

EL TITÁN GAFADO

La génesis



S opinion general que fue durante una cena, en el verano de 1907, cuando el director gerente de la White Star Line, J. Bruce Ismay, y el directivo de los astilleros Harland & Wolf, Lord James Pirrie, concibieron la construcción de dos grandes trasatlánticos, con opción a un tercero, como respuesta a la competencia que para la White Star iban a suponer los nuevos buques tipo *Lusitania* de la Cunard. Si ambos comensales hubieran podido sospechar que acaba-

ban de gestar el trío de buques más gafados de la historia marítima contemporánea, a buen seguro que el postre habría consistido en triple dosis de bicarbonato, pero el 16 de diciembre de 1908 se puso en Belfast la quilla del *Olympic* y el 31 de marzo de 1909, la de su hermano mediano, el *Titanic*. Una vez botado el *Olympic*, el 30 de noviembre de 1911, sobre su grada se puso la quilla del hermano pequeño, que en un principio iba a llamarse *Gigantic* y después, desafiando las toneladas de mala suerte que cualquier pescador sabe que un cambio de nombre atrae sobre un barco, se llamo *Britannic*.

De todas formas, parece fuera de toda duda que, a diferencia de las gentes de mar, ni Harland & Wolf ni la White Star creían en la mala suerte, ya que siguiendo una curiosa tradición de ambas compañías a estos buques no se les concedió un bautizo decente con botella de cava en la roda, por lo que la tribuna se instaló a la altura del costado de babor. Como recordaba años después un obrero del astillero, «sencillamente los hacían y los tiraban al agua». Es muy posible que una pequeña inversión en cava (y quizá también en dientes de ajo) hubiera sido una medida acertada, ya que de todos es conocido el trágico final del *Titanic* en su viaje inaugural, menos conocido que el *Britannic*, se hundió a los 11 meses de su puesta en servicio, tras chocar con una mina, y el casi desconocido *Olympic*, que murió de «muerte natural», pero no antes de sufrir en su carrera cuatro abordajes y otros cuatro intentos de torpedeamiento.



Josep Bruce Ismay, de la White Star.



Reconstrucción gráfica del *Britannic*, hundido por la explosión de una mina.

Los mitos

Hay que comenzar diciendo que, aunque en sentido literal es cierta, la afirmación de que el *Titanic* era el mayor barco del mundo induce a cierto error, ya que sus dimensiones (882 pies de eslora y 92 de manga) eran idénticas a las su hermano mayor, aunque éste tenía 45.324 TRB, contra las 46.329 TRB del *Titanic*. Como el tonelaje de registro bruto de un buque mercante, simplificando, da idea de espacio cerrado más que de otra cosa, las causas de que fuera el *Titanic* el mayor barco del mundo, y no su hermano de mayor antigüedad en el escalafón e idénticas dimensiones, están a la vista si se comparan sus respectivas fotografías; en el *Titanic*, debido a experiencias desagradables sufridas con mala mar en el *Olympic*,

se había cerrado el tercio proel de la cubierta de paseo de la cubierta «A» (la inferior a la de botes). De todas formas, ambos hermanos tenían contados sus días de gloria en el campo de las dimensiones, ya que cuando naufragó el *Titanic* estaba prácticamente terminado en las gradas de Hamburgo el alemán *Imperator*, de 52.117 TRB y 919 pies de eslora (apenas cinco semanas tras el desastre, fue bautizado por el propio káiser Guillermo).

Otro aspecto legendario del *Titanic* es su velocidad, habiendo oído recientemente en una tertulia radiofónica que la excesiva velocidad del buque en el momento del siniestro era debida a que el capitán estaba tratando de conseguir el gallardete azul en su viaje inaugural. Incluso un periódico, generalmente bien informado como «El País», publicaba el pasado 18 de enero que se trataba del buque «mas rápido de la historia» en un, por lo demás, excelente artículo sobre los ocho españoles que viajaban a bordo (sobrevivieron nada menos que siete). También la «fantástica» velocidad del barco es tema recurrente en libros y películas. En realidad, intentar ganar el gallardete azul con el *Titanic* hubiera resultado sencillamente patético, ya que la serie *Olympic* había sido diseñada para una velocidad de servicio de 21 nudos, que si bien podían sobrepasarse puntualmente, quedaban a enorme distancia de los 25 nudos de servicio y los 27 puntuales que desde 1907 hacían a la serie *Lusitania* los «correcaminos» del Atlántico Norte (el *Mauritania* retuvo el gallardete azul nada menos que hasta 1929, y en julio de ese mismo año atravesó el Atlántico a un promedio de 27,2 nudos).

