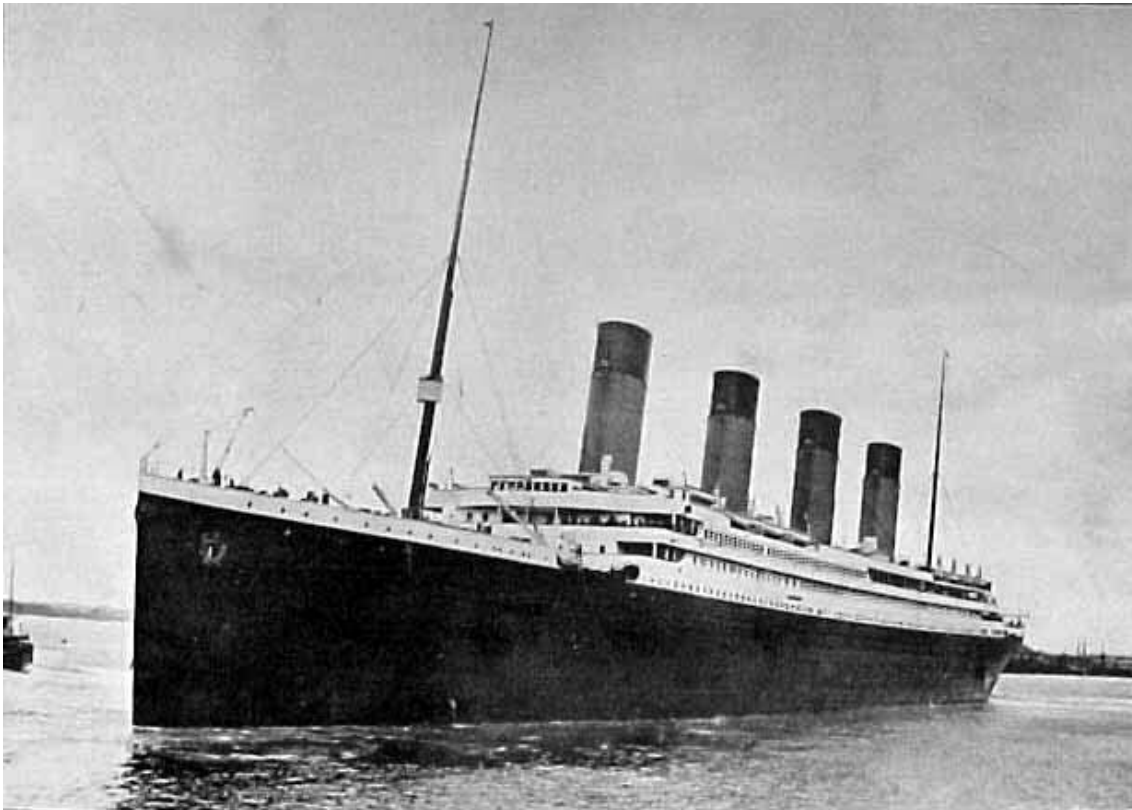


FITXA 7

TITANIC

TEXT



Imatge 1. Dia 10 d'abril de 1912. El veritable Titanic salpant del port anglès de Southampton.

INTRODUCCIÓ

La pel·lícula que has vist, magníficament dirigida per James Cameron, està basada en el naufragi més cèlebre de tots els temps. El *Titanic* va ser un vaixell real, com també varen ser autèntics la major part dels personatges: el capità Smith, els radiotelegrafistes, l'armador Ismay...

La recreació del desastre també presenta una gran fidelitat històrica. Bé és cert que James Cameron ha inventat una trama d'amor amb personatges ficticis com Jack Dawson, interpretat per Leonardo di Caprio (el nom, per cert, si és real; correspon a un fogoner mort en el naufragi) o Rose, interpretada per Kate Winslet.

