

CAPÍTULO VII

LAS REPERCUSIONES EN LA PRENSA SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL RMS “TITANIC”

“Periodismo :Profesión de los que escriben en periódicos o revistas o participan en su redacción.”

Definición dada por el Diccionario Larrousse, en su edición del año 1998 .-

“No hay que confundir la moral con los sentimientos y los principios con las instituciones :debemos ser parcos en el elogio y serenos en el ataque.”

José Cortejarena (1873 –1921), fundador del diario “La Razón”, ciudad de Buenos Aires.-

“ ¿Qué es ‘Rosebud’?”

Pregunta que se repite constantemente, a lo largo de toda la película “Citizen Kane” (“El Ciudadano Kane”),obra de Orson Welles. La película está realizada en base a la vida del magnate americano Paul Getty, que fuera fundador de un imperio periodístico, en los Estados Unidos de América .

Como ya creo haber repetido hasta el cansancio, el hundimiento del RMS “Titanic” fue un acontecimiento que sacudió las conciencias, las vidas y el transcurrir de los seres humanos de ese ya lejano 1912, aunque parezca muy raro, más en función de los años transcurridos y los impresionantes sucesos que la Humanidad debió soportar. Los relatos, testimonios, y demás, fueron transmitidos por generaciones ,a lo largo y ancho del mundo, y , obviamente, más aún en los países donde la tragedia golpeó más fuerte.

Lógicamente, el medio de comunicación por excelencia de esos días habría de recoger toda la información que se pudiera reunir y volcarla en los diferentes periódicos que se editaban en los distintos países. Además de presentar la tragedia en toda su extensión, los periódicos tomaron el drama del hundimiento del barco de los sueños como un elemento para atraer la atención del “gran público”, o si se quiere, de las “masas” .No porque el público no estuviese interesado en lo que había sucedido con semejante buque, sino también explotar al máximo uno de los acontecimientos más importantes en la historia de la navegación .



Foto N° 666 :
El impacto del hundimiento del RMS “Titanic” fue impresionante .
Y , como era de esperar, la prensa se hizo eco del mismo.. En la foto, que habría de dar la vuelta al mundo, vemos a un niño (el cuál tendría , más tarde, su propia historia.....) vendiendo los diarios en los que se anuncia la catástrofe .-

Debo volver a recordar que en ese entonces no existían radio, televisión, cable, cine en color, antenas satelitales ni toda la parafernalia tecnológica a la que estamos hoy, en pleno siglo XXI, acostumbrados. Con lo que el “diario” o el periódico se constituía en el único medio de comunicaciones de masas , además de la transmisión oral .Como asimismo (y lo que expre-

1580

/--sarè es a sólo título de información....) los periódicos se convertirían en un medio de manipulación de multitudes. Comencemos así con las repercusiones del hundimiento en el medio de comunicación por excelencia en esos tiempos : la **prensa**. Ahora bien, se me presenta una disyuntiva: comenzar por los periódicos de las naciones que fueron más afectadas o por los de nuestro país, la Rca. Argentina. Pero me parece que lo correcto sería comenzar por aquellos transmisores de noticias que estaban insertos en los países afectados, ya que los grandes titulares y primeras planas fueron (lógicamente....) impresionantes, por lo menos en las primeras horas y días después del hundimiento, junto a que la noticia se expandió primero por aquellos países antes mencionados. Ahora bien, en muchos casos transcribiré lo que dijeron ciertos periódicos ,mientras que en otros casos insertaré directamente lo que consiste en una copia de dichos titulares (y, en todo caso, realizar un pequeño comentario anexo) : esta tesitura la mantendré tanto para los diarios extranjeros como así también con los diarios y revistas argentinas que reflejaron la tragedia de Abril de 1912.

Iniciemos nuestro periplo citando al libro de **Walter Lord**, “**Una Noche para Recordar**”. En el mencionado libro, Lord indica que las noticias sobre el hundimiento del inhundible comenzaron a llegar a la mañana del día **16 de Abril de 1912**. Pero se tenía una cierta reserva con respecto a los rumores sobre una gran cantidad de muertes, ya que no había mucho lugar para comprobaciones directas. Recordemos el concepto cien veces expuesto: no había medios de comunicación como los que hoy conocemos, ya que si así hubiese sido en aquellos días, el hundimiento se hubiera transmitido en directo.....Los editores buscaron un compromiso. Por ende, el periódico “**Herald’s**” escribió en uno de sus titulares :

“El nuevo ``Titanic`` choca con iceberg y pide auxilio. Barcos vuelan en su ayuda.”

Solo el “**Times**” sugirió algo. El largo tiempo después de los primeros mensajes convenció al director del periódico, **Carl Van Anda** , de que el

buque se había perdido para siempre. Así que se arriesgó : las primeras ediciones informaban que el “Titanic” se hundía y que se habían embarcado a las mujeres, mientras que las últimas decían que se había hundido.

A las ocho (8) de la mañana , los reporteros invadían las oficinas de la White Star Line , en el número 9 de Broadway. El vicepresidente de la línea **Philip A. S. Franklin** , se deshizo de los reporteros con estas palabras:

“ Aunque el ``Titanic`` hubiera chocado con hielo, podía flotar indefinidamente ”.

Y añadió :

“Tenemos toda confianza puesta en el ``Titanic``. Consideramos el barco insumergible.”

El “**Evening Sun**” puso un título llamativo :

“TODO EL MUNDO DEL ``TITANIC`` A SALVO DESPUÈS DE LA COLISIÒN”

El “**Evening World**”, sin embargo, habló de niebla, de la sirena del “Titanic”, de un choque como un terremoto. Y las cosas se comenzaron a disparar .Tal es así que el “**Herald’s**” describió cómo el buque se partió en dos, sumido en la oscuridad, casi volcado en el momento del impacto.

Cuando fallaba la imaginación , los periodistas atacaron (aunque a Uds. les parezca increíble.....) al silencioso (ya que la radio de este buque se abocaba sólo a ciertos mensajes) barco de rescate, el buque de la Cunard Line, **RMS “Carpathia”** .El “**Evening Mail**” tituló :

“EL PÙBLICO INDIGNADO CON EL ``CARPATHIA ``”

El “**World**” clamaba :

“EL ``CARPATHIA`` NO REVELA EL SECRETO DE LAS PÉRDIDAS DEL ``TITANIC``”.

Así se pasó de día en día, y al no arribar todavía el “Carpathia” al puerto de New York (obvio : el buque no desarrollaba 30 nudos por hora) ,los periódicos hicieron un “by-pass”, en cuanto a información se refiere. Es así que el “**Harper’s Weekly**” describió la gente importante a bordo y, como era de esperar (viva el ”autobombo”....) el periódico comentó sobre **Henry Sleeper Harper** , un miembro de la familia propietaria del diario. También el diario comentó algo sobre la niebla y un espantoso choque; luego indicó: “**Todo son conjeturas**” .Sin embargo, “**Harper’s**” aseguraba a sus lectores que se había respetado la regla de “**mujeres y niños primero**” que, según propias palabras del Magazine, “**regla respetada desde años por todas las gentes decentes que surcan el mar**”.

En el número siguiente, el semanario (muy hábilmente....) transformó lo que hubiese sido un vergonzoso bochorno, en una espectacular “bomba” periodística, cuando el dichoso Henry Sleeper Harper apareció sin un rasguño, acompañado de su perrito pekinés y su mayordomo egipcio.

Obviamente, la crónica periodística no terminó allí, sino que siguió a lo largo de varios días, semanas enteras. Pero traigamos a colación un detalle por demás elocuente de lo que significó la llegada del RMS “Carpathia” al puerto de New York : los periodistas, desde barcazas que acompañaban la entrada del barco de rescate de la Cunard Line a la rada del puerto, gritaban a los rescatados, desde las barandas de los transportes, que les contaran lo que pudieran , e incluso, ofreciéndoles dinero. Si no me equivoco, se dió el caso de un reportero que se quiso colgar de una de las barandas del “Carpathia”.....

Pero volvamos a lo que los periódicos decían por esos días. Como detalle anecdótico de lo que se disparó después del hundimiento, un periódico británico, recordando la campaña de propaganda previa al viaje, tituló :

“ La soberbia del ``Titanic``..... al fondo del océano.”

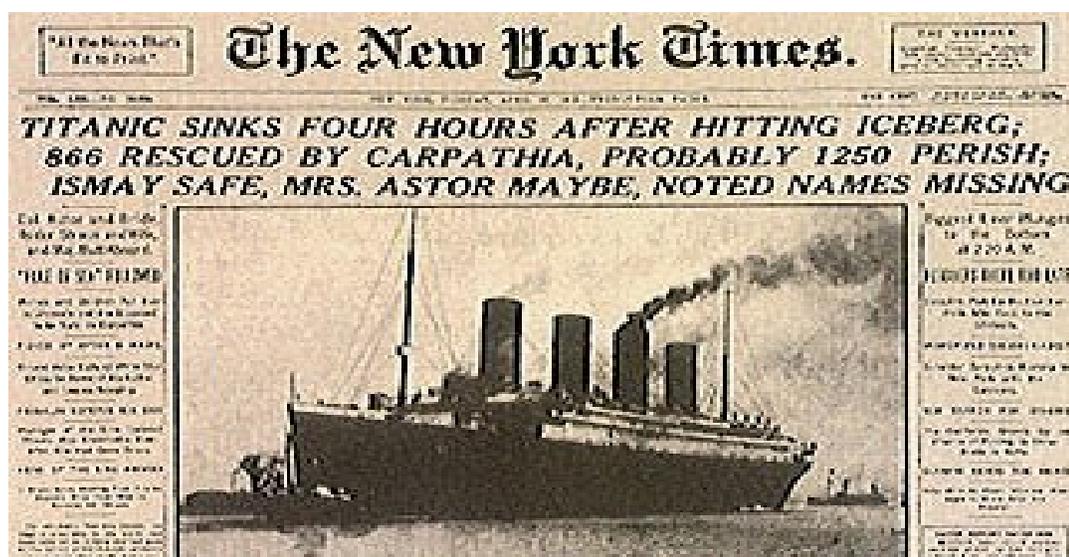


Foto N° 667 :

En esta fotografía , podemos observar la portada del diario “The New York Times” , en la que se acepta el hundimiento del “Titanic” , y no se hace más lugar a las especulaciones sobre posibles salvatajes de última hora .-

Ahora, en un racimo, veamos algunos comentarios periodísticos, día por día.

Central News Telegram

New York, April 16 (11:15 hs.)

Los siguientes mensajes inalámbricos del Capitàn Rostron, del “Carpathia” ,de las 07:55 hs. a.m. ,que fueron enviados desde la Latitud 41.45 Norte y Longitud 50.20 Oeste , han sido recibidos en las oficinas de la Cunard Company, New York : “ Estoy procediendo a New York ,con cerca de 800 sobrevivientes, a menos que se me ordene de otra manera” .

Central News Telegram

“No se han recibido nuevos agregados a las listas de los sobrevivientes del “Titanic” desde el mediodía , pero se espera un diluvio de mensajes

1584

hacia medianoche, cuando el ``Carpathia'', el cual tiene un rango de alcance del aparato inalámbrico de sólo 150 millas , se ponga en contacto con las estaciones de Sias Consett o Southwell Fleet. Mientras tanto, van llegando fragmentados comentarios del desastre. Éstos parecen indicar que los sobrevivientes pasaron por temibles y trágicas experiencias , vestidos inadecuadamente y pasando horas en botes abiertos, en medio del hielo, antes del arribo del ``Carpathia''. Varios de ellos vieron al ``Titanic'' desaparecer, llevándose miles de personas con él. Por la información recibida hace poco, parece que unos 202 pasajeros de 325 de primera clase, y unos 114 pasajeros de 265 de segunda clase, han sido rescatados.”

Por supuesto, como todos sabemos, los de la tercera clase no eran gente, sino solo un “número que viene y vá”.....te he robado una frase, Don León Gioco.

Y en Inglaterra :

“``Southampton de luto’’

Las noticias del desastre llegaron como una ráfaga vertiginosa hasta Southampton, ya que , prácticamente todos los miembros de la tripulación, en número de 903, residían aquí, y no hay exageración en decir que debe haber escasamente una familia en este pueblo que no haya perdido un pariente o un amigo. Las oficinas locales de la White Star Line fueron asediadas por las multitudes en busca de novedades.”

Telegramas de Reuter

“St. John, Newfounland.

Abril 16.

Se abandonó toda esperanza de hallar con vida a cualquier otro pasajero o miembro de la tripulación, además de aquellos que están a bordo del ``Carpathia’’.

Halifax

Abril 16.

El ``Parisian`` reporta haber pasado a través de mucho hielo, buscando sobrevivientes. No se divisaron rastros de vida o cuerpos entre los remanentes del naufragio, los cuáles cubrían un área muy grande .El clima estaba helado, e incluso, si alguna persona hubiese estado en el lugar del naufragio, habría perecido antes de poder ser recogida.”

Otros titulares se refieren , en el siguiente caso, al día **17 de Abril** .En un artículo titulado **“All Survivors on the Carpathia”** (“**Todos los Sobrevivientes en el Carpathia**”) podemos leer lo siguiente :

“ Los peores miedos respecto del vapor de la White Star Line, el ``Titanic``, se han realidad. No sólo se ha perdido un noble navío, sino que se han ido con él no menos que 1490 de sus pasajeros y tripulación. El único destello de satisfacción está en el hecho que el número de aquellos rescatados por el ``Carpathia`` fue estipulado por primera vez. De las 2358 almas a bordo, el número total de sobrevivientes ha sido declarado oficialmente en New York como de 868 y no 675, como fuera indicado originalmente. No se sigue manteniendo la prolongada idea de que otros sobrevivientes pudieran haber sido recogidos por el ``Parisian`` o el ``Virginian``. Los vapores que han estado cruzando las inmediaciones han continuado sus viajes, con la excepción del buque de la Leyland Line, el ``Californian``, el cuál permanece hasta que sea relevado. Los directivos de la White Star Line han recibido innumerables muestras de adhesión. Entre ellos que se han comunicado a tales efectos están el Emperador Alemán, el Príncipe Enrique de Prusia, el Presidente del Consejo del Trabajo y Lord Derby.”

Ahora vayamos al día **18 de Abril** .En los periódicos se reprodujeron varios testimonios de personas que lograron sobrevivir, con lo cual se comenzó a tener una idea, aunque leve, de lo realmente acontecido al momento del hundimiento del barco de los sueños. Veamos.

Telegramas

“ New York

Abril 18.

La Sra. Andrews , una anciana dama, al ser entrevistada, dijo que el choque ocurrió a las 23:35 p.m. del Sábado a la noche, que las mujeres y los niños fueron puestos en los botes salvavidas a las 00:45 hs. a.m., que el ``Titanic`` se hundió a las 02: 00 hs. y que el ``Carpathia`` recogió a los botes a las 08: 30 hs. Añadió : ``Muchas mujeres estaban como locas``. Continuó diciendo : ``Nosotros no supimos, hasta el clarear del alba, si seríamos o no rescatados. Estuvimos en los botes por ocho horas y el sufrimiento fue indescriptibles.

El Sr. C.H. Stengel , un pasajero de primera clase, dijo que cuando el ``Titanic`` chocó contra el iceberg, el estruendo fue terrorífico, y que grandes bloques de hielo fueron arrojados sobre la cubierta , matando una cantidad de personas. La popa del navío se asomó en el aire, y la gente corría gritando desde sus aposentos inferiores. Las mujeres y los niños, algunas de las primeras naturalmente histéricas, habían sido separadas rápidamente de sus maridos, hermanos y padres, y fueron rápidamente ubicados en los botes por los marineros, a quienes, como a los Oficiales ,se les escuchó decir, por parte de algunos sobrevivientes, amenazar con disparar a los hombres si alguno de ellos intentaba ingresar a los botes, por sobre las mujeres. Por cierto, realmente se dijo que se escucharon disparos.

El Sr. Stengel añadió que un cierto número de hombres se arrojó al mar, cuando vieron que no tenían chance de alcanzar los botes. ``Cómo murieron, no lo sé``. Stengel se dejó caer por la borda, se tomó de uno de los botes y fue subido al mismo, a causa de que no había suficientes marineros como para manejarlo. En algunos botes salvavidas, los maridos les gritaban a sus mujeres, otras estaban chillando, pero varias cumplieron, bravamente, un turno con los remos.”



Foto N° 668 :
 Fotografía (extraída del libro de Walter Lord , “A Night To Remember”) en la que podemos observar la primera plana del periódico “The Evening Sun” del día 15 de Abril de 1912 .Si miramos con cuidado y con un poco de conocimiento del idioma inglés, advertiremos que la única mala noticia era que el Sr. Christy Mathewson había perdido el primer juego de béisbol de la temporada de dicho año .-

1588

Pasemos ahora al día **19 de Abril**. Aquí tendremos otros comentarios :

“Abril 19.

El “Carpathia” , con los sobrevivientes del desastre del “Titanic” a bordo, arribó a New York en la pasada tarde ,a eso de las 18:30 hs., lo cuál corresponde al horario inglés de las 01:30 hs. de esta mañana, y una sensacional historia se descubrió inmediatamente Los hombres de prensa que abordaron el vapor fueron informados del naufragio por los sobrevivientes, de que antes que el “ Titanic” se hundiera, el Capitán Smith se disparó un tiro estando en el puente, y que el Ingeniero Jefe hizo lo mismo. Reportes posteriores indicaron que después de la colisión hubo salvajes escenas de pánico a bordo, y que los hombres pelearon entre ellos para escapar al destino que esperaba a muchos de los pasajeros y tripulación. La fuerza de la colisión hizo que grandes bloques de hielo cayeran del témpano, y se dijo que varias personas que estaban sobre la cubierta, en ese momento, fueron muertas de esta manera. Tan grande fue el pánico que los Oficiales del buque amenazaron con dispararle a cualquier hombre que intentara entrar a los botes antes que las damas.”

Para el **20 de Abril**, es decir, cinco (5) días después de la tragedia, se tenía, a tenor de los periódicos , el siguiente panorama :

“Narrativas Gráficas.

Abril 20.