La clase *Olympic* estaba pensada para ahorrar carbón y tenía un sistema propulsor poco corriente basado en dos máquinas alternativas de vapor de 15.000 HP cada una, una turbina de baja presión de 16.000 HP (alimentada con la exhaustación de vapor de las máquinas alternativas) y tres ejes propulsores, con una potencia de proyecto de 46.000 HP (50.000 HP, el *Britannic*), contra los cuatro ejes, sus respectivas turbinas y los 70.000 HP de la clase *Lusitania*. Tampoco era muy corriente, pero es rigurosamente cierto que la cuarta chimenea de los buques de esta serie era «de pega», añadida para impresionar al pasaje, aunque ya que estaba allí finalmente se empleó para los conductos de ventilación de la sala de máquinas alternativas.

También es cierto que la noche del accidente se habían encendido algunas calderas extra (el buque tenía nada menos que 29), pero no para la alocada prueba de velocidad en medio del hielo que nos quieren vender, sino dentro del previsto rodaje de las máquinas, que debería finalizar el 15 de abril con una velocidad punta de unos 23 nudos. Ésa era una de las razones de la estancia a bordo del ingeniero jefe de proyecto Thomas Andrews al frente de un equipo de Harland & Wolf (perció con sus hombres en el naufragio, tras prestar un impagable asesoramiento al capitán). También viajaba a bordo Mr. Ismay, el director gerente de la *White Star*, si bien, y a diferencia de Mr. Andrews, su presencia debió de resultar mucho menos relajante para el capitán, ya que los relatos concuerdan con malévola unanimidad en que durante el viaje, además de gerente, ejerció de capitán, jefe de máquinas, conramastre y, finalmente, de pasajero de primera clase, al salvarse en un bote. Después del naufragio fue víctima de un horrible ostracismo que arruinó el resto de su vida, pero, como es frecuente en casos con tantos héroes muertos, probablemente sólo fuera culpable de seguir respirando.

Sorprendentemente, el *Titanic* llevaba más botes salvavidas de los exigidos por las normas en vigor, ya que solamente estaba obligado a montar 16, de acuerdo a unas normas del Board of Trade, que sería prolijo explicar aquí, pero que estaban basadas en el arqueo del buque en lugar de en el número de pasajeros. Generalmente se ignora también que, en el momento del naufragio, el buque iba literalmente medio vacío al haber zarpado con cierta precipitación, por causas que luego veremos, al 50 por 100 de su capacidad de pasaje. Fue característico de su mala suerte que el Board of Trade considerara exigirle 32 botes y luego se volviera atrás. También el astillero propuso 32 botes, pero finalmente se instalaron 16 fijos y cuatro plegables. Hay quien opina que no era una cuestión de dinero, sencillamente tal flotilla de botes hubiera arruinado la estética de la cubierta de paseo de 1.^a clase. Debemos decir en descargo de los implicados que, posiblemente, en 1912 ningún gran trasatlántico de la línea del Atlántico Norte hubiera podido evacuar por sus medios a la totalidad del pasaje y dotación, y que el fin primario de los botes era trasbordar al personal hasta el buque que acudiera en su auxilio, ya que era una derrota muy frecuentada y, entonces, era difícil concebir algo que pudiera hundir de

modo repentino a buques tan grandes y seguros como la nueva generación de trasatlánticos (cualquiera que se moleste en ver una fotografía del propio *Lusitania* comprobará que, como el *Titanic*, llevaba ocho botes por banda). Si a lo anterior sumamos la sensación de seguridad producida por el reciente montaje en este tipo de buques de instalaciones radiotelegráficas, ya tenemos el escenario adecuado para una de esas crisis de sobreconfianza que llenan las páginas de sucesos.

