

EL DESASTRE DEL TITANIC

Por JOHN C. CARROTHERS

(Traducido del "U. S. Naval Institute Proceedings")

Por el Cap. de Fragata JULIO CESAR SERJE



"En un rincón de casi todas las mentes existió la esperanza y aún la convicción de que el Titanic se hundiría solo un poco."

Hace algunos meses se cumplió el quincuagésimo aniversario del más grande y trágico desastre marítimo ocurrido en tiempo de paz: el hundimiento del SS. Titanic en su viaje inaugural.

Muchos de los hechos y circunstancias que rodearon esa catástrofe son tan raros e increíbles que si esta crónica fuera escrita como ficción, los lectores podrían muy bien calificarla de "improbable y altamente imaginativa".

Cuando se esparció por el mundo la noticia de que el lujoso buque se había ido a pique después de chocar con un témpano de hielo (iceberg) (1), la consternación no tuvo límites, ya que a ese palacio flotante se le había dado gran publicidad, calificándolo de insubmersible. La famosa compañía de seguros Lloyd's de Londres había considerado tan remota la posibilidad de un desastre de esta clase que la cláusula "hundimiento como resultado de colisión con un iceberg" figuraba en la respectiva póliza de seguro con una probabilidad de uno en un millón.

El "Titanic" fue la respuesta a la exigencia que hacía el público de comodidad, lujo, conveniencia y velocidad. Si estuviera a flote hoy, se conta-

ría aún entre los diez buques más grandes jamás construidos. Una de sus cuatro chimeneas podría servir de tunel para que pasara un tren ferroviario; se necesitaría la energía combinada de locomotoras modernas puestas una de trás de la otra en un trayecto de 400 metros para desarrollar los 55.000 caballos de fuerza necesarios para impulsar aquella mole de 50.000 toneladas a 23 nudos a través del agua. Sin embargo, esa nave, que hasta entonces era la más grande creación marítima del hombre, y en cuya construcción se emplearon tres años, se hundió en menos de tres horas. Con ella se perdieron 1.503 vidas humanas, estimándose las pérdidas materiales en 15 millones de dólares.

El zarpe del "Titanic" para este que habría de ser su primero y último viaje había sido fijado para el miércoles 10 de abril de 1912, desde Southampton, Inglaterra. El hombre escogido por los armadores para comandar esta "Reina de los mares" era el Comodoro Edward J. Smith, (2) cuyos 45 años de experiencia en el mar lo habían colocado en la cúspide de su profesión.

Exactamente a las 12 del día se dió la orden de largar las amarras y el buque comenzó a dar marcha atrás pa-

ra alejarse del muelle en medio de las pitadas de todos los navíos en puerto, que le deseaban una feliz travesía. Una flotilla de remolcadores le dió la vuelta hasta dejar su afilada proa orientada hacia el mar. Fue entonces cuando la gente en los muelles tuvo una impresión real de su gran tamaño, de más de dos cuadras y media de longitud. Lentamente el "Titanic" aumentó su velocidad. Después, dió tres pitadas con las cuales devolvía el saludo de los buques en puerto y las que hicieron trepidar todos los cristales en la ciudad.

Después de efectuar breves escalas para recoger correo y pasajeros en Cherbourg y en Queenstown (Irlanda), el "Titanic" puso rumbo a través del Atlántico, con destino a New York. El zarpe de Queenstown fue a la 1:30 de la tarde del jueves 11 de abril, y a bordo iban 2.211 personas. El viaje no tuvo incidencias a partir de esa tarde hasta casi la media noche del domingo. El mar estaba excepcionalmente calmado y el buque navegaba a toda velocidad, aunque no se hacía esfuerzo especial en forzar la marcha.

A las 9 de la mañana del domingo 14, el radiotelegrafista jefe le entregó al Comodoro Smith un mensaje enviado por el trasatlántico "Caronia" de la empresa Cunard, que decía: "Varios buques informan que han avistado campos de hielo (icefields) (3) y témpanos (icebergs) en Lat. 42 grados norte, entre longitudes 49 y 51 oeste, el día 12 de abril. Salúdolo, Barr, Capitán". El "Titanic" respondió: Gracias por su mensaje y su información. Hemos tenido tiempo variable en la travesía. Smith, Capitán". A la 1:42 de la tarde se recibió un largo mensaje enviado por el "Baltic", de la misma empresa White Star, dueña del Titanic, que en parte decía: "Hemos tenido vientos variables, moderados y buen tiempo desde el zarpe. El buque

griego "Athenai" comunica que avisó témpanos de hielo y muchos campos de hielo hoy en Lat. 40-51 N. Longitud 49 52 W. Le deseo a Ud. y al Titanic mucho éxito. Ranson, Capitán". Durante la tarde se recibieron dos mensajes adicionales de prevención, enviados por el "América" de bandera alemana y por el Mesaba, pero no hay constancia oficial de que el Comodoro Smith se enteró de su contenido, ya que no los contestó personalmente.

