

LA PÉRDIDA DEL VAPOR "TITANIC",

INVESTIGANDO LAS CAUSAS DE LA CATASTROFE

¿Cuántos son los muertos?—Episodios trágicos.—El exceso de velocidad determinado por la competencia entre las Compañías, la escasez de botes de salvamento y la falta de un plan fijo en la comunicación radiotelegráfica.—Para evitar esta falta en lo sucesivo, reunirá Mr. Taft una Conferencia internacional.—Los supervivientes del "Titanic", recogidos por el "Carpathia", siguen amenazados por los "icebergs",—Los cruceros yanquis "Rapide", y "Chester", van en busca del "Carpathia",

Desde París

(DE NUESTRO DIRECTOR)

Lo que dice el capitán de «La Touraine». PARIS. (Miércoles, mañana.) El paquebote francés *La Touraine* tropezó en su viaje a Nueva York con las montañas flotantes de hielo y avisó del peligro que éstas significaban al comandante del *Titanic*.

La Touraine ha llegado a El Havre de su viaje de regreso de Nueva York, trayendo 756 pasajeros.

Su capitán, M. Caussin, ha dicho que ha efectuado la travesía con buen tiempo, mar tranquila y vientos muy moderados del SO. Sin embargo, durante su viaje, el miércoles 10 de abril encontró a los 44 grados 58 minutos de latitud Norte y a los 50 grados 40 minutos de longitud Oeste grandes bancas flotantes de hielo.

A las doce y cinco minutos de la noche *La Touraine* se encontró en una extensión de mar que cubrían casi totalmente grandes bloques de hielo.

Para evitar choques, que hubieran sido terribles para el buque, éste tuvo que reducir su marcha 10 nudos por hora.

Pudo salir de aquel paraje peligroso a la una y quince minutos de la madrugada.

La Touraine navegó por mar libre hasta las seis de la mañana. A esta hora se halló otro vez frente a otros bloques de hielo.

Los evitó, bordeándolos por el Sur.

A las seis y cuarenta y cinco, el capitán de *La Touraine* percibió dos pequeños icebergs.

Estos icebergs flotaban a los 45 grados 25 minutos de latitud Norte y 45 grados 5 minutos de longitud Oeste.

Según su capitán, *La Touraine* estuvo en comunicación casi constante con el transatlántico *Titanic* el viernes 12 de abril, desde las doce del día hasta las nueve de la noche.

El capitán de *La Touraine* creyó cumplir con su deber avisando al capitán del *Titanic* la presencia de las bancas de hielo.

Este respondió a su colega dándole las gracias por las noticias que le enviaba.

También dice el capitán de *La Touraine* que el domingo 7 de abril, a las tres y cuarenta y tres minutos de la tarde, su barco pasó cerca de dos restos de embarcaciones, que parecían por su forma mástiles de buques.

Estos restos flotaban a los 40 grados 56 minutos de latitud Norte y 68 grados 38 minutos de longitud Oeste.

Esperanzas.

PARIS. Un despacho de Nueva York dice que, según telegramas de Montreal (Canadá), allí se cree todavía que hayan podido salvarse otros naufragos del *Titanic*.

Se fundan para ello en que el vapor *Parisian*, cuyo punto de destino es el puerto de Filadelfia, ha variado de rumbo y se dirige a Halifax.

Créese que esto lo hace porque quiere desembarcar cuanto antes los naufragos que ha recogido.

En Alemania.

PARIS. Un despacho de Hamburgo dice que todas las Sociedades de Seguros Marítimos de Alemania sufrirán también las consecuencias de la catástrofe del *Titanic*.

La causa es que habían efectuado numerosas operaciones de contraseguro.

En la Bolsa de Seguros de Hamburgo se calcula que dichas Compañías tendrán que pagar 1.500.000 marcos.

La desesperación de una esposa.