La gafada

La sucesión de fatalidades que aquejaron a la serie *Olympic* comenzó en la mañana del 20 de septiembre de 1911, cuando el flamante hermano mayor del *Titanic* salía de Southampton al mando del que luego sería capitán del *Titanic*, Edward J. Smith, y a la voz del práctico. Tras navegar en paralelo con el crucero británico *Hawke*, a 19 nudos y a una distancia de entre 100 y 300 yardas, «de modo súbito» la proa del crucero se abatió sobre la aleta de estribor del *Olympic*. Aunque el abordaje consiguiente no originó víctimas, hubo importantes daños materiales que enviaron al *Olympic* de vuelta al astillero de Belfast por seis semanas, donde se reparó a costa de los recursos destinados al *Titanic*, en cuya construcción ya habían fallecido dos trabajadores. Este y otros incidentes menores del *Olympic*, como la entrada en dique en marzo para cambiar una pala de hélice dañada, originaron un retraso en el armamento del *Titanic* de tres meses.

Cuando finalmente acabó el armamento y tras unas sumarias pruebas de mar (que hubieron de ser retrasadas por mal tiempo), el 2 de abril el *Titanic* se desplazó a Southampton con tripulación reducida, atracando el 3 para aprovisionarse e iniciar el viaje Cherburgo-Queenstown-Nueva York. La dotación desconocía el buque y también se desconocían entre ellos, ya que la mayoría embarcó en Southampton el 6 de abril, y algunos (incluyendo al capitán Smith) horas antes de la salida, si bien el capitán, los dos primeros oficiales y algún otro personal habían sido trasladados del gemelo *Olympic*, que estaba terminando sus reparaciones en Belfast. Para el capitán Edward John Smith (conocido como E. J. en el mundillo mercante de la época), era su último viaje antes de jubilarse, ya que la White Star quería aprovechar su experiencia con el *Olympic* y, seguramente, su gran popularidad, especialmente entre el pasaje de 1.ª clase. Era *vox populi* que la empresa le pagaba exactamente el doble que lo que cobraba un capitán de la Cunard. Estos traslados de personal del *Olympic* originaron algo de mal ambiente entre los oficiales «senior» de cubierta, ya que fueron desplazados temporalmente un puesto hacia abajo.

A partir de este momento, el viaje comienza a parecer la peor pesadilla de un marino. Nada más llegar a Southampton, el *Titanic* se encontró con una huelga de carbón que estuvo a punto de dejarle paralizado (se trataba de la

tradicional huelga de Semana Santa, que perdura en nuestros días). Tras coger pasajeros y carbón de otros buques de la empresa que sí que habían quedado «clavados» en puerto y con las carboneras sólo a medio llenar, a las 1200 del día 10 de abril de 1912 salió rápidamente de puerto. Demasiado rápidamente. Al pasar frente al muelle 38, el trasatlántico *New York*, que estaba abarloado al *Oceanic* (uno de los «clavados»), de modo tan «súbito» como lo había sido el *Hawke*, fue arrastrado por la interacción del paso próximo del *Titanic* y, tras romper las amarras y



El capitán Edward J. Smith.

pasarle a menos de una manga, acabó «atracado» en un muelle distinto del original (el pasaje, estupefacto, se hartó de sacar fotos). A la vista de este segundo incidente, no queda más remedio que pensar que, en 1912, los fenómenos de interacción de cascos de gran tamaño eran poco conocidos, originando problemas de prueba y error similares a los que hubo que sufrir a partir de los años sesenta con la introducción de los superpetroleros. Por si las emociones del día no bastaran, durante el tránsito a Cherburgo se produjo un incendio espontáneo de la carbonera de estribor de la sala de calderas n.º 5, lo que originó que media guardia se pasara paleando carbón extra los siguientes tres días, ya que los rescoldos no pudieron ser completamente localizados y extinguidos hasta el sábado 13, el día antes del naufragio.