Con el arribo del “Carpathia” a New York, en la noche del Jueves, llevando a bordo a los pocos sobrevivientes del “Titanic” , el misterio que rodeaba las circunstancias del naufragio del navío ha sido develado, y por fin, el anhelante mundo está en posesión de los hechos de la tragedia del Domingo. Las primeras declaraciones , o que se indica que son las primeras, hechas por los sobrevivientes, fueron algo así como una sensacional descripción, infiriendo que un estado de pánico se instaló cuando se reconoció que el gran navío estaba hundiéndose, que hubo frenéticas corridas por parte de los hombres que buscaban lugares

en los botes salvavidas, que los Oficiales del "Titanic" debieron utilizar sus armas para mantenerlos a raya, y que tanto el Capitán como el Ingeniero Jefe se dispararon al desaparecer el buque bajo las olas. Las últimas declaraciones, sin embargo, indican que este último y colorido relato dista mucho de ser algo verdadero. No hubo prácticamente pánico, los Oficiales y la tripulación realizaron su trabajo de la más simple manera británica, a las mujeres y niños se les dio la primera chance de escapar, y que si no hubo más gente que se hubiera podido poner a salvo fue únicamente por la insuficiencia en la provisión de botes salvavidas. La historia del desastre se esparció rápidamente. Inmediatamente después de las 23:30 hs. p.m. del Sábado por la noche, el vigía del "Titanic" reportó la proximidad de un vasto iceberg, pero antes que se pudieran disponer las medidas como para que el buque lo evite, el barco lo embistió de costado, lo cuál abrió una grieta sobre gran parte de la línea inferior del navío. El gran buque tembló, y los Ingenieros lo detuvieron gradualmente, hasta que el barco se detuvo, sufriendo, debido a la colisión, una gran abertura desde la popa hasta la proa. Rápidamente, el Capitán Smith dio las órdenes para la bajada de los botes, la colocación de los chalecos salvavidas, y otras medidas. Las mujeres y los niños fueron llevados a los lados del buque e ingresados a los botes. Muchas mujeres rehusaron ser separadas de sus hombres. Cuando los botes hubieron de estar tan llenos como era posible, fueron bajados. Poco a poco, la popa fue proyectada fuera del agua, se pudieron divisar las hélices, y silenciosamente el buque realizó su zambullida final bajo las aguas, llevándose con él cientos de sus infortunados pasajeros y tripulación. El mar se vió salpicado de hombres y mujeres luchando contra el agua helada, pero sólo unos pocos de ellos fueron rescatados, ya que los botes estaban demasiado lejos de ellos y la temperatura del agua era de un frío mortal. El "Carpathia", luego de haber recogido a los sobrevivientes, navegó por bastante tiempo alrededor de la escena del desastre, sin hallar signos de vida. Antes de disponer que el barco se dirigiera hacia New York, se detuvieron las máquinas, y se realizó un servicio de entierro sobre la tumba del "Titanic" y su gente. La siguiente Tabla dá el número aproximado de

1590

personas a bordo del ‘‘Titanic’’, junto con el número de sobrevivientes declarados por la Compañía White Star Line, en New York :

Primera Clase :

A bordo : 330 // Salvados :202

Segunda Clase :

A bordo : 320 // Salvados : 115

Tercera Clase :

A bordo : 750 // Salvados : 178

Oficiales y Tripulación :

A bordo : 940 // Salvados : 210

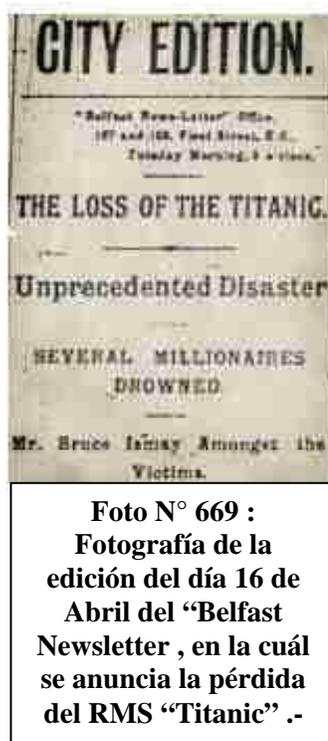
Totales :

A bordo : 2340 // Salvados : 705’’

Lo anterior fue un muy pequeño resumen del impacto que tuvo el hundimiento del RMS ‘‘Titanic’’ en la prensa de los **Estados Unidos de América** .

Veamos ahora una serie de artículos aparecidos en la prensa de **Irlanda** , desde todo punto de vista, uno de los países más afectados directamente por la catástrofe, ya sea por que a bordo viajaba un importante staff del Grupo de Ingeniería de los astilleros Harland & Wolff, como así también porque muchos de los pasajeros embarcados eran provenientes de la verde Erín.

Iniciemos nuestra pequeña recorrida por los periódicos de la ciudad de Belfast, que dicho sea de paso, fue el lugar donde se construyó el malogrado gigante de la White Star.



*"Belfast Newsletter.
Abril 16 de 1912.*

El viaje inaugural del nuevo vapor de la línea White Star, "Titanic", terminó en un desastre, ayer a la madrugada. El hundimiento del gigantesco navío, con cerca de 1500 personas a bordo, se produjo fuera de las costas de Newfoundland, luego de colisionar con un iceberg. Las noticias de la colisión se recibieron en la noche del 14 en Montreal, mediante telegrafía sin hilos, y varios vapores del Atlántico recibieron los mensajes que emitía el "Titanic" solicitando inmediata asistencia. El "Virginian", el "Parisian", el "Baltic", el "Olympic", y otros navíos, se dirigieron a toda velocidad al sitio del desastre, siendo transferidos sin desgracias, cerca de 600 pasajeros. Se declaró oficialmente que se han perdido muchas vidas. Los pasajeros fueron llevados hacia Halifax, Nueva Escocia, donde se espera que arriben mañana, y se han efectuado los preparativos para su posterior traslado hasta New York.

1592

Ya tarde en la noche, en vapor de la White Star Line, el "Titanic", en su viaje inaugural desde Southampton a New York , colisionó con un iceberg en la latitud 41° 46' Norte y longitud 50° 14' Oeste. Esta es la estación del año en la corriente de icebergs que deriva hacia el Sur, requiere una incesante vigilancia por parte de los marineros que atraviesan el Atlántico Norte, y la posición del navío muestra que estaba siguiendo la ruta hacia el Sur.

Las circunstancias en las que ha ocurrido el desastre no han sido, todavía, narradas. Sólo la increíble velocidad de la telegrafía sin hilos hizo posible las noticias en tierra, sobre lo que estaba ocurriendo, en el lapso de más o menos una hora, y desde entonces, como debe ser rápidamente entendido, a medida que tales mensajes han llegado, se los ha confinado a declaraciones sobre el real estado de los asuntos al tiempo del despacho.

El "Titanic" transportaba cerca de 3359 almas, de las cuáles más de 1400 eran pasajeros. Sus mensajes inalámbricos, enviados a todos los vapores del Atlántico, condujeron a varios vapores hasta el sitio del desastre, y todos los pasajeros parecen haber sido trasladados a salvo. Cuando lleguen a Halifax, o a dónde sea, el mundo escuchará la historia completa del infortunio que ha caído sobre este inmenso buque.

Los mensajes inalámbricos recibidos temprano en esta tarde, indican que la situación del "Titanic" era peligrosa, y que las vidas de aquellos que permanecen a bordo están en cierto peligro. Gran excitación se mantiene en las inmediaciones del desastre, y debido a la gran cantidad de mensajes inalámbricos de varios vapores, es dificultoso hallar alguna historia conexas .

El remolcador "Lady Laurier", del Gobierno, se dirige desde Halifax para prestar asistencia ."

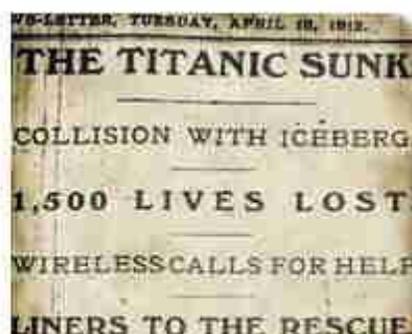


Foto N° 670 :
Otra fotografía del “Belfast
Newsletter” , en la cuál
observamos la trágica noticia
del hundimiento del
“Titanic” .-

“SE HUNDE EL GRAN VAPOR .

SOLO SE HAN SALVADO 675 PERSONAS.

El “Titanic” se hundió a las 02:30 hs. de esta mañana. Las fuentes oficiales de la White Star Line admiten ahora que muchas vidas se han perdido. Los siguientes despachos se han recibido aquí, provenientes de Cape Race:

El vapor “Olympic” reporta que el “Carpathia” alcanzó la posición del “Titanic” al alba, pero sólo halló botes y restos de naufragio. Este buque reporta que el “Titanic” se hundió cerca de las 02:20 hs., en la latitud 41 grados 16 minutos y en la longitud 50 grados 14 minutos. Se han localizado todos los botes salvavidas que poseía el “Titanic”.

Cerca de 675 personas, entre pasajeros y tripulación, se han salvado, la mayoría mujeres y niños. El vapor de la Leyland Line, el “Californian” está realizando una búsqueda por las inmediaciones del desastre.”

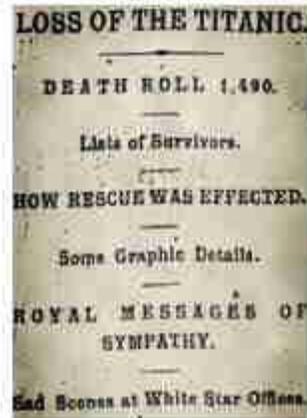


Foto N° 671 : Otra fotografía del "Belfast Newsletter", en la que observamos un título directo : " La pérdida del Titanic" .-

Demos ahora un repaso a los titulares y desarrollo de las noticias sobre el hundimiento, en el mismo periódico de la ciudad de Belfast, el "**Belfast Newsletter**", del día **17 de Abril de 1912** .

"Los telegramas de ayer indican que el destino del "Titanic" está más allá de toda duda. El gigantesco vapor yace ahora sobre el suelo del Atlántico Norte ,probablemente a una profundidad de dos millas y su pérdida constituye el más espantoso desastre de la navegación en la historia del mundo.

El buque transportaba, en total, 2358 personas. Los sobrevivientes, según se ha declarado oficialmente en New York, son 868, de tal modo que la suma de los que han muerto alcanza la cifra de 1490.

La terrible calamidad ha causado la más grande consternación a lo largo de todo el mundo, y se expresa una gran solidaridad con todos aquellos que han sobrevivido. Una gran parte de la tripulación residía en Southampton y su distrito, pero al menos, veinte pertenecían a Belfast e Irlanda del Norte.

Mensajes de Washington anuncian que, ayer por la tarde, el Presidente Taft, impartió directivas para que varios barcos y un crucero rápido se encuentren con el ``Carpathia'', y que le presten toda la asistencia posible.

Se han recibido, ayer por la noche, mensajes de simpatía con los sobrevivientes, por parte del rey y la Reina, dirigidos a la White Star.

Desafortunadamente, ya no existen dudas, de que el vapor la White Star Line, el buque más largo del mundo, se hundió luego de la colisión contra un iceberg, en la latitud 41°61' Norte y en la longitud 50°14' Oeste, mientras cubría su viaje inaugural ,desde Southampton hasta New York. Llevaba 1455 pasajeros y 903 tripulantes, haciendo un total de 2358, y hay varias razones como para temer que la lista mortal alcanza la tremenda cifra de 1400 .La terrible calamidad no sólo ha causado conmoción en Gran Bretaña y los Estados Unidos, sino también en el Continente, donde se expresan grandes muestras de simpatía a los sobrevivientes. En vista de las primeras declaraciones que indicaban que no se habían producido pérdidas de vidas , y que los pasajeros habían sido transferidos a otros vapores, prevaleció una sensación de tranquilidad; pero desafortunadamente, esto se desvaneció a medida que avanzaba el día.

Temprano en la mañana, un mensaje proveniente de St. John, Newfoundland, dió paso a la esperanza de que el vapor de la Allan Line, el "Virginian", tuviera a algunos de los sobrevivientes a bordo, aunque una declaración hecha por el operador de inalámbrico de la Isla Sable, de la noche del 15, cuando fuera preguntado sobre la posibilidad de enviar mensajes a los pasajeros del ``Titanic'', respondió que esto sería dificultoso, debido a que se creía que los mismos estaban dispersos por los otros buques. Más tarde, sin embargo, una triste novedad provino de Montreal, a través de la agencia Reuter, en la que se indicaba que el vapor de la Allan Line, recibió una comunicación al efecto de que ,en el buque, estaban en posesión de un marconigrama, vía Cape Race, proveniente del Capitàn Gambell, del "Virginian", comentando que este barco hubo de arribar a la escena del desastre demasiado tarde como para ser de utilidad.

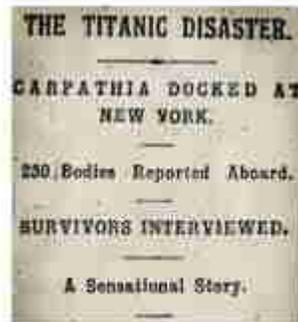


Foto N° 672 :
Fotografía del mismo
diario irlandés , en la
que se informa que el
"Carpathia" ya está en
el puerto de New York ,
para el Jueves 18 de
Abril
de 1912 .-

LA LISTA MORTAL COMPLETA .-

A bordo del ``Titanic`` habían 2358 personas, entre pasajeros y tripulantes. Los números, cuando el buque dejó Queenstown, e incluídos los que subieron en Cherbourg, son los siguientes :

360 pasajeros de primera clase, 305 pasajeros de segunda clase, 800 de tercera clase y 903 miembros de la tripulación y camareros.

Los propietarios anunciaron que hay, definitivamente, 868 sobrevivientes. La lista mortal completa es, por lo tanto, 1490 personas. Pero como el traspaso de los pasajeros fue realizado no se conoce ni nada se puede reunir de la información disponible, como para mostrar si hubo una cierta falta de tiempo o alguna otra dificultad natural o material como para afrontar semejante emergencia, la que envió a las dos terceras partes de los seres humanos del ``Titanic`` a las insondables profundidades.

Pero el orden prevaleció en condiciones en las que habría habido terrible caos, y ello se vé elocuentemente en la proporción de mujeres y niños entre los sobrevivientes, ya que solo 79 hombres han sido reportados a bordo del "Carpathia", sobre un total de 248 personas, cuyos nombres ya están a mano. ``Estas cifras muestran su propia historia de heroísmo y sacrificio individual .``

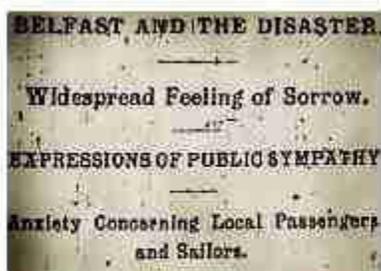


Foto N° 673 :

Del periódico irlandés, vemos que la tragedia pegó fuerte .Era lógico que así haya sido , ya que en dicha ciudad se construyó el inmundible RMS “Titanic” , además de que varios de sus más destacados hijos viajaban a bordo del buque .-

El “Carpathia” se está dirigiendo ahora hacia New York con 868 sobrevivientes, los cuales solo pueden narrar la historia de la zambullida dentro de los remolinos de hielo, del naufragio y de los hombres ahogándose los que acompañaron al buque a su tumba. Ellos sólo pueden relatar la amarga experiencia de pasar una noche helada, en botes abiertos sobre el solitario mar, esperando la mañana, y de la esperanza mezclada con desesperación y angustian al pensar en los seres amados de cuyos brazos fueran súbitamente arrancados. Los mensajes inalámbricos han indicado cómo, en la oscuridad, las tripulaciones debieron guiar los botes con suma precaución, para así evitar ser chocados por el hielo y ser dados vuelta por corrientes marinas, de tal modo que la más pesada embarcación habría de ser separada de las demás.

Las siguientes horas fueron de angustia, antes del amanecer, y, más tarde, los primeros sonidos de la sirena del buque de rescate “Carpathia” se comenzaron a escuchar a través de una densa niebla. Incluso en esos momentos, la ansiedad no llegó a su fin, ya que el “Carpathia” procedió cautelosamente , haciendo sonar su sirena casi continuamente, hasta que logró izar, uno tras otro, al total de los botes salvavidas. No había ningún otro buque en las inmediaciones del desastre, aunque antes de que el “Titanic” desapareciera, se enviaron mensajes inalámbricos en los que se decía que el “Olympic”, el “Baltic”, el “Parisian” y el “Virginian” se hallaban acercándose, pero éstos estaban todavía muy lejos, y el “Carpathia” izó a todos los botes que hu-

/--bieron de ser hallados mucho antes de que ellos arribaran a la escena. Probablemente no se escuche nada desde el ``Carpathia`` hasta hoy en la noche tarde o mañana temprano, cuando el buque esté cerca de la Isla Sable, ya que el radio de su aparato inalámbrico es de sólo 150 millas. Mientras tanto, un mensaje desde Halifax anuncia que el ``Parisian`` se aproxima a dicho puerto y que arribará allí en la mañana.

Los agentes de la White Star tuvieron conocimiento hoy, en base a lo que se dijo desde el ``Oceanic``, que se han recuperado todos los botes salvavidas del ``Titanic``. Ello, junto al abandono de la idea largamente deseada de que tanto el ``Virginian`` como el ``Parisian`` hubieran recogido sobrevivientes adicionales, ha despejado las esperanzas de que el número de sobrevivientes se hubiese podido incrementar, más allá de los 868. Aquellos amigos y parientes, que no tienen indicios de aquellos por los que esperan ansiosamente saber sobre su salvación, tienen puestas sus últimas esperanzas en la publicación de los últimos nombres de la lista de 483 sobrevivientes, que todavía se debe enviar por aparato inalámbrico desde el ``Carpathia``. Muchos hombres de gran preeminencia en los ámbitos sociales, financieros y políticos, se hallan todavía indicados como perdidos. No hay palabras sobre el Coronel John Jacob Astor, cuya joven esposa está entre los salvados, ni de la Sra. de Isidor Straus, del Mayor Butt, del Sr. Benjamin Guggenheim, el Sr. Francis D. Millet, o del Sr. William Stead, de quienes se esperan noticias no sólo en Inglaterra.

Los hombres de mar y los navegantes experimentados que han discutido el desastre a la luz de todas las noticias disponibles, concuerdan en que la presente información parece apoyar la creencia en que el buque chocó de costado contra un iceberg, y no de lleno con su proa. El Sr. Uhler, Inspector General del Servicio federal de Inspección de Buques de Vapor, expresó la opinión de que ``...el ``Titanic`` chocó contra un iceberg con tanta violencia que el impacto lo dobló en partes``.

Siguiendo con los testimonios aparecidos en la prensa irlandesa, podemos referirnos ahora a lo que apareció el día **18 de Abril**. Dice así :

“Belfast Newsletter.

Abril 18.

No es exageración decir que los tristes detalles de la pérdida del ``Titanic´´, como los hemos publicado ayer en nuestras columnas, crearon una profunda impresión en Belfast, y el desastre fue el mayor tópico de conversación a lo largo del día. De veras, fue como si se hubiese arrojado un manto de melancolía sobre la ciudad, y por cualquier rincón de la ciudad y en casi todas las clases de la comunidad, uno escucha expresiones de un gran lamento y de una genuina simpatía hacia aquellos que experimentaron el sufrimiento del gran navío.

Hay pocos, si existe alguno, de los ciudadanos que no tengan un interés personal en el ``Titanic´´ por las razones del hecho que, como los barcos de la flota de la White Star, fue construido en la isla de Queen. El sentido del orgullo y admiración que despertó fuè incrementado por el pensar que el buque representaba el último logro en lo que se refiere al mundo de la construcción de buques mercantes, incorporando las más recientes mejoras e ideas respecto de la construcción y equipamiento.

Fue hace sólo una quincena, luego de varios meses invertidos en su construcción y equipamiento durante el cual fue un tema constante de discusión, en las conversaciones y en la Prensa, desde que dejó su lugar de ``nacimiento´´ para realizar su viaje inaugural, que terminó en este tremendo desastre y pareciera difícil creer que luego de su carrera demasiado breve, ahora descansa en el fondo del Océano Atlántico.

La conflictiva naturaleza de los mensajes recibidos inicialmente, respecto a la colisión con el iceberg, llevaron a la gente a pensar que, aunque el navío había sufrido un terrible daño, los pasajeros habrían sido salvados. Infortunadamente, sin embargo, los reportes publicados ayer a la mañana en nuestras columnas, indicaban que se había producido una gran pérdida de vidas, y que el desastre se ha convertido en una apabullante catástrofe . No hay palabras para describir el horror

1600

de esta tragedia y para expresar lo que uno siente ante su contemplación.

Cuando el ``Titanic`` dejó Belfast ,todos le predijeron un gran futuro. No hubo buque a flote en el que se haya invertido tanto dinero, tanta ingenuidad ejercitada, tanto cuidado para asegurar confort y seguridad a los pasajeros. De tal modo que se dispusieron todas las precauciones que se hubiesen podido haber adoptado para guardarlo contra cualquier accidente, con lo que se pensó que era inhundible. Pero todas las esperanzas que se habían depositado en el navío cuando fue botado en la presencia de cientos de felices espectadores, que se hallaban orgullosos a causa de que el navío era producto de uno de nuestros astilleros locales y a causa de que ello marcó el inicio de una nueva era en la arquitectura naval, ha sido violentamente destruida de una manera que solo ha traído pena a cientos de hogares.



