convicciones, y finalmente, le diese la razón a su interlocutor, en este caso, Lord Mersey. Ahora bien, sobre el otro lado de la vereda no podría opinar sobre la contestación de Dunlop, ya que se podría tratar del caso de un hombre que no se acordase mucho del tema de los cohetes y que le hubiese venido bien ese número de ocho, o cualquier otro número.....O quizás, le diese lo mismo si había o no cohetes en el aire.....

De todos modos, es necesario leer los posibles relatos a los que se acceda, sobre el tema de los posibles buques que (teórica o prácticamente) estaban en las cercanías del RMS “Titanic”, al momento del hundimiento del inmundible Las historias más conocidas que circulan tratan sobre otros dos (2) barcos, entre ellos , los buques “**Samson**” y “**Mount Temple**” .Sin embargo, otros buques también, a lo largo de los años, ingresaron a la lista

de navíos que habrían estado cerca de la zona del desastre; entre ellos, el **“Dorothy Baird”**, el **“Etonian”** y el **“Almerian”**.

Por ende, ya que los hemos nombrado, traigamos a colación lo que se sabe y se puede decir acerca del buque llamado **“Mount Temple”**, que fuera, justamente, el que rescató a la mayor cantidad de cadáveres resultantes del hundimiento del **“Titanic”**.

Digamos así que otro de los buques que se hace aparecer como el **“barco misterioso”** del hundimiento del **“Titanic”** es, justamente, el **“Mount Temple”** el mismo barco que se vió desde el **“Californian”** a las **06:00 hs.** Los alegatos realizados sobre este tema se basan en la historia y comentarios efectuados por el **Dr. Quitzrau**, un pasajero que viajaba en este buque ,en la noche en que se hundió el RMS **“Titanic”**.

Quitzrau escribió una declaración de puño y letra en la cual indica que escuchó decirle a uno de los Oficiales del **“Mount Temple”**, haber visto (es decir, los Oficiales) cohetes verdes ,en algún momento cerca de las **03:30 hs.**, mientras este buque se acercaba a la posición del desastre del RMS **“Titanic”** ,desde el Oeste. Sin embargo, ninguna de las Investigaciones que se efectuaron con posterioridad al hundimiento del barco de los sueños, tuvo en cuenta a este posible **“espectador”** de la tragedia. Quizás, esto se debió a que las Comisiones ya tenían lo que estaban buscando : un hombre y un barco; en este caso, Lord y el **“Californian”**.

De hecho, la Investigación Británica condujo una búsqueda con respecto a otros vapores y buques que se hallasen en el área, y al fin, el reporte sobre el **“Mount Temple”** (como así también la razón para no seguir insistiendo en esta cuestión ) expresó que :

***“Respecto del Capitàn del ``Mount Temple`` ,aquellos a bordo bien deben haber sabido qué evidencia, él y su operador del aparato Marconi dieron en América, y deben haber supuesto que él y el operador del aparato Marconi habrían sido llamados nuevamente como testigos para la Investigación sobre el ``Titanic`` en Inglaterra y, si hubiera cualquier alegato que las personas a bordo desearan hacer contra el Capitàn o***

*cualquier evidencia que ellos pensasen debieran hacer ante la Corte en Inglaterra, ellos (se refiere a las personas a bordo) deberían presentarse voluntariamente como testigos en el asunto.”*

Y más adelante :

*“Si hubiera algo en estos alegatos , es un problema de profundo contenido que aquellos que los hiciesen no se hayan puesto en comunicación con el Board of Trade.....”*

Por lo tanto, se impone atender ahora a la declaración escrita remitida por el Dr. Quitzrau, la cual fuera ingresada al Registro de la Investigación Americana el día 9 de Mayo de 1912.La misma expresa lo siguiente :

*“El Dr. F .C. Quitzrau, habiendo prestado juramento debidamente, declara y dice que era un pasajero viajando en segunda Clase ,en el vapor ‘‘Mount Temple’’, el cual dejó Antwerp el día 3 de abril de 1912; que cerca de medianoche del Domingo 14 de Abril , hora de New York, se despertó por el súbito detenerse de las máquinas; que inmediatamente se dirigió a la cabina, donde se encontraban ya reunidos varios de los camareros y pasajeros, los que le informaron que se habían recibido mensajes inalámbricos provenientes del ‘‘Titanic’’; que el ‘‘Titanic’’ había chocado contra un iceberg y estaba solicitando ayuda. Se dieron órdenes inmediatamente y el ‘‘Mount Temple’’ cambió de curso, dirigiéndose directamente hacia el ‘‘Titanic’’. Cerca de las 3 de la madrugada, hora de New York, 2 de la madrugada, tiempo del buque, el ‘‘Titanic’’ fue avistado por algunos de los Oficiales y de la tripulación; que tan pronto como el ‘‘Titanic’’ fue visto todas, las luces sobre el ‘‘Mount Temple’’ fueron apagadas, las máquinas detenidas y el barco permaneció quieto por cerca de dos horas; que tan pronto como el día clareó ,se encendieron las máquinas y el ‘‘Mount Temple’’ circunvaló la posición del ‘‘Titanic’’, que los Oficiales insistieron en que esto debía ser hecho, a pesar que el Capitàn había dado órdenes de que el buque prosiguiera con el viaje.*



*Cuando circunvalamos la posición del ``Titanic`` vimos al ``Frankfurt`` al Noroeste de nosotros, al ``Birma`` al Sur, comunicándonos con ambos mediante inalámbrico, preguntando este último si estábamos en problemas; que cerca de las 6 de la mañana divisamos al ``Carpathia``, del cual habíamos recibido previamente un mensaje de que el ``Titanic`` se había hundido; que cerca de las 08:30 hs. nos comunicó vía inalámbrico que había levantado 20 botes salvavidas y cerca de 720 se habían rescatado, y que no había necesidad de que el ``Mount Temple`` se quedase, ya que el resto de los que se hallaban a bordo (del ``Titanic``) se habían ahogado.”*

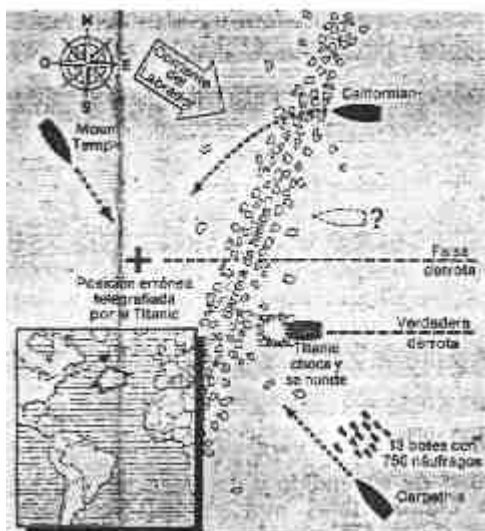
*Dr. F . C. Quitzrau*

*Firmado y bajo juramento ante mí, el 29 de Abril de 1912*

*William James Elliot*

*Notario Público para la provincia de Ontario*

*(Investigación del Senado USA 1098)*



**Foto N° 619**  
 Extraída de los  
 archivos del diario  
 “La Nación”, en  
 una nota del 14 de  
 Diciembre de 1990,  
 se observa las  
 posiciones de los  
 buques que se  
 Hallaban en  
 cercanías del RMS  
 “Titanic”, en la  
 noche del 14 al 15  
 de Abril de 1912 .-

De todos modos, hagamos unas observaciones:

(1) La declaración testimonial del Dr. Quitzrau es de “oídas”, ya que **ÈL NO VIÒ LAS LUCES POR SÌ MISMO** .

(2) La hora de New York, cuando supuestamente él y otras personas a bordo del “Mount Temple” divisaron al RMS “Titanic”, sería (como mínimo) las **04:50 hs.**, tiempo del “Titanic”, si hemos de creerle al radiooperador Harold Bride, el cual estimó que se hallaban a una (1) hora y cincuenta (50) minutos adelantados respecto del tiempo de New York. De lo anterior, se puede inferir que cualesquiera hayan sido las luces que los oficiales o la tripulación del “Mount Temple” vieron ,no podrían haber sido las del RMS “Titanic”, ya que éste se había hundido hacía un poco más de dos horas antes.

Pero habría un medio de comprobar si lo que Quitzrau narra es verdadero o no. Y el camino más sencillo sería el de buscar las evidencias que pudieran haber presentado los oficiales o la tripulación del “Mount Temple”, de manera de cotejar los dichos de uno y otros.

Para el verano de 1912 (recordemos :meses de Julio/Agosto, Hemisferio Norte) ,el **4to.Oficial W. H. Baker** ,a bordo del “Mount Temple” en esos momentos, le escribió al Capitàn Stanley Lord, lo siguiente :

*“Llegué a casa en el ``Mount Temple`` desde Halifax (siguiendo) ese viaje, habiendo salido del “Empress” (se refiere al buque “Empress of Britain”) a los 10 minutos de haber tenido información de poder llenar una vacante....(se refiere al barco “Mount Temple”) . Los oficiales y otros me contaron acerca de los eventos que observaron en la noche en que el ``Titanic`` se hundió, y en base a lo que ellos dijeron, estuvieron a una distancia de entre 10 a 14 millas del buque (se refiere al RMS “Titanic”) cuando vieron sus luces. A medida que reuní lo que me comentaron, inferí que el Capitàn parecía tener temor de atravesar el hielo, aunque éste no era muy grueso. Ellos me dijeron que no sólo vieron las luces de la cubierta sino también varias luces verdes entre ellos y lo que ellos creían era el ``Titanic``. Hubieron de escucharse dos reportes urgentes*

*en los que se decían que esto debería ser el final del ``Titanic`` : por lo que inferí, esto fue un tiempo después luego del avistamiento del navío. El Capitán indicó ante la Investigación llevada a cabo en Washington que él se hallaba a cuarenta y nueve millas de distancia pero los oficiales manifestaron que se hallaban a no más de 14 millas. Le debo comentar que a Ud. que estos hombres estaban sumamente indignados por el hecho de no haber sido llamados para brindar sus evidencias en esos momentos, por lo cual ellos se encontraban irritados por el comportamiento del Capitán en este hecho. El Doctor había efectuado todos los preparativos y así, las habitaciones habían sido convertidas en hospitales, etc. y la tripulación, que estaba dispuesta y lista sobre la cubierta , para brindar ayuda, miraba sus luces y a lo que hacían mención eran las luces verdes que ardían sobre los botes....estos compañeros se deben sentir apenados por Ud. ,sabiendo que Ud. no podría haber sido, de cara a esto, parte del ``barco misterioso``.....”*

Nótese que la carta del Oficial Baker al Capitán Lord también se basa en los comentarios que escuchó , ya que él no estaba en el viaje en cuestión, sino que sólo se hallaba enlistado para el viaje de retorno a Europa desde Halifax, Nueva Escocia. También debe notarse que el Oficial Baker indica *“luces que ardían sobre los botes...”* y luces de cubierta de *“lo que ellos pensaban era el ``Titanic``* .Incluso aceptando la estimación del tiempo que efectúa el Dr. Quitzrau ,esto es, *“cerca de las 3 de la madrugada ,hora de New York”* , es ya más tarde que la hora en que el Oficial Boxhall se encontraba disparando las bengalas verdes hacia el RMS “Carpathia” y el “Carpathia” disparaba cohetes hacia donde se encontraba el RMS “Titanic”, haciéndoles saber que se hallaba en camino del rescate.

Volviendo al barco “Mount Temple”, hallamos a un tal **4to.Oficial Notley** , el cual aparentemente fue uno de los más enojados con la actitud que tomó el Capitán Moore, durante la travesía de este buque. Según el autor Leslie Harrison , al que ya hemos hecho mención en páginas anteriores, Baker arregló primero un encuentro entre Notley y Lord (éste último del “Califor-

1400

/--nian”), y más tarde, en el transcurso de 1912, Baker, Lord y Notley almorzaron juntos.

El resultado de este último encuentro (en particular) fue que Notley le narró todo lo que conocía sobre las peripecias del viaje del “Mount Temple”, y en especial, sobre los incidentes acaecidos la noche del hundimiento del “Titanic”, es decir, de aquellos que tenían que ver con el comportamiento del capitán Moore respecto de la tragedia del barco de los sueños. Pero lo que Notley no estuvo jamás dispuesto a hacer, cosa que allí mismo le hizo saber a Lord, es el testificar ante el “Board of Trade”.

De todos modos, Baker y Lord intentaron lograr la ayuda del médico de a bordo del “Mount Temple”, es decir, el **Dr. Bailey**.

El mencionado profesional remitió sendas respuestas, tanto a Baker como a Lord.

