

# Panorámica del buque y del naufragio



José F. Núñez Basáñez  
Dr. Ingeniero Naval  
Catedrático de  
Universidad  
Director de la E. T. S. de  
Ingenieros Navales  
(U.P.M.)

## INDICE

- 1.- La película. Algunas Licencias Artísticas que no se corresponden con los hechos
- 2.- El barco. ¿Era el Titanic un segundón?
- 3.- Los Protagonistas. Sus actuaciones en la realidad
  - 3.1.- La Tripulación
  - 3.2.- Los Armadores
  - 3.3.- Los Constructores
  - 3.4.- Los Pasajeros
- 4.- El Salvamento. Polémica sobre los medios de salvamento y su utilización
- 5.- Ficciones y Coincidencias
- 6.- Bibliografía

## 1.- La película. Algunas Licencias Artísticas que no se corresponden con los hechos

La pérdida del Titanic, en la madrugada del día 15 de Abril de 1912, supuso una de las mayores tragedias marítimas de todos los tiempos. Para entender este desastre, numerosos libros, informes técnicos, películas, documentales, series de televisión, etc., han sido realizados a lo largo de los 75 años transcurridos desde el hundimiento; todos ellos tratando de explicar las razones por las cuales el buque de pasajeros más grande y más lujoso de su época, acabó en el fondo del Atlántico Norte en dos horas y media escasas, arrastrando en su hundimiento a casi 1.500 personas.

El último intento ha sido la película "TITANIC", producida por la Twenty Century Fox y dirigida por James Cameron. En el último trimestre de 1997, fue estrenada a nivel mundial y el 23 de Marzo de 1998 ganó once Oscars, lo que le hace igualar el récord de "BEN HUR" (1961), hasta entonces la película más premiada de toda la historia del cine.

La realización del film no ha tenido ningún tipo de limitaciones, tanto en coste -más de 200 millones de dólares de Presupuesto-, como en medios técnicos. La película, con más de tres horas de duración, narra una historia de amor que culmina con la trágica pérdida del buque. Las cuidadísimas secuencias, la recreación histórica y el derroche de efectos técnicos y especiales, hacen que el espectador perciba numerosos momentos de angustia y de terror, que tienen su máxima expresión en las escenas del naufragio, cuando los pasajeros tratan de escapar, inútilmente, del buque que se hunde.

Aunque en numerosas ocasiones, Cameron ha declarado a los medios que su intención no ha sido realizar una reconstrucción histórica de la tragedia, sino más bien relatar un romance amoroso ambientado en el marco incomparable del buque, la película adolece de algunos defectos o, mejor dicho, inexactitudes técnicas que, desde el punto de vista del Ingeniero Naval, parece conveniente aclarar.

El espectador que ha visto la película sale con la sensación de que el Titanic se parte en dos, todavía en la superficie, y que la popa, ¡tremendo momento de emoción y de angustia!, se hunde verticalmente. Este es quizás el mayor error técnico que Mr. Cameron y sus Asesores cometen (¿o no?... ¿no puede ser quizás una Licencia Cinematográfica?), pues hoy en día, una vez que se ha podido llegar hasta los restos del buque, y sin entrar en detalles que se darán posteriormente en este trabajo, parece claro que el colapso total de la estructura y su consiguiente fractura se produjo después de que el barco hubiese desaparecido en la superficie. Esta teoría ya fue apuntada poco después del hundimiento, quedando reflejada en el informe forense que realizaron seis Sociedades Técnicas por encargo del Board of Trade británico. En este mismo sentido se pronuncian los técnicos constructores John Bedford y Chris Hacket del astillero Harland & Wolff, así como diversos testimonios de supervivientes.

No dejan de ser espectaculares las secuencias en las que, algunas calderas del buque se desprenden de sus polines, debido al trimado que experimenta el buque en la última fase del hundimiento, y siembran el caos en su desplazamiento a lo largo del buque. Aunque de indudable efecto cinematográfico, el relato de Cameron se aparta aquí también de la realidad de los hechos. Los cálculos modernos de inundación, tal como se refleja en otra parte de este trabajo, demuestran que el buque nunca superó una inclinación de más de 20 grados y, con esa inclinación, era imposible que las calderas pudieran desprenderse de sus polines. Así lo demostró técnicamente el Ingeniero Naval Edward Wilding de Harland & Wolff, ya en 1915, ante la Comisión de Investigación. Lo anterior quedó definitivamente demostrado cuando, en Agosto de 1996, pudo procederse a la inspección visual de los restos, encontrándose todas las calderas de las salas de máquinas N° 2 a 6 en su sitio. Sin embargo, en la sala n° 1, y debido al pandeo y poste-

rior fractura de la estructura del doble fondo, las calderas de esta sala quedaron libres y se precipitaron hasta el fondo del mar, rompiendo a su paso las chapas del fondo del buque. Pero, de calderas recorriendo el buque de popa a proa..., nada.