PARIS. *Le Matin* inserta un telegrama de Nueva York en el que se da cuenta de que Mad. Guggenheim, la esposa del millonario de este apellido, se halla en un estado de aflicción verdaderamente alarmante desde el momento en que le llegó la noticia del naufragio del *Titanic*.

Madame Guggenheim se presentó esta mañana en las oficinas de la *White-Star* ofreciendo millones si inmediatamente se le preparaba un barco especial, de andar rápido, en el que iría a buscar a su marido.

El estado de exaltación de la esposa del millonario es indescriptible, y a duras penas pudo calmársela un poco, convenciéndola de que todo el oro del mundo era inútil en estas circunstancias.

Sobre el teatro del siniestro.

PARIS. «*Le Matin*» publica el siguiente despacho, que titula «Sobre el teatro del siniestro»:

«Nueva York.—Nuevos informes, suministrados por el comandante del «*Parisian*», dicen que sobre el teatro del siniestro flota una multitud de despojos y restos de todas clases; sin embargo, hasta ahora, a pesar de haberse realizado minuciosas exploraciones, no se han encontrado restos humanos. Supónese que la colisión del «*Titanic*» fué

tan terrible, que muchos pasajeros que se habían retirado ya a descansar a sus camarotes, situados en la parte de proa del buque, debieron quedar muertos en el acto o mortalmente heridos a consecuencia del primer choque, mientras otros, sorprendidos por la irrupción de agua que se produjo a bordo, no tuvieron tiempo de escapar y subir al piso superior.

Muchos de los pasajeros se arrojaron al mar al darse cuenta de que los demás buques se encontraban demasiado lejos para socorrerles a tiempo.

El comandante del «*Parisian*» añade que si estos últimos han logrado mantenerse sobre las olas nadando durante algunas horas, la temperatura, excesivamente cruda, no les habrá permitido aguardar la llegada de un buque.»

Explicando el siniestro.

PARIS. Como los icebergs y los icefields son casi siempre muy poco resistentes, preguntábase muchas personas cómo una masa semejante a la del *Titanic* fué a estrellarse contra un bloque de hielo, un iceberg ó un icefield, que generalmente se supone no deben ofrecer sino mediana resistencia.

Es preciso, sin embargo, tener presente que los campos de hielo, como el que se ha encontrado sobre la ruta del *Titanic*, tienen con frecuencia dimensiones muy extensas y ofrecen una masa muy compacta y resistente; por otra parte, además, y ese es el punto sobre el cual importa más ilustrar al público, son precisamente la masa del buque y la velocidad que actualmente se exige de él, las que crean el peligro.

Es cierto, en efecto, que si los buques que atraviesan el Océano se contentasen con velocidades de 12 a 13 nudos por hora, que era hasta ahora lo corriente, los choques a que se expondrían contra los bloques de hielo no producirían accidentes graves, tanto más, cuanto que los buques que poseen ciertos medios de prever la aproximación de un iceberg (por ejemplo, el termómetro, que indica el enfriamiento del agua), dispondrían de más tiempo para una maniobra de un modo conveniente; pero ¿que hubiera podido hacer un buque como el *Titanic*, que pesaba 66.000 toneladas (y no 46.000 que representan el tonelaje neto, en la clasificación comercial), impulsado por una velocidad de 20 nudos, al encontrarse a algunos centenares de metros de distancia de un muro, del cual podrá aplastar los primeros bloques; pero contra el cual habrá de estrellarse finalmente, quedando destruida su proa, rotos sus compratimientos y dislocado su casco, a merced de las olas?

Esta locura de velocidad, de una velocidad cada vez mayor, produce además otro lamentable resultado; y es que, por seguir el camino más corto, y desatendiendo los prudentes consejos de las cartas náuticas, los paquebotes se aventuran alrededor de Terranova por parajes donde más peligro hay de tropezar con los hielos flotantes, en vez de bajar más al Sur, donde encontrarían el mar absolutamente libre.