Al primero de ellos se dirigió en estos términos:

*“¿.....Qué estimación sería la de un no profesional y qué expresión sin importancia de detalles sería sobre lo que ocurrió en el ‘Mount Temple’, de cara a lo que se halló?. Es claro que lo mejor para el Capitán Lord es buscar su evidencia partiendo del Oficial Notley, de Montreal, y de los demás oficiales que estuvieron a bordo del buque, los cuales vieron ciertas cosas y discutieron libremente esos problemas. ¿Porqué viene a preguntarme a mí, que no conozco lo que es el extremo afilado de un buque?”*

Al segundo, de la siguiente manera:

*“Al no ser un Oficial de navegación, ninguna información que le diese, en estas circunstancias, sería de la más leve utilidad para Ud., cuando toda la evidencia de lo que ocurrió a bordo del ‘Mount Temple’, en la madrugada de la catástrofe del ‘Titanic’, está cerca suyo, en los Oficiales del mencionado buque y ahora, al servicio del Canadian Pacific Railway. Esto sería de valor para Ud., si lo puede obtener.”*

Pero ni el capitán Lord ni el “Board of Trade” ni el Senado USA obtuvieron dichas declaraciones , incluso aunque para el 25 de Abril de 1912, es decir, diez (10 ) días después del hundimiento, un reportero del periódico “**The New York Tribune**” que se hallaba por St. John (Newfoundland), intentó descubrir los rumores y comentarios sobre lo que se vió desde el buque “Mount Temple”. Se llega a insinuar lo acontecido, pero ,sin embargo, no se revelan ni detalles ni evidencias contundentes de lo que logró recabar este reportero .Tal es así que el **2do. Oficial Heald** dice que *“le podría decir un montón de cosas, pero no es mi negocio hablar”* .Evidentemente, Heald era un fervoroso partidario del dicho “en boca cerrada no entran moscas”.....Y el **Dr. Bailey** declara una vez más : *“...que él no era un oficial de navegación y que él no estaba en posición de decir absolutamente nada”*

Y ,para remachar más el clavo, en el momento crucial, el **Oficial Notley** dice que *“...que al que dijo que estaba de guardia, no se lo puede encontrar...”*.

**¡¡¡¡QUÉ RARO¡¡¡¡ .**

¿Dónde están ahora los “**irritados**” Oficiales del “Mount Temple”?.  
¿Aquellos que se “indignaron” por el comportamiento del Capitán Moore, del mencionado barco, adónde se fueron?. Sólo dejaron tras de sí el silencio.....

Yo , eterno preguntón , pregunto :

**¿QUÈ PASÒ REALMENTE A BORDO DEL “MOUNT TEMPLE” EN ESAS HORAS, LAS CORRESPONDIENTES AL NAUFRAGIO DEL RMS “TITANIC”?.**

**¿POR QUÈ SE HICIERON LOS SORDOS, CIEGOS Y MUDOS DESPUÈS DEL HUNDIMIENTO DEL BARCO DE LA WHITE STAR LINE?.**

1402

Por ello, resulta, una vez atendidas estas observaciones anteriores, casi una “maravilla” , la manera en que el “Board of Trade” concluye su indicada exposición:

*““Si hubiera algo en estos alegatos , es un problema de profundo contenido que aquellos que los hiciesen no se hayan puesto en comunicación con el Board of Trade.....”*

Entonces, como aquí nos encontramos con el hecho de no poder hallar ninguna declaración por parte de **NINGUNO** de los Oficiales o gente “capacitada” (como los profesionales doctores) a bordo del “Mount Temple”, en aquellas circunstancias, podríamos intentar examinar en qué **HORARIO** (aunque sea aproximado) arribó el buque comandado por el Capitán Moore , a la posición de CQD, emitida por el RMS “Titanic” ,que ya hemos visto fue incorrecta.

Veamos.

Según el propio Capitán Moore, su barco llegó al borde del campo de hielo alrededor de la **04:30 hs.** de ese Domingo 15 de Abril de 1912, pero no halló nada en dicho lugar. **Sí** logró ver al “**Carpathia**” sobre el lado **Este** del mencionado campo, y acertadamente pensó que el “Titanic” emitió, por medio de su aparato inalámbrico, una posición equivocada, en por lo menos, unas **8 millas náuticas** (esto es, **casi 15 kms.**).

¿Podríamos tener la posibilidad de obtener alguna confirmación de que el “Mount Temple” llegó al sitio del desastre a eso de las **04:30 hs.** de aquella madrugada?. Si fuera así, entonces **LO QUE SEA** que hayan visto los “indignados” e “irritados” Oficiales y tripulación del “Mount Temple” , **no podría haber sido el RMS “Titanic”**.

Vuelta a preguntar :

**¿QUÈ FUÉ LO QUE, EFECTIVAMENTE, SE DIVISÓ DESDE EL “MOUNT TEMPLE”?**

Analícemos nuevamente, retrocediendo a los dichos y hechos de esa fatídica madrugada.

Cerca de las **04:30 hs.** del día 15 de Abril de 1912 , el Oficial Jefe **Stewart** despertó al Capitàn **Lord** ,el cual subió al puente del barco que comandaba. Posteriormente, el mencionado Capitàn declaró ante el Senado USA, en la testimonial N° **733** ,lo que **VIÒ** :

*“A la luz del día vimos un vapor de chimeneas amarillas ,al Sudoeste de nosotros, más allá de donde este hombre (se refiere a sí mismo) había quedado, a unas ocho millas .”*

Este **NO** era probablemente el buque “Carpathia”. Recordemos que tanto el aprendiz Gibson, los Oficiales Stone y Stewart, **TODOS ELLOS**, describieron que, el **PRIMER** barco que vieron en las primeras horas de esa madrugada, estaba más directamente al **SUR** , luego de haber venido desde el **SUDESTE** , y que observaron ese navío por espacio de una (1) hora. El Oficial Jefe Stewart fue ,hasta si se quiere, inflexible, en indicar que el recién llegado **NO ERA EL “CARPATHIA”**. Yendo al caso, mencionemos la **pregunta N° 8905** que el Senado USA le efectúa. Decía así :

*“¿Está en su mente que aquello que vió era el ``Carpathia``?”*

*“No; pienso que era un buque de chimeneas amarillas ,al momento en que se levantó el Sol.”*

Si Stewart y Lord fueron correctos y honestos (y no existe razón para dudar de ello, ya que, **TEÒRICAMENTE** , no perdían ni ganaban nada con mentir, y ,además, sus carreras estarían en juego por ello....) , parecería ser que en los primeras horas de aquella mañana , a las primeras luces del día, el “Californian” **PODRÌA HABER LLEGADO A DIVISAR.....**

**DOS**

1404

**BARCOS DIFERENTES** que arribaban a los alrededores de la zona del desastre, en el lapso de una hora.

Recordemos que en el horario de las **03:20 hs.**, Stone y Gibson (ambos del “Californian”) habían observado **MÁS** cohetes, recto al horizonte, y más directamente hacia el **SUR** que hacia la zona en la cual ellos ,previamente, hubieron de observar al otro buque desaparecer en Sudoeste. Ahora bien, a las **04:30 hs.**, advirtieron la presencia de **UN VAPOR DE CHIMENEAS AMARILLAS , OCHO (8) MILLAS AL SUDOESTE** .

**;;;QUÈ ENSALADA DE DATOS ,TESTIMONIOS Y HORARIOS;;;**

Pero podemos dejar de ver el árbol para ,ahora sí, poder tener una visión completa y clara del bosque.....Para ello, hagamos un resumen coordinado de esta problemática.

Veamos hombres, testimonios, posiciones, por horarios.

**Hora 02:20 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El RMS “Titanic” se hunde en el Atlántico, habiendo disparado, con anterioridad, cohetes hacia un buque ubicado hacia el Norte.

Desde el “Californian”, se estuvo observando un buque ubicado hacia el Sur, que disparaba bengalas, pero que posteriormente desaparece de la vista de los observadores.

Los buques “Carpathia” y “Mount Temple” se hallan a varias millas de distancia, fuera de vista.

**Hora 03:20 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

Según las declaraciones escritas de Gibson y Stone:



El RMS “Titanic” se había hundido ya hacía una hora, mientras que el 4to.Oficial Boxhall (del “Titanic”) quemaba bengalas verdes sobre los botes salvavidas.

El buque “Carpathia” va llegando desde el Sudoeste, disparando dos (2) cohetes para avisar a los naufragos del “Titanic” de su presencia.

Desde el “Californian” se observan tres (3) cohetes más, primero directamente hacia el Sur, y luego hacia el Sudeste, más alejados que los cohetes iniciales.

Desde el “Mount Temple” se divisan luces verdes “en los botes” y luces brillantes de cubierta más alejadas.

### **Hora 04:00 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El “Carpathia” arriba a la zona en la cual se hallan los botes salvavidas del RMS “Titanic”.

A bordo del “Californian”, Stewart releva a Stone, se entera de los cohetes, y divisa un nuevo barco directamente hacia el **Sur**.

**“Ése no es el barco que yo ví inicialmente”**, le comenta Stone a Stewart.

El “Mount Temple” navega más despacio, aproximándose al campo de hielo desde el Sudoeste, a unas ocho millas de distancia, acercándose a la incorrecta posición (CQD) emitida desde el RMS “Titanic”.

### **Hora 04:30 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El barco “Carpathia” comienza a levantar los botes salvavidas del RMS “Titanic”.

El Capitàn Lord llega al puente del “Californian”.

El Oficial Jefe Stewart y el Capitàn Lord, a bordo del “Californian” , divisan , en ese horario, un vapor de chimeneas amarillas hacia el Sudoeste, a unas ocho (8) millas de distancia.

El buque “Mount Temple” se detiene al borde del campo de hielo, estimando el responsable del mismo que la posición enunciada por el RMS “Titanic” está equivocada en unas ocho (8) millas.

1406

**Hora 06:00 hs. del día 15 de Abril de 1912.-**

El capitán Lord escucha un mensaje proveniente del “Frankfurt” que habla del “Titanic” , comenzando justamente por la equivocada posición (CQD) del barco de los sueños.

Desde el barco “Mount Temple” observan al “Californian” ubicado hacia el Norte, “cerca de la misma distancia, hacia el Norte, a la que se encontraba el “Carpathia” , estando este hacia el Oeste ,a unas 5 o 6 millas. El “Californian” comienza a cruzar el campo de hielo, viniendo hacia el “Mount Temple”.

Momentos mas tarde, el capitán Lord radía un mensaje al buque “Virginian”, en el cual dice : “Podemos ver ahora al “Carpathia” subiendo a los pasajeros desde los pequeños botes”.

Veamos si podemos esbozar una **conclusión** , que esperamos sea ,cuando menos, correcta.

La hora de arribo del “Mount Temple” (es decir, la dada por el Capitàn Moore) a la posición de CQD del RMS “Titanic”, se puede confirmar como que tuvo lugar a las **04:30 hs.** , y el arribo de dicho buque lo confirman tanto el Capitàn Lord como el Oficial jefe Stewart, ambos del “Californian”.

Además, los oficiales del “Mount Temple” **HAN VISTO** (esta es la mayor de las probabilidades) las luces verdes que el 4to.Oficial Boxhall hace flamear sobre su bote salvavidas y los cohetes que lanza el buque “Carpathia”, a medida que este último se aproxima a la escena del desastre. Cabe acotar que el testimonio presentado por el Capitàn Moore, sobre sus acciones, es, con amplias probabilidades, **CORRECTO** .

De lo que podríamos deducir que:

**DESDE EL BUQUE “MOUNT TEMPLE” NO HABRÌAN PODIDO, POSIBLEMENTE, VER AL “BARCO MISTERIOSO” QUE FUERA VISTO DESDE EL RMS “TITANIC”, ALREDEDOR DE LAS 02:20 HS. DEL DÌA 15 DE ABRIL DE 1912 .....O ANTES.**

Para rematar esto : desde el “Mount Temple” divisaron al “Californian” a sólo 5 o 6 millas náuticas (esto es, unos 9,2 a 11,1 kms.) de distancia al Norte del sitio del desastre del “Titanic” , casi al mismo tiempo en que el capitán Lord informa al “Virginian” que él mismo puede ver al RMS “Carpathia” y a los pasajeros ubicados en los botes.

Se impondría, como medio de complementar la información presentada, la transcripción de los mensajes que se sucedieron a partir del horario de las 06:40 hs. del día 15 de Abril de 1912 :

### **Hora 06:40 hs.**

El “Parisien” escucha señales débiles, provenientes del MPA (“Carpathia”),o de alguna estación, indicando que el “Titanic” chocó contra un iceberg.

### **Hora 06:40 hs.**

El “Asian”, remolcando a un buque tanque alemán hacia el puerto de Halifax, pregunta cuáles son las novedades sobre el MGY (“Titanic”) .Más tarde, envía un mensaje diciendo haber escuchado que MGY se debilitaba cada vez más.

### **Hora 07:40 hs.**

El “Mount Temple” escucha que el MPA (“Carpathia”) reporta haber rescatado los botes salvavidas.