Tras llegar con retraso (una hora, debido al incidente del *New York*) a Cherburgo la noche del 10, y a Queenstown el día 11, el buque inició una derrota ortodrómica hacia el punto que los que hemos padecido esas aguas llamábamos «la esquina de Terranova», y los anglosajones simplemente *the corner*. Tan curiosa esquina no es fija, como seguramente sabrán quienes lean este artículo y hayan sufrido en sus carnes y en sus estómagos tan poco acogedora región; su situación depende de la época del año, si se ha adelantado o retrasado la llegada de la primavera (el deshielo), el tipo de buque y, fundamentalmente, de la prisa que tenga y el olfato que crea tener el capitán. Aunque sin utilidad en derrotas procedentes de España, este punto es fundamental en derrotas canal de la Mancha-Norteamérica, sobre todo si el horario es un factor importante. El capitán del *Titanic* desde luego que no debía tener el cuerpo para más aventuras, así que, contra lo que la tradición quiere cargarle, se decidió por una derrota de lo más conservadora. Si consultamos el documento que tres generaciones de sufridores marinos hemos utilizado tratando de sustituir el olfato del capitán cuando éste se acatarraba (el *pilot*

chart, proverbial fuente de toda sabiduría), vemos que para el mes de abril, y un buque procedente de Fastnet Rock (como el *Titanic*), se recomienda «doblar la esquina» en los 43°00N 50°00W. El capitán Smith no solamente apuntó a una «esquina» más al Sur y al Este (42N 47W), sino que según el oficial de guardia que llegó a la «esquina», a las 1700 del fatídico día 12 (3.º oficial Pitman), E. J. retrasó el cambio de rumbo a estribor hasta las 1745 (ya debía andar con la mosca detrás de la oreja). Por si quedara alguna duda, la posición dada por el buque en su petición de auxilio fue 41°46N 50°14W.

Por tanto, las historias sobre un capitán soberbio, deseoso de probar la dureza del hielo con la roda de su insumergible buque, son tan tontas como parecen a primera vista, sobre todo tratándose de un capitán a punto de jubilarse y que ya conocía por experiencias previas la dureza relativa de un buque en relación con otros objetos. En el contrato de todos los capitanes figura que tienen derecho a una rareza, y la de E. J. parece ser que consistía en que mientras se fumaba un puro sólo se era admitido a su presencia bajo promesa de no mover la nube de humo azul que envolvía su cabeza. A los que lean estas líneas y hayan montado guardia de puente les bastará para confirmar que no era un ser mítico, sino un capitán de carne y hueso, y que sus últimas palabras al oficial de guardia antes de retirarse a descansar (vestido) la noche del naufragio fueran la fórmula ritual ya empleada por los antiguos capitanes fenicios: *if you are in the slightest degree doubtful, let me know.*

Durante la travesía prácticamente hubo calma chicha, pero las fuerzas del mal ya estaban tejiendo la telaraña semanas antes, con una primavera enloquecida y un deshielo que, fuera de toda estadística, cubrió de *pack-ice* zonas que los más viejos no recordaban haber visto en el mes de abril, ni tan siquiera icebergs aislados; cierto que esto no le era del todo ajeno a E. J., ya que disponía de la moderna radiotelegrafía. Pero la moderna radiotelegrafía estaba también en huelga. Otro dato casi desconocido es que, cuando al fin se extinguió el incendio de la carbonera, le tocó el turno a la radio. Desde el sábado por la noche hasta las 5 de la mañana del domingo, los dos operadores estuvieron tratando de averiguar qué fallaba (era un «secretario» fundido; según creo, una especie de transformador). El relevo del «secretario» fue el grupo convertidor, que aprovechó el retraso de trabajo acumulado para sufrir sobrecalentamientos que obligaban a los operadores a desconectar el equipo periódicamente, precisamente al entrar dentro del alcance de la primera estación TSH americana, Cape Race.