Es también muy efectista la dramática descripción y, a simple vista realista, de las maniobras que, como consecuencia de las órdenes que se transmiten desde el puente, se realizan en máquinas. Enormes máquinas alternativas y turbinas, perfectamente reproducidas en la película, revierten el sentido de la marcha como si se tratara de rápidos motores Diesel de última generación. Aunque muy espectacular: maquinistas accionando reguladores a diestro y siniestro, manómetros girando vertiginosamente, hélices invirtiendo el sentido de la marcha antes de que se produzca la colisión..., nada más lejos de la realidad. Sólo son necesarios algunos conocimientos, no demasiados profundos por cierto, de las instalaciones de vapor marinas de la época, como para comprender que la maniobra es mucho más complicada y, sobre todo, más lenta que la que se narra en la película. En efecto, en primer lugar, el flujo de vapor que se dirige a las máquinas y a la turbina (No hay que olvidar que la hélice central estaba accionada por una turbina de vapor), debe cortarse y, a continuación, reconducirlo hacia los condensadores para, por último, iniciar la secuencia con las máquinas cuando. Según los cálculos más optimistas, no menos de 45 segundos son necesarios para realizar toda la maniobra, pero... la colisión se produjo 30 segundos después de que se avistara el iceberg por lo que, cuando éste se alejaba por la popa, la maniobra, con toda seguridad, no había concluido.

"TITANIC" es, sin duda, una excelente película y una apasionada historia de amor pero cae, en algunos momentos, en las mayores incongruencias. La escena de amor en la bodega de carga, dentro del automóvil Renault, está muy conseguida, siempre que nos explique el Sr. Cameron cómo pudo acceder la pareja a ese compartimento desde una cámara de calderas, cuando ambos espacios están separados por un mamparo estanco. La romántica escena de los dos enamorados, extendiendo sus brazos, justo en la proa del buque, está en la línea más pura de las licencias artísticas de Hollywood, pero no es muy verosímil que a la pareja le fuera permitido llegar hasta el extremo del castillo de proa por simples razones de seguridad.

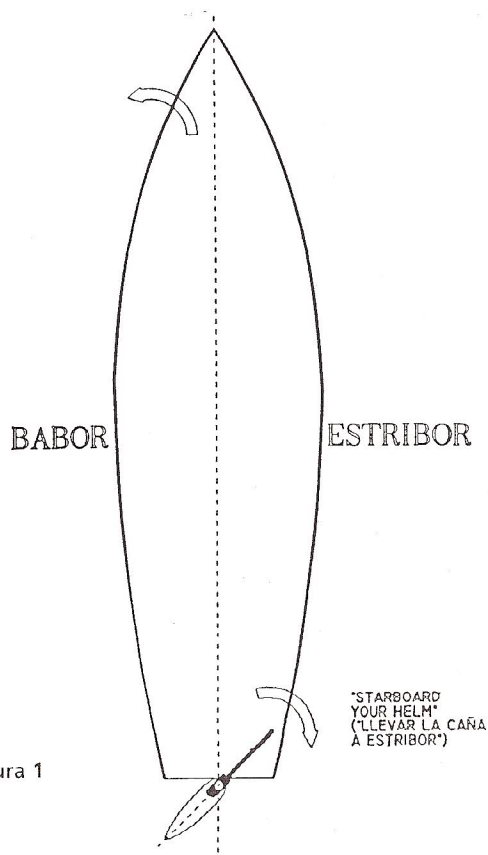


Figura 1

Aunque el derroche de medios técnicos es impresionante, algunas imágenes virtuales obtenidas por ordenador no se corresponden, ni con mucho, con la realidad. Es cierto que el mar estaba en calma durante la travesía, también lo es que el cuerpo de proa del buque, a la vista de las formas, era muy fino y el ángulo de entrada en la flotación pequeño; pero la amplitud de la ola que levanta la proa con el buque navegando a 21 nudos o, mejor dicho, el software de imagen que reproduce aquella, no puede presentarse en ningún buque real, por mucho que se empeñen los Asesores Técnicos de la película.

Hay detalles, sin embargo que, sorprendentemente, son de una veracidad extraordinaria. Valga como ejemplo el siguiente: es de suponer que, cuando el Primer Oficial Murdoch, para evitar la colisión, ordena : "**todo a estribor !**" y, a continuación, la proa del barco cae a babor; cualquiera del oficio, y yo entre ellos, ha tenido que dar un salto en la butaca del cine al ver la escena. Sin ganas de complicarse la vida, uno lo achaca, en principio, a un fallo de doblaje pero, después, movido por la curiosidad y tras investigar un poco, se llegan a conclusiones realmente curiosas. En la versión original de la película, lo que dice realmente Murdoch es : "**hard starboard your helm !**", que traducido literalmente significa: "**toda la caña a estribor !**". Sabido es que los ingleses, tan tradicionalistas ellos, daban las órdenes al timonel en sentido contrario al de la caída de la proa, como queda reflejado en la Figura nº 1. Esta costumbre desapareció con el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en la Mar, celebrado en Londres el año 1929, en el que su Artículo 41 preceptúa, que las órdenes de babor y estribor deben ser iguales a la de la caída de la proa.