### **Hora 08:07 hs.**

El “Baltic” envía el siguiente mensaje al “Carpathia” : “¿Podemos ser de alguna utilidad para Uds., trasladando algunos de sus pasajeros?. Estaremos en posición alrededor de las 04:30 p.m. Hágame saber si altera su posición.”

1408

**Hora 08:40 hs.**

El “Mount Temple” escucha al MPA (“Carpathia”) lanzar un CQ (mensaje a todos los buques) y decir : *“No necesita quedarse por mí. Avisa mi Capitán que ha estado cruzando alrededor del campo de hielo sin resultado. El barco invierte su posición.”*

**Hora 08:45 hs.**

El “**Olympic**” envía un mensaje a los propietarios de la White Star Line, en New York, a través de la Isla Sable, diciendo : *“No nos hemos comunicado con el Titanic desde medianoche.”*

**Hora 08:55 hs.**

El “Carpathia” responde al “Baltic” en estos términos : *“Procedo hacia Halifax o New York , a toda velocidad. Sería mejor que Uds. procedan a Liverpool. Tenemos cerca de 700 pasajeros a bordo .”*

Bueno...de todos modos todo se vuelve complejo y difícil, ya que hay muchos intervinientes en este drama. Ahora bien....¿Ud., qué piensa?

Pero para darle un toque de finalización (si se pudiera llamar así....) veamos ahora algo que ocurrió hace unos nueve (9) años, y por lo tanto, a ochenta (80) años del naufragio del inmundible. Se trata, en este caso, de lo que se conoce como la **Reevaluación Británica de 1992**. Describamos a continuación en qué consistió dicha reevaluación.

En el año 1992, la **Rama de Investigación de Accidentes Marinos del Gobierno Británico** (**Marine Accident Investigation Branch of the British Government** ) reconsideró sus posiciones anteriores, principalmente debido a la presión que los escritores de libros sobre la tragedia del RMS “Titanic” efectuaron. Obviamente, muchos de ellos estaban en un todo de acuerdo con los postulados que plantea en su libro el

autor inglés Walter Lord, autor de “A Night to Remember” (“Una Noche para Recordar”). Es así, que esta Rama del Gobierno Británico decidió encarar una investigación respecto del así llamado “**incidente `Californian`**”. Lo que sucede es que el descubrimiento de los restos del RMS “Titanic” fueron un aliciente óptimo en función de proveer evidencias nuevas (y necesarias) como para iniciar una nueva investigación. Entre las evidencias, podríamos indicar la posición **precisa** del hundimiento del barco de los sueños , a partir de la ubicación del naufragio , por parte del equipo conjunto que el Dr. Ballard dirigió en el año 1985.

Infortunadamente, el documento resultante resuelve poco de las controversias planteadas a lo largo de los años, con respecto al comportamiento del capitán Lord y del buque a su mando , el “Californian”. Es decir, el reporte final de esta reevaluación vuelve a plantear las controversias que se presentaron durante ocho décadas, y de este modo, muy pocas controversias quedaron , de alguna manera, resueltas.

Al ser prácticamente imposible incluir la reevaluación en todos sus estamentos, lo que sí se podría hacer es detallar los puntos más importantes. En el proceso de completar el reporte, el primer investigador, el **Capitàn Barnett**, decidió que las Investigaciones de 1912 habían llegado a las conclusiones correctas: que el buque “Californian” había estado a la vista de varias personas a bordo del agonizante RMS “Titanic”, y , posiblemente, a unas 5 o 6 millas de distancia de este último. Sin embargo, este reporte fue luego entregado a otro asesor , a los efectos de un posterior examen, y este segundo revisor, el **Capitàn de Coverly**, hubo de llegar a diferentes conclusiones, aunque estuvo de acuerdo con su antecesor, Barnett, en otras. Cabe acotar que los investigadores fueron instruidos de modo de decidir cuestiones **precisas** (como las que indicaremos a continuación, seguidas de las conclusiones), de tal modo de ofrecer un panorama conciso y claro sobre dichas cuestiones.

Pasemos, pues, a ellas:

1410

1):

**“Para establecer ahora, tanto como sea posible, las posiciones del ‘‘Titanic’’ cuando chocó contra un iceberg el 14 de Abril de 1912 y cuando, subsecuentemente, se hundió; para estimar las posiciones del ‘‘Californian’’ en los mismos momentos; y para deducir la distancia entre los dos navíos durante el período entre dichos tiempos.”**

Conclusiones:

Que se citan las posiciones de colisión y hundimiento del “Titanic” ; sin embargo “ La posición del ‘‘Californian’’ no puede ser deducida tan exactamente. El Capitàn Barnett considera que este barco debería haber estado.....a solo 5 o 7 millas. En mi opinión ,el ‘‘Californian’’ estaba a entre 17 y 20 millas desde el ‘‘Titanic’’, lo más probable a 18 millas.”

De lo anterior, podemos observar que los asesores no se ponen de acuerdo, ya que uno de ellos se basa en las descripciones realizadas por, p.e., el Capitàn Moore y el otro, en las que hizo el escritor Walter Lord.

2):

**“Para considerar si las señales enviadas del ‘‘Titanic’’, fueron vistas por el ‘‘Californian’’, y si la propia acción fue efectuada.”**

Conclusiones:

“El Capitàn Barnett considera que el ‘‘Titanic’’ fue visto desde el ‘‘Californian’’, por su jefe, y otros. Pienso que es posible que el ‘‘Titanic’’ haya sido visto, debido a la anormal refracción , que permitió la vista más allá del horizonte que ordinariamente se visualiza, pero más probablemente, que no haya sido visto.”

De nuevo, los asesores en esta cuestión no concuerdan entre sí para el caso en que los dos buques se hayan visto entre sí. Para aclarar: que personal de ambos barcos hayan visto la presencia de los mencionados navíos , desde

sus respectivas posiciones. Sin embargo, en el próximo planteo, los asesores hacen una distinción entre el avistamiento de los buques, y el de cohetes, para más tarde efectuar un comentario sobre la conducta y la responsabilidad del Capitán Lord (del “Californian”).

3):

**“Para evaluar la acción seguida por el Capitán Stanley Lord, comandante del ‘‘Californian’’, entre las 22:00 hs, tiempo el buque, del 14 de Abril , y la hora del día 15 de Abril cuando el pasaje fue recuperado.”**

Las conclusiones de ambos Capitanes fueron expuestas de la siguiente manera: “El Capitán Barnett considera que las señales de desastre enviadas por el ‘‘Titanic’’ fueron vistas, y que no se tomó una acción apropiada.”. Yendo más lejos, los capitanes Barnett y de Coverly dijeron esto con respecto a la conducta de Lord : “El Capitán Barnett considera que una acción posterior hubiera sido efectuada, y concuerdo con ello. Aunque, como se ha puntualizado, el uso de cohetes era mucho más común 80 años antes de lo que es ahora, no era ciertamente tan ordinario un evento que su visualización, especialmente en un área donde se detectaba la presencia de hielo, requería algo menos que todas las medidas prácticas y positivas para establecer la razón por la cual eran disparados. Llamar simplemente por lámpara Morse pareció ser muy poco , con respecto a lo que se necesitó hacer. La acción que hubiera debido tomarse por parte de Stone, tan pronto como se hubiese asegurado que estaba, en realidad, divisando cohetes, era:

□ “El comandante debería haber llamado, y ,si no hubiera contestado inmediatamente, Stone debería haberse reportado en persona.”

□ “La Sala De Máquinas se debería haber preparado inmediatamente mediante la señal de ‘‘Mantenerse Listas’’ .”

□ “El Operador de Radio debería haber sido llamado.”

1412

□ “ El Capitán Lord, una vez llamado, debería ,al punto, haber ido al puente, verificando que la Sala de Máquinas estaba preparada y el operador del aparato inalámbrico en su puesto, y luego lograr trasladarse hacia la fuente aparente de los cohetes.”

Incluso cuando la reevaluación no decide la posición relativa de los dos buques , lejos de aclararla ,halla que las acciones del Capitán Lord fueron menores que las que se deberían haber necesitado en semejante eventualidad. Ambos asesores llegan a la misma conclusión.....y, solamente en ese punto es en el que concuerdan.

En definitiva : la reevaluación británica de 1992 no hace sino expresar (digamos, leyendo entrelíneas) que las acciones de los seres humanos que tuvieron que intervenir en la tragedia del RMS “Titanic” fueron, simplemente, eso : acciones de seres humanos con características humanas.

Pero tratando de volver a dirigir la mirada desde el punto de vista humano, veamos **qué pasó con los sobrevivientes** ; o por lo menos, con algunos de ellos.

Tengamos en cuenta que ,como tantos otros seres humanos, los sobrevivientes del hundimiento del RMS “Titanic” vivieron (algunos....) felizmente, como el caso de **Ana Turja** ,mientras que otros debieron adaptar sus vidas a lo que aconteció en esa noche de Abril de 1912 Éstos últimos, al correr de los años, debieron enfrentar a reporteros, historiadores, etc. que ávidos por conocer detalles de la tragedia, los habrían de “perseguir” , para sonsacarles lo que pudieran de sus recuerdos. Ahora bien, como en todo suceso de estas formidables características, muchas de estas personas fueron incapaces de continuar sus existencias, adaptándolas al recuerdo que el horror del naufragio les impuso, queriéndolo o no. En definitiva, habría de ser una marca indeleble que por siempre llevarían, en lo más profundo de su ser.



Es así, que el sobreviviente **Jack Thayer** prosiguió sus estudios y se graduó en la Universidad de Pennsylvania, labrándose , con el transcurrir de los años, una aceptable posición en la banca. Más tarde, al pasar el tiempo, retornó a su Colegio, del cual se convirtió en su vicepresidente. Sin embargo, el futuro le habría de deparar ingratas nuevas: uno de sus hijos habría de morir en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Thayer, abrumado por los recuerdos de la noche trágica de 1912, junto a la tristeza que le produjo la muerte de uno de los de su sangre, no tuvo fuerzas para seguir viviendo y decidió poner fin a sus días, suicidándose en el año 1945, cuando solo tenía 40 años.

Otro de los principales protagonistas de la noche en la que el RMS “Titanic” se hundió, fue el **4to.Oficial Joseph Boxhall**. Éste ganó un comando en la Royal Navy , pero nunca pudo escalar hasta ser capitán en el servicio mercante. Dejó las tareas del mar en el año 1940 y trabajó como asistente técnico en el film del año 1958, de nombre “A Night to Remember”. Luego de su muerte, acaecida en el año 1967 , sus cenizas, debido a un pedido propio, fueron esparcidas en el Océano Atlántico, cerca del lugar donde se hundió el barco de los sueños.

Otro de los que formaba parte de la tripulación del “Titanic” era el radio-operador **Harold Bride**, quien logró sobrevivir a bordo de uno de los botes plegables con los que se equipó el buque de la White Star Line. De todos modos, con el transcurrir de los años, Bride no pudo afrontar su “fama”. En el año 1913 dejó de trabajar en aparatos inalámbricos y ,literalmente, se desvaneció. Tal es así, que en el transcurso de la Primera Guerra Mundial, volvió a desempeñarse en las funciones para las cuales estaba capacitado, pero no en un buque grande, sino en un pequeño vapor. Recién muchos años después un investigador privado descubrió que murió en el año 1956 en un hospital de la ciudad escocesa de Glasgow, luego de una vida como viajante de comercio. Se dice, incluso, que pudo cubrir sus huellas tan bien, que su propia familia no supo su verdadera identidad hasta bastante después de acaecida su muerte.

1414

**Frederick Fleet** , uno de los vigías de guardia la noche trágica, dejó el servicio mercante 20 años después, en el año 1936. Más tarde , trabajó para los astilleros de Harland & Wolff ,en Southampton. Luego, pasó a desempeñarse como vigilante nocturno para una empresa de tranvías. Finalmente, trabajó como vendedor de diarios, en una de las calles de la misma ciudad inglesa, para ,finalmente, y luego de la muerte de su esposa, suicidarse.

El Coronel **Archibald Gracie** fue el primer historiador serio que tuvo la tragedia que afectó al RMS “Titanic”. Asimismo, como otros pasajeros del buque, escribió un libro, titulado “**La Verdad sobre el Titanic**”. Infortunadamente, y como a tantos otros, la odisea de la supervivencia junto a los recuerdos del hundimiento, fueron demasiados para él, ya que lo afectaron profundamente. Es así que murió en Diciembre de 1912, justo cuando su libro ingresaba a la etapa de prensa.

Un comentario aparte merecen las vivencias del Capitán Rostron, del “Carpathia” ,luego del rescate de los náufragos del barco de los sueños.