Foto N° 674 :
Las repercusiones siguen ,y las podemos observar en este titular, del "Belfast Newsletter" , en el cuál se puede leer : `` El Desastre del Titanic `` .-

Mientras la simpatía se extiende hacia todos los que han sido sumergidos en la tristeza por el desastre, el interés local se centra naturalmente en las familias de Belfast o del Ulster que tenían parientes a bordo del navío de trágico destino. El Sr. Thomas Andrews, uno de los Directores de los astilleros Harland & Wolff, estaba a bordo del ``Titanic`` en su viaje inaugural como representante de los constructores, y sus muchos amigos en la ciudad están ahora esperando noticias ciertas sobre su suerte. Además del Sr. Andrews, había a bordo otros ocho hombres que se hallaban empleados por Harland & Wolff, y que se unieron al ``Titanic`` en su viaje inaugural, de acuerdo a la prác-

/--tica usual, de tal modo de estar disponibles en el caso que se revelara cualquier pequeño defecto en conexión con la construcción del buque. Los siguientes son los nombres de estos ocho, según fueran suministrados por los constructores :

Sr. W. H. M. Parr, electricista.

Sr. Chisholm, draughtman.

Sr. Anthony Frost, ajustador.

Sr. W. Campbell, aprendiz.

Sr. Ennis A. Watson, aprendiz.

Sr. Francis Parkes, plomero aprendiz.

Sr. Alfred Cunningham, ajustador aprendiz.

El Sr. Andrews, quien es el hijo del Muy Honorable Thomas Andrews, D.L., Alto Oficial del Bajo Condado, ha estado en Harland & Wolff, por un período de cerca de veinte años. Con el objeto de prepararlo para la posición de responsabilidad a la cual se lo ha asignado, pasó por todos los departamentos, habiendo pocos hombres con semejante conocimiento de las variadas ramas de la industria de la construcción de barcos como los que él posee. Tomó una parte preeminente en la supervisión de la construcción del ``Titanic`` y su buque gemelo, el ``Olympic``, y su gran experiencia práctica como así también su habilidad fueron de gran valor en el diseño y construcción de navíos remolcadores. Por algunos años Andrews ha sido uno de los directores de la firma, y por esta gran capacidad, se ganó la estima de todos aquellos con los que ha estado en contacto.

Las oficinas de los agentes locales de la White Star Line fueron asediadas ayer por personas ansiosas y algunas patéticas escenas se pudieron presenciar cuando se colocaron los mensajes en las ventanas, tendientes a confirmar las desastrosas noticias publicadas en la mañana, sobre la terrible pérdida de vidas humanas que ha resultado de la catástrofe. Cerca de las 10 a. m., un telegrama proveniente de los Sres. Whiting & Tedford, de Victoria Street, de los propietarios del ``Titanic``,

1602

indicando que sólo 675 personas, en su mayoría mujeres, habían sido rescatadas. Este mensaje causó, naturalmente, mucha tristeza en aquellos que tenían amigos a bordo del ``Titanic'', y las noticias que llegaron más tarde, añadieron más bien poco alivio a sus miedos y ansiedades. Donde sea que uno viaje, ya sea en el tren o por la calle, uno escucha discusiones sobre el desastre, y en los corazones de todos parece haber un sentimiento de aflicción demasiado profundo como para ser expresado en palabras."



Foto N° 675 :

En esta fotografía , podemos observar que se suspendió un baile, el cuál se iba a llevar a cabo en el Royal Ulster Yacht Club , el día Viernes 19 de Abril de 1912 , debido al hundimiento del RMS "Titanic" .-

UNIÓN CONGREGACIONAL DE IRLANDA.-

Los miembros del Comité Ejecutivo de la mencionada Unión, en su encuentro efectuado ayer en la Iglesia de Donegall Street, Belfast, redactaron una resolución de solidaridad con los amigos y parientes de aquellos que han perecido en el desastre del ``Titanic''. Rezan porque en la hora de sombras y desolación, los golpeados corazones de sus compañeros sean confortados por Dios, y que esta gran y súbita calamidad, la cual se traduce en corazones tremendamente desolados, pueda traer un sentido de la amante presencia del agraciado Padre del Cielo a sus afligidos niños.

INSTITUCIÓN DE JÓVENES INGENIEROS.- MENSAJE AL LORD MAYOR DE BELFAST

El Lord Mayor de Belfast (Sr. R. J. McDonald M.P.) recibió ayer el siguiente telegrama, dirigido a él :

“Profundamente doloridos por la terrible pérdida del ‘Titanic’. Todos los miembros de la Institución de Jóvenes Ingenieros, su unen en su mensaje de solidaridad.

Trevett, Seaton, Devonshire.”

Hasta aquí ,hemos visto un pequeño pantallazo de las repercusiones del hundimiento del barco de los sueños, en la **prensa irlandesa**. Creo que Uds., por sí mismos, han comprobado que no exageraba cuando, a lo largo de varias páginas, he expresado que el desastre causó una consternación mundial, y , obviamente, mucho más en aquellos lugares directamente relacionados con los aspectos técnicos y humanos del buque.

Sin embargo, no me iré todavía del Viejo Mundo, sino que veremos la repercusión que tuvo, en esos días, el naufragio del inmundible. Así, y gracias a la colaboración de Don **Cayetano Musmano**, su **Sra. esposa** y la **Srta. Claudia Torres** , todos pertenecientes la **Biblioteca de la Casa de las Provincias Argentinas**, de la ciudad de **La Plata**, Pcia. de Buenos Aires, puedo presentar a vuestra consideración el siguiente material. El mismo consiste en un facsímil de la edición del día **Jueves 18 de Abril del año 1912**, del periódico **“El Liberal”**, de la ciudad de **Barcelona, Cataluña, España**, el cuál , al ser sus letras muy chicas, transcribiré. Dice así :

“EL LIBERAL”

JUEVES 18 DE ABRIL DE 1912.-

EDICIÓN DE LA MAÑANA.-

CATÀSTROFE EN EL MAR

EL NAUFRAGIO DEL “TITANIC”

CENTENARES DE VÍCTIMAS

DETALLES DE LA CATÁSTROFE

París.-

Cuando los últimos despachos de la noche de ayer decían que el “Titanic” avanzaba lentamente hacia Halifax, cuando los mismos despachos anunciaban que todos los pasajeros estaban en salvo, cuando todo el mundo se regocijaba pensando que el accidente quedaría reducido a pérdidas materiales, se producía la catástrofe marítima más grande de los tiempos modernos.

El gigantesco trasatlántico se hundía atestado de pasajeros y equipaje. La incertidumbre y la confusión de noticias pueden ahora achacarse a haber ocurrido el siniestro a una hora muy avanzada de la noche y al enorme número de radiogramas que se cruzaban entre el “Titanic” y los otros barcos que estaban cerca de él.

Es imposible, o al menos muy difícil, hacer una información completa de lo ocurrido.

Los despachos primeramente recibidos de la catástrofe solo decían que el “Titanic” se había ido a pique. Más tarde, por otros despachos se supo que las víctimas eran numerosísimas.

El Cementerio del Océano

El sitio donde la catástrofe ha ocurrido tiene una historia fúnebre, que saben todos los marinos del mundo, y ellos lo señalan con el nombre de “Cementerio del Océano”, donde se han perdido cientos y cientos de grandes barcos e infinidad de pequeñas embarcaciones de pesca.



Foto N° 676 :
 En esta fotografía ,
 podemos observar la
 primera plana del día
 Jueves 18 de Abril de 1912,
 del periódico “El Liberal” ,
 editado en la ciudad de
 Barcelona ,Cataluña ,
 España .
 En ella , vemos el titular
 sobre la izquierda , que
 indica el desastre del RMS
 “Titanic” .-

En esta época del año, sobre todo, la travesía de los bancos de Terranova es de las más peligrosas.

Siempre reinan grandes remolinos ,densos e impenetrables, y el peligro se hace aún mayor ahora por el descenso de grandes masas de hielo que vienen desde el Polo por el Océano hasta llegar a las aguas tropicales.

Estas masas de hielo, los “icebergs”, que se encuentran en los parajes de Terranova, son a veces enormes, viéndose en ocasiones algunas de cien metros de altura. El choque contra una de estas grandes masas es imposible que pueda resistirlo algún navío. Asegúrase que el “iceberg” contra el que ha chocado el “Titanic” tenía algunos kilómetros de extensión.

1606

Los muertos y los salvados

París.-

En las oficinas que tiene en París la White Star Line, se ha recibido un telegrama de Londres, diciendo que el “Titanic” se fue a pique a las cuatro de la mañana, después de haberse salvado 655 pasajeros y haber perecido 1100.

Un despacho de Nueva York recibido por la estación de T.S.J. de Cape Race, dá una lista de 60 supervivientes, entre los cuales figuran Bruge, Ismay (Sic) y uno de los propietarios del White Star Line de Nueva York. Entre los supervivientes se hallan la condesa de Rothes, el coronel Simonius, presidente de la Swiss Bankverein, J. B. Thaver, el doctor Max Staheliù, director de una Sociedad comercial suiza y M. Rotschildt y Mme. Astor y el presidente de los ferrocarriles de Pensilvania.

No se tienen noticias de Mr. W. T. Stead, publicista inglés.

Se cree que está entre los ahogados, lo mismo que el mayor Butt, ayudante de campo de Taft.

El capitán Smith y otros oficiales se hundieron con el barco.

Consternación

La noticia de que el paquebote “Titanic” se había hundido, ha causado una verdadera consternación en Nueva York, pues la universal convicción era de que los compartimientos estancos hacían imposible el naufragio.

En busca de noticias

Un gentío humano se acumula ante las oficinas del “White Star Company” en Nueva York, implorando noticias ciertas.

Los empleados, preguntados por mujeres que se deshacían en lágrimas, contestaron que sabían poca cosa tocante a los pasajeros.

Los radiogramas

He aquí una nota del carnet del operador de la estación Marconi en Cape Race, demostrando de qué manera las noticias del “Titanic”, fueron conocidas desde el principio.

El domingo a las 10:25 de la noche se entendió que el “Titanic” hacía señales de angustia, a las cuales contestaron algunos buques como el “Carpathia”, el “Baltic”, el “Caronia” y el “Olimpia”. A las 10:55 el “Titanic” radiotelegrafió : “Nos hundimos”. De las 11:55 en adelante de la misma noche, el puerto de Cape Race estableció comunicación con el “Virginian”, informando “Necesidad urgente”, indicando la situación del buque náufrago y otros detalles.

El “Virginian” avisa que se dirige inmediatamente al lugar del desastre. A las doce menos cuarto de la noche el “Titanic” informa al “Olimpic” que hace embarcar a las mujeres en los botes y le pide que tenga él también sus botes listos.

Durante este tiempo el “Titanic” continúa haciendo señales de socorro y señalando su posición.

El operador del aparato sin hilos del “Titanic” parece estar en posesión de una gran sangre fría.

Sus señales han sido constantemente claras y limpias y ha operado lo mejor posible.

Los últimos radiotelegramas recibidos del “Titanic” son de la media noche, o mejor dicho, de las 12:27.

En este momento, el “Virginian” participa a Cape Race que ha recibido señales confusas, las cuales han cesado bruscamente.

Los socorros

“Le Matin” publica despachos de Nueva York ,diciendo que cuando el “Carpathia” llegó al lugar del siniestro, encontró allí una flotilla de botes de socorro, en donde amontonados, con todas las señales de haber padecido frío terrible y horribles emociones, estaban una porción de pasajeros.

1608

De las demás personas que iban en el “Titanic” no vieron la menor traza. Todo el mundo está persuadido en Nueva York de que el capitán Smith y la tripulación han perecido.

Los telegrafistas de aparatos sin hilos, de Londres, esperaron toda la noche del domingo noticias del “Titanic”.

El primer buque que acudió en socorro del vapor náufrago, llegó al lugar del siniestro cuatro horas después de la catástrofe y halló únicamente enormes despojos y algunas chalupas con pasajeros, que se embarcaron después en el “Carpathia”, que hizo rumbo a Nueva York.

El hecho de que fueran salvadas sobre todo las mujeres, indica que la disciplina fue mantenida a bordo.

La multitud continúa asediando las oficinas de la Compañía White Star Line en Londres y Nueva York ; pero solamente se sabe que el “Californian” permanece en el lugar del desastre y que es posible, aunque poco probable, que el “Virginian”, que regresa a Saint John, haya salvado algunos pasajeros.

El “Parisian” ha recorrido una importante extensión de mar en busca de supervivientes, no habiendo visto ni almadías (Nota del Autor : “almadías” son las balsas de madera) ni cadáveres entre los despojos que flotaban sobre la vasta superficie de las aguas. El frío era tan intenso, que si algunas personas se hubieran refugiado sobre los despojos, hubieran muerto de frío antes que hubiese sido posible auxiliarlas.

El buque “Minia” ha enviado un radiotelegrama recogido en Sableisland, dando cuenta de que ha visto grandes masas de despojos, pero ninguna chalupa ni almadía del “Titanic”, desapareciendo así la última esperanza que se conservaba de que serían hallados nuevos supervivientes por el “Minia”.

La Compañía de navegación Lloyland (Sic) ha radiografiado al capitán del “Californian” que permanezca en el sitio de la catástrofe, a fin de prestar el mayor auxilio posible , y que no lo abandone hasta que le falte carbón o que vaya otro buque a relevarle.

Extensión de la catástrofe

Dos radiotelegramas recibidos en Nueva York de Cape Race y un despacho de Halifax ponen desgraciadamente fuera de dudas que ni el “Parisian” ni el “Virginian” llevan a bordo supervivientes del “Titanic”. La Compañía White Star Line, propietaria del vapor perdido, participa que está informada de que la cifra exacta de los salvados es de 838.

El “Carpathia” llegará el jueves por la tarde y un radiotelegrama del “Virginian” participa que llegó demasiado tarde al lugar del siniestro y que continúa su viaje.

El capitán del paquebote “Carpathia” informa a la Compañía por medio de un radiograma que el buque avanza lentamente, con 800 supervivientes, hacia Nueva York, en un mar sembrado de témpanos de hielo.

Las pérdidas materiales

“The Times” opina que el naufragio del “Titanic” causará pérdidas enormes a los aseguradores del mismo, pues además del valor del buque y del cargamento, había asegurados diamantes valuados en veinte millones de francos y las perlas lo eran por 120000 libras esterlinas.

Si el buque se ha hundido en aguas profundas con el correo y el cargamento, esta pérdida será ciertamente la más considerable que hayan sufrido jamás las Compañías de seguros.

Pesimismo

Franklin, presidente de la Marina Mercante Internacional, espera que otros buques hayan podido salvar otros naufragos; pero confirma que todas las indicaciones hacen prever una catástrofe espantosa y horrible pérdida de vidas humanas.

La niebla y la tempestad que reina a lo largo de la costa de Nueva Escocia dejan pocas esperanzas para los supervivientes del “Titanic” que acaso hubiesen ido derivando sobre almadías o embarcaciones menores.

Los salvados

1610

Entre pasajeros y tripulación el buque conducía unas 2350 personas, y como el número de los que han sido salvados, según todas las noticias y los últimos despachos, es de 675, las víctimas no serían menos de 1700.

Un despacho recibido en Nueva York anteanoche, declara que todos los pasajeros de primera clase han sido recogidos a bordo del “Carpathia”, el cual llegará a Nueva York el viernes por la mañana.

“Le Temps” ha recibido desde Londres un telegrama en que se dice que, por cable de Nueva York, se sabe que ha sido hallado el cuerpo del coronel Astor y que su señora se ha salvado.

Alfredo Vanderbilt, que se creía que estaba a bordo del “Titanic”, ha telegrafiado que se había quedado en Inglaterra. Madame N. Rothschildt está también en salvo.

Las últimas noticias recibidas de Cape Race anuncian que las 675 personas salvadas manifiestan que se han hallado todas las embarcaciones que se lanzaron al mar y que estaban principalmente llenas de mujeres y niños, lo cual dá a creer que la mayor parte de los pasajeros varones se hundieron con el buque.

La nueva lista de supervivientes del “Titanic” contiene 204 nombres de pasajeros de primera clase y 115 de pasajeros de segunda.

En las oficinas que tiene en París la White Star Line se ha dicho que entre los pasajeros de primera clase del “Titanic” se hallaba Madama Aubart (Sic), embarcada en Cherburgo, cuatro españoles llamados Ovies, Peñasco, la señora de éste y una criada y un uruguayo, llamado Artagareytia.

Entre los pasajeros de segunda había además dos franceses embarcados en Cherburgo, llamados Pernod y Malachard, y el sirio Hasser. Entre los pasajeros de tercera clase había muchos orientales.

El “Carpathia”

Según radiotelegramas recibidos en Nueva York, el “Carpathia” llegará el jueves por la tarde.

Las autoridades aduaneras han ordenado que no se cumplan los reglamentos, a fin de facilitar el desembarque.

Otro despacho del capitán Rosco(Sic), del mismo buque, dice que el paquebote se encuentra entre hielos flotantes que le rodean en una extensión de 30 kilómetros y en medio de numerosos bancos de hielo.

El capitàn Smith

París.- El capitán E. G. Smith que mandaba el “Titanic”, lo había sido antes del “Olimpia”, y cuando mandaba este barco, chocó en el mes de Septiembre último con el crucero “Hawke” en aguas de la isla de Wright.

Actualmente tenía sesenta años de edad y llevaba treinta y ocho de servicio en la Compañía White Star Line.

Era natural de Staffordshire.

Había hecho el aprendizaje de ese peligroso oficio de marino en la casa armadora Gibson y Compañía, de Liverpool.

Desde el año 1887 había mandado diversos barcos de la misma Compañía.

Por sus grandes méritos como marino, se le había otorgado el nombramiento de Consejero de la Marina Mercante.

Millonarios

El corresponsal en Nueva York del “Daily Telegraph” dá una lista de los millonarios americanos cuyos nombres figuraban entre los pasajeros del “Titanic”.

He aquí la cifra aproximada de la fortuna de cada uno de ellos:

Coronel John Jacob Astor, 750 millones de francos; Isidore Strauss, 250 millones; Alfred Vanderbilt, 375 millones; George D. Widener, 250 millones; Benjamìn Guggenheim, 475 millones; el coronel Washington Roebling, 125 millones y J. B. Thager, 50 millones.

El Hijo de Astor

Nueva York.- M. Vicent Astor, hijo único del coronel John Jacob Astor, es una de las personas que, verdaderamente desoladas, buscan noticias

1612

noticias de la catástrofe, sin que los empleados de los centros donde acude a buscar noticias, le puedan dar la más remota esperanza de que su padre, uno de los pasajeros del “Titanic”, se haya salvado.

El hijo del millonario llora constantemente.

Muchas mujeres que acuden a los centros de información buscando noticias, olvidan su propio dolor para compadecer la suerte trágica del millonario, que volvía a América con su joven esposa, después de un viaje de novios por Egipto.

Se recuerda que hace apenas un año se creyó que el coronel Astor había perecido ahogado con su yate “Newmahal”, en aguas de Cuba.

Pasajeros Franceses

Cherburgo.- Sábese que entre los pasajeros del “Titanic” iban 60 franceses, que también han sobrevivido. Por ahora se ignoran los nombres de las víctimas.

Los seguros del “Titanic”

Londres.- La White Star Company había asegurado al “Titanic” en varias Compañías inglesas.

Las que no quisieron cargar por sí solas con toda la responsabilidad del seguro, en caso de una pérdida posible, hicieron el reaseguro en otras Compañías de distintas naciones.

Resulta pues que, en Francia, Alemania y aún en el Japón, no hay Compañía, por pequeña que sea, que no esté comprometida en el naufragio del “Titanic”.

En la Càmara inglesa

Londres.- En la Cámara de los Comunes reinaba imponente silencio cuando Asquith ha hecho mención del naufragio del “Titanic”.

Los diputados, contra la tradición parlamentaria, se han descubierto.