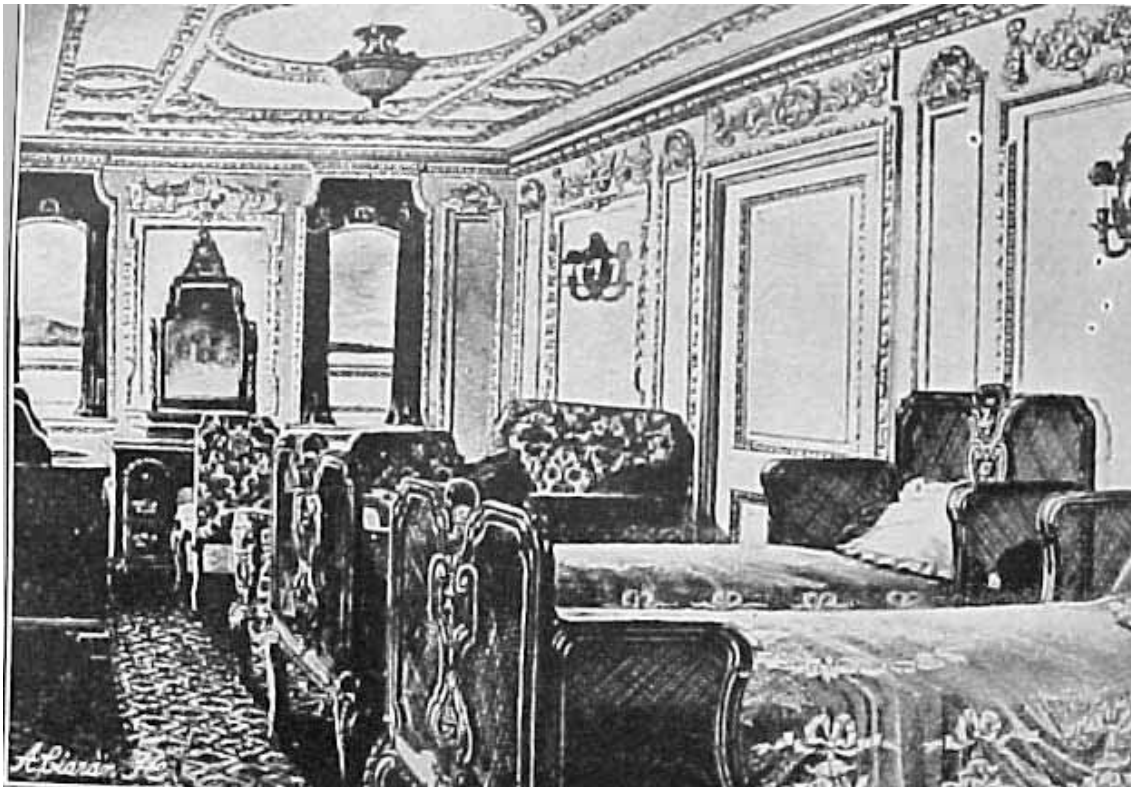
Però aquesta petita història inventada es correspon amb una gran història real.

Anem a explicar-la !

COM ERA EL *TITANIC* ?

El *Titanic* va ser construït per la companyia britànica de navegació White Star Line, amb la intenció de fer la competència a les companyies rivals. Es va projectar per convertir-se en el transatlàntic més gran i luxós del seu temps.