El mensaje del "Caronia" situaba el hielo un par de millas al norte del rumbo que debía seguir el "Titanic" mientras que el del "Baltic" lo colocaba unas pocas millas al sur. Sin embargo, el mensaje del "Mesaba" lo situaba directamente en la ruta del "Titanic". Los despachos antes mencionados fueron fijados en un tablero que para este propósito se llevaba en la timonera para información de los oficiales de guardia. Los cálculos indicaban que se llegaría a la zona de los hielos hacia la medianoche.

Después de la puesta del sol, y a medida que el crepúsculo se convertía en oscuridad, el buque continuó en su carrera a 23 nudos (un poco más de 42 kilómetros por hora) (4). Aunque el firmamento estaba tachonado de estrellas, la luna, que hubiera podido dar alguna claridad, se había ocultado, dejando al "Titanic" rodeado de una oscuridad total. El mar estaba en completa calma y la atmósfera clara y despejada. El único viento apreciable era el que resultaba del movimiento del buque.

A las 11:40 de la noche el Primer Oficial William Murdock, que prestaba la guardia en el puente de mando, concentraba su atención en la búsqueda de témpanos. Alrededor de él estaban los Oficiales ayudantes, el suboficial ayudante de navegación y los vigías, todos mirando cuidadosamente hacia proa. En el castillo de proa y en

la cofa habían vigías adicionales, todos tensos en su misión. Repentinamente, desde el castillo de proa, tres campanadas rompieron el extraño silencio de la noche. El oficial Murdock y quienes estaban con él en el puente fueron sobresaltados con el grito del vigía: Témpano de hielo por la proa, señor!

El Oficial le ordenó al timonel meter todo el timón a babor. Al mismo tiempo manipuló el telégrafo de órdenes a las máquinas para indicar máxima fuerza hacia atrás con todas las hélices. Después accionó un interruptor que cerraba todas las puertas estancas (5) del Titanic. En el momento en que el buque comenzaba a obedecer el efecto del timón hizo contacto con el bloque de hielo, 37 segundos después de que el mismo fuera avistado, y sin que las máquinas tuvieran ocasión de disminuir la velocidad del navío.

No hubo el fuerte impacto de dos objetos descomunales que se encuentran con gran estrépito. En lugar de eso, el Titanic deslizó en silencio todo el costado a lo largo del témpano, escurriéndose muy ligeramente.

El Oficial Murdock reaccionó como lo hubiera hecho cualquier otro marino en las mismas circunstancias. Sin embargo, en este caso, si el Titanic hubiese chocado de frente contra el témpano, el daño hubiera sido más aparente. De haber sucedido así, seguramente se habría causado más confusión inmediata, pero es casi seguro que el buque no se hubiera hundido, ya que solo la proa y los compartimentos de ese sector habrían sido dañados por la colisión. En cambio, cuando el témpano se deslizó por su costado, el hielo sumergido penetró en el casco y le infligió una tremenda rajadura de casi cien metros de longitud.

Inmediatamente fueron paradas las máquinas. Unos momentos después se hizo un esfuerzo para arrancarlas de

nuevo, pero fueron detenidas tras haber dado una o dos revoluciones. El gran buque estaba mortalmente herido y sin capacidad de auxiliarse a sí mismo.

Muchos de los pasajeros que se habían retirado a dormir fueron despertados por la repentina parada de las máquinas. Sus preguntas fueron contestadas con palabras tranquilizadoras de los camareros que prestaban servicio nocturno.

En el salón de fumar, un grupo jugaba a las cartas. Uno de los mirones había visto el témpano cuando se deslizó a lo largo del buque y salió a investigar; al regresar al salón informó que la cubierta estaba llena de hielo, a lo cual un jugador le replicó: "tráeme un poco para este trago que está algo tibio".

Acababan de detenerse las máquinas cuando el Comodoro Smith ya estaba en el puente. Después de ser informado por Murdock de lo que había sucedido, el Comodoro ordenó a los oficiales ayudantes efectuar una inspección de las áreas bajo la línea de flotación. Los informes que trajeron fueron como sigue: 5 metros de agua en la bodega de correo, bultos de correo flotando; bodega N^o 1 inundada; cuartos delanteros de caldera inundados; bodegas de equipaje inundadas. Ya era aparente que todo no andaba bien.