Después de haber leído un comunicado especial de la Compañía White Star Line, dando cuenta de la pérdida del “Titanic”, Asquith ha pronunciado sentidas palabras de duelo, diciendo que se trata de una de estas fatales y terribles catástrofes que es imposible preveer y evitar. Dice que las tradiciones de la marina inglesa han sido respetadas y que los hombres han sacrificado su existencia para salvar a los más débiles.

Otro choque

El trasatlántico francés “Niágara”, llegado a Nueva York, chocó con un banco de hielo la noche del pasado miércoles, casi en el mismo sitio donde se ha ido a pique el “Titanic”.

El “Niágara” marchaba a toda velocidad y el choque fue tan violento que algunos pasajeros cayeron al suelo a consecuencia del mismo, produciéndose viva alarma.

El comandante hizo una inspección que dió por resultado la confirmación de que el buque podía llegar a Nueva York por sí sólo.

Pasajeros españoles

Se sabe que entre los pasajeros que han perecido ahogados en el naufragio del “Titanic”, figuran los siguientes que eran españoles: Ramón Artagoneta, José Brito, Florentino, Emilio y Asunción Durán, Julián Padrós y Julián Víctor Peñasco y señora, estos últimos parientes del señor Canalejas.

El Señor Peñasco

El Sr. Canalejas estuvo en el ministerio de Estado, para preguntar al señor García Prieto si se había recibido la relación de víctimas del “Titanic”, pues entre los pasajeros que se suponían ahogados, figuraban el señor Peñasco y su señora, que eran parientes suyos.

El ministro no había recibido noticia ninguna del siniestro.

1614

El Sr. Peñasco era --según dijo el señor Canalejas-- un muchacho joven , muy emprendedor y decidido, hermano de la esposa del señor Suárez Inclán.

Los primeros telegramas en que se habló de víctimas, los daban ya como ahogados.

Me parecería correcto efectuar unos pocos comentarios sobre lo que acabamos de leer, esto es, la transcripción de la primera plana del periódico catalán, a manera de tener un simple panorama de lo que se decía y sabía sobre el naufragio del buque de la White Star Line, confrontado con lo que, décadas después, se supo que realmente había ocurrido.

Comenzando pues, digamos que al primer momento, sólo se sabía que el barco se había ido a pique, no pudiéndose especificar si había o no víctimas. En cuanto al iceberg, como hemos visto, no tenía kilómetros de extensión, sino más bien un tamaño reducido, comparado con otros icebergs. También este periódico reproduce la idea generalizada que se tenía sobre los compartimientos estancos, lo que habrían convertido al buque en inhundible. Otro de los detalles que podemos observar en esta lectura es que no se sabía, a la fecha indicada, el horario exacto en el que había ocurrido la catástrofe, ya que ,como podemos ver, este periódico indica que *“El Domingo a las 10:25 hs. se entendió que el ‘Titanic’ hacía señales de angustia.....”*, *“A las 10:55 hs. el ‘Titanic’ radiotelegrafió : ‘Nos hundimos’ ”* .Como hemos visto, el choque se produce a las **23:40 hs.** de la noche del **Domingo 14 de Abril** , siendo que un rato más tarde se comienzan (ver lo referente a este punto en “La exacta posición del ‘Titanic’”) a enviar las primeras señales de socorro por parte de los radio-operadores Philips y Bride, abarcando un período que culminó entre las 02:15 hs. y las 02:25 hs. de esa madrugada.

Sólo bastante después, a la llegada de los sobrevivientes a New York, y con el transcurso del tiempo (días, meses, años...) se supo que hubo escenas de pánico, asalto a los botes salvavidas, posibles muertos y un posible suicidio, es decir, hubieron una serie de leves y sutiles diferencias

con respecto a lo que “**El Liberal**” informó en primera plana, sobre que *“El hecho de que fueran salvadas sobre todo las mujeres, indica que la disciplina fue mantenida a bordo.”*

Una de las pequeñas “cositas” que me indican, que desde el primer momento, en la mayoría de los ámbitos relacionados con el Gobierno inglés se intentó dar una visión destinada a resguardar la conducta de los hombres que comandaban el RMS “Titanic”, es el que tiene que ver con lo relativo, en este artículo, a la repercusión en la **Cámara de los Comunes**, del Parlamento británico. Fijémonos en ello, reproduciendo el párrafo que, a mi opinión, refleja esto :

*“Después de haber leído un comunicado especial de la Compañía White Star Line, dando cuenta de la pérdida del ‘Titanic’, Asquith ha pronunciado sentidas palabras de duelo, diciendo que **SE TRATA DE ESTAS FATALES Y TERRIBLES CATÀSTROFES QUE ES IMPOSIBLE PREVEER Y EVITAR**”.*

Veamos : estamos a día **Jueves 18 de Abril de 1912**. El buque se hunde a las **02:20 hs.** del día **15 de Abril de 1912, día Lunes**. Suponiendo que el Almirantazgo Británico haya tenido en su poder información desde la mañana del día **Lunes 15 de Abril de 1912**, transmitida por la Embajada inglesa en Washington (obviamente, vía cable submarino o radiado por alguna estación e incluso, enviada por algún buque en el Atlántico) ,se debió esperar hasta la tarde del día **Jueves 18 de Abril de 1912** (mismo día de la edición del periódico catalán que estamos viendo), cuando ingresa al puerto de New York el buque de rescate “Carpathia”, como para tener indicios claros de que era **REALMENTE** lo que había sucedido a bordo del RMS “Titanic”: esto es, el choque (y las circunstancias relativas al mismo), la situación a bordo del buque hasta su hundimiento y lo que pasó en las aguas del Atlántico hasta el momento del rescate, por parte del buque de la Cunard Line.

1616

¿Por qué hasta ese día?. Porque en esa tarde, la del día **Jueves 18 de Abril**, se pudo haber, recién, tenido información emanada de los **SOBREVIVIENTES** como para comenzar a tener un panorama más o menos claro; esto es, entrevistando los delegados de la Embajada u organismo similar, a las personas que habían sobrevivido al hundimiento. Volviendo al tema, digamos que, si hubo una reunión de emergencia de la Cámara de los Comunes, ésta no pudo sino haberse producido, con buena suerte y viento a favor, en el transcurso de la tarde del día **Lunes 15 de Abril de 1912**, una vez localizados todos sus miembros. Ahora bien, los periódicos de esa época, como los de ésta, generalmente informaban de situaciones que se habían producido en la víspera : en este caso, correspondería al día **Miércoles 17 de Abril de 1912** .Y aunque supongamos que el periódico de marras se refería a una noticia **ANTES** del día **Jueves 18 de Abril**, esto nos dá el lapso comprendido entre la tarde del **15** de Abril hasta la tarde del día **17** del mismo mes: en números redondos tendríamos cuarenta y ocho (48) o si se quiere, dos (2) días. A lo que debemos recordar que Rostron, el capitán del “Carpathia” hizo emitir mensajes inalámbricos en los que decía que :el RMS “Titanic” se había hundido a las **02:20 hs.** de la madrugada del **Lunes 15 de Abril** , que procedía al puerto de New York con (algo así...) cerca de 800 sobrevivientes y que su travesía se iba realizando en el medio de grandes masas de hielo. Pero **NADA MÁS** .Es más : el Capitàn, como hemos visto, evitó **CUIDADOSAMENTE** tener ocupado el aparato inalámbrico con mensajes que no fueran los específicos destinados a los pasajeros y lo relativo al rescate de los mismos, como el tiempo de llegada a New York .

Y entonces, ¿quién le informó a Asquith, con tanta **SEGURIDAD** entre la tarde del día **15 de Abril** y la tarde del **17** del mismo mes ,mucho antes de poder tener testimonios fehacientes emanados de los sobrevivientes, que lo ocurrido con el RMS “Titanic” fue una “**infortunada catástrofe**”? . ¿Fue un comentario surgido de su interpretación (la de Asquith) de los (hasta esos momentos) “posibles” hechos, destinada a informar a los miembros de la Cámara?. Las palabras, en el caso de los representantes de la Corona británica, siempre fueron cuidadosamente empleadas: este caso no habría

de ser la excepción.

Y si lo anterior no es correcto, ¿con qué **CONOCIMIENTO** Asquith dice que **“SE TRATA DE ESTAS FATALES Y TERRIBLES CATÀSTROFES QUE ES IMPOSIBLE PREVEER Y EVITAR”?**

Hasta aquí, hemos visto la repercusión en la prensa europea, respecto del hundimiento del barco de los sueños.

Y ahora vayamos al continente americano, en el cuál veremos las repercusiones en dos países: **Chile** y la **Rca. Argentina**. En el caso del país transandino, nos remitiremos a la primera plana del periódico **“El Mercurio”** de fecha **17 de Abril de 1912** .

PERIÒDICO “EL MERCURIO”
SANTIAGO DE CHILE ,CHILE
EDICIÒN DEL MIÈRCOLES 17 DE ABRIL DE 1912

AÑO LXXXV.- Número 26317

SANTIAGO, Miércoles 17 de Abril de 1912

“LA PÈRDIDA DEL TRANSATLÀNTICO “TITANIC”

El “Titanic” perteneció a la línea de vapores White Star Line y era el vapor más grande a flote. Su registro subía a 45000 toneladas. Sus poderosas máquinas accionaban tres hélices que les imprimían un rápido andar .

Medía 883 pies de largo y 175 de altura, desde la quilla a la cúspide de la chimenea.

Su colosal tamaño le permitía albergar cómodamente a 5000 pasajeros y estaba dotado de teatro, cancha de tennis y nueve cubiertas ,en la última

1618

de las cuales se había formado una cancha de golf en miniatura. Las cadenas del timón y el timón mismo pesaban en conjunto cien toneladas. La instalación de telegrafía sin hilos podía abarcar en sus comunicaciones un radio de tres mil millas.

El “Titanic” se hundió antes de que llegaran los auxilios pedidos por telegrafía inalámbrica. Se han ahogado en el naufragio 1565 personas. Únicamente se salvaron alrededor de 600 personas, entre mujeres y niños, que desde los primeros momentos fueron embarcados en los botes de salvamento y que después fueron recogidos por los vapores que habían acudido a los llamados marconigráficos de auxilio que había hecho el “Titanic”.

El titular del diario “**El Mercurio**” de esta fecha tiene una particularidad, que espero hayan notado : es **sobrio** , y se limita a hacer una breve descripción del barco y de las generalidades que se conocían ,hasta esos momentos, sobre el naufragio en sí mismo, sin elucubradas fantasías o palabras de más.

Pasemos ahora a lo que (en mi humilde criterio....) considero sumamente interesante en lo que respecta a la repercusión que tuvo en la prensa de aquellos lejanos días del año 1912, la catástrofe acontecida con el RMS “Titanic”. No quiero decir que lo anteriormente expuesto ,reflejado en la prensa de los Estados Unidos y Europa, sea de poco interés: no, al contrario, es de mucho interés, ya que nos permitió tener una visión, aunque ajustada, de cómo fue tomado el hundimiento del buque de la White Star , en los periódicos de la época. Pero sí me interesa mucho más reflejar cómo fue tratada la noticia en los diarios de la República Argentina, por tres (3) razones .Ellas son :

- 1) :Al haber nacido en estas tierras, por más tristeza que tenga por el presente y “posible” futuro de nuestro querido país, me siento orgulloso cuando observo que el argentino posee una especial cualidad que se observa en varios ámbitos : es una persona con educación en todos sus niveles, algo sumamente difícil de hallar en otros países “emergentes”.

Y como argentino, quiero reflejar lo que, en años pretéritos, otros argentinos se encargaron de guardar para las generaciones posteriores.



2): Por amor a la lectura (lo que mis padres me supieron inculcar desde mi más tierna infancia) , a la investigación y al análisis de la impresionante cantidad de archivos, material de estudio, libros, películas, etc. que las distintas organizaciones, bibliotecas nacionales, provinciales, municipales, etc., ateneos, universidades, etc., que todavía podemos consultar en las ciudades y pueblos de nuestro querido país.

3): Porque no creo que se haya escrito todavía nada relativo a la repercusión que el hundimiento del RMS "Titanic" haya tenido en la pren-

1620

/--sa de nuestra Argentina, y aunque no me crea pionero de nada, sí me dá, de vez en cuando, por “tirar la primera piedra...”.

Pero antes de traer a la consideración de Uds. el resultado de mis afanes en lo atinente a la repercusión del hundimiento del inmundible, me gustaría deslizar algunos conceptos, no por ensalzarme sino porque pueden servir de aliciente a aquellos que deseen investigar, analizar, buscar material sobre cualquier tema de interés o de investigación.

Inicialmente, como en casi todos los capítulos de este pequeño trabajo de investigación, no sabía ni por dónde comenzar, en lo referente a la repercusión en la prensa argentina de la catástrofe del “Titanic”. Mis primeras ideas sobre cómo focalizar la cuestión comenzaron a dar frutos al momento de consultar al Ingeniero **Montenegro**, el cual cumple actividades en el diario “**El Día**”, que se publica en la ciudad de **La Plata**, Pcia. de Buenos Aires. El hombre me comentó que se había efectuado un trabajo para la **Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata**, consistente en el microfilmado de los periódicos correspondientes a dicho diario. Y que, asimismo, este microfilmado, incluía los matutinos del mes de **Abril de 1912**.

Consultando con la gente de la **Sección Hemeroteca** de la mencionada Biblioteca, me indicaron que la información era correcta y que se podían consultar los microfilms cuando se quisiera. Además, charlando con la **Sra. Nieves de Pagnutti** (en una de mis tantas visitas a la Biblioteca), ésta me comentó que también existía una revista argentina que cubría el período del mes de Abril de 1912, y que, incluso, se podía fotocopiar, debido a que se poseía una donación por triplicado. Esto último me alegró sobremanera, ya que me daba la posibilidad de proceder a un “scanning” (escaneo) de las imágenes, para después, retocarlas un poco, como para ser presentadas.

La cuestión es que un día Sábado, bien de mañana, me desperté y, aunque la almohada me tenía sujetado con sus suaves e invisibles cadenas, logré liberarme de ellas, para proceder a asearme y desayunar. Más tarde, tomé un taxi y al cabo de unos minutos de viaje, me bajé en la sede de nuestra

vieja, querida y platense Biblioteca de la Universidad Nacional de La Plata. Una vez que hice saber mis propósitos de consulta a la empleada de turno, y habiéndole comentado que en el transcurso de la jornada anterior había quedado en consultar los microfilms, la **Sra. Sasbón** (que de ella se trata.....) me atendió amablemente, y con toda diligencia, sin que sea su obligación, preparó la máquina en la cual habría de consultar los tan “preciados” (por lo menos , para mí....) microfilms. No queriendo molestar a la señora, estando parado al lado de ella como quién urge a la terminación de una tarea, dí una vuelta a ese sector de la Biblioteca, hasta que recibí el llamado de la Sra. Sasbón , informándome que la máquina estaba lista y que podía sentarme para consultar aquello que le había solicitado.

Pues bien : el momento de la “verdad” , tanto tiempo deseado , había llegado.

Y me senté.

Mi **primera** reacción ,que duró un par de minutos, fue de incredulidad mezclada con asombro, ya que me sorprendió profundamente (al no haberlos visto jamás.....) el hecho en que los periódicos se presentaban, esto es, la forma en que los mismos estaban diseñados e impresos.

Mi **segunda** reacción fue una intensa emoción, que hasta hizo que se me escapen un par de lágrimas : tantos meses de espera, hasta que por fin llegó el día en que obtuviera este preciado “tesoro”. Pero también.....porque se me permitía acceder a una parte de la Historia, en la cual ojos del siglo XXI contemplaban el relato cotidiano, expresado en esas páginas lejanas de 1912.Ademàs,cuando esas páginas se imprimían aquí, en la fresca noche de una noche de Abril de ese año, en el medio del Océano Atlántico, se hundía un gran buque.....y los impresores, todavía no lo sabían.

1622

Mi **tercera** reacción fue la de sobreponerme y con “medida” “calma profesional”, comenzar a “recolectar” la información necesaria. Es así, que empecé a fotocopiar lo que se podía “bajar” del microfilm. Luego de un rato en esta tarea, y como se acercaba el horario de cierre de la Sala de Hemeroteca, decidí continuar mi búsqueda en otros días. Es así, que muchas tardes, antes de ingresar a mi trabajo, me dirigía más temprano que tarde a la mencionada Sala y “bajaba” las fotocopias respectivas.

Con ello, completé hasta llegar , a finales del mes de Abril de 1912, según el microfilm del diario “El Día” y la revista “Caras y Caretas”, las que Uds. espero puedan visualizar.

Pero como sabía que me debía de surtir con más material, y en especial, el referente a la revista “Caras y Caretas” de Marzo y Abril de 1912, debí concurrir otros “sábados” :mi almohada, agradecida.....un peso menos.

Pues bien : un Sábado me dirigí nuevamente a la Sala de Hemeroteca y previo convidar unos pequeños chokolatines a la “rama femenina” que se encontraba atendiendo tan amablemente ese lugar (siempre me gusta ir con algo bajo el brazo.....y más si las que deberé ver son descendientes de Eva....) ,pude consultar la famosa revista argentina.

Para qué mentir.....

Como antes, como ayer, como siempre.....hube de proceder a una pequeña “ceremonia” antes de ingresar de lleno en la búsqueda : olí el “libro” (en este caso , la revista....),llevando mi nariz hasta sus páginas (costumbre que me enseñara un viejo profesor...) y me empapé de su olor a “viejo”.....Aroma que viene desde la Historia misma, expresada en las cosas que mis ojos, maravillas del ser humano, se hallaban contemplando. Pero también, cuando comencé a ver algunos de los artículos, ví también personas protagonistas de otros hechos, en otro tiempo, personas que ya pasaron por este mundo y disfrutaron de su fugaz instante de esplendor en esta vida . Luego de este momento de emoción, me dispuse a ir pasando hoja tras hoja,hasta ir encontrando lo que yo realmente, y después de tanto,

necesitaba. Es así que hallé muchos testimonios gráficos, que me ilustraron la vida de esos días: la moda, las clases sociales, las noticias internacionales, los personajes, los detalles destacados de las noticias, etc. Todos esos “pequeños grandes detalles” desfilaban a mis ojos , mientras yo disfrutaba de este pequeño “tesoro” gráfico que había podido hallar. La consulta de los archivos de la revista indicada se repitió varias veces a lo largo de un par de meses y aunque mi intención hubiera sido (si no lo pensaba mejor....) colocar en este Capítulo todas las fotos escaneadas que pudiera, me dí cuenta que hubiera necesitado cientos y cientos de páginas : además , no era esa mi intención.

Las repercusiones en la prensa argentina las focalizaremos desde tres (3) principales fuentes de información. Ellas son : el anuario del periódico “**La Razón**”, editado en el año 1955 (en el que el mencionado diario conmemoraba su 50mo.aniversario de vida), el diario “**El Día**” que se edita desde finales del siglo XIX ,en la ciudad de La Plata, capital de la Pcia. de Buenos Aires, y la revista “**Caras y Caretas**” de Marzo y Abril del año 1912. Comencemos pues

Este artículo apareció en el mencionado anuario, pero no creo equivocarme si digo que el artículo en sí mismo apareció prácticamente en los días posteriores al hundimiento del barco de los sueños, es decir, en la semana del 15 de Abril de 1912.En él podemos leer varias de las cosas que ya son (si se me permite el término.....) “comunes” , en lo que respecta a la historia del buque de la White Star Line: esto es, la hora en que se produjo el choque, los primeros mensajes de socorro, la carga de los botes salvavidas, la orquesta tocando “Más cerca de Ti, Dios mío”, etc. Sin embargo, en el presente artículo hay un detalle que me llama profundamente la atención , por haberlo planteado con anterioridad: la parte en cuestión dice : “*Pocos minutos después ya los reflectores del trasatlántico iluminaban de lleno a la montaña de hielo que se levantaba, amenazadora, a casi 300 metros sobre el nivel del mar.*” Evidentemente, en los artículos que llevo leídos no se ha puesto suficiente énfasis en si el RMS “Titanic” llevaba, o no, **reflectores**.

