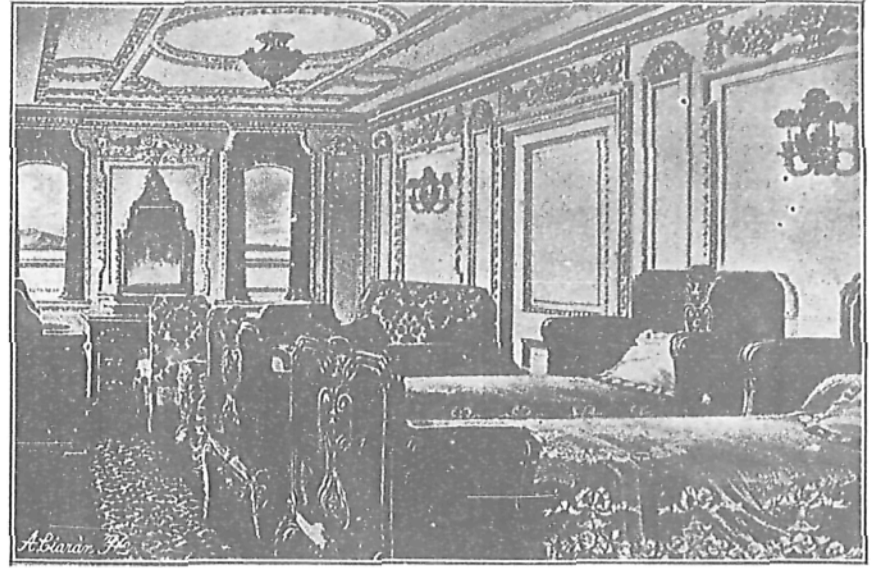


HALL Y ESCALERA PRINCIPAL.



SALÓN DORMITORIO. UNO DE LOS DEPARTAMENTOS DE GRAN LUJO DEL TRANSATLÁNTICO.

TRAGEDIAS DEL MAR.

EL NAUFRAGIO DEL «TITANIC».

LA magnitud de esta catástrofe, que es una de las más espantosas que la Historia de la navegación registra, han hecho de ella tema preferentísimo de la actualidad.

Los relatos de los periódicos nacionales y extranjeros han dado á conocer las circunstancias en que se desarrolló la tragedia y los aspectos principales de la misma.

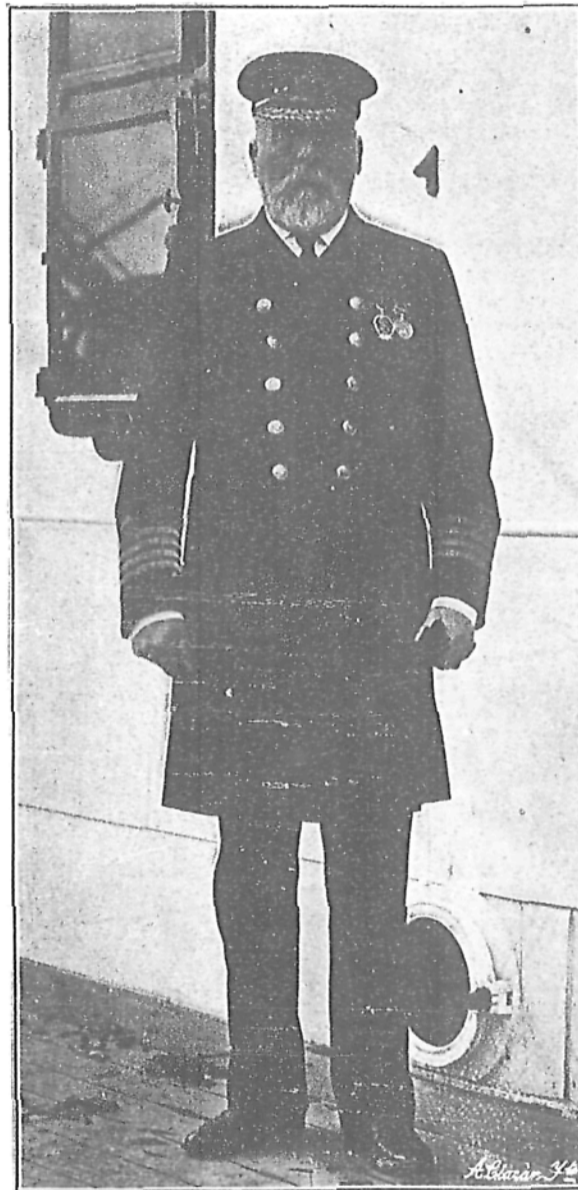
Pero esos relatos, por virtud de la precipitación á que obligan las exigencias de los periódicos diarios, han sido objeto de sucesivas rectificaciones y no han constituido una crónica completa y ordenada del suceso.