Dice mucho en favor de la profesionalidad de los operadores que, aún así, dieran cuenta de la avalancha de tráfico que se les vino encima y consiguieran pasar al puente los cuatro avisos genéricos de hielo recibidos (del *Caronia*, *Amerika*, *Baltic* y *Californian*). También dice mucho en favor de su mala suerte que, por un terrible error de apreciación, ni el aviso de las 2130 del *Mesaba*, ni el de las 2300 del *Californian*, que informaban de hielo en la derrota inmediata del *Titanic*, llegaran nunca al puente. Para finalizar tanta

fatalidad, podría haber bastado decir que el único operador radio del único buque que por su proximidad relativa podría haber acudido en auxilio del *Titanic* (el *Californian*), salió de guardia a las 2330 y desconectó el equipo a las 2335, justo cinco minutos antes de que a una distancia de unas 18 millas el *Titanic* abordara el iceberg. Pero para Jack Phillips, el 1.º radiotelegrafista del *Titanic*, la fatalidad no terminó hasta las 0218, hora en que, tras haber permanecido en su puesto hasta el último minuto, la muerte le relevó de servicio para siempre.

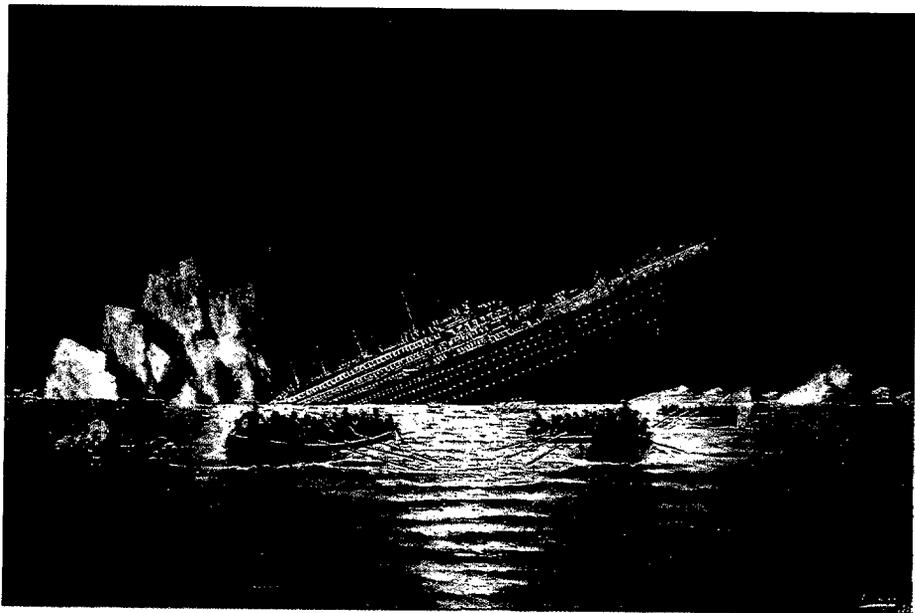
El desenlace

En el puente, en una noche sin luna que iluminara la mar, sin un soplo de brisa que levantara un mínimo oleaje delator del iceberg, con unos serviolas cuyos prismáticos se habían quedado en algún lugar de Southampton y un horizonte indistinguible del cielo, el 1.º oficial Murdoch tuvo la desgracia de recibir la primera noticia de que estaba entrando en un *open pack ice* (lo que era en realidad, y no el iceberg aislado que se suele creer) cuando descubrió, prácticamente al tiempo que los serviolas, una mole más negra que la noche a unos 450 m, justo por la proa. Como en el caso de la radio, tuvo que apurar hasta los posos su dosis de mala suerte al abordar el iceberg de la peor manera posible, a lo largo de un tercio de su eslora (este tipo de abordaje es muy *rara avis* en los registros de accidentes). Es casi seguro que de haber visto el iceberg quince segundos antes lo hubiera librado, y si lo hubiera visto quince segundos más tarde lo hubiera embestido de frente, ya que entre avistamiento y abordaje transcurrieron menos de 40 segundos. En cualquier caso, Murdoch, posiblemente en un acto reflejo, ordenó todo a babor, paró máquinas e intentó dar atrás, maniobra que él mismo debió saber sin esperanza en un buque de 46.000 toneladas lanzado a más de 22 nudos. Fue típico de lo que Walter Lord llamó, con muy británica circunspección, «una noche memorable» el que, de manera increíble, lo consiguiera a medias, ya que en la práctica, y contra lo que comúnmente se cree, no se produjo un abordaje tipo «boquete», sino un roce tipo «bollo». Por un momento, el mismo Murdoch debió pensar que se saldría con la suya, porque ordenó todo a estribor para librar la popa. Pero también, como en el caso de la radio, era preciso llevar la fatalidad hasta el final. La investigación británica posterior, el examen *post mortem* de la parte accesible del casco en la amura de estribor (la proa está enterrada casi hasta los escobenes), y el análisis de muestras de acero extraídas del mismo en fecha reciente, apuntan a una serie de grietas y juntas remachadas saltadas de modo intermitente, con un área total de libre comunicación al mar no mayor de un metro cuadrado. También apuntan a un acero de características inadecuadas por su poca flexibilidad (y que hoy habría sido rechazado), circunstancia agravada por la baja temperatura del agua, que lo tornó quebradizo. Es más que posible que, con un acero adecuado, parte de las