## 2.-El barco. ¿Era el Titanic un segundón?

La idea de construir una serie de barcos gemelos que fueran competitivos en el mercado transatlántico, vulgarmente conocido como "la Carrera del Atlántico", partió de la Compañía WHITE STAR en 1907, con objeto de ganarles la partida a los barcos de las Compañías rivales, principalmente la CUNARD, también británica, y la alemana NORTH GERMAN LLOYD STEAMSHIP COMPANY. Fueron planeados un total de tres barcos: el *Olympic*, el *Titanic* y el *Gigantic* (este último rebautizado *Britannic*, después del hundimiento del segundo). Los proyectos de los buques ocuparon, trabajando a marchas forzadas, más de un año de Oficina Técnica. La White Star decidió sacrificar la "Cinta Azul", trofeo instaurado para el buque más rápido que fuera capaz de atravesar el Atlántico en menos tiempo, en beneficio de la seguridad y del lujo de sus buques.

La quilla del primer buque de la serie, el *Olympic*, fue puesta el 1 de Enero de 1909. Tres meses después, el 31 de Marzo del mismo año, se hizo lo mismo para el *Titanic*. El Astillero Constructor fue Harland & Wolff, de Belfast (Irlanda del Norte), que para hacerse cargo del pedido de la White tuvo que ampliar y modernizar considerablemente sus instalaciones y equipos originales. Las construcciones de los dos primeros buques de la serie fueron casi en paralelo; no obstante, el *Olympic* fue entregado a la Compañía en Junio de 1911, casi un año antes que el *Titanic*, que lo fue el 2 de Abril de 1912.

A la vista de lo anterior, es evidente que el *Titanic* no fue el mayor buque jamás construido ni el más lujoso, puesto que su hermano gemelo, el *Olympic*, ya llevaba navegando casi un año. ¿Por qué entonces la aureola y la fama del *Titanic*? Sólo existe una explicación razonable: la fama del segundo fue adquirida después de que se hundió en su viaje inaugural, generando 1.500 víctimas. Sin embargo, el *Olympic*, verdadero precursor y hermano mayor de la serie, ha pasado por la Historia Marítima sin pena ni gloria, debido a que su destino final, en 1935, fue el normal de casi todo buque que se precie: el desguace. En honor a la verdad, hay que decir que, a la vista del comportamiento y de las prestaciones del primer buque después de entrar en servicio, al *Titanic* le fueron incorporadas algunas mejoras, como por ejemplo eliminar una cubierta de paseo para aumentar el número de Suites de Primera e incorporar un Salón de Recepción y otro Restaurante; todo ello supuso un aumento de Peso en Rosca de alrededor de 1.000 toneladas. Teniendo en cuenta lo anterior, puede decirse que técnicamente es cierta la primera aseveración que se hace en el párrafo pero, a pesar de to-

do, no es menos cierto que la fama adquirida la provocó su tragedia. A pesar de todo, justo es reconocer que la serie *Olympic*, no *Titanic*, había sido concebida con las técnicas más modernas de principio de siglo. Los Ingenieros Navales creían, por aquel entonces, que el progreso de la ciencia permitiría eliminar los riesgos. Nunca la creencia en la técnica, la ciencia y el progreso había sido tan fuerte y en este marco se concibieron los barcos de la serie.

Centrándonos en el barco de nuestra historia, el *Titanic* tenía 16 compartimentos estancos, tres millones de remaches de tres centímetros de grosor (más adelante se insiste en la calidad de esos remaches), pesaba en rosca 42.000 toneladas, medía 300 metros de eslora, 30 metros de alto desde la quilla al puente y otros 30 desde el puente al vértice del mástil. Era el más lujoso del mundo -su pasaje de Primera costaba más de siete millones de pesetas de las de hoy-; tenía piscina cubierta (la primera que se instaló a bordo de un buque), gimnasio, squash, baños turcos, jardín... También era la mayor estructura de acero jamás fabricada por el hombre. Tal vez contribuyera esta última circunstancia al nombre con que fue bautizado, muestra de la que parecía legítima satisfacción de sus constructores, que si bien no quisieron escalar el cielo, a fuer de titanes, sí pretendieron construir una embarcación a bordo de la cual no hubiera que contar con el peligro de irse a pique.

No sólo el *Titanic* tuvo mala suerte en su corta vida en servicio, también los otros dos buques de la serie atravesaron circunstancias difíciles y accidentes que hacen pensar en un halo de fatalidad que rodeó a los tres barcos.

El *Olympic*, tres meses después de su entrada en servicio colisionó con el crucero británico *HMS Hawke* en el Solent, saliendo de Southampton. Tras el impacto, se produjo una brecha en el casco, por encima de la línea de flotación, de más de 80 pies en el costado de estribor. Las tracas del forro, en la zona del impacto, mostraban pequeñas deformaciones plásticas pero muchas de ellas presentaban extrañas y poco habituales roturas que hacían presumir un tipo de fractura frágil. Estas características del acero empleado en la construcción del buque se repetirán en los otros dos barcos de la serie y, como más adelante se demostrará, eran motivadas por el alto contenido de azufre de la fundición. En Enero de 1918, un torpedo lanzado por un submarino alemán chocó contra el casco del *Olympic*, sin llegar a explotar. Una vez varado el buque en dique para reconocer la avería, también pudo apreciarse en el agujero que provocó el impacto del torpedo, las mismas señales de rotura frágil que en la colisión con el crucero, siete años antes.