Conozcamos algunos detalles sobre **James Rostron**. Una vez que se conoció todo el horror de la tragedia del barco de los sueños, y Rostron completado su declaración ante la comisión investigadora del Senado de los Estados Unidos de América, el RMS “Carpathia” volvió a sus tareas habituales. Ahora bien, la vida de Rostron experimentó algunos leves y sutiles cambios.

Veamos.

Como manifestación de gratitud y reconocimiento a su desempeño en el rescate ,Rostron fue galardonado con una copa de plata y una medalla de oro por parte de los sobrevivientes, y la presentación de dicho evento social corrió a cargo de la (inefable.....) Margaret “Molly la inhundible” Brown. Más tarde, fue recibido por el presidente de los Estados Unidos de América, el Sr. William Taft ,en la Casa Blanca, Washington DC (USA).

Unos meses más tarde fue condecorado por el mismo presidente Taft , a los efectos de recibir la Medalla de Honor del Congreso USA , el máximo honor que el país le podía conferir. El mismo día, el Embajador Británico ante los Estados Unidos de América, Lord Bryce, lo condecoró con la American Cross of Honour , entregada por la American Cross of Honour Society, esto es, la Sociedad Americana de la Cruz de Honor. Además, también recibió la medalla de la Liverpool Shipwreck and Human Society, entregada en la ciudad de Liverpool (Inglaterra) por Lord Derby. Como así también fue galardonado con la medalla de oro de la Shipwreck Society de New York.

Luego de un año de comando a bordo del “Carpathia”, Rostron fue transferido al “**Caronia**” .Entre el año 1913 y el fin de 1914, el Capitán habría de comandar los buques “**Carmania**”, “**Campania**”, “**Lusitania**” y “**Aulania**”. Rostron se hallaba comandando el “Aulania” cuando estalló la Primera Guerra Mundial. Este buque fue requisionado como un transporte de tropas, bajo el mismo mando de Rostron, llevando el primer contingente de tropas canadienses hasta el puerto inglés de Plymouth. Más tarde, Rostron abordó el buque “Aulania” con destino a la India y con posterioridad, se vió envuelto en la campaña de Gallipoli ,al comando del mismo barco. Entre Septiembre de 1915 y Abril de 1916, Rostron comandó el “**Mauretania**”, aquel famoso competidor del RMS “Titanic”, propiedad de la Cunard Line, el cual fuera convertido en buque hospital. Pasando el tiempo, se unió al “**Ivernia**”, sirviendo en el Mar Mediterráneo. Hacia el fin del año 1916, Rostron dejó el “Ivernia” y se volvió a enlistar en el “Mauretania”.

Luego de comandar los buques “Andania”, “Saxonia” y “Carmania”, retornó al “Mauretania” .Este buque fue equipado con seis cañones de seis (6) pulgadas y transportó tropas desde Liverpool, pero en Enero de 1919,este navío fue relevado del servicio de guerra, para ser rehabilitado como transporte de pasajeros en Junio de dicho año. De todos modos , Rostron permaneció con el “Mauretania” hasta Julio de 1918, y logró, a su

1416

comando, romper varios récords de velocidad en el cruce del Atlántico. Más tarde, se lo puso a cargo del buque “Berengaria”.

Cabe acotar que al fin de Diciembre de 1918, fue designado capitán de la Royal Navy Reserve y, en 1919, hecho Comandante de la Orden del Imperio Británico. EL Capitán Arthur James Rostron, ahora Sir Arthur, fue nombrado como Knight Commander (Comandante Caballero) de la Orden del Imperio Británico en 1926, y estas novedades las recibió estando en el mar. Al arribar a New York, lo esperaba otra distinción: la mención de honor denominada “Freedom “ de la mencionada ciudad.

Sir James Arthur Rostron se retiró del servicio en el mar en el mes de Mayo de 1931, y ,posteriormente, publicó un libro llamado “EL Hogar en el Mar”, de la Editorial McMillan. Pero incluso luego de su retiro, Rostron permaneció activo, como miembro del Southampton Master Mariner’s Club. Rostron, el hombre que comandó el buque que rescató a los sobrevivientes del naufragio del RMS “Titanic” , murió de neumonía ,en la localidad inglesa de Chippenham, el día 4 de Noviembre de 1940. Se había casado y su esposa, de nombre Ethel Minnie, murió en 1943. Tuvieron una hija, de nombre Margaret, que para el año 1993, aún estaba viva.

En el otro lado de la vereda, encontraremos al Capitán Stanley Lord, del RMS “Californian”, quien transcurrió toda su vida tratando de poder limpiar su buen nombre y honor, ya que la mayoría de los medios de comunicación de aquellos días, es decir, los periódicos de la época, lo sindicaron como uno de los responsables no del hundimiento del buque, sino de no haber procedido como se hubiese esperado de un capitán al mando de un buque de línea de esos días; es decir, haber llegado al sitio del naufragio rápidamente y rescatar más pasajeros de los que finalmente, lograron sobrevivir al hundimiento.

Podríamos ,de esta manera, seguir indicando qué fue de la vida y obra de tantos seres humanos involucrados en la tragedia del buque más grande construído hasta ese Abril del año de 1912, es decir, el RMS “Titanic”.

Pero no creo equivocarme si repito un concepto que expresé en páginas anteriores : el que muchos de los sobrevivientes perecieron ,o bien, trágicamente, o bien, en un estado de abandono, soledad y padecimientos que hubieron de arrastrar durante toda su vida hasta el momento final. Obviamente, muchos también llevaron lo que se podría decir como una “vida normal”, y , aunque a ellos también los afectó la tragedia y sus consecuencias, pudieron enfrentar dichas circunstancias y seguir, simplemente, viviendo.

De todos modos, en cuanto al barco de los sueños se refiere, siguen habiendo muchos puntos oscuros que no pueden ser resueltos o bien, que plantean dificultades bastante insalvables a la hora de intentar llevar algo de luz sobre ciertos puntos.

Este sería el caso de algo que se pudo observar en la película de James Cameron del año 1996, “Titanic”, pero que, obviamente, se trató sobre ello a lo largo de décadas, y de lo cual hay escrito más de un libro. Se trata del **posible suicidio de un Oficial** a bordo del RMS “Titanic”, en los álgidos momentos del hundimiento del inhundible.

Siempre se manifestó que el Oficial en cuestión fue el **1er.Oficial William McMaster Murdoch**. Aunque con estas líneas pretenda terminar la cuarta Sección de la Séptima Parte del Capítulo IV, creo que mi deber en este trabajo consiste en seguir reproduciendo fielmente aquellos eventos que se sucedieron arriba del barco en cuestión, sin fantasías, ditirambos o falsos enfoques. En castellano : sin inventar nada.....

La cuestión es que, inmediatamente desembarcados los rescatados del naufragio en el puerto de la ciudad de New York, comenzaron a circular los rumores sobre un posible miembro de la tripulación que, en los últimos estadios del hundimiento, se suicida , disparándose un tiro, luego de intentar bajar uno de los botes salvavidas del buque, sobre la Cubierta de Botes (la “Boat Deck”).

1418

Ahora bien, el autor inglés Walter Lord plantea en lo que vendría a ser la segunda parte de su inicial libro “A Night to Remember”, esto es , **“The Night Lives On”** (en castellano : **“La Noche Vive”** ) , un posible suicidio. En esta segunda parte, Lord presenta tres (3) variantes en cuanto a los que habrían sido los autores de aquél desesperado acto, a saber : el **Sobrecargo McElroy**, el **1er.Oficial Murdoch** y el **Oficial Jefe Wilde**.

Vayamos por partes, como dijo el “Jack” el destripador (chiste viejo.....). De acuerdo a los relatos brindados por **Jack Thayer** , Mc Elroy hubo de disparar su arma al aire sobre el lado de proa de estribor de la Cubierta “A”. Asimismo, el pasajero **Hugh Woolner** coloca a Murdoch sobre el mismo lado del buque, **POSIBLEMENTE** disparando tiros al momento del lanzamiento del bote plegable “C”. Pero también se cree que Murdoch estuvo involucrado en el lanzamiento del bote plegable “A” (de nuevo, sobre el lado de estribor de la Cubierta de Botes) ,junto con el **6to.Oficial Moody** .En cuanto a Wilde, Lord especifica que *“...fue el enigma de la noche. No hay más razón como para suponer que Wilde haya sido el Oficial visto suicidándose ,como así pudo haber sido cualquier otro.”*

Para sumar enigmas a la cuestión subyacente, se debe hacer el comentario que también se le imputó al Capitán Edward Smith el haberse suicidado casi al terminarse el hundimiento del RMS “Titanic”. Pero también hay otra versión : la que indica que vieron al Capitán Smith nadando en las frías aguas del Atlántico, con un bebé en una de sus manos, rumbo a un bote salvavidas, y luego entregándolo a uno de los pasajeros sobrevivientes, para, más tarde, alejarse del mismo, hundiéndose en el mar.

Es decir, más y más versiones y relatos.

Pero lo que **SÍ** podríamos intentar hacer , a los efectos de determinar si ocurrió (fehacientemente.....) un hecho de estas características, es traer a colación algunos de los relatos, testimonios y demás, que los sobrevivientes de la tragedia del inmundible presentaron a lo largo de los años .

Como son muchos los testimonios que se hubieron de recabar y varios los pareceres con respecto a este hecho, los podríamos separar en ítems bien determinados. Hagamos la siguiente salvedad : que para poder incluir estos testimonios en esta parte de esta Sección, me basé en un muy interesante artículo que circula en las páginas Web de la encyclopedia-titanica, denominado “**Shots in the Dark**” (en castellano : “**Disparos en la Oscuridad**”), responsabilidad de los Sres. **Bill Wormstedt** y **Tad Fitch** .

En estos informes ,podremos ver los relatos de aquellas personas que detallaron las circunstancias en las que habría tenido lugar el suicidio de uno de los Oficiales que componían parte de la tripulación del barco de los sueños. Algunos están sumamente detallados, mientras que otros no .De todos modos, y en función de los demás testimonios que intentaremos transcribir y especificar , deberemos hacer la salvedad de que **TODOS** , (repito : **TODOS** ) los relatos y testimonios deben ser enfocados desde la perspectiva total que impuso la situación imperante a bordo del inmundible, en las dos (2) horas y cuarenta (40) minutos que duró la agonía del buque de la White Star Line. Esto conlleva la necesidad de ubicarse (la gran mayoría de nosotros no pasamos por tragedias así, pero estoy seguro que los que sí hayan debido superar instancias de este calibre o parecidas, entenderán mucho mejor lo que trato de expresar.....) en tiempo y espacio, y, fundamentalmente, en los acontecimientos de semejante situación de desastre. Pasemos, pues, a los mismos.

#### **I) : INFORMES PRIMARIOS SOBRE EL SUICIDIO DE UN OFICIAL DE LA DOTACIÓN DEL RMS “TITANIC” .-**

Los siguientes relatos y testimonios fueron tomados de las cartas de los sobrevivientes , o de sus propios diarios, como así también, de las declaraciones efectuadas por una gran cantidad de ellos ante las comisiones investigadoras del desastre (inglesa y americana) .En la gran mayoría de estos testimonios, no hay dudas de que dijeron lo que se les atribuye que dijeron . Pasemos a transcribir algunos de ellos .