grietas hubieran sido los simples bollos que todos los marinos estamos hartos de ver en los cascos de los buques modernos.

Con este artículo casi terminado he podido tener acceso a las conclusiones de un reconocimiento con sonar de la parte enterrada del casco, efectuado en agosto de 1996. Se señalan seis averías diferentes bajo la línea de flotación, afectando principalmente a solapes de planchas remachadas. De estas averías, cuatro están bajo el castillo de proa, una a la altura del pozo de proa, y por último, la de mayor tamaño y que sin duda constituyó la herida mortal, entre las salas de calderas n.º 5 y n.º 6, extendiéndose 11 m en total, a uno y otro lado del mamparo estanco, pero afectando principalmente a la sala de más a proa. El personal de máquinas consiguió evitar una explosión por estrés térmico de las calderas de la sala n.º 6 apagando los fuegos y disparando las seguridades en circunstancias desesperadas, para acto seguido centrar sus esfuerzos en controlar la inundación de la sala n.º 5 (lo consiguieron hasta que el agua desbordó por encima el mamparo de la n.º 6, iniciando la inundación en cadena que finalmente acabó con el buque).

No comparto en absoluto la extendida afirmación de que, el hecho de que Murdoch ordenara «para» y «atrás toda» (con independencia de su ortodoxia, que como todo, en un arte, es opinable, y más desde un sofá), facilitara la colisión al privar de maniobrabilidad al *Titanic*, ya que de las declaraciones de los escasos supervivientes del departamento de máquinas se dedujo que los ejes



Nafragio del *Titanic*. (Óleo de Esteban Arriaga).

de las máquinas alternativas dejaron de dar avance al cabo de un minuto y medio y el eje de la turbina aproximadamente al cabo de dos minutos, justo cuando los ejes laterales comenzaban a dar «atrás despacio». Aparte la relativa complejidad de una planta de vapor de este tipo, cabe suponer que, al no haberse pasado el telégrafo a la posición de *stand by*, el maquinista de guardia no estuviera en aquel momento en la plataforma de control, algo que todos los que hemos navegado en buques mercantes sin control cerrado sabemos que es perfectamente normal.

El panegírico

William M. Murdoch, al igual que Jack Phillips y otros 686 de los 892 oficiales y tripulantes del *Titanic*, murió aquella noche, pero no tras matar de un disparo a un pasajero que intentaba abordar un bote a la fuerza, como quiere la leyenda, ni tras suicidarse teatralmente con su revolver, como se ve en la película, sino tragado por la mar cuando intentaba frenéticamente destrincar con sus propias manos el bote plegable «A» de la cubierta magistral, como declaró el coronel Archibald Gracie, que le ayudaba en el intento y consiguió sobrevivir para contarlo. He mencionado su caso, como podría mencionar docenas más, porque es representativo del reparto a *posteriori* de «papeles» entre héroes y villanos de que fueron víctimas unos compañeros (de puntas afuera todos lo somos) que, con sus errores, sus grandezas y sus miserias, están más cerca de nosotros que los personajes de cartón-piedra en que se les quiere convertir.