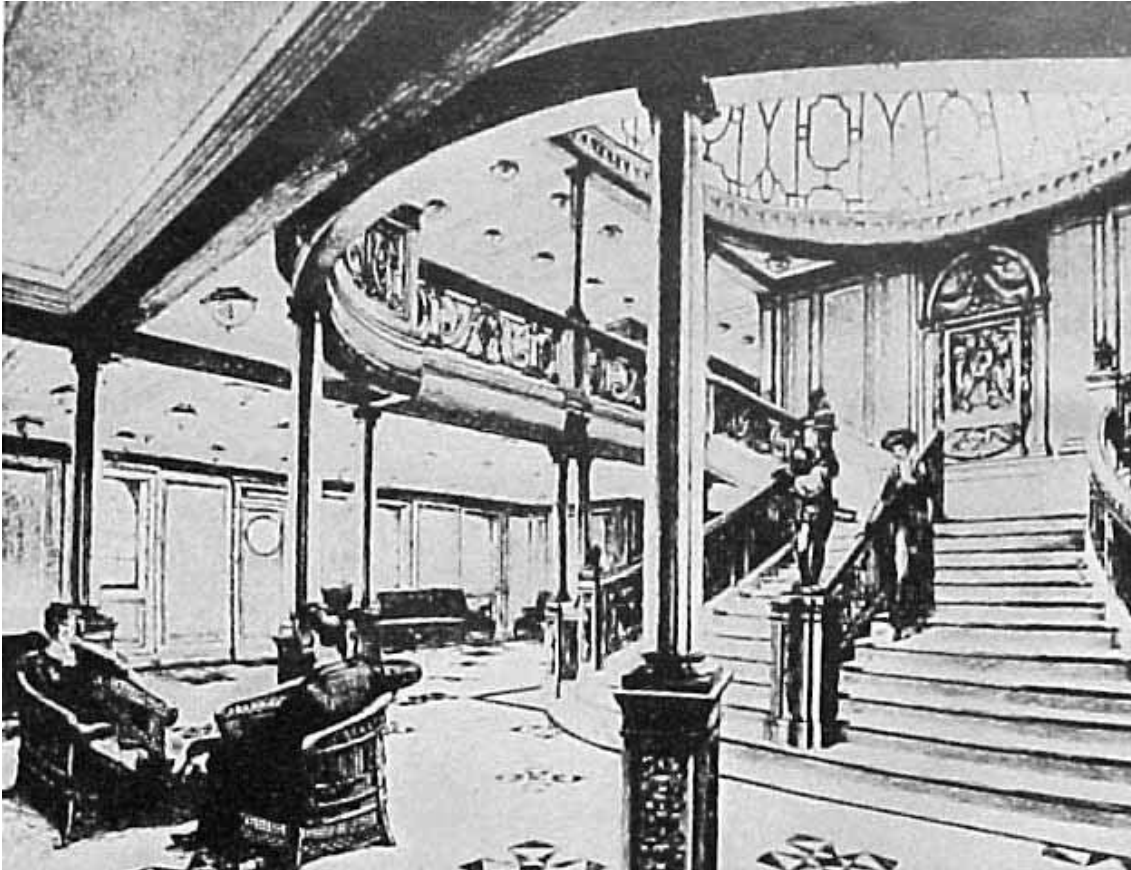
La construcció es realitzà a les drassanes de Dublín, on els preus de la mà d'obra resultaven més barats que a Anglaterra. El vaixell es va botar el 31 de maig de 1911; no estava encara en condicions de navegar, donat que calia acabar la construcció de les cabines, moltes de les quals estaven dotades de tota mena de luxes. Les dimensions ja impressionaven: desplaçava 66.000 tones; mesurava 288 metres d'eslora, 28 de mànega i 30 de puntal. Incorporava 11 cobertes o ponts diferents i, un cop acabat, podia transportar 3.500 passatgers.



Imatge 2. Interior d'una cabina de Primera Classe. Aspecte del dormitori principal. Aquestes cabines incorporaven també un menjador privat, una sala d'estar i dos o tres dormitoris menors.

Mentre s'acabaven els detalls, la White Star Line portà a terme una campanya publicitària destinada a aconseguir que els multimilionaris es convertissin en els primers passatgers del *Titanic*. Per aquest motiu s'incorporaren molts luxes: banys turcs, salons de ball, restaurants especialitzat en menjar elegant, gimnàs, perruqueries, i tres biblioteques amb un total de 30.000 llibres. En una de les cobertes

existia un gran jardí amb herba, plantes i palmeres. Les cabines eren grandioses. Es trobaven dissenyades de tal manera que, si una família volia, podia passar-se tota la travessia dins les seves habitacions sense barrejar-se amb els altres passatgers.



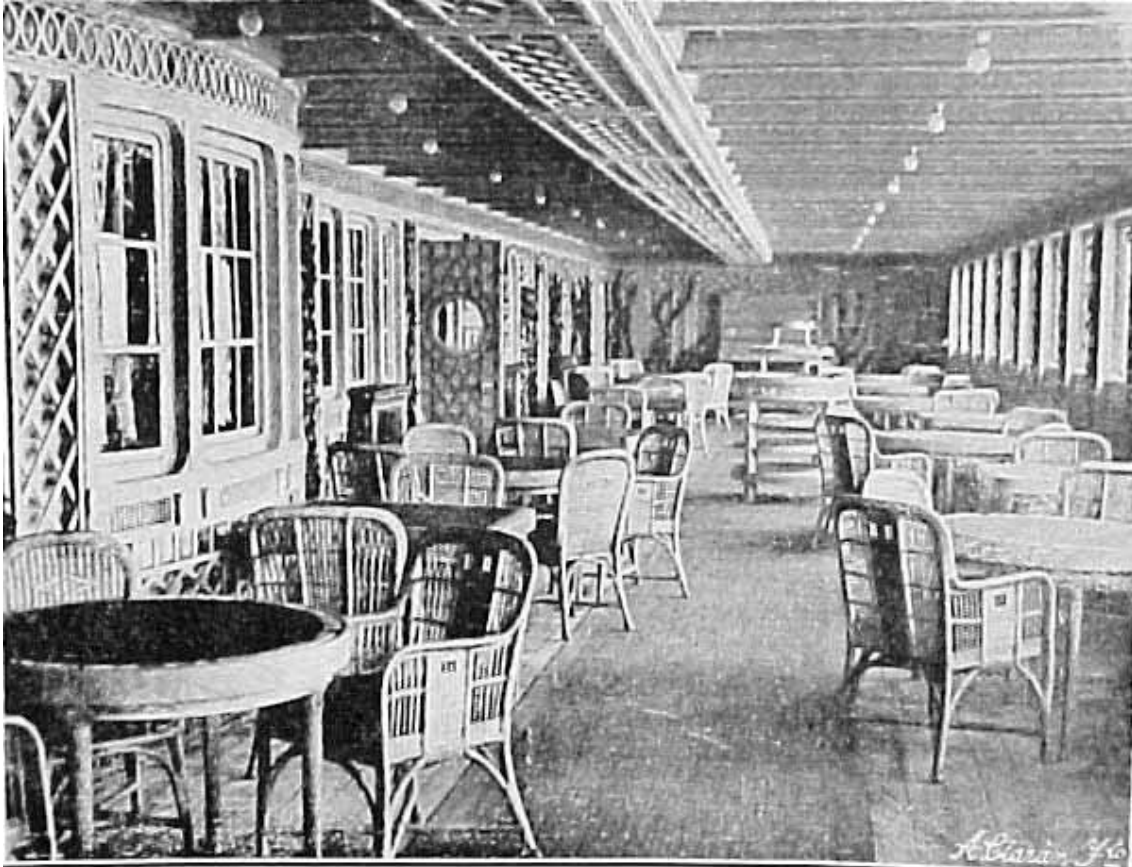
Imatge 3. L'escala principal de Primera Classe. Cameron va fer construir una rèplica exacta per a *Titanic*, basant-se en aquest dibuix procedent de la propaganda realitzada per la White Line Star.

Els preus es corresponien amb la qualitat de l'ofertament. El passatge de les millors cabines s'havia fixat en 22.150 francs de l'època , una quantitat equivalent a uns 84.000 euros actuals (14.000.000 de pessetes), per a una travessia que havia de durar com a molt una setmana.

Cal dir que la majoria de les comoditats corresponia a Primera Classe. Existia també una Segona Classe, més modesta, i una Tercera Classe amb uns passatges molt baixos, d'uns 200 francs (150.000 pessetes). Naturalment, el confort i els serveis es reduïen en proporció al preu.

Una norma important, destinada a generar unes conseqüències tràgiques, consistia en l'estricta separació dels passatgers. La mentalitat de l'època considerava intolerable la convivència entre persones de diferents orígens socials: per aquest motiu cada Classe tenia assignat un espai propi. Un passatger de Tercera no tenia dret a accedir a les zones de Segona i Primera, i el de Segona no tenia accés a Primera. Les

sortides de Tercera estaven barrades amb cadenes o portes de reixes i grups de mariners controlaven que aquests passatgers no sortissin del seu recinte (En canvi, si resultava possible per a un passatger de Primera anar als espais de Segona o de Tercera; el passatge de Primera permetia desplaçar-se per tot el vaixell).



Imatge 4. Sala de te de Primera Classe.

LA TRAVESSIA

Un cap acabat, el *Titanic* es traslladà al port anglès de Southampton i es preparà per a la seva primera travessia de l'Atlàntic. Durant setmanes es carregaren tota mena de provisions: milers de quilos de carn, de patates, de llegums, centenars de sacs de farina... Quinze mil ampolles dels millors xampanyes dels món estaven destinades a les taules de Primera Classe. Els passatgers rics també transportaven objectes de gran valor: automòbils, joies, quadres... Les caixes fortes contenien milions de dòlars, lliures, francs... Tot permetia preveure un viatge meravellós.



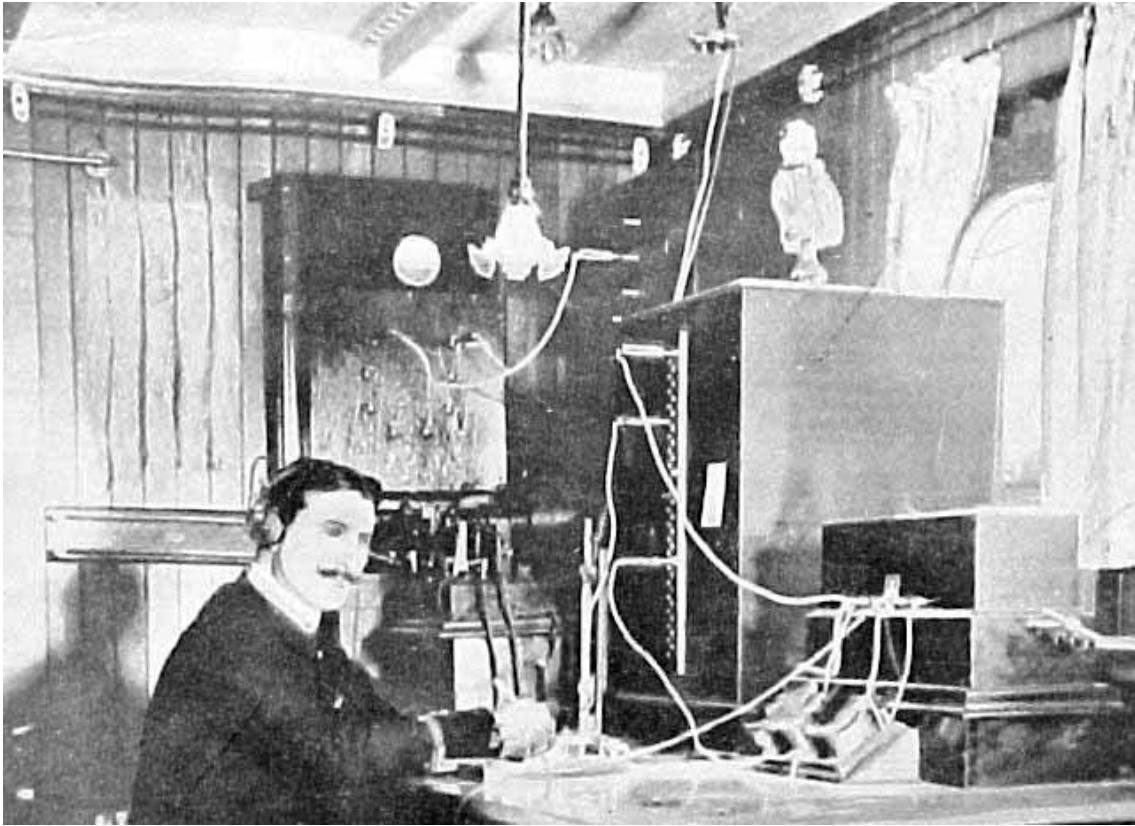
Imatge 5. El capità Smith, fotografiat a bord del Titanic.

El capità del vaixell, Mr. Smith, realitzava el seu darrer viatge. En realitat, per raons d'edat hauria d'haver-se jubilat, però la White Star Line, en reconeixement a la seva llarga carrera de mariner li havia ofert realitzar un darrer viatge i acomiadar-se del servei actiu aconseguint la "Cinta Blava". La "Cinta Blava" significava per a un capità la màxima distinció imaginable. Es concedia al vaixell més veloç en la travessia de l'Atlàntic. Amb el ***Titanic***, el capità Smith estava segur d'obtenir-la.

Per aquest motiu, quan el vaixell salpà de Southampton el dimecres 10 d'abril de 1912, incrementà la seva velocitat fins superar les 25 milles / hora (és a dir, 46'29 Km / hora i 1.111 km/ dia). Es tractava d'una rapidesa prodigiosa.... i també molt arriscada: les màquines encara no havien superat la fase de proves; no es coneixia la resistència del casc en cas de tempesta. Més a més, la ruta incloïa la zona de Terranova, on resultava habitual la presència dels icebergs, immenses muntanyes de gel a la deriva.

A bord del ***Titanic*** viatjava Bruce Ismay, president de la White Star Line. Ismay estava totalment obsessionat per guanyar la "Cinta Blava". Creia que aquest guardó donaria molt prestigi a la Companyia i resultaria un reclam per atreure nous

passatgers. Ismay, en presència de varis testimonis, obligà al capità a obtenir la màxima potència de les calderes, malgrat els possibles riscos en la navegació.



Imatge 6. Estació radiotelegràfica. El personatge es Harold Bride, qui va sobreviure al naufragi i escriví un relat sobre les darreres hores del *Titanic*.

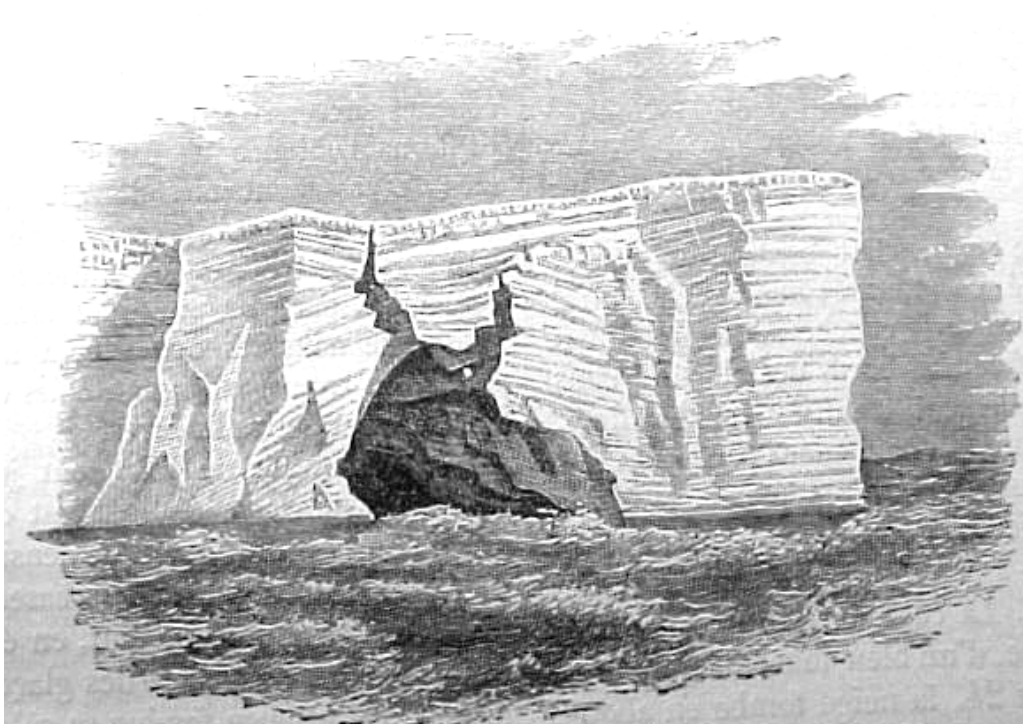
Les 4 primeres jornades resultaren tranquil·les. El *Titanic* féu una escala a Dublín i continuà la ruta. Tots els passatgers es divertien. Es publicava un diari editat en el mateix vaixell, a partir de les informacions periodístiques rebudes en l'estació radiotelegràfica. El *Titanic* semblava una ciutat flotant. Ben mirat, ho era: transportava 1.455 passatgers (350 de Primera Classe, 305 de Segona i 800 de Tercera) i una tripulació de 903 homes. En total, 2.358 persones.

LA TOPADA

El *Titanic* arribà a la zona de Terranova el matí del diumenge 14 d'abril de 1912. Es tractava d'un lloc difícil: el dia 10 el vaixell *Carmania* havia esquivat més de 30 icebergs; també un radiograma recent del pailebot *Amerika* advertia del perill.

Quines mesures calia adoptar ? La prudència recomana desviar la ruta en direcció Sud, però aquest canvi implicava perdre temps. El capità Smith decidí continuar. S'afirma que considerava el *Titanic* prou fort com per polvoritzar qualsevol iceberg que

trobés. Estava igualment convençut que el vaixell era insubmergible. I encara Ismay, en presència de varis testimonis, aconsellà al capità mantenir la velocitat.



Imatge 7. Un dels més gran icebergs dels quals es té constància. Va ser vist a Terranova l'any 1874 i es va calcular que mesurava 60 metres d'alçària i una llargària de 3 quilòmetres. Tenia una cova on s'hauria pogut introduir un vaixell. Sorpren que el capità Smith no valorés la fortalesa d'aquestes masses de gel.

A partir d'ara els fets ens són coneguts a partir dels relats dels supervivents, si bé els testimonis no sempre coincideixen. Segons alguns, el capvespre del diumenge aparegué una boira que dificultava la navegació; segons altres, la visibilitat no s'alterà en cap moment. En tot cas, a les 10 hores i 15 minuts de la nit es varen percebre dos impactes successius, essent el segon molt més fort que el primer.

Un passatger, Mr. Lawrence Beesley, de Londres, explicaria a la premsa com es va aixecar sobresaltat del llit. Les màquines no funcionaven. La tranquil·litat era completa. Anar al saló, on un membre de la tripulació explicava que el vaixell havia fregat un iceberg sense patir cap dany important. Mr. Beesley tornà, encara preocupat, a la seva cabina.



Imatge 8. Jack Phillips, l'heroic cap dels telegrafistes.

En aquells mateixos instants el segon radiotelegrafista, Harold Brice, es trobava a l'estació radiotelegràfica quan entrà el capità Smith i digué a Jack Phillips, cap del servei radiotelegràfic: “Acabem de topar amb un iceberg; estigui preparat per enviar una demanda d’auxili, però esperi un nou avís meu”. Deu minuts més tard tornava i ordenava emetre el missatge.

EL NAUFRAGI

Poc després es donà l’alarma. La proa del ***Titanic*** començava a escorar-se. Phillips llençava una i altra vegada el senyal d’ajut: “ S. O. S. ”, “S. O. S.” ... Un ordre del capità convocà els passatgers a les cobertes per començar a entregar els salvavides. Ningú no es podia creure la realitat: l’insubmergible ***Titanic*** s’enfonsava.



Imatge 9. Naufrags en una llanxa. Fotografia presa des del *Carpatia* a primera hora del matí del 15 d'abril de 1912.

Segons alguns testimonis, els oficials i la tripulació actuaren amb gran disciplina. Segons altres, es movien en un complet desordre. Quan botaren les primeres de les 20 llanxes de bord s'observà que serien insuficients per a tots. Llavors el capità encomanà al segon oficial, Mr. Lightholder, l'organització del salvament. Després, molt alterat, va dirigir-se cap el pont de comandament: ningú el veuria mai més, ni viu ni mort.

L'embarcament seguí el criteri de "les dones i els nens, primer". Pocs homes aconseguiren pujar a les llanxes; entre ells es trobà Ismay qui, protegit per mariners armats, ocupà un lloc mentre els altres passatgers l'insultaven. A les dotze les llanxes ja estaven plenes i s'allunyaven del vaixell.

Mentrestant, la inundació i l'escorament havien bloquejat bona part de les sortides de Tercera Classe. La resta de les portes estaven tancades. Malgrat la situació, els mariners de guàrdia es negaren a obrir-les, al·legant que no tenien ordres per fer-ho. Així, centenars de persones restarien atrapades, sense cap possibilitat de salvació.

Els desesperats "S.O.S" de Phillips continuaven. Els havien rebut els pailebots ***Carpathia*** i ***California***. Acudien al rescat amb tota la força de les seves màquines, però partien d'una distància de varies hores de navegació.

La llegenda del **Titanic** ha donat una forma poètica als moments finals. L'orquestra del vaixell hauria interpretat himnes religiosos (i el nacional anglès) fins el darrer instant. El multimilionari Benjamin Guggenheim s'hauria vestit de gala per sucumbir "com un veritable cavaller". Amb una copa d'excel·lent conyac a la mà hauria esperat la fi. Quan una dona d'edat avançada estava a punt de pujar a una llanxa, li haurien comunicat que el seu marit havia de continuar a bord. Llavors, renunciant a la salvació, hauria retornat amb ell, exclamat: " He viscut cinquanta anys amb el meu home i hi ha cap raó separar-me'n a l'hora de morir".



Imatge 10. John Jacob Astor, un dels homes més rics del món. Viatjava en el Titanic celebrant el viatge de noces del seu segon matrimoni. Morí en el naufragi.

Els relats de Beesley, Bride i altres supervivents són molt més durs. Els passatgers es barallaven per pujar a les llanxes i es preniën els salvavides els uns als altres (s'havien repartit en nombre insuficient). Els mariners i els oficials actuaven brutalment.. Alguns, armats amb pistoles, amenaçaven els passatgers sense motiu aparent. Vàries persones, especialment dones riques, perderen l'oportunitat d'embarcar per haver retornat a les seves cabines a recuperar les joies i els diners.

Quan eren les dues i mitja de la matinada la proa va desaparèixer sota les onades. Llavors, la popa s'enlairà col·locant el vaixell en posició vertical. S'apagaren els llums.

En l'obscuritat ressonaven bramuls terribles, procedents de l'interior del vaixell: el casc s'estava migpartint.

Aquesta situació durà uns cinc minuts. Després el **Titanic** s'enfonsà de cop, arrossegant centenars de persones a les profunditats. Entre ells es trobava Phillips, probablement encara a l'estació radiotelegràfica; fins el darrer moment havia enviat missatges demanant auxili.

La tragèdia encara no havia acabat. Alguns naufrags, encara vius, suraven amb els salvavides, però l'aigua es trobava a una temperatura d'entre 3 i 5 graus. Això impedí la seva supervivència: moriren en pocs minuts, víctimes de la hipotèrmia, o descens de la temperatura del cos a un grau inferior al normal.



Imatge 11. Supervivents del **Titanic** pujant al **Carpathia**.

EI RESCAT I LES CONSEQÜÈNCIES

A les vuit i mitja del matí arribà el **Carpathia** i rescatà els tripulants de les llanxes. Poc més tard, el **California** trobà només cadàvers i restes del naufragi. Els supervivents foren desembarcats a Nova York, on la Companyia portà a terme el recompte de víctimes. El llistat oficial de la West Star Line reconeixia un total de 1.635 persones mortes. Figuraven entre elles alguns dels homes més rics del seu temps, com Astor o Guggenheim, i celebritats com el periodista i editor britànic William Stead.

Un multimilionari espanyol, Víctor Patiño, també en viatge de noces, figurava entre les víctimes.



Imatge 12. Supervivents a la coberta del *Carpathia*.

L'impacte del naufragi va ser extraordinari. L'opinió pública demanà un càstig per als responsables de la catàstrofe. Ismay i alguns oficials supervivents foren processats i jutjats, però resultaren absolts. Tanmateix, Ismay visqué durant la resta dels seus dies turmentat pels remordiments. Es donà a la beguda i acabà convertit en un alcohòlic.

Les conseqüències afectaren les lleis marítimes. Els transatlàntics només tenien el deure de portar un mínim de 16 llanxes salvavides (recordem que el *Titanic* en portava 20). S'exigí ara portar llanxes suficients per embarcar la totalitat de passatgers i tripulants. S'alteraren les rutes dels vaixells de passatgers, prohibint el pas per la perillosa zona de Terranova i desviant la ruta dos graus cap el Sud. S'adoptaren igualment moltes mesures destinades a millorar la seguretat en la navegació.

La fama del *Titanic* s'ha mantingut fins avui. Les seves restes varen ser localitzades i, amb l'ajut de robots submarins, s'ha aconseguit la seva exploració. Alguns objectes pogueren ser rescatats (com les vaixelles de Primera Classe i Segona Classe) i foren

després venut a preus molt elevats a col·leccionistes d'arreu del món. Actualment una empresa organitza exposicions itinerants i explota comercialment el record del ***Titanic***. La tragèdia ha acabat esdevenint negoci.



Imatge 12. Un imant de nevera amb la imatge del ***Titanic***. Actualment es troben comercialitzats centenars d'objectes relacionats amb el mític vaixell.