El *Britannic*, tercer buque de la serie, fue acabado de construir con todas las mejoras en cuanto a subdivisión que se recomendaron a raíz del hundimiento del *Titanic*. Nunca llegó a entrar en servicio como barco de pasajeros pues, a raíz del estallido de la Primera Guerra Mundial, fue requisado por el Ministerio de la Guerra británico y transformado en buque hospital. Tras varios viajes por el Mediterráneo Oriental, repatriando soldados heridos en la campaña de Gallipoli, el 21 de Noviembre de 1916 chocó con una mina lanzada pocas horas antes por un submarino alemán. La mina explotó casi exactamente en la misma zona del casco donde su gemelo el *Titanic* recibió el impacto del iceberg en 1912. La extensión de la vía de agua y los daños recibidos fueron prácticamente los mismos que los del *Titanic* y la inundación y posterior hundimiento del *Britannic* fue fiel reflejo de la del primero. ¿Casualidad o existencia de un vicio oculto en el material y en la construcción de los tres barcos?

### 3.- Los Protagonistas. Sus actuaciones en la realidad

Dejando aparte a los simpáticos protagonistas de ficción, el joven pintor que regresa a su patria con intención de forjarse un futuro y la señorita de clase bien, venida a menos, a la que su interesada madre forzará a casarse con el rico ejecutivo americano, los verdaderos protagonistas de la historia son, sin duda, la tripulación, los constructores, los armadores del barco y los pasajeros. En estos cuatro últimos grupos debe centrarse el análisis de las actuaciones en los sucesos que rodean la tragedia del hundimiento.

#### 3.1.- La Tripulación

-**Capitán, Edward J. Smith.** Era el Comodoro de la *White Star*, es decir el Capitán más antiguo y de más categoría de la Compañía; los Directivos de ésta habían depositado la máxima fe en su pericia y en su profesionalismo. En sus cuarenta años de marino en activo, jamás tuvo el más mínimo percance y nunca se vio involucrado en ningún tipo de accidente. Poseía la distinción más prestigiosa que, en aquellos tiempos, podía otorgarse a un marino, pues había conseguido la certificación de Extra Master Mariner's ( Super Maestro de Marineros).

El Capitán Smith había mandado con anterioridad el *Olympic*, primer buque de la serie y gemelo del *Titanic*. A primeros de abril de 1912, desembarcó del primero para tomar el mando del segundo y realizar personalmente sus pruebas de mar. Su intención era jubilarse una vez hubiese llevado a buen puerto al *Titanic* en su viaje inaugural.

Quizás pudiera achacársele al Capitán Smith un exceso de confianza motivado, probablemente, por su dilatada experiencia y aunque la estación del año era la más propicia para encontrar témpanos a la deriva, y Smith tomó la precaución de ordenar que se tomara la temperatura del agua cada dos horas, la Comisión Investigadora estimó que, dada la alta velocidad del buque -21 nudos-, la distancia recorrida entre dos mediciones 42 millas- era excesiva, dadas las circunstancias climatológicas y que, por lo tanto, el comportamiento del Capitán, en ese aspecto, pecó de imprudente.

De los testimonios que se reflejan en las diversas investigaciones abiertas a raíz del hundimiento, no se puede asegurar, al contrario de lo que se desprende en la película de Cameron, que el Capitán Smith adoptara una actitud pusilánime, una vez convencido de la pérdida irremediable del buque. Parece ser que dirigió serena y profesionalmente los trabajos de evacuación y de lucha contra la inundación y, en ningún momento, se dejó llevar por el pánico ni por el desánimo.

No son coincidentes las versiones de su muerte. Algunas aseguran que se suicidó, necesitando para ello dos intentos; en el primero le fue arrebatada el arma cuando se disponía a dispararla en la biblioteca, en el segundo, ya en cubierta, consiguió su propósito mediante un tiro en la boca. Otros testigos declaran que lo vieron dirigirse al puente para hundirse con su barco, tal como se relata en la película de Cameron. Por último, existe la declaración de un testigo que asegura haberlo visto nadar con un niño en los brazos hasta llegar a uno de los botes volcados y depositarlo encima para, a continuación, desaparecer bajo las aguas.

-**Jefe de Máquinas, Henry F. Wilde.** Ejecutó con presteza las órdenes que le enviaron desde el puente para evitar la colisión, aunque fue inútil. Permaneció durante todo el tiempo con sus hombres atendiendo y alimentando la caldera nº 1 que suministraba vapor a las dinamos, consiguiendo así mantener la iluminación y el servicio de bombas de achique hasta el último momento. La proeza le costó la vida, junto con la de todos sus hombres, ya que ni uno solo de los 35 maquinistas y electricistas a cargo vivieron para contarlos.

-**Primer Oficial, William M. Murdoch.** Estaba de guardia en el puente cuando se dio la voz de alarma al avistar los vigías el iceberg. No actuó muy correctamente en cuanto a las órdenes que impartió para evitar la colisión, aunque ésta en cualquier caso, como se demuestra más adelante, era inevitable. No fue "el malo de la película", tal como pretende Cameron en su relato. Se encargó de dirigir los trabajos de embarque y arriado de botes, permitiendo embarcar algunos hombres cuando, en las proximidades de los botes, no quedaban mujeres y niños. Se hundió con el buque, aunque no está comprobado que se suicidara. A este respecto, parece ser que el Ayuntamiento de la ciudad escocesa de la que era originario Murdoch ha entablado a la Productora una demanda en defensa de su honor.