Uno no puede sentir más que simpatía ante el humor negro del 2.º radiotelegrafista Bride, que ante la sugerencia de pedir auxilio con la nueva señal SOS en lugar de la antigua CQD, apostó por el SOS, indicándole a su jefe Phillips que quizá fuera la única ocasión que tendrían de usarla, para acto seguido desternillarse ambos de risa ante la estupefacción del capitán que no le veía la gracia al chiste. Y si, como el que esto escribe, se ha sido oficial «montaguardias»



Phillips, jefe radiotelegrafista del *Titanic*.

durante siete años en buques mercantes de diverso pelaje, existe el deber de solidarizarse más allá de lo razonable con el 4.º oficial Boxall (uno de los dos subalternos de la guardia de Murdoch) en la apasionada defensa de «su» situación estimada, que determinó la posición oficial del naufragio en los no menos apasionados debates que surgieron en la investigación posterior y por razones que sería largo de explicar aquí.

Y, por duro que uno tenga el corazón, forzosamente hay que soltar una lágrima furtiva al considerar que, si el buque permaneció a flote bastante más tiempo que el previsto por el propio Thomas Andrews, si Philips seguía transmitiendo a las 0210, y si las luces permanecieron encendidas hasta las 0218, cuando el buque se partió en dos y se hundió, no fue asunto de suerte, sino gracias a que el personal de máquinas, con el jefe Joseph Bell al frente, se las arregló de alguna manera para mantener funcionando hasta el final una sala de calderas, las bombas de achique y los generadores, que estaban detrás de la sala de la turbina y en las entrañas de la popa. La proeza les costó la vida, ya que ni uno solo de los 35 oficiales de Máquinas y de Electricidad vivieron para contarlo, pero el monumento del East Park de Southampton, que recuerda sus nombres y su hazaña, hace pensar que todavía queda justicia en el mundo.

Post mortem

El *Titanic* fue descubierto por el doctor Robert Ballard el 1 de septiembre de 1985 en posición 41°43,9N 49°56,8W (sección de proa), 13 millas al ESE de la situación de estima del 4.º oficial Boxall (41°46N 50°14W). En una carcajada final, el destino quiso que hasta la situación del SOS saliera mal aquel viaje fatídico y que, en una increíble carambola, el *Carpathia* encontrara los botes de noche y sin luna porque le pillaban de camino en su derrota directa (R.º 308) a la falsa situación, y en el minuto exacto (quiero decir exacto) previsto por su capitán porque (no hay otra explicación) la situación estimada del *Carpathia* también estaba desviada 13 millas al W. Con razón a los antiguos griegos les infundían pavor las bromas de sus dioses.

Como existe la creencia general de que aquella noche se estaba disputando una especie de «contrarreloj», y el *Titanic* ha aparecido en las cercanías de su derrota prevista (R.º 266), pero bastante atrás, la mayoría de los autores han achacado este error en la posición a una enorme sobreestimación de la velocidad real que podía desarrollar el buque, tesis que, aun teniendo su lógica, no comparto del todo.

A partir de investigaciones propias con las que no pretendo aburrir a nadie, pero que se basan en una reconstrucción informática del Almanaque Náutico de 1912 que realicé a partir de *software* del US Naval Observatory, en la determinación fiable de qué hora llevaba el *Titanic* con respecto a Greenwich (contra todo pronóstico, eso sí que fue una odisea), y sabiendo que el buque

tenía situación astronómica del crepúsculo anterior, obtuve el resultado final de que entre observación y accidente habían transcurrido poco menos de cinco horas, lo que cuantificaría la supuesta sobreestimación de la velocidad en 2,7 nudos, con una velocidad real inferior a 20. Cualquiera que sepa cómo se afinan en este tipo de construcciones las velocidades máximas, estará de acuerdo en que tal pifiazo con calma chicha hubiera sido algo escandaloso, además de estar en total desacuerdo con las velocidades alcanzadas anteriormente por el *Olympic* (casi 22 nudos de media en su viaje inaugural) y, lo que es más contundente, con las medias ya alcanzadas por el propio *Titanic*. Aquella mañana se habían encendido otras dos calderas y, antes del aumento previsto para la noche, ya se habían obtenido 21,6 nudos en la observación vespertina. Por la noche, el buque «vibraba como nunca», y su velocidad debía rondar los 22,5 nudos.