### **Pasajero de 3ra.Clase Eugene Patrick Daly**

El pasajero de 3ra.clase **Eugene Patrick Daly** provenía de Athlone, Irlanda, y, según sus propios testimonios, fue rescatado a bordo del bote plegable “B”. Al momento de ser rescatado por el “Carpathia”, se desmayó debido al hecho de haber estado semisumergido en el agua helada, durante toda la noche. Luego de ser izado a bordo del barco de rescate, fue llevado a la cabina del Dr. Frank Blackmarr, para, una vez repuesto de su odisea, pasar a relatar lo que aconteció a bordo del RMS “Titanic”. La cuestión es que el doctor transcribió las experiencias que Daly le relató .Las mismas expresan lo siguiente :

*“Luego del accidente, nosotros nos encontramos apretujados en la zona del ‘steerage’. Finalmente, algunas de las mujeres y de los niños fueron subidos, pero había allí algunos italianos de ‘cabeza caliente’ y también otras personas que se volvieron locas y emprendieron el ascenso por las escaleras. Estos hombres trataron de abalanzarse por la escalera, empujando, apiñando y arrastrando hacia abajo a las mujeres .Algunos de ellos con armas en sus manos .Vi dos italianos disparar y algunos recibieron respuesta por parte de los oficiales. Finalmente, alcancé la cubierta superior y me desplazé hacia la parte del frente. El agua ya estaba cubriendo la cubierta superior del puente y era muy fácil resbalar a causa de que el buque ya tenía una cierta inclinación. Hallé un bote plegable que estaba ajustado a la cubierta por dos arneses. No se podía mover. Durante ese corto período , trabajé tratando de cortar una de las cuerdas ,mientras el bote estaba atestado de gente que colgaba de sus bordes. El ‘Titanic’ tuvo un balanceo brusco hacia abajo y de pronto, nos encontramos en el agua hasta nuestras caderas. El buque se levantó levemente una vez más, y tuve éxito en poder cortar la segunda cuerda que sostenía la popa del bote salvavidas. Otro balanceo tiró al bote y a mí mismo, lejos del buque, dentro del agua.”*



Acotemos que el pasajero Daly no refiere la ocurrencia de ningún **SUICIDIO** en su carta, y no es del todo claro que los disparos hayan ocurrido en las áreas que ocupaba la 3ra.Clase o sobre la Cubierta de Botes. Aunque en la carta, que fue transcripta por el Dr. Blackmarr, se menciona únicamente a los que fueron parte de una respuesta por los Oficiales del RMS “Titanic” ,es necesario indicar que aparentemente Daly le relató algo de este punto (un suicidio) al Dr. Blackmarr, por el 20 de Abril de 1912,ya que en la edición del periódico “**Chicago Daily Tribune**”, Blackmarr escribió sobre esto, de la siguiente manera:

*“El único momento de pánico, según yo lo entiendo, ocurrió en el ‘steerage’, donde había muchas personas que perdieron el control. No hubo disparos, según supe, excepto que un pasajero de 3ra. me contó que un Oficial trató de controlar la embestida enloquecida ,disparándole a dos personas. Un minuto más tarde, ese mismo Oficial se pegó un tiro.”*

Lo que reproduciremos a continuación es un extracto de una carta que Daly dirige a su hermana, la cual se hallaba en Irlanda; carta sin fecha, pero que fuera publicada por **Walter Lord** en su libro “**The Night Lives On**”. Dice así :

*“ En la primera cabina (cubierta), al momento en que un bote era descargado , un Oficial apuntó con su revólver y dijo que a cualquier hombre que tratara de ingresar le dispararía en ese mismo lugar. Ví al Oficial dispararle a dos hombres y matarlos, ya que querían entrar al bote. Más tarde, hubo otro disparo, y ví a ese mismo Oficial ‘volando’ sobre la cubierta. Me dijeron que se había disparado , pero yo no lo ví al Oficial .En ese momento yo estaba con el agua hasta arriba de las rodillas. Todos estaban corriendo alrededor, y no había más botes. Luego comencé a sumergirme sobre cubierta.”*

Ahora bien, Daly volvió a repetir esta historia ,con fecha 4 de Mayo de 1912, para los periódicos “**London Daily Telegraph**” y “**The Daily Sketch**”. Una historia muy similar fue relatada al **Mayor Gaynor** (New

1422

York), e impresa el día 22 de Abril de 1912, en la edición del “**Washington Post**” .La carta de Daly, que fuera dirigida a su hermana contiene detalles no mencionados en el relato del 15 de Abril; esto es, el hecho de que el Oficial le haya disparado a dos hombres antes de dispararse él mismo.

Tenemos que hacer constar que también se hicieron interrogatorios en el año 1915, y en estos Daly también testificó bajo juramento .Y Daly fue el **ÚNICO** individuo en mencionar esto en esos interrogatorios.

### **Pasajero de 1ra.Clase**

**Laura Francatelli**

**Secretaria de la Sra. Lady Duff Gordon**

La Sra. Francatelli escribió una carta a una amiga de nombre “Marion”, con fecha 18 de Abril de 1912, en la cual relata lo siguiente :

*“El bravo y valiente Oficial dió órdenes de remar, para alejarse del buque, como mínimo, unas 200 yardas. Él, ( y aquí Francatelli cambia totalmente la perspectiva de lo que estaba relatando, como si algún recuerdo imborrable hubiese interrumpido el curso de lo que quería comentar) **pobre y bravo compañero, se disparó a sí mismo. Vimos ese suceso en su totalidad y notamos como** (se refiere al cadáver del Oficial) **se hundía rápidamente....”***

Este relato sobre el suicidio del Oficial debería ser considerado bastante cuestionable , por varias razones. Entre ellas , podemos indicar que la Sra. Francatelli fue rescatada a bordo del bote salvavidas N° 1 junto con otros once (11) sobrevivientes. En la mayoría de los relatos que se pueden tomar como “fiables”, en los que se detalla un acto de suicidio, se menciona que dicho acto tuvo lugar durante el lanzamiento del bote plegable “A”, una hora después de que el bote salvavidas N° 1 fuera lanzado al agua. Además, un detalle de carácter técnico-físico : es un poco improbable que la Sra. Francatelli haya visto un suicidio a 200 yardas de distancia (unos 190 metros). Y encima en detalle.....

## **Pasajero de 3ra.Clase**

### **Carl Olof Jansson**

Lo que sigue a continuación es un extracto de una de las entrevistas de prensa que concedió el mencionado pasajero, inmediatamente después del hundimiento, y partes de este relato aparecen en el libro **“Titanic : Fin de Un Sueño”** del autor **Craig Wade**, y en otro libro , titulado **“Titanic, a las 2 de la Mañana”** , del escritor **Paul Quinn**. Dice así :

*“Súbitamente, yo escuché chillidos y gritos a la mitad el buque, y se corrió la voz de varios disparos. La gente comenzó a correr por sobre mí hacia la popa del barco, y al momento de que yo comencé a correr, me dí cuenta que el navío se iba hacia abajo rápidamente. Hubo otro vocerío , y la nariz del buque comenzó a hundirse. Una ola me golpeó y me caí sobre la borda.”*

En una carta privada (publicada en el libro **“Titanic : Fin de Un Sueño”**) , Jansson también escribió lo siguiente :

*“Eché una mirada hacia el puente y ví al Oficial Jefe poniendo un revolver en su boca y disparándose. Su cuerpo se desplomó por la borda.”*

Jansson cuenta que estuvo en el bote plegable **“A”** , junto a otro pasajero que viajaba junto a él, el Sr. August Andersson, y los dos anteriores hacían un trío junto a otro pasajero, el Sr. Gunnar Tenglin.

Y aunque Jansson se refiere al Oficial Jefe, no está del todo claro qué quiere decir con esto. Incluso la tripulación se confundía a veces , acerca de quién era el Oficial Jefe. Con lo que conlleva que, a menos que este pasajero de 3ra.haya tenido un entrenamiento excepcional en lo que se refiera a navegación y demás, no podría haber determinado con total exactitud de quién se trataba .A lo que habría que agregar el hecho de la confusión reinante, sumado a la oscuridad.

Pero antes de continuar podemos hacer una pequeña digresión:

1): Todos los testimonios indicados hasta ahora mencionan, en una primera instancia, que hubo disparos, especificando en algunos casos que los disparos se dirigieron hacia personas.

2): Varios de estos relatos tienen el inconveniente de enfrentar condiciones especiales en cuanto se refiera a su total discernimiento: oscuridad, agitación de la tripulación, desesperación de la gente, lejanía del lugar en los que se producen los hechos, etc.

3): Sin embargo, pareciera como que , **de pronto**, todos recuperaron la **memoria** (lo cual vendría a ser lógico y además real, ya que mediante experimentos de hipnosis, en otras circunstancias, sucesos y años posteriores, ciertos acontecimientos vividos por personas, que no se podían recordar conscientemente, estaban incorporados al subconsciente.....) y en cartas o relatos, explicaron la posible ocurrencia del suicidio.

4) : Pero ¿qué fue tan terrible que muy pocos recordaron en detalle este incidente?. **¿O era conveniente callar, por alguna razón para nosotros, desconocida?**

### **Pasajero de 1ra.Clase**

#### **George Alexander Lucien Rheims**

Lo que sigue es un extracto de una carta no publicada que Rheims dirigió a su esposa , la cual vivía en Francia, con fecha 19 de Abril de 1912.Varios de estos extractos aparecen en el libro de Lord, “The Night Lives On”. El extracto inicialmente mencionado dice así :

*“ Mientras el bote se estaba bajando, ví a un Oficial, que tenía un revólver en su mano, disparar y matar a un hombre que estaba tratando de saltar dentro del mismo. Como no le quedó más por hacer, el Oficial se dirigió a nosotros y nos dijo :`Caballeros, cada hombre para sí mismo.*

*Adiós.´´. A continuación, nos saludó militarmente y luego se disparó un tiro en su cabeza. ¡Eso es lo que yo llamo un hombre¡.*” Acá, cualquier hijo de vecino le podría decir a Rheims : “Vos porque no sabes lo que hace un disparo de arma de fuego”..... y no lo culpo por ese posible pensamiento.

Rheims pudo nadar hasta el bote plegable “B” y se convirtió en uno de los doce (12) sobrevivientes que fueron rescatados.

Veamos ahora otro ítem.

## **II ):INFORMES PRIMARIOS QUE NO HACEN MENCIÓN AL SUICIDIO DE UN OFICIAL.-**

### **Radio Operador, RMS “Titanic” Harold Bride**

El radio-operador Harold Bride dió una serie de relatos en los que narró el modo en el que logró escapar del hundimiento del RMS “Titanic”, siendo el más importante de ellos el artículo aparecido en el periódico americano “The New York Times” con fecha 19 de Abril de 1912. De todos modos, otros de los relatos fueron hechos ante la Comisión Investigadora Americana ,fecha de Abril 20, ante la Investigación Británica, fecha del 23 de Abril, y ante la Compañía Marconi, echa Abril 27.Los relatos que efectuó Bride son muy similares en la secuencia de los eventos allí descriptos.

Veamos lo que Bride relató ante el requerimiento de la Compañía Marconi.

*“ Dejando la cabina (se refiere a la cabina de transmisión) ,nos trepamos a lo alto de los techos de los alojamientos de los Oficiales, cuando ví por última vez a Phillips, el que desapareció caminando hacia popa. Fue así que ayudé a lanzar el bote plegable ,que se hallaba sobre el lado de babor de la chimenea delantera ,dentro de la cubierta de botes . Al momento de*

*momento de bajar el bote, advertí que el capitán Smith, que estaba en el puente, se sumergía en el mar. A esto le siguió una trepada sobre la cubierta de botes, pero no lo alcanzamos hasta que el bote fue arrastrado por el embate del mar. Yo me moví como para asir el bote que habíamos estado arreglando previamente y logré arrastrarme sobre la borda hasta él.”*

A pesar de la dramaticidad del relato, Bride no hace mención de ningún incidente en el que se hayan utilizado armas de fuego. De acuerdo a su relato, Bride fue arrastrado del lado de babor de la Cubierta de Botes con el bote plegable “B”, que había sido volcado, como hemos visto en anteriores páginas. Esto también habría sucedido al mismo tiempo que el bote plegable “A” estaba siendo arrastrado por el mar, desde la Cubierta de Botes. Sin embargo, Bride no hace alusión o mención alguna al Oficial William McMaster Murdoch (quien ,en todo caso, debería haber estado sobre el lado de estribor del buque) pero sí logra ver cómo se sumergía Smith en el mar.

Un detalle : me parece más bien correcto deslizar el concepto que indica que James Cameron se basa en los relatos de **Rheims** y **Bride** para presentar dos dramáticas escenas de su film : la primera, correspondiente al “suicidio” de un oficial y la segunda, al mostrar la muerte de Smith.

Podemos ver lo que dice Bride, en su declaración ante el Senador Smith (de la comisión investigadora americana), respecto de los Oficiales del RMS “Titanic”:

*Smith : “¿Ud. Le llevó el mensaje al Oficial que estaba sobre el puente?”.*

*Bride : “Sí; sobre el puente.”*

*Smith : “¿Era este Oficial Mr. Murdoch?.”*

*Bride: “No le podría decir, Señor.”*

*Smith : “¿Ud. conoce al Sr. Murdoch?”.*

*Bride : “No, señor; yo conozco a los oficiales de vista, pero no conozco sus nombres.”*

Si vamos a llevarnos por lo que indicó Bride en este testimonio, Bride no habría reconocido a Murdoch, más que como a otro de los oficiales, incluso si Murdoch hubiese estado cerca de él.

Tratemos de emplear un poco de sentido común, generalmente el menos común de los sentidos, en el análisis del testimonio de Bride. Antes de esto, aclaremos dos cosas. Que Bride, una vez comparecido ante las distintas comisiones investigadoras, se (prácticamente....) diluye en la niebla de los años posteriores, sin hablar ni entrevistarse con nadie. Y si yo quisiese ser mal pensado, diría que este comportamiento del radio-operador Bride es **ADREDE**. Que recién para los años **1954/55** (es decir, por lo menos, más de **cuarenta** años después del hundimiento del barco de los sueños....) dá una serie de entrevistas al investigador **Ernest Robinson**. Pero de todos modos , me resulta un poco difícil creer que Bride no haya sabido quienes eran los Oficiales, por una sencilla razón : no eran doscientos cincuenta y cuatro los oficiales a cargo del RMS “Titanic” sino casi una docena de hombres. Además, más de una vez estos Oficiales deben de haber entrado en la cabina de los radio-operadores y llevado algún papel, por lo que la consiguiente pregunta entre los operadores hubiese sido..... “**¿Quién es este tipo?**”.....a lo cual alguno de los dos le habría dicho al otro : “**Es fulano de tal.....**”.

**No.**

No me cierra la respuesta de Bride. Además, recordemos que los operadores de Radio no eran tratados como “steerage” sino como una especie de clase “intermedia” entre los tripulantes y la oficialidad. Por lo cual, no hubiera sido nada raro ver a los operadores del Marconi charlar, en sus ratos de descanso , con los Oficiales.

Otra pregunta: en las **cenas y almuerzos**.....¿**dónde se reunían los Oficiales?** ¿**O los Radio-operadores?** ¿**Abajo de alguno de los botes?**

**No señor.** En algún Salón Comedor habilitado a tales efectos. Y me cuesta creer que todos comieran en estricto silencio, como monjas de clausura.

Pero debemos hacer una salvedad. Digamos que todos los testimonios de Bride (las Investigaciones, el informe a la compañía Marconi, etc.) menciona que él mismo se hallaba sobre el **lado de babor** de la Cubierta de Botes cuando se sumerge el puente de mando.

Pero, y acá esta el **PERO** : en ocasión de las entrevistas de los años **1954/55**, ante Robinson, le indica a este investigador que él (**Bride**) había estado parado al lado de Murdoch sobre el **lado de estribor** (es decir, el **lado contrario al que siempre mencionó**), cuando el bote plegable “A” deja el buque. Ambos hombres pudieron haber caído juntos al mar, a medida que la cubierta del lado de estribor se hunde en el mar. Una vez en el agua, Bride lo vé, pero nota que Murdoch está sin moverse. Luego, como hemos comentado en las páginas relativas al post-hundimiento del “Titanic”, Bride es empujado hacia abajo del mencionado bote plegable. Sin embargo, debo recordar que me basé en el libro de Lord para describir tan dramáticas escenas .Aunque es necesario reconocer que las declaraciones que efectúa Bride al investigador Robinson **DIFIEREN** de las que presentó ante las comisiones investigadoras, ya que no hace mención alguna de la presencia de Murdoch, o de la suya propia sobre el lado de estribor.

No obstante, no es mi intención despedazar el testimonio de Bride. Deberíamos indicar que una de las posibilidades que caben es la de que Bride haya cruzado hacia el lado de estribor de la Cubierta de Botes, una vez que ayudó a descargar el bote plegable “B” de la mencionada cubierta. Además, también cabe pensar que Bride se haya familiarizado con la cara de Murdoch a través de los años y la acción de los medios de comunicación, como así también , que se haya confundido con la cara de Ligtholler, quien **SÍ** se hallaba trabajando sobre el lado de estribor, tratando de descargar el bote plegable “B”.

De última.....¿quién puede asegurar todo lo anterior?. Solo Bride y su memoria.....pero el otrora joven radio-operador ya no está en este mundo.



Pero **SÍ** puedo sacar algo en claro : **TODOS (REPITO : TODOS) EXPRESAN EL POSIBLE SUICIDIO DE UN OFICIAL COMO ALGO QUE SE COMENTÒ O DE LO QUE SE ENTERARON A MEDIDA QUE EL BUQUE SE HUNDÌA. Y, CASUALMENTE, MUCHOS “RECORDARON” CON LUJO DE DETALLES ESTE ACONTECIMIENTO DESPÙES DE PRESTAR TESTIMONIO ANTE LAS COMISIONES INVESTIGADORAS DEL HUNDIMIENTO DEL RMS “TITANIC”.**

Bien. Y yo pregunto : **¿Por qué?** .

**¿A qué le temían?. ¿O QUÉ SABÍAN QUE HACÍA ACONSEJABLE EL SILENCIO?.**

Es un poco difícil que **TODOS** los sobrevivientes se hayan puesto de acuerdo como para decir lo mismo (o casi lo mismo...) sobre el posible suicidio de un Oficial del barco de los sueños, por lo que se dejaría aquí planteada la posibilidad de los que **SÍ** vieron algo “**especial**” aquella noche, hayan decidido (cada uno por sí mismo) no hablar del tema. Es decir, la conciencia particular de cada individuo aconsejaba no referirse al tema. Y cada conciencia particular sumada a las demás conciencias particulares, formaron una conciencia general sobre este asunto.

¿Por qué el especial y voluntario anonimato de Bride?. ¿Por qué el suicidio de Fleet ?.¿Por qué las divergencias en las declaraciones ante las Comisiones y ante los reporteros, investigadores y demás?. Sin ofender la memoria de los que ya no están en esta Tierra, ¿a qué le temieron?. O mejor dicho ¿por qué creyeron conveniente no decir **TODA** su verdad?.

### **Pasajero de 1ra.Clase**

#### **Coronel Archibald Gracie**

Uno de los pasajeros más dados a relatar lo que (ojo : según su propia óptica...) ocurrió en las dramáticas horas del hundimiento del RMS “Titanic” , fue el Coronel Gracie , quien escribió un libro , denominado

“La Verdad acerca del ‘Titanic’”. Extraído del mencionado libro, podemos referir el siguiente pasaje:

*“¿Se dispararon a sí mismos, el capitán Smith o el primer Oficial?. A pesar de los rumores y comentarios de los periódicos, que contestan esta cuestión afirmativamente, yo no he sido capaz de hallar algún pasajero o miembro de la tripulación que sea citado como una voz autorizada a los efectos de afirmar que, tanto el Capitán Smith como el primer Oficial Murdoch, hayan hecho una cosa de esta clase. Por el contrario, y respecto del Capitán, hay varios testigos, entre ellos, el joven operador de radio, el Sr. Harold Bride, quien lo vió hasta último momento en el puente de mando del buque, hasta que, más tarde, al momento de hundirse el navío, lo vió luchar en el agua. Tampoco he podido descubrir cualquier testimonio auténtico sobre que el 1er. oficial Murdoch se haya disparado a sí mismo. Por el contrario, hallé suficiente evidencia de que no hizo una cosa como esta. Este hombre fue un bravo y eficiente Oficial, y no se podría aventurar un motivo suficiente como para que esa persona se autodestruya. Este Oficial desarrolló su tarea bajo circunstancias difíciles y la llevó a cabo con elogios y con honor. Durante los últimos quince minutos antes de que el buque se hunda, yo me ubiqué en el cuarto delantero de la cubierta de botes, sobre el lado de estribor, donde Murdoch estaba trabajando y en el mismo lugar donde la tripulación que tenía a su mando, estaba intentando vanamente lanzar el bote Engelhart. (Nota del Autor : se refiere a los botes plegables, que llevaban el apellido de su creador) El rumor de un disparo de pistola durante este intervalo sonó en mis oídos a pocos pasos de mí y eso atrajo mi atención. Más tarde, cuando me moví hacia popa, la distancia no era tan grande como para evitar el haberlo escuchado.”*

Digamos entonces, en base a lo que Gracie mismo relata, que, aunque el Coronel se hallaba en el área apropiada del buque, como para ver y escuchar los disparos de armas de fuego, este hombre no vió ni escuchó nada relativo a esta clase de suceso, ya sea en el bote plegable “C” donde un gran número de personas relató que se oyeron los disparos, o en el plegable

“A”. Y, sobre llovido mojado, Gracie no menciona haber visto al Oficial Murdoch o al Capitán Smith, otro de los sindicatos como posible suicida. Otro detalle: con respecto a Murdoch (específicamente) Gracie dice lo siguiente en este relato, tomado del Capítulo II de su libro:

*“Mi amigo, Clinch Smith, se apresuró a obedecer las órdenes del Oficial Lightoller ,y, con otros pasajeros varones, cruzamos sobre el cuarto de estribor del buque, hacia adelante de la misma cubierta de botes donde, como más tarde supe, el Oficial al mando era el primer Oficial Murdoch, quien también realizó una noble tarea, y que, posteriormente, perdió su vida.”*

**Segundo Oficial, RMS “Titanic”  
Charles Herbert Lightoller**

Luego de ayudar a descargar varios de los botes ubicados sobre el lado de babor, Lightoller (como hemos visto) subió al tejado del cuarto de Oficiales para intentar bajar el bote plegable “B” sobre el pescante N° 2. Recordemos que en esos momentos él y otros hombres fueron capaces de empujar el “B” fuera del tejado, al mismo tiempo que el agua comenzaba a inundar la cubierta de botes. A continuación, Lightoller cruzó sobre el lado de estribor del tejado, para ver si podía ayudar con el plegable “A”. Ahora bien, ante la Comisión Investigadora americana, este oficial menciona específicamente haber visto al oficial Murdoch sobre el lado de estribor, pero lo que no indica Lightoller qué era lo que estaba haciendo Murdoch en esos momentos. Pero ante la Comisión Investigadora Británica, el 2do. Oficial Lightoller añade este sutil y leve detalle:

*“ Vi al 1er.Oficial trabajando en el descenso del bote de emergencia del lado de estribor, obviamente con la intención de componerlo y engancharlo sobre su lado.”*

Ahora bien, Lightoller le dirige una carta a la esposa de William Mc Master Murdoch, de nombre Ada , antes de presentar su testimonio ante la Comi---

1432

/--sión Investigadora británica .En dicha misiva, le comunica a la viuda de Murdoch, lo siguiente :

***“ Habiendo conseguido bajar el bote del tope de la casa (Nota del Autor : se refiere al tejado del casino de Oficiales) , y no teniendo tiempo como para abrirlo, lo dejé y corrí a través del lado de estribor, estando todavía sobre el tejado de los cuartos. Estaba mirando hacia abajo, viendo a su esposo, que se hallaba trabajando fuerte, tratando de lograr la caída de bote delantero. En ese momento, el buque se hundió, y nos encontramos, de súbito, en el agua. Cualquier otro informe sobre su final es absolutamente falso.”***

Aquí, entonces, cabría preguntarse si Lightoller dijo realmente la verdad sobre la muerte de Murdoch, o si lo que estaba tratando de hacer era consolar a su viuda. No se puede saber con certeza, pero sí se puede decir que Lightoller tenía fama de cuidar muy bien de su trabajo, como así también de que dió un testimonio sumamente favorable a la compañía White Star Line.

Para aumentar más el caudal de dudas, digamos que el pasajero de 3<sup>ra</sup>.Clase **Victor Francis Sunderland** presentó un relato al “**Cleveland Plain Dealer**” , con fecha Abril 26 de 1912, en el cual dice lo siguiente:

***“Al momento en que teníamos listo el bote, es decir, para ser descargado, el buque tembló súbitamente y se sumergió. El fogonero saltó sobre el lado de estribor. ``Allá vá `` , gritó Lightoller y saltó sobre el lado de babor. Yo lo seguí.”***

De todos modos, el biógrafo del oficial McMaster Murdoch, la Sra. **Susanne Stormer**, descubrió que, años después, cuando Lightoller se encontraba viviendo en la ciudad de **Herfordshire** (Inglaterra), admitió ***“conocer a alguien que se suicidó aquella noche”*** , pero, hasta donde se conoce, jamás dijo quién.

**Jack Thayer**

**Pasajero de 1<sup>ra</sup>.Clase**

Este pasajero fue otro de los que estaban sobre el lado de estribor delantero de la cubierta de botes, a medida que se hundía el buque. En las memorias

que escribió Thayer, hacia el año 1940, llamadas “**El Hundimiento del S. S. Titanic**”, indica haber visto al Sobrecargo McElroy disparar un arma de fuego, pero esto fue algo más tarde, al ser el bote plegable “C” descargado del lado delantero de la cubierta “A”. Recordemos que Thayer era parte de la multitud que fuera empujada hacia abajo por el agua que ingresaba a la cubierta de botes, y que eso le hizo saltar. Como el coronel Gracie, Thayer estaba en el área apropiada del buque como para poder observar o escuchar disparos de armas de fuego en esos instantes, pero no mencionó nada de ello, ni nada parecido. Sin embargo, hizo un comentario sobre “*un bramido sordo, mezclado con explosiones apagadas*”, que se podrían deber (según ciertos autores) al sonido de disparos. Yo me inclinaría más bien a pensar que se trataba de las calderas del buque, las que al hacer contacto con el agua del mar, literalmente, explotaban debido a un fenómeno térmico que sería de muy larga explicación, pero que tiene que ver con un brutal desbalance térmico entre las temperaturas que llegaban a adquirir dichos elementos de producción de vapor y el agua ingresante, la cual se hallaba a una temperatura de (mínimo....) 0° centígrados.

**August Weikman, RMS “Titanic”  
Barbero**

Este pasajero, en su declaración testimonial escrita, la cual dirigió al Comité de Investigación del Senado USA, no mencionó en ningún momento el haber escuchado o visto disparos de armas de fuego.

**III ) : INFORMES SECUNDARIOS SOBRE EL SUICIDIO DE UN OFICIAL DEL RMS “TITANIC” .-**

**May Birkhead  
Pasajero del “Carpathia”**

La señorita May Birkhead fue una pasajera del buque de rescate de los pasajeros del “Titanic”. De este modo, estuvo en condiciones de escuchar

1434

las inevitables discusiones que se produjeron a bordo del mencionado “Carpathia”. Esta mujer declaró al periódico “The New York Herald” , con fecha Abril 19 de 1912, lo siguiente :

***“También me dijeron que el Capitàn Smith, del ‘‘Titanic’’ se disparó con una pistola al hundirse el barco.”***

**“Me dijeron” .....**

**Paul Romaine Chevré**  
**Pasajero de 1<sup>ra</sup>. Clase**

Este pasajero de 1ra.Clase abordó el barco de los sueños, en el puerto de Cherbourg (Francia),logrando ser rescatado del bote salvavidas N° 7.Ahora bien, el periódico “The New York Herald” publicó, con fecha 21 de Abril de 1912 (es decir, en plena efervescencia del hundimiento ....), lo siguiente :

***“El Sr. Chevré declaró que, unos cinco minutos antes de que el buque se hunda, el Capitàn Smith gritó : ‘‘Mi suerte se dió vuelta’’ y luego, se disparó un tiro .Lo ví caer contra la lona de los rieles y desaparecer.”***

Pero luego del desastre, Chevré fue muy criticado por haber dicho que el Capitàn Smith se suicidó. Así, es que ingresó en las oficinas del periódico “Le Presse” ,de la ciudad de Quebec (Canadá) y demandó que los responsables de dicho periódico editaran un texto donde se indicara que todo el relato que se publicó era una mentira total. Pero el “New York Herald” insistió en que no se desvió ni falseó lo que Chevré había relatado, aunque el mencionado diario sí admitió que el reportero que tuvo a cargo el reportaje no hablaba muy bien el idioma francés, por lo que *“pudo haber malentendido el francés fluido del Sr. Chevré.”* No obstante, el reportero que tomó el relato de Chevré insistió que no cambió ni una línea de la declaración del mencionado pasajero del RMS “Titanic”. Por lo cual, la pregunta asoma por sí sóla:

¿Quién mintió?

Además, ¿por qué tanto interés de parte de Chevré en desmentir su historia?

Dá que pensar....¿no?

También existe otro leve y sutil inconveniente, respecto de lo que relató el Sr. Chevré. Tomando en cuenta que este pasajero fue rescatado a bordo del primer bote que dejó el buque, pareciera un poco difícil que hubiese estado lo suficientemente cerca como para poder observar al Capitán Smith a medida que el buque se hundía. Es así, que no se puede saber exactamente quién dijo la verdad....o quién no la dijo.

### **John Collins, RMS “Titanic”**

#### **Cocinero Asistente**

El cocinero asistente John Collins escapó del hundimiento del RMS “Titanic” a bordo del bote plegable “B” , y testificó ante la Comisión Investigadora del senado USA. Ahora bien, este hombre hizo un relato a la Sra. Alice Braithwaite, cuando corría la década de los años 30 del siglo XX. Collins relató lo siguiente, lo que fuera, a su vez, detallado por la Sra. Braithwaite de esta forma:

*“ Collins llegó al bote salvavidas N° 16 y se dió cuenta que`...uno de los oficiales en ese escenario era el Oficial Senior, el siguiente al Capitán...´´. Al no estarle permitido a Collins abordar “...se dirigió al lado de estribor, donde escuchó que se había logrado bajar un bote plegable .El cocinero Collins halló a una mujer y a sus dos hijos, dirigiéndose hacia ese bote plegable en momentos en que “...la situación era caótica .Había tres Oficiales tratando de controlar la situación, incluyendo aquél que había visto en el bote N° 16. En este punto, y de acuerdo a la historia de Collins, un Oficial le disparó a dos hombres, para luego volver su arma sobre sí. Collins cree que ese oficial era el mismo que él había visto en el bote salvavidas N° 16 .”*

Lo más interesante del comentario de Collins es que coincide con el testimonio que el cocinero brindó ante la Comisión Investigadora del Sena-

1436

/--do USA, con la sola diferencia que no dijo absolutamente nada sobre disparos de armas de fuego.

O sea : ¿a Braithwaite sí le dijo que sí escuchó disparos de arma de fuego, que vió disparar a un Oficial, pero a la Comisión Investigadora americana se le “olvidó” comentarle este pequeño e insignificante detalle?.

**Sra. Esposa de Harvey Collyer**  
**Pasajero de 2<sup>da</sup>.Clase**

La Sra. **Charlotte de Harvey Collier** relató, ante el periódico “**The Semi-Monthly Magazine**” un comentario denominado “**Cómo Fui Rescatada del ``Titanic´´**”, que fuera editado en el mes de **Mayo de 1912**. Esta mujer dijo lo siguiente :

*“ Murdoch fue un hombre excelente, sorprendentemente bravo y sereno. Yo lo encontré el día anterior, cuando se hallaba inspeccionando los cuartos de segunda clase y pensé que era como un ``bull-dog´´ de hombre, que no le tenía miedo a nada. Esto probó ser verdad; él mantuvo el orden hasta el final , y murió en su puesto. Algunos dicen que se disparó un tiro. Yo no lo sé.”*

“Algunos dicen” .....

**Peter Denis Daly**  
**Pasajero de 1<sup>ra</sup>.Clase**

Daly ,realmente, no fue testigo del posible suicidio de un Oficial del RMS “Titanic”, pero sí especifica que escuchó “*varios disparos*” cerca del final del hundimiento. Asimismo, Daly indica que le comentaron que un Oficial se había suicidado ,y que esto había ocurrido mientras se hallaba a bordo del barco. Para terminar, pareciera que Daly fue rescatado a bordo del bote plegable “A”.



**Pasajero de 1ra.Clase****Robert Williams Daniel**

El pasajero Daniel brindó el siguiente relato acerca del suicidio de un Oficial ,en la edición del periódico “The New York Times” del día 20 de Abril de 1912, en su página 6,el cual dice así :

*“Él (se refiere a Daniel) permaneció hasta el final, según expresó, y brindó un detalle de estremecedora realidad de los últimos momentos pasados sobre la cubierta de botes: ``No me parecía que nos estuviésemos hundiendo, pero las aguas parecían estar subiendo sobre nosotros´´. Luego él saltó , peleando contra las masas de hielo flotante. (?) . Daniel se hallaba inflexible y bien articulado; fue Murdoch, dijo, quién se disparó a sí mismo en la sien. Yo estaba a no más de 10 pies de distancia, y no creo las historias que hablan sobre el suicidio del capitán Smith. Permaneció en su puesto hasta el final. Fue un hombre bravo.”*

Otros artículos aparecidos en el mismo periódico, por los mismos días, destacan una versión “ligeramente” diferente de lo anterior. Una de ellas dice :

*“El Sr. Daniel dice que fue, positivamente, el primer Oficial el que se suicidó, pegándose un tiro en la sien”.*

Sería cuestión de consultar las ediciones de Abril y Mayo de 1912, del periódico “The New York Times”: quizás nos encontremos con un par de sorpresitas.....

**Srta. Mary Davis****Pasajero de 2da.clase**

La Sra. **Mary Davis** relató, en un artículo aparecido con fecha 22 de Abril de 1912 ,en el periódico “**Evening Star**” de la ciudad de Washington (USA), lo siguiente :

**Que Miss Davis dice que :**

1438

*“ ...le comentaron que vieron al 1er.Oficial Murdoch suicidarse ,al haberse disparado.”*. Pero este artículo periodístico no brinda más informaciones al respecto. La Sra. Davis dejó (aparentemente...) el buque a bordo del bote salvavidas N° 13, y también es un poco improbable que estuviera tan cerca del barco de los sueños como para poder observar a alguien suicidándose.

### **Edward Arthur Dorking** **Pasajero de 3ra.Clase**

Dorking brindó el siguiente relato, en la edición del día 2 de Mayo de 1912, del periódico “**Bureau County Republican**”, que dice lo siguiente :

*“Un Oficial permanecía parado al lado de los botes salvavidas a medida que eran manejados y, con una pistola en mano, amenazaba con matar al primer hombre que ingresara a ese bote sin la orden correspondiente. La regla de `mujeres primero` fue celosamente cumplida. Dos mayordomos fueron obligados a saltar a un bote salvavidas que estaba siendo lanzado al agua. Así, se les ordenaba hacerse cargo del mando del mismo, pero al negarse a obedecer esa orden, se les disparó.”*

Dorking contó algo más sobre esto mismo, con fecha Abril 19 de 1912, en la edición del “The New York Herald” ,diciendo así :

*“Casi al mismo tiempo que escalé la balsa, pude escuchar disparos de pistola que sonaban a bordo del `Titanic`. Los sonidos de los disparos se distinguieron en todo el tiempo en que nadé. No sé cuántos fueron disparados, pero duraron todo el tiempo en que yo me encontraba a distancia. Ví a un Oficial, podría haber sido o no el Capitán, dispararse a sí mismo antes de alejarme del buque.”*

Cabe acotar que Dorking fue rescatado a bordo del bote plegable “B”, con lo que, si recordamos el momento en que fuera lanzado al agua este bote salvavidas, este hombre debe haber estado a bordo del “Titanic” mientras

el orgullo de la White Star Line se acercaba a su final. Si vamos al caso de qué bote salvavidas habría sido aquél en el cuál se produjeron los disparos contra los mayordomos, el mismo podría haber sido el bote plegable “C”, cargado y bajado desde el lado de estribor alrededor de las 02:00 hs. A. M.. Pero hete aquí que los sobrevivientes rescatados de dicho bote no reportan haber visto ningún asesinato, aunque algunos **sí** hicieron mención al haber escuchado disparos.

### **Lady Lucille de Duff - Gordon** **Pasajero de 1ra.Clase**

En un artículo aparecido en el periódico “**Denver Post**”, con fecha Abril 19 de 1912, Lady Duff-Gordon expresa lo siguiente :

*“Rápidamente, me tomé de los lados del bote salvavidas. Vi al ‘Titanic’ dar un curioso estremecimiento. Casi inmediatamente escuchamos varios disparos y un gran vocerío se levantó desde las cubiertas. Luego el bote de popa fue levantado en el aire y hubo, a continuación, una tremenda explosión.”*

Recordemos que la Sra. Esposa de Sir Cosmo Duff-Gordon estaba, en el bote salvavidas N° 1, junto a su ayuda de cámara, la Sra. Laura Francatelli, a una cierta distancia del RMS “Titanic”.

El relato presentado por la Lady Duff-Gordon es correcto en **esencia**, y coincide con los eventos ocurridos a bordo del plegable “A” , según los que los demás sobrevivientes indicaron en sus posteriores testimonios.

### **Frederick Harris, RMS “Titanic”** **Fogonero**

El periódico “**Western Daily Mercury**” , de fecha 29 de Abril de 1912, transcribe el siguiente relato, atribuído al fogonero Harris .El mismo dice lo siguiente :

*“Él vió al Capitàn saltar en el agua y tomar a un niño, al cual ubicó en una de las balsas, de las cuales había muy pocas. Más tarde, dejó de ver al Capitàn. Él piensa que el 3er.Oficial Murdoch, se disparó a sí mismo.”*

Ahora bien, Harris no dice que haya visto realmente el suicidio de Murdoch. Y este relato del fogonero no menciona el modo y el lugar en que fuera rescatado. No especifica tampoco que haya estado en el agua, lo cual indicaría que se habría subido a uno de los botes plegables, ya sea el “A” o el “B”. Lo que sería más probable, es que Harris fuera uno de los que fue traspasado cuando el 5to.Oficial Lowe estaba tratando de vaciar el bote N° 14, antes de partir a la búsqueda de los sobrevivientes que yacían en el agua. Otra cosa: Murdoch no era 3er.Oficial, sino **1er.Oficial**.

Antes de proseguir, deseo que los posibles lectores de este pequeño trabajo de investigación hayan reparado en algo que se mantiene constante a lo largo de los testimonios. Es lo siguiente: la mayoría de las cosas que los sobrevivientes declaran **NO ES TODO** lo que declararon ante las comisiones investigadoras. Ante esto, cabría preguntarse si habría razones de peso, del tipo “condena social” o de “justicia”. U otras.....

Como así también, la mayoría de las declaraciones que van arrojando un poco de luz ante estos dramáticos episodios, proviene de cartas enviadas a distintas personas, etc. y a entrevistas concedidas a diferentes periódicos, el medio de comunicación por excelencia de aquellos años iniciales del siglo XX. Pues bien, hay que reconocer que los periódicos se interesaron profundamente en “escarbar” en el hundimiento del RMS “Titanic”, y que todos, en mayor o menor medida, siempre hallaron alguien dispuesto a hablar del tema .

Pero la pregunta me sigue dando vueltas :¿Por qué tantas declaraciones divergen tan profundamente de las expresadas ante las comisiones investigadoras?. ¿Hubo un “**pacto de silencio**” entre **ALGUNOS** de los protagonistas principales del naufragio, debido a razones inimaginables?. ¿Sabía **algo más** esta gente de lo que a simple vista aparecía?. No nos olvidemos de **Fleet** ,ni de **Bride**, ni de tantos otros.....

De todos modos, por lo menos los pocos **OFICIALES** sobrevivientes deberían de haber tenido alguna **REUNIÓN** como para poder felicitarse mutuamente de haber sobrevivido.....y después **charlar, conversar, PONERSE DE ACUERDO** .

### **Abraham Hyman**

#### **Pasajero de 3ra.Clase**

El pasajero de 3ra.clase, Abraham Hyman brindó el siguiente relato, al momento de la llegada del RMS “Carpathia” al puerto de New York, y éste aparece publicado en el libro “**The Complete ``Titanic``**” ,escrito por **Steven J. Spignesi** .Dice así :

*“El Oficial que estaba parado sobre la cuerda tenía una pistola en su mano, y les ordenó a todos que se hicieran atrás. Primero, gritó una mujer y luego otra, y un hombre (yo pienso que fue un Italiano) embistió hacia adelante, y el Oficial le disparó.”*

Pero lo que Hyman no dice es a **quién** vió disparar. Perfecto : tampoco tenía porqué saberlo. Probablemente, Hyman dejó el “Titanic” a bordo del botes salvavidas N° 13. De todos modos, los tiros que Hyman pudo haber escuchado provendrían seguramente del bote N° 14, sobre el lado de babor, el cual dejó el buque antes que el N° 13 fuera enviado al agua. Un pequeño comentario sobre el relato de Hyman : que mala gente parecen haber sido los italianos a bordo del RMS “Titanic”.....¿no le parece?. En definitiva, otra muestra de discriminación....y van.....

En el siguiente testimonio nos encontraremos con una pequeña “sorpresita”. Veamos.

### **J. R. Moody, RMS “Titanic”**

#### **Contraestre**

El siguiente testimonio del Contraestre J. R .Moody apareció en el libro “**Sinking of the ``Titanic``**” del escritor Jay Henry Mowbray, lo que tam--

1442

/--bién apareció en entrevistas realizadas por algunos periódicos de la época. Lo expresado por Moody es lo siguiente :

*“Después vi a Murdoch, parado sobre la primera cubierta. Yo lo ví levantar su arma y dispararse. Cayó en el lugar donde estaba situado.”*

Ahora bien, si el apellido “**Moody**” les suena, es correcto. Es así: no había ningún “**Contramaestre J. R. Moody**” inscripto en el listado de la tripulación del barco. Y el **único** inscripto con el nombre de **James Paul Moody** era el **6to.Oficial**, que murió en el naufragio. Lo que parecería ser es que el nombre de “Moody” debe de ser reemplazado por el de “**Robert Hichens**”, el cual especificó que estaba en el puente de mando, a cargo de la rueda del timón, cuando Murdoch intentó la maniobra evasiva del iceberg. Pero este relato **no** podría ser atribuído a Hichens, ya que él dejó el buque a bordo del bote salvavidas N° 6, ubicado sobre el lado de babor, uno de los primeros botes que dejó la escena del hundimiento, y le habría costado bastante ver tiros sobre el puente, a medida que éste se iba hundiendo.

Alguien se confundió, evidentemente.....

**James Robert McGough**  
**Pasajero de 1ra.Clase**

Este pasajero se ubicó sobre el bote salvavidas N° 7, y relató lo siguiente, que fuera incluido en el libro “**The Sinking of the ``Titanic``**” del escritor **Logan Marshall**:

*“Al fin, los marineros hubieron de separar violentamente a la Sra. Widener de él (se refiere a su esposo) , y ella bajó la escala, llamándolo lastimeramente. El buque se hundió a las 02:20 hs. exactamente. El extremo frontal se hundió gradualmente. No vimos hombres disparando, pero justo antes del final escuchamos varios disparos.”*

*“Me contaron que el Capitàn Smith o uno de los Oficiales se dispararon sí mismos ,en el puente, justo antes de que el ``Titanic`` se hunda. También escuché que varios hombres fueron muertos ,debido a que intentaron una embestida final hacia los botes, tratando de apartar a las mujeres y a los niños.”*

Pero destaquemos que en ningún momento, este pasajero indica que haya visto a alguien dispararse, sino que sólo toma conocimiento de estos posibles hechos de manera oral.

“Me contaron”.....

**Oscar Wilhem Olsson**  
**Pasajero de 3ra.Clase**

Olsson escribió un libro denominado “**Nearer My God To Thee :The Story of The ``Titanic``**”, del año 1912, del cual extraemos esta parte:

*“Vimos el agua subir y subir hasta que alcanzó a Murdoch. Luego escuchamos un disparo de pistola. Mucha gente pensó que se había disparado a sí mismo.”*

Hasta aquí dejaremos expresados los testimonios de tantos sobrevivientes, respecto del posible suicidio del **1er.Oficial William McMaster Murdoch**. No es mi intención agotar al posible lector de estas líneas con una serie interminable de transcripciones de relatos y/o declaraciones sobre este posible incidente sino más bien, introducir aquellos que me parecieron más interesantes desde el punto de vista de intentar clarificar este tema en especial. Reconozco sí, que me faltarían incluir algunos, pero no los he podido encontrar, ni en libros ni en Internet, (salvo el caso del joven Jack Thayer) ,ni en ningún otro lado, y son éstos los referentes a los testimonios o relatos que se pudieran haber suscitado en **niños** .

**La pregunta que Ud. se puede hacer es la que yo creo adivinar: ¿Por qué, exactamente, NIÑOS ? .-**

1444

Por lo siguiente : de acuerdo a las experiencias conseguidas a lo largo de los años y acontecimientos, se acepta que un niño de corta edad (digamos, de ocho hasta doce años) que no haya crecido ni esté influenciado por un ambiente malsano, de envidias, mentiras, hipocresías y demás lacras humanas (mi padre **Don Miguel Kuczynski** no creció en un ambiente tan malsano....sino más bien, **SANO** ), conserva en su conciencia (y muchas veces, en su inconsciente) imágenes, sensaciones auditivas, táctiles, etc. de ciertos sucesos que imprimen en su psiquis un recuerdo imborrable. Una de las peores cosas que se acostumbran hacer con los niños es el “**amordazarlos**” verbalmente en cuanto al relato de sus experiencias o , por lo menos, de lo que dichas experiencias les transmitieron a sus conciencias en formación. Y lo siguiente, a mi humilde criterio, indicaría el porqué de la elección en cuanto a mi infructuosa búsqueda se refiere, junto al porqué **NO** se tomaron testimonios de niños a lo largo de las investigaciones oficiales respecto del hundimiento del inmundible.

Muy simple: en base a las consideraciones anteriores, los niños **no mienten**. O por lo menos, sus mentiras son fácilmente detectables. Recordemos que, de acuerdo a un criterio imperante en dichos días, no se tomaba en cuenta lo que los “locos bajitos” pudieran acotar o relatar. Más bien, se despreciaba o no se tenía en cuenta lo que ellos pudieran decir, justamente por ese anacrónico criterio que decía : **eran “niños”** ...¿qué podían saber de las cosas de los “grandes”? Además, se hubiera corrido (si alguien no hubiese querido contar con todos los testimonios posibles del naufragio) el riesgo de escuchar alguna verdad **comprometedora** para **ALGUIEN**.....¿no sé si me explico?.

En cuanto al análisis de los testimonios en sí mismos, sí estoy convencido que se puede decir lo siguiente:

- 1) : Aplicando el viejo dicho de que “cuando el río suena, agua trae”, podemos, casi con una total certeza, decir que **SÍ** hubieron **disparos** a bordo del RMS “Titanic”, debido a una meticulosa y atenta lectura de los relatos y declaraciones efectuadas por los sobrevivientes del naufragio . Ahora bien , cabe acotar que muchos de los relatos que se mencionan



mencionan sobre la existencia de disparos, se refieren al hecho de **ESCUCHARLOS** , mientras que otros indican, directamente, la **VISUALIZACIÓN** del acto de suicidio cometido por el Oficial Murdoch.

2): Varios de los relatos mencionan el hecho de una **TRANSMISIÓN VERBAL** de dicho acontecimiento, es decir, del suicidio. Por lo tanto cabría preguntarse si todos los que fueron autores de los comentarios referentes al suicidio de Murdoch, **MINTIERON** .Yo me inclino a pensar que **NO**.

Además, hay una cosa **notable** en los relatos de los testigos que mencionan haber escuchado de boca de otros sobrevivientes, el que se haya matado un Oficial. Y es el hecho que indica que **NADIE** es concreto a la hora de dar un nombre. Es decir, nadie indica : “Me lo dijo Fulano de Tal...” o “Me contó Mengano que...”. ¿Se podría adjudicar este hecho de la no identificación de las personas que dijeron haber visto matarse a Murdoch a las circunstancias que rodearon al hundimiento?. Yo me inclino a pensar que **SÌ** .Aunque me sigue pareciendo (cuando menos...) **RARO** el hecho que **NADIE** recuerde **QUIÈN** informa que el 1er Oficial William McMaster Murdoch se suicidó.

Lo mismo se podría aplicar al **Capitàn Smith**, pero con un agregado: estoy seguro (luego de estudiar el escenario histórico, junto a las costumbres sociales y demás ,que, de una manera u otra enmarcó el hundimiento del coloso de los mares) que varios de los testimonios que indican que también se suicidó el comandante del buque, están influenciados por la creencia que indicaba que “**el Capitàn se hundía con su barco**”. Y, aunque varios testimonios mencionan la permanencia hasta lo último, sobre el puente de mando de Edward J. Smith, hundiéndose junto al barco de los sueños, creo que los testimonios que dicen que el Capitàn se disparó un tiro, están, justamente, imbuidos de esta idea liminar: la de la “necesaria” muerte del comandante del buque, en caso de naufragio del barco a su cargo. El honor (según la mentalidad de aquella época) imponía semejante sacrificio.....En una u otra época, se comprueba aquél viejo dicho que dice que “**la inteligencia humana tiene límites, pero la estupidez no**” .



**Foto N° 619 :**

**El buque de rescate de los naufragos del RMS “Titanic” , el RMS “Carpathia”, arriba a la ciudad de New York , a las 21:00 hs.d el día 18 de Abril de 1912 , transportando los 705 sobrevivientes del hundimiento del barco de los sueños .**

**Observando desde la cubierta del “Carpathia” la Estatua de la Libertad del puerto de la mencionada ciudad, mientras la lluvia moja sus cabellos, “Rose” ,como tantos otros sobrevivientes, iniciará una nueva vida . -**

Y quizás, lo referente al condicionamiento social de la época, también se podría aplicar a Murdoch.

Hemos tratado de realizar un pequeño paneo (en esta Sección) por aquellos aspectos del hundimiento del inmundible, como ser, los roles que cumplieron los siguientes ítems : la **perspectiva astronómica** bajo la cual se hunde el barco de los sueños, el papel desarrollado por los dos buques más cercanos (según la historia oficial....) ,es decir, el **RMS “Californian”** y el **RMS “Carpathia”** ,aquellos aspectos que se pudieron encuadrar en lo **que fue de los sobrevivientes** , para finalmente desembocar en uno de los aspectos (si se quiere....) más “legendarios” de la historia del RMS “Titanic”: el **posible suicidio de un Oficial a bordo del RMS “Titanic”**.

Sé que ,para los lectores , ha sido un esfuerzo engorroso y tedioso(en cuanto a su lectura....).Pero creí que este pequeño trabajo de investigación no estaría completo ( o por lo menos, como yo consideré que debía estarlo....) sin las partes mencionadas con anterioridad.

Ahora ,me gustaría que me acompañen a uno de los aspectos **menos vistos** en la historia del barco de los sueños, aunque mi deber es comentar que **SÍ** hubo un prestigioso periódico de nuestro país, el diario “**Clarín**” que se edita en la ciudad de Buenos Aires (Rca. Argentina) que **SÍ** realizó un excelente artículo, del cuál haré una transcripción relacionada con el título del **Capítulo V : “Recuerdos Argentinos del RMS “Titanic”**” .

Hagan el intento y sigan acompañándome por los vericuetos de la historia del orgullo de la White Star Line, el inmundible RMS “Titanic”. Y en estos vericuetos, hallaremos , por lo menos , a un **ARGENTINO**  
Así y todo, gracias por vuestra atención.

**La Plata, Provincia de Buenos Aires,  
Septiembre 25 de 2001 .-**