-**Segundo Oficial, Charles H. Lightoller.** Fue el oficial de mayor graduación que sobrevivió a la tragedia. Se encargó de dirigir el embarque en los botes de la banda de estribor. Reprimió duramente los casos de pánico que se produjeron, llegando a emplear su arma reglamentaria con la que mató a tres hombres que pretendían abordar los botes, sin respetar la Ley del Mar de "Las Mujeres y los Niños primero". Fue so-

metido a juicio por estos hechos, aunque pudo demostrar que siempre actuó en cumplimiento de su deber, siendo por ello absuelto. Junto con el resto de los oficiales, fue también acusado de negligencia y, durante el tiempo que duró la investigación, suspendido de empleo y sueldo por la Compañía; al final resultó totalmente exonerado.

Cuando la Comisión Investigadora le pregunta cual fue, desde su punto de vista, el principal responsable de la tragedia, contesta: "La Luna, que no apareció".

- **Quinto Oficial, Harold G. Lowe.** Después del naufragio y mandando un bote salvavidas, fue el único que regresó al lugar de los hechos, consiguiendo salvar cinco naufragos que todavía estaban vivos.

- **Primer Radio-Telegrafista, John Phillips.** Recibió, a lo largo del día, los numerosos mensajes de los buques próximos que habían encontrado hielo en su ruta. La remisión al puente de los mensajes no fue ni rápida ni eficaz, porque tanto él, como su ayudante, se encontraron desbordados por la gran cantidad de mensajes familiares y de negocios que continuamente les ordenaban enviar los pasajeros.

Permaneció en su puesto hasta el último momento, transmitiendo mensajes de auxilio con tal serenidad y sangre fría que llamó la atención de los buques y de las estaciones a la escucha por lo normal y rítmico de la pulsación. Murió de frío en uno de los botes salvavidas.

- **Contraestre, Robert Hitchens.** Estaba a cargo de la rueda del timón cuando sobrevino la colisión. Después fue el encargado de lanzar los cohetes de auxilio. Sobrevivió al hundimiento.

- **Serviola, Frederick-Fleet.** Fue el primer vigía que, desde la cofa del palo de proa, avistó el iceberg. Sobrevivió al hundimiento.

### 3.2.- Los Armadores

En una noche de verano del año 1907, **Bruce Ismay**, Presidente de la Compañía Naviera White Star, junto con su esposa Florence, asistió a una cena en Downshire House, imponente mansión situada en el barrio londinense de Belgravia y cuyo propietario era Lord James Pirrie, socio principal de la firma **Harland and Wolff** de Belfast, constructora exclusiva de los buques de la White Star. En aquella Cena, Ismay y Pirrie concibieron el ambicioso plan de construir una serie de tres buques, el segundo era el *Titanic*, que serían los más lujosos y de mayor tonelaje jamás construidos.

Como ya hizo con el *Olympic*, primer buque de la serie, Ismay embarcó en el *Titanic* para realizar el viaje inaugural y logró sobrevivir al naufragio. Aunque no formaba parte de la tripulación, su condición de propietario del buque le hizo jugar un papel significativo en el desastre. Efectivamente, según diversos testimonios prestados a la Comisión Investigadora, el afán de Ismay por acortar el tiempo de la travesía, hizo que en diversas ocasiones presionara al Capitán Smith para que aumentara, hasta el máximo posible, la velocidad del buque; por otra parte, exigió a aquél que navegara por la ruta más corta, aunque fuera la más peligrosa. Muchos son los convencidos de que si Ismay no se hubiera encontrado a bordo, el Capitán Smith hubiera tomado las precauciones adecuadas para enfrentarse al peligro del hielo.

Ismay abandonó el barco en el bote plegable C y fue extensamente criticado por ello, ya que la opinión general era de que debía haberse hundido con el buque. Los testimonios sobre su actuación durante el naufragio no son coincidentes. Algunos declararon que, hasta el último momento, estuvo ayudando activamente en la evacuación y que sólo se embarcó cuando no quedaba ningún pasajero en las proximidades del bote. Otros, sin embargo, aseguran que se introdujo a empujones en el bote saltándose el turno correspondiente.

A renglón seguido del hundimiento del *Titanic*, Ismay dimitió de su cargo, aunque permaneció como alto ejecutivo de la Compañía hasta 1916. Murió a los 74 años de edad en Octubre de 1937.

### 3.3.- Los Constructores

- **William J. Pirrie. Vizconde de Pirrie.** Presidente y Socio Principal de **Harland & Wolff**, el Astillero radicado en Belfast (Irlanda del Norte) donde se construyeron todos los buques de la Compañía White Star. Empezó su carrera profesional como aprendiz en el Astillero en 1862 y fue ascendiendo hasta que, a la edad de 27 años, fue hecho socio de la Compañía logrando, al poco tiempo, el control total de aquella. Prestó grandes servicios a la Corona en el campo de la Construcción Naval británica y fue el auténtico iniciador de la construcción de buques en serie, representando buena prueba de ello la serie *Olympic* de la White Star.