El *pilot chart* nos previene de que, en el mes de abril, cabe esperar en la zona una corriente ENE de 0,5 nudos (el borde N del *Gulf Stream*), pero los profesionales que estuvieron allí dijeron que la corriente era SE, y la temperatura del agua dejó meridianamente claro a quienes tuvieron la desgracia de sentirla en sus carnes que la Corriente del Golfo no estaba «de guardia» aquella noche. Esto, junto con la presencia de tantos icebergs, y sobre todo de *pack ice*, indica claramente, al menos en mi opinión, que se trataba de un ramal de la Corriente del Labrador que no estaba donde debía, pero ya quedó dicho antes que aquella primavera estaba loca de atar. Aun así, es del todo improbable que la corriente llegara a los 2,7 nudos. La parte restante, en mi opinión, habrá que cargarla en el «debe» del autor de la situación astronómica que «heredó» Boxall al entrar de guardia. No pienso dar nombres, y si alguien se siente tentado de señalar con el dedo, debe de saber que aquella noche había una espectacular sobrerrefracción que dio lugar a declaraciones sorprendentes y a polémicas que todavía el día de hoy siguen vivas, pero ésa es una historia diferente.

De los cuatro únicos oficiales de cubierta supervivientes del *Titanic*, tres se convirtieron posteriormente en oficiales de la Reserva Naval, donde al 4.º oficial Boxall le fue asignado el mando de una lancha torpedera en Gibraltar.

El teniente de navío (RNR) Joseph Groves Boxall murió en 1967 a los 83 años de edad y, tal como había pedido, sus cenizas fueron arrojadas en «su» posición, donde sus compañeros le estaban esperando desde 1912. Después de tan largo viaje, trece malditas millas le impidieron reunirse de nuevo con ellos. Ningún profesor de navegación le habría impuesto un castigo tan cruel por una estima que, en el fondo, no creo que estuviera tan mal hecha.

Conclusiones

Ni el destino, ni las meigas, ni las fuerzas del mal tienen base racional, y desde la Revolución Francesa sabemos que todo tiene una explicación lógica.



Miss Violet Jessop.

Dicho lo anterior, debo de añadir que, después de años de rebuscar documentación sobre estos barcos, hace unos meses, y cotejando nombres en una muy bien documentada monografía inglesa sobre el *Britannic*, me di de narices con un dato que se mencionaba de pasada y como simple curiosidad. Una tal Violet Jessop, que estaba a bordo del *Olympic* cuando sufrió el abordaje con el *Hawke* y fue uno de los pocos supervivientes del *Titanic*, viajaba a bordo del *Britannic* cuando se hundió en el Egeo. ¿Más mitos? Busqué (¡y conseguí!) la enorme lista de tripulantes del *Titanic*, y allí estaba, Miss Violet C. Jessop, camarera, residente en Londres y salvada en el bote n.º 16.

Lo mejor de esta historia es que Miss Jessop no se contaba entre los mil y pico tripulantes que permanecieron en el *Britannic* hasta que se dio la orden de abandono y se salvaron en su totalidad, sino que, como era de temer, se encontraba en uno de los dos botes arriados sin permiso del puente, parte de cuyos desgraciados ocupantes fueron las únicas víctimas mortales de aquel día. También entraba dentro de lo predecible que, cuando Miss Jessop vio que la situación se ponía fea, se arrojara por la borda y salvara la vida, mientras la hélice de babor del *Britannic* trituraba los dos botes y veintinueve de sus ocupantes.

Naturalmente, tampoco es cierto que existan los gafes.

Luis JAR TORRE (RN)