El *Titanic* era y representaba una de las más altas manifestaciones del orgullo humano. Su nombre simbolizaba algo supraterráneo, algo que quería elevarse á la esfera de las hazañas de los héroes mitológicos.

Como un alarde de fuerza, de riqueza y de perfección la Compañía inglesa «White Star Line» hizo construir este transatlántico gigantesco, que, en su breve vida pudo vanagloriarse de ser el mayor coloso de los mares.

El *Titanic* tenía doscientos sesenta y ocho metros de eslora, algo más de veintiocho metros de manga, unos treinta de puntal, sesenta mil toneladas de desplazamiento y cuarenta y seis mil trescientas ochenta y dos toneladas de capacidad. La potencia de sus máquinas se elevaba á cuarenta y seis mil caballos, y en los departamentos de sus diez cubiertas podían alojarse tres mil ciento cincuenta personas.

Cuanto ha inventado el lujo, cuanto cabe apetecer en punto á comodidad, á regalo y á ostentación, había reunido en este buque, poniendo á contribución



MR. SMITH,
CAPITÁN DEL «TITANIC»

la ciencia y el arte de los hombres. Gimnasio, piscina de natación, sala de baños turcos, peluquerías, café-teatro, comedores espléndidos, dormitorios magníficos, salones de juego, tres bibliotecas provistas de treinta mil volúmenes, todo lo poseía el *Titanic*. Su instalación radiotelegráfica permitía á los pasajeros mantener comunicaciones con tierra, y, para que nada quedase por satisfacer, diariamente se publicaban á bordo dos ediciones de un periódico, exclusivamente ocupado por informaciones telegráficas, y escrito en inglés, francés y alemán.

Agréguese á lo dicho que el *Titanic* fué declarado insumergible, y se comprenderá hasta qué extremos se exaltó la vanidad de los propietarios del buque y la de los pasajeros que se disputaron como una distinción el ser huéspedes del barco en su primera travesía.

Formaban la tripulación novecientos tres hombres, y el total de pasajeros ascendía á mil cuatrocientos treinta y siete.

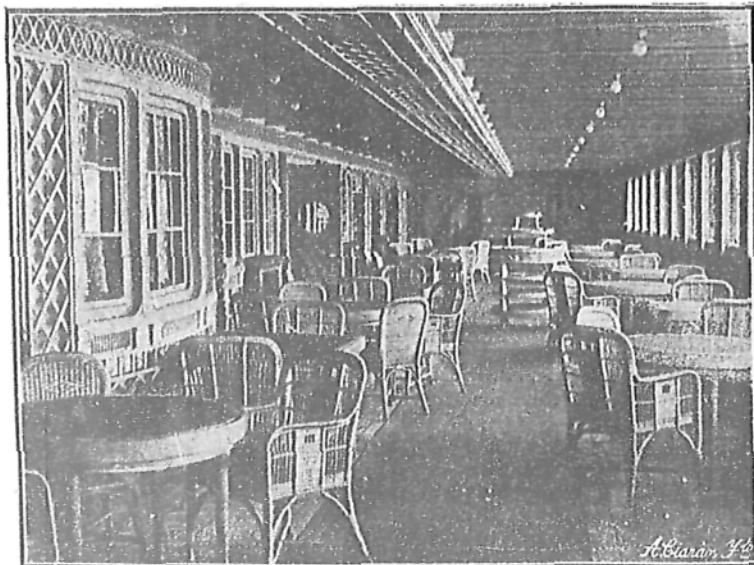
El precio del pasaje fluctuaba entre doscientos francos, en tercera clase, y veintidós mil ciento cincuenta francos, precio de los departamentos de lujo.

La enumeración de las provisiones alimenticias amontonadas para el breve viaje, evocan el recuerdo de los preparativos que Herodoto consigna al narrar la marcha del ejército de Jerjes. Por decenas de millar se contaron los kilogramos de carne, de patatas y de legumbres; por docenas de millar las botellas de vinos y cervezas; por centenares los barriles de harina.

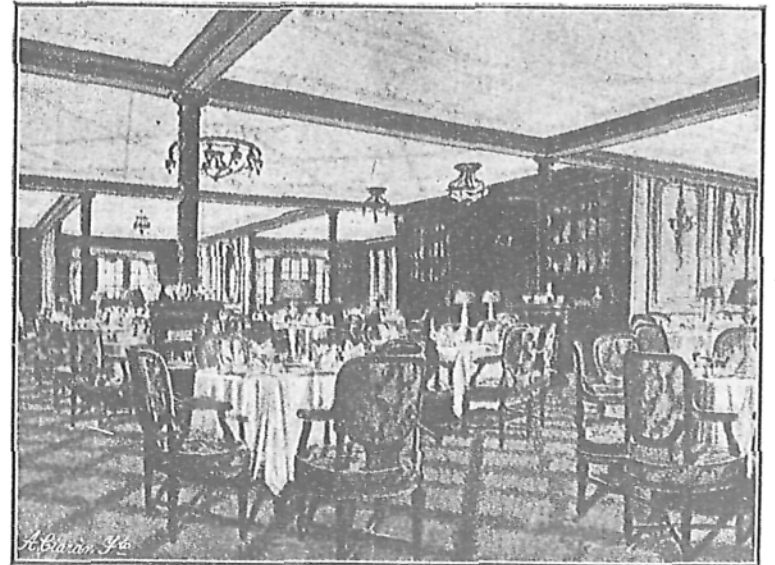
Nunca el mundo encontró agrupados tantos motivos de admiración y tantos triunfos de la industria, como los que el *Titanic* ofreciera el 10 del presente mes, al zarpar de Southampton.

El transatlántico salió majestuosamente del puerto, saludado por clamores de entusiasmo de la multitud y por las sirenas de los demás barcos que allí se encontraban; y, á bordo, la música dejaba escapar torrentes de armonías y los aplausos ensordecían el aire, engendrando un vértigo de soberbia.

La Compañía naviera había realizado su propósito, lanzando á la mar un barco sin rival en tonelaje, sin



SALÓN-CAFÉ.



COMEDOR DE PRIMERA CLASE.

EL NAUFRAGIO DEL «TITANIC».



JACK PHILLIPS,

JEFE DEL SERVICIO RADIOTELEGRÁFICO DEL BUQUE.

ra; se forzó la marcha y sucesivamente se señalaron velocidades que al cabo excedieron de veinticinco millas.

El domingo 14, al llegar á las costas de Terranova, el paso se presentaba difícil. Había que navegar en un mar de hielo; multitud de témpanos flotaban impulsados por la corriente y constituían peligros no despreciables.

El *Carmania*, cuatro días antes, se encontró en trances difíciles, para evitar el choque con más de treinta *icebergs* formidables.

Ocho horas antes que el *Titanic*, el paquebote *Amerika* pasó por aquellas aguas y obtuvo una fotografía del mayor de los *icebergs*, bloque de hielo que ofrecía á la vista una longitud de trescientos metros, y que necesariamente ocultaba bajo la superficie una masa siete ú ocho veces mayor que la fotografiada.

En fin, se ha dicho que el vapor francés *La Touraine* envió un radiograma al *Titanic* advirtiéndole del peligro.

Con desviar la ruta hacia el Sur, donde hay mar libre, quedaba prevenida la amenaza. Pero la desviación suponía pérdida de tiempo.

El capitán Smith llevaba órdenes de abreviar á todo trance, y por si esas órdenes fueran insuficientes, iba á bordo, acaso con carácter de inspector, Mr. J. Bruce Ismay, presidente de la «White Star Line».

Es de todo punto increíble que un marino inteligente y práctico como Smith, afirmase que el *Titanic* nada podía temer del encuentro con los *icebergs*, por reunir fuerza sobrada para pulverizarlos.

En Terranova se han visto *icebergs* que, según cálculos, representaban diez y ocho millones de metros cúbicos. Y, al decir de obras científicas, existen bloques de hielo que se miden por cientos de millones de toneladas.

Anualmente se desprenden de los mares árticos y



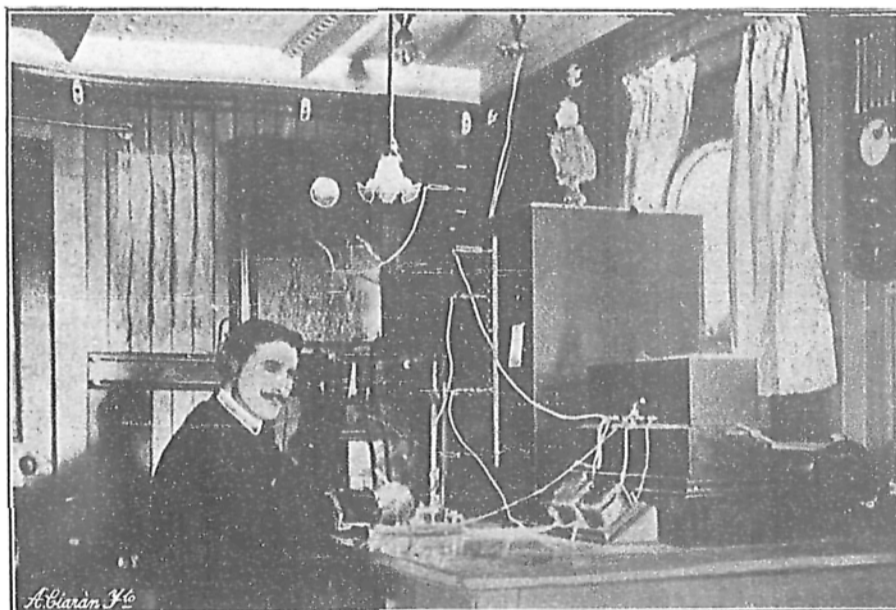
EL CORONEL JHON JACOB ASTOR,

GRAN CAPITALISTA NORTEAMERICANO.

rival en opulencia, sin rival en fuerza.... Y ese barco, desde el instante mismo de surcar las ondas por vez primera, iba á efectuar una proeza, á conquistar una admiración más, á sobrepasar en velocidad á todos los buques que hasta entonces cruzaron el Atlántico. Todo se supeditó al logro de esa gloria de campeón; todos, seguramente, se creyeron interesados en que el *Titanic* fuese también sin rival en rapidez; y todos, cuál más, cuál menos, en la confianza de que se hallaban completamente seguros y exentos de peligro, experimentaron el deseo de participar de la hazaña, aun cuando sólo fuese en clase de testigos.

Mr. Smith, capitán del buque, efectuaba el postrer viaje de su larga carrera. Como honor especial, la Compañía le confió la misión de despedirse del servicio mandando al *Titanic* en su primera salida y alcanzando la gloria de entrar en Nueva York en plazo menor al empleado hasta entonces.

El buque marchó cual si tuviera alas; la ciudad flotante semejava un ave monstruosa que vuela y vuela sin descanso, confiada en su aliento soberano. Era poco cubrir veinte millas por ho-



LA ESTACIÓN RADIOTELEGRÁFICA.

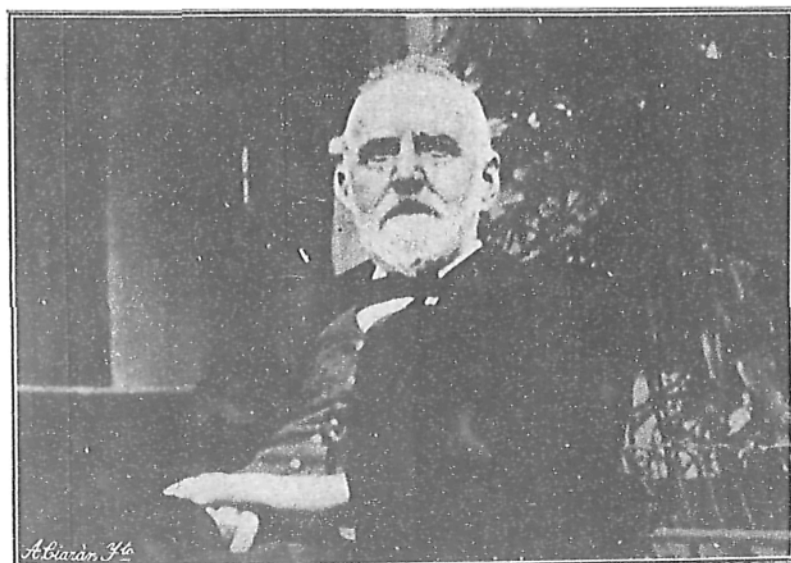
Aparece en ella, recibiendo un despacho, el segundo telegrafista Harold Bride, quien, después de estar á bordo hasta el último momento, se arrojó al agua, pudo ser recogido, y, ya en el *Carpathia*, estuvo ayudando, á pesar de su grave estado, al radiotelegrafista de este último barco.

entran en el Océano más de treinta kilómetros en cuadro de masas de hielo. ¿Qué puede un transatlántico frente á esos bloques que tienen proporciones de montañas y dureza de roca?....

Al anochecer del domingo, cuando el buque se hallaba entre los témpanos, surgió una bruma densa, muy densa, que, envolviéndolo todo é impidiendo ver hasta los objetos cercanos, aumentó la gravedad de la situación.

Á las diez y quince minutos de la noche, hallándose á los cuarenta y un grados cuarenta y seis minutos de latitud Norte y á los cincuenta grados cuarenta y seis minutos de longitud Oeste, prodújose un pequeño choque, al cual siguió otro algo mayor, pero no de importancia bastante para causar inquietud.

De su escasa importancia aparente puede colegirse por los siguientes hechos: Mr. Lawrence Beesley, de Londres, que ya se había acostado, abandonó el lecho para enterarse de lo que ocurría. Lo propio hicieron algunos pasajeros, algo sorprendidos porque las máquinas dejaron de funcionar. La tranquilidad era completa; en el salón, varias personas jugaban á las cartas



WILLIAM TH. STEAD,

RENOMBRADO PERIODISTA INGLÉS, DIRECTOR DE LA «REVIEW OF REVIEWS».



R. HAY,

GERENTE DEL GRAND TRUNK RAILWAY.

EL NAUFRAGIO DEL «TITANIC».

Fotografías de la Central News y Harlingue.



EL NAUFRAGIO DEL «TITANIC»,

DIBUJO DE DUGO LANDI.