Tenía previsto realizar el viaje inaugural del *Titanic* pero, a la postre, no pudo embarcarse porque le sobrevino una ligera enfermedad. Le sustituyó, en el último momento, Thomas Andrews, Director General de la Compañía.

- **Thomas Andrews.** Director general de Harland & Wolff. e Ingeniero Principal responsable de la serie *Olympic*. Era sobrino de Pirrie y, como éste, empezó de aprendiz en el Astillero. En 1905, una vez finalizados sus estudios de Ingeniero Naval, fue nombrado responsable del Departamento Técnico del Astillero y, dos años después, Director General.

Se embarcó para efectuar el viaje inaugural del *Titanic*, junto con un pequeño equipo de pruebas del Astillero. No era un viaje de placer, su misión consistía en chequear el buen comportamiento del buque y sugerir mejoras para el tercer buque en construcción -el *Britannic*- de la serie. Nada más producirse la colisión, reconoció el buque exhaustivamente para poder determinar la extensión y la gravedad de las averías producidas. Una vez recabada la información, un simple vistazo al cálculo de Esloras Inundables, le hace afirmar que el buque se hundiría en menos de una hora y media y recomienda al Capitán Smith que comience inmediatamente las labores de evacuación. Se equivocó, el buque tardó en hundirse dos horas y cuarenta minutos.

Participó activamente en los trabajos de embarque y arriado de botes y se hundió con el buque.

### 3.4.- Los Pasajeros

Una de las preguntas que todavía no ha podido ser contestada exactamente, y hay pocas probabilidades de que alguna vez pueda hacerse, es la de: "¿Cuántas personas se encontraban a bordo del *Titanic* la noche del naufragio?". Dependiendo de las fuentes consultadas, el número varía ligeramente de unas a otras, ya que las escalas intermedias que el buque efectuó antes de poner definitivamente proa a Nueva York, con sus correspondientes trasiegos de pasajeros, dificultan extraordinariamente esta operación. En efecto, después de la salida de Southampton el 10 de Abril, y antes del cruce definitivo y fatal del Atlántico Norte, el buque recaló en Cherburgo (Francia) y Queenstown (Irlanda); en ambos puertos, sobre todo en el último, embarcaron numerosos emigrantes que ocuparon parte de la tercera clase.

Está claro que la Lista Oficial de Pasajeros contiene numerosas inexactitudes, omisiones e, incluso, errores de impresión. En las diferentes fuentes se incluyen nombres de pasajeros que jamás pisaron el barco y, sin embargo, se omiten otros que se ha comprobado posteriormente que se encontraban a bordo. En cualquier caso, las diferentes cifras no varían en más de 30 personas y, ante la magnitud del desastre, no supone un hecho demasiado relevante.

Puede ser más significativo, a la vista de la inquietud que despierta en el espectador las tremendas secuencias de la película de Cameron y las sospechas de discriminación en el salvamento, el número total de sobrevivientes y, sobre todo, su procedencia. El informe correspondiente a la Investigación realizada por el Board of Trade Británico, incluye unas cifras bastante razonables relativas al número total de personas embarcadas, 2.201 entre pasajeros y tripulación. Las cifras absolutas y relativas de los supervivientes, agrupadas por Clases y tomadas de la misma fuente, hablan por sí solas en cuanto a esta espionosa cuestión:

Titanic. Lista de supervivientes			Porcentaje
1ª CLASE	Mujeres y Niños	146 sobre un total de 150	97,3%
	Hombres	57 " " 175	32,6%
2ª CLASE	Mujeres y Niños	104 sobre un total de 117	89,0%
	Hombres	14 " " 168	8,3%
3ª CLASE	Mujeres y Niños	103 sobre un total de 244	42,2%
	Hombres	75 " " 462	16,2%
TRIPULACIÓN		212 sobre un total de 885	24,0%
<b>TOTAL SUPERVIVIENTES</b>		<b>711 sobre un total de 2.201</b>	<b>32,3%</b>

No parece probable que se impidiera el acceso a los botes de los pasajeros de la clase más baja pero, si se tienen en cuenta las características de la sociedad inglesa de principio de siglo -clasista y jerarquizada-, de la cual el *Titanic* era fiel reflejo, es evidente, a la vista del cuadro de supervivientes, que se estableció un orden de acceso a la cubierta de botes que tuvo consecuencias fatales (¡demasiado tarde!) para la mayoría de los pasajeros de 3ª Clase. Por otra parte, algo de verdad se muestra en la película de Cameron porque, efectivamente, el acceso desde Tercera Clase a la Cubierta de Botes no era posible en circunstancias normales de navegación, ya que existían verjas de hierro que impedían el paso.

Algunos de los pasajeros que perecieron en el desastre eran distinguidos personajes de la época. El Coronel Astor pereció aplastado por una de las chimeneas que se derrumbó, después de ceder su sitio en el bote salvavidas a una mujer y a su niño. Tampoco consiguieron sobrevivir el dramaturgo americano Millet, el publicista Guillermo Stead, el bibliófilo y millonario Millet y, entre otras personalidades, el matrimonio español Peñasco que estaba disfrutando de su Luna de Miel. La mayoría de los pasajeros eran británicos, sobre todo los de Primera y Segunda Clase y, haciendo gala de su mejor flema, se ahogaron casi todos civilizada y ordenadamente.