El Comodoro Smith se dió cuenta de que su buque estaba sentenciado y ordenó a los radiotelegrafistas que transmitieran mensajes de auxilio. Se sonó la alarma general. Los camareros recorrían los pasillos comunicando a los pasajeros que debían dirigirse a la cubierta de botes con los salvavidas puestos. Todos obedecieron de buen humor. Era más o menos una emoción más para la mayoría de ellos, solo otro incidente para hacer más memorable el viaje. La palabra "insumergible" se oía con frecuencia en la conversación general.

En la cubierta de botes los oficiales en actitud grave preparaban los botes salvavidas; a intervalos regulares se disparaban bengalas para indicar a posibles buques cercanos que se necesitaba auxilio. Había un ruido ensordecedor que se producía al dejar escapar por tuberías próximas a las chimeneas el vapor de las calderas, como medida de precaución para evitar una explosión en caso de que el buque se fuera a pique. Aunque era ostensible que el "Titanic" se estaba hundiendo de proa, la mayoría de los pasajeros rehusaba tomar en serio la posibilidad de su hundimiento. Muchos de los que con desgano entraron en los botes, en tono de broma se daban cita para desayunar a bordo por la mañana.

Para los que ya se habían alejado del buque en los botes salvavidas era mucho más notorio el predicamento del "Titanic". Sus hileras paralelas de claraboyas iluminadas estaban tan inclinadas que las claraboyas de proa desaparecían bajo la superficie del mar mientras que las de popa se elevaban más y más. En la cubierta del buque la calma empezaba a ceder el paso a la aprensión y el miedo. Como consecuencia hubo una fuerte disputa o rebatiña por los últimos botes y los oficiales tuvieron que emplear medidas extremas para mantener el orden.

En un rincón de casi todas las mentes existía la esperanza y aún la convicción que el "Titanic" se hundiría sólo un poco y luego resistiría. Pero ese no fue el caso. A las 2:17 de la madrugada se hundió repentinamente la proa, la popa levantándose en el aire a medida que tomaba una posición casi perpendicular, con una tercera parte de su longitud sobresaliendo del agua. En este momento se oyó un gran ruido como de fuerte trueno. Algunos dijeron que era una explosión. Pero indudablemente se trataba de las calderas, máquinas, muebles y todo lo movable a bordo soltándose de

su base y cayendo hacia la proa, probablemente abriéndose paso a través del casco para preceder al buque hacia el fondo del océano. Cuando el buque tomó la posición perpendicular, las luces, que habían brillado amigablemente toda la noche, fallaron repentinamente. Se encendieron de nuevo por un instante y después al terror del naufragio se añadió la oscuridad total.

Los sobrevivientes en los botes fueron estremecidos por los lastimosos llantos y ayes proferidos por los centenares de personas que fueron lanzadas a las heladas aguas. Sabiendo que no podía suministrar ninguna ayuda, la gente en los botes comenzó a cantar mientras remaba, en un esfuerzo para no oír los terribles gritos.

El Titanic permaneció en su posición vertical durante dos o tres minutos, hundiéndose más y más. Después se inclinó un poco, hacia una posición normal y silenciosamente se deslizó bajo las olas. Con él se fueron al fondo el Comodoro Smith, el primer oficial Murdoch y muchas personas famosas en todo el mundo.

Todos los botes habían sido echados al agua y se habían alejado del costado del Titanic de manera que en caso de cualquiera succión u otra clase de conmoción durante el hundimiento del buque, no fueran inundados. En aquella flotilla de botes salvavidas habían 712 sobrevivientes, menos de la tercera parte del total de personas a bordo del transatlántico. Aunque algunos botes se alejaron del buque parcialmente llenos, el Titanic estaba dolorosamente subdotado en lo que a equipos salvavidas se refiere. Habían en total 20 botes salvavidas, los que hubieran podido darle cabida a 1.178 personas como máximo. El Titanic tenía capacidad para casi 3.000 personas. En el caso de este buque, al lujo se le había dado precedencia por sobre la seguridad.

La mente de los sobrevivientes ha-

bía estado demasiado ocupada en lo que sucedía a su alrededor al hundimiento para pensar en otra cosa. Cuando ahora se encontraron flotando solos en medio de este océano negro y silencioso, sus pensamientos se dirigieron hacia la posibilidad de rescate; habiéndose hundido el buque, los botes trataron de agruparse a distancia tal que pudiera hablarse de uno al otro. La opinión general era que el "Olympic", buque de la misma empresa que el "Titanic", estaba en camino. Los miembros de la tripulación calcularon que el "Olympic" llegaría al lugar del desastre en la tarde de ese día, lo que implicaba una espera de 12 horas. En realidad el Olympic estaba a 500 millas de distancia y a 23 nudos le tomarían más de 20 horas para llegar al sitio del hundimiento. La mayor parte de los naufragos tenían puesta solo ropa de dormir y estaban comenzando a sentir los efectos entumecedores del frío y del shock. Lo que la mayoría de ellos ignoraba era que los radiotelegrafistas habían estado muy activos y que en esos momentos media docena de buques, más cercanos que el Olympic, navegaban a toda velocidad hacia la posición dada por el Titanic.

El primer indicio de que el auxilio pudiera estar cercano se tuvo como una hora después de que se hundió el Titanic. Se oyó un estampido como de fuego lejano de cañón, seguido por lo que pareció ser una luz de bengala. Ojos ansiosos que escudriñaban el horizonte habían sido antes burlados por lo que resultó ser una estrella, y ahora muchos trataron de apartar esta nueva esperanza de sus mentes diciendo que la luz era probablemente una estrella fugaz. Sin embargo, todas las miradas estaban fijas en esa dirección. Un poco después aparecieron en el horizonte las luces de un buque, y aunque las mismas se fueron haciendo más brillantes, algunos de los naufragos no se convencieron de que llegaba auxilio

hasta que se hicieron visibles las luces verde y roja de los costados del buque.

Hubo entonces gran actividad para reunir papeles o cualquiera otra cosa que ardiera, a fin de llamar la atención. Más y más brillantes se hicieron las luces del buque a medida que se aproximaba directo hacia los naufragos. Cuando ya estaba bien cercano paró sus máquinas, hizo un viraje y se detuvo mostrando sus hileras de claraboyas iluminadas a los agradecidos ojos que lo miraban. Cuando comenzó a amanecer, el buque fue identificado como un gran trasatlántico de una chimenea de la compañía Cunard. La luz diurna también reveló que en los alrededores el mar estaba lleno de gigantescos témpanos, uno de los cuales había enviado al Titanic al fondo del mar.

Mientras remaban hacia el buque, 712 pares de ojos estaban pegados a la blanca hilera de letras pintadas en su proa. A medida que se fueron acercando, las letras se fueron identificando una por una: C-A-R-P-ATHIA Carpathia, un nombre que en aquel momento quedó indeleblemente grabado en la conciencia de los sobrevivientes. Por el resto de sus días, todos recordarán aquel nombre tan claramente como el propio.

A las 8:30 ya había sido tomado a bordo el último grupo de naufragos, lo cual fue afortunado porque aunque el mar permanecía en calma, algunos de los botes más cargados estaban embarcando agua. En esos botes habían muchos naufragos completamente empapados, y es dudoso que hubieran podido resistir mucho más.

Con todos los sobrevivientes sanos y salvos a bordo del Carpathia retrocedamos unas horas y veamos cómo se organizó el escenario para este drama tan trágico.

Dentro de un radio de 200 millas náuticas del sitio del accidente se en-

contraban alrededor de doce buques. Tres de ellos iban a representar papeles principales durante la ejecución de la obra: el Titanic que se abría paso velozmente hacia el oeste a 23 nudos; el SS. "Californian", que había detenido la marcha cuando su capitán consideró peligroso navegar en medio de la oscuridad reinante y habiendo mucho hielo a la vista, y por último el Carpathia, que se desplazaba sin prisa hacia el oeste a 13 nudos. Cuando cayó el telón final, un actor había desaparecido; otro iba a recibir los elogios y los aplausos del mundo; el último dejó al público que asistía al drama preguntándose eternamente: ¿por qué?

El telón había sido subido casi dos horas antes de la colisión cuando el buque de pasajeros "Californian" de la empresa Leyland, tomó su sitio en el escenario. Este buque había zarpado el 5 de abril de Londres con destino a Boston, bajo el mando del Capitán Stanley Lord, de 35 años de edad. El domingo 14 de abril se comenzó a encontrar hielo; hacia las 10:21 de la noche las condiciones de la navegación se hicieron tan peligrosas como resultaba de la presencia de hielos que el Capitán decidió parar las máquinas y quedarse al paio durante el resto de la noche.

A las 11:15 el Oficial de guardia le informó al Capitán que se había avistado un buque que venía del este, y que se aproximaba a gran velocidad. El capitán Lord subió al puente, observó el buque en cuestión y se dirigió a la estación de radio donde el radiotelegrafista tenía su equipo en actividad. El capitán le preguntó a éste que si escuchaba señales de otros buques. El telegrafista contestó que podía oír al Titanic, y que a juzgar por la potencia y calidad de sus señales, debía estar muy cerca. Entonces el capitán impartió instrucciones de que se llamara al Titanic y se le informara sobre las condiciones desfavorables de

la navegación. El equipo de radio del Californian entró en acción y después de la llamada usual su operador esperó a que el Titanic le comunicara que estaba listo para copiar su mensaje. Pero en lugar de eso el Titanic le respondió secamente: "Manténgase fuera de mi circuito". La razón era que se estaba transmitiendo una larga serie de mensajes a la estación costanera de Cabo Race y las señales del Californian causaban interferencia.

El radiotelegrafista Evans escuchó el tráfico del Titanic con Cabo Race durante un prolongado período de tiempo. Bajo la impresión de que no podría lograr que el Titanic lo escuchara, apagó su equipo y se fue a dormir. Muy poco después el éter se llenaba con los ruegos del Titanic pidiendo ayuda, solo que para entonces Evans estaba profundamente dormido.

Después de su breve visita a la estación de radio, el capitán Lord volvió al puente donde en compañía del Tercer Oficial Groves siguió mirando al buque desconocido que se aproximaba rápidamente. A las 11:40 les pareció que el buque repentinamente cambió de rumbo, desapareciendo sus luces. Tanto el capitán Lord como el Oficial Groves se formaron la idea de que tal como había procedido el Californian, el buque desconocido había parado sus máquinas por el resto de la noche y luego había apagado sus luces.

A media noche el Segundo Oficial Stone se hizo cargo de la guardia en el puente del Californian, relevando al Tercero, quien se fue a dormir. El capitán se quedó un rato en el puente y se retiró después de darle instrucciones al Segundo Oficial, en el sentido de mantener bajo vigilancia al buque desconocido, cuyas luces habían aparecido de nuevo, pero que evidentemente no estaba en movimiento.

Cerca de la 1:15 de la madrugada el Segundo Oficial y su pilotín miraban

con toda atención al buque desconocido, que tenía todas sus luces encendidas, y mientras lo hacían, una bengala surgió de la cubierta del otro buque, seguida de otras en rápida sucesión. El Oficial llamó al Capitán y le informó de lo sucedido. El Capitán le preguntó que si eran bengalas con señales propias de la Compañía (algunas compañías navieras usaban bengalas de diversos colores para identificar de noche a sus buques). Stone le respondió que todas las bengalas habían sido blancas. El Capitán subió de nuevo al puente para observar al otro buque. Satisfecho de que no había novedad, se volvió a su camarote después de ordenar al Oficial que usara el reflector de señales. (con el cual se hacen destellos cortos y largos, vale decir puntos y rayas para comunicaciones empleando el Código Morse). El Oficial Stone llamó varias veces al otro buque con su reflector de señales pero no obtuvo respuesta, aunque al pilotín le pareció ver que parpadeaban las luces de tope de los mástiles, que también se usan para transmitir en código Morse. Entre la hora mencionada y las 2:05 de la madrugada se observaron otras bengalas. El oficial envió a su pilotín para que despertara al Capitán, a quien se le informó sobre las nuevas bengalas; el pilotín esperó instrucciones; el Capitán le preguntó que hora era, a lo cual el pilotín le contestó: Las 2:05; aparentemente el Capitán se quedó de nuevo dormido. Sin recibir ninguna instrucción del Capitán, el pilotín se dirigió al puente y le comunicó lo sucedido al Oficial Stone.

Los dos hombres siguieron observando la extraña actuación del otro buque, y el pilotín comentó que le parecía muy raro el ángulo que formaban sus luces. El Oficial le respondió que ningún buque iba a disparar bengalas sin haber alguna razón. A las 2:20 de la madrugada les pareció que

repentinamente el otro buque emprendió la marcha en dirección sur y desapareció.

A partir de entonces no se observó nada más digno de mención hasta las 4:00 de la mañana, cuando recibió la guardia el Primer Oficial Stewart. El Oficial Stone le relató a Stewart lo sucedido en su guardia; mientras tanto otro buque había aparecido en el horizonte. Stewart le preguntó a Stone que si creía que ese fuera el buque que había disparado las bengalas, a lo cual Stone contestó negativamente. El buque que llegaba era sin lugar a dudas el Carpathia, ya que venía del sur.

El relato de Stone impresionó tanto a Stewart que este decidió ir a despertar al radiotelegrafista Evans; un momento después de colocarse los auriculares, Evans había recibido la increíble noticia. El aire estaba lleno de informes relacionados con el predicamento del Titanic.

El oficial Stewart llamó al Capitán y le informó lo sucedido; este se dirigió a toda prisa a la caseta de radio tratando de obtener verificación, y le ordenó al radiotelegrafista que transmitiera un mensaje general solicitando la posición del Titanic. La respuesta que se recibió del S.S. Virginian debió haberlo trastornado, ya que colocaba al Titanic a cortísima distancia del Californian.

Inmediatamente el Capitán Lord puso su buque en marcha a través del hielo hacia la posición recibida, donde llegó poco después del amanecer. Como es natural, el Carpathia ya estaba allí y había recogido a la mayoría de los sobrevivientes.

En la investigación ordenada por el Congreso Norteamericano, y más tarde en el interrogatorio adelantado por las autoridades inglesas, el Capitán Lord negó haber tenido conversación alguna desde el momento en que abandonó el puente a la 1:30 de la madrugada hasta cuando fue despertado po-

co después de las 4:00 por el primer Oficial Stewart, aunque admitió tener un vago recuerdo de que alguien entró en su camarote durante ese período. Evidentemente el Capitán Lord tenía el sueño pesado y no fue despertado lo suficiente como para que captara la gravedad de la situación.

El Capitán Lord sostuvo que el Segundo Oficial Stone le informó solo de una bengala cuando éste se comunicó con él a la 1:15. El Oficial Stone juró que él le había hablado al Capitán Lord de varias bengalas.

El Capitán Lord insistió también en que el buque que él había visto era de carga, mientras que los Oficiales Groves y Stone, el pilotín y un acetero de apellido Gill declararon que el buque que ellos habían observado era un gran transatlántico de pasajeros. Por otro lado, varios oficiales y tripulantes del Titanic sostuvieron que durante el hundimiento habían visto las luces de otro buque y que con desesperación habían tratado de llamar su atención.

El concepto final de Lord Mersey, quien dirigió la investigación inglesa, fue el siguiente:

- 1—Lo que el Capitán Lord y su Tercer Oficial habían presenciado cuando apareció desde la dirección Este un buque, el cual “repentinamente viró y apagó sus luces” fue realmente la colisión del Titanic con el témpano de hielo. Las luces parecieron haberse apagado porque el gigantesco témpano fue lo suficientemente grande para ocultar al Titanic desde la línea de visión del Californian.
- 2—Las bengalas que vió el Oficial Stone correspondieron al número aproximado que se disparó desde el Titanic. Las horas en que se lanzaron tales bengalas también coincidieron en ambos buques.
- 3—Lo que le pareció al Oficial Stone y al pilotín, de que el buque ini-

ciaba la marcha hacia el sur y desaparecía de su vista, era precisamente el Titanic yéndose a pique.

El Capitán Lord sostuvo que de acuerdo con sus observaciones, la posición del Titanic estaba a 19½ millas de distancia del Californian. Sin embargo, con base en la evidencia presentada, la Corte de Investigación sacó en conclusión que la distancia entre los buques durante el hundimiento era mucho menor de lo que afirmó el Capitán Lord. La Corte conceptuó que el Californian hubiera podido llegar al costado del Titanic mucho tiempo antes de que éste se hundiera. Y que estando el mar en un estado excepcional de calma, el Californian hubiera podido ejecutar un rescate completo o casi completo de los pasajeros y tripulantes del Titanic.

Ahora, mientras dos pares de ojos desorientados seguían desde el Californian los movimientos “del buque con las luces raras”, veamos qué sucedía en el Carpathia, en ruta de New York al Mediterráneo en aquella misma madrugada trágica.

A las 00:15, esto es, unos minutos pasada la medianoche, y mucho tiempo después de que se terminara su período de servicio, el radiotelegrafista Harold Cottam se estaba alistando para acostarse. Tenía su receptor en funcionamiento, y con los auriculares colgados del cuello, estaba en esos momentos inclinado tratando de zafar un nudo enredado de sus cordones. Repentinamente los auriculares cobraron vida: después de oír los tres primeros signos, Cottam quedó como petrificado, porque se trataba del temido grupo “CQD - CQD”, cuyo significado es “Atención todas las estaciones: emergencia”. Las letras de identificación MGY de la estación transmisora, enviadas a continuación, le hicieron correr un frío por la espalda, ya que se trataba de la llamada internacional del Titanic.

Cottam corrió hacia el puente de mando y le informó al Oficial de guardia, quien sin llamar a la puerta entró como una tromba al camarote del Capitán para despertar a este con la noticia.

El Capitán entró en acción inmediatamente: le ordenó al radiotelegrafista que estuviera listo a copiar la posición del Titanic; subió al puente a determinar la posición de su propio buque la que necesitaba con gran exactitud, ya que cualquier error se traduciría en pérdida de vidas humanas; se comunicó con el ingeniero jefe, a quien le indicó que debía alistarse para dar la máxima velocidad posible en caso de que el Carpathia estuviera en situación de prestar ayuda. El ingeniero jefe dispuso una guardia reforzada de fogoneros en los cuartos de calderas y luego se fue al cuarto de máquinas para controlar todo personalmente durante la dura prueba que se avecinaba.

En la sala de radio, Cottam esperaba impaciente, mientras giraba lentamente los controles de su receptor, tratando de aumentar hasta el máximo su sensibilidad para no perder el mensaje que debía recibir. A las 00:25 el silencio en la caseta fue interrumpido de nuevo y en los auriculares resonó fuertemente el mensaje: "MGY - CQD - CQD - CQD - SOS - SOS - SOS - **Hemos chocado con un témpano de hielo - el buque gravemente averiado - Posición Lat. 41 46 Norte - Long. 50 15 Oeste - Smith, Capitán**".

Se anota de paso que así fue usado por primera vez en una catástrofe el grupo SOS que hoy en día es muy común (tres puntos, tres rayas, tres puntos), y que había sido recientemente aceptado universalmente como indicativo de peligro, e incorporado en las leyes marítimas internacionales.

El radiotelegrafista Cottam entregó el mensaje al Capitán quien después de trabajar un momento en su carta

de navegación, ordenó un nuevo rumbo hacia la posición del Titanic. Se notificó al ingeniero jefe que se navegaba hacia la posición del buque averiado, distante 58 millas. Al radiotelegrafista se le entregó un conciso mensaje para que lo enviara al Titanic. Aunque era muy breve, su texto equivalía a volúmenes y debió haberle infundido grandes esperanzas al Comodoro Smith cuando lo leyó: "Voy a toda máquina".

Así comenzó una carrera contra el reloj, la que habría de darle fama y gloria al Carpathia y a su tripulación; más aún, traería como resultado que el Capitán del Carpathia fuera honrado por el Rey Jorge V de Inglaterra, quien en 1926 le confirió la investidura correspondiente, pasando a llamarse Sir Arthur Henry Rostron, K. C. B. E. (Caballero Comandante del Imperio Británico).

Gradualmente aumentó el ritmo de las máquinas del Carpathia a medida que las válvulas de vapor se fueron abriendo a milímetros. En los cuartos de calderas, los semidesnudos fogoneros trabajaban hasta el agotamiento, paleando carbón con el fin de elevar más y más la presión. Los sistemas de calefacción del buque se cerraron para que todo el vapor producido se consumiera en las máquinas.

La vibración del Carpathia comenzó a aumentar a medida que la velocidad subía de 13 nudos a 14 - 15 - 16 - 17. En el cuarto de máquinas, los ojos de los maquinistas estaban fijos en manómetros cuyas agujas señalaban presiones que jamás habían sido alcanzadas anteriormente. Manos sensitivas palpaban cojinetes, tratando de captar indicios de recalentamiento. En sitios donde el rozamiento era excesivo, se aplicaba aceite para enfriamiento y lubricación.

El buque dejaba detrás de sí una gruesa humareda y por los escapes de las válvulas de seguridad salía una plu-

milla de vapor, evidencia de que los fogoneros habían tenido éxito en su esfuerzo por mantener una alta presión; el Carpathia alcanzó así los 17½ nudos, con las válvulas de vapor abiertas en su totalidad.

La reacción al pedido de auxilio del Titanic se extendió más allá del puente y de los cuartos de máquinas y de calderas; toda la tripulación fue despertada; los cocineros prepararon café y sopa; los camareros alistaban cobijas; los médicos preparaban instrumentos y sedantes, y se reunió a los pasajeros de 2ª y 3ª clase para dejar en disponibilidad el mayor número de literas. Se alistaron aparejos para subir a bordo heridos, carga etc., lo mismo que mallas para ayudar a subir niños, que se colocaron por encima de la borda; se prepararon luces sobre cubierta para iluminar la escena del rescate; los botes salvavidas se desocuparon de todo lo no esencial y se dejaron suspendidos sobre el agua, listos para arriarlos rápidamente. Se llevaron barriles de aceite a sitios escogidos, para empleo en caso de que el mar estuviera agitado (derramando aceite se calma el oleaje); a intervalos se dispararon bengalas, en la esperanza de que le dieran al buque en peligro confirmación de que se acercaba el auxilio.

En el puente el Capitán Rostron y sus Oficiales estaban tensos. Esforzándose con binoculares, todos los ojos trataban de penetrar las tinieblas y localizar al buque averiado. Pero algo más gravitaba en la mente del Capitán Rostron: los témpanos de hielo. Su principal preocupación era tomar todas las medidas de precaución a este respecto, ya que debía tener presente que también estaba en peligro la seguridad de su propio buque. El radiotelegrafista Cottam subió varias veces al puente con mensajes críticos que indicaban que el Titanic no iba a resistir mucho más.

Como a las 2:15 de la madrugada el temor del Capitán Rostron se hizo realidad: témpanos de hielo! El Carpathia debió ser maniobrado para evitar el peligro. A partir de ese momento se perdieron preciosos minutos mientras el buque se abría paso a través de una gran masa de témpanos de todos los tamaños.

A las 2:17 Cottam oyó que el Titanic empezó otro mensaje. Con una señal débil e irregular, inició su transmisión: "MGY - CQ - CQ - C..." (El grupo CQ quiere decir "Llamada general" esto es, a todos los buques que lo escuchen).

En el Parque Battery de la ciudad de New York hay un pequeño monumento en el cual están inscritas las palabras siguientes: **"Erigido en memoria de los Radiotelegrafistas que murieron en el mar en sus puestos de trabajo"**. Debajo de esta inscripción hay una lista de nombres, en la que figura el de Jack Phillips, el radiotelegrafista de 26 años del Titanic, cuyo equipo se silenció solamente cuando el buque levantó la popa y falló la corriente.

A intervalos frecuentes, durante el resto de la noche, Cottam escuchó las frenéticas llamadas del S. S. Olympic, pidiendo a su compañero de empresa mercante que le contestara, pero para entonces la voz del Titanic había sido silenciada para siempre.

A las 3:40 de la madrugada se avisó una luz verde solitaria. El Carpathia se estaba acercando a la posición del Titanic. Cottam no había recibido mensajes del Titanic durante más de una hora, y las esperanzas del Capitán Rostron se evaporaban rápidamente a medida que se convencía de que el Titanic debía haberse hundido. A las 3:55 el Carpathia redujo velocidad y a las 4:00 paró las máquinas quedando al paio.

Cuando el primer bote de naufragos llegó al costado del Carpathia, el

Capitán Rostron hizo llamar al Oficial que venía al mando del mismo. Sus temores quedaron confirmados cuando el Oficial, con palabras entrecortadas, le informó que el Titanic se había ido a pique alrededor de las 2:30 de la madrugada.

La alegría y la tragedia se mezclaron a medida que cada bote se fue acercando al costado del Carpathia. Habían reuniones felices cuando los naufragos encontraban a seres queridos, mientras que otros quedaban descorazonados al no poder localizar parientes que buscaban afanosamente en otros botes.

A las 8:30 de la mañana el Capitán Rostron se convenció de que no había más nada que hacer. Entonces envió por radio un mensaje general informando al mundo que el Titanic se había hundido, que los sobrevivientes estaban a bordo del Carpathia y que no se necesitaba ayuda de otros buques.

Después de izar los 20 botes salvavidas del Titanic, el Capitán Rostron maniobró su buque hacia la posición que aquel indicó en el mensaje con que pidió auxilio. Allí, con el pabellón a media asta, se celebraron oficios fúnebres por el eterno descanso de los que perecieron durante la noche y en acción de gracias por todos aquellos que habían sido salvados y recibidos por el Carpathia.

Haciendo caso omiso de su propio itinerario, el Capitán Rostron devolvió su buque hacia New York. Durante los cuatro días siguientes, pareció que todos los elementos conspiraban tratando de alcanzar a quienes se habían escapado de la muerte en el Titanic, ya que el apretujado Carpathia fue zarandeado por tormentas violentas y envuelto durante largas horas por espesa niebla, antes de que los atribulados sobrevivientes fueran desembarcados en New York.

Asediado por los periodistas que le

solicitaban declaraciones para la prensa el Capitán Rostron dijo simplemente: "Le doy gracias a Dios de que estábamos lo suficientemente cerca para escuchar el mensaje de auxilio, y de que llegamos allí a tiempo de recoger a los sobrevivientes del naufragio".

La pérdida del Titanic constituyó un golpe muy fuerte para todo el mundo. Sin embargo, la tragedia sirvió para despertar la conciencia pública hacia la seguridad en los mares. A partir de entonces hemos visto el establecimiento de la guardia de 24 horas en los servicios de radiotelegrafía en el mar, patrullas de hielo que localizan los témpanos que puedan poner en peligro a los buques, boletines meteorológicos, reglamentos sobre más y mejores equipos salvavidas y más completas disposiciones de seguridad en los buques mismos.

NOTAS DEL TRADUCTOR:

1) Los bloques de hielo o icebergs mencionados en este artículo alcanzan en ocasiones tamaños gigantescos, y merece especial mención el hecho de que solo queda visible una octava parte de la masa total del témpano.

2) El Comodoro de una compañía mercante es el Capitán con más años de servicio en la misma, vale decir el más experimentado.

3) Se llaman campos de hielo (ice-fields) aquellas masas con forma general de placas más o menos gruesas, esto es, que tienen proyección horizontal.

4) El nudo es unidad de velocidad, e indica millas náuticas por hora. La milla náutica es igual a 1.852 metros. La velocidad de 20 nudos equivale a 37 kilómetros por hora.

5) La expresión "Estanca" quiere decir "a prueba de filtraciones de agua". Si una bodega o compartimento se inundan como resultado de una avería, conviene cerrar las puertas estancas que comunican con otros compartimentos vecinos para evitar que se propague la inundación y zozobre la embarcación.