Está, pues, fuera de duda que la competencia reinante para reducir cada vez más la duración de la travesía del Atlántico, competencia que data de la aparición de los primeros grandes paquebotes alemanes, ha aumentado notablemente el peligro que normalmente entraña cualquier viaje por mar; y no lo es menos cierto que si el público quiere mirar por su propia seguridad, deberá renunciar a exigencias de velocidad, cuyo funesto alcance quizá no haya comprendido hasta ahora.

Algunas cifras.

PARIS. Telegrafían desde «*Daily Telegraph*» al periódico de aquí, «*L'Echo de Paris*», las consecuencias financieras de la catástrofe.

El capital en acciones de la *White-Star Line* es de 750.000 libras esterlinas.

En 1902, sus acciones pasaron a ser propiedad de la mercantil *Marine y Compañía*, de Nueva Jersey, y del «trust» formado por el millonario Pierpont Morgan en 1910. En el último año, la cifra exacta aun no se sabe con certeza, creyéndose que será distribuido un treinta por ciento.

El coste del «*Titanic*» fué de 1.500.000 libras; el mobiliario y las provisiones no aseguradas llegan a 730.000, siendo por lo tanto, 770.000 libras lo que pierde la Compañía, sin contar las sumas con que ha de indemnizar a las familias de las víctimas.

A fines de 1910, las reservas de su capital se elevaban a tres millones de libras, las reservas generales eran de 500.000 libras, más otras sumas, igualmente en reserva, que ascendían a 200.000 en total, 3.700.000 libras.

Las obligaciones y deudas de todas clases no representaban más que 2.450.000 libras.

El dividendo de 1911 no se ha distribuido aún; pero es seguro que no se alterará. Sin

embargo, la disminución de productos que va a causar la desaparición del paquebot y la necesidad de reconstituir las reservas, tenderán a reducir los intereses en los próximos años, tanto, que las acciones preferentes han bajado hoy de 26,50 a 21 y tres cuartos. El valor del cargamento se estima en 750.000 libras.

Los «underwriters», ó sean los aseguradores, que habían asegurado el cargamento del «*Titanic*» por fracciones, no conocen todavía el montante de sus pérdidas respectivas.

El «*Titanic*» había salido de Inglaterra hacia poco tiempo; tanto, que las pólizas firmadas no habían sido puestas en el punto en que ya son definitivas.

Una póliza aseguraba en 18.000 libras los diamantes que iban, otra aseguraba un cargamento de caoutchouc en 25.000 libras. Un collar de perlas, perteneciente a madame Widener, iba asegurado por 150.000 libras.

Los «underwriters» han sabido hoy con alegría que madame Widener está viva.

Según los términos del contrato, ella debe llevar contentamente puesto el collar, durante el viaje.

Mr. Christopher Head, casado recientemente y miembro de importantes Sociedades, persona muy conocida, había asegurado su vida en 25.000 libras, durante el viaje, y ha desaparecido.

La pérdida del *Titanic* eclipsa todas las catástrofes similares que hay registradas en la Lloyd y viene después de una serie de desastres que no puede menos de elevar la tasa de los seguros.

La Compañía *White-Star-Line* sólo ha perdido la *Naronic* y la *Republic*.

Aquel buque hacía su primer viaje en junio de 1893, cuando se fué a pique, y la *Republic* se hundió en 1909, a lo largo de Nantucket, siendo el responsable un navío italiano.

Nombres de víctimas.

PARIS. Han podido comprobarse los nombres de algunas de las víctimas del naufragio del *Titanic*.

Entre ellas figuran personajes muy conocidos en la alta sociedad anglosajona.

Entre las víctimas se encuentran el mayor Archibald Butt, Mr. Benjamin Guggenheim, Mr. Clarence Moore, el coronel John Jacob Astor, Mr. Isidor Strauss, Mr. Henry B. Harris y Mr. William T. Stead.

El mayor Archibald Butt desempeñó cerca del Presidente Taft las funciones de ayudante de campo. Regresaba ahora de Roma, donde fué encargado de una misión cerca del Papa Pío X y del Rey Víctor Manuel.