Debe señalarse también el comportamiento heroico de algunos pasajeros destacando, sobre todos, el de la Señora Molly Brown, muy celebrada en la película, que tomó el mando efectivo de uno de los botes ocupado exclusivamente por mujeres, organizándolas y animándolas durante las terribles horas que precedieron a la llegada de los primeros buques de rescate.

#### 4.-El Salvamento. Polémica sobre los medios de salvamento y su utilización

El *Titanic* llevaba a bordo un total de 20 botes salvavidas; 14 de ellos estaban contruidos completamente en madera y tenían 30 pies de eslora y una capacidad de 65 personas cada uno, 2 más eran embarcaciones de rescate, también de madera, con una capacidad de 40 personas cada uno y los 4 restantes eran botes plegables tipo Engelhart -con el fondo de madera y los costados de lona- con capacidad para 47 personas. El barco también llevaba 3.560 chalecos y 48 aros salvavidas.

En definitiva, la capacidad total de los medios de salvamento existentes a bordo era de 1.178 personas. Obviamente no eran suficientes para embarcar las 2.201 personas que se encontraban a bordo en el momento de la tragedia. Afortunadamente, el *Titanic*, en su primer y único viaje, no llevaba el pasaje al completo de su capacidad (3.547 personas entre pasaje y tripulación), sino sólo un 65% de ésta. Si el barco hubiese naufragado al completo de tripulación y pasaje, las dimensiones de la catástrofe en cuanto a pérdida de vidas humanas hubieran sido mucho mayores. El que el barco hiciera la travesía medio vacío es, quizás, el único aspecto positivo de la tragedia.

A la vista de lo anterior, las preguntas que uno se hace son: ¿Por qué tan pocos botes salvavidas? ¿El barco cumplía los Reglamentos vigentes en cuanto a medios de salvamento? Aunque suene a increíble, el *Titanic* **sobrepasaba** significativamente los medios exigidos por el Board of Trade para buques de similares características. Efectivamente, el Reglamento vigente y ratificado en 1894 del Ministerio de Comercio inglés -el citado Board of Trade-, obligaba a los buques de más de 10.000

Toneladas de Registro Bruto (y el *Titanic* las sobrepasaba por mucho) llevar a bordo un mínimo de 16 botes salvavidas de 5.500 pies cúbicos de capacidad cada uno. Dicho en otras palabras: las leyes británicas de la época sólo exigían medios de salvamento para 962 personas a un buque que, al completo de pasajeros y tripulación, podía transportar: ¡3.511 personas!. Y encima agradecidos porque la Compañía, en un alarde de generosidad y de previsión, había dispuesto medios de salvamento para 200 personas más que las mínimas exigidas.

En descargo de los constructores del buque, el *Titanic* fue diseñado para que pudiera albergar hasta 48 botes salvavidas, 24 a cada banda, pero, a pesar de las insistentes recomendaciones del Astillero, la White Star hizo caso omiso de aquellas "el Cliente siempre tiene razón" - y decidió reducir los botes al mínimo para que el pasaje de Primera Clase pudiera disponer de una amplia cubierta de paseo que, en definitiva, es en lo que se convirtió la cubierta de botes. Existen testimonios escritos de la preocupación de Andrews por esta situación y su firme propósito de duplicar los botes salvavidas en un futuro más o menos próximo.

Esta postura, a simple vista irresponsable, era compartida por todas las Compañías que se dedicaban al tráfico de pasajeros en la Carrera del Atlántico. Posiblemente, en 1912, ningún trasatlántico hubiera podido evacuar por sus propios medios la totalidad del personal embarcado, ya que se creía que el fin primario de los botes era trasbordar a dicho personal, en caso de necesidad, hasta los buques que acudieran en auxilio del siniestrado, tarea relativamente sencilla y sin mucho riesgo, teniendo en cuenta la derrota tan frecuentada y el convencimiento de que era imposible de que algo pudiera hundir repentinamente buques tan grandes y tan seguros. Los hechos, con su terquedad, demostraron sobradamente el enorme error de apreciación cometido y, como se explica más adelante, obligaron a las Autoridades Marítimas a remediar, casi inmediatamente, esta penosa situación.

A pesar de todo, llama poderosamente la atención el hecho de que **sólo se salvaran 711 personas** cuando, aunque escasos, había medios para evacuar, por lo menos, 450 personas más. ¿Qué pasó? ¿Por qué muchos botes fueron arriados sin estar al completo de su capacidad? Todo tiene su explicación y desde el punto de vista del que esto escribe, las principales razones fueron las siguientes:

- La tripulación no estaba entrenada en las tareas de evacuación y, a pesar de la experiencia de los Oficiales encargados, hubo una descoordinación evidente de aquellas.
- Las pruebas de carga de los botes salvavidas y de los pescantes fueron realizadas correctamente antes de la entrega del buque pero, sorprendentemente en gente tan avezada, los Oficiales encargados de la evacuación desconfiaron de la resistencia de los pescantes y no se atrevieron a arriarlos con el máximo del personal certificado.
- Aunque parezca chocante, la observación estricta de la sagrada Ley del mar de: "las mujeres y los niños primero", también contribuyó a que muchos botes fueran arriados medio vacíos. Efectivamente, algunos de los oficiales encargados de la evacuación sólo permitieron el embarque de las mujeres y los niños presentes impidiendo, en algún caso violentamente, el de los hombres que esperaban su turno. Como el tiempo pasaba, no se presentaban más mujeres ni niños (muchos estaban todavía atrapados en los espacios de Tercera Clase) y la situación se estaba volviendo crítica, pues... dieron orden de arriar con el personal que ya se encontraba a bordo. Así, los botes nº 3, 5 y 6, todos ellos con capacidad para 65 personas, fueron arriados con 32, 41 y 28 personas a bordo; clama al cielo que el bote nº 1, con capacidad para 40 personas, fuera arriado con.... ¡ 12 !.
- El exceso de confianza fue, también, otro factor determinante en este aspecto, pues muchos pasajeros se negaron a embarcar en los botes prefiriendo permanecer en el buque porque se consideraban más seguros en él que en unos pequeños esquifes dejados a la ventura y a merced del Atlántico. Cuando quisieron embarcar, ya fue demasiado tarde.

Todavía hay más puntos oscuros. Cuando el barco desaparece bajo las aguas, permanecen a flote, gracias a los chalecos salvavidas, centenares de naufragos que, aunque todavía están vivos, tienen los minutos contados (no más de 15) debido a la frialdad del agua (alrededor de 2 grados centígrados bajo cero) que los rodea. Los botes salvavidas se apresuran a regresar al lugar del hundimiento, pero sólo uno consigue rescatar 5 naufragos con vida. ¿Por qué tardaron tanto? o, mejor dicho, ¿Por qué se alejaron tanto del lugar del naufragio?. Aquí también interviene, según algunos testimonios, la mala suerte que, desde el principio de la singladura persiguió al *Titanic*. Al salir de Southampton rápidamente, demasiado rápidamente, y pasar frente al muelle 38, el trasatlántico *New York*, que estaba abarloado al *Oceanic*, este último también de la White Star, fue arrastrado por el efecto combinado de la iteracción del casco del *Titanic* y la succión de sus enormes hélices. Tras romper las amarras de popa, el *New York* se aproximó peligrosamente al costado del *Titanic* y sólo la decidida actuación de los remolcadores impidió una colisión. Este incidente permaneció grabado en la mente de los supervivientes embarcados en los botes que, temerosos de que la enorme mole del barco les arrastrara hasta las profundidades del océano, se alejaron del punto del hundimiento mucho más que lo que aconsejaba el sentido común y la razón. Cuando volvieron a recoger naufragos, sólo encontraron cadáveres congelados que, en número de 300, fueron recuperados por el *Carpathia* a la mañana siguiente.

## 5.- Ficciones y Coincidencias

El novelista Morgan Robertson escribió un libro, "Futilidad", en el que relata la historia de un transatlántico, el mayor y más grandioso construido jamás, que en su viaje inaugural Southampton-New York, choca con un iceberg y se hunde con una considerable pérdida de vidas humanas. El buque se llamaba *Titán*. El lector supondrá que esta obra es una de muchas reconstrucciones que se hicieron sobre la tragedia que nos ocupa. Eso parece, pero... el libro fue escrito en 1899, trece años antes de que se hundiera el verdadero *Titanic*.

Las extrañas coincidencias no terminan aquí. El famoso periodista W.T. Stead publicó, en 1892, un cuento que resultó ser una premonición del desastre del *Titanic*. Stead, que era espiritista, se embarcó en el *Titanic* y no sobrevivió al hundimiento.

14 de Abril de 1935, un pequeño carguero atraviesa el Atlántico Norte, rumbo a Canadá. El Oficial de Guardia en el puente, un joven marino llamado William Reeves, trata de distinguir cualquier signo de peligro. El mar está en calma y no hay luna y Reeves rememora la tragedia del *Titanic*, ocurrida 23 años antes. Poco antes de terminar su guardia, exactamente a las 23.50, siente una sobrecogedora sensación de angustia y grita la alarma, ordenando dar marcha atrás a las máquinas. El barco se agita y se detiene... justamente a pocos metros de un enorme iceberg que se eleva en la oscuridad de la noche. ¿El nombre del pequeño barco que estuvo a punto de compartir el destino del *Titanic*? El TITANIAN.

## 6.- Bibliografía

- "Convenio Internacional de la Vida Humana en la Mar". 1960. Subsecretaría de la Marina Mercante.
- "El Titán gafado". L. Jar Torre. Revista General de Marina. Mayo 1998.
- "Enciclopedia del mar". Ed. Carroggio.
- "Review of the Movie:TITANIC". W.H. Garzke. SNAME /INTERNET
- "Some Ship Disasters and their causes" K.C. Barnaby O.B.E. Hutchinson & Co Ltd. Londres 1968.
- "The Titanic and Lusitania: A Final Forensic Analysis" D.K. Brown y otros. Marine Technology. Vol. 33, Nº 4. Oct. 1996
- "Titanic: An Anatomy of a Disaster" . Discovery Channel's Documentary Television.