




# Hundimiento del RMS Titanic

## Hundimiento del RMS *Titanic*



*Der Untergang der Titanic* (El hundimiento del *Titanic*) de Willy Stöwer, 1912.

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Fecha</b>         | 14-15 de abril de 1912  |
| <b>Hora</b>          | 23:40 del 14 de abril-2:20 del 15 de abril  |
| <b>Causa</b>         | Colisión con un iceberg   |
| <b>Lugar</b>         | Océano Atlántico  |
| <b>Origen</b>        |  Southampton |
| <b>Última escala</b> |  Queenstown  |
| <b>Destino</b>       |  Nueva York  |
| <b>Fallecidos</b>    | 1513  |

### Implicado

|                    |      |
|--------------------|------|
| <b>Pasajeros</b>   | 1317 |
| <b>Tripulación</b> | 885  |

**Supervivientes** 705

[editar datos en Wikidata]

El **hundimiento del RMS *Titanic*** fue una catástrofe marítima ocurrida en la noche del 14 al 15 de abril de 1912, cuando el transatlántico británico *Titanic* —de la naviera White Star Line—, que realizaba su viaje inaugural entre Southampton y Nueva York, chocó contra un iceberg en el océano Atlántico frente a las costas de Terranova. El choque se produjo en el lado de estribor a las 23:40 del 14 de abril,<sup>1</sup> lo que provocó el hundimiento del buque en menos de tres horas, a las 02:20 del 15 de abril.<sup>2</sup> Fallecieron 1513 personas por ahogamiento o hipotermia, lo que convirtió a este naufragio en el más fatal de la época y en una de las mayores tragedias marítimas en tiempo de paz. Numerosas personalidades murieron durante el naufragio, entre las que se encontraban los millonarios Benjamin Guggenheim y John Jacob Astor IV.

El *Titanic* fue construido bajo la iniciativa de J. Bruce Ismay en 1907, y diseñado por los ingenieros navales Thomas Andrews y Alexander Carlisle en los astilleros de Harland and Wolff en Belfast. Su construcción se inició en 1909 y se terminó en 1912. En el momento de su terminación, el *Titanic* era el mayor y más lujoso barco jamás construido. Su construcción se ajustó a la de un buque casi idéntico, el RMS *Olympic*. El *Titanic* estaba provisto de dieciséis compartimentos estancos que servían para la protección del buque de las averías importantes.<sup>9</sup> Los medios de comunicación le daban una imagen de buque fiable aunque, contrariamente a la leyenda distribuida después del hundimiento, nunca se había considerado insubmersible.

El naufragio supuso una conmoción en el mundo entero, sobre todo en Nueva York y en Inglaterra. Tras el hundimiento, varias comisiones de investigación fueron llevadas a cabo y sus conclusiones se utilizaron para mejorar la seguridad marítima, especialmente a través de nuevos reglamentos. Varios factores se combinaban para explicar tanto el hundimiento como el elevado número de pasajeros que no pudieron sobrevivir. El buque no disponía de suficientes botes salvavidas, y la tripulación nunca había sido entrenada para enfrentarse a estos casos. Como resultado, la evacuación de los pasajeros estuvo mal organizada. El comportamiento del capitán Edward Smith también fue criticado, sobre todo porque había mantenido el barco a una velocidad demasiado alta, dadas las condiciones de navegación. Las circunstancias meteorológicas y climáticas también jugaron un papel determinante.

## Antes del hundimiento

### Travesía



Itinerario previsto por el RMS *Titanic*. La «X» señala el lugar del hundimiento.

El *Titanic* zarpó de Southampton el miércoles 10 de abril de 1912 al mediodía;<sup>12</sup> llegó a Cherburgo en Francia a las 18:30 y a Queenstown, en Irlanda, el 11 de abril de 1912 a las 11:30.<sup>13</sup> Los irlandeses que embarcaron eran mayoritariamente pasajeros de tercera

clase, inmigrantes a los Estados Unidos.<sup>13</sup> En ese momento había alrededor de 2227 personas a bordo del *Titanic*, aunque es imposible determinar el número exacto debido a cancelaciones de última hora y la presencia de pasajeros clandestinos.<sup>13</sup>

Thomas Andrews fue el primer pasajero en subir a bordo de la embarcación en Southampton.<sup>14</sup> J. Bruce Ismay, presidente de la White Star Line, embarcó un poco más tarde. Muchos pasajeros famosos tomaron su plaza en este puerto, entre ellos Isidor Straus, propietario de los grandes almacenes Macy's en Nueva York.<sup>15</sup> En Cherburgo, embarcaron otros pasajeros importantes, como John Jacob Astor IV (bisnieto de John Jacob Astor), un empresario de los más ricos entre los pasajeros,<sup>16</sup> Margaret Brown, una activista de los derechos humanos,<sup>17</sup> y Benjamin Guggenheim, un magnate de la industria del cobre que viajaba con su amante.<sup>18</sup>

## Informes sobre icebergs



Uno de los icebergs que se cree pudo ser con el que chocó el *Titanic*.<sup>19</sup>

El 14 de abril, cuando el *Titanic* ya había recorrido 1451 millas (2335 km), el informe del *Caronia*, alrededor de las 09:00, señaló algunos icebergs en 42°N, 49°W y 51°W.<sup>20</sup> Por la tarde, tres buques, el *Baltic*, el *Amerika* y el *Noordam* informaron sobre icebergs en el mismo lugar.<sup>21</sup> Esa misma tarde, un quinto buque, el SS *Californian*, envió el mismo mensaje,<sup>22</sup> pero la tripulación no lo tuvo en cuenta y el *Titanic* siguió navegando a la misma velocidad. A las 19:30, el buque recibió tres nuevos mensajes del *Californian* señalando grandes icebergs.<sup>22</sup> A las 21:40, cuando la temperatura era solo de unos pocos grados, el *Mesaba* también envió un aviso de icebergs, pero este último no se entregó al puente de mando.<sup>21</sup> A las 22:00, los dos vigías en servicio fueron sustituidos por Frederick Fleet y Reginald Lee; la temperatura exterior era de cero grados, y la del agua los alcanzaría una media hora más tarde. A las 22:55, cuando el *Californian* estaba atrapado en el hielo a 20 millas al norte del *Titanic*, su operador de radio, Cyril Evans, envió un mensaje a todos los buques de las cercanías. En el *Titanic* fue interceptado por el operador de radio Jack Phillips, que le respondió:

¡Cállate, cállate! ¡Estás interfiriendo con mi señal! ¡Estoy ocupado! ¡Estoy en comunicación con Cabo Race!<sup>23</sup>

Media hora más tarde, el operador de radio del *Californian* no se localizó en su puesto.<sup>22</sup>

## Naufragio

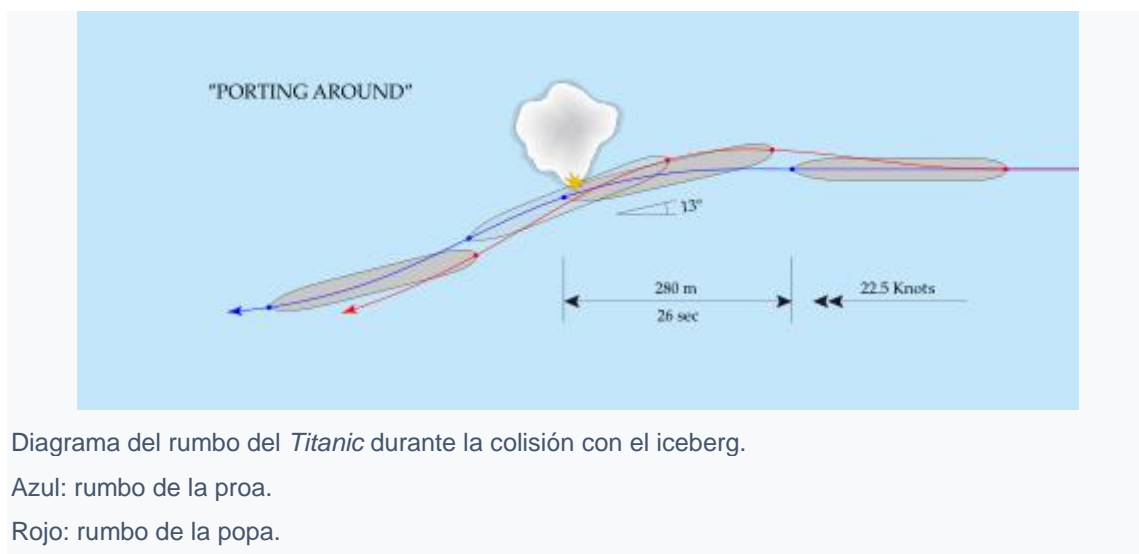
### Colisión



Ilustración de la época, que muestra la hipótesis según la cual el iceberg ocasionó un corte en el casco del barco, esta hipótesis se contradice con el descubrimiento de los restos del naufragio en 1985.

A las 23:40, en 41°46'N y 50°14'W,<sup>24</sup> el *Titanic* avanzaba a 22,5 nudos (41,7 km/h).<sup>25</sup> El vigía Frederick Fleet vio un iceberg delante a menos de 500 metros y con una elevación de unos 30 metros<sup>26</sup> sobre el nivel del agua, hizo sonar la campana tres veces<sup>nota 2</sup> y telefoneó inmediatamente al puente de mando.<sup>27</sup> El sexto oficial, James Paul Moody, recibió la llamada y remitió inmediatamente el mensaje al primer oficial de guardia William McMaster Murdoch, éste hizo virar el buque hacia babor (a la izquierda), y por lo tanto dio la orden de girar el timón a estribor (derecha): «Hard a'starboard».<sup>27 nota 3</sup> Existen algunas discrepancias en torno a lo que ocurrió a continuación. Murdoch muy probablemente hizo también detener las máquinas.<sup>nota 4</sup> El jefe controlador Frederick Barrett declararía posteriormente que a él se le transmitieron órdenes por el telégrafo indicando «Stop».<sup>28</sup> El personal de la sala de máquinas también fue unánime en este sentido, confirmando la parada.<sup>29</sup>

Alrededor de 37 segundos después, la nave giró, aunque chocó contra el iceberg a estribor.<sup>25</sup> El choque hizo que se soltaran los remaches y se abrió una vía de agua en el casco por debajo de la línea de flotación.<sup>25</sup> Las puertas estancas se cerraron inmediatamente por orden de Murdoch para evitar el aumento de las inundaciones. A pesar de ello, el agua comenzó a inundar los primeros cinco compartimentos del *Titanic*.<sup>30</sup> El *Titanic* solo podía flotar con cuatro de sus compartimentos llenos de agua.<sup>31</sup> Por otra parte, los mamparos no cubrían toda la altura de la embarcación. Así, una vez que los primeros compartimentos estaban completamente inundados, el agua desembocaba en el siguiente. La proa del *Titanic* comenzó a hundirse (el barco tomó un ángulo negativo). A las 23:50, el nivel del mar había aumentado 4 metros en la proa y los primeros cinco compartimentos estancos estaban comenzando a inundarse así como la sala de calderas.<sup>32</sup>



La colisión con el iceberg la notó el capitán Smith cuando estaba en su camarote. Fue inmediatamente al puente y se informó de la colisión por Murdoch.<sup>33</sup> Luego ordenó parar las máquinas y envió al cuarto oficial Joseph Boxhall a investigar. El oficial hizo una inspección rápida, no remarcó nada y tranquilizó al capitán, el cual pidió, sin embargo, una inspección más detallada a un carpintero que descubrió una vía de agua.<sup>33</sup>

El capitán llamó entonces a Thomas Andrews, el ingeniero que había diseñado el buque, y los dos hombres fueron a hacer una inspección;<sup>34</sup> descubrieron que la sala de clasificación de correo estaba inundada.<sup>34</sup> Andrews comprendió entonces que cinco compartimentos ya estaban inundados, y que esto condenaba a la nave a su inevitable hundimiento. A continuación, se estableció un pronóstico: el barco se hundiría en una hora o dos a lo sumo.<sup>34</sup> A las 00:05, la pista de squash, ubicada a 10 metros por encima de la quilla, estaba bajo el agua. A las 00:20, el agua ya invadía los camarotes de la tripulación en la parte delantera de la cubierta E.<sup>34</sup>

## Señales de socorro



El capitán Edward Smith hace transmitir mensajes de socorro a Jack Phillips (ilustración de 1912).

A las 00:10, el cuarto oficial Boxhall consideró la posición del buque a  $41^{\circ}46'N$ ,  $50^{\circ}14'W$ . A las 00:15, cuando ya no había esperanzas, la primera llamada de socorro vía radio fue la señal CQD<sup>35</sup> (Copy Quality Distress) sobre la longitud de onda de 600 metros.<sup>36</sup> A las 00:45, la primera bengala de socorro fue lanzada,<sup>37</sup> y la señal CQD se convirtió en SOS. El RMS *Carpathia*, un transatlántico que se encontraba a una distancia de 58 millas (93 km), recibió la señal de socorro y se puso en marcha a todo vapor para intentar socorrer al *Titanic*.<sup>38</sup> Sin embargo, el *Carpathia* era lento, ya que por lo general su navegación era a 14 nudos<sup>39</sup> (aunque esa noche batió su récord y llegó a los 17,5 nudos,<sup>40</sup> pero esta aún era una velocidad mucho más lenta que la de otros buques), y la presencia de hielo lo retrasó aún más.<sup>41</sup>

Varios buques, aparentemente, percibieron o escucharon estas señales. De hecho, un oficial de guardia a bordo del SS *Californian* vio las bengalas blancas del *Titanic*, pero no entendió su sentido de urgencia.<sup>42</sup> El operador de radio de ese buque se fue a la cama, poco antes del momento en que el mensaje de socorro del *Titanic* fue enviado.<sup>43</sup> Entre los buques que recibieron el SOS, estaba el RMS *Olympic* —barco gemelo del *Titanic*—, pero se encontraba a más de 500 millas (926 km) y le era imposible llegar a tiempo.<sup>44</sup> También el *Mount Temple* lo escuchó, pero se encontraba a 49 millas (78 km),<sup>45</sup> nota 5 mientras que el *Frankfurt* estaba a 153 millas (246 km),<sup>46</sup> y los buques *Birma*, *Baltic* y *Virginian* estaban, respectivamente, a 100, 243 y 178 millas.<sup>47</sup> 48 49 Se continuaron lanzando bengalas a intervalos regulares hasta la 1:40. Lo mismo ocurrió con las llamadas de SOS, que se enviaron hasta las 2:17.<sup>50</sup>

## Evacuación de los pasajeros

### Organización



Ilustración del naufragio del *Titanic*.

A las 00:05, el capitán Smith hizo reunir a la tripulación y ordenó quitar las lonas de los botes salvavidas.<sup>51</sup> Mientras tanto, en la primera clase, solo unos pocos pasajeros se



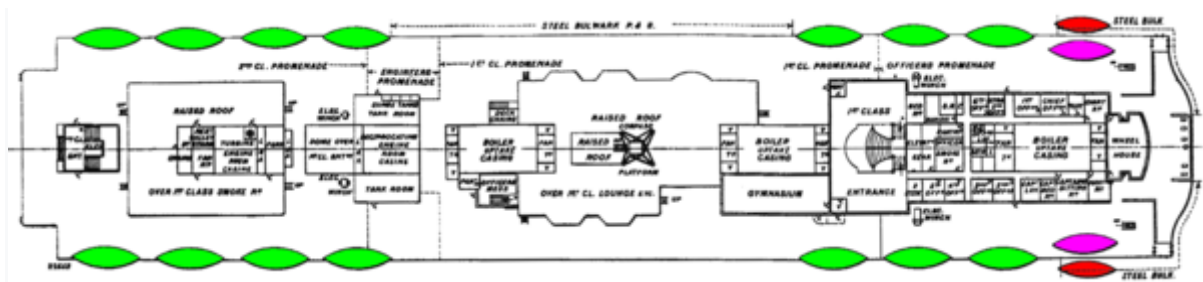
habían dado cuenta de que el buque había detenido sus motores. Los camareros pasaron entonces por los camarotes para invitar a los pasajeros a que cogieran ropa de abrigo, se les entregó un chaleco salvavidas y se les pidió que fueran a la cubierta de botes del barco. Para tranquilizar a los pasajeros, la tripulación les aseguró que se trataba de un ejercicio de simulacro. Solo unos pocos pasajeros se dirigieron a la cubierta del barco para montar en un bote. La mayoría no se inquietó y permaneció durante largo tiempo en el interior del *Titanic*.<sup>52</sup> La evacuación de los pasajeros en los botes se organizó de la siguiente manera: el primer oficial William McMaster Murdoch fue responsable de todos los botes que se encontraban en el lado de estribor —es decir, todos los botes con un número impar, además de los plegables A y C—, y el segundo oficial, Charles Lightoller, se hizo responsable de todos los botes situados a babor (todos los botes con un número par y además los plegables B y D).<sup>53</sup>

Para garantizar que la evacuación fuera ordenada, fue vital mantener la energía eléctrica del buque durante el mayor tiempo posible. Sin embargo, el agua fría que se introducía en la nave podría hacer explotar las calderas debido al cambio de temperatura. Los caldereros se movilizaron para evacuar el vapor de agua contenido en las calderas.<sup>54</sup> El vapor se purgó por las chimeneas, y creó un ruido ensordecedor en la cubierta, lo que molestó a los operadores de radio para emitir la señal de socorro.<sup>55</sup> Los oficiales encargados de la preparación de los botes se vieron forzados a gritar o comunicarse por señas.<sup>55</sup> El ruido fue disminuyendo gradualmente, hasta desaparecer a las 00:40.

### Inicio lento de la evacuación

A las 00:25, se ordenó embarcar primero a las mujeres y los niños en los botes salvavidas.<sup>56</sup> Al mismo tiempo, la orquesta comenzó a tocar en la parte delantera de la cubierta de botes a las órdenes del capitán Smith, quien quería así evitar el pánico.<sup>57</sup> A pesar de esto, la evacuación se hizo muy lenta, ya que la mayoría de los pasajeros rechazaban el embarque en los botes, por no creer en la realidad del hundimiento.<sup>58</sup> La primera clase tuvo obviamente una ventaja para conseguir un asiento en los botes.

El *Titanic* disponía de veinte botes salvavidas para un total de 1178 personas<sup>59</sup> contra las 2227 que había en el buque. Los botes de los números 1 y 2 podían contener a 40 personas,<sup>60</sup> y los numerados del 3 al 16 tenían una capacidad para 65 personas.<sup>60</sup> El buque también contaba con 4 botes plegables identificados por las letras A, B, C y D que podían albergar a 47 personas.<sup>60</sup>



Plano de la cubierta de botes del *Titanic*, mostrando la ubicación de los botes salvavidas en vista aérea. Los botes principales están marcados en verde, mientras que los botes de emergencia aparecen señalados en rojo. Dos de los botes plegables están indicados en color morado, mientras que los otros dos botes plegables (que no aparecen en el diagrama) se encontraban sobre el techo de los camarotes de los oficiales, detrás del puente de mando.

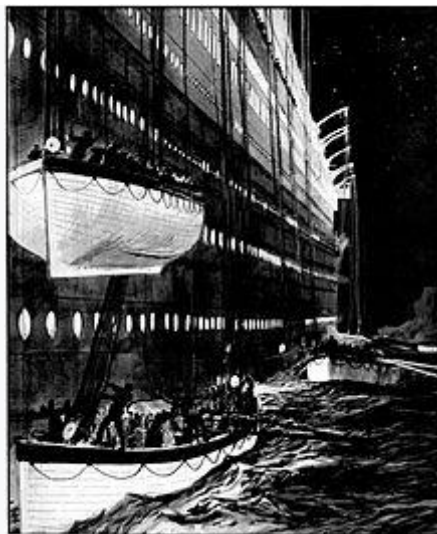
A las 00:40, el bote número 7 fue el primero que se bajó hasta el mar por estribor con 28 personas de las 65 plazas de que disponía. Este bote tenía a muchos pasajeros de sexo masculino,<sup>61</sup> porque Murdoch permitió embarcar a los hombres para compensar el bajo número de pasajeros dispuestos a subirse a un bote. A las 0:43, el bote número 5 se hizo a la mar con 35 ocupantes a bordo. De entre el pasaje, los varones fueron invitados a montar, pero a pesar de ello el bote solo iba medio lleno.<sup>62</sup> A las 00:55,<sup>63</sup> el bote número 3

partió con 32 personas, y después, el bote número 1 fue descendido a la 1:05 con solo 12 personas a bordo frente a las 40 plazas disponibles.<sup>64 65</sup> En el lado de babor, el proceso era más lento. A la 01:00,<sup>63</sup> el bote número 8 fue el primero descendido a babor con 28 personas a bordo;<sup>66</sup> entre ellas estaban la aristócrata inglesa Noël Leslie, condesa de Rothes (1878-1956)<sup>67</sup> y la superviviente española María Josefa Pérez de Soto y Vallejo (1889-1972).<sup>68</sup> A la 01:10, el bote nº 6 fue bajado por babor con solo 24 personas, en el cual se encontraba Arthur Peuchen, único pasajero masculino del bote.<sup>69</sup> <sup>nota 6</sup> Margaret Brown también ocupó una plaza en este bote.<sup>70</sup>

| Botes   | Hora del lanzamiento al mar | Capacidad | Contenido real | Lado     | Personal de asistencia   |
|---------|-----------------------------|-----------|----------------|----------|--------------------------|
| Bote 1  | 01:05                       | 40        | 12             | Estribor | Murdoch, Lowe            |
| Bote 2  | 01:45                       | 40        | 18             | Babor    | Wilde, Smith             |
| Bote 3  | 00:55                       | 65        | 32             | Estribor | Murdoch, Lowe            |
| Bote 4  | 01:50                       | 65        | 30             | Babor    | Lightoller               |
| Bote 5  | 00:43                       | 65        | 35             | Estribor | Murdoch, Lowe, Pitman    |
| Bote 6  | 01:10                       | 65        | 24             | Babor    | Lightoller, Smith        |
| Bote 7  | 00:40                       | 65        | 28             | Estribor | Murdoch, Lowe            |
| Bote 8  | 01:00                       | 65        | 28             | Babor    | Lightoller, Wilde, Smith |
| Bote 9  | 01:30                       | 65        | 42             | Estribor | Murdoch, Moody           |
| Bote 10 | 01:50                       | 65        | 34             | Babor    | Murdoch                  |
| Bote 11 | 01:35                       | 65        | 55             | Estribor | Murdoch                  |
| Bote 12 | 01:30                       | 65        | 40             | Babor    | Wilde, Lightoller        |

| Botes        | Hora del lanzamiento al mar | Capacidad   | Contenido real | Lado     | Personal de asistencia  |
|--------------|-----------------------------|-------------|----------------|----------|-------------------------|
| Bote 13      | 01:40                       | 65          | 64             | Estribor | Murdoch, Moody          |
| Bote 14      | 01:25                       | 65          | 40             | Babor    | Lowe, Wilde, Lightoller |
| Bote 15      | 01:40                       | 65          | 65             | Estribor | Murdoch, Moody          |
| Bote 16      | 01:20                       | 65          | 40             | Babor    | Moody                   |
| Bote A       | 02:15                       | 47          | 20             | Estribor | Murdoch, Moody          |
| Bote B       | 02:15                       | 47          | 30             | Babor    | Lightoller              |
| Bote C       | 02:00                       | 47          | 40             | Estribor | Murdoch, Wilde          |
| Bote D       | 02:05                       | 47          | 24             | Babor    | Lightoller, Wilde       |
| <b>Total</b> |                             | <b>1178</b> | <b>711</b>     |          |                         |

#### Aceleración de la salida de los botes



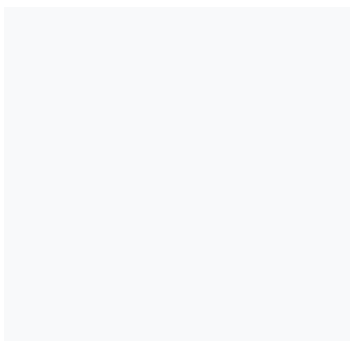


Esta ilustración de Charles Dixon muestra la evacuación de los pasajeros del *Titanic* en medio de la noche. Conforme pasaban los minutos el nerviosismo fue aumentando y se vivieron escenas peligrosas: el bote salvavidas nº 15 descendió prácticamente encima del bote nº 13, que tuvo que maniobrar rápidamente para evitarlo.

A partir de la 01:15 el agua comenzó a invadir la proa del barco y los pasajeros, que hasta entonces habían permanecido incrédulos, empezaron a abordar la realidad del hundimiento,<sup>71</sup> lo cual aceleró la evacuación a partir de esa hora. Además, los pasajeros de la tercera clase comenzaron a llegar en gran número a la cubierta de botes del *Titanic*. Entre la 01:20 y la 01:30, los botes número 16, 14 y 12 fueron arriados a babor en este orden con aproximadamente 40 personas en cada uno.<sup>63</sup> A bordo de la embarcación número 14, el quinto oficial Harold Lowe disparó tres tiros al aire para disuadir a los pasajeros, que cada vez estaban con más pánico, tratando de subir a bordo a la fuerza.<sup>72</sup> En estribor, los cuatro botes siguientes fueron arriados entre la 01:30 y la 01:40: los botes número 9 y 11 partieron con 42 y 55 personas,<sup>60</sup> mientras que los botes número 13 y 15 salieron con 64 y 65 ocupantes a bordo.<sup>60</sup> Los botes 13 y 15 fueron los dos únicos que se llenaron a plena capacidad; el bote 15 estaba ocupado principalmente por hombres. Cuando el bote número 13 alcanzó el agua, derivó debajo del bote número 15, que en ese momento era bajado hacia el mar (como quedó recogido en la ilustración histórica que aparece a la derecha). El bote 13 logró librarse por poco de un accidente.<sup>73</sup>

La diferencia de carga entre los botes de cada lado se explica por el hecho de que a algunos hombres se les permitían plazas en los botes situados a estribor, mientras que en los botes de babor, estaban estrictamente prohibidas para los hombres. Así, los botes de babor con solo las mujeres y los niños no se llenaron lo suficiente.<sup>74</sup> A la 01:45,<sup>63</sup> el bote número 2 fue bajado al mar con solo 18 personas frente a las 40 plazas potenciales;<sup>60</sup> cinco minutos después, los botes número 10 y 4 se hicieron a la mar con 34<sup>60</sup> y 30<sup>63</sup> personas a bordo, respectivamente. El bote 4 había empezado a cargarse justo al principio de la evacuación, pero se quedó cerca de una hora parado en la cubierta A, porque no se podían abrir las ventanas de dicha cubierta. Después de tocar el agua, esta embarcación se dirigió hacia la parte trasera del buque y sus ocupantes liberaron a seis tripulantes varones del agua.<sup>75</sup> A las 02:00,<sup>63</sup> el bote plegable C fue el último correctamente descendido a la mar en el lado de estribor, con 40 personas a bordo de 47 posibles.<sup>76</sup> El presidente de la White Star Line y armador del *Titanic*, J. Bruce Ismay, tomó plaza a bordo de dicho bote justo antes de su bajada al mar.<sup>77</sup> Finalmente, a las 02:05 el bote plegable D fue el último puesto con éxito en el mar con 24 personas a bordo.<sup>60</sup> Durante el descenso, dos hombres saltaron al bote salvavidas desde la cubierta A, y a continuación, unos minutos después, otro hombre saltó al agua y se unió a la embarcación a nado, encontrándose con su esposa que estaba a bordo.<sup>78</sup>

### Últimos momentos



El bote plegable B es encontrado por los marinos del *Mackay-Bennett*.<sup>79</sup>

A partir de las 02:05, solo quedaban dos botes plegables que se encontraban en el techo de los camarotes de oficiales. Con el fin de bajarlos, varios oficiales intentaron hacer que los botes se deslizaran sobre remos para hacerlos caer sobre la cubierta del barco. La

maniobra fue un éxito para el bote plegable A de estribor, y los marineros fijaron el bote a los pescantes, pero el bote plegable B situado a babor se volcó boca abajo, golpeándose contra la cubierta del barco.<sup>80</sup> A las 02:10, el capitán Smith relevó de su función a los operadores de radio, Jack Phillips y Harold Bride. El capitán volvió al puente, y alrededor de las 02:15 el agua entraba en la parte delantera de la cubierta de botes y en el puente de mando.<sup>81</sup> El bote B partió volcado a la deriva, mientras que el bote A estaba todavía unido a los pescantes, pero los marineros lograron soltarlo antes de que se hundiera. Los botes se alejaban del buque y la gente trataba de alcanzarlos a nado. Una treintena de personas, la mayoría miembros de la tripulación, llegaron al casco del bote B (véase la foto a la derecha), incluido el segundo oficial Charles Lightoller y el coronel Archibald Gracie.<sup>82</sup> Otra veintena de personas alcanzaron el bote A, y algunas murieron de frío durante la noche.<sup>60</sup> De hecho, este bote se encontraba lleno de agua hasta las bancadas.<sup>83</sup>

A las 02:17 hay constancia de que Thomas Andrews se encontraba solo en la sala de fumadores de primera clase, y a esa misma hora los músicos de la orquesta dejaron de tocar justo antes de que se cayera la chimenea que tenían delante de ellos.<sup>1</sup> Poco después, la gran vidriera se rompió, provocando la destrucción de la Gran Escalera y dando acceso al agua a todas las partes de la zona delantera no inundadas todavía. A las 02:18, las luces del *Titanic* parpadearon por última vez y después se apagaron.<sup>84</sup> Un momento después, el buque se partió en dos cerca de la tercera chimenea. A medida que la proa se hundía rápidamente, la popa flotaba y se iba llenando de agua poco a poco hasta hundirse totalmente a las 02:20, 2 horas y 40 minutos después de la colisión.<sup>85</sup> La temperatura del agua era entonces de  $-1$  o  $-2$  °C.<sup>86 87 88</sup>

Los gritos de agonía lanzados por los náufragos podían ser escuchados por los veinte botes situados en las inmediaciones, y en algunas de las embarcaciones se establecieron debates sobre la necesidad de regresar al lugar del hundimiento. El quinto oficial Harold Lowe, responsable del bote número 14, reunió alrededor de él a otros cuatro botes y distribuyó los pasajeros para vaciar el suyo.<sup>89</sup> A las 03:00, llegaron al lugar del naufragio con el bote número 14, cuarenta minutos después del hundimiento. Sin embargo, el tiempo medio de supervivencia en el agua con la temperatura existente era de aproximadamente unos 20 minutos.<sup>90</sup> El bote recogió del agua a cuatro hombres, uno de los cuales murió a bordo.<sup>91</sup>

## Salvamento

Más tarde, a las 03:30, los supervivientes de los botes salvavidas vieron las luces del RMS *Carpathia*, así como las bengalas azules lanzadas por este barco. Unos cuarenta minutos más tarde, el primer bote —el número 2— fue rescatado por el buque de asistencia.<sup>92</sup> Durante ese tiempo, la situación de los botes plegables A y B era precaria. Los supervivientes a bordo del segundo, se encontraban de pie sobre el casco del bote, debiendo mantenerse en esa posición para evitar un vuelco, y finalmente se embarcaron en los botes número 12 y 4 que fueron al rescate.<sup>93</sup> Los ocupantes del bote A fueron rescatados por el bote número 14, que regresaba del lugar del hundimiento y por lo tanto iba casi vacío.<sup>94</sup> A las 05:30, el SS *Californian*, avisado por el *Frankfurt*, llegó al lugar del desastre.<sup>95</sup> El bote número 12, sobrecargado, fue el último rescatado a las 08:30. El segundo oficial, Charles Lightoller, fue la última persona en subir a bordo del *Carpathia*.<sup>92</sup> A continuación, el *Carpathia* puso rumbo a Nueva York a las 08:50, y J. Bruce Ismay telegrafió la noticia del naufragio del *Titanic* a la White Star Line.<sup>1</sup>



El bote número 6 enfocado desde el *Carpathia*.<sup>96</sup>



El bote número 1 llega al *Carpathia*, era el menos cargado de todos.



Dos botes se dirigen hacia el *Carpathia* (en la derecha el bote número 14 y a la izquierda el bote D).<sup>94</sup>



Supervivientes en el bote de salvamento plegable D.<sup>94</sup>



Un bote del *Titanic*, del que aún existe alguna duda sobre su identidad.



El bote número 12 a su llegada al *Carpathia*.



El bote número 12 es izado al *Carpathia*.



Las mujeres se instalan en la cubierta del *Carpathia*.



El *Carpathia* llegando a Nueva York con los rescatados, el 18 de abril de 1912.



Los trece botes recuperados por el *Carpathia* en Nueva York.

## Debates acerca del desarrollo de los sucesos

Tras el naufragio, los testimonios sobre algunos puntos del hundimiento son bastante discrepantes.<sup>97</sup> La mayoría de las declaraciones afirmaron que el *Titanic* nunca se partió y se hundió en una sola pieza.<sup>97</sup> Solo unos pocos supervivientes dijeron que el buque se había partido en dos, entre ellos John Thayer, que se encontraba en el casco del bote B, y que estaba cercano al *Titanic*. Sin embargo, Archibald Gracie y Charles Lightoller, que estaban en el mismo bote, afirmaron lo contrario.<sup>97</sup> La mayoría de los medios de comunicación y enciclopedias<sup>98 99</sup> consideraron en su momento que el *Titanic* se había hundido sin partirse, versión que se mantuvo hasta el descubrimiento de los restos el 1 de septiembre de 1985. Por ejemplo, en la película *A Night to Remember* de 1958 se representó el hundimiento del barco sin llegar a partirse en dos. El comité de investigación estadounidense que se formó sobre el hundimiento no llegó a resolver la cuestión.<sup>97</sup> El *Titanic* probablemente se partió bajo el nivel del agua, o justo en su superficie.

La mayoría de los testimonios indicaron que la última canción interpretada por la orquesta fue *Nearer, My God, to Thee* («Más cerca de ti, Dios mío»). Sin embargo, otras afirmaciones, entre ellas la del radio operador Harold Bride, dijeron lo contrario. Bride explicó que la última canción fue *Autumn*,<sup>100</sup> que en realidad se refiere a *Songe d'Automne* («Sueño de Otoño»),<sup>101</sup> un vals popular de la época que formaba parte del repertorio de las orquestas de la White Star Line,<sup>101</sup> pero las películas y novelas inspiradas en el naufragio casi siempre suelen mostrar *Nearer, My God, to Thee* como la última canción interpretada, probablemente porque refleja mejor el contexto trágico.

Otro debate surgió con la escora del buque. El contramaestre Robert Hichens —quien estaba a cargo de la rueda del timón— dijo que el clinómetro indicaba una escora de 5 grados a estribor, a los diez minutos después del choque.<sup>102</sup> Otras declaraciones indicaron que la embarcación comenzó a escorarse a estribor en el principio del naufragio.<sup>102</sup> Sin embargo, otros testimonios, incluidos los de Lightoller y Gracie, afirmaron que se escoró a babor.<sup>102</sup> A estribor es lógico, porque es el lado por el que el *Titanic* chocó contra el iceberg. Sin embargo, una escora a babor solo podría explicarse por el hecho de los compartimentos estancos transversales.<sup>103</sup> Al final, la comisión estadounidense consideró que el barco se había escorado a estribor, y a continuación, por babor.<sup>103</sup>

## Balance de cifras

*Artículo principal:* Lista de pasajeros a bordo del RMS Titanic

El hundimiento del *Titanic* representó alrededor de 1500 muertes, cifras que oscilan entre 1491<sup>104</sup> y 1.513<sup>7 105 26</sup> fallecidos. Por lo tanto, se cuentan entre 705 y 712 sobrevivientes.<sup>106 107</sup> Los miembros de la tripulación fueron los más afectados ya que el 76 % de ellos fallecieron, igualmente el 75 % de la tercera clase encontró la muerte;<sup>108</sup> esto se debe a varios factores: primero, los camarotes de tercera clase se encontraban lejos de la cubierta donde estaban los botes salvavidas, y eran los que tenían mayor dificultad para acceder a ellos.<sup>nota 7</sup> Además, la tercera clase estaba compuesta, en su mayoría, por inmigrantes y muchos de ellos no hablaban inglés, y por lo tanto tuvieron más dificultades para orientarse por el buque. Muchos pasajeros de tercera clase se encontraron con las puertas cerradas por la tripulación al inicio del hundimiento, como medida de seguridad.<sup>71</sup> De la segunda clase fueron víctimas del naufragio el 59 % de los pasajeros. La gran mayoría de las mujeres fueron rescatadas, mientras que los hombres de segunda clase fueron aún más afectados que los de tercera clase. En cuanto a los pasajeros de primera clase, el 60 % se encontraban entre los supervivientes. Casi todas las mujeres sobrevivieron, y un tercio de los hombres, representando una cifra muy superior a todas las demás clases.<sup>108</sup> Este último hecho se debe a que el primer oficial William McMaster Murdoch aceptó a muchos hombres en los primeros botes de salvamento.<sup>74</sup> Además en ese momento, los pasajeros que se encontraban en la cubierta del barco eran solamente los de primera clase.

En términos más generales, la principal diferencia se sitúa entre hombres y mujeres. Solo el 25 % de las mujeres murieron durante el hundimiento frente al 82 % de los pasajeros

varones. Sin embargo, más de la mitad de los rescatados eran hombres. Entre los niños hubo más víctimas que entre las mujeres, 53 de los 109 niños a bordo murieron.<sup>108</sup> Los niños de segunda clase sobrevivieron todos, y la muerte de un niño de la primera clase fue debida a la negativa de los padres a embarcarse en un bote.<sup>109</sup> En cambio, la gran mayoría de los niños en tercera clase fueron víctimas del naufragio.<sup>108</sup> Algunas familias fueron completamente destruidas, incluyendo la más numerosa embarcada a bordo, compuesta por 11 miembros: el inglés John George Sage, su esposa y sus 9 hijos de entre 4 y 20 años.<sup>110</sup>

|  | Primera<br>clase       | Segunda<br>clase       | Tercera<br>clase       | Total de<br>pasajeros  | Tripulación          | Total                   |
|--|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------|-------------------------|
| Hombres<br>víctimas                      | 118                    | 154                    | 387                    | <b>659</b>             | 670                  | <b>1329</b>             |
| Mujeres víctimas                         | 4                      | 13                     | 89                     | <b>106</b>             | 3                    | <b>109</b>              |
| Niños víctimas                           | 1                      | 0                      | 52                     | <b>53</b>              | -                    | <b>53</b>               |
| <b>Total víctimas</b>                    | <b>123</b><br>(38,6 %) | <b>167</b><br>(58,6 %) | <b>528</b><br>(74,8 %) | <b>818</b><br>(62,2 %) | <b>673</b><br>(76 %) | <b>1491</b><br>(67,8 %) |
| Hombres a bordo                          | 175                    | 168                    | 462                    | <b>805</b>             | 862                  | <b>1667</b>             |
| Mujeres a bordo                          | 144                    | 93                     | 165                    | <b>402</b>             | 23                   | <b>425</b>              |
| Niños a bordo                            | 6                      | 24                     | 79                     | <b>109</b>             | -                    | <b>109</b>              |
| <b>Total de<br/>personas a<br/>bordo</b> | <b>325</b>             | <b>285</b>             | <b>706</b>             | <b>1316</b>            | <b>885</b>           | <b>2227</b>             |

Las cifras anteriores fueron establecidas por la comisión británica de investigación con la ayuda de las pruebas que fue reuniendo.<sup>111</sup> Los ocho músicos de la orquesta se cuentan entre los pasajeros de segunda clase, ya que no eran parte de la tripulación. Los niños se consideran los que tienen menos de 12 años.<sup>111</sup>

Estas cifras son solo aproximadas debido a errores y la confusión que se fue dando en informes. La comisión del Senado estadounidense también logró unos resultados ligeramente diferentes.<sup>111</sup> Además, había pasajeros que abordaron el buque de manera ilegal, y otros que habían cancelado el embarque en el último minuto. El sexo de los pasajeros a veces ha sido determinado por el nombre de la persona donde los errores pueden, ciertamente, haberse dado.<sup>111</sup>



## Reacciones de los medios de comunicación



Un joven vendedor de prensa, Ned Parfett, anuncia en abril de 1912 la tragedia del *Titanic*, cerca de las oficinas de la White Star Line en Londres.

La noticia de la colisión del *Titanic* con un iceberg llegó por primera vez a Nueva York el 15 de abril a la 01:20, una hora antes del final del hundimiento, a la redacción del *The New York Times*.<sup>112</sup> Sin embargo, en la mañana del hundimiento del *Titanic*, ningún periódico era consciente de la gravedad de los acontecimientos. El *New York Evening Sun* titulaba: «Todos los pasajeros del *Titanic* rescatados después de la colisión (...) remolcado a Halifax». El diario explica que los pasajeros del barco fueron trasladados al *Carpathia* y al *Parisian*, y que la tripulación permaneció en el *Titanic* mientras era remolcado a Halifax, Nueva Escocia.<sup>113</sup> El 16 de abril, en Londres, el *Daily Mail* titulaba: «*Titanic* hundido, pero no hay pérdidas de vidas humanas». <sup>114</sup> En Nueva York, en las oficinas de la White Star Line tranquilizaban a los familiares de los pasajeros, reafirmando que el accidente no había sido grave. Sin embargo, estos informes eran falsos, debido al hecho de que la noticia del naufragio se había transmitido de un barco a otro, y por lo tanto había habido confusión.<sup>114</sup>

Durante el 15 de abril, en Nueva York los rumores cada vez más insistentes afirmaban que el *Titanic* se había hundido. La confirmación llegó por la tarde, alrededor de las 18:00, a las oficinas de la White Star Line, gracias a un mensaje del *Olympic*, el hermano gemelo del *Titanic*.<sup>114</sup> Luego, un poco más tarde, la White Star Line confirmó oficialmente el hundimiento.<sup>115</sup> A las 21:00, los neoyorquinos se enteraron de que el *Carpathia* había recogido solo 700 supervivientes, lo que indicaba que podía haber hasta 1500 muertes.<sup>115</sup> A la mañana siguiente, el *The New York Times* informó del accidente y publicó una lista inicial de los supervivientes, transmitida a través del *Olympic*. La noticia también anunció que el *Carpathia* llegaba a Nueva York con los sobrevivientes el 18 de abril. Sin embargo, en el Reino Unido la noticia del naufragio no aparecería en los periódicos hasta el 17 de abril. El 18 de abril, durante el desembarco de los supervivientes del *Titanic* a las 22:00, más de 40 000 personas estuvieron presentes y los periodistas cubrieron el evento ampliamente, recogiendo sobre el lugar numerosos testimonios.<sup>116</sup> Por ejemplo, el *The New York Times* alquiló un piso entero de un hotel para instalar una veintena de periodistas, que estaban directamente en comunicación con el periódico por las líneas telefónicas instaladas especialmente para la ocasión.<sup>117</sup>



El *The Evening Sun* de fecha 15 de abril de 1912.



El *New York Times* de fecha 16 de abril de 1912.

## Búsqueda de cuerpos



Tumba del niño desconocido.

La White Star Line alquiló cuatro barcos para que explorasen la zona del desastre y recuperasen los cuerpos: el *Mackay-Bennett*,<sup>118</sup> el *Minia*,<sup>119</sup> el *Montmagny*<sup>120</sup> y

el *Algerine*.<sup>121</sup> Entre abril y junio de 1912, los cuatro barcos recuperaron un total de 328 cuerpos,<sup>118 119 120121</sup> de los cuales 119 fueron devueltos al mar por estar gravemente descompuestos para ser identificados.<sup>118 119 120</sup> Los relojes que se encontraron marcaban entre las 02:00 y las 02:20.<sup>122</sup> De las víctimas recuperadas hubo 150 que no fueron reclamadas por sus familiares y se encuentran enterradas en tres cementerios de Halifax: el Fairview Lawn, el Monte de los Olivos y el Barón de Hirsch.<sup>123</sup>

Entre los cadáveres recuperados por el *Mackay-Bennett* se encontraba un niño de alrededor de dos años de edad, que fue el único niño recuperado.<sup>124</sup> No fue reclamado ni pudo ser identificado. Fue la tripulación del *Mackay-Bennett* quien estuvo encargada de su sepultura en el cementerio Fairview Lawn de Halifax (ver foto de la derecha).<sup>125</sup> Después, muchas familias estimaron que el niño enterrado era familiar suyo, y querían que la losa se cambiara. Sin embargo, ante la ausencia de una prueba verídica, la placa permaneció de manera anónima.<sup>125</sup> La exhumación y el análisis de ADN realizados en los años 2001 y 2002 terminaron en conclusiones diferentes.<sup>126</sup> Finalmente, en 2007, el niño desconocido fue oficialmente identificado como Sidney Leslie Goodwin,<sup>126</sup> un niño de un año y medio, pasajero de tercera clase.<sup>127</sup>

## Monumentos

### Estados Unidos

En Nueva York, el *Titanic* Memorial Lighthouse fue erigido en la parte superior de la rectoría de los marinos en South Street, en 1913.<sup>128</sup> Este faro blanco de 16 metros se trasladó en 1968 delante del Museo Marítimo de South Street.<sup>129</sup> En Washington se encuentra el Women's *Titanic* Memorial, una estatua de seis metros que representa a un hombre con los brazos extendidos y se encuentra en Fort McNair.<sup>130</sup> Fue inaugurada el 26 de mayo de 1931 en el parque Rock Creek por Helen Herron Taft, viuda del presidente estadounidense William Howard Taft, en presencia del entonces presidente Herbert Clark Hoover.<sup>130</sup> Sobre la base de la estatua se pueden leer dos inscripciones: «A los hombres valientes que perecieron en el naufragio del *Titanic*, el 15 de abril de 1912. Ellos dieron sus vidas para salvar a las mujeres y los niños. Erigido por las mujeres de América» y «A los jóvenes y viejos, ricos y pobres, los ignorantes y eruditos, a todos aquellos que noblemente dieron sus vidas para salvar a las mujeres y niños».<sup>129</sup>

### Inglaterra[editar]



El monumento conmemorativo dedicado a los mecánicos que perecieron en el naufragio del *Titanic*.



El *Titanic* Musicians Memorial está dedicado a los miembros de la orquesta del *Titanic*, todos murieron en el naufragio.

En Southampton, en el East Park, un monumento dedicado a los 35 mecánicos del *Titanic* desaparecidos en el naufragio fue inaugurado el 22 de abril de 1914 por sir Archibald Denny, presidente del Institut of Marine Engineers, ante una multitud de más de 100 000 personas. Bajo la estatua de bronce, se encuentra una inscripción de los 35 nombres de los mecánicos.<sup>129</sup> En una oficina de correos ubicada en la intersección de High Street y de East Street, una placa de bronce fundido a partir de la pala de una hélice de repuesto del *Titanic* fue puesta en honor de los empleados de correos del buque.<sup>129</sup> El *Titanic* Musicians Memorial fue dedicado a los miembros de la orquesta del *Titanic*, e inaugurado el 19 de abril de 1913, en la biblioteca de la ciudad.<sup>129</sup> A los mayordomos y camareros del *Titanic*, se les dedicó una fuente de piedra que fue inaugurada en Southampton el 27 de julio de 1915.<sup>129</sup>

En Lichfield, una gran estatua de bronce representa al capitán Edward Smith, la cual fue inaugurada por su hija, Helen Melville Smith, el 29 de julio de 1914.<sup>131</sup> En Colne (Lancashire), en el parque de la ciudad, se erigió un busto del retrato de Wallace Hartley sobre una base de mármol, en memoria del director de la orquesta del *Titanic*.<sup>132</sup>

## Irlanda del Norte[editar]

La estatua del *Titanic* Memorial de Belfast, que se inauguró el 26 de junio de 1920, fue erigida por una suscripción en la que participó la población de Belfast, los empleados de Harland and Wolff, la White Star Line y la familia de Thomas Andrews. En principio se encontraba en la plaza Donegall, y más tarde se trasladó a los jardines del Ayuntamiento. Lleva el nombre de los 22 miembros de la tripulación del *Titanic* originarios del Ulster y víctimas del hundimiento.<sup>133</sup>

El Thomas Andrews Memorial Hall es un edificio dedicado a la memoria del ingeniero naval diseñador del *Titanic* y director de los astilleros Harland and Wolff, y se encuentra situado en el lugar de nacimiento del ingeniero en Comber. Fue construido en 1914 e inaugurado en febrero de 1915.<sup>134</sup>

## Últimos supervivientes

---



La última superviviente del *Titanic*, Millvina Dean, en abril de 1999.

- Eva Miriam Hart (31 de enero de 1905-14 de febrero de 1996), pasajera de segunda clase. Inglaterra.<sup>135</sup>
- Edith Eileen Brown (27 de octubre de 1896-20 de enero de 1997), pasajera de segunda clase. Sudáfrica.<sup>136</sup>
- Louise Laroche (2 de julio de 1910-28 de enero de 1998), pasajera de segunda clase. Francia.<sup>137</sup>
- Eleanor Ileen Johnson (23 de agosto de 1910-7 de marzo de 1998), pasajera de tercera clase. Estados Unidos.<sup>138</sup>
- Michel Marcel Navratil (12 de junio de 1908-30 de enero de 2001), pasajero de segunda clase. Francia.<sup>139</sup>
- Winnifred Quick (23 de enero de 1904-6 de julio de 2002), pasajera de segunda clase. Inglaterra.<sup>140</sup>
- Lillian Gertrud Asplund (21 de octubre de 1906-6 de mayo de 2006), pasajera de tercera clase. Estados Unidos.<sup>141 142</sup>
- Barbara West (24 de mayo de 1911-16 de octubre de 2007), pasajera de segunda clase. Inglaterra.<sup>143 144</sup>
- Millvina Dean (2 de febrero de 1912-31 de mayo de 2009), pasajera de tercera clase. Inglaterra.<sup>145</sup>

Millvina Dean fue, hasta su muerte el domingo 31 de mayo de 2009, la última superviviente de la tragedia. En el momento del naufragio, ella era un bebé de poco más de dos meses y la pasajera más joven del barco, así que era demasiado pequeña para recordar los acontecimientos.<sup>146</sup> Barbara West murió el 16 de octubre de 2007 a la edad de 96 años, también era muy joven cuando ocurrió el naufragio.<sup>144</sup> Lillian Asplund fue la última superviviente con recuerdos, que murió en 2006.<sup>142</sup> Michel Marcel Navratil fue el último hombre sobreviviente y también el último francés, murió en 2001.<sup>139</sup> Además, Bertha Watt y Ellen Natalia Shine, las supervivientes undécima y duodécima murieron solamente con un día de diferencia el 4 y el 5 de marzo de 1993, respectivamente, con 93 y 101 años.<sup>147 148</sup>

## Las causas del hundimiento





Miembros de la tripulación que sobrevivieron al hundimiento del *Titanic*.



Dibujo de Bruce Ismay entrevistado por un comité sobre el naufragio.

## Causas naturales

El 14 de abril, durante la noche de la colisión, muchas condiciones se reunieron para aumentar el riesgo del naufragio. El tiempo estaba en calma: había algo de viento y poco oleaje.<sup>149</sup> La presencia de viento habría formado espuma alrededor del iceberg, y lo habría hecho más visible para los vigías.<sup>149</sup> Por otra parte, no había Luna, lo que hacía la noche más oscura.<sup>149</sup> A pesar de todas las advertencias de icebergs, el capitán Smith decidió no reducir la velocidad; el barco navegaba a 22,5 nudos (41,7 km/h),<sup>25</sup> y además el capitán había tomado una ruta más al sur (siempre según la White Star Line) para evitar el iceberg.<sup>150</sup> Pero ese año, el invierno fue más suave, y los icebergs se encontraban más al sur que en otros años.<sup>151</sup>

## Causas humanas

### Comisión estadounidense

Poco después del hundimiento del *Titanic*, el gobierno de EE. UU. creó una comisión de investigación destinada a identificar las causas y la responsabilidad por el desastre. Comenzó el 19 de abril de 1912 y finalizó el 25 de mayo.<sup>152</sup> El senador de Míchigan, William Alden Smith, la presidió.<sup>152</sup> El comité estaba especialmente interesado en el hecho de que los vigías no tenían prismáticos, ya que ellos mismos afirmaron que si los hubieran tenido habrían podido divisar el iceberg a tiempo.<sup>153</sup> De hecho, el iceberg fue visto a aproximadamente 500 metros de distancia, y le faltaron cerca de 800 metros a la nave para detenerse con los motores parados o puestos en atrás toda,<sup>154</sup> por lo que los prismáticos hubiesen permitido ver el iceberg a una distancia muy superior.<sup>155</sup> Los vigías pensaban que se habían olvidado los prismáticos en Southampton, pero actualmente se sabe que David Blair, el oficial que tenía la llave para acceder a los gemelos destinados a los vigías, tuvo que ceder su puesto a un compañero en Southampton y abandonó el barco con la llave en el bolsillo.<sup>156</sup> Sin embargo, muchos oficiales del *Titanic* tenían prismáticos, pero ninguno les fueron prestados a los vigías.<sup>157</sup> El comité llamó a J. Bruce Ismay a testificar, y aunque se le acusó de haber



ejercido presión sobre el capitán para acelerar la velocidad del *Titanic*,<sup>152</sup> no se encontraron pruebas de su responsabilidad.<sup>152</sup>

### Comisión Mersey

Poco después de la creación de la comisión estadounidense, una comisión similar se estableció en Inglaterra. Fue creada por la Board of Trade británica el 2 de mayo de 1912, realizando sus indagaciones durante dos meses, hasta el 3 de julio de 1912.<sup>158</sup> Los debates los presidió el juez Lord Mersey,<sup>159</sup> en una sala habilitada a tal efecto en Londres, cerca del palacio de Buckingham. Durante 63 días, el comité celebró treinta y seis reuniones abiertas al público, y se entrevistó a 97 testigos. La comisión identificó tres causas principales: la velocidad de la nave, que la vigilancia no estaba debidamente asegurada, y la falta de organización en el momento de la evacuación de los pasajeros.<sup>158</sup> Sin embargo, a diferencia de la comisión estadounidense, la comisión Mersey no reprochó a J. Bruce Ismay, y no dio como directa la culpa a Edward Smith.

### Evacuación de los pasajeros

Otras causas explican el gran número de víctimas. A pesar de que los botes salvavidas del *Titanic* tenían una capacidad para 1178 personas,<sup>59</sup> solo hubo 705 supervivientes, por lo tanto hubo una diferencia de 473 personas. Durante la investigación, el segundo oficial del *Titanic*, Charles Lightoller, quien fue responsable de la mitad de los botes, declaró que no tenía conocimiento de las pruebas realizadas sobre los botes. El oficial no había llenado en su totalidad ninguno de los diez botes de los que era responsable.<sup>60</sup> Y, de los veinte botes de la nave, solo cuatro fueron cargados a más del 70 % de su capacidad.<sup>60</sup> Los primeros botes arriados al mar estaban casi vacíos porque los pasajeros se negaron a subir a bordo de ellos. Estos no creían en la realidad del hundimiento, y tenían miedo de ser arrojados al mar cuando el *Titanic* no daba aún señales de hundirse y no había, además, ningún signo de pánico.<sup>10</sup> La tripulación hizo creer a los pasajeros que se trataba de un simple simulacro, y la orquesta estuvo tocando música alegre para evitar el pánico.<sup>54</sup> Muchos pasajeros, por lo tanto, prefirieron quedarse en el interior del buque, ya que no había razón para tener miedo. La carga de los botes comenzó a las 00:25, y los pasajeros fueron conscientes del hundimiento alrededor de la 01:15, cuando el buque comenzó a hundirse significativamente por la proa.<sup>71</sup> Esto significa que la evacuación fue lenta durante 50 minutos.

### Causas que surgieron después de las investigaciones oficiales



Babor de la popa del *Olympic*, buque hermano gemelo del *Titanic*, en dique seco. Bajo la hélice central, un hombre sirve de escala.

## Maniobra de evasión

La noche de la colisión, cuando Frederick Fleet alertó sobre la presencia de un iceberg justo delante del *Titanic*, el primer oficial William McMaster Murdoch ordenó virar el buque a babor y parar las máquinas o ponerlas en atrás toda (aunque esto último es poco probable). Sin embargo, hoy en día se afirma que el oficial no tomó la mejor decisión. El hecho de disminuir el régimen de los motores hizo bajar la velocidad del buque e hizo que girara más lentamente. Con las hélices paradas, o funcionando en sentido inverso, el timón se hizo menos eficaz. También cabe mencionar que la hélice central del buque no se podía accionar a la inversa, y se mantenía inmóvil al dar marcha atrás. El *Titanic* habría tenido más posibilidades de evitar el iceberg manteniendo las máquinas en avance toda.

Otro elemento que suele considerarse es el tamaño del timón. De hecho, un timón más grande habría permitido un giro más rápido. Según los reglamentos de la época, el tamaño del timón debía ser de 1,5 % a 5 % de la superficie del casco por debajo del nivel del agua. El timón del *Titanic* se encontraba en la parte baja de este rango, con el 1,9 %.

También se especula que si el *Titanic* no hubiera girado y hubiera chocado contra el iceberg de frente, hubiera podido mantenerse a flote, porque se habría inundado un solo compartimiento estanco. Sin embargo, el choque hubiera sido bastante violento porque el buque no tendría tiempo suficiente para detenerse antes de chocar contra el iceberg. Aunque un cierto número de pasajeros resultarían heridos, el *Titanic* podría haberse mantenido a flote, y los pasajeros podrían haber sido trasladados a otros buques.

## Descubrimiento de los restos del naufragio

Véase también: Pecio del Titanic



El iceberg no hizo directamente los agujeros en el casco del *Titanic*, pero la onda de choque hizo saltar los remaches y abrió una vía de agua.

A lo largo del siglo XX, se realizaron numerosos proyectos de expediciones para encontrar el buque hundido, aunque sin éxito. Los restos fueron encontrados, finalmente, el 1 de septiembre de 1985 a la 01:05 por una expedición franco-estadounidense dirigida por Jean-Louis Michel del IFREMER y el Dr. Robert Ballard<sup>165</sup> de la Institución Oceanográfica de Woods Hole.

El pecio se encontró a una profundidad de 3821 m, a 41° 43' 55" N 49° 56' 45" W, a 650 kilómetros al sureste de Terranova. El descubrimiento fue significativo, ya que en primer lugar se dejó en evidencia que los restos del buque estaban divididos en dos partes al encontrarlos de esa manera. Hasta ahora, los informes eran que el buque había naufragado sin romperse. De hecho, la mayoría de los testimonios habían afirmado que el buque se había hundido en una sola pieza. Desde el hundimiento del *Titanic* y hasta 1996, la suposición del hundimiento era que el iceberg había hecho una fisura de 90 metros de largo en el casco. El descubrimiento de los restos del buque, el 1 de septiembre de 1985, y los exámenes del casco hechos por Robert Ballard en 1996 con el sonar, pusieron en duda esta hipótesis. De hecho, se descubrió que las placas estaban deformadas y dislocadas, pero no troceadas. En realidad, el iceberg no había hecho un agujero en el casco, pero el choque hizo saltar los remaches y había abierto una vía de agua. Este descubrimiento

mostró, así, una falla en la construcción del *Titanic*: los remaches resultaron ser demasiado frágiles.

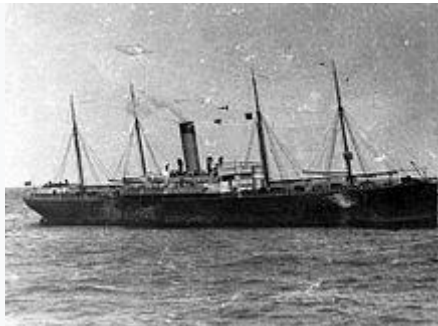
Un estudio más reciente realizado por dos investigadores estadounidenses, basado en análisis científicos de piezas tomadas de los restos y en la revisión de los archivos de Harland and Wolff conservados en Belfast, puso en duda una vez más la calidad de los remaches utilizados para fijar las placas de acero del casco en la proa. De hecho, estos son de hierro, no de acero como en la parte central, debido a la incapacidad de los proveedores de seguir los ritmos y las cantidades requeridas por el fabricante. La menor resistencia de los remaches de hierro explica que muchas placas se desconectarán en contacto con el iceberg. Los autores del estudio suponen que los remaches de acero, más resistentes, podrían haber, si no salvado el barco, al menos logrado un suficiente margen extra para permitir la llegada de auxilio a tiempo.

## Consecuencias del naufragio

---

### Consecuencias en las medidas de seguridad

#### Mensajes de socorro



El SS *Californian*.

Una de las principales cosas que interesaban a la comisión estadounidense sobre el naufragio era la no intervención del SS *Californian*. La comisión dijo que el *Californian* se encontraba a menos de 31 kilómetros y la nave podía haber llegado al rescate del *Titanic*. Dos razones explican la no reacción del *Californian*: el operador de radio estaba dormido y no pudo escuchar los mensajes de socorro enviados por el *Titanic*, y además, las bengalas blancas lanzadas desde el *Titanic* fueron mal interpretadas por los marinos del *Californian* que pensaron que las bengalas de socorro tenían que ser rojas. El comité emitió entonces una recomendación: que la telegrafía por radio debía estar asegurada durante las 24 horas, incluso en buques más pequeños. Esto era imposible en el *Californian*, ya que solo tenía a bordo un operador de radio y no podía garantizar la radio 24 horas a diferencia del *Titanic*, donde los dos operadores de radio se turnaban. En cuanto al color de las bengalas de socorro, debería seguir siendo blanco, porque eran más visibles en la noche.

#### Botes salvavidas



Todos los buques disponen de suficientes embarcaciones de salvamento.

La White Star Line, compañía marítima propietaria del *Titanic*, estaba de acuerdo con la normativa británica establecida por la Board of Trade sobre el número de botes salvavidas a bordo, e incluso fue más allá de esas normas. Los directivos de la White Star Line usaron este argumento para defenderse de las acusaciones de negligencia en relación con las medidas de seguridad a bordo del *Titanic*. El número mínimo de botes salvavidas no estaba basado en el número de pasajeros, sino en el tonelaje del buque, el *Titanic* habría podido disponer de solo dieciséis botes salvavidas y sin embargo tenía veinte. Estos reglamentos, que databan de 1894, ya no estaban adecuados para el tamaño de los buques de la época. En efecto, la normativa británica exigía que la capacidad total de los botes fuera de al menos para 962 personas en todos los buques de más de 10 000 toneladas,<sup>173</sup> mientras que el tonelaje del *Titanic* era de 46 328 toneladas.

La circunstancia dominante (...) es que no hemos logrado durante tantos años, revisar los reglamentos de 1894 (...). El tonelaje bruto de un buque, que no es en mi opinión, una buena base para calcular el número de botes salvavidas.

Lord Mersey, 1912.

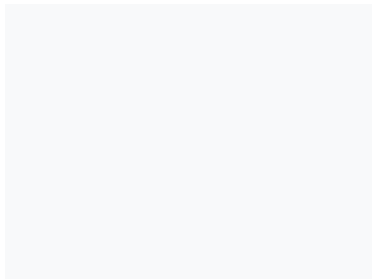
La comisión estadounidense y la comisión Mersey exigieron que todos los buques dispusieran de suficientes botes de salvamento para todos los ocupantes. El comité Mersey también señaló que la maniobra de los botes salvavidas no fue correctamente organizada, y recomendó una mejor formación de los marineros. Hoy en día, los buques de pasajeros modernos deben tener equipos de salvamento con una capacidad que sea un 25 % superior al número de personas autorizadas a embarcar.

### Icebergs

Tras el hundimiento del *Titanic*, fue creada el 20 de enero de 1914 la Patrulla Internacional del Hielo, que se encuentra bajo la autoridad de la Guardia Costera de los Estados Unidos. Esta patrulla controla el desplazamiento de icebergs en el Atlántico Noroeste. Los icebergs son localizados, garantizando así la seguridad de los buques que navegan en esta zona. Esta patrulla ha contribuido a garantizar la seguridad en toda esta región; así, desde 1912 y el hundimiento del *Titanic*, cualquier catástrofe marítima implicada con un iceberg no ha tenido ningún fallecimiento.

## Consecuencias en el diseño de barcos

### Modificaciones en el *Olympic*



El *Olympic* en 1911, durante sus pruebas de mar.

Véase también: RMS *Olympic*

El 24 de abril de 1912, la tripulación del *Olympic* se negó a partir de Southampton, y los maquinistas se declararon en huelga. Este debía ser el primer viaje del *Olympic* desde el hundimiento del *Titanic*, que había ocurrido nueve días antes. Como el *Olympic* era el buque gemelo del *Titanic*, los dos barcos eran prácticamente iguales, y por tanto disponían de los mismos puntos débiles en su seguridad. Los huelguistas reclamaban mayor cantidad de botes salvavidas. Además, las reservas de los pasajeros habían caído drásticamente, lo cual empujó a la White Star Line a transformar al *Olympic*. Tres grandes transformaciones se realizaron en la nave. Se añadieron 48 botes salvavidas, contando desde entonces con 68 botes en total. A continuación, cinco de los dieciséis compartimentos estancos se mejoraron siendo puestos a nivel de la cubierta B, mientras que anteriormente estaban en la cubierta E, por lo tanto, con una diferencia de tres

cubiertas se consiguió que el barco pudiese soportar averías mucho más graves. Por último, la altura del doble fondo se incrementó, haciendo el casco de la nave más resistente. El barco estuvo inmovilizado durante seis meses, mientras el trabajo no fue concluido. Estas transformaciones, en parte, permitieron que el barco hundiera un submarino alemán en 1918. Después de la guerra, el *Olympic* consiguió una amplia popularidad entre el público.

### **Recomendaciones de la comisión Mersey**

El 30 de julio de 1912, el comité del Reino Unido sobre el naufragio hizo su informe final y estableció 24 recomendaciones, incluyendo las cinco primeras que correspondían al diseño de los buques. La primera de ellas requería que los compartimentos estancos fuesen elevados, o que los buques estuviesen equipados con doble casco justo hasta la línea de flotación.<sup>179</sup> Las dos recomendaciones siguientes estimaban que al menos una cubierta por encima de la línea de flotación debía ser estanca, y que las aberturas entre los mamparos también debían serlo.<sup>179</sup> Por último, las dos últimas recomendaciones proporcionaban más poder a la Board of Trade sobre los constructores para imponer esas modificaciones.<sup>179</sup>

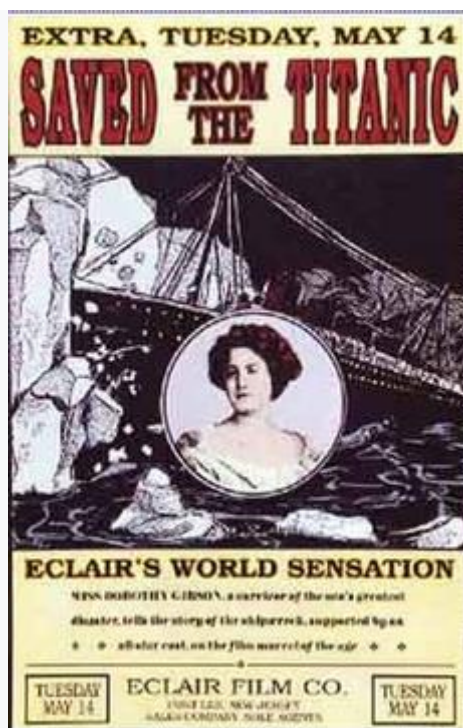
Las siete recomendaciones siguientes estaban relacionadas con los botes salvavidas. El número de botes salvavidas con que deberían estar equipados todos los buques se determinaría por el número de personas autorizadas a bordo, y no en términos de tonelaje.<sup>180</sup> Además de botes salvavidas deberían estar equipados con determinados equipos, incluidos los suministros, los medios de señalización (faros o bengalas), etc. Además, en cada buque, ciertos botes deberían estar equipados con medios de propulsión mecánica.<sup>180</sup> Las empresas que no cumplieran con estas normas podrían enfrentarse a sanciones.<sup>180</sup> Las cinco recomendaciones siguientes estaban encaminadas a mejorar el manejo de los botes y llenarlos. Ahora, la tripulación debía estar capacitada en el manejo y el arriado de botes al agua, además de los que ya fueron capacitados (es decir, los marineros).<sup>181</sup> El comité insistió en la inclusión de que en cada buque, los miembros de la tripulación efectuasen ejercicios de llenado de botes, y de su puesta en el mar.<sup>181</sup> Estos ejercicios deberían estar escritos en el cuaderno de bitácora de los oficiales,<sup>181</sup> para que los inspectores los pudieran revisar.

Finalmente, las siete recomendaciones últimas eran más generales. A los vigías se les debían hacer pruebas a su visión.<sup>182</sup> La telegrafía sin hilos (TSH) debería estar presente en cada buque, y operable durante las 24 horas.<sup>182</sup> Estas recomendaciones fueron posteriormente publicadas en los documentos parlamentarios británicos.

## **Películas, telefilmes y documentales**

---





Cartel de *Saved from the Titanic*, primera película que se filmó sobre el naufragio del *Titanic*.

El hundimiento del *Titanic* se ha mostrado en una serie de películas y telefilmes. La primera fue *Saved from the Titanic*, una película estadounidense de Etienne Arnaud protagonizada por Dorothy Gibson, una superviviente del naufragio. Lanzada en 1912, no queda ningún rastro después del incendio sufrido en los estudios donde se había almacenado en 1914.<sup>183</sup> En el mismo año salió *In Nacht und Eis*, una película muda alemana de Mime Misu,<sup>184</sup> la cual mostraba una historia bastante alejada de la realidad.<sup>nota</sup>  
<sup>8</sup> En el año 1915 también se realizó la producción *Titanic*, un filme mudo italiano de Pier Angelo Mazzolotti con Mario Bonnard, Giovanni Casaleggio y Luigi Duse.<sup>185</sup>

En 1943, Joseph Goebbels ordenó la filmación de *Titanic*, como una superproducción destinada para propaganda nazi, dirigida por Herbert Selpin y Werner Klingler, con Sybille Schmitz y Hans Nielsen entre otros.<sup>186</sup> La película fue filmada en el *Cap Arcona* —un transatlántico alemán que fue bombardeado en 1945 por aviones aliados en la bahía de Lübeck, cuyo hundimiento provocó más de 4000 víctimas mortales—. <sup>187</sup> Está marcada por el encarcelamiento y la muerte de su primer director, Herbert Selpin.

En 1953 se produjo *Titanic*, una película estadounidense de Jean Negulesco, con Barbara Stanwyck y Robert Wagner.<sup>188</sup> En el año 1958 tuvo lugar la llegada a las pantallas de la película británica *A Night to Remember*, de Roy Ward Baker, con Kenneth More y Ronald Allen.<sup>189</sup> Adaptada del libro del historiador Walter Lord, fue realizada con la ayuda de algunos supervivientes del naufragio, por ejemplo, el cuarto oficial Joseph Boxhall, por lo que es una de las películas más próximas a la realidad.

En 1979 se realizó *S.O.S. Titanic*, un telefilme anglo-estadounidense de William Hale, con David Janssen, Cloris Leachman y Susan Saint James.<sup>190</sup> La película está inspirada en el libro *The Loss of S.S. Titanic* del superviviente Lawrence Beesley, quien fue interpretado por David Warner en el filme (actor que también desempeñó un papel en la película *Titanic* de 1997). Al año siguiente salió *Rescaten el Titanic*, película estadounidense de Jerry Jameson, una adaptación de la novela de Clive Cussler, con Jason Robards y Richard Jordan.<sup>191</sup>

En 1996 se produjo *Titanic*, un telefilme estadounidense de Robert Lieberman con George C. Scott, Peter Gallagher y Catherine Zeta-Jones.<sup>192</sup> Pero sin duda, la película más famosa es *Titanic* de James Cameron, estrenada en 1997. Protagonizada por Leonardo DiCaprio, Kate Winslet y Billy Zane, la película ganó once Premios Óscar incluyendo mejor



película y recaudó 1 845 034 188 dólares de taquilla en todo el mundo, lo que la convirtió en la película más taquillera de la historia hasta el año 2009, cuando fue desplazada por *Avatar*, otro filme de James Cameron. A pesar de haber sido superada, hasta la fecha se mantiene estable como la segunda película con mayores ingresos en taquilla, y en su reestreno en 3D en 2012 con motivo del centenario del hundimiento incrementó su recaudación a los más de 2100 millones de dólares.<sup>193</sup> La película revivió el interés por el *Titanic*, dando lugar a la aparición de numerosos libros, exposiciones, y la creación de muchas páginas web.<sup>194</sup> El director James Cameron también dirigió en 2003 el documental *Misterios del Titanic*, concerniente al desastre y a los restos del buque.

## Otros naufragios con más víctimas



El hundimiento del *Wilhelm Gustloff*, con 9343 muertes, es el mayor naufragio de la historia.

Pese a que el hundimiento del *Titanic* es el naufragio más famoso de todos los tiempos y en su época fue el mayor desastre marítimo en tiempo de paz,<sup>26 104</sup> con 1491 a 1513 muertes, desde entonces ha sido ampliamente superado. El 29 de mayo de 1914, dos años después del naufragio del *Titanic*, el RMS *Empress of Ireland*, de la Canadian Pacific Railway, se hundió con un saldo de 1012 personas fallecidas. Había sido abordado por un buque de carga noruego, mientras que ambos buques se encontraban dentro de un banco de niebla, cerca de Rimouski, Quebec.<sup>195</sup> Este naufragio no batió el récord del *Titanic*, pero la mayoría de las víctimas mortales fueron pasajeros (840<sup>196</sup> contra 818 del *Titanic*). Sin embargo, el suceso quedó en gran parte enmascarado por el inicio de la Primera Guerra Mundial.<sup>197</sup>

Una tragedia mayor que la del hundimiento del *Titanic* se produjo por primera vez el 17 de junio de 1940 durante la Segunda Guerra Mundial, cuando el transatlántico británico RMS *Lancastria* fue hundido por un avión alemán Junkers Ju 88, muriendo 4000 personas.<sup>198</sup> Años más tarde, durante la misma guerra, el 29 de junio de 1944 el barco japonés *Toyama Maru* fue hundido por el submarino estadounidense USS *Sturgeon*, ocasionando unas 5400 muertes;<sup>199</sup> y el 30 de enero de 1945, el submarino soviético S-13 hundió el transatlántico alemán *Wilhelm Gustloff*, provocando la muerte de 9343 personas,<sup>200</sup> siendo este el mayor naufragio de la historia.<sup>201 202</sup> Así, el hundimiento del *Titanic* fue largamente superado por los naufragios debidos a la Segunda Guerra Mundial.

El primer naufragio en superar el hundimiento del *Titanic* en tiempo de paz se produjo el 20 de diciembre de 1987: fue el del MV *Doña Paz*, un ferry que se hundió después de chocar contra un petrolero en Tablas (Filipinas) provocando más de 4300 víctimas mortales.