DEL “ DRAKKAR” AL “TITANIC”

Y

DEL TIEMPO DE LA MADERA AL

TIEMPO DEL ACERO.

-(Pequeña reseña histórica)-

PRÓLOGO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Éste último reinó en el trono papal, desde **1492** hasta **1503**.¿Su elección como sucesor de San Pedro a la cátedra pontificia, fue un acontecimiento **programado** de cara a lo que vendría despúes? .Los piratas, además de su propensión al saqueo ¿tenían como fundamento un componente "revolucionario" de aquellos días, para actuar como actuaban? .¿Es casualidad que todas las marinas de ese entonces se hayan puesto de acuerdo para exterminarlos?.
En fin, las preguntas serían numerosas. Pero están propuestas para pensar un poco, no porque uno sea un gran pensador, sino por el solo hecho de que otras preguntas me han hecho pensar, un ejercicio que quizás muchos estamos poco acostumbrados a realizar, o por lo menos.....hemos perdido la costumbre, que ya es decir mucho.
Respecto a este Capítulo II, hay algo que no se me puede pasar por alto, y es que la temática del mismo (como muchos lo podrán advertir...) está íntimamente ligada con lo que podría ser la "**investigación**" ,en este caso, oceánica, cartográfica, social, humana, etc. en especial, de los siglos XV,XVI y XVII. Haciendo un paralelismo con lo anterior, pero situándome en los finales del siglo XX, mi tarea también fue de "investigación", pero, obviamente, utilizando elementos a mi alcance. Como más de uno podría llegara a advertir, y así lo expreso en una de sus páginas , la ayuda de ese extraordinario vínculo de comunicación que es **Internet** (abreviación de las palabras inglesas : "International" y "Network", que en conjunto significarían, en castellano Red Internacional),para las tareas de búsqueda de información, es por demás valiosa. En cierto modo, con Internet pasa lo mismo que con el trigo, origen del pan que comemos: es necesario separar la paja de las espigas, y además, la basura que, lógicamente, el viento arrastra. Pero el resultado es bueno. No hablo de más cuando resalto que sin la ayuda del caudal informativo que Internet brinda, la consecución del Capítulo II hubiera sido imposible: obviamente ,de los demás Capítulos también....

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

necesario como para profundizar todo lo que yo hubiese querido, pero también debo reconocer que, para así poder hacerlo, hubiese tenido que viajar a aquellos lugares (es decir, los países que se mencionan) e investigar en bibliotecas, periódicos y otras fuentes, de tal modo de extraer lo que se necesitaba. Lamentablemente, mis fondos son (y siguen siendo...) muy limitados . Por ello es que, desde ya, pido disculpas a aquellos que quizás hubiesen pretendido encontrar el Capítulo III, más explicado desde el punto de vista técnico y humano.
No creo equivocarme si digo que en los **Capítulos I** y **II**, se dá una muestra de lo que a nivel navegación, navegantes y construcciones navales, significó el tantas veces llamado (invocado, pero pocas veces realmente entendido), **"factor humano"**: sin él, es imposible toda empresa humana, como también sin él, es imposible todo acierto…...o toda falla.
Pero mi interés, por sobre todas las cosas, fue el de dejar planteadas las bases para un mejor entendimiento, como así también realizar un somero análisis, todo lo anterior sobre la transmisión de los **CONOCIMIENTOS** de los dos tiempos cronológicos (aunque se cumplen en un mismo tiempo) bien diferenciados en cuanto a sus contenidos: el primero de ellos el "tiempo" técnico que llevaría desde el barco vikingo llamado **"drakkar"** hasta mastodontes de principios del siglo, como el **"Titanic"**,y el segundo el correspondiente al "medio ambiente" histórico lleva desde los inicios rudimentarios de la navegación a vela hasta la propulsión de los grandes navíos.

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

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

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

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

Y sin embargo....

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

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

Que el **"Titanic"** tuvo dos barcos gemelos?

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

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

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

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

Bueno, hasta aquí algunas pistas. Pero para así dejarle clavada una espina, querido lector, yo le acerco este simple cuestionamiento: ¿Ud. nunca se ha preguntado porqué descendieron hasta el lugar del naufragio tantas expediciones, entre las que se pueden nombrar las de países tan diferentes como la **ex Unión Soviética** (con sus mejores equipos submarinos), los **Estados Unidos de América**, **Inglaterra**, **Francia**, y demás, en distintos años? .La pregunta sería :
¿Qué hay allí abajo, o podría haber, que les impulsa a enviar expediciones millonarias—alguien las financia, a un costo elevadísimo—para quizás luego, volver con las manos vacías?

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

¿Qué hay allí abajo?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¡¡¡¡GRACIAS,POR CONFIAR EN MÍ¡¡¡.

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

UNA HUMILDE DEDICATORIA.-

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

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

Y a todos aquellos que perdieron sus vidas en los mares del mundo, y en especial, en el gran Oceáno Atlántico, infinito misterio y punto de unión entre dos mundos, debido a la acción de la Naturaleza y por obra de la impericia humana, tantas veces emparentada con la soberbia y la vanidad.
Descansen en Paz.....
Y....
¡Brille para ellos¡ ,..la Luz que no tiene Fin.

La Plata , 31 de Mayo de 2000.-