Se sabe que, en otras cuestiones, había él tratado con el Vaticano acerca de ciertas dificultades surgidas a propósito de la elevación al cardenalato de Mgr. Tarley, arzobispo de Nueva York, y de Mgr. O'Donnell, arzobispo de Boston.

Recientes telegramas de Roma habían anunciado que el Papa le había confiado para el Presidente importantes documentos.

El mayor Butt tenía cuarenta y un años, había sido periodista, primer secretario de Embajada en Méjico; cuando la campaña de Filipinas era oficial de un regimiento de voluntarios y fué ascendido al grado de oficial del ejército regular; formó parte del Cuerpo de ocupación de Cuba.

La redacción de una memoria le valió la amistad del Presidente Roosevelt, que le agregó a la Casa Blanca, llegando a ser el gran consejero militar del jefe del Estado, habiendo sido él quien ideó la famosa organización, gracias a la cual M. Roosevelt despojó las filas del Ejército de numerosos oficiales inútiles.

Fué él también quien en compañía del Presidente y del Príncipe Enrique de Prusia escaló la cima de las rocas de Creek Canyon.

En la Casa Blanca él era quien atendía a los numerosos visitantes que cada día asediaban al Presidente.

El mayor Butt había batido el record original de haber presentado al Presidente en una hora de tiempo 1.200 personas.

Hacia vida elegante; vivía en Washington, en un antiguo palacio adornado con mucho fausto, y allí recibió durante largo tiempo a sus amigos.

Recientemente el rumor público había inventado su matrimonio con una joven elegantísima de Washington, y antes de embarcar para Nueva York, él mismo desmintió la noticia con gran donaire.

—He sido soltero tanto tiempo—dijo el mayor—que pienso continuar así hasta el fin.

Mr. Henry Harris era desde hace seis años uno de los personajes de más relieve del mundo teatral americano, director del «Hudson Theatre» y del «Hacket-Theater», y tenía siempre funcionando nada menos que seis compañías bajo su dirección.

Mr. Benjamin Guggenheim es el quinto de

los siete hijos del Meyer Guggenheim, fundador de la célebre casa de banca que lleva su nombre, y que fundó en América por los años de 1848.

Se había casado con miss Floretta Seligman, hija del banquero James Seligman.

Desde la edad de veinte años había sido encargado por su padre de administrar los intereses de la Casa en Colorado.

Además de estas Empresas mineras, no tardó en crear, con mucha perspicacia industrial, importantes fundiciones y refinarias que han llegado a ser con el tiempo el gran *point d'appui* de la fortuna de los Guggenheim y que tiene ramificaciones hasta en Méjico.

Mr. Guggenheim había fundado una gran fábrica para la construcción de bombas y máquinas necesarias a la explotación de minas.

Mr. Isidor Strauss era conocido como comerciante, banquero, filántropo y promotor de obras de instrucción, muy íntimo amigo del Presidente Cleveland, del cual asegura la reelección. A él se debe la primera convocatoria del Congreso en sesión extraordinaria.

El coronel Joh Jacob Astor es el jefe de la familia de este nombre, tan conocido como hombre mundano como verdadero comerciante y hombre de negocios.

Seguramente ninguno de los más opulentos neoyorquinos poseía más hoteles y «rascacielos».

Fué hace algún tiempo director de unas veinte compañías mercantiles. Su fortuna ha sido valuada en una cifra que varía entre 500 y 1.000 millones.

En julio de 1911, aunque septuagenario y divorciado, volvió a casarse con una joven de diez y ocho años, llamada Magdalena Palmange.

Fué un verdadero escándalo.

M. Clarence Moore es un distinguido banquero de Washington; gran cazador, había venido a Inglaterra con el objeto de comprar 25 parejas de perros, elegidos entre las jaurías más estimadas.