El Naufragio del Titanic es una de las Más Grandes Tragedias del Mar

EN la noche del 14 al 15 de abril, ocurrió uno de los mayores dramas de la historia de la navegación. A medianoche se estrellaba contra un "iceberg" y se hundía el magnífico transatlántico inglés Titanic, que realizaba su primer viaje entre Liverpool y Nueva York. Llevaba a su bordo 2538 personas, de las cuales 903 eran tripulantes, 350 pasajeros de primera clase, 305 de segunda y 800 de tercera. En la nómina del pasaje abundaban los nombres de abuelo en el mundo de la banca y el comercio. El Titanic salió de Liverpool dotado de extraordinario lujo. Lo comandaba el capitán E. J. Smith, que había reclamado el honor de conducirlo en su primer viaje para retirarse a descansar.

La noche del 14 el pasaje de primera se había reunido en el lujoso comedor con capacidad para 500 personas. Se realizaba un baile de gala celebrando el éxito de la travesía. El tiempo era espléndido con mar en calma y noche fría, iluminada por la luna. El Titanic avanzaba a más de veinte nudos por hora. El oficial de guardia vigilaba en el puente, frente a la inmensidad. Poco antes de medianoche, cuando el baile estaba en todo su apogeo, la voz del servilista avisa: "Iceberg a estribor". En su tono se advierte la inquietud del peligro inminente. Pocos minutos después ya los proyectores del transatlántico iluminaban de lleno a la montaña de hielo que se levantaba, amenazadora, a casi 300 metros sobre el nivel del mar. Están frente a frente los dos titanes; el del hielo y el de acero. La colisión es inminente. El oficial de guardia, al principio, no concede mayor importancia a la vecindad. Pero oír la orden de dar marcha atrás a toda fuerza. ¡Es demasiado tarde!... El choque fue tremendo. El Titanic se estremeció, y la montaña de hielo se

destruyó materialmente sobre él. En ese momento, el barco se encontraba a la altura del Cabo Race, en Terranova. La proa estaba destrozada y se percibía claramente el ruido inconfundible del agua que inundaba los compartimientos de ese sector.

Habían pasado apenas unos segundos cuando el capitán Smith, que acudió precipitadamente al puente, mandaba lanzar la señal "C.Q.D.". (Venid en seguida, peligro), y diez minutos más tarde la clásica y dramática "S.O.S.". El Titanic estaba herido de muerte... Media hora después de la medianoche se escucha la orden perentoria: "¡Todo el mundo a cubierta!"... y de afitarse para tomar puesto en los botes de salvamento, cuatro de los cuales habían quedado destrozados en la colisión. Es el único momento de confusión. Los oficiales vigilaban enérgicamente para que las mujeres y los niños se ubicaran en las embarcaciones arriadas ya. Hay que ir de prisa. El tiempo apremia y los minutos perdidos pueden aumentar las consecuencias del siniestro. Una hora después son más de 700 los pasajeros que se han embarcado en los botes. Como la temperatura es muy baja, muchos de ellos morirán de frío en el barco salvador. Se registran gestos heroicos, como el del telegrafista o los de algunos pasajeros que alientan a sus mujeres, ya en los botes, con la esperanza de un próximo encuentro en Nueva York. Todavía están a bordo 600 pasajeros, además de los tripulantes. Unos intentan aún la construcción de balsas echando mano a todo lo que queda susceptible de flotar; muchos se arrojan al agua helada y los más, que se resignan a su suerte, se agrupan alrededor del capitán Smith para hundirse con el Titanic. Cuando ya se hallan en el extremo de popa, que emerge

cada vez más de la superficie, comienzan a corear el "Más cerca de Ti, Dios mío", que la orquesta hace oír como una armoniosa despedida. Son los que van a morir en compañía de los tripulantes del vapor que se han quedado a horro en cumplimiento de su deber.

Son las 2:20 horas del día 15 de abril. El Titanic se desliza casi vertical hacia los abismos, mientras estallan sus calderas al invadir el agua las cámaras. Apenas había transcurrido un cuarto de hora, la estación radiotelegráfica de Cabo Race, que había multiplicado angustiosamente sus llamadas, para indicar a los buques la posición en que se hallaba el Titanic, sólo dice: "No se oye al Titanic". Lacónico epitafio de uno de los dramas grandes de la historia de la navegación. Al llamado de los patéticos avisos, han acudido los vapores Carpathian, Baltic, Virginian, Parisian, Caronia y Olympic, éste gemelo de la nave hundida. Cuando llegan al lugar del siniestro, el espectáculo es impresionante. En los botes, la gente aterrada, se apiña y grita para que los recojan. Y comienza el salvamento.

Con el correr de los días se conoció en todos sus detalles el saldo aterrador de la tragedia, en la que se perdió el más grande y lujoso barco de esa época, verdadero orgullo de la ingeniería naval británica. Medía 268 metros de eslora y desplazaba 46.382 toneladas. Pulgada tras pulgada, habían revisado los técnicos sus especiales cámaras de flotación que le acordaban una seguridad indiscutible. La nave había costado 1.250.000 libras esterlinas y desarrollaba una velocidad de 22 nudos por hora. De las 2.538 personas que llevaba a bordo, sólo lograron salvarse 723. Las 1.835 restantes, de las cuales 903 pertenecían a la tripulación, murieron en el mar, casi todas a bordo del barco naufragado.



REPRODUCCION DE UNA ESCENA DEL HUNDIMIENTO DEL TITANIC, UNA DE LAS MAYORES TRAGEDIAS DEL MAR

Foto N° 678 : Fotografía procedente del anuario del diario "La Razón", cuyo extenso artículo indica algunas características del hundimiento del RMS "Titanic" .-

Ahora pasemos a ver lo referente a los archivos microfilmados del diario "El Día" del mes de **Abril de 1912** . Así tenemos :

EL DIA

PAGO Número cinco CINCO CENTAVOS La Plata, Lunes 15 de Abril de 1912-

TELEGRAMAS

NAUFRAGIO DEL TITANIC
[CHOQUE CONTRA UN ICEBERG]
 Las primeras noticias
LOS VAPORES DE AUXILIO
SALVAMENTO DE LOS PASAJEROS

DETALLES DE LA CATÁSTROFE
 Londres, 15—Telegrafian de Montreal (Canadá) que el vapor Virginian anuncia por radiograma, que el vapor «Titanic» de la White Star Line, el buque más grande del mundo, pues tiene 46.000 toneladas, capacidad para 3.500 personas, había solicitado socorros.
 El radiograma agrega que el Virginian zarpó a su encuentro.

Nueva York, 15—Un despacho recibido de Cabo Race, de las 10.25 de anoche; anuncia que el «Titanic» ha chocado contra un iceberg y que pidió auxilio.

Otro telegrama de la misma procedencia, llegó media hora después informando que el «Titanic» estaba hundiéndose y que trasbordaba las mujeres a los botes de Salvataje, que posee el trasatlántico.

El vapor «Baltic» salió para prestar ayuda al «Titanic».

Nueva York, 15—La compañía de la White Star anuncia oficialmente que no tiene ninguna noticia respecto al accidente que sufrió el vapor «Titanic», lo que parece extraño. El Olympic se encuentra actualmente en las inmediaciones del Titanic, el cual posee un aparato de marconografía muy poderoso.

La compañía añade que hay a bordo 2358 pasajeros y tripulantes.

Foto N° 679 :
 Como introducción, al hecho de presentar fecha de la noticia (15/04/12) , podemos ver que al día 16 de Abril de 1912 , se comenzaron a recibir los primeros informes de que algo le había sucedido al barco de los sueños . Lo antes expresado se puede observar en la foto que ilustra los telegramas . En la parte superior se indica la fecha insertada por scanning del día Lunes 15 de Abril de 1912 .-

Se empieza a hablar de que algo no andaba bien, en el viaje del RMS "Titanic". Sin embargo, como podemos ver, las informaciones, en los primeros momentos de la tragedia, no son del todo definitivas: más bien, hay especulaciones de todo tipo .

DETALLES DE LA CATÁSTROFE

Londres, 15—Telegrafian de Montreal (Canadá) que el vapor Virginian anuncia por radiograma, que el vapor «Titanic» de la White Star Line, el buque más grande del mundo, pues tiene 46.000 toneladas, capacidad para 3.500 personas, había solicitado socorros.

El radiograma agrega que el Virginian zarpó a su encuentro.

Nueva York, 15—Un despacho recibido de Cabo Race, de las 10.25 de anoche; anuncia que el «Titanic» ha chocado contra un «iceberg» y que pidió auxilio.

Otro telegrama de la misma procedencia, llegó media hora después informando que el «Titanic» estaba hundiéndose y que trasbordaba las mujeres a los botes de salvataje, que posee el trasatlántico.

El vapor «Baltic» salió para prestar ayuda al «Titanic».

Nueva York, 15—La compañía de la White Star anuncia oficialmente que no tiene ninguna noticia respecto al accidente que sufrió el vapor «Titanic», lo que parece extraño. El Olympic se encuentra actualmente en las inmediaciones del Titanic, el cual posee un aparato de marconigrafía muy poderoso.

La compañía añade que hay a bordo 2358 pasajeros y tripulantes.

Londres, 15—«El vapor «Titanic», cuyo naufragio se anuncia, emprendía su primer viaje a Nueva York y salió de Southampton el miércoles pasado, en medio de las acanaciones de una enorme muchedumbre que presenció su partida. Lo manda el capitán E. J. Smith y lleva 3150 pasajeros, además de su tripulación.

La noticia de la catástrofe ha causado en Londres, enorme inquietud,

Foto N° 680 :

Las primeras informaciones comienzan a llegar . aunque fragmentadas

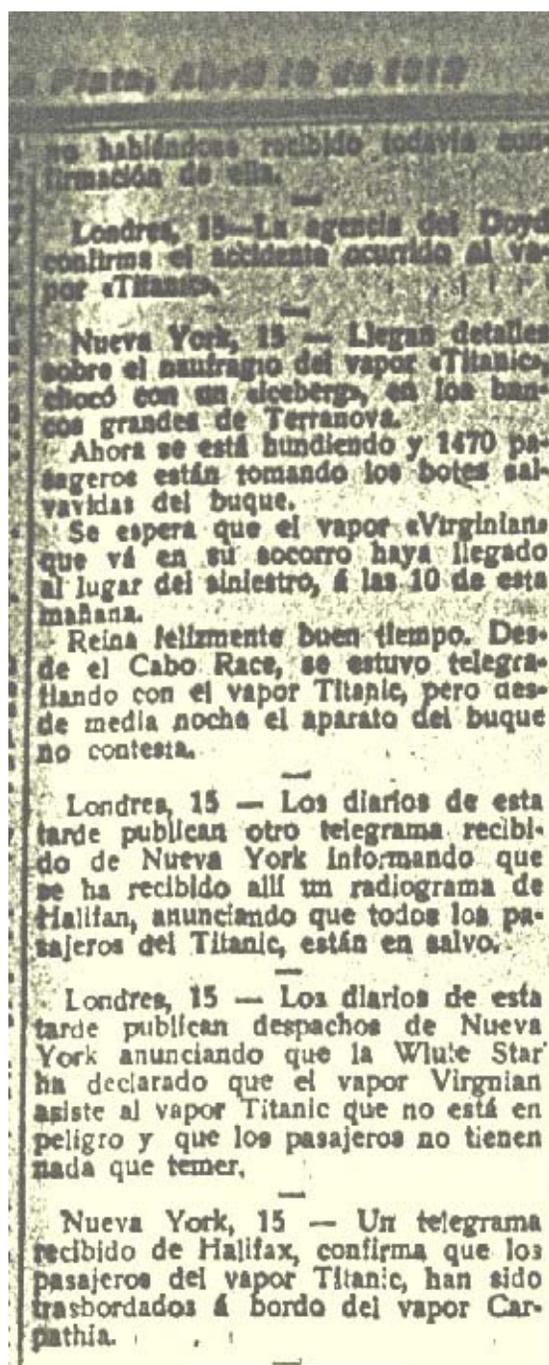


Foto N° 681

Podemos hacer algunos comentarios sobre lo que podemos leer en estas líneas del diario "El Día" del 16 de Abril de 1912. Respecto de la posible ayuda, podemos observar que los buques "Baltic", "Parisian", "Virginian",

etc. están a distancia del barco de los sueños, pero dirigiéndose a su encuentro. Sí me resulta cuando menos “tonto” que, en primera instancia la White Star Line diga que ellos no tienen noticia de nada; es decir, cuando se indica que ***“La compañía de la White Star anuncia oficialmente que no tiene ninguna noticia respecto del accidente que sufrió el vapor ‘Titanic’, lo que parece extraño”***. Y sin embargo, una sutil y casi perdida información, dice: ***“La agencia del Lloyd confirma el accidente ocurrido al vapor ‘Titanic’”***, fechado en Londres el día 15 de Abril. O sea, antes que la misma compañía White Star, su aseguradora afirma que el buque ha sufrido un accidente....¿curioso, no?.

Otros detalles que nos dan una idea de la confusión de las horas iniciales es aquél que podemos observar ,en las informaciones fechadas en Londres, también el **día 15**,en los cuales dice : ***“Los diarios de esta tarde publican otro telegrama recibido de Nueva York, informando que se ha recibido allí un radiograma de Halifax, anunciando que todos los pasajeros del ‘Titanic’ están en salvo.”*** , ***“Los diarios de esta tarde publican despachos de Nueva York anunciando que la White Star ha declarado que el vapor ‘Virginian’ asiste al vapor ‘Titanic’ que no está en peligro y que los pasajeros no tienen nada que temer ”*** y , finalmente, ***“Un telegrama recibido de Halifax, confirma que los pasajeros del vapor ‘Titanic’, han sido trasbordados a bordo del vapor ‘Carpathia’”***. Como bien se hubo de saber pocas horas después, los pasajeros no estaban todos a salvo, los que estaban en el helado mar tenían mucho que temer, que el “Titanic” estaba en total peligro y que los únicos que fueron transbordados al “Carpathia”, desde los botes salvavidas, fueron los sobrevivientes del hundimiento .

De todos modos, sigamos con este pequeño análisis de las informaciones que se publicaron en las columnas insertas. Debo hacer una aclaración : el diario “El Día” ,como así también “El Argentino” , ambos de publicación en la ciudad de La Plata, reproducían los telegramas que iban llegando desde las distintas capitales europeas, y por lo que debo suponer, traducían aquellos que no llegaran en idioma castellano. Por lo tanto, ciertas particularidades (o si se quiere, errores históricos , como aquél en el que se

Nueva York, 15 — Comunican de Cabo Race que el trasbordo de los pasajeros del vapor Titanic, ha empezado con veinte botes, cargados de mujeres y de niños, que ahora se encuentran á bordo del Carpathia.

El Titanic llevaba en valores y diamantes, una cantidad de cinco millones de dólares.

Nueva York, 15 — Un mensaje oficial anuncia que se hacen esfuerzos para encallar al vapor Titanic, en Hautford ó en Caprace.

Nueva York, 15 — Se han recibido informes en esta ciudad, anunciando que el vapor Virg'nian, habría tomado á remolque, al vapor Titanic.

Nueva York, 15 — Informes recibidos de Montreal (Canadá), anuncian que el vapor Titanic, se dirige á Halifax, pero con dificultad.

Nueva York, 15 — Telegramas de Halifax, asegurando que el vapor Titanic está hundiéndose.

Nueva York, 15 — El vapor Titanic se hundió á las 2.20 de esta mañana, después de que los pasajeros y tripulación fueron trasbordados al vapor Virg'nian.

Esos informes fueron suministrados por la agencia de la White Star Line.

Nueva York, 15—La agencia White Star Line, informa que en el desastre del Titanic hay desgracias personales. Esta noticia ha causado sensación.

Nueva York, 15—Se asegura que el Olympic llegó al lugar de la catástrofe, cuando sólo había restos del naufragio. Han sido salvadas 675 personas, entre pasajeros y tripulantes.

1630

decía que todos los pasajeros del buque se habían salvado.....) que podemos ver en estas columnas, no es obra de los traductores ni impresores de los mencionados periódicos .

En la columna anterior, destacamos algunas informaciones **correctas** y otras **incorrectas**. Las correctas serían : que se transbordó al “Carpathia” un total de veinte (20) botes, cargados de mujeres y niños(con algunos hombres), que en el desastre de “Titanic” hay desgracias personales y que el “Olympic” hubo de llegar al lugar de la catástrofe, cuando solo quedaban restos del naufragio. Por su parte, las incorrectas serían aquellas que indicaban: que se hacían esfuerzos por encallar al “Titanic” en Hautford o en Cape Race, que el vapor “Virginian” había tomado a remolque al “Titanic”, que el vapor “Titanic” se dirigía, aunque con dificultad, al puerto de Halifax ,que (poco después) el “Titanic” se estaba hundiendo (cosa que ya había sucedido),que los pasajeros y tripulación habían sido transbordados al vapor “Virginian”.

Pero hay una que me dejó pensando : *“El “Titanic” llevaba en valores y diamantes, una cantidad de cinco millones de dólares”*. Personalmente, creo que esta información es **exacta** ,ya que varios personajes famosos llevaban a cuestas sus joyas y valores , los que transportaban muchas veces en cajas fuertes .

Justamente, el argumento de la película “Titanic” (1996) de James Cameron, gira alrededor del diamante **“The Heart of The Ocean”** (**“El Corazón del Océano”**) que se encuentra en la caja fuerte, propiedad del “prometido” de la joven “Rose” , ya que la búsqueda con la que se abre el film como así también las escenas finales del mismo (Rose descubriendo el diamante escondido dentro de su bolsillo al ingreso del “Carpathia” al puerto de New York, en la lluviosa tarde del Jueves 18 de Abril, Rose enviando el diamante al fondo del mar, cerca de la tumba del barco de los sueños) están relacionadas con la gema preciosa.

Mientras muchos escritores desmienten la existencia de joyas y grandes valores, otros autores indican lo contrario. En ayuda de estos últimos, mi comentario sería esta ingenua pregunta : ¿Por qué fueron (y siguen yendo) tantas expediciones al lugar donde yace el barco de los sueños?.

¿Qué hay allí abajo, tan valioso?.

TELEGRAMAS

La catástrofe del Titanic

NUEVOS DETALLES DEL NAUFRAGIO

IDENTIFICACION DE VÍCTIMAS

79 hombres, 233 mujeres y 16 niños

En favor de los damnificados

DIVERSAS INICIATIVAS

LAS CONDOLENCIAS

Londres, 17 — El Lord Mayor, ha abierto hoy una suscripción para socorrer á las familias de las víctimas de la catástrofe del «Titanic».

Informes recibidos de Nueva York, anuncian que figuran entre los ausentes del «Titanic» el señor Peñasco y su esposa, conocidos en la alta sociedad.

Londres, 17 — Se efectuará el viernes, en la Catedral Saint-Paul de esta capital, un servicio fúnebre en memoria de las víctimas del vapor «Titanic».

Madrid, 17 — Ha causado impresión en esta ciudad la noticia de que á bordo del «Titanic» viajaba un Sr. Peñasco que es pariente del presidente del consejo Sr. Canalejas.

Además había á bordo otros pasajeros de nacionalidad española.

Nueva York, 17 — Se ha publica-

Foto N° 683

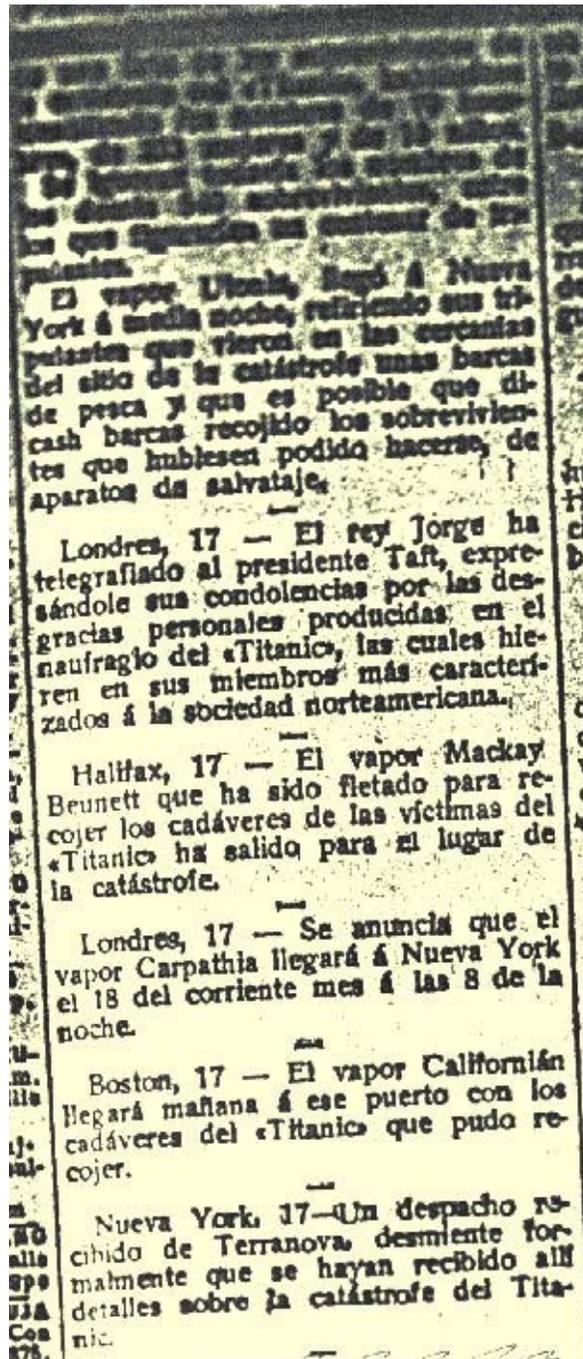


Foto N° 684

En la imagen que hemos traído, podemos ver que sí se empieza a asumir que el barco de los sueños se había hundido definitivamente. De todos modos, hay una información que no quiero pasar por alto, para la cual transcribiré el párrafo completo, que dice así :

“El vapor ‘‘Utonia’’ llegó a Nueva York a media noche, refiriendo sus tripulantes que vieron en las cercanías del sitio de la catástrofe unas barcas de pesca y que es posible que dichas barcas recojido (Sic) los sobrevivientes que hubiesen podido hacerse de aparatos de salvataje.”

Interesante , ya que muestra que (como siempre, una posibilidad.....) que barcas que se dedicaban en esos días a la pesca, en el litoral canadiense, hayan sabido del accidente y que hayan ido al sitio del naufragio por dos razones :uno ,la de ver si había más sobrevivientes en (posibles) botes salvavidas que se hallasen a la deriva; dos ,los posibles restos del naufragio del barco de los sueños habría, con seguridad, dejado algo (en realidad, bastantes cosas....) a flote y lo que flota en el mar, si no es humano o animal, no tiene dueño....Uds. me entienden.....



Foto N° 685

EL NAUFRAGIO DEL TITANIC

A la espera de nuevas noticias

La llegada del Carpathia

CONDOLENCIAS EXTRANJERAS

Nueva York, 18 — Se nota enorme expectativa en la población de esta ciudad, que se halla á la espera de detalles complementarios sobre la catástrofe del Titanic.

Desde Massachusetts el vapor Carpa-

F
o
t
o
Nº
687

thia ha enviado un radiograma a esta ciudad, informando que el conocido multimillonario coronel John Astor, no se encuentra entre los sobrevivientes del Titanic recogidos por aquel vapor.

Se confirma que el Carpathia llegará esta noche á Nueva York.

Londres, 18 — Anuncian de Montreal (Canadá), que la señora Hays, ha enviado un radiograma comunicando que su esposo, que es presidente del Grand Trunk Railway se halla entre las víctimas de la catástrofe del Titanic.

Washington, 18 — El secretario del tesoro ha ordenado á un guarda costa de transportar la comisión investigadora del senado á bordo del vapor Carpathia antes de que llegue al puerto.

Nueva York, 18 — El vapor Carpathia, ha llegado á Saudyhook á las 6 y 20 de la tarde.

Washington, 18 — Ha llegado á Casablanca, el rumor, todavía no confirmado, que el vapor Baltic recogió á su bordo á 250 náufragos, sobrevivientes del vapor Titanic.

Se atribuye poca fe á ese rumor.

Nueva York, 18 — Comunicaciones recibidas de Halifax (Nueva Escocia) anuncian que el vapor Farisian que estuvo en el sitio de la catástrofe del vapor Titanic ha llegado á aquel puerto.

El Farisian no trae ninguna noticia importante sobre el Titanic aparte de los detalles que son ya del dominio público.

Viena, 18 — La cámara baja del Reichsrath, reanudó esta tarde sus sesiones. Su presidente, doctor Sylvester, expresó su simpatía á Inglaterra y á los Estados Unidos, con motivo del desastre del Titanic.

Un pequeño detalle que viene en ayuda de lo que comenté respecto a la sesión de la Cámara de los Comunes, en especial, las palabras de Asquith. Transcribo : *“El secretario del tesoro ha ordenado a un guarda costa de transportar la comisión investigadora del senado a bordo del vapor ‘‘Carpathia’’ antes que llegue al puerto.”* Esto, leído entrelíneas, significa que el Senado de los Estados Unidos de América envió una Comisión a que aborde el “Carpathia” **ANTES** que cualquier otra persona en tierra pudiese hablar con cualquier integrante de la tripulación o pasajeros de cualquier clase, cosa de evitar que alguien cambie su testimonio sobre lo que ocurrió esa trágica noche. La noticia, en el diario, figura como ser del día **18** de Abril de 1912; por lo tanto, puede ser que haya sido emanada el día **17** del mismo mes, o el día **16** ,como máximo. Y si los testimonios de los pasajeros, por parte de la comisión del Senado USA, una vez entrevistados varios pasajeros, recién se podrían haber ordenado en el término de un día, para poder saber qué era en realidad lo que había pasado entre las 23:40 hs. del 14 de Abril y las 02:20 hs. del mismo mes ,sin emisiones del aparato “Marconi” desde el buque de rescate..... ¿cómo se enteró Asquith, antes del día 18 que lo referente al ‘‘Titanic’’ era (repito) una “infortunada catástrofe”?.

En el siguiente recorte, podemos observar que se produce una unión entre la realidad y lo no real: la realidad es que hubo escenas violentas, como la del intento de abordaje de botes salvavidas, y , asimismo, que el buque estaba iluminado totalmente, por lo menos , en los primeros estadios del hundimiento y que entre los muertos figuran el filántropo Straus (Sic) y su esposa .Por el lado de lo no real, se dice que el capitán intentó por dos veces suicidarse, en la biblioteca, cosa que no pudo concretar, aunque se indica que pudo matarse en la cubierta y que el choque ocurrió a las tres de la mañana.

De todos modos, demos un pequeño comentario con respecto a un párrafo casi perdido dentro de la maraña de cosas reales e irreales .El mismo dice : *“ Los maquinistas también se suicidaron , lo mismo que otros oficiales.”*

1636

El tema es así : es **cierto** que los maquinistas se **suicidaron** si vamos a aceptar que el suicidio es el tomar derecho sobre la propia vida, efectuando

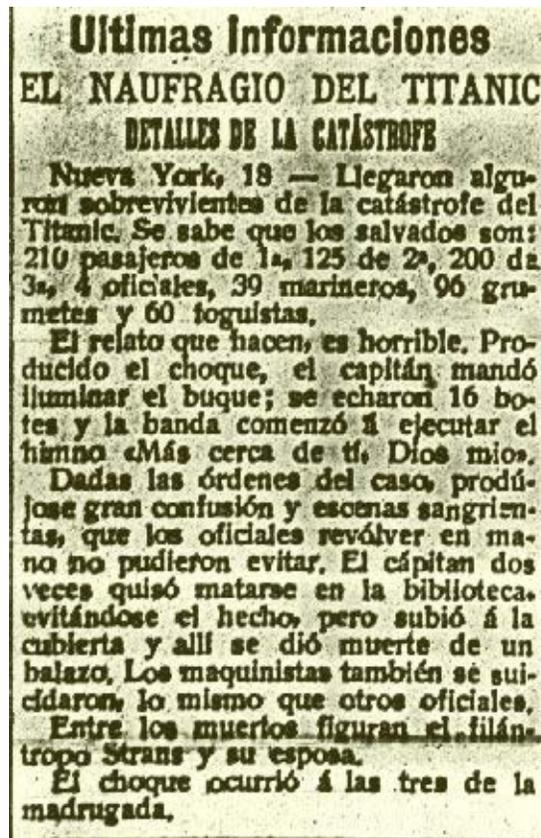


Foto N°
688

un acto, contra uno mismo, que provoque la propia muerte. Pero, si vamos a la realidad, por lo que se supo con el correr del tiempo, los maquinistas no se mataron tomando un revólver o un fusil, disparándose.

No.

Lo que hicieron es, a sabiendas que el buque se hundía irremediablemente, y estando ellos sin esperanzas de salvación, en el corazón del barco mismo, seguir trabajando sin descanso para seguir brindando electricidad a los distintos sistemas del navío ,con lo que se intentaba ganar tiempo y lograr salvar a la mayor cantidad de gente posible. En definitiva : el buque se moría, ellos (los maquinistas) lo sabían, y así y todo, eligieron hundirse con el buque, pero trabajando sin parar.

Respecto del comentario que indica el suicidio de los Oficiales, lo que se ha publicado seguramente hace referencia a la (posible) muerte, por suicidio; del Oficial William McMaster Murdoch. Si se quiere ver en detalle este aspecto, sugiero retornar al apartado sobre el posible suicidio de un Oficial a bordo del RMS "Titanic".

foro.

El naufragio del Titanic

LOS SOBREVIVIENTES EN NUEVA YORK

ESCENAS CONMOVEDORAS

EL NUMERO DE VICTIMAS

INSTRUCCION DEL SUMARIO

Nueva York, 19.—Se produjeron escenas desgarradoras en el momento del desembarco de los sobrevivientes del Titanic.

Los hombres se hallaban en estado histérico y las mujeres medio desmayadas, apretaban fuertemente á sus hijos, echándose á los brazos de las personas que los recibían.

El número de los heridos graves es menos grande del que se creía en un principio.

Varios naufragos fueron enseguida hospitalizados. Otros apenas podían dirigir la palabra. Otros no podían privarse de lanzar gritos.

Es imposible narrar las escenas de alegría y de dolor que se produjeron.

Londres, 19.—Comunicación de Nueva York, que varios sobrevivientes de la catástrofe del Titanic, desmienten que haya habido pánico á bordo, y que varios pasajeros hayan sido muertos á tiros de revólver. Solo se ha disparado un tiro una vez, para intimidar á los pasajeros de tercera clase que estaban enloquecidos por el capanto.

Agregan los pasajeros, que se vió al capitán Smith, de pié cuando el buque á su mando, desapareció entre las olas.

Dicen que en el momento de la colisión con el «iceberg», el Titanic caminaba á una velocidad de 23 nudos por hora, y que el multimillonario coronel John Astor, así como el edecán del presidente Taft, mayor Archibald Butt, perecieron heroicamente.

Foto N° 689

1638

Lo que se comenta en este párrafo está un poco más de acuerdo con lo que realmente sucedió a bordo del "Titanic" en esas horas trágicas del hundimiento. Nótese que, igualmente, se hace mención a disparos y a la suerte corrida por el capitán Edward Smith .

Foto N° 690

Nueva York, 19—El presidente de la White Star Line, M. Ismay, y los oficiales sobrevivientes del Titanic, comparecerán hoy ante el comité especial del senado para prestar declaración sobre el desastre del Titanic.

Londres, 19 — Se calcula que el número total de víctimas en la catástrofe del Titanic oscila entre 1571 y 1593.

Londres, 19 — La White Star Line ha comunicado hoy que se han salvado del naufragio del Titanic 202 pasajeros de primera, 115 de segunda, 178 de tercera, 206 tripulantes y 4 oficiales, lo que hace un total de 705 salvados por 1635 muertos.

Londres, 19 — Se ha celebrado hoy en la catedral de Saint Paul un servicio fúnebre en memoria de las víctimas de la catástrofe del Titanic. Asistió a la ceremonia una enorme concurrencia. Entre los asistentes fi-

Aquí tenemos un poco más de información. Bruce Ismay fue, en efecto, citado a declarar ante la Comisión del Senado de los Estados Unidos de América .

EL NAUFRAGIO DEL TITANIC

Más víctimas encontradas

Los procesos en Estados Unidos e Inglaterra

Declaraciones del director-gerente

Nueva York, 21 — El vapor Mackay Bennett que se encuentra en el lugar del naufragio del Titanic, ha recogido ya 64 cadáveres de las víctimas de esa catástrofe.

Washington, 21 — La comisión especial del senado, que tiene á su cargo la encuesta sobre la catástrofe del Titanic ha interrogado hoy al vice presidente de la Marina Mercante Internacional, Mr. Franklin.

Londres, 21 — En la sesión de la cámara de los comunes, el ministro de comercio M. Buxton, contestando á varias preguntas, declaró que el gobierno británico toma medidas para constituir inmediatamente un tribunal, con el objeto de hacer una investigación sobre la pérdida del vapor Titanic.

El secretario financiero del ministerio de guerra, M. Acland, hablando sobre el cierre de los Dardanelos, dijo lo siguiente: «Esperamos que la Sublime Puerta encontrará la posibilidad de reabrir los Dardanelos al comercio extranjero, tan pronto como sea posible».

Nueva York, 22 — El director gerente de la White Star Line, Mr. Joseph Bruce Yonay ha desmentido que haya dado órdenes para que el vapor Titanic batiese el record de velocidad de la carrera entre Southampton y Nueva York, ni que haya influenciado al comandante Smith en ese sentido.

1640

En este recorte, vemos que el Gobierno Británico también habrá de conformar una comisión investigadora, a los efectos de investigar el hundimiento del RMS “Titanic” .

Pero hay un párrafo en especial, y que desde el mismo momento del hundimiento, se comenzó a rumorear que lo que el párrafo dice, era verdadero. Dice lo siguiente :

“ El director general de la White Star Line, Mr. Joseph Bruce Ismay ha desmentido que haya dado órdenes para que el vapor Titanic batiese el record de velocidad de la carrera entre Southampton y Nueva York, ni que haya influenciado al comandante Smith en ese sentido.”

Hemos visto, al momento del viaje del inmundible hacia New York, distintos testimonios en los que se indica (en base a lo que varios pasajeros hubieron de escuchar de boca del mismo Ismay y luego relatar) que el director ejecutivo de la White Star Line, **SÍ** hubo de influenciar sobre el comportamiento de Smith, en cuanto a lograr batir el récord de velocidad del cruce del Atlántico, el cual, en esos días, estaba todavía en poder de la Cunard Line, acérrima competidora de la WSL .Obviamente, espero que los posibles lectores de este trabajo comparen lo que allí se explica y lo que el periódico “baja” desde los telegramas internacionales .



Foto N° 692



Foto N° 693

Sobre este recorte, deseo comentar que ,hasta el momento en que lo leí, no tenía conocimiento que el inventor del sistema y del aparato inalámbrico sin hilos (en esos tiempos, comúnmente conocido como “Marconigrafo”) hubiese sido citado a declarar ante la comisión del Senado de los Estados Unidos, que investigó el hundimiento del barco de los sueños. Por lo cual quiero recalcar que, evidentemente y fuera de toda controversia histórica, el desastre acaecido al “Titanic” debió haber sido algo que conmovió hasta los cimientos las estructuras de la sociedad de principios de siglo XX, en especial en los países directamente afectados por la tragedia. Realmente debe haber sido así, ya que para citar a **Guillermo Marconi** y hacerlo responder por acusaciones sobre si había o no suprimido ciertos telegramas

1642

enviados desde el buque de rescate “Carpathia”....la cosa debió haber sido grave, muy grave. Lamentablemente, no he podido llenar este vacío (respecto del papel del Ingeniero Marconi en estos “coletazos” del hundimiento del RMS “Titanic”) en la información de que dispongo y solicito, por ello, se me disculpe.

Pero, asimismo, me interesaría resaltar que la catástrofe hizo que los Gobiernos de esa época se movilizaran y entendieran que los viajes por mar debían estar asegurados, entendiéndose por ello no necesariamente un seguro de tipo económico, sino de carácter físico, ante los peligros que el mar sigue presentando : icebergs, tempestades, botes salvavidas, transmisión de mensajes, tipos de carga, etc. En este aspecto, se puede ubicar la proposición de Alemania, en ese entonces (recordemos) país sumamente interesado en lograr una preponderancia marítima, en especial, en los mares aledaños a este país (Báltico, Mar del Norte) y en el Océano Atlántico .

Y aquí, en el siguiente recorte, podemos ver que la tragedia del RMS “Titanic” tuvo sus consecuencias, prácticamente inmediatas. Una de ellas es la que vemos en este titular **“El Vapor Olympic - Sublevación de los Marineros”** .

Es que, poco a poco, se fue sabiendo qué había pasado en realidad respecto de los botes salvavidas. A tenor de la información que incluimos ,la queja y motivo de abandono del buque era, por parte de la tripulación, la escasa dotación de botes .El disconformismo fue grande, a pesar que, así y todo, se habían aumentado la cantidad de dichas embarcaciones de emergencia. Tal es así, que los que se negaron a embarcar no eran dos o tres miembros de la tripulación, sino algo más de **280** hombres. Bastantes, en una tripulación que contaba cerca de **900** personas: casi la tercera parte.....



Foto N° 694

Foto N°
695

En este recorte, podemos atisbar algo que se fue convirtiendo en “vox populi”, tema que desarrollamos en páginas anteriores. Esto es, los dichos del Capitán **Moore**, a cargo del buque “**Mount Temple**”. Recordemos que también se le atribuyó a este barco el haber estado cerca de la escena del naufragio y no haber socorrido a las víctimas del mismo. Pero Moore no habló acerca de la presencia, en su camino, de un buque chico o mediano, sino de un **gran vapor**, y no precisamente el “Titanic”: ¿cuál fue este vapor?. ¿Posiblemente el “Olympic”?. ¿U otro?. ¿El “Carpathia”, tal vez?. Es más: Moore atribuye a ese buque el ser aquél “*cuyas luces vieron los naufragos del “Titanic”*”.

1644

Pasemos ahora a visualizar la repercusión que la tragedia del buque de la White Star tuvo en uno de los medios más populares en la **Rca. Argentina** de ese entonces, la revista “**Caras y Caretas**”, de la que quien esto escribe ha tomado mucho y muy valioso material.

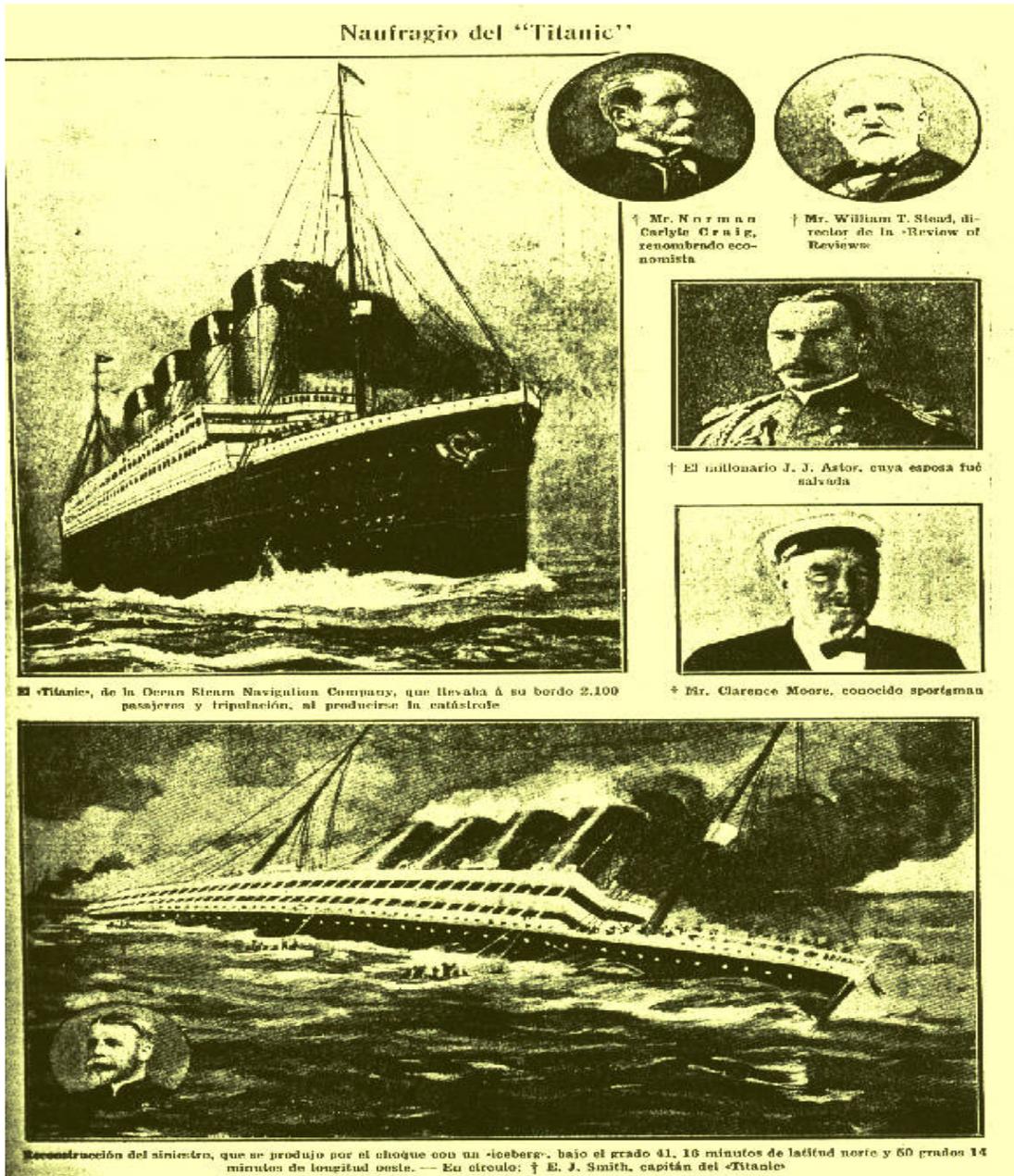


Foto N° 696 :La revista argentina “Caras y Caretas” , en su edición de la semana del 22 de Abril de 1912 , presentó este artículo ,respecto del hundimiento del RMS “Titanic” .-

Antes de proseguir, quisiera indicar que las Fotos comprendidas entre la N° **679** y la N° **695** ,no fueron comentadas ,ya que la información (a mi juicio) se puede leer casi perfectamente y además, para que los posibles lectores de este trabajo saquen sus propias conclusiones. Asimismo, para no saturar tanto con mis comentarios.....

Vemos en este recorte (Foto N° **696**) dos (2) dibujos; uno de ellos es bastante común en las reproducciones gráficas de la época, en la que se vé al RMS “Titanic” en toda su potencia y esplendor; el otro consiste en una recreación del choque contra el iceberg. Pero como los lectores ya habrán apreciado, el gráfico peca de erróneo, ya que sabemos que el barco de los sueños no se fue a pique tal y como lo muestra este dibujo, sino que embistió de costado al iceberg, hundiéndose de proa y finalmente, quedar su popa suspendida para terminar también sucumbiendo.

En las siguientes imágenes vemos algunas alternativas de la llegada de los sobrevivientes al puerto de New York, aunque el artículo, en sí mismo, no lo nombre. Sin considerar (a semejanza del título de una canción de su extensa obra musical del compositor inglés **Alan Parson**, esto es, “**La Suerte de Una Buena Carta**”) la baraja que les brindó a varios sobrevivientes la “suerte” de salvarse, que más que todo me parece algo (si se quiere.....) anecdótico, pasemos a ver otros aspectos del presente artículo. Salvo la llegada al puerto de Southampton de un grupo (por sus trajes y vestimentas) de personas de una clase social más elevada en aquellos días, podemos apreciar las fotos tomadas en New York en las que se muestran a varios hombres y mujeres de lo que, a todas luces, aparentaban ser de la tercera clase, es decir, la tan poco tendida en cuenta, “steerage”. En cierto modo, el que hayan aparecido las imágenes de mujeres, niños y hombres de esta 3ra.clase, es también una reparación ,por parte de la prensa, la cuál ,muchas veces (debido a variados reportajes a sobrevivientes de clases más elevadas) los acusó de haber provocado terribles disturbios al momento del hundimiento del RMS “Titanic” .

En torno de la catástrofe del "Titanic"



De regreso del naufragio.— El padre, salvado, vuelve a ver a su hijo.



El hijo náufrago, besando a la madre que fué a recibirlo.

Entre las ensueñas curiosas que nos han tenido las crónicas de uno y otro lado, respecto a la catástrofe del "Titanic", está el caso de tres franceses, el señor Marschal, aviador; el señor Oumont, industrial del Havre y el señor señor Chuvré.

En el momento de efectuarse el choque, entre tres señores estaban jugando un partido de naughton-bilge, en el salón de fumar.

Después tres franceses enlazan a *La Nación* de París, a su colega de Nueva York, un relato de la catástrofe, en el cual se dice que el señor Marschal estaba en la mano; en el momento del choque mortal, una carta el día de su razón.

El señor Marschal se guardó la carta diciendo que tanta que él era la muerte a él y a sus compañeros y la firmaron los tres.

Efectivamente, los tres se salvaron. Reproducimos la baraja con las firmas y la fecha del horrible suceso.

Ha dado que hablar lo de la comunicación ra Noirá



Una mujerera pensando dicens en una almuerzo a beneficio de las víctimas del "Titanic".

tuvo con el "Titanic" y a eso respecto en un día y lo siguiente, de una revista francesa.

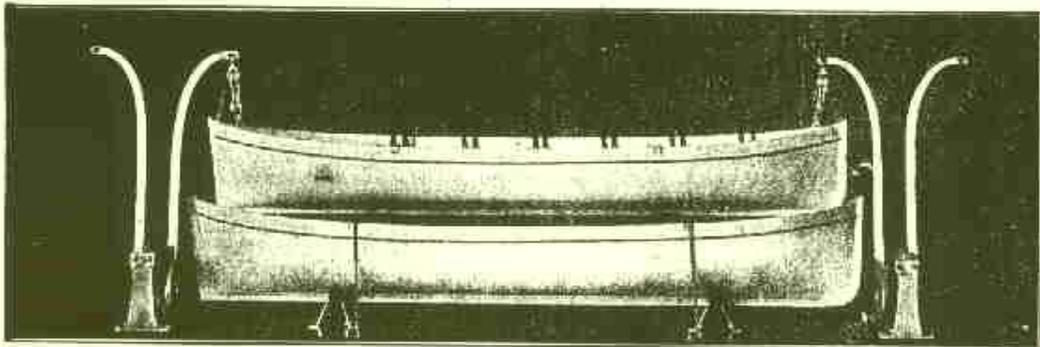
A las 10.25 de la noche (hora de Nueva York), el domingo 14 de abril, el vapor "Titanic", llevando a su bordo 2.900 pasajeros y tripulantes, chocó con un iceberg a 41° 40' de latitud norte y 69° 11' de longitud oeste.

El "Titanic" estaba provisto de telefonía sin hilos y se puso inmediatamente en comunicación con todas las buques que le rodeaban.

Aun cuando tardó más de tres horas y media en hundirse, con 1500 personas a su bordo, ningún buque tuvo tiempo de llegar al sitio de la catástrofe antes de la inmersión del "Titanic".

Hay que preguntarse si la causa de que no quiso que ningún buque se hubiera suficientemente cerca para llegar a tiempo a los desechos profetizados se haya producido.

La investigación de la comisión norteamericana ha revelado ciertas prácticas extrañas, cuya responsabilidad incumbe a las compañías de navegación y a las de explotación radiotelegráfica. En el



El nuevo modelo de botes salvavidas que será obligatorio en los vapores.

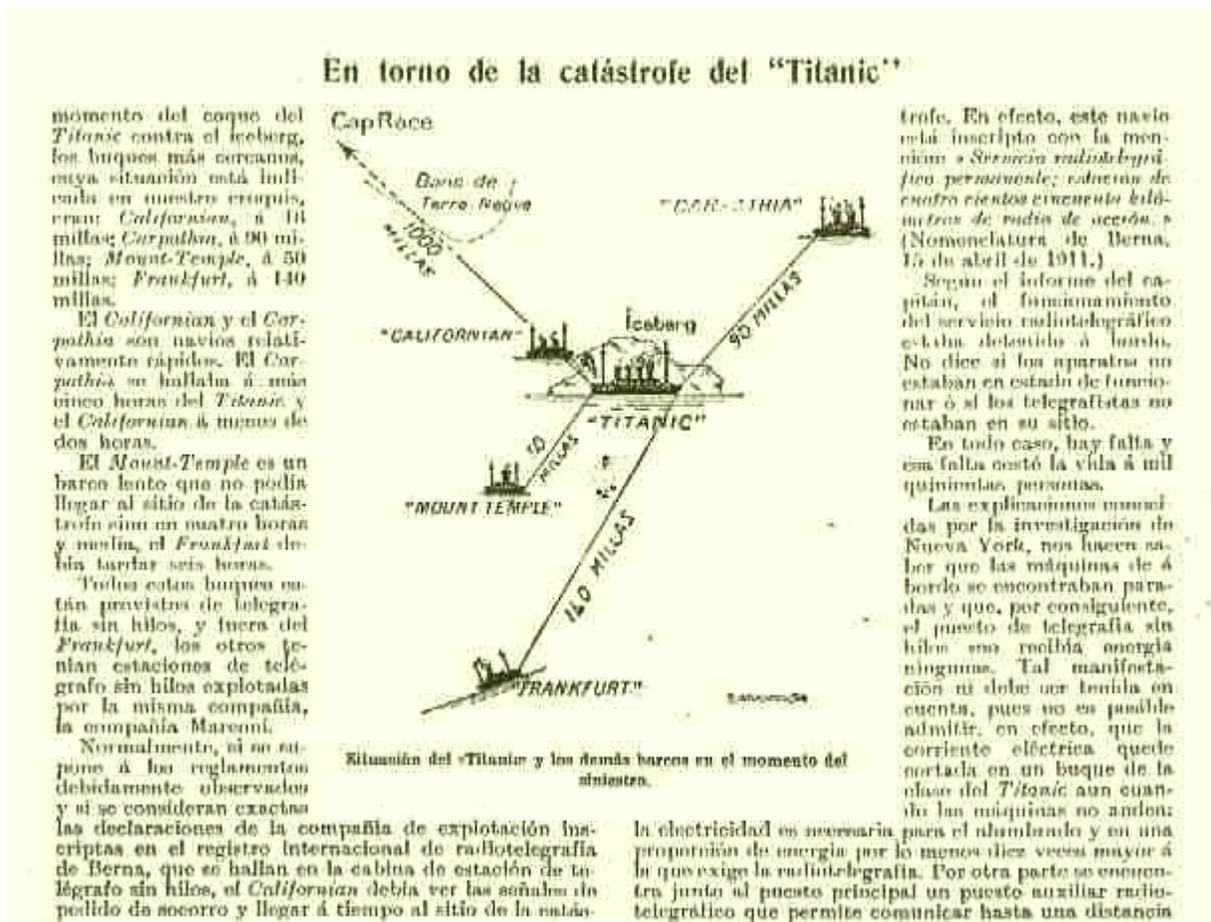


Foto N° 698

Respecto al dibujo que podemos observar, en el cuál se distinguen las posiciones de los que hubieran sido los probables "rescatadores" del barco de los sueños, es el que acompaña a los comentarios que se insertan en el mencionado artículo.

Ahora bien, si leemos con detenimiento, también se puede ver que comienzan a hacerse una serie de preguntas lógicas, derivadas de la magnitud de la tragedia ; por ejemplo : la ubicación del RMS "Californian", funcionamiento de los aparatos radiotelegráficos, disposición de los radio-operadores, posiciones de los buques más cercanos, tiempo de arribo de los mismos al lugar de la tragedia, etc.

mómentos del choque del *Titanic* contra el iceberg, los buques más cercanos, cuya situación está influenciada en nuestros cálculos, eran: *Californian*, a 11 millas; *Carpathia*, a 90 millas; *Mount Temple*, a 50 millas; *Frankfurt*, a 140 millas.

El *Californian* y el *Carpathia* son navios relativamente rápidos. El *Carpathia* se hallaba a más cinco horas del *Titanic*, y el *Californian* a tiempos de dos horas.

El *Mount Temple* es un barco lento que no podía llegar al sitio de la catástrofe sino en cuatro horas y media, el *Frankfurt* debía tardar seis horas.

Todos estos buques están provistos de telegrafía sin hilos, y fuera del *Frankfurt*, los otros tenían estaciones de telegrafo sin hilos explotadas por la misma compañía, la compañía Marconi.

Normalmente, si se supone a los reglamentos debidamente observados y si se consideran exactas las declaraciones de la compañía de explotación inscritas en el registro internacional de radiotelegrafía de Berna, que se hallan en la cabina de estación de telegrafo sin hilos, el *Californian* debía ver las señales de pedido de socorro y llegar a tiempo al sitio de la catás-

trofe. En efecto, este navio está inscripto con la mención «*Sección radiotelegráfico permanente; conexión de cuatrocientos cincuenta kilómetros de radio de acción.*» (Nomenclatura de Berna, 15 de abril de 1911.)

Según el informe del capitán, el funcionamiento del servicio radiotelegráfico estaba detenido a bordo. No dice si los aparatos no estaban en estado de funcionar ó si los telegrafistas no estaban en su sitio.

En todo caso, hay falta y esa falta costó la vida a mil quinientas personas.

Las explicaciones suministradas por la investigación de Nueva York, nos hacen saber que las máquinas de a bordo se encontraban paradas y que, por consiguiente, el punto de telegrafía sin hilos no recibía energía ninguna. Tal manifestación ni debe ser tenida en cuenta, pues no es posible admitir, en efecto, que la corriente eléctrica quede cortada en un buque de la clase del *Titanic* aun cuando las máquinas no andan: la electricidad es necesaria para el alumbrado y en una proporción de energía por lo menos diez veces mayor a la que exige la radiotelegrafía. Por otra parte se encuentra junto al punto principal un punto auxiliar radiotelegráfico que permite comunicar hasta una distancia

En torno de la catástrofe del "Titanic"



Un grupo de sobrevivientes, á su llegada á Southampton.

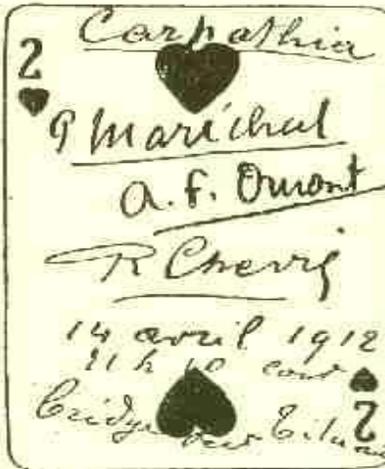
En circunstancias difíciles, aun en el caso en que toda forma de energía se halle detenida á bordo.

Resulta también de la investigación norteamericana que el telegrafista del Titanic y el del Carpathia se pelearon cuando el tiempo era tan precioso. Sin embargo, el Carpathia se dirigió al sitio de la catástrofe, pero llegó tarde. El Carpathia, que llegó también después de la hundición, se hallaba ya en el sitio del accidente.

En cuanto al Mount Temple, también llegó tarde. En verdad, el único que podría haber llegado á tiempo era el Colingwood.

En todo caso, la legación del Carpathia permitió recoger 805 pasajeros que hubieran podido vagar largo tiempo á merced de las olas y morir de frío o de hambre antes de hallar un buque, á no ser por el servicio de la telegrafía sin hilos. El lo salvó á gran número de personas y así hubiera salvado á todos los hubiera salvado indistintamente si las reclamaciones de explotación de buques no hubieran estallado.

La acción se pone de relieve en seguida. La telegrafía sin hilos debe ser instalada en todos los navios que llevan pasajeros y su explotación debe hacerse con toda seriedad.



La famosa carta de advertencia que dió la alarma á los jugadores.

Si la catástrofe se hubiera producido en una línea de África ó del Extremo Oriente, y en los cables los buques franceses no llevan aparatos de telegrafía sin hilos, todos los pasajeros hubieran perecido.

Las Repúblicas Argentina, el Uruguay, los Estados Unidos, impusieron á los buques de pasajeros el uso de aparatos de telegrafía sin hilos. Los mismos debieron tener las mismas razones del mundo.

Las compañías de navegación consideraron, por su parte, que la telegrafía sin hilos les costaba para y que no la usaban por la cual muchos buques no la tienen.

Así dice la revista francesa á que hemos hecho referencia.

En cuanto á las responsabilidades que piden emanar del triste suceso, difícil será lograr saber á quien corresponda.

Aun cuando el culpable, si hay en el caso un culpable sobre el cual pudiera recaer como toda la responsabilidad, hubiera sido aquella que la muerte de mil infortunadas personas, no parece fácil dar con él.

La investigación norteamericana ha sido muy buena, así como, ha ido hasta el fondo del asunto y ya se ha visto lo que ha sucedido absolutamente nada.



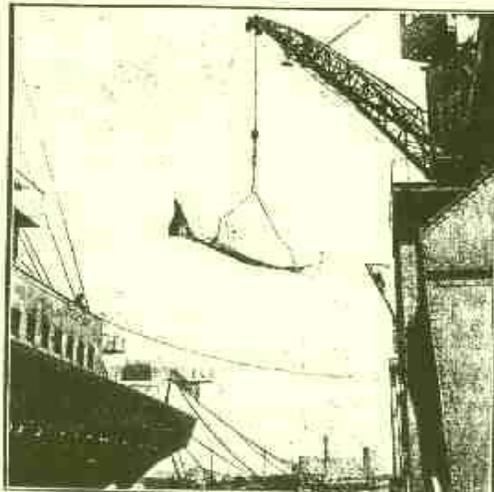
Otro grupo de salvados del naufragio.

Después de la catástrofe del "Titanic"

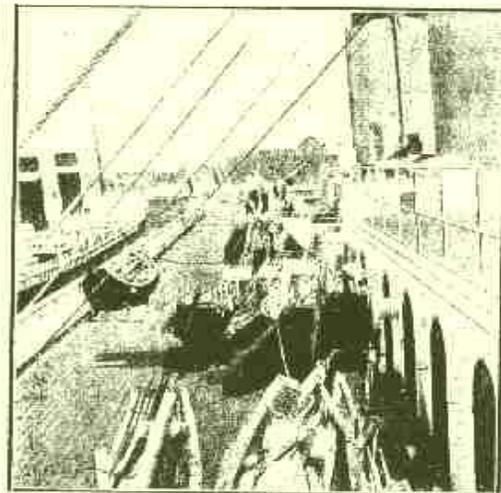


La enorme concurrencia que asistió a la ceremonia fúnebra efectuada en la catedral católica de Westminster, en homenaje de los desparecidos en el desastre del "Titanic".

Afuera de nosotros, en el mundo católico, se ha producido un gran entusiasmo por el desastre del "Titanic". Se ha producido una gran concurrencia que asistió a la ceremonia fúnebra en la catedral católica de Westminster, en homenaje de los desparecidos en el desastre del "Titanic".



Cargando botes salvavidas en el "Olimpia".



Los botes salvavidas en la cabina del "Olimpia".

Como sucedió en otros casos, las cosas vienen cambiando de experiencia en el mundo ya en violenta revolución. A causa del desastre del "Titanic", y como se ha visto que el se ha lamentado tanta muerte ha sido por la

ausencia de botes salvavidas, el gobierno inglés ordenó dotar al "Olimpia" del número necesario de botes salvavidas, antes de emprender el viaje, y así se ha hecho, como se ve por nuestros grabados.

La catástrofe del "Titanic" en Nueva York



La gente espera las noticias sobre la catástrofe, ante las oficinas de «The New York Times», en las primeras horas de saberse el suceso.



Melillo Conis y su familia, salvados a milagros del naufragio del «Titanic».

La tragedia de los naufragos del «Titanic», a Nueva York, dio lugar a que se produjera en la capital de los Estados Unidos una gran conmoción. La policía habla tomado todo género de precauciones para evitar que la gente se acercara al desembarcadero, pero asistiendo en algunas zonas, niños y niñas de poca edad desearon de ver a los naufragos de la catástrofe.



Un grupo de los tripulantes del «Titanic», salvados por el «Carpathia» y alojados a su llegada a Nueva York, en un café del puerto.

tráfico más enorme que registra la historia de la navegación.

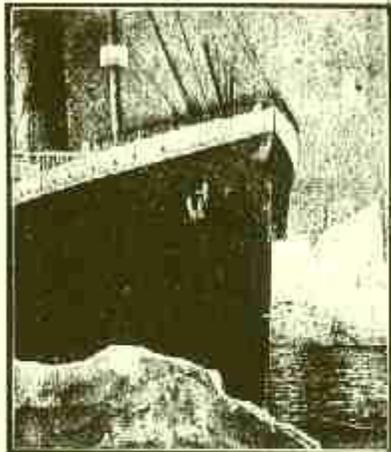
No faltó, entre esa multitud de curiosos, un grupo de *reporters* a caza de novedades. Todos estos in-

quisidores quedaron decepcionados. Los naufragos no sabían nada. Habían sido tan intensas sus emociones que no pudieron acordar ideas ni dar datos en los primeros momentos.

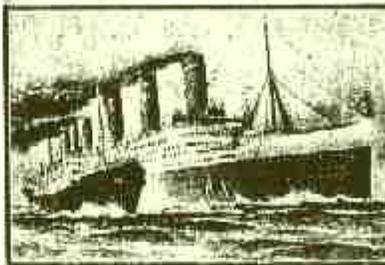


En plena ansiedad. — Los parientes y amigos de los salvados por el «Carpathia», esperando la llegada de los pasajeros del «Titanic».

A propósito de la catástrofe del "Titanic"



El encuentro del buque y los témpanos, en el mar, en calma. — Reconstrucción fotográfica del aspecto del choque, tal como debió ser en realidad.



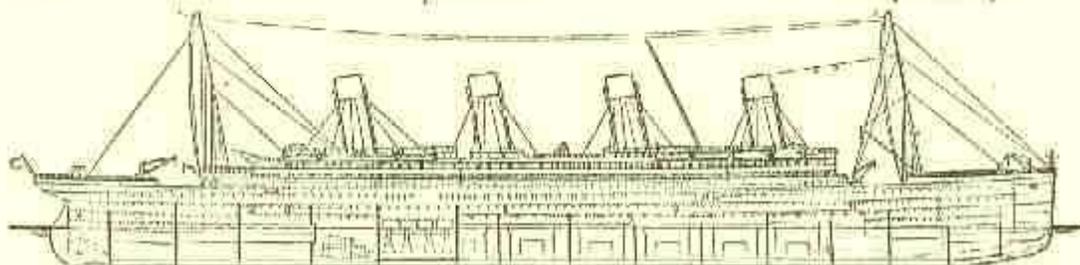
El futuro «Vulcan», nuevo transatlántico alemán, comparado con el sueco «Deutschland». — El «Vulcan» será una muestra más mayor que el «Titanic».

El naufragio del «Titanic» es el tema obligado de las revistas europeas llegadas por el último correo.

A ese respecto ofrecemos a nuestros lectores lo más interesante y novedoso de cuanto ha venido, lo cual, en verdad, poco agrega a lo que oportunamente publicamos.



El capitán Edward Smith, de la Armada inglesa, estabado en el «Titanic», poco antes de emprender su primer y último viaje.



Edna cubre el «Titanic», dividido en diez y seis compartimentos por medio de mamparas herméticas, y que se cerraban mecánicamente desde el puente de mando.

Foto N° 702

En las fotos que van desde la N° 699 a la 702, podemos ver algunas repercusiones en dos de las capitales del mundo, Londres y New York. Mientras que en la Abadía de Westminster se realiza una celebración religiosa (Misa) en sufragio de los desaparecidos en el hundimiento del RMS "Titanic", la que convocó miles de personas, en la hoja que se inserta, se pueden ver algunas alternativas de los sucesos que tuvieron lugar una vez que el público se comienza a enterar del naufragio. En una de las vistas, vemos a la gente ante la oficina de uno de los más famosos periódicos de los Estados Unidos, el "New York Times": escenas así se repetían ante las oficinas de la White Star Line, y otros periódicos. Otra de las fotografías es sumamente elocuente, como para que veamos que los tripulantes y Oficiales del "Titanic" tuvieron tiempo como para intercam---

1652

/--biar opiniones y, si fuera necesario, *ponerse de acuerdo en algunos temas*.

(Ver: “Un posible suicidio a bordo del RMS “Titanic”) .Asimismo, creo advertir la presencia, de derecha a izquierda ,sentados, del 2do.Oficial **Charles Lightoller** y del Radio-operador **Harold Bride** .En la última de las fotos del artículo, podemos observar gente a la espera de noticias sobre los rescatados que ,por ese entonces, viajaban a bordo del “Carpathia”, rumbo a New York .En la Foto N° **702** podemos observar algunos datos adicionales sobre el hundimiento del RMS “Titanic”, aunque ,sin embargo, hay una frase que debemos tener en cuenta. Dice así : *“El naufragio del ‘Titanic’ es el tema obligado de las revistas europeas LLEGADAS POR EL ÚLTIMO CORREO.”* . En verdad, este artículo, el que se titula **“A propósito de la Catástrofe del ‘Titanic’”**, no es de fecha inmediata al 14/15 de Abril de 1912 sino que es de unos tres (3) meses después, a mediados de Julio de dicho año. ¿Por qué quiero recalcar esta frase, y en especial, cuando se dice **LLEGADAS POR EL ÚLTIMO CORREO?**. Porque no existían, ese entonces, aviones que cruzaran el océano, televisión, radio, etc. sino que el medio de transporte de personas y cargas era, por excelencia, el **barco** .Vemos también, que los países competían por el dominio de las líneas marítimas que unían, principalmente, los puertos de Europa con Norteamérica en primera instancia y luego con Latinoamérica, ya que las colonias de los países europeos no podían elegir otras líneas navieras que no fueran las de sus respectivos países coloniales.

Es así que los cruces del Océano demoraban un lapso de entre 25 y 30 días, a veces más, dependiendo del estado del clima y de las corrientes marinas, si se quería cubrir el trayecto , por ejemplo, entre Londres y Buenos Aires o entre Hamburgo y nuestra “Reina del Plata”. Con lo cuál, las noticias tardaban en llegar.....

Veamos ahora algunas fotos más, que nos ilustrarán sobre otros aspectos y consecuencias del hundimiento del RMS “Titanic”, según lo reflejaron los medios de aquellos días.

Dos notas sobre el Titanic



Jewel, el vigía del "Titanic", quien ha declarado ante la comisión investigadora de Londres, que él distinguió a tiempo el iceberg durante del choque y dió oportuno aviso al capitán.



El capitán Rostron, del "Carpathia", con la niña Majoory Sweetheart, que en cuando sobrevivera en su buque los niños naufragos del "Titanic", dió orden de que les dieran toda su ropa para abrigarlos.

Foto N° 703

Respecto del vigía "Jewel", creo que se ha deslizado un error, ya que los únicos vigías que se hallaban en el "nido de cuervos" en la noche del 14 de Abril de 1912, a bordo del "Titanic", fueron **Frederick Fleet** y **Reginald Lee** : yo me inclinaría a pensar que la foto muestra al primero de los nombrados. En la otra, vemos al Capitán Rostron y a una niña sobreviviente.



Foto N° 704

Evidentemente, la tragedia del RMS “Titanic” hizo que las tripulaciones y la Oficialidad abrieran los ojos respecto de la seguridad en los viajes por mar. En adelante, ya no habría buque “inhundible” y “completamente estanco”, al mismo tiempo que se dejara de ver el lado monetario del costo de agregar más botes salvavidas, y que se incluyeran así más embarcaciones de emergencia. Aunque la huelga de los tripulantes del RMS “Olympic” fue algo que no impidió la consecución de los viajes por mar, sí sirvió para que las tripulaciones de los demás buques tomaran conciencia de que el afán de lucro podía poner en peligro sus vidas y las de los pasajeros que el buque transportara. En otra de las vistas, vemos que también se efectuaron algunos actos de carácter cultural para homenajear a las víctimas del hundimiento. Entre ellos, podemos observar un concierto celebrado en el Prince George’s Hall de Londres .

Con el paso de los días, y a modo de referirse al tema del hundimiento, que había pegado tan fuerte, la revista “Caras y Caretas” desarrolló una serie de artículos periodísticos que tuvieran que ver con el hundimiento y sus consecuencias.

Pues bien, en este caso, la revista apuntó hacia el lado de la recuperación de los buques hundidos, aunque desde ya conviene indicarlo, para el año 1912 no estaba desarrollada, todavía, una técnica de reflotamiento de buques como la que puede hoy estar en uso, con una serie de elementos de avanzada tecnológica.

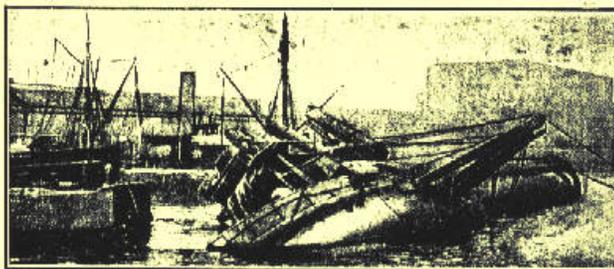
De todos modos, es interesante asomarnos, mediante las fotos de este artículo de la mencionada revista, a los esfuerzos que por esos días, se realizaban para poder reflotar buques.

Foto N° 705

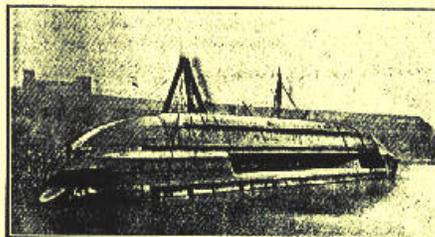
Lo que se pierde en los abismos del mar

Múltiples causas contribuyen a que cada año un número importante de navíos, valiosos por sí ó por el cargamento que llevan, se hundan en las profundidades del mar presentando en seguida el problema de salvar de tal situación al capital que representan.

Primero se empleó para que el hombre pudiera bajar á las profundidades del agua la campana de buzos, aparato en el cual la presión del aire enviado por una bomba evitaba la entrada del agua por la parte inferior, enteramente abierta. En seguida se pensó en dar al que bajaba



Carenando un buque naufrago, llevado al dique de carena



Por medio de grúas y palancas, se levanta y da vuelta á un barco naufrago

al fondo del mar una libertad de acción de la que carecía en la campana de buzo y así fué como se inventó la escafandra que, perfeccionándose cada vez más, llegó á la actual perfección, es decir, á ser un aparato con el cual puede el hombre descender á grandes profundidades é ir de un lado á otro, sin el menor entorpecimiento.

Pero si el buzo, provisto de su escafandra, puede realmente tener acceso al buque naufrago, logra taparle los rumbos y ceñirlo fuertes cadenas, no está resuelto el problema del salvamento sino se cuenta con medios para levantar del fondo del agua á las moles inermes de los buques naufragos y llevarlos á donde, sea posible carenarlos y componerlos, devolviéndoles otra vez á la actividad y á la utilidad que les arrebató el siniestro.

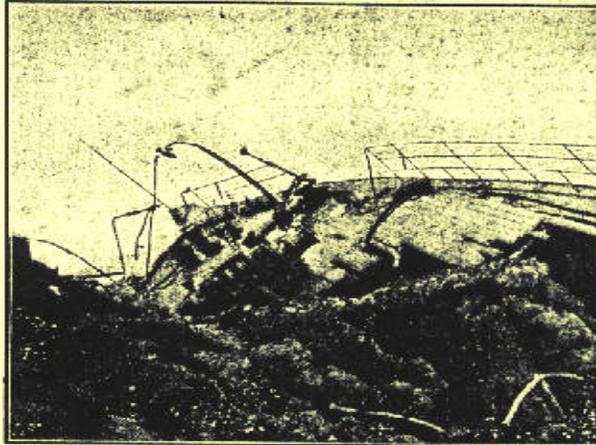
La inteligencia humana, siempre activa, inventó esas grúas tan poderosas que levantan miles y miles

Lo que se pierde en los abismos del mar

de toneladas. Sin embargo, aun disponiendo de los medios mecánicos más perfeccionados, en cada caso de naufragio las circunstancias de la catástrofe exigen nuevos inventos, nuevas ideas y nuevos sistemas.

Los barcos que naufragan no caen generalmente, al fondo, en su postura normal. Por la misma razón del siniestro que los atacó se inclinan á un lado ó á otro y, en muchas ocasiones van á reposar sobre las rocas ó sobre el limo del fondo, completamente vueltos quilla hacia arriba. El problema, entonces, no es tan sólo levantarlos, es también volverlos á su posición normal para así, taparle los rumbos, extraer el agua que contiene el casco y volverlos á poner á flote.

Muchas veces los que se ocupan de esas tareas no tratan de que el buque se ponga derecho: se conforman con hacerle flotar, aun cuando sea inclinado



Vista de un barco estrellado contra una roca y al cual invaden lentamente las algas y los pélipos

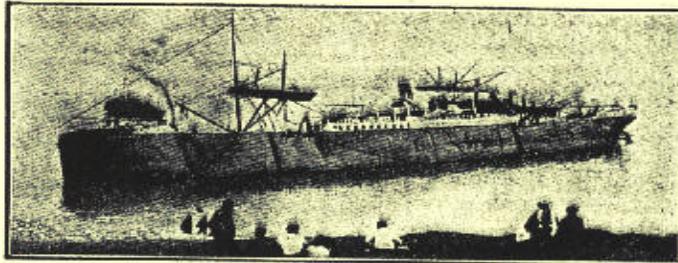
de un costado, y así lo llevan á un sitio donde el agua sea menos profunda y donde la marea permita realizar la tarea por medio de flotadores atados durante la marea baja y que al elevarse con la suba del agua, enderezan el casco.

Hace poco tiempo un *steamer* inglés, el «Loyal Briton», encalló en la rada de Bizerta, en Túnez, sobre una roca peligrosa que los marinos denominan Isla de los Perros: el navío se llenó de agua y se hundió, después de haberse abierto un rumbo.

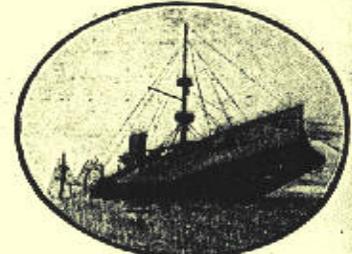
Enviaron en busca de un buque provisto de aparatos de salvataje que se encontraba en las inmediaciones y sus buzos bajaron para colocar unas cadenas en torno del casco, de modo que fuera posible levantarlo. Su sorpresa fué grande. El buque no descansaba sobre la roca, sino sobre el casco de un hermoso vapor que se habla hundido en el mismo paraje

Foto N° 707

Lo que se pierde en los abismos del mar



Careando un vapor que ha encallado en un arrecife

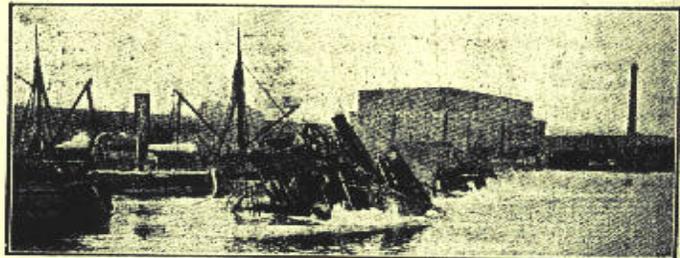


Navío sobre un escollo. — Si no se le alija pronto, se romperá al peso de la carga que contiene

y que estaba muy metido en el fango del fondo. Le revisaron, le midieron, y preguntando, lograron saber que se trataba de una hermosa fragata de guerra que había naufragado en aquellos parajes cuando la guerra de Crimea, en el año 1854.

De esas sorpresas se han visto muchas en los salvamentos de buques y á veces han permitido encontrar alguno cuya desaparición había sido un misterio.

Pero, gracias á los adelantos de los medios mecánicos, es hoy una tarea practicable el sacar los restos de los buques naufragos, y ya los tesoros que se hunden en el mar se puede decir que no se pierden.



El trabajo de volver un barco es muy complicado y muy difícil

Foto N° 708

Vamos terminando nuestra recorrida por los diferentes periódicos y revistas que reflejaron, a través de sus páginas, lo que significó el hundimiento del inmundible orgullo de la White Star Line, el RMS “Titanic”.

Sin embargo, una de las noticias que no pasó desapercibida, pero que no generó una ansiedad y expectativa como sí lo hubo de hacer el naufragio, fue un hecho que aconteció pocos ,muy pocos días después de la tragedia; esto fue, el eclipse de Sol del día **17 de Abril de 1912** .

No obstante, su carácter natural ,muchos no dudaron en indicar que la época del esplendor, boato y derroche en los viajes a través del mar, y en la organización de la sociedad, se habían, justamente, eclipsado, pero no sólo por ese día, sino para **SIEMPRE**.A pesar de los que puedan pensar que se trataba de fanáticos (aunque así lo fueran) la realidad es que no sólo se “eclipsaron” los viajes por mar confiados sólo a la buena de Dios, sino también ,una concepción del mundo de aquellos días, ya que pronto vendrían grandes cambios desde el punto de vista de las ideas, la política, las ciencias sociales y en sí misma, la concepción que el ser humano tenía



Foto N° 709 :
 Extraído del diario
 “El Liberal” , en su
 edición del Jueves 18
 de Abril de 1912 ,
 vemos la noticia sobre
 el
 eclipse de Sol ,
 acaecido el día
 anterior .-

sobre ciertos temas que tenían que ver con el desarrollo de la vida de los pueblos y naciones.

1658

Hasta aquí hemos llegado en cuánto al desarrollo y análisis de lo que constituyeron, en sí mismas, las **repercusiones en la prensa sobre el hundimiento del RMS “Titanic”**. Espero que hayan podido apreciar lo que significó semejante golpe para la navegación, y cómo la prensa (repetamos: el medio de propagación de las noticias , por aquellos días) hubo de reflejarlo, ya sea, en los países directamente involucrados como así también ,en la República Argentina. Como siempre, a aquellos que me supieron brindar su colaboración para la consecución de este Capítulo, les doy mis**¡¡¡MUCHAS GRACIAS!!!**.

Ahora los invito a pasar a otro de los aspectos que tienen que ver con el RMS “Titanic” , y es éste el atinente a las expediciones que se hubieron de efectuar por parte de varios países del mundo, entre ellos las emprendidas por los uno de los países directamente involucrados con la tragedia, es decir, los Estados Unidos de América. Acompañenme y veamos en qué consistieron dichas expediciones y a qué conclusiones se arribaron.

La Plata, Pcia. de Buenos Aires
Octubre 28 de 2001 .-