W. Stead ha sido llamado el emperador del periodismo. Mejor sería decir el emperador del estilo humorístico. Hijo de un pastor protestante de Northumberland, ha sido en la Prensa el Tartarín del puritanismo, armado de una Biblia y de una pluma infatigable.

A los veinte años era director de un periódico pequeño, de carácter radical, que se publicaba en Dartington, y se hizo notar por Gladstone, á causa de la violencia de sus ataques.

Bien pronto pasó de este pequeño periódico al «*Pall-Mall Gazette*», y después á la «*Revue of Reviews*», donde se constituyó en censor de las costumbres públicas.

Emprendió una campaña de las más violentas y de las más crudas contra la prostitución juvenil.

Igualmente arremetió contra sir Charles Dilke, y más tarde contra Parnell, cuando sus tristes aventuras.

Escribió diversas fantasías sobre la paz universal y sobre las relaciones anglo-irlandesas, siguiendo sus conversaciones con los espiritistas.

Cuando la crisis de 1909 tuvo la idea de pedir una consulta al espíritu de Gladstone.

Hace más de treinta años fué a visitar al Rey Leopoldo de Bélgica para exponerle el vasto proyecto para salvar a Gordon, que se hallaba sitiado en Khartoum.

Durante unas horas el Rey le dejó que se explicara sin pestañear, y cuando acabó le dijo:

—Mister Stead, no he entendido bien vuestras explicaciones. ¿Quiere usted repetirme en francés todo eso que me ha dicho en inglés?

Mister Stead no se dió cuenta jamás de que el Rey Leopoldo se había burlado de él.

Las comunicaciones.

La interrupción de las comunicaciones de telegrafía sin hilos es uno de los asuntos más interesantes en esta catástrofe.

El operador que se hallaba a bordo del *Titanic* era un telegrafista de mérito. Los despachos que él envió desde el buque anunciando que el barco había sido puesto a flote y que habían sido embarcados las mujeres y los niños, eran perfectamente claros. La forma de las letras era regular y no denotaba ninguna nerviosidad. De pronto empezaron a notarse algunas interrupciones y signos fantásticos y más tarde no llegó nada, siguiendo ya el silencio. Era que se acercaba el trágico momento del fin.

Opinión autorizada.

PARIS. Según comunican de Berlín, el director de la Compañía de Navegación *Hambourg American*, Mr. Ballin, ha dicho á un redactor de *Le Matin*, lo siguiente:

«Yo estoy firmemente persuadido de que el barco poseía los aparatos de salvamento y las instalaciones de seguridad más recomendadas por la construcción moderna.»

«Por qué todo esto no bastó á impedir que el barco naufragara?»

Esta pregunta es imposible contestarla hasta la hora presente.

En todo caso, yo considero que las Compañías de navegación debían tomar una enseñanza de esta dolorosa experiencia y perfeccionar más aún los medios de salvamento de que disponen.»

Inexactitudes de los relatos.

PARIS. Comunican al periódico *New York Herald* que todos los relatos enviados respecto á Mr. Bruce Ismay, uno de los propietarios de la «*White Star Line*», son falsos.

Únicamente cuando llegue el *Carpathia* á Nueva York es cuando podrá saberse cómo ocurrió el accidente que determinó la terrible catástrofe.

El viaje del «Carpathia».

El barco salvador prosigue su viaje al puerto indicado, y actualmente se encuentra á 400 millas de Nueva York.

En el último radiograma expedido por el *Carpathia*, dice:

«Navegamos con gran precaución. Hemos encontrado en nuestra ruta veinte icebergs. Todo va bien.»

Cambio de ruta.

A consecuencia de la catástrofe del *Titanic* todas las Compañías navieras han ordenado á sus barcos que cambien la ruta para ir á Nueva York, bajando unas cien millas al Sur de la ruta habitual, hoy tan peligrosa por las masas de hielo.

La lección de la catástrofe.

Toda la Prensa yanqui, inglesa, francesa y alemana publica energicos artículos protestando de que los barcos destinados al transporte de pasajeros lleven un número de botes insuficiente para los casos de naufragio. Piden que en lo sucesivo el número de botes que lleven los buques sea proporcional al número de pasajeros y tripulantes.

El Presidente de la República norteamericana, Mr. Taft, pedirá que se reúna una Conferencia internacional con objeto de regular el uso de la telegrafía sin hilos, pues parece deducirse que el empleo immoderado de este medio de comunicación hecho por los barcos ha impedido que fueran oídas á tiempo y con claridad las señales de auxilio que enviaba el *Titanic*.

Al encuentro del «Carpathia».

Ha ordenado Mr. Taft, en vista de la ansiedad que reina en la opinión, que el crucero de guerra *Rápido* salga al encuentro del *Carpathia*, llevando á bordo provisiones y aparatos potentes de telegrafía sin hilos, al objeto de transmitir la lista completa de los supervivientes del *Titanic*.

El *Rápido* irá escoltado por el crucero *Chester*.

Hielos y nieblas.

Nuevo despacho transmitido por los aparatos radiotelegráficos del *Carpathia* dicen, que el barco navega con precaución, por hallarse rodeado de enormes masas de hielo, altas como montañas, en una extensión de más de veinte millas.

A lo que parece, los parajes donde naufragó el *Titanic* estaban completamente cubiertos por la niebla, siendo esto causa de que ni el *Virginian* ni el *Parisian* pudieran divisarlo.

Los capitanes de estos barcos dicen que no han encontrado ningún naufragio, á pesar de haber escudriñado detenidamente el sitio del naufragio.

Siguen las censuras.

Los diarios censuran unánimemente la competencia que han establecido las grandes Compañías de navegación con objeto de hacer la travesía con mayor rapidez, y que los barcos superen en velocidad á los de otra Compañía rival.

Suponen que el *Titanic* se ha perdido por pretender ganar unas millas en la travesía y batir el record de los transatlánticos *Mauritania* y *Lusitania*, pertenecientes á la Compañía Cunard.

Una pequeña virada al Sur—añaden—lo hubiese salvado; pero el capitán prefirió estrellarse contra los icebergs y hundirse á tres mil metros de profundidad en el mar, á que el grandioso transatlántico fuese derrotado por otros barcos ó que encallara en la arena.

Piden también los periódicos que adopten los Gobiernos las medidas que sean precisas, á fin de obligar á las Compañías á la construcción de barcos con menos lujo y con las debidas condiciones de seguridad.

«Menos salones y más lanchas de salvamento», este es el resumen de los artículos que dedica la Prensa extranjera á la catástrofe del *Titanic*.

Otros detalles.

El capitán del barco que se ha ido á pique hacia el último viaje, después de haber cruzado el Atlántico centenares de veces. Estimándolo como un honor solicitado, antes de abandonar la profesión, el poder mandar el *Titanic* en su primer viaje.

Dícese que se han salvado tres oficiales de á bordo y un segundo oficial de la telegrafía sin hilos.

En Nueva York se organizan socorros para aliviar la situación de los naufragos de tercera clase que se hayan salvado.

ROMEO

Otros informes

Mensaje de pésame.

LONDRES. El Rey de Inglaterra ha enviado á Mr. Taft un telegrama muy amistoso expresando su dolor por la gran catástrofe del *Titanic*, que alcanza á ambas naciones tan íntimamente unidas por lazos de amistad y fraternidad.

«Un bill» del Senado norteamericano.

WASHINGTON. El Senado ha aprobado un bill pidiendo que se hagan averiguaciones sobre el naufragio del *Titanic*, nombrando al efecto á una Comisión con poderes para citar testigos, obligándoles, si fuese necesario, á presentarse.

Impresión en Lisboa.

LISBOA. El Senado ha acordado hacer constar su sentimiento por la catástrofe del *Titanic*.

Rogamos á los señores suscriptores de provincias y extranjero que, al hacer las renovaciones, tengan la bondad de acompañar una de las tallas con que reciben LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA.