

TITANIC

EL FINAL DE UNAS VIDAS DORADAS



HUGH BREWSTER Lectulandia

El 15 de abril de 1912 los telégrafos del mundo entero no dejaban de repiquetear, anunciando la peor tragedia marítima en tiempos de paz: el gran transatlántico Titanic, que había iniciado su viaje inaugural cinco días antes, acababa de hundirse en las aguas cercanas a las costas de Terranova, dejando un saldo de mil quinientos pasajeros muertos.

Hoy, cuando se cumplen cien años de la desaparición del mítico barco, Hugh Brewster, un experto que lleva veinticinco años dedicado a la investigación del caso, nos describe la vida de los hombres y mujeres privilegiados que cenaban, bailaban y conspiraban a bordo, componiendo el espléndido retrato de una época que vio en aquel naufragio la escenificación de su crepúsculo. Brewster lleva al lector dentro de ese gran hotel flotante, mostrando sus suntuosos salones, y nos acerca a personajes tan extraordinarios como el artista y escritor Frank Millet, los millonarios John Jacob Astor y Benjamin Guggenheim, o lady Lucile Duff–Gordon, una de las damas que marcaban la moda del momento, para bajar luego a los camarotes de segunda y tercera clase y finalmente a la sala de máquinas. A través de estas páginas y de las fotografías que las acompañan, seremos testigos del primer viaje del Titanic y de los momentos gloriosos de una época que, ufana y ciega, bailaba su último waltz.

Lectulandia

Hugh Brewster

Titanic

El final de unas vidas doradas

ePUB v1.0

Crubiera 21.08.12

más libros en lectulandia.com

Título original: *Gilded Lives, Fatal Voyage*
Hugh Brewster, 2012.
Traducción: Guillem Sans Mora
Diseño portada: Random House Mondadori, S.A.

Editor original: Crubiera (v1.0)
ePub base v2.0

A George Behe, Randy Bryan Bigham y
DonLynch, con agradecimiento

Prólogo

Un grupo excepcional

Las luces del submarino iluminaron la pequeña estatua de una diosa griega que yacía en el suave lodo abisal, rodeada de pedazos de carbón, lavamanos esmaltados, bandejas de plata, vidrieras talladas, la cabeza de una muñeca de porcelana, botellas de champán y muchas cosas más. Era la primera vez que una luz se proyectaba sobre ese extraordinario gabinete de curiosidades submarino.

Como aún quedaba mucho por explorar en el lugar del hundimiento del *Titanic*, el submarino *Alvin* abandonó enseguida ese campo de restos y siguió adelante. A comienzos de agosto de 1986, el explorador Robert Ballard volvió con su equipo al Instituto Oceanográfico de Woods Hole, en Massachusetts, cargado con kilómetros de película y centenares de fotografías. A lo largo del año siguiente, me ocupé de recopilar y editar las imágenes y datos del doctor Ballard para un libro sobre el descubrimiento y la exploración del transatlántico perdido.

Tuve la fortuna de compartir la tarea con Ken Marschall, el pintor más destacado del *Titanic* y un pozo de sabiduría acerca del barco. Cuando le pregunté por la diosa griega, me enseñó una fotografía del salón del pasaje de primera, uno de los espacios comunes más elegantes del buque. Sobre la chimenea de mármol aparecía una estatuilla idéntica a la del fondo oceánico. Resultó ser una reproducción de la Artemisa de Versalles, una célebre escultura romana, hecha a partir de un original griego, que Luis XIV había instalado en la Grande Galerie de su palacio. Como elemento decorativo, la estatuilla encajaba perfectamente en ese salón del *Titanic* que una revista de construcción naval describió en 1912 como «un majestuoso apartamento^[1] con detalles copiados del Palacio de Versalles». La Artemisa del *Titanic*, sin embargo, estaba hecha de una aleación de cinc barata, recubierta de una capa dorada. En el fondo del mar, el dorado se había corroído y había dejado a la vista el metal mate y gris. Para un barco que ha llegado a representar el ocaso de la Edad Dorada, la estatua de cinc parece un símbolo apropiado.

La historia del *Titanic*, por el contrario, no ha perdido su brillo. A las puertas del centenario del naufragio, sigue siendo lo que Walter Lord, autor de *La última noche del «Titanic»*, bautizara como «el asunto insumergible»^[2]. Ha inspirado tantos libros, películas y páginas de internet que uno vacila a la hora de botar otra nave en una ruta tan transitada. Sin embargo, en la mayoría de los relatos del desastre, el protagonista es el *Titanic*, mientras que sus pasajeros quedan relegados a meros papeles secundarios, despachados con etiquetas como «el millonario John Jacob Astor», «el intrépido periodista W. T. Stead» o «la diseñadora de moda lady Duff Gordon». Pero ¿quién era esa gente? ¿Y qué les había llevado a ese fatídico viaje?

Para Lily May Futrelle, sus compañeros de viaje eran «un grupo excepcional de bellas mujeres y hombres espléndidos»^[3]. El grupo era desde luego excepcional: los historiadores del buque aseguran que ninguna otra lista de pasajeros de la época concentra tal cantidad de nombres célebres. Para lady Duff Gordon, el *Titanic* era «un pequeño mundo dedicado al placer»^[4]. Y el mundo de entonces era sin duda más pequeño que el nuestro, ya que las poblaciones de Estados Unidos y Canadá eran un tercio de las actuales (y la de Gran Bretaña, un tercio menor), y la riqueza y el poder estaban concentrados en círculos mucho más restringidos. Quienes se embarcaban regularmente en esas travesías oceánicas solían encontrarse con conocidos entre los pasajeros de primera clase.

Pero ¿«dedicados al placer»? Es cierto que había a bordo un contingente de ricos ociosos que cruzaban el Atlántico con regularidad, una nueva clase de norteamericanos que tenían casa en París o hacían la travesía a menudo para pasar la temporada de invierno en Londres o en el continente. Pero los camarotes de primera clase los ocupaban personas que habían llegado muy alto trabajando duro. El artista y escritor Frank Millet, por ejemplo, se dirigía a Washington para ayudar a decidir el diseño del Monumento a Lincoln. Su amigo Archie Butt, asesor de la Casa Blanca, regresaba a su país para preparar la dura campaña de las elecciones presidenciales de aquel otoño. El empresario de los ferrocarriles Charles Hays viajaba de regreso a Canadá para inaugurar un nuevo hotel de su compañía, el Château Laurier de Ottawa. Y la citada lady Duff Gordon era una de las principales diseñadoras de moda del Reino Unido y tenía asuntos apremiantes que atender en su salón de Nueva York. En la vida de estas personas y de otros pasajeros se puede constatar una significativa convergencia de todos aquellos acontecimientos, asuntos y personalidades de la época que formaban, en palabras de Walter Lord, «un exquisito microcosmos de la era eduardiana»^[5].

En Estados Unidos, el *Titanic* se describe a menudo como una muestra representativa de la Edad Dorada, una época de la rápida industrialización y creación de riqueza que, en ese país, empezó en la década de 1870 y terminó con la introducción de los impuestos sobre la renta en 1913 y el estallido de la Primera Guerra Mundial al año siguiente. Su hundimiento se interpreta a veces como la señal de alarma de una sociedad satisfecha de sí misma que se encaminaba inexorablemente a una catástrofe en las trincheras del frente occidental. Como observó la poeta y actriz Blanche Oelrichs, era «como si un gran director de escena hubiera decidido que tenía que haber una pequeña advertencia, un relámpago de horror», antes de la calamidad mucho mayor que se avecinaba^[6].

En 1987, cuando estaba a punto de publicarse el libro de Robert Ballard *El descubrimiento del Titanic*, pedí a Walter Lord, el decano de los historiadores del buque, que escribiera una introducción. En ella, Lord reflexionó sobre la persistente

mística del *Titanic* y concluyó:

...se me ocurre que el *Titanic* es el ejemplo perfecto de algo con lo que todos podemos identificarnos: la progresión de casi todas las tragedias de nuestra vida, que empiezan con una incredulidad que deriva en inquietud creciente para desembocar en la conciencia plena. Todos estamos familiarizados con esta secuencia y la vemos desplegarse una y otra vez en el *Titanic*, siempre a cámara lenta^[7].

Puesto que la tragedia del *Titanic* se despliega una vez más en estas páginas, confío en que los singulares personajes que las habitan contribuyan a iluminar un mundo distante y cercano a la vez, y a transmitir de nuevo la imagen conmovedora de un desastre que marcó toda una época.

HUGH BREWSTER,
14 de abril de 2011.

En el muelle de Cherburgo

Miércoles 10 de abril de 1912, 15:40 horas

El *Titanic* iba a llevar retraso.

La noticia dejó consternados a los viajeros de primera clase del Train Transatlantique, que se dirigía a la estación del muelle de Cherburgo. El trayecto de seis horas desde París ya había sido bastante largo. ¿Cuántas horas —se preguntaban— tendrían que esperar en aquella estación pequeña y llena de humo hasta que llegara el nuevo vapor de la naviera White Star para llevarlos a Nueva York?

Cuando los pasajeros se apearon del tren, había en el andén una actividad frenética, según observó un joven estadounidense llamado R. Norris Williams, quien recordaría «mozos de cuerda que corrían de acá para allá, aglomeraciones y empujones..., gente nerviosa porque había perdido la maleta, mozos que reclamaban una propina más generosa y empleados de la Thomas Cook tratando de apaciguar a algún tipo airado con aires de superioridad que armaba alboroto»^[8].

Uno de esos empleados que trataban de calmar a la gente en medio del alboroto era Nicholas Martin, el director de la oficina de la White Star en París, quien había tomado el tren a Cherburgo para ejercer de mediador en ese tipo de situaciones. Mientras los mozos empujaban por el andén carritos cargados hasta arriba de baúles y maletas de piel, él se desplazaba entre los pequeños grupos de pasajeros para asegurarles que el *Titanic*, a pesar de haber zarpado con retraso de Southampton, ya estaba cruzando el canal, y que los transbordadores estarían listos para embarcar sobre las cinco y media.

La persona más importante a la que Martin tenía que calmar era un hombre alto y delgado con un gran bigote negro y una expresión impaciente. El millonario estadounidense John Jacob Astor IV no era solo el más rico de los pasajeros que esperaban para embarcar en el *Titanic*, sino también amigo del presidente de la White Star Line, J. Bruce Ismay. De hecho, diez semanas antes, Astor y su joven esposa, Madeleine, habían hecho con Ismay la travesía desde Nueva York en el *Olympic*, el transatlántico hermano del *Titanic*. Astor, en palabras de un conocido, «idolatraba la puntualidad»^[9] y tenía la costumbre de llevarse compulsivamente la mano al chaleco para consultar la hora en su reloj de bolsillo de oro. En esta ocasión, la delicada salud de su mujer, entonces embarazada de varios meses, exacerbaba su impaciencia. La preocupación por ella lo había llevado a contratar a una enfermera para que la cuidara durante el viaje a casa. Sin duda, Martin se aseguró de que el grupo que acompañaba a los Astor, formado por la enfermera, una criada, un mozo y un terrier de Airedale,

pasara rápidamente a la estación.

Reclamaban muchas menos atenciones del empleado de la White Star los más de cien pasajeros de tercera clase, la mayoría emigrantes libaneses y sirios, junto con un puñado de croatas y búlgaros. Ellos se las arreglaban sin rechistar en bancos de madera, junto a sus maletas de mimbre y bolsas de viaje, limitándose a llamar de vez en cuando a sus hijos para que no se alejaran durante sus juegos. Llevaban varios días de viaje desde que abandonaran sus pueblos, de modo que no les importaba demasiado esperar unas pocas horas más.

Para un viajero experimentado como el célebre artista y escritor Frank Millet, los retrasos también eran algo que había que tomarse con calma. Pero la perspectiva de pasar varias horas en una sala de espera mal ventilada entre los rebuznos de sus compatriotas era desalentadora. Como muchos otros expatriados estadounidenses, Millet había desarrollado un fuerte desdén hacia sus compatriotas menos sofisticados, hombres y mujeres. Un particular menosprecio mostraría hacia «las detestables americanas ostentosas», en una carta que escribió la mañana siguiente en el *Titanic*. «[Son] el azote de cualquiera de los lugares que infestan, y mucho peores a bordo de un barco que en cualquier otro sitio —escribió a su viejo amigo Alfred Parsons—. Muchas van con perritos y guían a sus maridos como si fueran ovejas domesticadas. Te aseguro que cuando se ponen a hacer algo, las mujeres americanas son unas tiarronas. Habría que meterlas en un harén y no dejarlas salir».^[10]

Esa maldad no era propia de Frank Millet, un hombre conocido por su afabilidad y su sonrisa encantadora. Su amigo Mark Twain decía «un Millet» para referirse a cualquier tipo amable y simpático. «Millet —escribió una vez— consigue que todos se enamoren de él», y «realza las cualidades adorables de la gente...»^[11]. El menos que espléndido humor de Millet ese día de abril en Cherburgo puede atribuirse al agotamiento. Acababa de estar un mes en Roma, donde —como le explicó a Parsons— había pasado «una temporada infernal». Como director de la nueva Academia Americana de Arte en la Ciudad Eterna, había tenido que sortear un alud de conflictos administrativos. Y tuvo que pasar la última semana cortejando a J. Pierpont Morgan, el financiero norteamericano que iba a aportar fondos para el nuevo edificio de la Academia.

Millet tenía que regresar a Estados Unidos para asistir a más reuniones. En Washington, el Comité de las Bellas Artes, del que era vicepresidente, estaba ansioso por cerrar un acuerdo sobre un diseño de templo dórico para el Monumento a Lincoln. Después tenía que asistir a la asamblea anual de la junta directiva de la Academia Americana en Nueva York, a la que seguiría un viaje a Madison (Wisconsin), donde había ganado un concurso para pintar los murales del edificio de la asamblea legislativa. Semejante agenda era un castigo para un hombre que iba a cumplir sesenta y seis años en noviembre, pero Frank Millet nunca se había

conformado con hacer una sola cosa. Como observó uno de sus mejores amigos, «Millet era un artista, pero vivía constantemente sujeto a la fuerte tentación de hacer incursiones en otros campos. Por eso llevó una vida bastante errabunda...»^[12].

A lo largo de esa vida errabunda, Millet había mostrado una habilidad bastante extraña para estar presente en muchos de los acontecimientos más destacados de su época. Millet estaba siempre ahí donde ocurría algo, desde la guerra de Secesión, en la que sirvió de niño como tamborilero, hasta la construcción de la Ciudad Blanca para la Exposición de Chicago de 1893 o el conflicto de Filipinas durante la guerra hispanoestadounidense, y ahora en la travesía inaugural del *Titanic*. Como señalara irónicamente en 1894 un crítico de arte inglés, «la pereza no se cuenta entre los defectos de Millet; está en constante movimiento; es un camarada en el mundo del arte. ¿Hay que decorar los cielos? Acuda a Millet. ¿Hay que organizar un banquete para los dioses? Acuda a Millet. ¿Ha intervenido el ejército? Sí, y Millet con él. Respira el aire de ambos hemisferios; su arte y su entusiasmo varonil resultan contagiosos»^[13].

El nombre por el que se conoce la época de Millet lo acuñó su amigo Mark Twain en su primera novela, *La Edad Dorada*, una sátira sobre la avaricia y la corrupción subyacentes en el auge que siguió a la guerra de Secesión, que escribió a cuatro manos en 1873 con un amigo. El 11 de marzo de 1879, Twain estuvo junto a Millet en la boda civil de este, celebrada en el distrito parisino de Montmartre. El otro testigo era el escultor Augustus SaintGaudens, y la novia, Elizabeth «Lily» Merrill, la hermana menor de un compañero de Frank en Harvard. Lily era una hermosa y resuelta joven estadounidense, escogida justamente de entre ese grupo de mujeres que más tarde su marido hubiera querido ver encerradas en un harén.

En 1885, Frank y Lily se convirtieron en el centro de una colonia de artistas en el pueblo de Broadway, en Worcestershire. Aquel pueblo intacto de la región de los Cotswolds había cautivado a Frank durante una escapada desde Londres que realizó en la primavera de aquel año, y había alquilado una vieja casa de piedra en las afueras. Sus amigos artistas fueron a visitarle y decidieron quedarse. Henry James contribuyó a la fama del lugar al elogiarlo en la revista *Harper's Monthly* como «aquel pueblo perfecto»^[14]. El novelista, entonces de cuarenta y dos años, fue a Broadway porque allí se encontraba uno de sus protegidos, un artista de veintinueve años, ojos expresivos y corta barba negra llamado John Singer Sargent. En 1886, Sargent pintó un retrato de una Lily Millet deslumbrante con un vestido blanco, un chal malva y el cabello moreno recogido en un moño alto. Veintiséis años más tarde, seguía llevando el pelo de esa manera, aunque ahora era de un elegante color blanco.

En abril de 1912, también a Frank se le notaban los años y su cara, antaño atractiva, había adquirido el aspecto de la de una lechuza jovial. Mientras caminaba por los azulejos de la dársena del muelle de Cherburgo, sus rasgos reflejaban la fatiga

producida por el ajetreado mes en Roma, adonde Lily había ido poco antes de la fecha prevista para su partida. Dos días atrás habían viajado juntos a París, donde se alojaron en el Grand Hotel antes de partir en trenes separados. En ese momento, Lily estaría cruzando el canal de camino a Broadway, a Russell House, la mansión de piedra donde años antes su círculo de amigos artistas (John Singer Sargent, Henry James, Laurence Alma-Tadema, Edwin Austin Abbey, Edmund Gosse y Alfred Parsons, entre otros) había pasado entretenidas veladas de lo que Frank llamaba «pretenciosa cháchara de Broadway».

Sin embargo, más que un hogar, Russell House había sido un lugar de paso para Frank en los últimos años. Para Lily sí había sido un hogar, ya que crió allí a sus tres hijos —una niña y dos varones—. Decoró el interior y diseñó los grandes jardines. Millet se ausentaba con frecuencia para ir a Estados Unidos, donde sus murales de figuras históricas y míticas se adecuaban a la perfección a las rotondas, cúpulas y columnatas de los edificios públicos que se levantaban en las florecientes capitales del país.

El gusto estadounidense por el neoclasicismo monumental alcanzaría su apoteosis en la Exposición Universal de Chicago de 1893. Alrededor de una laguna por la que se deslizarían góndolas venecianas, se construyó la Ciudad Blanca, un asombroso complejo de edificios abovedados, pórticos, columnatas y logias revocados de blanco e iluminados de noche por bombillas eléctricas del mismo color. Frank Millet fue el hombre que hizo blanca la Ciudad Blanca. Como responsable de la parte ornamental de la exposición, aportó la mezcla adecuada de pintura blanca para cubrir los toscos y provisionales acabados de los pabellones. Para ayudar a su «banda de blanqueadores» a aplicarla en un plazo muy corto, inventó incluso un primitivo espray usando un compresor y una manguera con un inyector conectado a un conducto de gas. Millet también creó murales para el pabellón del Estado de Nueva York y pintó unas grandes figuras aladas en el techo del Palacio de las Bellas Artes, que albergó la mayor exposición de arte norteamericano jamás vista en Estados Unidos.

La brillante muestra de pintura y escultura estadounidenses de la Exposición de Chicago estimuló la idea de fundar en Roma una academia donde los artistas norteamericanos pudieran empaparse de cultura clásica. Charles F. McKim, uno de los socios del célebre estudio de arquitectos McKim, Mead and White, encabezó el proyecto de la academia, y Frank Millet aceptó el puesto de secretario de su primera junta directiva. Como la financiación de la Academia Americana debía ser privada en su totalidad, McKim recurrió al hombre más acaudalado de la época, J. Pierpont Morgan. El 27 de marzo de 1902, McKim desayunó en casa del financiero, en el 219 de Madison Avenue, y salió con más dinero del que esperaba. Morgan se avino a prestar apoyo financiero a la Academia Americana y pidió a McKim que diseñara una biblioteca privada, anexa a su casa de ladrillo de Madison Avenue, para albergar su

colección de libros y manuscritos antiguos. «Quiero una joya», le dijo Morgan^[15], y el edificio de la Biblioteca Morgan que diseñó McKim, de inspiración renacentista, sigue siendo uno de los tesoros arquitectónicos de Nueva York.

J. P. Morgan viajó y adquirió piezas para su colección constantemente, pero a los sesenta y cinco años no parecía tener intención de abandonar los negocios. «Pierpont Morgan... carga con responsabilidades que asombran a los más incrédulos —escribía en abril de 1902 el diarista de Washington Henry Adams—. Todo el mundo se pregunta qué pasaría si una mañana amaneciera muerto»^[16]. En esa época, Morgan planeaba crear un gigantesco consorcio internacional de navegación capaz de estabilizar el comercio y cosechar los grandes beneficios de las lucrativas rutas transatlánticas. En junio de 1902 ya había comprado por treinta y dos millones de dólares la prestigiosa White Star Line británica, operación que combinó con otras adquisiciones de navieras para formar un consorcio llamado International Mercantile Marine (IMM). En 1904, Morgan nombró presidente de la IMM a J. Bruce Ismay, de cuarenta y un años, el mayor accionista de la White Star Line e hijo de su difunto fundador. El segundo accionista más importante era lord William J. Pirrie, de cincuenta y siete años, presidente de Harland and Wolff, los astilleros de Belfast que construían los barcos de la White Star. Pirrie había dirigido las negociaciones con los hombres de Morgan y obtuvo un sillón en la junta del nuevo consorcio.

El gobierno británico consintió el alarde de poderío económico estadounidense en la adquisición de la White Star por parte de Morgan, pero también concedió préstamos y subvenciones a la competencia, Cunard Line, para la construcción de los transatlánticos más grandes y rápidos del mundo, el *Lusitania* y el *Mauretania*, con la condición de que se pusieran a su disposición en caso de guerra. En el verano de 1907, el *Lusitania* hizo su travesía inaugural, que batió todas las marcas, y Pirrie e Ismay tramaron pronto la respuesta de la White Star. Usarían el dinero de Morgan para construir tres de los transatlánticos más grandes y lujosos del mundo. En cuestión de un año, Harland and Wolff elaboró los planos de dos buques gigantes, y a mediados de diciembre ya se había plantado la quilla del primero, el *Olympic*. El 31 de marzo de 1909 estaba en la misma fase de construcción su barco hermano, que iba a llamarse *Titanic*. El tercer buque, que se llamó inicialmente *Gigantic*, se construiría más tarde.

Existe una fotografía, hoy famosa, de J. Bruce Ismay caminando con lord Pirrie junto al enorme casco del *Titanic* poco antes de su botadura, el 31 de mayo de 1911. Ismay, con bigote, bombín y un elegante bastón, parece mucho más alto que Pirrie, que luce patillas blancas y una desenfadada gorra de marinero. En la foto falta J. P. Morgan, que había viajado a Belfast con Ismay e iba a unirse a él y a otros dignatarios en una tribuna forrada de tela roja y blanca. Una multitud de más de mil personas reconocería a Morgan de inmediato gracias a las incontables caricaturas de

los periódicos, que le presentaban como el arquetípico ricachón norteamericano; su mostacho de morsa y el gigantesco bulbo purpúreo de su nariz, producto de una enfermedad cutánea llamada rinofima, facilitaban el trabajo a los caricaturistas.

En la ceremonia de botadura no se estampó contra la proa la clásica botella de champán adornada con un lazo ni hubo ninguna aristócrata viuda que pronunciara las palabras «este barco se llamará *Titanic*». Esa no era la manera de hacer las cosas en la *White Star*. En lugar de eso, a las doce y cinco del mediodía se lanzó un cohete, seguido de otros dos, y entonces el casco del barco, que pesaba casi veintiséis mil toneladas, empezó a deslizarse por el río Lagan entre gritos de júbilo y los silbidos de los remolcadores. Las toneladas de sebo, aceite de ballena y jabón usados para engrasar el suelo formaron una capa blanca en el agua cuando el barco se detuvo por acción de las cadenas del ancla. El casco del *Titanic* se balanceaba suavemente en el río mientras el *Olympic*, que también estaba listo, esperaba su turno.

La botadura se celebró tal y como estaba previsto, y un encantado lord Pirrie ofreció un almuerzo a Morgan, Ismay y una selecta lista de invitados en las oficinas de los astilleros, mientras varios centenares de personas eran atendidas en el Grand Central Hotel de Belfast, donde se celebraba una tercera comida para los señores de la prensa. En los discursos de la comida para los periodistas, la construcción de los «leviatanes» *Olympic* y *Titanic* se elogió como «un ejemplo destacado de la vitalidad y el instinto progresista de la raza anglosajona»^[17]. La circunstancia de que hubieran sido pagados con dinero estadounidense se presentó como algo positivo con la afirmación de que «la poderosa república de Occidente» y el Reino Unido eran «naciones anglosajonas» que estaban ahora «aún más unidas como resultado de su cooperación». Mientras los hombres de Belfast brindaban por su éxito y por la primacía de su raza, un empleado de los astilleros llamado James Dobbins estaba en el hospital. Durante la botadura, la pierna de Dobbins había sido aplastada por uno de los soportes de madera del casco. Murió al día siguiente a consecuencia de las heridas.

Después del almuerzo, J. P. Morgan y Bruce Ismay embarcaron en el *Olympic* junto con otros invitados y partieron con destino a Liverpool. Exactamente siete meses después, el 31 de diciembre de 1911, Morgan volvía a caminar por la pasarela del *Olympic*, esta vez en Nueva York, con destino a Southampton. Desde Inglaterra siguió hacia Egipto, donde pasó el invierno en un oasis llamado Khargeh, supervisando las excavaciones de unas ruinas romanas y una necrópolis de los primeros cristianos. A mediados de marzo, Morgan estaba en Roma, y en la mañana del 3 de abril de 1912 se encontraba en la colina del Janículo en compañía de Frank Millet, revisando los planos y el emplazamiento del nuevo edificio de la Academia Americana. Como la Biblioteca Morgan, iba a ser otro de los palacios renacentistas de Charles McKim, construido a partir de un esbozo que el arquitecto había realizado

poco antes de su muerte en 1909. Millet se alegraba de ver hecho realidad el sueño de McKim, y Morgan declaró al *New York Times*: «Espero que surja aquí una institución norteamericana de arte, mayor que las de todos los demás países, que ya son famosas»^[18]. El financiero se marchó al día siguiente a Florencia, adonde pronto le seguiría Millet, quizá para poder formarse una idea cabal sobre la incesante adquisición de arte y antigüedades de Morgan. «Pierpont compra de todo, desde una pirámide hasta un diente de María Magdalena», observó una vez su mujer^[19]. Sin duda, a Morgan le complacía que Millet participara en la travesía inaugural del *Titanic*. Él también tenía previsto ir, pero al final cambió de planes y se marchó unos días con su amante al balneario de Aix-les-Bains.

El 10 de abril, mientras Morgan tomaba las aguas en Aix, Millet esperaba la llegada del nuevo barco del millonario en la costa de Normandía. Para evitar a los norteamericanos gritones que abarrotaban la sala de espera, tal vez optara por estirar las piernas después del largo viaje en tren desde París. Enfrente de la pequeña estación marítima con su cubierta en mansarda estaban los dos transbordadores de la *White Star*, el *Traffic* y el *Nomadic*, en los que se cargaban equipajes y sacas de correos. Se habían construido en Harland and Wolff para prestar servicio a los nuevos buques de la clase *Olympic*, demasiado grandes para atracar en Cherburgo, la primera parada, después de Southampton, de la ruta transatlántica de la *White Star*. El muelle frente a la estación marítima llevaba a un largo embarcadero con una antigua torre de piedra al final. Era un agradable día de primavera, con nubes que el viento arrastraba rápidamente, dejando brillar el sol de forma intermitente. Es probable que Frank saliera a pasear por el embarcadero para ver si ya se distinguía el buque en el horizonte. El paseo era idóneo para despejarse la cabeza después de los asuntos oficiales que lo habían mantenido ocupado en Roma. Al día siguiente, escribió a Alfred Parsons: «...si esto sigue así, lo dejaré. No pienso perder el tiempo y el buen humor»^[20].

Para Lily Millet, hubiera sido una gran decepción que Frank dejara su puesto de director de la Academia Americana. Estaba encantada con la Villa Aurelia, el palacio cardenalicio color ocre del siglo XVII que habitaba gracias al cargo de su marido. Ahora que sus hijos eran mayores, Lily se estaba forjando una carrera como diseñadora de interiores y tenía grandes planes para la villa y sus jardines, con sus vistas panorámicas de Roma. Se imaginaba las serenas noches de los años de su vejez, reconciliada y reunida con su errabundo marido.

También Archie Butt, el amigo de Frank, había admirado la villa cuando ambos se alojaron en ella antes de la llegada de Lily. Desde 1910, Frank vivía de forma más o menos permanente en Washington DC, donde compartía casa con el comandante

Archibald Willingham Butt, asesor militar del presidente y conocido por todos como Archie. Frank había convencido a un agotado Archie de que se marchara con él a Roma el mes anterior para descansar antes de las elecciones presidenciales de otoño. El presidente, William Howard Taft, necesitaba que su asesor más cercano estuviera en forma para la campaña que se acercaba y entregó a Archie cartas de presentación dirigidas al Papa y el rey de Italia para dar un aire de oficialidad al viaje. Según una columna de sociedad publicada en el *New York Times* el 31 de marzo, el comandante Butt «tenía acceso a todas las casas de renombre de Roma» y, según sus propias palabras, «haciendo exactamente lo que los médicos prohibían» estaba en unas condiciones espléndidas para regresar a casa^[21]. El comandante Butt viajó a Berlín y a París, donde visitó embajadas, antes de dirigirse a Inglaterra para ver a su hermano. Aproximadamente al mismo tiempo que Frank partía desde París en el Train Transatlantique, Archie tomaba el tren marítimo en la estación londinense de Waterloo para zarpar a mediodía en el *Titanic* desde Southampton.

Pasadas las cinco de aquella tarde, una vez que se hubo cargado el equipaje en los transbordadores, los pasajeros empezaron a dirigirse hacia las pasarelas. Mientras se acercaba al *Nomadic*, es probable que Frank se sintiera aliviado. Sin duda le haría ilusión cenar con Archie en el *Titanic* esa noche y escuchar sus divertidos comentarios sobre el resto de los pasajeros, formulados con su característico acento de Georgia. Millet había dicho en repetidas ocasiones que no le gustaban mucho las travesías inaugurales. Prefería los buques con que los oficiales y la tripulación estaban más familiarizados, pero sus negocios en Estados Unidos no podían esperar. Y si el nuevo transatlántico de la White Star estaba a la altura de lo que se decía en los anuncios publicitarios, al final de esa larga jornada le esperaba un comfortable camarote y una buena cena.

Un paréntesis en el «Nomadic»

10 de abril de 1912, 17:30 horas

Tal y como había prometido Nicholas Martin, el transbordador *Nomadic* estaba listo para partir a las 17:30 horas^[22]. Aunque el *Titanic* aún no se divisaba en el horizonte, Martin decidió que los pasajeros embarcaran y el transbordador esperara en el puerto. Con una fresca brisa de última hora de la tarde, la mayoría de los ciento setenta y dos pasajeros de primera y segunda clase del *Nomadic* bajaron a la sala, donde había sitio de sobra para sentarse en los bancos de listones, la parte superior de cuyo respaldo terminaba en una voluta. Las paredes de la sala estaban recubiertas de paneles blancos decorados con cintas y guirnaldas talladas que daban una idea de la elegancia que les esperaba en el *Titanic*. En contraste, el interior del *Traffic*, cargado de sacas de correo y las maletas de mimbre y bolsas de los viajeros de tercera, era limpio pero espartano, acorde con el estilo de los camarotes de tercera de la White Star.

El suelo de la sala del *Nomadic* pronto empezó a vibrar y salió humo de su única chimenea cuando el transbordador comenzó a moverse hacia el espigón. El joven estadounidense Norris Williams no tardó en preguntarse por qué los habían enviado tan pronto al transbordador. «Deslizarse sobre las olas fuera del puerto resulta interesante durante un rato —observó—, pero luego aburre. El aire de la sala está cargado, así que sales a cubierta a dar otro paseo, sin otra cosa que hacer que esperar. Innumerables falsas alarmas sobre el avistamiento del *Titanic*. Continúa la espera. Ligerio interés fugaz por un barco de pescadores. Y continúa la espera»^[23]. Williams descubrió entre los pasajeros de Cherburgo a uno de sus ídolos, Karl H. Behr, el tenista más famoso de Estados Unidos. Behr, de veintiséis años, había obtenido el tercer puesto en el circuito de Estados Unidos y disputado la Copa Davis en Wimbledon. Norris Williams era también un buen tenista; había ganado campeonatos en Suiza y Francia y planeaba jugar en el circuito estadounidense aquel verano antes de ingresar en Harvard en otoño. Viajaba con su padre, Charles Williams, oriundo de Filadelfia y tataranieta del vecino más famoso de dicha ciudad, Benjamin Franklin. Williams padre había ejercido la abogacía en Filadelfia antes de trasladarse a Ginebra con su esposa a finales de la década de 1880. Norris nació y se crió allí, por lo que hablaba con fluidez tres idiomas. A sus veintiún años, era alto y desgarrado, con orejas prominentes y una sonrisa irresistible que coronaba el cuello de su grueso abrigo de pieles. Padre e hijo llevaban unos grandes abrigos de pieles que habrían llamado la atención de Frank Millet cuando echó un vistazo a la sala en busca de

conocidos.

Los Astor, con su comitiva y el terrier de Airedale, también estaban en cubierta. Las numerosas fotografías de la pareja con el perro que habían salpicado los diarios el verano anterior habían hecho famoso al animal, que se llamaba Kitty. Cualquier cosa que hicieran los Astor era noticia, pero la circunstancia de que John Jacob Astor IV, de cuarenta y siete años —a quien las páginas de cotilleos llamaban Jack Astor o incluso Jack-Ass (tor)^[24]—, estuviera prometido con una adolescente casi treinta años menor había proporcionado a la prensa la historia más jugosa del año. Los detalles del romance daban para titulares diarios. Se especulaba vivamente sobre cuándo y dónde se casarían. Astor había confesado su adulterio a finales de 1909 para poder conceder a su primera esposa el divorcio que ella tanto anhelaba. Eso aligeró el paso del asunto por los tribunales, pero menguó considerablemente la posibilidad de que la Iglesia diera su beneplácito a las segundas nupcias.

El matrimonio de Astor con Ava Lowle Willing, una belleza de la alta sociedad de Filadelfia, había sido un desastre desde el principio. La víspera de la fastuosa boda, celebrada en febrero de 1891, la futura esposa, deshecha en lágrimas, suplicó a sus padres que se cancelara. Se iba a casar con un miembro de la familia más rica de Estados Unidos, cierto, pero no soportaba la fama de mujeriego que Jack Astor ya se había ganado a los veintiséis años. En su entorno, era conocido por «manosear a cualquier chica que se pusiera a su alcance»^[25], y en 1888 una columna de cotilleos se explayó describiendo la pelea —con puños y bastones— que tuvo con otro niño bien en el guardarropa del restaurante Sherry's. A nadie le sorprenderá saber que la causa de la riña fue una chica.

Alto y desgarbado, con una cabeza grande sobre un cuerpo flaco, Astor creció mimado por una madre dominante y cuatro hermanas mayores e ignorado por un padre distante y de vida disoluta. Tras estar interno en una escuela de Saint Paul (New Hampshire) durante tres años, cursó estudios de ciencias en Harvard, que abandonó sin haber terminado. «Es muy dudoso que pueda ganarse la vida usando su cerebro», sentenció *Town Topics*, el diario de cotilleos de Manhattan^[26]. Pero Jack era habilidoso con las máquinas y pasaba muchas horas en su laboratorio casero urdiendo novedosos inventos. Muchos de ellos eran de lo más inútiles, pero un «mejorador neumático de vías públicas»^[27], capaz de aspirar la porquería y los excrementos de caballo de las calles de la ciudad, ganó un premio en la Exposición de Chicago en 1893. Al año siguiente, publicó una novela al estilo de Jules Verne, *A Journey in Other Worlds*, en la que imaginó coches eléctricos y viajes espaciales en el año 2000.

Al cabo de un año de matrimonio, la hermosa Ava cumplió el papel que se esperaba de ella y le dio un hijo, William Vincent Astor, pero a partir de entonces ignoró a su marido todo lo que pudo y se dedicó a las fiestas, el bridge y el flirteo. (Se

rumoreó que Alice, nacida en 1902, no era hija de Astor, aunque probablemente lo fuera). El divorcio no se podía plantear mientras viviera la madre de Jack, Caroline Schermerhorn Astor. Los Schermerhorn se contaban entre los primeros colonos del valle del Hudson, y esa ascendencia, junto con la enorme fortuna de su marido, permitió a Caroline Astor coronarse como reina de la alta sociedad de Nueva York. Su baile anual era el acontecimiento más lujoso de la ciudad, y un divorcio podía ser motivo de expulsión de la dorada lista de invitados. La gente creía que «los Cuatrocientos», como se conocía a la élite social de la ciudad, era una denominación que se refería al aforo del salón de baile de la señora Astor, pero en realidad fue el principal cortesano de la señora Astor, Ward McAllister —un habitual de las reuniones del gran mundo que hablaba arrastrando las vocales—, quien acuñó el término cuando un reportero le preguntó cuántas personas creía que componían la buena sociedad de Nueva York. McAllister había comprendido que podía gozar de una posición mejor que la que le permitían sus medios organizando las actividades sociales de una ciudad llena de nuevos ricos, y Caroline Astor, a la que apodó la Rosa Mística en referencia al ser celestial en torno al cual se mueven todos los demás en el Paraíso de Dante, necesitaba los servicios de un chambelán.

Cuando la Rosa Mística ofrecía un baile, su mansión de la Quinta Avenida aparecía decorada con centenares de rosas American Beauty, y ella comparecía adornada con tantos diamantes que el bufón de su corte, el estafalario Harry Lehr, se refirió a ella como «una lámpara de araña andante». Pero en los primeros años del nuevo siglo, la buena sociedad de Nueva York y de Newport empezó a cansarse de la encorsetada elegancia de las reuniones de la señora Astor. Cuando un derrame cerebral mermó sus facultades en 1905, Caroline Astor se convirtió en una reclusa. En ella se inspiró Edith Wharton para una descripción de su relato «Tras Holbein», donde «la pobre anciana, que se moría lentamente a medida que se le reblandecía el cerebro..., seguía bajando todas las noches a sus amortajados salones, con su diadema ladeada sobre la peluca de color púrpura, para recibir a un torrente de invitados imaginarios»^[28].

La muerte de la señora Astor en 1908 marcó el fin de una época en la sociedad de Nueva York, pero también brindó a su hijo y a su nuera la oportunidad de poner fin al moribundo enlace. Al año siguiente, cuando se consumó el divorcio más discreto que el dinero era capaz de comprar, Ava embarcó en el *Lusitania* con destino a Inglaterra, en cuya sociedad era bien conocida. Con el tiempo se casaría con un barón inglés, lord Ribblesdale, y aunque el matrimonio no duró mucho, Ava siguió siendo lady Ribblesdale el resto de su vida.

Libre de la sombra de dos mujeres despóticas, Jack pronto empezó a desplegar una afabilidad que no había sido propia de él. Si hasta entonces se había mostrado siempre taciturno y torpe en las reuniones sociales, a partir de ese momento comenzó

a aceptar de buena gana invitaciones y a organizar fiestas tanto en Beech wood, la «casa de campo» de treinta y nueve habitaciones que la familia poseía en Newport, como en la mansión de la Quinta Avenida. En el verano de 1910 conoció en Bar Harbor a una chica de diecisiete años llamada Madeleine Talmage Force y enseguida se volvió loco por ella. Madeleine y su formidable madre (conocida en sociedad como La Force Majeure) se convirtieron pronto en invitadas habituales en el yate de Astor, el *Noma*, así como en su palco en la ópera, en Beechwood —la casa de Newport—, en Ferncliff —la finca que tenía en el valle del Hudson— y en su mansión de Nueva York. Todo eso tuvo que deslumbrar a una adolescente que acababa de salir de la Escuela Femenina de la señorita Spence.

A principios de 1911, *Town Topics* señaló que «mamá Force no ha tardado mucho en echarle la zarpa al coronel [Astor]»^[29]. El 2 de agosto, el *New York Times* informaba del compromiso de la pareja y explicaba cómo se había producido. El padre de Madeleine, preocupado al parecer por «continuos rumores acerca de la relación entre el coronel Astor y su hija»^[30], había llamado por teléfono a Astor para hablar del asunto, y acordaron que «papá Force» anunciaría el compromiso. Por razones de fuerza mayor, por supuesto.

En el transcurso de las cinco semanas siguientes, los periódicos prodigaron detalles sobre la boda, especialmente cuando un sacerdote tras otro se negaron a officiar la ceremonia. Al final, un pastor congregacionista presidió un servicio religioso bastante breve en el salón de baile de Beechwood, en Newport, el 9 de septiembre de 1911. Las críticas de los fieles del pastor forzaron a este a colgar los hábitos poco después. Los recién casados tuvieron una acogida muy fría en el círculo social de Astor, lo que probablemente tuvo algo que ver en su decisión de partir en enero para emprender un viaje de diez semanas por el Mediterráneo, que culminaría con un crucero por el Nilo.

Hubo, sin embargo, una amistad de Newport que no le hizo ningún desaire a Jack Astor: Margaret Tobin Brown, de cuarenta y cuatro años, esposa del millonario de Denver James J. Brown, con el que ya no vivía. La señora Brown se mostraba comprensiva con las desgracias matrimoniales y escapaba de las suyas viajando. Así pues, aquel invierno la señora Brown se unió a los Astor en su excursión al norte de África y Egipto. Cuando se sentó en el *Nomadic*, junto al grupo de los Astor, llevaba en el bolsillo una estatuilla funeraria egipcia que le habían vendido como talismán de la buena suerte en un mercado de El Cairo. El viaje que Margaret Brown estaba a punto de emprender la inmortalizaría en libros, películas y un musical de Broadway como «la insubmersible Molly Brown», una enérgica chica de pueblo que, gracias al golpe de suerte que tiene su marido en una mina de oro en Leadville (Colorado), acaba viviendo en una mansión de Denver, donde será rechazada por la buena sociedad. Cuando aparece por primera vez en la película de 1957 *La última noche del*

Titanic, Molly Brown explica en voz alta a sus compañeros de mesa del comedor del *Titanic* que su marido, Leadville Johnny, era «un maldito minero de oro, el mejor de Colorado», que «me construyó una casa con dólares de plata incrustados en los suelos de todas las habitaciones»^[31]. El salto de la miseria a la riqueza que cuenta la leyenda de Molly Brown corresponde esencialmente a la verdad, si bien los detalles son pura quimera. De hecho, Margaret Brown no fue conocida como Molly hasta después de su muerte, cuando una biografía muy adornada la bautizó así, y la mansión con dólares de plata en el suelo era una invención del mismo autor.

Pero sí era enérgica, y ya había dedicado su singular vitalidad a causas como el voto femenino y el establecimiento del primer tribunal de menores en Estados Unidos. Su afán de superación la llevó a aprender varios idiomas en el Instituto Carnegie de Nueva York, y en 1912, ya completamente desterrados de su vocabulario los adjetivos como «maldito», se mezclaba con figuras destacadas de la sociedad en su casa de campo de Newport y durante sus viajes por Europa. Con su cabello teñido de alheña, sus vestidos caros y sus maneras directas, era, a primera vista, una probable candidata a convertirse en una de las «detestables americanas ostentosas» de Frank Millet. Pero noticias recientes habían atenuado su habitual exaltación. Estando alojada en el Ritz de París, le comunicaron que su primer nieto, Lawrence Brown Jr., de cuatro meses, había enfermado gravemente, por lo que reservó de inmediato un billete en el primer barco. Así que aquella Molly Brown que esperaba en el *Nomadic* el barco que la catapultaría a la leyenda tenía que ser una mujer bastante apagada.

Margaret Brown no era el único pasajero del *Titanic* que volvía a casa a causa de una desgracia familiar. Helen Churchill Candee, escritora, diseñadora de interiores y figura de la sociedad de Washington, también había recibido un telegrama alarmante en el que se la informaba de que su hijo Harold, de veinticinco años, había resultado herido en un accidente de avión. Helen, de cincuenta y tres años, se había marchado al extranjero en enero a fin de concluir las investigaciones para su nuevo libro sobre tapices antiguos. Tras una temporada en Italia y España, pensaba volver a París pasando por la Riviera cuando un telegrama de su hija la obligó a cambiar de planes y embarcar rumbo a casa lo más pronto posible. Sentada sola en uno de los bancos de listones del *Nomadic*, con su pequeña figura bien vestida y adornada con un sombrero a la moda, también Helen debía de estar sumida en pensamientos angustiosos mientras se preguntaba cómo se le había ocurrido a Harold subir a uno de esos nuevos aparatos para volar tan peligrosos.

Sin embargo, el grupo más sombrío de todos era el de los Ryerson, de Haverford (Pensilvania), que volvían a casa para asistir al funeral de su hijo Arthur, fallecido a los veintiún años. Arthur, estudiante de Yale, había salido disparado de un coche descapotable el fin de semana de Pascua. La familia recibió la noticia en París, por telegrama, al que Arthur Ryerson Sr., de sesenta y un años, respondió para disponer

que el funeral de su hijo tuviera lugar el 19 de abril, dos días después de la llegada prevista del *Titanic*. Su esposa, Emily, de cuarenta y ocho años, recibía el consuelo de dos de sus hijas, Suzette, de veintiuno, y Emily, de dieciocho, mientras Jack Ryerson, de trece, quedaba al cuidado de su tutora, Grace Bowen. Los Ryerson formaban parte de la alta sociedad de Main Line de Filadelfia, llamada así por los lujosos barrios de las afueras construidos a lo largo de la línea de ferrocarril de Pensilvania, un grupo que estuvo bien representado en la lista de pasajeros de primera clase del *Titanic*.

Al describir el rato que pasó en el transbordador, Margaret Brown contó que permaneció sentada durante una hora o más en una «atmósfera fría y gris», expresión con la que, dada la cantidad de pasajeros preocupados o afligidos, seguramente se refería a algo más que el tiempo. El ambiente que reinaba en el transbordador afectó sin duda a una amiga de Margaret, Emma Bucknell, de cincuenta y nueve años, una viuda rica de Filadelfia que también había estado viajando por Egipto. Emma, una mujer corpulenta y de carácter ansioso, le confió que temía embarcar en el *Titanic* porque tenía el «presentimiento de que algo malo podía suceder»^[32]. La señora Brown se limitó a sonreír y le dirigió palabras tranquilizadoras.

Pero Emma Bucknell no era la única mujer con presentimientos de ese tipo. Edith Rosenbaum, de treinta y tres años, autora de artículos de revistas de moda, estaba ilusionada con la travesía mientras viajaba en el Tren Transatlántico, pero al llegar a Cherburgo el miedo se apoderó de ella, hasta el punto de que envió un telegrama a su secretaria en París para expresar su preocupación. Tal vez no eran más que nervios, pensó, ya que se trataba de su primer viaje a Nueva York. Se dedicaba a la compraventa de ropa y accesorios, y llevaba baúles llenos de vestidos caros de París para enseñar a sus clientas americanas. Edith no se había recuperado del todo de un accidente de coche que sufrió el verano anterior, en el que murió su prometido alemán y otro amigo resultó gravemente herido. Se dirigían a las carreras de caballos de Deauville, que Edith cubría para el *Women's Wear Daily*, cuando su vehículo se estampó contra un árbol. Ella sobrevivió con heridas leves, pero el trauma del accidente perduraba.

Sin embargo, aquel suceso no hizo mella en su amor por Francia. En su primer viaje a París, cinco años atrás, Edith se dio cuenta enseguida de que aquella era su ciudad. Se esperaba que regresara a su hogar en Cincinnati y se casara con un joven de una familia judía apropiada, pero, a sus veintiocho años, eso parecía cada vez menos probable. Sin hacer caso de las objeciones de su padre, volvió a París en 1908, decidida a encontrar trabajo en el mundo de la moda. Su primera ocupación fue la de vendedora en la Maison Chéruit de la place Vendôme. A madame Chéruit le impresionaron el ímpetu americano y el aspecto *jolie laide* de Edith, así como su afirmación de que cuando vivía en Cincinnati encargaba sus vestidos a Chéruit. Al cabo de un año, Edith dejó la casa de modas para escribir sobre el estilo francés en

una pequeña publicación distribuida por los almacenes Wanamaker, lo que la llevó luego a trabajar como corresponsal en París de *Women's Wear Daily*. Además hacía diseños para la firma Butterick Pattern Service, y más tarde llegó a crear su propia línea de moda para Lord & Taylor, de Nueva York. Pero diseñar moda era, en sus propias palabras, «una actividad secundaria». Como diría más tarde, «nunca estuve tan loca como para pensar que me convertiría en otra lady Duff Gordon»^[33].

Edith había escrito sobre la inauguración, el año anterior, de la filial parisina de Lucile Ltd., la casa de modas de lady Duff Gordon. La idea de que una diseñadora inglesa abriera una tienda en la capital de la alta costura había hecho fruncir el ceño a más de un gallo del mundo de la moda, pero las mujeres francesas bien vestidas no tardaron en acudir en tropel a las dependencias de Lucile en la rue de Penthièvre. Desde allí partieron aquella mañana sir Cosmo y lady Duff Gordon para tomar el tren a Cherburgo. Probablemente los temores de Edith se apaciguaron cuando vio a la famosa diseñadora tranquilamente sentada en el *Nomadic*, con su abrigo de marta cibelina, sus pendientes de perlas y un ramito de muguetes en las manos. Aunque había escrito sobre los desfiles de moda que se celebraban en el salón de Lucile, no había coincidido nunca con la famosa modista. El salón del transbordador no parecía el lugar más apropiado para acercarse a ella. Había aprendido que presentarse a una misma no estaba bien visto a ese lado del Atlántico.

De forma similar, las maneras aprendidas de resultas de su educación suiza impidieron a Norris Williams acercarse a Karl Behr en el *Nomadic*. La estrella del tenis estadounidense, en cualquier caso, estaba sin duda absorto pensando en la chica con la que pronto se encontraría en el *Titanic*. Helen Newsom, de diecinueve años, era amiga de la hermana pequeña de Karl, y ambos habían iniciado recientemente un romance, pese a las protestas de la madre y el padrastro de Helen, Sallie y Richard Beckwith. No es que Karl fuera un pretendiente inapropiado. A fin de cuentas, provenía de una próspera familia de Nueva York, se había graduado en Yale, era abogado y campeón de tenis, guapo y más que encantador. Pero a sus diecinueve años, Helen les parecía demasiado joven para un noviazgo serio. En un intento de calmar las cosas, los Beckwith decidieron llevársela a un viaje de ocho semanas por Europa en febrero. Sin embargo, al embarcar en el *Cedric* descubrieron que Karl Behr también formaba parte del pasaje; iba a Europa en viaje de negocios, o eso dijo él. Durante la travesía, la postura de los Beckwith se suavizó y Karl pudo pasar tranquilamente algún tiempo con Helen, algo que esperaba repetir a la vuelta.

Otra pareja de enamorados que se preparaban para embarcar en el *Titanic* era la que formaban Víctor Peñasco, de veinticuatro años, y su esposa María Josefa, a quien llamaban Pepita, de veintidós. Era un joven matrimonio de Madrid que disfrutaba de su luna de miel. En París, Víctor y Pepita decidieron gastar una broma a sus familias realizando la travesía inaugural del *Titanic* sin avisarles. Parte del truco consistía en

dejar a su mayordomo en París postales escritas que este enviaría a casa cada semana. La pasajera estadounidense Helen Bishop recordaría más tarde que Pepita y Víctor «eran como dos pequeños canarios..., encantadores, y estaban pasando una luna de miel tan feliz que todo el mundo se interesó por ellos en el *Titanic*»^[34].

Norris Williams estaba en cubierta cuando por fin se divisó el *Titanic* en el horizonte. Poco antes de las 19:00 horas, sus chimeneas aparecieron al otro lado del rompeolas^[35]. La noticia se propagó con rapidez entre los pasajeros. Norris observó la majestuosidad con que se aproximaba el transatlántico. A Edith Rosenbaum le pareció un edificio de seis pisos, y Margaret Brown lo describiría como «el palacio dueño del mar»^[36]. La señora Brown relató que después el *Nomadic* empezó a soltar vapor y a enfilar las olas en dirección al puerto exterior. También recordó que, cuando el *Nomadic* alcanzó las agitadas aguas al otro lado del rompeolas, algunos pasajeros «se marearon mucho».

En los distorsionados recuerdos de Edith Rosenbaum, el balanceo del transbordador estuvo provocado exclusivamente por la estela del gigantesco *Titanic*, ya que el mar había estado en calma hasta ese momento. Según su descripción, mientras el *Nomadic* se deslizaba junto al *Titanic*, «el transbordador [empezó] a golpear sus flancos con tanta fuerza que temí que se partiera en dos»^[37]. De acuerdo con el relato de Edith, se necesitaron diez hombres para tender la pasarela mientras el barco «se agitaba y balanceaba en todas las direcciones». Edith aseguró haber sido la última persona en abandonar el transbordador, ya que las «extraordinarias sacudidas» que causaba la estela del *Titanic* habían vuelto a despertar sus miedos.

Pero ni en sus fantasías más tremendas podía Edith Rosenbaum prever que cincuenta de los ciento setenta y dos viajeros que habían estado sentados con ella a bordo del *Nomadic* emprendían el último viaje de su vida.

La sala de las palmeras

Puerto de Cherburgo, 10 de abril de 1912, 19:30 horas

Norris Williams jamás olvidaría su primer vistazo al interior del *Titanic*. Recordó que había entrado en un vestíbulo de paredes blancas con suelo de dibujos blancos y negros que le pareció de sólido mármol, aunque pronto se percató de que no era así. Sin embargo, la estancia le pareció tan imponente y tan distinta de cuantas había visto jamás en un barco que su viaje empezó «de una forma de lo más distinguida»^[38]. A Edith Rosenbaum, le causó una impresión incluso mayor. Al poner los pies en el *Titanic*, decidió de inmediato que quería volver a Cherburgo. Preguntó al agente de la White Star, Nicholas Martin, que había llegado en el transbordador junto con los demás pasajeros, si había alguna posibilidad de localizar su equipaje.

—De acuerdo, tome otro barco —recordó que le dijo Martin—, pero su equipaje tiene que quedarse aquí.

Cuando Edith preguntó si el equipaje estaba asegurado, él respondió:

—Eso es ridículo. Este barco es insumergible.

Edith pensó en los caros vestidos que transportaba a Nueva York y concluyó:

—Mi equipaje vale más que yo, así que será mejor que me quede con él^[39].

Y decidió permanecer a bordo.

La entrada en el *Titanic* también fue inolvidable para Ella White, de cincuenta y cinco años, una viuda rica de Nueva York, bajita, robusta y de rostro bastante chato y arrugado, a la que le fallaban las piernas. Se cayó en la tambaleante pasarela y se torció el tobillo. Llamaron enseguida al médico del barco, que acudió a la sala de recepción, y el chófer y la doncella de la señora White la acompañaron a un camarote de la cubierta C, donde pasaría el resto del viaje. Desde allí, enviaría de vez en cuando a su compañera Marie Young, de treinta y siete años, más joven y delgada que ella, a echar un vistazo a dos gallos y dos gallinas de Francia, animales valiosos que había comprado para la granja de su propiedad de Westchester. Colocaron a las aves cerca de la cocina del *Titanic*, y varios pasajeros hablarían de lo curioso que era oír su cacareo en el barco.

Dos puertas de roble con vidrieras emplomadas en los entrepaños comunicaban el vestíbulo con la sala de recepción, con el suelo cubierto de suntuosas alfombras, donde camareros uniformados esperaban para acompañar a sus habitaciones a los pasajeros de Cherburgo. «En la entrada había unos cincuenta mayordomos —escribió al día siguiente a su hermano el empresario uruguayo Ramón Artagaveytia—. Uno de ellos agarró mi equipaje y lo llevó a mi planta, la B, en un ascensor [había tres]»^[40].

Artagaveytia, de setenta y un años, se había salvado en 1871 de un incendio que se produjo en el buque *Amerika* frente a la costa de Uruguay gracias a que saltó al mar. Dos meses antes de embarcar en el *Titanic*, escribió a un amigo que aún tenía pesadillas con el *Amerika*. La sala de recepción de primera clase del *Titanic* era en realidad un largo pasillo en forma de U que rodeaba las curvadas balaustradas de la magnífica escalinata y la entrada al comedor de primera clase. Pero también era uno de los espacios públicos más populares del barco, donde los pasajeros se reunían antes de cenar y tomaban café después mientras tocaba la orquesta. Se conocía como la Sala de las Palmeras, debido a sus acogedores conjuntos de sillones y mesas de mimbre colocados entre macetas con plantas, al estilo de los grandes hoteles. Paredes revestidas de madera blanca, arqueadas ventanas emplomadas y un techo con molduras de estilo jacobino completaban el conjunto, al igual que un quinteto de cuerda y piano que interpretaba con regularidad melodías que recordaban a las orquestas de los grandes hoteles.

Al entrar en aquel escenario tan alegre, los extenuados pasajeros de Cherburgo probablemente se sintieran como quien llega tarde a una fiesta. Y a los afligidos Ryerson debió de parecerles fuera de lugar. J. Bruce Ismay, el presidente de la White Star, saludó a Arthur Ryerson y a su familia e insistió en ofrecerles un camarote adicional —habían reservado dos— y los servicios de un camarero privado. Sin duda, Ismay quiso también recibir a John Jacob Astor y a sus acompañantes. Ismay y Astor resultaban una pareja interesante, ya que eran hombres de una curiosa similitud. Ambos eran altos, morenos, de cuarenta y muchos años y con unos espléndidos bigotes. Los dos eran vástagos de familias importantes y habían heredado sus respectivas posiciones en la vida. Se los recuerda como personas distantes y en ocasiones bruscas, probablemente una forma de disimular su timidez. ¿Sacaría Astor su reloj de oro para recordarle a Ismay lo tarde que habían embarcado? Cabe imaginar a Ismay explicando relajadamente que el *Titanic* se había retrasado por culpa de otro transatlántico que se cruzó en su camino al salir de Southampton, circunstancia lamentable pero inevitable a fin de cuentas.

En realidad, el incidente que se produjo en el puerto de Southampton aquella mañana pudo haber sido bastante más grave. Poco después del mediodía, cuando los remolcadores habían empezado a sacar el *Titanic* del Muelle del Océano para que entrara en el angosto canal, se aproximaron a dos pequeños vapores, el *Oceanic* y el *New York*, abarloados a cierta distancia en la dársena. Debido al desplazamiento del agua provocado por el paso del nuevo buque gigante, las amarras de acero del *New York* «se rompieron como si fueran hilos», con «unos chasquidos que parecían disparos de pistola», en palabras del pasajero Francis Browne, y su popa se bamboleó hasta quedar apuntada hacia el *Titanic*^[41]. Browne, fotógrafo entusiasta, se apoyó con su cámara sobre la barandilla de la cubierta superior para captar la popa del *New York*

situada a poco más de un metro del *Titanic*. «A mi lado, una voz dijo: “Van a chocar”, y apreté el disparador», recordaría. Entonces Browne avanzó aún más hacia la proa y vio «cómo el negro casco del *New York* se deslizaba lentamente» junto al *Titanic*^[42]. Un repentino borbotón de agua provocado por la hélice de babor del *Titanic*, que siguió a la orden «¡todo a popa!» del puente de mando, evitó el previsible choque, aunque por los pelos. Unos remolcadores ataron sus cabos al *New York* y se lo llevaron para amarrarlo en otra parte, pero el amago de colisión retrasó una hora o más la partida del *Titanic*.

Después, durante la comida, en el *Titanic* se habló mucho del incidente, y, en tanto que algunos se preguntaban en voz alta si los barcos de pasajeros no se habían vuelto demasiado grandes, otros señalaban que era un mal augurio para la travesía de un buque. Pero a última hora de la tarde, mientras los pasajeros subían y bajaban en tropel por la espléndida escalinata para explorar las cubiertas y los espacios públicos, la conversación giraba en torno al tamaño y el esplendor del nuevo transatlántico. «Nunca dirías que estamos a bordo de un barco» era uno de los comentarios más frecuentes. Frank Millet se contagió del entusiasmo general de aquella noche y a la mañana siguiente escribió a Alfred Parsons que en el *Titanic* se sentía «como si no estuviera en el mar. No tienes ni idea de lo espacioso que es este barco... Excepto taxis y teatros, tiene de todo».

Dada la debilidad de Madeleine, seguramente Bruce Ismay no entretuvo demasiado a los Astor, que fueron conducidos a su espaciosa y elegante suite en la cubierta C. Fue entonces cuando la camarera Violet Jessop vio a Madeleine primera vez. «En lugar de la mujer radiante que imaginaba, una persona que había logrado vencer grandes obstáculos para casarse con el hombre al que amaba —escribió con posterioridad—, vi a una joven apagada, callada, pálida, de cara triste, que llegaba apáticamente agarrada del brazo de su marido y parecía indiferente a todo lo que la rodeaba».

Es evidente que Madeleine Astor acusaba los efectos de su embarazo y de una larga jornada de viaje. Violet Jessop dejó un retrato aún más desfavorecedor de una rica matrona americana, a la que se refirió discretamente con el seudónimo de «señora Klapton».

Sentí pena cuando la señora Cyrus Klapton, agarrada a su pequinés, bajó a mi sector seguida de una alicaída criada. Antes de embarcar, siempre había metido en vereda a todas las criadas, una tras otra. Aunque mi empleo no era tan prestigioso, me consideré afortunada cuando miré a esa criada y vi en qué la había convertido su trabajo^[43].

Se supone que para la descripción de esa adinerada arpía Violet Jessop se inspiró

en Charlotte Drake Cardeza, una heredera de Filadelfia que había reservado una suite aún más lujosa que la de los Astor y que embarcó con aún más equipaje. Sus catorce baúles, cuatro maletas y tres cajones de embalaje contenían setenta vestidos, diez abrigos de pieles, ochenta y cuatro pares de guantes y treinta y dos pares de zapatos, así como boas de plumas, parasoles, manguitos de armiño y peines de marfil. Su joyero albergaba un anillo de diamantes y rubíes birmanos valorado en catorce mil dólares (trescientos mil dólares de hoy), así como un diamante rosa de siete quilates de Tiffany con un valor de veinte mil dólares (cuatrocientos cincuenta mil dólares de nuestros días). La señora Cardeza había reservado una de las dos suites de superlujo de la cubierta B, cada una de las cuales disponía de un salón con chimenea de mármol y una terraza privada de cincuenta pies de longitud decorada con plantas y madera tallada al estilo Tudor. (La otra suite de lujo la había reservado J. P. Morgan, pero la ocupaba J. Bruce Ismay). Charlotte Cardeza se dirigía a Montebello, a su mansión de piedra amurallada en la elegante localidad de Germantown (Pensilvania). Sin embargo, al parecer no se mezclaba demasiado con la alta sociedad de Filadelfia. Aquella baja y fornida viuda de cincuenta y ocho años era de lo más feliz dedicándose a la caza mayor, y durante un tiempo tuvo un yate de vapor, el *Eleanor*, suficientemente grande para llevarla todos los años a África de safari. Su hijo Thomas, de treinta y seis años, quien había estado viviendo en un refugio de caza en Hungría, la acompañaba de regreso a casa para recibir tratamiento médico. Charlotte seguramente pensó que relajarse encerrado en su terraza privada sería bueno para la salud de su hijo, pero Thomas la utilizaba para organizar partidas de póquer.

Aunque Charlotte Cardeza parece otra posible candidata para entrar en la categoría «detestable y ostentosa» de Frank Millet, no era una de esas mujeres a las que el escritor vio con perritos, pese a que Violet Jessop describiera a su señora Klapton con un pequinés. Myra Harper, la esposa de Henry Sleeper Harper, de la familia de editores neoyorquinos, sí subió a bordo un pequinés al que había llamado Sun Yat-Sen, que era el nombre del presidente de China. Otro perro faldero, Frou Frou, acompañaba a la recién casada Helen Bishop, de diecinueve años, quien después de cuatro meses de luna de miel regresaba a Dowagiac (Michigan) con su marido, Dickinson Bishop, de veinticinco años. Mientras esperaba en la sala del transbordador, Frank Millet tal vez se fijara asimismo en un pomerania propiedad de Elizabeth Rothschild, de cincuenta y cuatro años, y de su marido Martin, de cuarenta y seis, un fabricante textil de Nueva York.

Aunque Millet admiraba los espaciosos camarotes del *Titanic*, la pequeña cabina interior que él había reservado era muy distinta. Frank era un yanqui austero que tenía por norma no gastar mucho dinero en un alojamiento de barco. Pero, como había camarotes de primera libres, un grupo de pasajeros se las arregló para mudarse a una habitación mejor, y Frank tal vez fuera uno de ellos. Norris Williams y su padre

estaban bastante satisfechos con su camarote de dos literas, que era más grande de lo que esperaban. Norris empezó de inmediato a describirlo en una carta que escribió a su madre en un santiamén para enviarla con el transbordador, que regresaba a Cherburgo. «Por supuesto, hay habitaciones de toda clase, para fumar, para leer, salones de té, con palmeras —escribió—, y, como puedes figurarte, hay muchas otras habitaciones, pero como solo llevamos diez minutos a bordo, aún no hemos podido verlo todo»^[44].

Edith Rosenbaum quedó impresionada con su lujoso camarote de la cubierta A y se alegró de poder colocar parte de su equipaje en una cabina vacía situada justo enfrente. Al bajar a cenar, no pudo sino sentirse anonadada por las dimensiones y el lujo de los salones públicos del *Titanic*, que le parecieron más grandes que los de la mayoría de los mejores hoteles de París. Pero en una carta que envió a su secretaria a la mañana siguiente, se quejó de que el barco «es un monstruo, y no puedo decir que me guste, ya que me siento como si estuviera en un gran hotel, en lugar de un barco acogedor». Al despedirse, escribió: «No puedo superar la sensación de depresión y premonición de que algo malo va a pasar. Ojalá lograra quitármela de encima»^[45].

Margaret Brown seguía teniendo frío después de la larga espera en el transbordador, así que decidió privarse de una opípara cena en el salón para refugiarse en su camarote al calor de su estufa eléctrica y la gruesa colcha que cubría su cama de latón. Muchos de los pasajeros que habían embarcado en Southampton ya estaban sentados a la mesa del comedor cuando llegaron los transbordadores de Cherburgo, como recordó el fotógrafo Francis Browne:

Cuando nos sentamos a cenar (en nuestra mesa éramos ocho), vimos pasar por el salón [la sala de recepción] a los pasajeros recién llegados, y oímos el ajetreo de los empleados que embarcaban los equipajes y el correo. Pero pronto todo se calmó, y al cabo de un rato alguien comentó: «Me pregunto si ya hemos zarpado». Nos paramos a escuchar un momento y, como no percibiéramos vibración o ruido alguno, llegó la respuesta: «No, no puede ser que hayamos zarpado ya». Pero el camarero que nos atendía se acercó y dijo: «Hace más de diez minutos que dejamos atrás el rompeolas, señor». El movimiento del barco era tan suave que nadie podía notarlo (y en la mesa no había ninguna bebida más fuerte que el agua mineral Apollinaris)^[46].

Francis Browne, de treinta y dos años, estudiaba segundo de teología en Dublín y se preparaba para ordenarse sacerdote con los jesuitas. El viaje, el primero que realizaba en un transatlántico, había sido un regalo de su tío, el obispo de Cloyne, cuya catedral estaba en Queenstown (hoy Cobh, Irlanda), que iba a ser la siguiente parada del *Titanic*. Browne viajaba a Queenstown con los Odell, una familia de

ingleses católicos que su tío conocía y que iban a recorrer Irlanda en coche. Fue una suerte para la posteridad que Browne llevara consigo su cámara, otro regalo de su tío obispo. Las fotografías tomadas a bordo del *Titanic* son realmente pocas, y las del álbum del padre Browne constituyen la mayor parte del conjunto, y la más importante.

Browne había empezado a hacer fotos esa mañana en la estación londinense de Waterloo antes de la partida del tren marítimo, a las 9:40 horas. Cuando llegó a Southampton, hizo una fotografía panorámica desde la cubierta de babor del *Titanic*, anclado en el Muelle del Océano. Tras documentar el amago de colisión con el *New York*, almorzó apresuradamente en el salón, ya que quería estar en cubierta cuando pasaran junto a la isla de Wight. Mientras fotografiaba una de las cinco fortalezas circulares de piedra que se encuentran en las aguas del estrecho de Solent, cerca de Portsmouth, un pasajero estadounidense se dirigió hacia él. Con una voz chillona y penetrante que, en palabras de Browne, «no había adquirido la entonación de esta parte del océano», el americano preguntó:

—Caballero, ¿sabría decirme por qué el canal es tan estrecho en esta parte?

—Supongo que cuando construyeron esas fortalezas no contaron con que pasarían por aquí barcos tan grandes como el *Titanic* —respondió Browne.

—No me refería a eso. ¿Por qué está tan cerca la tierra aquí?

Con un cáustico humor irlandés, Browne respondió:

—Bueno, supongo que no pudieron mover la isla de Wight.

El americano, impertérrito, le preguntó a continuación por la distancia entre Dover y Calais, y añadió:

—Y ustedes, los ingleses, ¿por qué no cruzan por esta parte?

Browne recordó «una lejana clase de geografía» y respondió:

—Ah, eso no es Francia, es la isla de Wight.

—Ya veo. Creí que era Francia —contestó el americano antes de marcharse^[47].

Diríase que la curiosidad formaba parte del carácter de aquel americano alto y despeinado con acento de Georgia. Se llamaba Jacques Heath Futrelle y había escrito una serie de novelas de misterio con las que se ganó el apodo de «el Conan Doyle americano». Sus populares relatos de la Máquina Pensante, protagonizados por un brillante sabueso aficionado, el profesor S. F. X. van Dusen, se habían publicado por capítulos en el *Boston American*, diario propiedad de William Randolph Hearst, en cuya redacción trabajaba Futrelle. El entusiasmo del público por el personaje le permitió dejar el periodismo y concentrarse en la escritura de novelas de misterio. Gracias a los derechos de autor compró a su mujer, Lily May, también escritora, y a sus dos hijos, una casa llamada Stepping Stones en el puerto de Scituate (Massachusetts). Si Futrelle no estaba de lo más despierto durante su conversación con Francis Browne, seguramente se debía a que él y su mujer no habían dormido la

noche anterior. La fiesta en la que celebró con sus amigos su treinta y siete cumpleaños en Londres duró hasta las tres de la madrugada y, en lugar de irse a la cama, los Futrelle decidieron hacer las maletas para marcharse a Southampton a primera hora.

Francis Browne pronto volvería a ver a Futrelle en cubierta, donde le hizo una foto que lo muestra de pie junto a las ventanas arqueadas del gimnasio del barco. Luego Browne entró en el gimnasio y fotografió a un entrenador vestido de blanco que posó alegremente en un aparato de remo. A continuación, bajó a la cubierta A y tomó una fotografía desde el pie del puente del barco en la que aparece a lo lejos Archie Butt, el amigo de Frank Millet, conversando con dos hombres. Archie lleva un abrigo militar negro sobre el uniforme de comandante del ejército de Estados Unidos. El primer día de la travesía inaugural era sin duda una buena ocasión para llevar uniforme. Cuando había partido con Millet en el *Berlin* cinco semanas atrás, vestía de paisano, lo que llevó al *New York Times* a publicar un artículo con el titular: «El maravilloso traje del comandante Butt». El reportero escribió que Archie embarcó «con un traje que se ganó la admiración de todos los pasajeros que estaban en la cubierta del buque»:

Su pañuelo de batista sobresalía de la manga izquierda... Llevaba una chaqueta Norfolk de vivo color cobre, abrochada con grandes botones de porcelana roja en forma de bola, una corbata lila, cuello ancho alzado, pantalón de la misma tela que la chaqueta, sombrero hongo de ala ancha y plana y zapatos de charol con las punteras blancas. El comandante lucía un ramillete de lirios en el ojal y parecía encantado de marcharse. Dijo que había perdido veinte libras de peso siguiendo al presidente en su agotadora gira por el oeste.

A la pregunta de si era verdad que estaba prometido con la señorita Dorothy Williams, de Washington, el comandante Butt replicó con tristeza: «Ojalá lo estuviera. Esta soltería conlleva una existencia desdichada. Me abruman los síntomas de congoja, y no rechazaré ninguna oferta razonable de ingreso en el campo del matrimonio. Haré todo lo que pueda, y si este año bisiesto pasa sin que consiga una esposa, me sentiré de lo más desalentado».

El apuesto comandante no llevaba abrigo y, al posar para los fotógrafos en la cubierta barrida por el viento, una o dos veces se estremeció de frío...^[48]

Archie tenía fama de dandi, y con razón: siete baúles le acompañaban a Europa solo para transportar su ropa. Pero la descripción de una corbata lila y de lirios en el ojal sugiere una extravagancia rayana en el afeminamiento. Archie era un hombre de buen talante que disfrutaba bromeando con los reporteros, a quienes alimentaba con

cotilleos sobre la Casa Blanca. Como había sido periodista en el pasado, sabía cómo complacer a la prensa. Y la presencia de reporteros de varios periódicos con ocasión de su partida revela hasta qué punto se había convertido en un personaje conocido en Washington. Pero el artículo del *New York Times* probablemente no le hizo gracia, y cabe imaginárselo desahogando su rencor al respecto con el humor sardónico del que con tanta frecuencia hizo gala en las cartas que escribía casi a diario a su cuñada Clara.

Archie planeaba recopilar y publicar sus cartas a Clara en forma de diario de sus años en la Casa Blanca. Las escribía rápido, a menudo al final de jornadas muy largas, pero con un apreciable estilo. «Nunca releo ni corrijo mis cartas —le aseguró a Clara—. He decidido reservar esa tarea para mi vejez, si es que llego...»^[49] Con su espontaneidad, las cartas de Archie ofrecen una excepcional imagen de los entresijos tanto de la Casa Blanca como del ambiente social de Washington durante los gobiernos de Theodore Roosevelt y de Taft. Archie sabía que sus cartas interesarían a los historiadores y, antes de marcharse a Europa, dio a su cuñada órdenes inequívocas de que, «en caso de accidente de cualquier tipo», no debía suprimir ningún nombre, «ya que las cartas, si tienen algún valor histórico, deben publicarse tal y como fueron escritas»^[50].

Archie se había enrolado en el ejército de Estados Unidos cuando estalló la guerra hispano-estadounidense y fue un oficial de intendencia muy eficiente en sus viajes de servicio a Cuba y Filipinas. Eso, unido a sus impecables modales y a su exquisito encanto sureño, convirtió al capitán de cuarenta y dos años en un candidato perfecto para el cargo de asesor militar del presidente. El carácter de ese puesto era principalmente ceremonial, ya que se trataba de aportar algo de pompa uniformada a las recepciones de embajadores y celebraciones por el estilo, de «mostrar galones dorados», como diría Archie, pero él proporcionaría mucho más que eso. Su trabajo en la Casa Blanca comenzó el 8 de abril de 1908. No tardó en granjearse la amistad del presidente Theodore Roosevelt, con el que jugaba duros partidos de tenis y realizaba excursiones a caballo por el parque de Rock Creek. El presidente pronto le confió el cuidado de los establos de la Casa Blanca, incluidos sus propios caballos. A ambos les unía además una herencia sureña compartida —la madre de Roosevelt era de Georgia—, y el vivaz Teddy no tardó en caracterizar a Archie y a sí mismo como «dos viejos caballeros del sur» mientras tomaban bourbon con menta y hielo vestidos con traje de tenis y bromeaban sobre los yanquis de Nueva Inglaterra.

A la primera dama, Edith Roosevelt, Archie también le pareció un agradable complemento al personal de la Casa Blanca, además de un acompañante adecuado para ir al teatro o a reuniones sociales cuando el presidente tenía algún compromiso. A finales de julio, le invitó a pasar unos días con la familia en Sagamore Hill, su refugio veraniego en Oyster Bay, en Long Island, y fue allí donde Archie fue

prácticamente adoptado por la familia Roosevelt. En cuatro cartas dirigidas a su madre, Archie describe unos días templados en «la Casa Blanca de verano», en los que «no paramos de jugar al tenis, nadar, ir en bote y a caballo... y me encanta»^[51].

Gracias a su buen humor, Archie se ganó el cariño de los seis hijos de los Roosevelt. En una ocasión, describió un chapuzón después de jugar al tenis en el que «todos participaron en la batalla acuática y se formaron bandos para ver quién conseguía echar a los otros de la balsa»^[52]. Cuando Archie salió del agua, la pierna le sangraba por las magulladuras que se había hecho con los percebes adheridos a la parte inferior de la balsa. El presidente le preguntó qué había pasado, y Archie respondió en broma que el culpable había sido uno de los invitados, un joven adinerado de Nueva Inglaterra llamado William (Billy) Phillips que trabajaba en el Departamento de Estado. Roosevelt se puso a aullar, y más tarde contó a un grupo de visitantes que «Phillips se había metido en el agua sin quitarse las espuelas, y yo [Archie] dije que si Phillips fuera un caballero, se cortarían las uñas». Archie explicó a continuación que Phillips, «el arquetipo de bostoniano culto, no fue capaz de encontrarle ninguna gracia al comentario»^[53].

Billy Phillips y sus «espuelas acuáticas» se convirtieron en un chiste recurrente que siguió contándose cuando hubieron regresado a la Casa Blanca. Ese mes de octubre, Archie decidió corresponder a la anfitriona, invitándolas a ella y su hija Ethel a un almuerzo en su casa. En cuanto Theodore Roosevelt se enteró, se invitó a sí mismo, con lo que la ocasión se convirtió en algo muy importante, ya que el presidente raras veces comía fuera de la Casa Blanca. Pese a su afirmación de que la soltería conllevaba «una existencia desdichada», en realidad Archie manejaba con considerable aplomo los detalles domésticos de su vida. Tenía una casa bien amueblada de la que se ocupaban un cocinero y unos criados filipinos, y alquilaba habitaciones a otros solteros. Archie describió a su madre con amoroso detalle la planificación del almuerzo presidencial, desde la mesa (mantel individual en lugar de uno grande) hasta la elección del «sencillo menú sureño» y del resto de los invitados. Uno de ellos sería el ultrarrefinado hombre de Nueva Inglaterra que había estado en Sagamore Hill, Billy Phillips. Cuando sirvieron la sopa, llevaron a Phillips, tal como había dispuesto Archie (con el apoyo del presidente), un bol de agua con un papel enrollado a un par de espuelas. Phillips desenrolló animosamente el papel, que decía:

GEORGIA reconoce el derecho de Nueva Inglaterra a establecer una nueva costumbre en la guerra y, en reconocimiento de ello, por la presente se proclama al señor William Phillips de Massachusetts CABALLERO de las ESPUELAS ACUÁTICAS por decisión del presidente, aconsejado por sus asesores^[54].

El chiste fue todo un éxito, como lo fue el almuerzo entero, y la pareja presidencial se entretuvo admirando los muebles de estilo español de Archie y la colección de abanicos chinos que había adquirido durante su estancia en Filipinas. Archie debió de describir esa feliz reunión en una de las últimas cartas que envió a su madre, que moriría pocos días después. Archie quedó destrozado, ya que era el hijo que más la quería. La madre, que había enviudado cuando él tenía doce años, había empezado a trabajar como bibliotecaria en la Universidad del Sur en Sewanee (Tennessee) para ayudar a pagar la matrícula universitaria de Archie y su hermano menor, Lewis. Murió en Inglaterra durante una visita a su hijo mayor, Edward, y la distancia hizo las cosas aún más difíciles para Archie. Finalmente transportó en tren las cenizas a Augusta (Georgia) para enterrarlas en el panteón familiar. Más tarde, en una carta a Clara, señalaría que «cada día echo más de menos a mamá, y la horrible certeza de que no volveré a verla nunca más me paraliza el cerebro...»^[55].

Los Roosevelt se mostraron muy amables con el afligido Archie, y la primera dama organizó una travesía por el Potomac en el yate presidencial al día siguiente de su llegada. Sin embargo, el presidente y su familia harían pronto las maletas para abandonar la Casa Blanca tras la elección en noviembre de William Howard Taft, designado como sucesor de Roosevelt. Butt había conocido a Taft cuando este era gobernador civil de Filipinas, y tras la toma de posesión, la nueva familia presidencial acogió pronto a Archie. «El hombre grande», como Archie llamaba a Taft, apreciaba a su asesor militar «como si fuera un hijo o un hermano». Taft era un hábil jinete y jugador de golf aunque pesaba trescientas libras, y Archie participaba con él en esas actividades y en sus paseos diarios. También acompañaba al presidente, a su esposa, Helen (Nellie) Taft, y a su hija adolescente, Helen, cuando navegaban en el yate presidencial, el *Mayflower*, así como en sus visitas a su residencia veraniega en Beverly (Massachusetts). Un empleado de la Casa Blanca apodó a Archie «el Bienamado», y Taft aumentó su confianza en «el Bienamado» después de que en mayo de 1909 Nellie Taft sufriera un ataque al corazón que durante unos meses la incapacitó para ejercer muchas de las obligaciones de la primera dama.

En 1911, Archie utilizó su amistad con Taft para tratar de subsanar la desavenencia que se había producido entre el nuevo presidente y su predecesor. Tras el nombramiento de Taft en marzo de 1909, Roosevelt y su hijo Kermit partieron a una expedición de caza en África, y el ex presidente no regresó a América hasta junio de 1910. En las elecciones de aquel mes de noviembre, los demócratas se hicieron con el control de la Cámara de Representantes y el Senado, lo que levantó serias dudas sobre la capacidad de Taft para mantener la Casa Blanca bajo poder republicano en 1912. Taft se convenció pronto de que Roosevelt le disputaría la candidatura. El incansable Teddy no se andaba con rodeos y no fue capaz de ocultar su decepción por la tímida continuación de sus políticas progresistas por parte de

Taft. Archie hizo una visita conciliatoria a Sagamore Hill el 28 de enero de 1912 y más tarde escribió en una carta a Clara que no pensaba que Roosevelt fuera a presentarse. Pero pocas semanas después, Roosevelt anunció que se lanzaba al ruedo^[56].

Se ha escrito con frecuencia que el esfuerzo por preservar su lealtad a ambos hombres puso a Archie al borde de una crisis nerviosa a principios de 1912. Sin embargo, sus cartas revelan que la razón de su desánimo era en realidad un malestar físico causado por el estrés y el exceso de trabajo. Archie había permanecido junto a Taft durante una durísima precampaña en la que recorrieron veintiocho Estados en el otoño de 1911. Según sus propias cuentas, viajaron durante cincuenta y ocho días e hicieron doscientas veinte paradas, en las que Taft ofreció trescientos ochenta discursos a los que asistieron «3 213 600 estridentes ciudadanos». (Archie se mostró especialmente irritado con los «desvergonzados mocosos» que gritaban «Hola, gordinflón» al presidente). Archie explicó a Clara que, «como te puedes imaginar, tenemos los nervios destrozados y las tripas revueltas»^[57]. Ciertamente, Archie tuvo graves problemas intestinales a causa de una «autointoxicación», enfermedad inducida por el estrés que le impedía digerir bien la comida y que provocó que unos niveles imparables de toxinas le pasaran a la sangre. Fue esa enfermedad lo que causó la pérdida de veinte libras de la que hablaría luego al reportero del *New York Times* y que llevó a sus amigos a comentar lo demacrado y enfermo que parecía.

El 23 de febrero de 1912, Archie escribió a Clara sobre su decisión de ir a Roma para pasar unas breves vacaciones con Frank Millet. «Odio tener que abandonar al gran jefe blanco justamente en este momento, pero..., si quiero sobrevivir a este espantoso verano, tengo que tomarme un descanso ahora»^[58]. Soldado leal como era, Archie decidió no dejar en la estacada a Taft durante las elecciones del otoño. «Mi devoción al coronel [Roosevelt] es tan fuerte como el día en que se fue, pero este hombre [Taft] se ha encariñado tanto conmigo en estos últimos tres años que no puedo abandonarlo ahora»^[59].

En una frase de esta carta que se ha citado con frecuencia, Archie le dice a Clara: «... no olvides que todos mis papeles están en el almacén y que, si el viejo barco se hunde, encontrarás mis asuntos en orden». Esto se ha considerado a menudo una premonición sobre el destino del *Titanic*, pero lo cierto es que Archie añade a continuación: «... te escribo como siempre en este tono, vaya a donde vaya; sé que en esta ocasión las premoniciones no te preocuparán»^[60]. La temporada que Archie pasó en Roma le serviría para recuperarse, pero su desánimo y fatalismo volverían a aparecer. Cuando fue a ver a su prima Rebie Rosenkranz en Londres antes de zarpar, al marido de esta le pareció que Archie «se encuentra en un estado depresivo y triste..., nervios, lo llama él». En su último día completo en Londres, propuso visitar la abadía de Westminster diciendo que, «si no la veo ahora, no la veré nunca»^[61].

Pero Archie no tenía malos presentimientos respecto al *Titanic*, del que había oído decir que era insumergible, y en la fotografía que le hizo el padre Browne se le ve charlando animadamente en la cubierta A. Así pues, hay motivos para creer que en la cena del 10 de abril de 1912 hizo gala de su habitual naturaleza afable.

Habiendo viajado a menudo en transatlánticos, Archie sabía que lo mejor era ir al comedor poco después de embarcar a fin de reservar una buena mesa para el viaje, que esta vez compartiría con Frank Millet y Clarence Moore, un amigo suyo de Washington. Aquella noche, durante la cena, es probable que la conversación de los tres hombres girara en torno a las audiencias concedidas a Archie por el Papa y el rey de Italia, además del posterior viaje de Archie a Inglaterra para ver a su hermano mayor, Edward, un comerciante de algodón que vivía en Chester, cerca de Liverpool. Sin duda charlaron un poco sobre caballos y perros —tal vez para consternación de Millet—, ya que Clarence Moore era un destacado jinete y adiestrador de sabuesos en el elegante Club de Caza Chevy Chase. Acababa de recorrer el norte de Inglaterra en busca de buenos perros y había comprado cincuenta parejas para el recién inaugurado Club de Caza de Rock Creek. Archie también amaba los perros con fervor y poseía algunos pointers que compartían perrera en Washington con los ejemplares de Moore.

Clarence Moore, de cuarenta y siete años, era un banquero y corredor de bolsa de Washington cuya inversión más sabia había consistido en casarse con Mabelle Swift, heredera de una fortuna del sector cárnico de Chicago. Eso le permitió adquirir una gran mansión de estilo beaux-arts en el tramo más elegante de Massachusetts Avenue y una gran casa al lado del mar con vistosos toldos llamada Swiftmore, cerca de la residencia de verano de Taft, en Beverly (Massachusetts). Moore había jugado alguna que otra vez al golf con Archie y «el gran jefe blanco» en el club de campo de Beverly.

Dada la tardía llegada de Frank Millet, Archie y Clarence Moore probablemente decidieron cenar tarde en el comedor, tal vez en uno de los rincones de la sala, donde las ventanas de vidrio emplomadas iluminadas del otro lado, creaban una atmósfera más acogedora. «Era difícil creer —escribió más tarde otro pasajero— que no estábamos en un gran hotel de lujo»^[62]. El menú largo y suntuoso, reflejaba el gusto eduardiano por las comidas elaboradas y con muchos platos, desde el aperitivo, la sopa, el pescado, las aves y la carne hasta canapés salados, una ensalada y una selección de púdines y dulces. El médico había puesto a Archie una dieta muy estricta, pero, como era amante de la buena mesa, es probable que en el comedor del *Titanic* acabara «haciendo lo que los médicos prohibían».

Archie era igualmente amante de la ópera, así que reconoció las melodías de la *Cavalleria rusticana* y *Los cuentos de Hoffmann* que la orquesta interpretaba en la Sala de las Palmeras. Probablemente Millet, Moore y Butt tomaron café allí antes de retirarse a la sala de fumadores de la cubierta A, un lugar que frecuentarían durante

todo el viaje. La sala de humo, como se la llamaba a menudo, era un espacio adecuado para la conversación masculina y las partidas de cartas. Diseñada a imitación de un club de caballeros de Pall Mall, tenía las paredes revestidas de caoba con incrustaciones de madreperla y vidrieras pintadas a mano. Los sillones de cuero oscuros se agrupaban en torno a mesas con tapetes verdes donde solía jugarse a las cartas. Sobre la chimenea de carbón encendida, la única de verdad a bordo, colgaba un lienzo, obra del pintor de temas marítimos Norman Wilkinson, que representaba unos barcos entrando en el puerto de Plymouth. Es probable que Frank Millet lo examinara de cerca, ya que pocos años antes había pintado una escena similar en el techo de la aduana de Baltimore.

Después de fumar y de jugar una partida de cartas, Butt, Millet y Moore probablemente se fueron a dormir. Al fin y al cabo, había sido un día largo. Cuando se dirigían a sus camarotes, apenas nada se movía mientras el barco mantenía su rumbo a través de la parte baja del canal. En la cofa del trinquete, los vigías Frederik Fleet y Reginald Lee veían a lo lejos las luces de la costa francesa, y las de los mástiles de otros barcos. Unos prismáticos hubieran resultado útiles para echar un vistazo más de cerca, pero los que habían usado en la cofa durante la travesía de Belfast a Southampton se habían perdido. Se lo comunicaron al segundo oficial de a bordo, Charles Lightoller, pero este les dijo que no tenía otros de repuesto. A nadie pareció preocuparle, así que los vigías tampoco le dieron importancia, eran cosas que sucedían en las travesías inaugurales.

«Un montón de gente rara»

Jueves 11 de abril de 1912, 09:00 horas

A la mañana siguiente, temprano, Frank Millet cogió una hoja de papel de carta color crema de la White Star, con el gallardete rojo de la compañía y la leyenda «A bordo del RMS Titanic» impresos en la parte superior, y empezó a escribir a su amigo Alfred Parsons. Tras ensalzar las comodidades del *Titanic*, describió su alojamiento:

Es el mejor camarote que he tenido nunca, y no es de los mejores. Un gran pasillo largo para colgar la ropa y, junto a una gran lámpara, una ventana cuadrada tan grande como la del estudio [de Russell House]. Incontables muebles, armarios, ropero, cómoda, sofá, etc^[63].

Esta descripción no concuerda con la de la habitación E-38, que era la que tenía asignada según la lista de pasajeros. Es, en cambio, un retrato preciso del camarote de Archie Butt, el B-38. Archie, al igual que Frank, había pagado veintiséis libras por su pasaje, pero la Casa Blanca se las arregló para que le dieran un camarote más grande. Es posible que Archie hubiera logrado que trasladaran también a su amigo a un camarote más grande, aunque Millet seguramente no querría pagar mucho más. También es posible que Frank decidiera simplemente usar su pequeña cabina para dormir y pasarse los días leyendo y escribiendo en el gran camarote de Archie. Según parece, los dos habían compartido camarote durante la travesía en el *Berlin*, en marzo, y también habían vivido juntos en Washington. Un amigo común comparó la estrecha relación entre estos dos hombres con la de Damón y Fintias, y otro observó que «se entendían de una forma muy poco corriente»^[64]. Afirmaciones como estas han alimentado especulaciones sobre la posible existencia de una relación más íntima entre Frank y Archie.

De los dos, Archie Butt parece reunir más cualidades propias de un homosexual, ya que era un elegante soltero intensamente devoto de su madre. Frank Millet, en cambio, era un corresponsal de guerra condecorado, estaba casado y era padre de tres hijos. Sin embargo, solamente en el caso de Millet existen pruebas fehacientes de relaciones afectuosas con personas del mismo sexo. De forma bastante sorprendente, se ha conservado un puñado de cartas de amor dirigidas a un poeta y escritor de San Francisco llamado Charles Warren Stoddard. Están fechadas en 1874, cuando Millet, quien tenía entonces veintiocho años, disfrutaba de la vida bohemia en Europa después de haber completado sus estudios de arte en la Real Academia de Amberes.

Aquel otoño se había marchado a Venecia para pintar y estudiar a los maestros italianos, particularmente a Tiziano. También a Charlie Stoddard, de treinta y un años, le cautivaba la vida errante. Cuando tenía veintitantos años hizo cuatro viajes a Hawai y a otra isla del Pacífico, sobre los cuales publicó un libro, *South Sea Idyls*, que contiene descripciones de encuentros con nativos de carácter inconfundiblemente homoerótico para cualquier lector despierto.

En el otoño de 1874, Stoddard se ganaba la vida en Europa escribiendo artículos de viajes para el *San Francisco Chronicle*. Una noche, en la ópera de Venecia, un joven entró en silencio en su palco durante el intermedio. «Nos miramos —escribió Stoddard— y al cabo de un minuto ya nos conocíamos»^[65]. El joven era Frank Millet. Este le preguntó enseguida a Stoddard qué planes tenía para el invierno y le propuso que vivieran juntos. Stoddard aceptó, y más tarde recordaría que «casi de inmediato nos sentimos muy cerca el uno del otro».

Es posible que Millet hubiera conocido a Stoddard pocos meses antes en Roma a través de Mark Twain, para quien Stoddard era una especie de secretario y compañero de juergas. Frank necesitaba a alguien con quien compartir el alquiler de la Casa Bunce, una vivienda de ocho habitaciones con vistas al Gran Canal que había heredado de otro artista que trasladó su campamento a Roma. Pero Charlie Stoddard se convertiría en algo más que un compañero de habitación. Fue el primer amor de Millet, y tal vez el más grande, y su idilio veneciano quedaría grabado por siempre en su memoria. Durante el día, Frank trabajaba con diligencia en su arte, unas veces copiando obras de las iglesias y las galerías, otras dibujando bocetos en la plaza de San Marco. Charlie fumaba, dormía y trabajaba con parsimonia en sus artículos para el *Chronicle*. Por la noche daban un paseo en góndola con Giovanni, su gondolero, cocinero y chico de los recados. En sus textos para el *Chronicle*, Stoddard cambiaba el género de su pareja al escribir sobre «caricias» con «mi amada» en una góndola, «...pero eso queda entre nosotros»^[66].

A finales de enero de 1875, la pareja abandonó Venecia para hacer un recorrido de tres semanas por el norte de Italia. En Padua, Frank quedó fascinado por los frescos de Giotto que decoran la capilla de los Scrovegni. Stoddard, católico converso, se dejó deslumbrar por la basílica de San Antonio y regaló a Frank un medallón del santo patrón de los objetos perdidos. Después siguieron hasta Florencia, donde vieron, fuera del horario de visitas, el *David* de Miguel Ángel. Tras sobornar al guardián para que les abriera un cobertizo de madera situado detrás de la Galería de la Academia, donde se guardaba la estatua, los dos hombres treparon por una especie de andamio de madera hasta una plataforma que rodeaba la figura a la altura de la cintura. Frank deslizó los dedos por las venas hinchadas del brazo derecho y animó a Charlie a hacer lo mismo. Más adelante explicaría que tuvo deseos de abrazar la imagen de mármol porque parecía caliente como la carne^[67]. Frank había visto el

David en Florencia el año anterior, y en aquella ocasión ya fantaseó con tocarlo junto a Charlie, tal vez imaginándose a los dos en comunión con un artista de tiempos pasados que compartía su aprecio por la belleza masculina.

Continuaron después a Siena, donde, según Stoddard, los amantes durmieron en «una gran cama doble..., tan blanca y mullida que se parecía bastante a una gigantesca tarta. Y fuimos felices»^[68]. Sin embargo, poco después de regresar a Venecia, la felicidad empezó a palidecer, al menos en el caso de Charlie. Escaseaba el dinero y la Casa Bunce tenía muchas corrientes de aire y era difícil de calentar, lo que le provocó un ataque de reuma a Frank. En esta escena que parece sacada de *La Bohème* se coló de repente una figura alta y apuesta, con una capa «de corte byroniano» y un gran sombrero con borlas, a la que Charlie puso el mote de Montecristo. Era en realidad un artista americano llamado A. A. Anderson, que vivía de las rentas y gustaba de la buena vida y el lujo. Charlie, deslumbrado, pasó días enteros en la góndola de Anderson, «leyendo, charlando, escribiendo, soñando o simplemente a la deriva...». En su suite del hotel Danieli, Anderson organizó una cena que a Charlie le pareció «el sueño de un sibarita hecho realidad»^[69]. Poco después, el extravagante americano se marchó precipitadamente a Egipto, y a partir de ese momento la vida en la Casa Bunce le pareció bastante sosa al decepcionado Charlie. En mayo, la mariposa de Millet, como este llamaba a Stoddard, había emprendido el vuelo con destino a Chester, en Inglaterra, para reunirse con un hombre con el que había tenido una cita amorosa el año anterior.

Millet, completamente desolado, expresó su amor por Charlie y su añoranza en unas cartas que no hicieron sino aumentar el alejamiento de su mariposa. «¿Que si te añoro? Puedes apostar la vida a que sí —escribió—. Ponte en mi lugar. Quien añora no es el que se ha ido, sino el que se queda. La silla vacía, la cama vacía, la casa vacía»^[70]. Sobre la puerta de la Casa Bunce colgó un cartel con la leyenda *Ubi bohemia fuit?* (¿Adónde se ha ido la bohemia?)^[71], y en sus cartas a Charlie no paró de imaginar escenarios donde pudieran recrear «nuestra pequeña bohemia». Es raro encontrar expresiones de pasión masculina tan atrevidas en una correspondencia del siglo XIX, y de las cartas de Millet se desprende que, en el mundo de la bohemia europea en el que tan profundamente se sumergió, apenas tenían cabida los reparos de su herencia puritana de Massachusetts.

Cuando en el otoño de 1875, sus maltrechas finanzas le obligaron a volver a casa, a East Bridgewater, sus cartas a Stoddard adquirieron un tono casi obsesivo debido a su añoranza de Europa y de Charlie, y a su desprecio por el ambiente provinciano que le rodeaba. Pero no sería hasta enero de 1877 cuando sus finanzas le permitieron zarpar de regreso al Viejo Continente. Le acompañaron a Francia las dos hermanas de Royal Merrill, su amigo de Harvard, junto con la madre y un hermano más joven. Durante sus estudios, Frank había vivido un año en Cambridge con la familia Merrill.

En París, compartiría casa con ellos en Montmartre y echaría aún más de menos a Stoddard.

«¡Ven, Charlie, ven! —escribió en la primavera de 1877—. Mi cama es muy estrecha, pero podrás arreglártelas para acomodarte en ella, espero»^[72]. De modo que le invitaba a ir con él, sin preocuparle que las dos hermanas Merrill vivieran en el piso de abajo. Finalmente, Stoddard le visitó a últimos de abril, cuando Millet se disponía a marcharse a Bucarest, enviado por el *New York Herald*, para informar del conflicto entre Rusia y Turquía. Luego, en Bulgaria, intentaría despertar un poco los celos de Stoddard al escribir que compartía «caricias, deliciosamente, con un joven griego»^[73].

Millet no volvería a París hasta mediados de abril del año siguiente. Llegó quemado por el sol, extenuado por la guerra y con dos condecoraciones militares del zar de Rusia. Los Merrill habían anhelado el regreso de «nuestro héroe»^[74], y hacia finales de 1878 Frank anunció que estaba enamorado de Elizabeth (Lily) Merrill, la mayor de las dos hermanas. Su afecto por Lily parece que era auténtico, pero Millet se convertiría en un marido a menudo ausente y en un padre indiferente. No habría nunca otras mujeres en su vida, y tanto en sus relatos breves como en sus cartas hay indicios de que su atracción sexual por los hombres fue algo más que una fase de su juventud bohemia.

Un siglo atrás, a los homosexuales se les llamaba «misóginos», y Millet tenía realmente una vena misógina. Se opuso a que la Exposición de Chicago acogiera obras de artistas femeninas, y su última carta a Parsons desde el *Titanic* destila menosprecio por las mujeres. Además de clamar contra las «detestables americanas ostentosas»^[75] y declarar que las jóvenes americanas eran «unos tiarrones»^[76], Millet comenta que el barco tenía «una sala de fumadores para las damas y otra para los caballeros, supongo que para mantener a las mujeres fuera de la sala de fumadores para hombres, que ellas *infestan* en los barcos alemanes y franceses» (la cursiva es mía). Y termina diciendo que la húngara Olga Mead, esposa del arquitecto William Mead, es «una p... [puta]». En conjunto, esta misoginia supera el machismo habitual en la época.

En esa reveladora misiva, Millet empieza sus comentarios sobre los otros pasajeros con unas líneas que han intrigado desde el principio a los investigadores del *Titanic*:

Un montón de gente rara en este barco. Al consultar la lista [de pasajeros], solo encuentro a tres o cuatro conocidos, pero hay muchos de «los nuestros», me parece...

Aunque en 1912 «raro»^[77] ya se usaba como término peyorativo para referirse a

los homosexuales, Millet probablemente no lo utilizaba en ese sentido. Pero ¿quiénes eran entonces los «nuestros», que él pone entre comillas de forma tan enigmática? Si alude simplemente a «la gente de nuestra clase», ¿por qué no lo dice así? Por sus comentarios despectivos sobre los americanos, parece evidente que Millet piensa que la mayoría de los que había a bordo no eran de su clase, como tampoco lo serían para un inglés refinado como Alfred Parsons.

Este último era un integrante clave de la «pequeña bohemia» que se había formado en torno al hogar de los Millet en Broadway durante el verano de 1885. En 1900, Millet le vendió cinco acres de su propiedad de Russell House, donde Parsons se construyó una casa con jardín. Parsons se había dado a conocer como ilustrador y pintor de escenas pastorales inglesas, y más tarde se ganó una reputación como diseñador de jardines. Colaboró con Lawrence Johnston en la creación de Hidcote, que es hoy uno de los jardines más visitados de Inglaterra, y diseñó los de Lamb House, la casa del escritor Henry James en Rye. Al igual que James, Parsons nunca se casó y llevó una vida de soltero recalcitrante.

¿Es posible que Millet se refiriera a los homosexuales al hablar de «los nuestros»? Parsons era muy buen amigo de Millet, y no es imposible que este aludiera a sus afinidades compartidas. Habrían de pasar aún décadas hasta que surgiera en Inglaterra y en Estados Unidos algo que podamos calificar de identidad homosexual, pero por los escritos de E. M. Forster, Edward Carpenter, Hugh Walpole y otros sabemos que los homosexuales de la época eduardiana se las arreglaban para encontrarse. ¿Puede ser una mera coincidencia que a un buen número de los artistas y escritores que formaban parte de la colonia bohemia de Broadway —Henry James, John Singer Sargent, Alfred Parsons, Edwin Austen Abbey y Edmund Gosse— se les atribuya un interés por las personas de su mismo sexo?

Si fuera cierto que Millet se dio cuenta de que entre los pasajeros del *Titanic* había otros homosexuales, ¿quiénes eran estos? Un personaje a bordo de homosexualidad bien documentada era el apuesto Joseph Finney, de treinta y cinco años, un comerciante de caucho de Liverpool. En su parroquia se dedicaba a las actividades juveniles, y las visitas nocturnas de adolescentes a su casa despertaron en los vecinos la sospecha de que era «mariquita». Una vez al año, Finney iba a Montreal para ver a su madre, viuda, y solía llevar a un adolescente en el viaje. Esta vez, su acompañante era un aprendiz de tonelero llamado Alfred Gaskell, un chaval moreno de dieciséis años. Pero ambos viajaban en segunda clase, de modo que Millet difícilmente pudo verlos durante las pocas horas que llevaba en el barco.

Sin embargo, durante la larga espera en el transbordador, Frank probablemente se fijó en un esbelto criado egipcio que viajaba con Henry y Myra Harper (y su pequinés). Es posible que Millet conociera a Henry Harper, ya que era un buen amigo de un primo de este, Harry Harper, un hombre más dinámico, y había trabajado para

las revistas de la familia en Nueva York. Henry Sleeper Harper, de cuarenta y ocho años, escribiría más tarde que el criado egipcio era «un viejo trujamán [guía] que me he traído de Alejandría porque quería “ver el país de donde venían esos locos americanos”»^[78]. En realidad Hamad Hassab era un joven trujamán soltero de veintisiete años e impresionante belleza, y a pesar de que los criados exóticos estaban de moda, su presencia junto a los Harper producía un efecto inapropiado.

Es posible que a Millet también le llamara la atención un trío de solteros canadienses conocido como Los Tres Mosqueteros, aunque solamente debió de ver a dos de ellos, Thomson Beattie, de treinta y seis años, y Thomas McCaffry, de cuarenta y seis, ya que el tercero, John Hugo Ross, treinta y seis, estaba enfermo y no salió de su camarote. Ross y Beattie eran prósperos agentes inmobiliarios de Winnipeg (provincia de Manitoba), entonces una ciudad en auge que concentraba a la mayor población de millonarios de Canadá. Para escapar de los gélidos inviernos de las llanuras, Beattie y su buen amigo McCaffry solían embarcar en transatlánticos con destino a lugares como el norte de África o el mar Egeo. Ese año les acompañaba Ross, un soltero atildado y gracioso, y los tres habían partido de Nueva York en enero con destino a Trieste para pasar tres meses recorriendo Italia, Egipto, Francia e Inglaterra. Al cabo de dos meses, Ross contrajo la disentería en Egipto y sus compañeros, extenuados por el viaje, estaban ansiosos por volver a casa. Desde París Beattie escribió a su madre, que vivía en Fergus (provincia de Ontario): «Vamos a cambiar de barco y regresaremos a casa en un nuevo buque insumergible»^[79]. Ross, normalmente muy enérgico, estaba tan débil que en Southampton tuvieron que embarcarlo en camilla en el *Titanic*, y se pasó todo el viaje en el camarote. Beattie y McCaffry, descritos en el *Winnipeg Free Press* como «prácticamente inseparables»^[80], compartieron el camarote C-6, que tenía una gran ventana con vistas al pozo de la cubierta de proa.

Por supuesto, la soltería no es necesariamente un indicio de homosexualidad, pero también hay que decir que, en una época en que el matrimonio otorgaba la masculinidad, resultaba incómodo ser soltero. Para las lesbianas, la presión social era menos intensa, ya que las «señoritas solteras» que vivían juntas despertaban pocas sospechas. En Estados Unidos, este tipo de uniones se conocían como «matrimonios bostonianos», expresión acuñada por Henry James en su novela de 1886 *Las bostonianas*, en la que describía a dos «nuevas mujeres» que vivían juntas en una relación análoga al matrimonio. Si Frank vio en el *Nomadic* a la robusta y hombruna Ella White haciendo gestos con su bastón a Marie Young, su joven acompañante de voz suave, quizá sospechara que las dos mujeres mantenían una relación de ese tipo. Sin embargo, algunos «matrimonios bostonianos» eran platónicos, y se desconoce si la relación de Ella White con Marie Young tenía un componente sexual. Lo cierto es que durante treinta años vivieron y viajaron juntas, y cuando Ella White murió, en

1942, dejó la mayor parte de sus propiedades a Marie Young.

Así pues, es imposible saber con certeza si la relación entre Frank y Archie Butt iba más allá de los límites de la amistad. Archie era demasiado escrupuloso para escribir cosas tan indiscretas como las que se encuentran en la correspondencia de Millet con Stoddard. Pero en sus cartas hay indicios suficientes para imaginarlo como un homosexual de la era del *ragtime*. Archie tenía el mismo don de observación e ingenio mordaz que se observa en los diaristas homosexuales, desde Horace Walpole y Henry (Chips) Channon hasta Cecil Beaton y Andy Warhol. También tenía un buen ojo para los detalles de los vestidos y joyas de las mujeres, y era capaz, por ejemplo, de describir de memoria una selección de los trajes de la primera dama Edith Roosevelt, con pormenores como «terciopelo negro con pasamanería en la parte delantera»^[81].

Archie comenta con frecuencia la «belleza del elemento masculino»^[82] que observaba en las reuniones sociales y emplea expresiones tales como «hermoso como un joven atleta griego»^[83]. Aunque a menudo fue considerado uno de los solteros más deseados de Washington, era incapaz de mantener una relación con ninguna mujer que no fuera su madre. Hoy día, el apego de Archie a Pamela Boggs Butt puede parecer extremo. Durante los tres años que estuvo destinado en Filipinas, la echaba tanto de menos que organizó un viaje en el que ella recorrió medio mundo para pasar una larga temporada en una zona de guerra. Pamela se fue a vivir con él cuando volvió a Washington como oficial de intendencia de municiones y le acompañó a Cuba cuando le destinaron allí en 1905. Años después de la muerte de su madre, Archie pensaría en ella todos los días, y viviría rodeado de sus fotos y recuerdos.

El primero de mayo de 1911, Archie escribió que cierta mujer «lleva meses haciéndome la corte», pero que no se iba a casar con ella porque estaba seguro de que no podría amarla y «no creo que a mi madre le hubiera gustado en absoluto». Luego describe a las dos únicas mujeres que había amado. La primera era una chica que se encaprichó de él cuando tenía veintipocos años, pero tenía una «madre felina» decidida a casar a su hija con un hombre rico. La segunda era Mathilde Townsend, entonces ya casada e hija de una de las principales anfitrionas de Washington, quien, según observó Archie, «nunca se interesó realmente por mí, al menos no de forma amorosa»^[84]. Cuando a principios de abril de 1910 Mathilde le dijo que estaba comprometida, Archie escribió a Clara que había sido «un terrible golpe para mí... Y esta mañana me he despertado como si alguien hubiera muerto durante la noche»^[85].

La angustia de Archie por haber perdido a Mathilde parece un poquito exagerada, dado que ella no había hecho nada para alentar su interés. Tras no bailar con ella en una fiesta celebrada unas semanas antes, Archie constató que «al final fue la misma historia de siempre. Una noche echada a perder, golpeando con los puños un

iceberg»^[86]. A Mathilde, de veinticuatro años, le pareció embarazoso que el querido y viejo Archie (veinte años mayor que ella) tratara de cortejarla de repente. Por otro lado, Archie sabía que la formidable madre de Mathilde, Mary Scott Townsend, viuda de un magnate de los ferrocarriles, había echado el ojo a un noble británico para su hija, y que un oficial de intendencia del ejército, pese a su elevado puesto, quedaba fuera de la carrera. Comprendía la resistencia de Mathilde a convertirse en otra «princesa del dólar», pero las ambiciones sociales de Archie resultan evidentes cuando escribe: «No volveré a mencionarla, salvo para referirme a ella como una persona que ha salido de mi vida para meterse en ese mundo de Nueva York y Newport *al que yo he echado una ojeada pero del que jamás disfrutaré*» (la cursiva es mía)^[87].

Sin embargo, volvería a mencionar a Mathilde, ya que el 26 de mayo de 1910 asistió a su boda en la gran mansión de los Townsend, en Massachusetts Avenue, y vio a la encantadora novia recorrer un pasillo de lirios con un vestido de satén blanco de Worth que tenía una cola de tres yardas. En diciembre, Archie explica que hacía poco se lo había pasado «tan bien yendo de compras» con Mathilde, ya convertida en la señora de Peter Gerry, y que después fueron a almorzar al hotel Plaza^[88]. Los hombres que disfrutaban con las compras pocas veces son de los que se casan, pero si Archie era homosexual, probablemente no era afeminado, ya que nadie de aspecto poco masculino podría haber triunfado en la atmósfera cargada de testosterona que rodeaba a Theodore Roosevelt. Archie no iba a la zaga de Roosevelt en las actividades físicas: juntos escalaban montañas y vadeaban los fríos arroyos del parque de Rock Cliff, y en una ocasión galoparon noventa y ocho millas hasta Warrenton (Virginia) y regresaron el mismo día. (Esa extenuante carrera fue idea del presidente, que quería demostrar que no se había sobrepasado al ordenar a los oficiales del ejército que recorrieran noventa millas en tres días). Roosevelt era bastante susceptible a las acusaciones de afeminamiento, ya que le habían puesto el mote de Oscar Wilde por llevar un traje malva y dar un discurso con voz chillona cuando era un joven miembro de la asamblea del Estado de Nueva York^[89].

Siendo presidente, nunca dejaría que le fotografiaran con el traje blanco de tenis —aunque sus colaboradores más cercanos eran conocidos como «el gabinete del tenis»—, y prefería autorizar fotos en las que posaba vestido con ropa de ante o a caballo.

A finales de marzo de 1910, justo antes de recibir la noticia del compromiso de Mathilde, Archie escribe que Frank Millet se había ido a vivir con él y que es «tan hacendoso que creo que le voy a ceder las tareas domésticas»^[90]. Frank daba clases de inglés a los criados filipinos antes del desayuno y, en ausencia de Archie, tapizó las paredes del segundo piso con un papel con motivos de rosas que a Archie le hacía sentirse como Heliogábalo, el emperador romano que cubría de rosas a sus

huéspedes. Pese a estas pequeñas actividades domésticas, no hay pruebas de que la relación fuera más allá del compañerismo. Un joven teniente de la marina que vivió durante un tiempo con los dos hombres solamente recordaría que se entendían de una manera poco habitual y que «el comandante Butt pedía consejo al viejo [es decir, Millet] y este solía aceptarlo»^[91].

Mientras Millet escribía sobre el «montón de gente rara» del *Titanic*, el impulsor de la ley que ilegalizó la homosexualidad en Gran Bretaña garabateaba sus últimas cartas a su familia y amigos en un camarote de la cubierta C. William Thomas Stead, a quien todo el mundo conocía por su firma W. T. Stead, era un pionero del periodismo de investigación, considerado el «Napoleón de los reporteros». En el transcurso de los treinta años anteriores, había abordado asuntos que ofendieron y movilizaron por igual a las masas en el Reino Unido y en el extranjero. En 1890, el *New York Sun* aseguró que «entre los años 1884 y 1888 estuvo más cerca de gobernar Inglaterra que cualquier otro ciudadano del reino»^[92]. En los últimos quince años, el veterano cruzado del periodismo había convertido la paz mundial en una de sus causas, lo que le reportó una candidatura al Premio Nobel de la Paz en 1903. En ese momento se dirigía a Nueva York para dar una charla sobre la «paz universal» en el Congreso del Movimiento por el Avance del Hombre y la Religión, que se celebraría en el Carnegie Hall, el 21 de abril.

Stead tenía sesenta y dos años, solo tres menos que Frank Millet, pero aparentaba más debido a su frente arrugada y a su blanca barba veterotestamentaria. Su aspecto de profeta se adecuaba a otra de sus actividades: la comunicación con el mundo de los espíritus. Se había convertido en el médium de un espíritu llamado Julia, que se expresaba por medio de la escritura automática y en sesiones de espiritismo. Stead recopiló los mensajes de Julia en un libro titulado *After Death* y fundó un instituto espiritista llamado Julia's Bureau. Sin embargo, Julia no le comunicó ninguna advertencia sobre el destino del *Titanic*. En una carta que envió en Queenstown a su hija Estelle, Stead se muestra entusiasmado con el tamaño y la magnificencia del barco y habla de su «maravilloso camarote..., con una ventana de dos pies por cuatro con vistas al mar iluminado por el sol». También describe el *Titanic* como «una espléndida y monstruosa Babilonia flotante»^[93]. La metáfora de Babilonia evoca de forma significativa la campaña periodística más —tristemente— famosa de Stead, una serie de artículos que escribió en 1885 bajo el título de «El tributo de las doncellas de la Babilonia moderna». Siendo redactor jefe de la *Pall Mall Gazette*, de Londres, un destacado luchador contra el vicio fue a verle en mayo de 1885 para pedirle que le ayudara a fomentar el apoyo público a un proyecto de ley que estaba atascado en el Parlamento. La Ley de Reforma de la Legislación Penal, que proponía

medidas para combatir la prostitución infantil y la trata de blancas, había sido rechazada tres veces en la Cámara de los Comunes. Las conmovedoras historias del luchador contra el vicio sobre niños explotados avivaron el celo reformista de Stead, quien se embarcó en una investigación sobre el sórdido inframundo de Londres y entrevistó a todo tipo de personas, desde alcahuetes y proxenetas hasta trabajadores sociales y capellanes de cárceles. Se las arregló incluso para que una de sus trabajadoras y una chica del Ejército de Salvación se hicieran pasar por prostitutas para colarse en burdeles, con la esperanza de que pudieran escapar antes de prestar el servicio.

El 6 de julio de 1885 se publicó la primera entrega de «El tributo de las doncellas de la Babilonia moderna», que causó sensación. El Londres victoriano no había visto nunca contenidos sexuales tan explícitos en un texto impreso. Titulares como «La violación de las vírgenes», «Confesiones del dueño de un burdel» o «Chicas compradas y corrompidas» interesaron y escandalizaron a la gente. Cuando W. H. Smith & Sons, el mayor distribuidor de prensa de la ciudad, se negó a vender los periódicos, un grupo de voluntarios, algunos de ellos miembros del Ejército de Salvación, acudió en ayuda de Stead. Incluso George Bernard Shaw llamó por teléfono para ofrecer su colaboración. Durante los cuatro días siguientes, las oficinas de la *Gazette* fueron asaltadas por multitudes que se peleaban por conseguir ejemplares con la tinta aún húmeda, y la policía tuvo que acudir para restablecer el orden. Se vendían ejemplares de segunda mano por un importe doce veces mayor que el precio normal. Pronto se organizaron en todo el Reino Unido concentraciones públicas y airadas manifestaciones en apoyo de la Ley de Reforma de la Legislación Penal. El Ejército de Salvación recogió 393 000 firmas en un gigantesco rollo de papel de una milla y media de longitud que llevaron a Westminster en una manifestación encabezada por un cartel que decía: «Exigimos el fin de la perversidad»^[94]. Los parlamentarios pronto cedieron a la presión pública y el citado proyecto de ley (conocido popularmente como «la ley Stead») obtuvo la aprobación real el 14 de agosto. «Ha sido un placer dar mi consentimiento», comentó la reina Victoria^[95].

Pero Stead pronto acabaría siendo víctima de la «ley Stead». Una de las historias más sensacionales de «El tributo de las doncellas...» se titulaba «Una niña de trece años vendida por cinco libras», donde se explicaba cómo una chica londinense de clase obrera llamada Lily había sido vendida por su madre alcohólica y llevada primero a una comadrona para que certificara su virginidad y luego a un burdel, donde la durmieron con cloroformo. Al final de la historia, Lily se despierta cuando su comprador entra en la habitación. «¡Hay un hombre en la habitación! —grita—. ¡Llebadme a casa, llebadme a casa!»^[96]. Lo que el artículo no decía era que el secuestro de Lily lo había organizado el propio Stead para lograr que el caso sentara

jurisprudencia. El hombre que entró en la habitación haciendo de comprador era él mismo. Después la chica, al cuidado de Bramwell Booth, el jefe del Ejército de Salvación, fue trasladada a toda prisa a Francia.

Los periódicos rivales empezaron a indagar en la historia y los enemigos de Stead atisbaron pronto su oportunidad. El 2 de septiembre de 1885, él y quienes le habían ayudado a comprar a la chica se sentaron en el banquillo acusados de secuestro y proxenetismo. Stead se defendió a sí mismo con habilidad, pero fue condenado por un detalle técnico: no había pedido permiso al padre de la niña. La hostilidad del juez hacia Stead se hizo evidente en el transcurso del proceso, y sus instrucciones a los miembros del jurado dejaron poco margen para un veredicto que no fuera el de culpabilidad. El juez pidió incluso a los miembros del jurado que no se dejaran influir por prejuicios, «ya que hace algunos meses circularon por las calles un montón de artículos sucios y asquerosos»^[97]. Pero el mayor logro de «El tributo de las doncellas...» tal vez fuera el hecho de que Stead hizo añicos los tabúes del lenguaje. Lo que antes era «sucio y asqueroso» ahora podía escribirse sin tapujos, con lo cual un público prácticamente ignorante podía tener acceso a información útil sobre temas sexuales.

El 10 de noviembre de 1885, Stead ingresó en prisión para cumplir una condena de dos meses y una semana. A partir de entonces, cada 10 de noviembre se ponía su traje de presidiario y se paseaba orgulloso por la calle. Sin embargo, la ley Stead tendría consecuencias mayores de lo que el propio reportero imaginó jamás. Durante el debate sobre el proyecto de ley en la Cámara de los Comunes, un diputado liberal llamado Henry Labouchère preguntó por qué no se incluían en la ley los actos sexuales entre hombres. La incorporación de la enmienda Labouchère hizo que se castigara con dos años de cárcel cualquier acto de «indecencia flagrante» entre hombres, lo que criminalizó la homosexualidad en el Reino Unido durante los setenta y dos años siguientes.

Diez años después de la aprobación de la ley, el poeta y dramaturgo Oscar Wilde demandó por libelo al brutal marqués de Queensberry por una nota que este dejó en el club de Wilde, en la que le calificaba de «sodomita afectado». Queensberry era el padre del amante de Wilde, lord Alfred Douglas, y llevaba meses hostigando y acosando al escritor. Wilde perdió el caso, y fue procesado y condenado por «indecencia flagrante». Pasó dos años de trabajos forzados en prisión. W. T. Stead atacó la hipocresía de esta condena comentando que, «si hubiera que meter en la cárcel a todas las personas culpables de los delitos cometidos por Oscar Wilde, se produciría un sorprendente éxodo de Eton y Harrow, Rugby y Winchester [colegios de élite] a Pentonville y Holloway [presidios]»^[98].

La dureza de la vida en prisión contribuyó a la temprana muerte de Wilde en 1900, a la edad de cuarenta y seis años. Stead nunca reflexionó por escrito sobre la

relación entre «El tributo de las doncellas...» y el destino de Wilde. Pero en 1904, tras leer *De profundis*, el libro que Wilde escribió en la cárcel, envió una carta a Robbie Ross, amigo del dramaturgo, que decía:

Al leer aquellas páginas profundamente conmovedoras, me alegro de recordar que él [Wilde] siempre supo que al menos yo no me uní jamás a las huestes de sus atacantes. Tuve el triste placer de conocerle por casualidad más tarde en París y le saludé como a un viejo amigo. Hablamos durante unos minutos y nos separamos para no volver a vernos nunca más, al menos en este planeta^[99].

La mañana del 11 de abril de 1912, cuando estaba a punto de expirar el plazo para entregar el correo en Queenstown, Millet y Stead tal vez llamaran a un camarero o se unieran a los pasajeros que se dirigían a la cubierta C con sus cartas y postales. Desde allí el correo se llevó a la oficina postal, cuatro pisos más abajo, donde fue clasificado y metido en sacas de lona, cada una con unas dos mil cartas. Luego un montacargas eléctrico transportó las sacas al almacén de correo, un piso más abajo, donde se prepararon para cargarlas en los transbordadores de Queenstown. Un buen número de esas misivas no llegaron a sus destinatarios hasta después del hundimiento del *Titanic*, y muchas fueron la última comunicación escrita de aquellos que no sobrevivirían para ver Nueva York. Una de estas es una carta del jefe de oficiales del *Titanic*, Henry Wilde, a su hermana, en la que dice: «...este barco sigue sin gustarme, me da una impresión rara»^[100].

Queenstown

Mañana del Jueves 11 de Abril de 1912

La mañana del jueves, Norris Williams se despertó y encontró a su padre de pie junto al ojo de buey del camarote que compartían, contemplando el sol que brillaba sobre un mar en calma. En ese momento, Francis Browne ya se había levantado y estaba en cubierta con su cámara fotográfica. Al amanecer había hecho una foto del sol que salía entre las nubes. Como se preparaba para ingresar en los jesuitas, probablemente decidiera hacer su meditación matutina en cubierta a esa hora. Quería aprovechar al máximo su última mañana en el transatlántico.

Antes del desayuno, cuando Browne seguramente había vuelto ya a su habitación en la cubierta A, un camarero llevaba un carrito al camarote A-36, situado en la banda de estribor, enfrente del suyo. Todos los días, a las siete de la mañana, el camarero Ray Etches servía té y fruta al constructor jefe del *Titanic*, Thomas Andrews, a quien encontraba siempre concentrado en su trabajo, con planos y esbozos esparcidos por todo el camarote. Aunque solo tenía treinta y nueve años, Andrews ya era director de Harland and Wolff, y tenía por costumbre viajar en las travesías inaugurales para observar el funcionamiento de los nuevos barcos y así recomendar mejoras. Estaba al mando de un equipo de garantía compuesto por nueve hombres de Harland and Wolff, que se encontraban a bordo para ayudar en asuntos que requirieran una atención especial. Los planos enrollados junto a la cama de Andrews contenían bocetos para reducir el tamaño de la sala de lectura y escritura, que se usaba menos de lo previsto, con el fin de dar cabida a nuevos camarotes. En los papeles que cubrían su escritorio y su mesita de noche figuraban apuntes sobre muchas cosas, desde cómo reducir el número de tornillos en las perchas para sombreros de los camarotes hasta una propuesta para pintar de un determinado tono verde el mobiliario de mimbre de una parte del barco.

Andrews era sobrino de lord Pirrie, el presidente de Harland and Wolff, pero jamás se rumoreó que el nepotismo hubiera favorecido su carrera. Entró en la empresa como aprendiz cuando tenía dieciséis años, y a partir de entonces trabajó sin pausa en prácticamente todos los departamentos. A menudo entraba a trabajar a las cuatro de la madrugada. Estaba especialmente orgulloso del *Titanic* y llevó a su mujer y a su hija de un año para que lo admiraran antes de que zarpara con destino a Southampton. En Harland and Wolff, todo el mundo le conocía. Sus compañeros le describieron como «optimista y de buen corazón», con «una maravillosa risa sonora»^[101]. Su mujer, Helen, recordó que una noche estaban cerca del astillero de la

naviera en Queens Island cuando una fila de empleados pasó por delante de ellos. «Ahí están mis compañeros, Nellie —le dijo, para añadir a continuación—: Y son compañeros de verdad»^[102]. La camarera Violet Jessop recordó que, antes de partir, los camareros habían hecho un regalo a Tommy Andrews en agradecimiento por las mejoras que había introducido en sus «madrigueras», las diminutas dependencias del servicio situadas en las cubiertas inferiores. «La estima que sentíamos por él —escribió Jessop—, que ya era grande, fue ilimitada a partir de entonces»^[103].

En el comedor de primera clase, muchos de esos mismos camareros trabajaban duro esa mañana sirviendo el desayuno a las mesas que tenían asignadas. En una carta dirigida a su mujer, el camarero Jack Stagg escribió que hasta entonces no había hecho «otra cosa que trabajar», a pesar de que, con solo «trescientos diecisiete pasajeros de primera» a bordo, puede que al final no tuviera que atender más que una o dos mesas. «Aun así, no hay que quejarse —añadió—, porque ya hay mucho que hacer sin ninguna»^[104]. (Si no había mesas, tampoco había propinas, un suplemento importante del salario de los camareros). El camarero William Ryerson probablemente se las hubiera arreglado mejor con tareas más ligeras, ya que hasta entonces había trabajado en barcos de la Cunard y estaba aprendiendo las costumbres de la White Star. El camarero Ryerson desconocía que estaba emparentado con los ricos Ryerson de la cubierta B. Era de hecho primo lejano de Arthur Ryerson, que volvía a casa para el funeral de su hijo mayor.

El camarero Ryerson, de treinta y dos años, se había criado en Port Dover (Ontario), un pueblo a orillas del lago Erie, del que se marchó siendo adolescente para enrolarse en el ejército británico, donde prestó servicio en la India antes de regresar a Londres. Allí se casó con una joven inglesa y, como el trabajo escaseara, aceptó un puesto de camarero en la Cunard. Su rico pariente lejano, en cambio, era hijo de Joseph T. Ryerson, fundador de una siderúrgica en Chicago. Arthur Ryerson ejerció de abogado en Chicago antes de retirarse a una mansión en Haverford (Pensilvania) y a una casa de verano con vistas al lago Otsego en Copperstown (Nueva York).

Del primer desayuno servido en el comedor de primera clase se conserva una carta que detalla un variado surtido de platos fuertes, favoritos de los ingleses —riñones de cordero a la plancha con beicon, lonjas de cordero, eglefino ahumado y arenques frescos—, con algún guiño al paladar estadounidense en forma de productos del consorcio alimentario Quaker Oats, maíz cocido, pasteles de alforfón y pan de maíz. Por lo tanto, W. T. Stead y su compañero de mesa americano, un abogado de Nueva York llamado Frederic Seward, de treinta y cuatro años, no tendrían problemas para elegir platos de desayuno que les resultaran familiares. Trabaron amistad al poco de empezar el viaje y, como ambos eran hijos de sacerdotes, seguramente tuvieron tema de conversación en la mesa. La educación de Stead, hijo de un predicador

congregacionalista de una pequeña ciudad de Yorkshire, explicaba en buena parte su fervor reformista. Siendo un muchacho, una vez expresó su indignación ante una injusticia exclamando: «¡Ojalá Dios me diera un gran látigo para ir por el mundo expulsando a latigazos a los malos!». En años posteriores, el padre de Stead le preguntaría con sorna: «¿No le vas a dejar un poco al Señor, William?»^[105].

Seguramente Stead no se entretuvo demasiado con el desayuno, ya que tenía cartas y postales por escribir. Francis Browne también abandonó pronto la mesa que compartía con la familia Odell para continuar haciendo fotos en cubierta. Una instantánea que tomó desde el extremo de popa de la cubierta A muestra el arco que trazó en el agua la estela del *Titanic* cuando el barco giró para probar las brújulas. En la misma página de su álbum, Browne pegó una etiqueta con el título «El patio de recreo de los niños» bajo una foto en la que se ve a Douglas Spedden, de seis años, jugando con una peonza junto a una grúa de carga ante la mirada de su padre, Frederic.

Frederic Spedden, de cuarenta y cinco años, y su esposa, Margaretta, de treinta y nueve, conocida como Daisy, eran herederos de fortunas de la Era Dorada y repartían su tiempo entre una casa en Tuxedo Park, un elegante barrio del norte de Nueva York, y un «campamento» de verano cerca de Bar Harbor (Maine). En invierno embarcaban en los transatlánticos para trasladarse a climas más templados, y el itinerario de ese año incluía Argel, Montecarlo, Cannes y París. La pareja adoraba a su único hijo, Douglas, y con ellos viajaba una niñera, Elizabeth Margaret Burns (a quien Douglas llamaba Muddie Boons), además de la criada de Daisy. Esta era aficionada a la escritura y llevaba un diario, en el que, tras embarcar en Cherburgo, escribió: «Es un barco magnífico en todos los sentidos, con un equipamiento del máximo lujo, aunque sin exageraciones»^[106].

Francis Browne pasó aquella mañana entusiasmado haciendo fotos y realizó dos tomas de doble exposición que hubieran sido desechadas de no ser porque resultaron tener una gran relevancia histórica. Una de ellas muestra a una pareja no identificada paseando por la cubierta A, superpuesta a una vista fantasmal de la terraza privada de la suite de lujo de Charlotte Cardeza, en la que se distingue un ramo de flores sobre una mesa de mimbre. La segunda tiene incluso más importancia, ya que es la única que existe de la cabina de transmisiones del *Titanic*, conocida como la sala Marconi. Browne combinó en una sola exposición dos instantáneas del operador Harold Bride sentado al telégrafo con sus auriculares. En la pared de enfrente se ven dos tubos neumáticos de latón curvados hacia abajo por los que llegaban los mensajes de los pasajeros desde la oficina de correos, situada tres pisos por debajo. Los pasajeros pagaban doce chelines y seis peniques (tres dólares) para dejar un mensaje de hasta diez palabras, y un suplemento de nueve peniques (treinta y cinco centavos) por cada palabra adicional. El mensaje se metía en un cilindro y se enviaba a la sala Marconi,

donde salía por el extremo acampanado del tubo neumático para caer en una cesta de mimbre.

Mientras Browne continuaba con sus fotos esa mañana, el capitán Smith hacía su ronda de inspección del buque en compañía de los oficiales superiores. Todos los días, a las 10:30 horas, Smith recorría todas las cubiertas del barco, incluidos los salones de las tres categorías, los comedores y las cocinas, la enfermería, los talleres y los almacenes, hasta llegar a la sala de máquinas, donde le recibía el ingeniero jefe. Aquella mañana, la primera de la travesía, se realizó un simulacro de emergencia en el que se probaron las alarmas y el cierre de las compuertas de acero que sellaban los dieciséis compartimentos estancos del transatlántico. Un ayudante de electricista llamado Albert Ervine describió el simulacro en su última carta a su madre, y concluyó señalando «Como ves, es imposible que el barco se hunda en una colisión con otro»^[107].

Después de la inspección diaria, Smith volvía al puente de mando y comentaba con sus oficiales todas las cuestiones que habían surgido durante la ronda, además de comprobar el avance del buque, consultar las cartas y leer los mensajes de radio enviados desde la sala Marconi. Probablemente el capitán se dio cuenta de que había cierta tensión entre sus oficiales a raíz de la designación a última hora de Henry Wilde, de treinta y nueve años, como jefe de oficiales. Aquel nombramiento había supuesto la degradación de jefe de oficiales a primer oficial de William Murdoch, de la misma edad, mientras que Charles Lightoller, de treinta y ocho, descendió a segundo oficial, ya que su predecesor había abandonado el barco en Southampton. Según Lightoller,

...las lumbreras de la *White Star* pensaron que sería una buena idea trasladar al jefe de oficiales del *Olympic* al *Titanic*, solo para ese primer viaje, a fin de que su experiencia fuera de ayuda en el barco hermano. Esa dudosa política nos desplazó a Murdoch y a mí y, amén de la decepción de que nos rebajaran de puesto, la decisión provocó cierta confusión^[108].

Una de las consecuencias de ese cambio fue la pérdida de los prismáticos en los puestos de vigía. En el trayecto de Belfast a Southampton habían usado los del segundo oficial, pero este había abandonado el barco y antes de marcharse los había dejado en un cajón cerrado con llave de su cabina. Cuando Lightoller preguntó por los prismáticos de los vigías, le dijeron que no había.

Lightoller atribuyó la responsabilidad de la reestructuración de oficiales en el último minuto al oficial jefe, en lugar de al capitán Smith, ya que mantenía su lealtad inquebrantable a E. J. y creía que cualquier hombre estaría dispuesto a «darlo todo» por navegar bajo su mando. Con su barba blanca, su uniforme impecable y sus

modales amables, el capitán Edward J. Smith, de sesenta y dos años, también era muy querido entre los pasajeros, y muchos de los que viajaban con frecuencia elegían para sus travesías los barcos que él comandaba. Con sus treinta y ocho años de servicio en la *White Star*, Smith se había ganado el título de comodoro de la flota, además del honor de asumir el mando de los barcos nuevos en sus primeras travesías.

Aquella mañana en particular, probablemente Smith planeó su ronda de inspección de manera que pudiera estar de vuelta en el puente de mando para saludar a John Whelan, de cincuenta y siete años, práctico del puerto de Queenstown al que conocía bien y que había guiado el *Olympic* en su primera escala en Queenstown el año anterior. Whelan había pasado la noche en la torre de señales y, al ver que el transatlántico ondeaba una bandera de señales rojiblanca para indicar que requería sus servicios, subió a un pequeño bote ballenero y se dirigió hacia el barco.

Mientras Francis Browne observaba desde cubierta cómo se aproximaba el bote del práctico, alguien que estaba a su lado le preguntó: «¿Qué es esa fortificación?», señalando una imponente edificación a poniente de la entrada del puerto. «Templebreedy, una de las más sólidas del reino», respondió Browne. Cock Harbor, un imponente puerto natural, había sido durante mucho tiempo una importante base naval británica, y las ruinas de antiguas fortificaciones salpicaban las colinas que lo rodeaban. Templebreedy era una fortificación nueva, construida apenas tres años atrás, y en su batería se distinguían gigantescos cañones modernos. «¿Y Redmond y su banda quieren tomar ese lugar?», preguntó otra voz. «¿Por qué lo llama usted “su banda”, caballero?», replicó desafiante un tercero^[109].

John Redmond era un diputado irlandés que durante mucho tiempo había defendido la autonomía irlandesa, una forma de autogobierno para Irlanda dentro del Reino Unido. El asunto era de gran actualidad, ya que ese mismo día iba a tener lugar en la Cámara de los Comunes la primera lectura de la tercera ley de autonomía, apoyada por Redmond y su partido. En ese momento, parecía que la autonomía para Irlanda estaba a punto de convertirse en realidad. No obstante, Francis Browne se resistió a verse arrastrado a una discusión política, ya que, con el puerto de Cork a la vista, era hora de ir a tomar su último almuerzo en el barco. Se llevó consigo su cámara y tomó la única instantánea que se conserva del comedor de primera clase del *Titanic* en servicio. Esa fotografía tampoco es perfecta, pero, a pesar de sus defectos, ofrece una imagen íntima de los pasajeros sentados a sus mesas, con los manteles de lino blanco, la cubertería de plata y las cartas colocadas en vertical bajo el ornado techo de yeso.

Mientras Frank Browne y los Odell almorzaban, dos transbordadores, el *Ireland* y el *America*, zarparon del embarcadero de la *White Star* en Queenstown. El primero en partir fue el *Ireland*, que llevaba a bordo a diez pasajeros de primera y segunda clase junto con un puñado de reporteros que querían echar una ojeada al nuevo

transatlántico. El transbordador se dirigió a un muelle situado a unos pocos centenares de yardas para recoger 1385 sacas de correos que debían ser transportadas a Nueva York. En Queenstown embarcaron solo tres pasajeros de primera clase: William Minahan, de cuarenta y cuatro años, un médico americano de origen irlandés que vivía en Fond-du-Lac (Wisconsin); su esposa, Lilian, de treinta y siete años, y su hermana Daisy, de treinta y tres. Los Minahan habían visitado a unos parientes en Irlanda, y William envió una postal desde Killarney a unos amigos de Wisconsin en la que decía: «Es un buen lugar para nacer, pero Estados Unidos es mejor para vivir»^[110].

El transbordador *America* zarpó poco después, con algo de retraso por la llegada tardía del tren de Cork. Llevaba una pesada carga de ciento trece pasajeros de tercera clase, la mayoría emigrantes irlandeses en busca de una nueva vida en el lugar que daba nombre al barco. Daniel Buckley, de veintiún años, empleado de una granja de Kingwilliamstown, en el condado de Cork, encabezaba un grupo de seis amigos, dos de ellos chicas adolescentes que esperaban trabajar de camareras. Del condado de Mayo procedía un grupo similar de quince personas que se dirigían a Chicago. Habían partido de sus hogares la noche anterior y decenas de amigos les habían ofrecido una despedida con danzas y violines en Castlebar^[111]. Durante la maniobra de salida del puerto, que duró media hora, Eugene Daly, un tejedor de Athlone de veintinueve años, alegró al grupo tocando un instrumento conocido como *uilleann*, una especie de gaita. Una canción que recibió grandes aplausos fue el himno nacionalista irlandés «A Nation Once Again»^[112], y muchos corearon el estribillo: «¡Volverá a ser una nación! Volverá a ser una nación, / e Irlanda, tanto tiempo una provincia / volverá a ser una nación». La canción resultaba de lo más adecuada en una jornada en que los periódicos estaban llenos de noticias sobre el estatuto de autonomía.

Mientras los transbordadores se deslizaban junto al *Titanic*, los pasajeros de este se agrupaban en las cubiertas para presenciar el embarque de los recién llegados. Lawrence Beesley, de treinta y cuatro años, maestro de escuela inglés que viajaba en segunda y realizaba su primera travesía oceánica, escribió que, «para hacerse la mejor idea posible de la longitud y el volumen del *Titanic*, había que situarse en la popa de la cubierta superior, lo más atrás posible, y mirar por la borda hacia delante y hacia abajo, donde los transbordadores que se dirigían a proa no parecían más que cáscaras de nuez junto a la majestuosa nave, cuyas múltiples cubiertas se alzaban sobre ellos». Varios botes de vendedores de lino, encaje y otros *souvenirs* irlandeses acompañaban a los transbordadores. Aquel era un momento muy esperado de las escalas en Queenstown, y muchos pasajeros estaban impacientes por ver el género que ofrecían. John Jacob Astor fue visto regateando con una mujer cubierta con un chal antes de sacar un fajo de dólares para comprar una chaqueta de encaje para Madeleine. Se

produjo un incidente en la cubierta del barco cuando un fogonero con la cara manchada de hollín asomó la cabeza por la cuarta chimenea. Se oyeron chillidos de varias mujeres sobresaltadas que no se habían dado cuenta de que esa chimenea era falsa, ya que solo se usaba como hueco de ventilación de la cocina. El fogonero había trepado por una escalerilla interior, probablemente para respirar un poco del aire fresco irlandés, pero ese inocente suceso se recordaría más tarde como un mal presagio más de la travesía inaugural.

Cuando sobre las 13:30 el *Titanic* se disponía a levar anclas, Francis Browne bajó para embarcar en el *Ireland* junto con la familia Odell. Le acompañaba su hermano William, un sacerdote católico que había salido del transbordador para echar un vistazo al *Titanic*. En la pasarela, Browne se despidió del sobrecargo McElroy y de uno de los empleados de correos diciendo: «Adiós, les daré copias de mis fotos cuando regresen [a Queenstown]. ¡Buen viaje!»^[113]. Una vez en el transbordador, Francis continuó sacando fotos, entre ellas la última instantánea del capitán Smith, que mira por la borda desde la banda de estribor del puente. En el *Ireland*, Browne distinguió a un compañero fotógrafo al que conocía, Thomas Barker, que había estado haciendo fotos en el transatlántico para el *Cork Examiner*. Las fotos de Barker, junto con las de Browne y doce que tomó Kate Odell, representan la mayor parte del archivo fotográfico que documenta la corta vida del *Titanic*. Los dos días siguientes, el *Cork Examiner* publicó sendos artículos sobre el *Titanic* que elogiaban tanto sus espléndidos espacios públicos como sus dispositivos de seguridad: «Nada se ha dejado al azar, todos los aparatos mecánicos concebibles se han utilizado para asegurar la inmunidad frente a cualquier riesgo, tanto de hundimiento como de incendio»^[114].

Cuando el transbordador pasó junto a Roche's Point de regreso al puerto, se divisó con claridad Queenstown, pese a la neblina azul que se había formado. La ciudad se llamaba originalmente Cove («cala», la Cala de Cork), pero se rebautizó como Queenstown en 1849 para conmemorar una visita de la reina Victoria. (Recibiría el nombre de Cobh en 1922, tras la independencia irlandesa). En la parte alta de la ciudad destacaba la catedral de Saint Colman, de la que un tío de Frank era obispo y donde, después del desastre del *Titanic*, como escribiría Francis Browne, «nos reunimos... para rezar por aquellos que partieron y aquellos sobre quienes la mano del dolor se había posado con tanta fuerza»^[115].

Entre las fortificaciones que salpicaban las colinas alrededor del puerto había varias torres Martello, similares a la que hizo célebre James Joyce en el primer capítulo de *Ulises*. El joven Joyce había sido compañero de clase de Francis Browne en el Belvedere College y en la Universidad Real de Dublín, y un personaje llamado señor Browne, jesuita, aparece varias veces en su última novela, *Finnegan's Wake*. Cuando el *Titanic* zarpó, Francis Browne le tomó una fotografía de perfil con una

bandada de gaviotas sobre la proa. Cerca de Browne, bajo una pila de sacas de correos, se escondía un polizón, John Coffey, un fogonero de Queenstown de veinticuatro años. «Bajaré a ese transbordador para ir a ver a mi madre», le dijo a otro polizón antes de desaparecer. Mientras Coffey se dirigía a casa, otros hombres y mujeres irlandeses buscaban sus diminutas cabinas en las cubiertas inferiores del *Titanic*. Los hombres solteros se alojaban en cabinas compartidas bajo la proa y las mujeres solteras encontraban alojamiento en popa. Hubo menos jaleo que en Cherburgo, ya que, como apuntó un camarero, «al menos esta gente hablaba inglés»^[116].

Mientras el *Titanic* se alejaba de Queenstown, el maestro de escuela Lawrence Beesley observó que una casita blanca situada en la parte izquierda de la entrada del puerto aún se divisaba en la distancia. También observó las gaviotas que los seguían, y se maravilló de su habilidad para elevarse por encima del barco sin mover apenas las alas. Al cabo de poco se divisó el faro del cabo de Old Head of Kinsale, a catorce millas, y el *Titanic* viró para bordear la costa meridional de Irlanda. Años más tarde, la gente que vivía en casas enjalbegadas junto a la orilla recordaría haber alzado la vista para contemplar el nuevo transatlántico gigantesco, que componía una imagen magnífica. Sobre las cuatro, apareció la columna blanca del faro de Fastnet, erigido sobre un pequeño saliente rocoso en la punta meridional de Irlanda. Entonces el barco viró a estribor para entrar en mar abierto. Mientras la costa irlandesa se alejaba en la distancia, Eugene Daly volvió a coger su gaita, se acercó a la barandilla de popa y se despidió de su patria con una canción melancólica titulada «Erin's Lament». Las gaviotas volaban en círculo sobre la estela del *Titanic* mientras las distantes colinas se oscurecían bajo el sol poniente y menguaban hasta que finalmente desaparecieron en la niebla.

Compañeros de viaje

Jueves 11 de abril de 1912, 17:45 horas

A media tarde un buen número de pasajeros del *Titanic* seguía en cubierta. Margaret describió esa hora del día como el momento en que «todo el mundo da su paseo antes de bajar al comedor..., las mujeres con lujosas pieles y los hombres con gruesos abrigos... y en parte disfrazados con gorras de marinero»^[117]. El aire era frío, pero había poco viento y el mar estaba muy calmo, «como un lago de plata», según una descripción^[118]. John Jacob Astor era probablemente uno de los pocos pasajeros que habían sacado a su perro a pasear. Madeleine Astor solía quedarse la mayor parte del tiempo en su camarote y era frecuente ver al coronel Astor paseando con Kitty por la cubierta superior. Dicen que las perreras del *Titanic*^[119] estaban allí, tras una puerta situada junto a la cuarta chimenea. Sin embargo, Kitty pasaba mucho tiempo en el camarote de los Astor. Querían tenerla cerca, ya que hacía poco, durante el crucero por el Nilo, se había perdido, como explicaría posteriormente Katherine Force, hermana de Madeleine:

Un día, al desembarcar, [Kitty] se alejó del coronel Astor, que se disgustó mucho por la pérdida de la perra. Estuvo un buen rato buscándola y, cuando tuvo que dejarlo para continuar la navegación por el Nilo, puso a un montón de nativos a buscarla prometiéndoles una suculenta recompensa si la encontraban. No supieron nada de Kitty hasta el viaje de vuelta, cuando, al adelantar a otra dahabea [barca], el coronel Astor la vio cómodamente instalada a bordo de esta. Pararon el barco de los Astor, y Kitty se reencontró con su dueño entre ladridos de alegría. Después de eso, en el *Titanic* la vigilaron más de cerca. Dormía en la habitación del coronel Astor, que la sacaba a pasear a menudo y jugaba mucho con ella^[120].

También Frank Millet y Archie Butt optaban a menudo por dar un paseo por la cubierta superior al final del día. De toparse con Astor, sin duda le saludarían, ya que se conocían, aunque el coronel no era un hombre de conversación fácil. Astor había obtenido el grado de coronel tras organizar un regimiento de artillería llamado la Batería Astor, formada por ciento dos hombres, cuando estalló la guerra hispano-estadounidense de 1898. Se marchó a Cuba con el regimiento en junio de 1898 y observó desde una distancia segura la intervención del Primer Regimiento de Caballería de Voluntarios de Teddy Roosevelt, primo lejano suyo, en la famosa

batalla de las Colinas de San Juan. Solo pasó un mes en Cuba, pero fue suficiente para que se ganara el título con el que quería que la gente se dirigiera a él. El coronel no acompañó a la Batería Astor cuando esta fue enviada a Filipinas en 1899, pero sí lo hizo Frank Millet, quien cruzó el Pacífico con el regimiento y escribió sobre la guerra para *Harper's Weekly*. Con posterioridad, publicó sus artículos en forma de libro bajo el título *The Expedition to the Philippines*.

A principios de febrero de 1910, Archie Butt estuvo sentado junto al coronel en una cena seguida de baile celebrada en la mansión que Cornelius Vanderbilt III tenía en Nueva York. Archie estaba muy contento con la invitación, ya que, como escribió a Clara, era «la primera vez que un miembro de la familia Butt penetra en el corazón de los Cuatrocientos»^[121]. Según le dijeron a Archie, habían sentado a Astor en la mesa principal, bajo la atenta mirada de una camarera, por temor a que algún invitado le hiciera el vacío debido a su reciente divorcio de Ava. Una mujer de la alta sociedad le susurró a Archie al oído que, aunque no desaprobaba la moral de John Jacob Astor, «pensaba que [este] parecía un mono», y Archie estuvo de acuerdo^[122].

Buena parte del resentimiento hacia los Astor en Nueva York provenía de la circunstancia de que eran los mayores propietarios de inmuebles en los barrios bajos de la ciudad^[123]. El primer John Jacob Astor era hijo de un carnicero de Baden que llegó a Nueva York en 1784. Al morir, en 1848, dejó la mayor fortuna de Estados Unidos. Astor había comenzado trabajando como comerciante de pieles, pero en la década de 1830 vendió su compañía peletera para comprar grandes parcelas en Nueva York. «Si volviera a nacer —dijo en una ocasión—, compraría Manhattan palmo a palmo»^[124]. Estuvo muy cerca de conseguirlo. Su hijo William sería conocido como «el propietario de Nueva York» por los numerosos inmuebles que poseía en la ciudad. Los Astor optaban por arrendar sus terrenos a personas que se los devolverían revalorizados una vez que expirara el contrato. Así la familia se ahorraba la molesta tarea de cobrar el alquiler de quienes ocupaban muchas de esas viviendas.

Hoteles propiedad de los Astor como el Waldorf–Astoria y el Saint Regis camuflaban con una pátina de elegancia la dura realidad de que tres cuartas partes de los ingresos de la familia provenían de alquileres en las barriadas más pobres de Nueva York. En eso, los Astor y la White Star Line tenían algo en común, ya que el *Olympic* y el *Titanic* jamás hubieran podido construirse sin el lucrativo transporte de inmigrantes que abarrotaban sus cubiertas inferiores. Sin embargo, hay que decir que los alojamientos que el *Titanic* ofrecía a sus pasajeros más humildes no presentaban similitud alguna con los sórdidos e infectos cuchitriles de los que los Astor eran propietarios. Después de que el intrépido periodista y fotógrafo Jacob Riis los describiera en la década de 1890, en torno a 1900 el coronel Astor se deshizo de algunos de los inmuebles que se encontraban en peor estado.

Frank Millet debió de pasarse la mayor parte del 11 de abril inmerso en sus papeles. Las jornadas a bordo eran ideales para eso. Además de una conferencia sobre vestidos de época que debía pronunciar en mayo, tenía que escribir un informe sobre la construcción de la Academia Americana en la colina del Janículo y preparar la reunión del Comité de las Bellas Artes en Washington sobre el Monumento a Lincoln. El arquitecto Daniel Burnham, presidente de dicho comité, necesitaba las dotes de persuasión de Millet para impedir que los políticos desbarataran sus planes. Burnham, de sesenta y cinco años, jefe de un gran estudio de arquitectura de Chicago que diseñó muchos de los edificios emblemáticos de la Edad Dorada, entre ellos el Flatiron y la Union Station de Washington, trabó enseguida amistad con Frank durante la construcción de la Exposición Mundial de Columbia en 1892–1893. Burnham fue el artífice de la creación de una ciudad de grandes bulevares, canales y fachadas clásicas sobre unos cuantos acres de monte bajo a orillas del río, y el infalible buen humor de Frank Millet y su capacidad para conseguir cosas de la gente en plazos imposibles le convirtieron en el lugarteniente más cercano de Burnham.

En mayo de 1893, cuando la exposición estaba a punto de inaugurarse, Burnham preguntó a Millet si quería ser director de organización, con la tarea de idear actos que atrajeran al público. Frank pronto preparó una serie de desfiles, días especiales y castillos de fuegos artificiales, pero su éxito más sonado fue una gala llamada el Baile de Midway. Bailarinas turcas de la danza del vientre y mujeres africanas y de los mares del Sur procedentes de las réplicas de pueblos del parque recreativo de Midway fueron invitadas a un baile al que asistieron los directores de la exposición y otros ciudadanos destacados de Chicago. Las crónicas de prensa describieron el acontecimiento, en el que hombres vestidos con frac y corbata blanca «zarandeaban a Amazonas negras de espeso cabello y collares de dientes» en la pista de baile^[125]. Para el bufé nocturno, Frank ideó un menú compuesto por platos como «asado de misionero a la Dahomey» y «joroba de camello hervida al estilo de las calles de El Cairo». Según el *Tribune* de Chicago, el baile fue «el acontecimiento más extraño desde la destrucción de la Torre de Babel»^[126].

Diecinueve años después de la Exposición de Chicago, Burnham y Millet volvían a trabajar juntos en un proyecto de cuya importancia histórica eran conscientes. Ambos eran jóvenes cuando Lincoln fue asesinado y tenían un recuerdo nítido de la profunda aflicción nacional que provocó el magnicidio. Burnham había apostado durante mucho tiempo por un emplazamiento con vistas al Potomac para construir un monumento al presidente mártir. Quería que se diferenciara claramente de otras construcciones y que se ampliara la Explanada Nacional, alineada con el Capitolio y el Monumento a Washington. Pero Joseph Cannon, el brusco e influyente ex presidente de la Cámara de Representantes, conocido como Tío Joe, estaba decidido a situar el monumento lejos de «ese maldito terreno empantanado» junto al río^[127].

Quería que se erigiera al otro lado del Potomac, en Arlington (Virginia), y pensaba que los miembros del Congreso procedentes de los estados del sur le apoyarían. Burnham pronto envió a Millet a hablar con los representantes sureños para convencerles de que resultaría inapropiado levantar el monumento al conquistador en tierra conquistada, ya que Arlington pertenecía al sagrado sur.

Burnham también pidió a Millet que escribiera un informe con las recomendaciones del Comité de las Bellas Artes, y el 10 de agosto de 1911 la Comisión del Monumento aceptó sus principales puntos y acordó contratar al arquitecto neoyorquino Henry Bacon para que diseñara un primer esbozo. Sin embargo, pocas semanas después, Joe Cannon convenció a la comisión de que encargara al arquitecto John Russell Pope dos esbozos alternativos, correspondientes a dos emplazamientos distintos del que situaba el monumento junto al Potomac. En diciembre, Bacon y Pope tenían listas sus maquetas. El templo dórico de Bacon contenía muchos elementos simbólicos y albergaba una estatua de Lincoln con dos cámaras a ambos lados, decoradas con frases talladas del discurso de Gettysburg y del Segundo Discurso de Investidura. En comparación, el diseño de John Russell Pope se antojaba menos ambicioso —una estatua de Lincoln rodeada de una doble columnata—, y los emplazamientos que propuso no eran especialmente nobles.

Frank Millet volvió de Roma para la decisiva reunión del 3 de febrero de 1912, cuando el emplazamiento del parque del Potomac ganó finalmente el concurso. Pero el Tío Joe y algunos de sus amigos seguían insatisfechos y deseosos de cambiar el diseño del monumento. Así pues, no hay duda de que Millet dedicó cierto tiempo en el *Titanic* a preparar su próxima reunión con los irascibles miembros de la Comisión del Monumento a Lincoln.

Daniel Burnham no acudiría a dicha reunión. El sábado 13 de abril partiría con su esposa, su hija y su yerno a un largo viaje por Europa que iba a prolongarse hasta el verano. Decidió viajar en el *Olympic*, y el domingo por la noche, después de cenar, pensó en su amigo Frank Millet, que viajaba por esas mismas aguas pero en la dirección opuesta. Burnham llamó a un camarero y telegrafió un mensaje para Frank Millet al *Titanic*. No obtuvo respuesta.

A las seis de la tarde del jueves 11 de abril, se oyó en cubierta el sonido de la corneta del *Titanic*, que indicaba que era hora de que los pasajeros se vistieran para cenar. La primera noche en Cherburgo se había prescindido de la etiqueta, pero en adelante «se impuso la norma de vestir siempre de gala», como apuntaría posteriormente con aprobación el aristócrata Archibald Gracie, un historiador aficionado de Washington^[128]. Para Gracie, como para el resto de los caballeros que viajaban en primera clase, eso significaba simplemente ponerse una corbata blanca y

un frac o esmoquin, prendas que solían llevar siempre en sus equipajes. Archie Butt tenía más opciones, ya que sus siete baúles contenían tanto uniformes convencionales y de gala como trajes de etiqueta para los actos civiles. (En la Casa Blanca, a menudo se cambiaba de ropa seis veces al día). Para aquella primera cena formal, probablemente eligiera su uniforme convencional o ropa de paisano, reservando la exhibición de galones dorados para otro momento del viaje. La mayoría de las mujeres llevaba, envuelto en papel de seda, un vestido distinto para cada noche, si bien reservaban sus atuendos más espléndidos para los domingos o los lunes.

La belleza de las mujeres a bordo «fue objeto de observación y admiración», según Archibald Gracie^[129]. Pero ese despliegue de encanto conllevaba un gran esfuerzo, y la hora de vestirse era un momento de gran tensión para las criadas de las damas. Solo la colección de ropa interior asombraría a una mujer de hoy día, empezando por los corsés que aún llevaban las damas de clase alta en su mayoría. Las formidables ballenas de la época victoriana ya pertenecían al pasado, al igual que los corsés acolchados que empujaban el pecho hacia delante y el trasero hacia atrás en el estilo que tanto admiraba el rey Eduardo VII. A partir de 1907 se puso de moda un aspecto más esbelto, y los corsés tenían escudetes elásticos pensados para que no estrecharan tanto el talle.

Pero se había iniciado ya una rebelión contra el largo reinado del corsé. Las jóvenes americanas habían adoptado ese año la costumbre de prescindir de él y, cuando acudían a fiestas y bailes, se desprendían de sus estrechas piezas de ropa interior. Lucile, es decir, lady Duff Gordon, había presentado un vestido sin corsé en su colección de primavera de 1912, y en el último número de la revista de moda *Dress*, que con toda seguridad algunas de las damas de primera clase habían llevado a bordo, se señalaba. «Para la mujer que quiere ser bonita y sentirse cómoda, el sujetador es tan importante como las prendas íntimas más frívolas»^[130].

Pero el sujetador no encontraría una amplia aceptación hasta después de la Primera Guerra Mundial, cuando el corsé pasó definitivamente a la historia. Así pues, aquella noche de primavera de 1912, solo unas pocas mujeres, las más jóvenes y modernas, como Edith Rosenbaum o Madeleine Astor, se atreverían a cambiar el corsé por el sostén y la camisola. Las criadas ayudaban a muchas de las mujeres de primera clase a encorsetarse y a ponerse a continuación las múltiples capas de pololos y enaguas. En 1912, el elegante crujido de la ropa interior era parte del encanto de una dama bien vestida, y ese sonido se oía todas las noches en la gran escalinata del *Titanic* durante la procesión que se encaminaba al comedor.

A las siete de la tarde, el corneta del barco, un camarero de veintiséis años llamado Peter Fletcher, volvió a anunciar la cena con una breve melodía vivaz titulada «The Roast Beef of Old England». En ese momento, muchos de los pasajeros ya se habían reunido en las butacas de mimbre de la Sala de las Palmeras. La segunda

noche reinaba a bordo un ambiente cordial. En torno a las mesas se habían establecido ya grupos bien avenidos y los camareros se dirigían a su clientela por el nombre. En contra de lo que suele creerse, no había ninguna mesa del capitán en la que E. J. Smith atendiera a una selección de pasajeros de su agrado. Smith solía comer en una mesa para seis en el comedor o en su camarote, servido por su criado, al que todos conocían como Tigre.

De la atención a los pasajeros se encargaba principalmente el sobrecargo jefe del navío, Hugh McElroy, de treinta y siete años, cuyo humor irlandés y jovial conversación de sobremesa le convertían en una figura ideal para ese cometido. Si un pasajero cenaba solo, solía sentarse a la mesa del sobrecargo, y luego McElroy invitaba a otros dos pasajeros para completar la compañía. W. T. Stead se unió una noche a la mesa de McElroy, al igual que Frederic K. Seward, quien más tarde recordaría que todos los presentes quedaron «casi hipnotizados por el humor, la belleza y la amplitud de miras de la conversación de Stead»^[131]. En un momento del viaje, Seward fue llamado aparte por un pasajero inglés que le susurró al oído: «Mi querido amigo, ¿sabía usted que [Stead] apoyó a los bóers?»^[132]. La oposición a la guerra de los Bóers en Sudáfrica había sido una de las causas más polémicas de Stead, quien en 1899 escribió un panfleto titulado «¿Mataré a mi hermano bóer?».

Se desconoce si W. T. Stead y Frank Millet pasaron algún tiempo juntos en el *Titanic*, pero el emparejamiento de aquel par de anecdotistas habría garantizado un coloquio de lo más entretenido. El ubicuo Mark Twain era amigo de ambos. Stead le había conocido en 1894 a bordo de un barco cuando regresaba de su primera visita a América. (Casualmente, el barco en el que Stead realizó aquella travesía era el *New York*, el mismo que se cruzó en el camino del *Titanic* al zarpar de Southampton). Durante una tormenta en el mar, Stead entretuvo a Twain contándole una de sus populares historias de fantasmas. Los dos mantuvieron luego correspondencia, y el *Review of Reviews*, la revista mensual que fundó Stead en 1890 después de dejar la *Pall Mall Gazette*, publicó intercambios de opiniones entre ambos. En esa misma travesía, Stead trabó amistad con uno de los mejores amigos de Millet, Charles Francis Adams, un aristócrata de Back Bay que descendía de los dos presidentes Adams y era hermano del escritor y diarista de Washington Henry Adams.

La existencia de esos vínculos permite suponer que Frank Millet al menos saludó a W. T. Stead en el *Titanic*, aunque puede que desconfiara de él por la reputación que acompañaba al veterano periodista debido a sus espectros y sesiones de espiritismo. Millet seguramente desaprobaba las tesis del libro *If Christ Came to Chicago*, escrito por Stead tras su visita a la exposición de 1893. Chicago fascinó a Stead, quien pasó allí varios meses entrevistando a delincuentes, jugadores, políticos corruptos y prostitutas para describir el inframundo de la ciudad desde un punto de vista impregnado de su particular concepción cristiana. Cuando se publicó en 1894, *If*

Christ Came to Chicago provocó un considerable revuelo. Empezaba con una descripción de cómo Jesucristo expulsaba a los cambistas ante el Patio de Honor de la Ciudad Blanca y en las últimas páginas llevaba un mapa desplegable en color de la zona de prostitución de Chicago, con la localización exacta de todos los burdeles, tabernas y prestamistas. Aunque no fuera esa la intención del autor, el libro facilitaba una guía manejable de la «ciudad del pecado» que lo convirtió de inmediato en un éxito de ventas.

Cuando Millet, Archie Butt y Clarence Moore entraron en el comedor, probablemente se detuvieron a saludar ante la mesa que ocupaban el coronel Archibald Gracie IV, de cincuenta y tres años, y sus dos acompañantes: Edward Austin Kent, un arquitecto de Buffalo, de cincuenta y ocho años, y el neoyorquino James Clinch Smith, de cincuenta y seis, un asiduo de los clubes de la ciudad. El afable Gracie era el más extravertido de los tres, y tenía los modales refinados propios de un miembro de una familia de antiguo abolengo. Su bisabuelo, Archibald Gracie I, era un magnate naviero originario de Escocia que en 1799 se construyó en Manhattan una casa de estilo federal con vistas al río Este, conocida hoy como Gracie Mansion, la residencia oficial del alcalde de Nueva York.

Archibald Gracie IV nació en 1859, cuando la familia vivía en Mobile (Alabama), donde su abuelo había fundado un negocio de compra y venta de algodón. Cuando estalló la guerra de Secesión, el padre de Gracie, Archibald Gracie III, se alistó en un regimiento de Alabama y con el tiempo ascendió a general de brigada. Fue abatido durante el asedio de Petersburg (Virginia) en 1864. La pérdida del padre a los cinco años de edad despertó en Archibald Gracie IV la curiosidad por conocer su vida y su peripecia durante la guerra de Secesión. En el *Titanic* llevaba ejemplares de *The Truth About Chickamauga*, su relato de 462 páginas sobre la batalla de 1863 en la que participó su padre. Como muchas otras batallas de la guerra de Secesión, la de Chickamauga fue un auténtico baño de sangre, una matanza solo superada por la de Gettysburg, y una victoria, aunque pírrica, para los confederados. La investigación sobre Chickamauga dejó exhausto a Gracie. Como escribiría posteriormente en *The Truth About the Titanic*, «a fin de disfrutar de un merecido descanso después de siete años de trabajo en el libro, y para quitármelo de la cabeza, hice ese viaje transoceánico de ida y vuelta. Mi experiencia fue un bálsamo de lo más eficaz»^[133].

El estilo farragoso que caracterizaba la escritura de Gracie, junto con su costumbre de encasquetar el libro sobre Chickamauga a otros pasajeros, lo convirtieron en el pesado del grupo en la sala de fumadores del *Titanic*, decorada a la manera de un club. El afable Isidor Straus, de sesenta y siete años, copropietario de los grandes almacenes Macy's de Nueva York, aceptó amablemente un ejemplar y se lo devolvió a Gracie al cabo de unos días expresando el «profundo interés» que le había despertado su lectura. Teniendo en cuenta que hasta los más entusiastas de la

historia de la guerra de Secesión se veían desalentados por las descripciones de movimientos de tropas de Chickamauga, es indudable que Straus simplemente quería ser cortés.

Tanto Frank Millet como Archie Butt eran lo bastante listos para sortear con habilidad los intentos de Gracie de endosarles el libro. Frank guardaba un recuerdo nítido de la guerra de Secesión, ya que tenía diecisiete años cuando su padre, el doctor Asa Millet, al servicio de los unionistas como cirujano, le invitó a acompañarle a un hospital de campaña en mayo de 1864. El descubrimiento de la espeluznante realidad del campo de batalla no impidió a Frank alistarse dos meses después como tamborilero en el 60.º Regimiento de la Milicia de Voluntarios de Massachusetts. Su servicio transcurrió sin grandes sobresaltos, excepto la vez en que le llamaron para tocar el tambor en señal de alarma cuando cuarenta prisioneros confederados se escaparon del campamento al que estaba destinado.

Tres tíos de Archie Butt habían sido oficiales del ejército confederado y él se había criado en Augusta (Georgia), en medio de las penurias de la reconstrucción que siguió a la guerra. Archie situaría en esa época su novela corta de 1899 titulada *Both Sides of the Shield*, una historia con referencias a Chickamauga. El narrador es Palmer, un joven reportero, como lo había sido Archie, al que un periódico de Boston envía al sur para que escriba artículos sobre la posguerra en la antigua Confederación. En el tren Palmer conoce a un galante coronel sureño llamado Turpin, quien le invita a Los Pinos, una plantación venida a menos que la familia del coronel se esfuerza por mantener. Palmer conoce al robusto hijo de Turpin, Bud, y a su hija, la señorita Ellen, el sostén de la casa. Los Turpin le invitan a quedarse y Palmer envía una serie de artículos que describen la vida de una familia sureña empobrecida pero orgullosa tras la abolición de la esclavitud. Palmer se enamora de Ellen, pero, cuando ella descubre que es el autor de artículos que, a su modo de ver, ridiculizan a su familia, lo expulsa de Los Pinos.

Palmer deja el periódico y se convierte en un vagabundo, perseguido por los recuerdos de la señorita Ellen. Cuando estalla la guerra contra España, se alista en el ejército y es destinado a un campamento de Chickamauga (Tennessee). Allí se encuentra con Bud Turpin, ahora oficial del ejército, y le cuenta que sigue sintiendo una gran devoción por Ellen. Palmer contrae la fiebre tifoidea, que se ceba con los militares del campamento, y Bud informa por carta a su hermana del amor que Palmer siente por ella. La señorita Ellen llega a Chickamauga, la fiebre de Palmer remite y se reconcilian. Él deja el ejército y Ellen se lo lleva de regreso a Los Pinos, donde le dice que continúe su vida de escritor.

La historia muestra el apego sentimental de Archie por el mundo perdido del viejo sur, pero seguramente tiene más interés por lo que revela sobre su autor. Al describir a un hombre con un secreto oculto que encuentra la redención en el sagrado

suelo de Chickamauga gracias al amor de una sureña parecida a su propia madre, Archie tal vez expresara sus anhelos más profundos. Cuando fue publicada en la revista *Lippincott's Monthly Magazine*, en marzo de 1905, *Both Sides of the Shield* fue objeto de gran admiración por parte de Theodore Roosevelt, e incluso se ha dicho que motivó la elección de Archie como su asesor en la Casa Blanca.

Al término de su segunda cena en el *Titanic*, Archie y sus compañeros de mesa tal vez tomaran otro café en una de las pequeñas mesas de la Sala de las Palmeras, donde la orquesta continuaba tocando. Archibald Gracie dejó constancia de que «durante aquellas deliciosas veladas no paraba de dar vueltas por la sala, charlando con la gente a la que conocía o a la que había conocido durante el viaje»^[134]. En *The Night Lives On*, Walter Lord imaginó que «a la gente se le crispaba el rostro en cuanto [Gracie] se aproximaba, pero al final le soportaban, porque era amable y gentil y ciertamente tenía buenas intenciones»^[135].

Propenso como era a alardear de conocer a gente importante, Gracie nos informa de que después de abandonar la Sala de las Palmeras «los hombres de mi grupo solían ir a la sala de fumadores... y participar en las conversaciones de algunos de los personajes famosos con quienes nos encontrábamos allí»^[136]. Entre esos hombres célebres con los que se reunía con regularidad, cita a Archie Butt, Clarence Moore y Frank Millet, y recuerda haber hablado de política con el comandante Butt. Este había escrito al presidente Taft desde el *Berlin* que le gustaba «inmiscuirse» en las discusiones políticas a bordo, así que probablemente también lo hiciera con Gracie en el *Titanic*. El tema del día eran las campañas de Theodore Roosevelt y Taft por la candidatura republicana. Roosevelt había perdido en las primarias de Nueva York el 26 de marzo, pero había ganado holgadamente en Illinois el 9 de abril, solo dos días atrás, y se esperaba que conquistara también Pensilvania el sábado siguiente. Las conversaciones políticas probablemente alimentaran la inquietud de Archie, que se preparaba para volver a la batalla en Washington.

Entre los personajes conocidos que frecuentaban la sala de fumadores, Gracie también menciona a Arthur Ryerson, a quien John B. Thayer, un vecino de Haverford (Pensilvania), animaba a escapar de la atmósfera afligida que reinaba en su suite. Thayer, de cuarenta y nueve años, era el segundo vicepresidente de la compañía de ferrocarriles de Pensilvania y volvía de un viaje por Europa con su mujer, Marian, y su hijo Jack, de diecisiete años, quien había estado en un internado de Inglaterra, donde aprendió a jugar al críquet, el deporte favorito de su padre. Marian Thayer era amiga de Emily Ryerson y durante el viaje entraba con frecuencia en la suite de esta para ver cómo se encontraba.

John B. Thayer y Arthur Ryerson conocían a George Widener, el último de los personajes conocidos de la lista de Gracie, aunque no el menos importante desde el punto de vista social. Widener, de cincuenta años, era hijo de P. A. B. Widener, el

magnate de los tranvías de Filadelfia, quien mandó construir una de las residencias más majestuosas de toda la Main Line: Lynnewood Hall, un palacio de ciento diez habitaciones de estilo neoclásico francés situado en un terreno de trescientos acres, con jardines, un campo de polo y un lago. George Widener dirigía varias empresas de la familia y vivía en Lynnewood Hall con su esposa, Eleanor, sus dos hijos y su hija. El hijo mayor de la pareja, Harry Widener, de veintisiete años, viajaba con ellos y ocupaba un camarote contiguo a su suite de la cubierta C. Desde que abandonara Harvard cinco años atrás, Harry se dedicaba a adquirir libros antiguos, y su colección incluía ya un temprano folio de Shakespeare y una Biblia de Gutenberg. En el *Titanic* llevaba un valioso ejemplar de los *Ensayos* de sir Francis Bacon que había encontrado durante una reciente excursión a Londres para comprar libros. Antes de partir a Southampton, Harry pasó por Londres para mostrar su preciada adquisición a un librero y le comentó en broma: «Si mi barco naufraga, sepa que este ejemplar se hundirá conmigo»^[137].

En la sala de fumadores, Archibald Gracie y el resto de habituales se acomodaron en las butacas de club y empezaron a jugar a las cartas. Mientras el humo de los puros se elevaba y creaba un brillo neblinoso en torno a los globos de cristal tallado de las arañas de latón, varios de los jugadores lanzaban miradas escrutadoras alrededor, ya que estaban ahí por negocios más que por placer. Los tahúres profesionales se habían convertido en un problema bastante gordo para la White Star, hasta el punto de que la compañía se vio obligada a insertar una advertencia especial en la guarda del folleto que se entregaba a los pasajeros. Con un lenguaje de lo más cortés, el mensaje decía que «ciertas personas, que creemos que son jugadores profesionales, tienen la costumbre de viajar en transatlánticos», y advertía de que los juegos de azar brindaban a esos individuos «singulares oportunidades para aprovecharse de otros de forma desleal»^[138].

Desplumar a los pasajeros desprevenidos era sin duda una actividad lucrativa, ya que se calcula que unos dieciséis «deportistas», como se denominaba eufemísticamente a los jugadores, habían comprado billetes para buques de la White Star a principios de abril de 1912, tres de ellos para el *Titanic*. George Brereton, de Los Ángeles, aparece en la lista de pasajeros como George Brayton, aunque era más conocido como George «Boy» Bradley. En la última noche del *Titanic*, Brereton se uniría a otros dos tahúres, Harry «Kid» Homer y Charles «Harry» Romaine, para desplumar a dos pasajeros durante una partida de whist.

Se ha escrito repetidas veces que Jay Yates, un conocido tahúr y estafador estadounidense que usaba el seudónimo de J. H. Rogers, también viajaba en el *Titanic*. Una inquietante nota que supuestamente entregó a una mujer en uno de los botes salvavidas dice: «Si se salva, informe a mi hermana, la señorita J. F. Adams, de Findlay, Ohio. Desaparecido, J. H. Rogers»^[139]. Pero Yates no estuvo nunca a bordo,

y la nota era un engaño. Fue escrita para que la policía creyera que había muerto, ya que le buscaban por robo postal. Yates pagó a una mujer para que se hiciera pasar por superviviente del naufragio y entregara la nota en la redacción de un periódico. Este la publicó, pero el truco no funcionó y la policía siguió tras la pista de Yates.

Las pequeñas mesas de juego de la sala de fumadores tenían un reborde grueso para evitar que los vasos se cayeran cuando el mar estaba agitado. Pero aquella noche los vasos apenas se movían, ya que el transatlántico avanzaba suavemente por un Atlántico norte extremadamente calmo. El barco iba muy bien de tiempo y parecía que las millas recorridas superaban a las que había cubierto el *Olympic* el primer día de su travesía inaugural. Cuando J. Bruce Ismay se retiró a su suite para acostarse, tenía motivos para estar encantado con el rendimiento del transatlántico más nuevo de la White Star.

Vidas privadas

Viernes 12 de abril de 1912

Los diseñadores del *Olympic* y el *Titanic* sabían perfectamente qué clase de decoración satisfacía los gustos de la clientela más acomodada. En los palacios de la Edad Dorada americana, la opulencia del Antiguo Régimen francés era el estilo más imitado. Por eso el salón de primera clase de la cubierta A, el más llamativo de los espacios públicos del *Titanic*, fue diseñado a imitación de Versalles, aunque con algunos toques ingleses, como el estampado de las alfombras y los cómodos sofás tapizados, con grandes almohadones verdes. Las paredes estaban recubiertas de roble labrado al estilo rococó y el dorado se reservó únicamente para algunos detalles como el techo enyesado, un reloj de pared de bronce dorado y la estatuilla de la Artemisa de Versalles que descansaba sobre la repisa de mármol de la chimenea. En el otro extremo de la estancia había una estantería de caoba con un frontal de vidrio que albergaba la colección de libros del barco. En busca de una lectura relajante, Archibald Gracie ya había encontrado en sus estantes *The Old Dominion*, una novela ambientada en la Virginia colonial. Aquel viernes 12 de abril, como en los días de mar en calma que siguieron, Gracie, al igual que muchos de sus compañeros de travesía, pasaba largo tiempo en el salón, leyendo, tomando té y conversando con conocidos.

En una ocasión se le acercó su amistad más antigua del barco, James Clinch Smith, un hombre de «discreta modestia», en palabras de otro conocido, aunque también tenía fama de poseer un humor seco^[140]. Al igual que Gracie, Jim Smith, como le llamaban, procedía de una rancia familia estadounidense y era descendiente directo del fundador de Smithtown, al noreste de Long Island, donde se crió. Era uno de los siete hijos del juez J. Lawrence Smith y su mujer, Sarah Clinch. La viuda del magnate de los grandes almacenes Alexander T. Stewart, era tía de su madre y a los treinta y cuatro años Jim heredó tres millones de dólares del patrimonio de la tía Cornelia. También le correspondió la residencia de los Smith, una granja blanca de estilo colonial que se había ampliado varias veces en el transcurso de los años. En 1897, Jim encargó unas obras de mejora y armonización del edificio a su cuñado, el famoso arquitecto Stanford White. Este se había casado en 1884 con la hermana menor de Jim, Bessie, quien con la parte que le tocó de la herencia de la tía Cornelia, adquirió una granja en la vecina Saint James, que pronto transformó en una propiedad rural llamada Box Hill.

Smith no se casó hasta que hubo cumplido treinta y nueve años. Su esposa era la

extravertida Bertha Barnes, de Chicago, y durante un tiempo fueron una pareja popular en la buena sociedad de Nueva York y Newport. Consumada intérprete y compositora, aunque cultivaba esas actividades como aficionada, en 1904 convenció a su marido para irse a París. Una vez allí, Bertha pronto se dio a conocer en los círculos musicales, sobre todo después de fundar una popular orquesta femenina. Su marido no acababa de sentirse a gusto en París, así que cada cierto tiempo embarcaba en un transatlántico para regresar a Nueva York y el mundo que conocía. Eso pasó factura al matrimonio, y al cabo de unos pocos años vivían prácticamente separados. En enero de 1912, sin embargo, Bertha pidió a Jim que fuera a París, y durante esa visita la pareja se reconcilió. Bertha accedió a regresar a Estados Unidos, a la residencia de Smithtown. En abril, un amigo de la familia recibió una carta desde París con el siguiente mensaje: «Jim zarpa hoy en el gran *Titanic* con destino a Nueva York a fin de dejar preparada la vieja casa para Bertha, que llegará en octubre»^[141].

El destino se las arregló para poner a una persona como Smith, que tan solo ambicionaba la vida tranquila de un propietario de Long Island, en el lugar equivocado en el momento menos propicio. Seis años antes de embarcar en el *Titanic* había sido testigo del asesinato, perpetrado en público, de su cuñado Stanford White y tuvo que declarar en el proceso por asesinato más sensacionalista del nuevo siglo. La noche del 25 de junio de 1906, Smith estaba sentado a solas a una mesa de la terraza del restaurante que había en la azotea del Madison Square Garden, un enorme edificio de estilo árabe que había diseñado su cuñado. A sus pies se extendía el gigantesco anfiteatro, que conocía bien porque todos los años asistía al concurso hípico que se celebraba allí. Tenía aforo para catorce mil personas y en cierta ocasión Stanford White decidió que lo inundaran para crear un espectáculo veneciano. Por encima de la mesa de Smith se alzaba, iluminada en el cielo nocturno, la torre de treinta y dos pisos, coronada por la estatua de una Diana desnuda tensando el arco, obra de Saint-Gaudens. Para el jardín de la azotea, White había creado un restaurante con terraza, decorada con enrejados, macetas con palmeras y farolillos japonesas en torno a un escenario destinado a espectáculos de variedades en las noches de verano.

A falta de otros planes, esa cálida noche de junio Jim asistía al estreno de una revista musical titulada *Mamzelle Champagne*. Al poco de comenzar la función, un hombre con traje de etiqueta y abrigo largo apareció junto a su mesa y le preguntó si podía sentarse. Su cara le resultaba conocida y, cuando el hombre se hubo acomodado, Jim se dio cuenta de que era Harry Thaw, un joven y millonario de Pittsburgh, de quien decían que era adicto a la cocaína o estaba loco, o ambas cosas. Thaw le ofreció un puro y empezó a charlar sobre inversiones y sobre Wall Street. La conversación derivó pronto hacia los viajes y Jim mencionó que la semana siguiente se marchaba al extranjero a bordo del *Deutschland*. Thaw replicó que creía que el *Deutschland* se había averiado demasiadas veces y que por eso prefería el *Amerika*.

Jim explicó que conocía al capitán del *Deutschland*, que siempre había sido muy amable con su mujer.

—¿Dónde está su mujer? —preguntó Thaw.

—En París.

—¿Está usted bien casado?

Jim le preguntó qué quería decir con eso.

Thaw siguió adelante y le preguntó si quería «conocer a una chica muy guapa», y se ofreció a concertarle una cita con una «morena pechugona»^[142].

Jim rechazó la oferta con frialdad y volvió la vista hacia el escenario. Hasta ese momento, *Mamzelle Champagne* no se había ganado el favor del público y en las mesas contiguas había animadas charlas. Thaw trató de continuar la conversación, pero Smith no le hizo caso, así que finalmente se levantó y se marchó. Mientras el espectáculo avanzaba, la hermosa actriz que encarnaba el personaje del título saltó de una gigantesca botella de champán, pero ni siquiera eso suscitó más que unos tímidos aplausos. Más tarde se produjo un pequeño revuelo cuando Stanford White se abrió paso entre la gente para dirigirse a su mesa habitual. White era un hombre fornido e imponente, y muy famoso en Nueva York. Todo el mundo conocía al arquitecto que había diseñado el arco de Washington Square, el Colony Club, la residencia conocida como Villard Houses y muchas otras construcciones emblemáticas de la ciudad. Sobre el escenario, el tenor principal cantaba «If I Could Love a Thousand Girls», mientras las veinte muchachas del coro hacían cabriolas a su alrededor. El arquitecto sonrió al ver a las coristas, mostrando el brillo de sus dientes bajo el enorme bigote.

De repente se oyó un disparo, y otro, y uno más. Alguien se rió pensando que era parte del espectáculo, pero luego se oyó un estrépito, seguido de un fuerte grito. El cuerpo de Stanford White yacía en el suelo junto a la mesa volcada, con un charco de sangre que manchaba el mantel blanco arrugado. Harry Thaw estaba de pie junto a él, con un revólver en la mano.

—¡Lo he hecho porque ha destrozado a mi mujer! —gritó, volviéndose—. ¡Se lo merecía! ¡Se aprovechó de ella y luego la abandonó!

Un bombero de Nueva York tuvo la presencia de ánimo suficiente para quitarle el arma, que Thaw le entregó sin oponer resistencia. Cuando el pistolero, que mostraba una calma espeluznante, fue conducido al ascensor, su joven esposa, Evelyn Nesbit Thaw, corrió hacia él y, sin poder creer lo que había sucedido, exclamó:

—¡Oh, Harry! ¿Pero qué has hecho?»^[143]

Jim Smith se unió a los clientes despavoridos que se dirigían hacia las puertas. Cuando pasó junto al cadáver, ignoraba que la víctima del asesinato era su cuñado, ya que la cara de White estaba parcialmente desfigurada por el disparo y ennegrecida por quemaduras provocadas por la pólvora. Smith conocería pronto la verdad, y a la mañana siguiente el crimen había saltado ya a la primera plana de los periódicos.

Cada edición llevaba nuevas revelaciones sobre la vida oculta de White, acompañadas de atractivas fotografías de la coqueta Evelyn Nesbit Thaw, a la que White, según decían, había conocido cuando ella era una corista adolescente, antes de que se casara con Thaw. Las tiradas de los periódicos subieron como la espuma. Hasta entonces la riqueza, el sexo y la celebridad nunca se habían unido en una tormenta tan perfecta. Para evitar a la multitud de curiosos, el funeral de White se trasladó de Manhattan a Smithtown, y Jim Smith fue uno de los dolientes que acompañaron el cuerpo en el tren fúnebre de Nueva York a Long Island, y luego a la pequeña iglesia episcopal de Saint James, con sus paredes de tablillas de madera.

Cuando empezó el proceso contra Harry Thaw, el 23 de enero de 1907, el nombre de Stanford White ya estaba manchado. La madre de Thaw, una viuda de aire imponente, contrató a un publicista para que esparciera historias de seducción de jovencitas por parte de White y llegó a financiar tres obras de teatro que pintaban como un monstruo depredador a un White de identidad apenas disimulada. La estrategia funcionó. *Vanity Fair* tituló un artículo de este modo: «Stanford White, voluptuoso y pervertido, muere como un perro»^[144]. El hombre que antaño había personificado la energía e inventiva de la Edad Dorada era censurado desde los púlpitos como símbolo de los excesos y la depravación moral de la misma.

En el juicio, Jim Smith fue un testigo clave de la acusación, y su descripción de la lucidez que había mostrado Thaw poco antes del tiroteo sembró serias dudas sobre el argumento de la defensa, que apostaba por demostrar que había sido víctima de un trastorno mental transitorio. Sin embargo, el testimonio de Evelyn Nesbit Thaw fue con diferencia el que suscitó mayor interés. Cuando subió al estrado con un recatado vestido azul con cuello blanco de Peter Pan, un reportero la describió como «el ser humano más exquisitamente hermoso que he visto en mi vida»^[145]. Fue esa singular belleza lo que había hecho de Evelyn una modelo muy solicitada por artistas y fotógrafos cuando tenía tan solo catorce años. Más tarde, le permitió entrar en el coro del musical *Floradora*. Stanford White y Harry Thaw dejaban regalos y mensajes para ella en la puerta de los artistas, pero el premio se lo llevó White, lo que encendió el odio obsesivo de Thaw.

A lo largo de varias sesiones, Evelyn explicó al tribunal que White se la metió en el bolsillo con su encanto y atenciones, y que se convirtió en un generoso benefactor para ella, su hermano y su madre viuda. Describió también el estudio–escondite del arquitecto en la calle Veinticuatro, con su decoración exótica, estatuas, quimonos de seda, una alfombra de piel de oso polar, una habitación con espejos y, lo que despertó la mayor atención, un columpio forrado de terciopelo rojo en el que Evelyn daba puntapiés a unos parasoles japoneses de papel mientras se balanceaba. La parte más sensacional del testimonio de Evelyn fue la narración de cómo White la había drogado para arrebatarse la virginidad cuando ella tenía solo dieciséis años. Al

publicarse, el testimonio causó un escándalo público que recordaba al de «El tributo de las doncellas...» de W. T. Stead. La Casa Blanca se inundó de cartas y telegramas que exigían al presidente Roosevelt que prohibiera a los periódicos publicar ese tipo de material pornográfico, y en el Congreso se presentó una moción que recomendaba excluir del sistema de correos de Estados Unidos todas las publicaciones que llevaran «detalles repugnantes de aquel caso»^[146].

El jurado había llegado a un punto muerto cuando concluyó el proceso cuatro meses después. El segundo juicio empezó el 6 de junio de 1908 y avanzó con mayor rapidez, de modo que terminó al cabo de menos de cuatro semanas. En su alegato final, el fiscal recordó a los miembros del jurado la cordura con la que Thaw se había comportado en la mesa de James Clinch Smith pocos minutos antes del asesinato. Sin embargo, el jurado no tardó más de veinticuatro horas en decidir que Harry Thaw no era culpable, ya que estaba loco. Thaw fue trasladado a un psiquiátrico estatal para criminales dementes, donde se instaló cómodamente hasta su liberación, en 1915. Evelyn Nesbit trabajó como artista de vodevil y actriz de cine mudo, pero su carrera declinó lentamente y los últimos años de su vida estuvieron marcados por el alcoholismo, la adicción a la morfina y los intentos de suicidio. «A Stanny White lo mataron —comentó una vez lastimosamente—, pero mi destino fue peor: viví»^[147].

En *The Vanderbilt Era*, Louis Auchincloss compara la furia que provocó el escándalo White–Thaw con la que suscitaron los procesos contra Oscar Wilde la década anterior. «Había, sin duda, una nota de ignorancia en todo ello. “Conque así es como se entretienen en realidad estos artistas”»^[148]. Hay otras semejanzas entre el escritor paradigmático de los Yellow Nineties, es decir los años 1890, y el arquitecto que formó el gusto de la Edad Dorada. Ambos se vieron acosados por perseguidores privilegiados, desequilibrados y farisaicos; ambos fueron vilipendiados por cuestionar la moral sexual y se adhirieron al credo bohemio según el cual los artistas no estaban sometidos a las mismas reglas que el resto de los mortales. Ese punto de vista también lo compartió durante un tiempo Frank Millet, como demuestran sus atrevidas cartas de amor a Charles Warren Stoddard.

Ciertamente, Frank Millet y Stanford White se movieron en los mismos círculos bohemios durante su juventud. Se conocieron en 1876, con motivo de los trabajos de decoración de la iglesia de la Trinidad, la monumental construcción de estilo románico de Copley Square, en Boston, diseñada por H. H. Richardson. White, antiguo aprendiz de Richardson, convenció al arquitecto de que invitara a artistas jóvenes a completar la decoración interior de John LaFarge. Millet y el resto de los artistas con quienes White trabó amistad durante los trabajos en la iglesia de la Trinidad se convirtieron en el núcleo del Tile Club, que se creó en Nueva York el otoño siguiente. El club se fundó con la intención de producir azulejos decorativos artesanales en un estilo inspirado por William Morris, pero se transformó con rapidez

en un club social de artistas con el exuberante Stanny en el papel de payaso jefe. Para una de sus reuniones, Millet y Saint-Gaudens ayudaron a White a crear un comedor de estilo romano decorado con cortinas color crema, pieles de tigre y objetos de latón. Los miembros del Tile Club, vestidos con togas, se reclinaron en los sofás, atendidos por la Hellion, una modelo de artistas con un atractivo sexual que, según Frank, «lograría seducir incluso a san Antonio». Millet aseguró que jamás había asistido a una «juerga semirrespetable» más magnífica^[149].

A medida que crecían la fama y la riqueza de Stanford White, sus juergas se volvían cada vez más rumbosas y menos respetables. Alegre frecuentador de clubes y diseñador de algunos de los establecimientos más elitistas de Manhattan, también participaba en las parrandas secretas del Sewer Club y en las aventuras sexuales que tenían lugar en un espacio alquilado llamado La Morgue. Además se convirtió en el supremo papaíto espléndido de todo un grupo de jóvenes coristas —Evelyn Nesbit no era la única que se sentaba en el columpio de terciopelo rojo—; derrochaba dinero en regalos y ropa e incluso les pagaba las visitas al dentista. En los albores del nuevo siglo, «sus obsesiones adquirieron la velocidad de un ciclón», en palabras de la bisnieta del arquitecto, Suzannah Lessard^[150]. En 1906, el cabello rojo y el desmesurado mostacho de White se habían vuelto grises, y aparentaba veinte años más de los cincuenta y dos años que tenía. Padecía, sin saberlo, una enfermedad hepática degenerativa y una tuberculosis incipiente que probablemente hubieran acabado con él en cuestión de un año.

La mala fama que seguía ensombreciendo el nombre de Stanford White en 1912 seguramente quitó a Frank Millet las ganas de contar historias sobre Stanny al tranquilo y reservado cuñado de White en el *Titanic*. John Jacob Astor también había conocido al famoso arquitecto, pero ambos se distanciaron en 1903 a raíz de la construcción de un pabellón de deportes para la propiedad del primero en Ferncliff, cerca de Rhinebeck. Con el estímulo de Ava Astor, los planes se ampliaron para incluir una piscina interior de mármol, un campo de tenis, una biblioteca, una sala de billar y cuartos de invitados. Astor no había imaginado algo tan grande, y el arquitecto y él pronto dejaron de hablarse. White decía entender por qué a Astor le habían apodado Jackass. El edificio, al estilo del Gran Trianón de Versalles, se terminó en 1904, y más de un siglo después se convirtió en escenario de la boda de Chelsea, la hija del presidente de Estados Unidos Bill Clinton. El escándalo de Stanford White también contribuyó a alimentar la desaprobación que suscitó el compromiso de Astor con Madeleine Force en 1911. Las fotografías de un hombre de mediana edad, alto y con bigote, abrazado a una adolescente, despertaron recuerdos de las salaces historias que habían llenado los periódicos pocos años antes.

El viernes 12 de abril, a mediodía, junto a la puerta del despacho del sobrecargo se colgó una nota con las millas recorridas. Desde que partiera de Queenstown, el *Titanic* había cubierto 484 millas náuticas, superando así las 428 del *Olympic* en su primer día. Había un gran interés por ese dato entre quienes participaban en una apuesta sobre la velocidad del barco. Norris Williams señalaría que «en medio del océano el aviso del recorrido diario constituía prácticamente la única emoción del día, sobre todo para el afortunado ganador». La apuesta la organizaba el sobrecargo McElroy, pero la gestionaba un comité de pasajeros que elegían veinte cifras relativas a la posible distancia que recorrería el buque del día siguiente. Después de la cena, se celebraba en la sala de fumadores una puja en la que tanto los miembros del comité como quienes no pertenecían a él apostaban por los números, y los primeros recibían un reembolso del cincuenta por ciento de su apuesta si su número resultaba elegido. Norris Williams afirmó que el jueves por la noche la apuesta sobre la singladura del viernes había subido a cuatro dígitos y que había además un puñado de apuestas extraoficiales. El sobrecargo retenía aproximadamente el diez por ciento de las ganancias de la apuesta para donarlo a instituciones benéficas para marineros. Muchos pasajeros consultaban las millas recorridas cuando bajaban a almorzar a mediodía, ya que el tablón de anuncios del sobrecargo se encontraba cerca de la gran escalinata, un piso más arriba del comedor.

La carta del almuerzo del 12 de abril incluía tarta de Melton Mowbray, pollo hervido con tocino y cordero con salsa de menta, la clase de platos ingleses que Frank conocía de sus años en el pueblo de Broadway. Después de comer con Archie Butt y Clarence Brown, Millet probablemente se retiró a su camarote para seguir ocupándose de sus papeles. A buen seguro Archie Butt escribió algunas cartas aquella tarde, tal vez a su hermana Clara, para continuar con el diario epistolar. Aunque había escrito varias al presidente Taft durante su estancia en Europa, a Clara aún no le había contado nada sobre sus viajes, y había mucho que explicar, desde la audiencia en el Vaticano hasta la visita a Chester para ver a su hermano y a su sobrina Arrington de dieciséis años, a la que adoraba.

El *Titanic* también le parecía un buen lugar para trabajar a W. T. Stead, ocupado en la corrección de las galeradas de unos apuntes autobiográficos que pensaba publicar. «El barco es firme como una roca y el mar está como una balsa de aceite — escribió a su mujer desde Queenstown—. Si sigue así, podré trabajar mejor que en casa, porque no hay teléfonos que me molesten, y tampoco visitas»^[151]. Aunque el viernes fue lluvioso, el mar se mantuvo en calma y el barco prosiguió suavemente su rumbo hacia Nueva York. Por la tarde, la mayor parte de los pasajeros se había adormecido en la tranquilidad atemporal que a menudo acompañaba a una serena

travesía oceánica en un entorno confortable. No había actividades organizadas a bordo y muchos pasajeros leían o charlaban en las salas públicas, paseaban por cubierta, pedían un caldo caliente para tomarlo en una butaca de cubierta, bien envueltos en una manta, o tal vez jugaban una partida de tejo. Daisy Spedden, la madre del niño a quien Francis Browne había fotografiado el día anterior jugando a la peonza en cubierta, consignó en su diario que el viernes volvió a llevar al pequeño Douglas a cubierta para que jugara a la pelota.

Para los amantes del ejercicio más vigoroso estaba el gimnasio, con su entusiasta instructor, T. W. McCawley, a quien Helen Churchill Candee describió como «una poderosa figura de metro y medio por metro y medio con pantalones blancos» que «iba saltando por ahí» en busca de pasajeros que quisieran probar las diversas máquinas de ejercicios del gimnasio^[152]. Archie Butt había usado los caballos y el camello mecánicos del gimnasio del *Berlin* en su viaje a Europa, así que es probable que hiciera lo mismo en el *Titanic*, ya que necesitaba recuperar la fuerza que había perdido durante su enfermedad.

El ritual británico del té de la tarde se observaba en los transatlánticos de la White Star, y a las cuatro muchos pasajeros estadounidenses del *Titanic* tomaban té con pastas o galletas, aunque no estaban acostumbrados a hacerlo en su país. La Sala de las Palmeras era un sitio muy apreciado para tomar el té, ya que la orquesta tocaba todos los días entre las cuatro y las cinco. También era un buen lugar el Café Parisien, situado en la banda de estribor de la cubierta B, una sala que no existía en el *Olympic*. Las celosías cubiertas de hiedra y las mesas de café con sillas de mimbre creaban un ambiente continental, en el que finos emparedados y un surtido de pastas se servían en un carrito circular de dos pisos. «El café parisino es toda una novedad y tiene un aspecto muy auténtico —escribió un pasajero inglés a su mujer—; seguro que se hará muy popular entre los americanos ricos»^[153].

Poco después de la hora del té, el toque de corneta invitaba a los pasajeros a vestirse para la cena. En ese momento, el personal del Café Parisien había retirado las tazas y los platos de dulces, y las mesas del restaurante À la Carte, situado justo al lado, ya estaban puestas, con sus servilletas de lino artísticamente dobladas y colocadas de pie junto a la vajilla de porcelana con borde dorado de la Royal Crown Derby, creada especialmente para la sala. Los derechos de explotación del restaurante y el café adjunto los tenía Luigi Gatti, un próspero restaurador de Londres. El restaurante era conocido entre los pasajeros como restaurante Ritz, porque se parecía mucho a los de la cadena de hoteles Ritz–Carlton que había en los transatlánticos de la compañía Hamburg–Amerika. La White Star copió incluso el estilo Luis XV característico del Ritz en los paneles de madera de las paredes y las columnas estriadas de nogal. Pagando un recargo, los pasajeros podían degustar en aquel elegante ambiente platos más exquisitos que los que se servían en el comedor. A

última hora de la tarde, un trío de piano, violín y chelo empezaba a tocar en la recepción del restaurante para los comensales que estaban a punto de reunirse en las sillas tapizadas de seda y colocadas entre las cuatro paredes de madera blancas. La música ascendía por la gran escalinata de popa hasta los pasillos de los camarotes, y los acordes de un vals o una melodía operística llegaban sin duda hasta el camarote B-82, donde Benjamin Guggenheim se vestía para la cena con ayuda de su criado.

A sus cuarenta y seis años, Ben Guggenheim tenía el cabello canoso, pero seguía siendo guapo, con sus rasgos suaves y su mirada soñadora. A las mujeres les parecían atractivos su cálida sonrisa y su aire de hombre rico, y él correspondía vivamente a ese interés. Ben no era el único de los siete hijos de Meyer Guggenheim que tenía aventuras extramatrimoniales, pero, según un sobrino suyo, «de todos los hermanos era el más extravagante en sus devaneos amorosos, ya que llevaba a sus amantes a su propio hogar»^[154]. Uno de esos devaneos lo tuvo con una atractiva enfermera que se mudó a la mansión de la familia en Manhattan, supuestamente para dar masajes a Ben a fin de tratar su neuralgia. Eso sucedía cuando su hija Marguerite, a quienes todos llamaban Peggy y que se convertiría en una admirada coleccionista de arte, tenía cinco o seis años. Peggy escribiría posteriormente que adoraba a su apuesto padre, pero también recordó que a los siete años la castigaron por soltar: «Papá, creo que tienes una amante, porque pasas fuera muchas noches»^[155].

Según el *New York Times*, el enlace de Ben con Florette Seligman en 1894 fue «una de las bodas más bonitas de la temporada»^[156], un acontecimiento que unió al «príncipe de plata» de la rica familia minera con la hija de uno de los clanes de la banca más importantes de la ciudad. Los Seligman eran una familia judía de Nueva York, y se dice que contemplaban a los Guggenheim como arribistas^[157]. La fortuna de los Guggenheim era, de hecho, bastante reciente, conseguida en su mayor parte en el transcurso de la década anterior, cuando la familia cambió la importación de encaje por la adquisición de minas y la construcción de fundiciones. En 1885, cuando Ben tenía veinte años, lo enviaron a Leadville (Colorado) —la misma ciudad donde el marido de Margaret Brown hizo su fortuna— para que trabajara de contable en una mina de la familia. Luego ascendió a gerente de una fundición de Pueblo (Colorado), trabajo que realizó con cierto éxito, y la familia pronto empezó a concentrarse en la metalurgia como negocio principal. Sin embargo, en 1901, un insatisfecho Ben dejó su trabajo en M. Guggenheim & Sons para vivir de los ingresos resultantes de sus inversiones. Eso se revelaría como una decisión corta de miras, ya que Ben se perdió con ello la enormemente provechosa expansión del negocio familiar a la minería en África y Sudamérica y al final dejaría a sus tres hijas mucho menos ricas que los primos de estas.

No obstante, ahora Ben era libre para cultivar sus aficiones, como viajar, coleccionar obras de arte y conquistar mujeres. Florette amenazó con el divorcio,

pero los Guggenheim la convencieron de que siguiera casada por el bien de las niñas: Benita, nacida en 1895; Peggy, nacida en 1898, y Barbara Hazel (a quien llamaban Hazel), nacida en 1903. Florette, en cualquier caso, estaba lejos de ser una madre cariñosa y delegaba el cuidado de las niñas en los sirvientes. Hazel recordaría que su madre jamás le leyó un libro ni le contó un cuento. Peggy explicaba que Florette pasaba largas horas jugando al bridge y tomando el té con otras damas de «nuestro círculo». (Excluidas de los Cuatrocientos, las familias judías ricas de Nueva York formaron su propio círculo). Entretanto, Ben pasaba cada vez más tiempo en París, donde tenía una empresa llamada International Steam Pump Company, que, a pesar de contratos lucrativos como la construcción de los ascensores de la torre Eiffel, necesitaba constantes inyecciones de capital de la familia.

En abril de 1912, Ben llevaba más de ocho meses en París y regresaba a casa con ocasión del noveno cumpleaños de Hazel. En el *Titanic* le acompañaba su última amante, una menuda cantante de cabaret rubia de veinticuatro años conocida como Ninette, cuyo verdadero nombre era Léontine Pauline Aubart. En la lista de pasajeros, figura como «señora N. Aubert [sic] y criada», aunque seguramente era soltera. Ninette se instaló en el camarote B-35, en la misma cubierta que Ben, aunque a una discreta distancia. El pasaje que reservó no incluía las comidas, lo que quiere decir que pensaba comer siempre en el restaurante À la Carte. Ben probablemente pensara que en el restaurante despertarían menos sospechas que en el comedor. En las travesías uno siempre se encontraba con conocidos. Esta vez, los conocidos fueron Isidor e Ida Straus, cuyo sobrino Roger estaba casado con Gladys, una sobrina de Ben. Este se aseguró de que Ninette llevara vestidos caros en cada cena. En la reclamación de equipaje perdido que envió posteriormente a la White Star constaban cuatro baúles con veinticuatro vestidos, veinticuatro pares de zapatos, una colección de lencería, siete sombreros (dos de ellos con plumas), guantes largos, varios bolsos de pedrería, gemelos de ópera y una diadema.

Curiosamente, había a bordo del *Titanic* otro millonario enamorado de una cantante de cabaret parisina de veinticuatro años para la que había reservado un camarote. La pasajera del camarote C-90 figura en la lista como «señorita B. de Villiers», pero su verdadero nombre era Berthe Mayné, aunque a veces usaba el nombre artístico de Bella Vielly. En realidad Berthe era belga, y fue en Bruselas donde conoció a Quigg Baxter, un muchacho de veinticuatro años originario de Montreal. Quigg era robusto, guapo a pesar de haber perdido un ojo en un partido de hockey, bastante rico, y estaba loco por la chica. Hablaba perfectamente francés —el idioma de su madre—, aunque con acento canadiense.

La madre de Quigg, Hélène Baxter, procedía de una familia establecida en Quebec en los tiempos de Champlain. En 1882 se casó con el padre de Quigg, James Baxter, apodado Diamond Jim, vástago de una familia irlandesa de Ontario. Baxter

hizo una fortuna en Montreal con el comercio de diamantes y la banca. Finalmente abrió su propio banco y mandó construir unos grandes almacenes de veintiocho pisos conocidos como Baxter Block. Diamond Jim era un pequeño bribón y en 1900 le condenaron a cinco años de cárcel por desfalco. Murió poco después de cumplir condena, momento en que la mayor parte de su fortuna se daba por perdida. Pero Baxter había depositado efectivo en cuentas bancarias de Suiza y realizado algunas inversiones en Francia y Bélgica. Una vez viuda, Hélène pronto adquirió la costumbre de viajar todos los otoños a Europa para escapar del invierno de Montreal y controlar su dinero. En noviembre de 1911 vendió el Baxter Block y embarcó con destino a París en compañía de su hija Suzette, de veintisiete años y casada, y su hijo pequeño, Quigg. Para el viaje de vuelta a casa en abril, reservó en el *Titanic* una de las suites más elegantes de la cubierta B, sin saber que Quigg había reservado otro camarote en el piso de abajo para su amiga belga. Se desconoce si planeaba casarse con Berthe en Montreal, un enlace que seguramente no hubiera contado con la bendición de *maman*, ya que un diario belga había asegurado que la cantante era «bien conocida en los ambientes de placer de Bruselas»^[158].

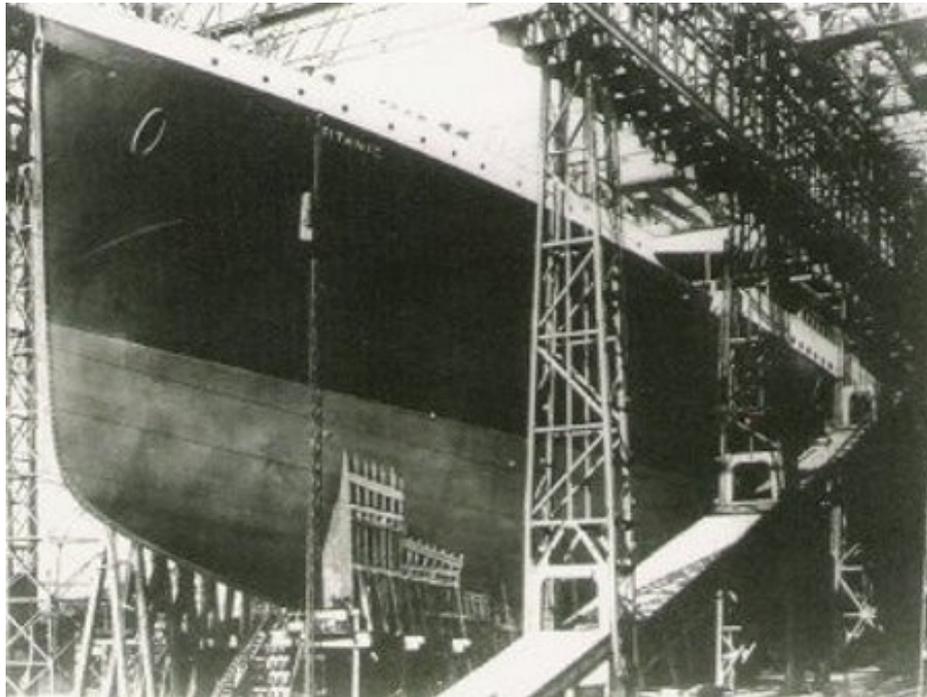
Hélène Baxter pasó los primeros días del viaje encerrada en su camarote debido a las náuseas, circunstancia que permitió a su hijo estar más tiempo con Berthe. La noche del viernes 12 de abril, es probable que Quigg también decidiera cenar en el restaurante Ritz. No se sabe si Ben Guggenheim y Quigg Baxter hablaron alguna vez ni si ambas parejas, tan curiosamente similares, se encontraron en el *Titanic*.

A las 19:45 horas de ese viernes, se recibió en el *Titanic* un radiotelegrama del capitán del transatlántico francés *La Touraine* donde se decía que habían «cruzado [una] gruesa masa de hielo» y avistado «otra masa de hielo y dos icebergs», y se ofrecían las coordenadas del hielo y de un barco naufragado que también habían descubierto^[159]. El capitán Smith respondió dando las gracias y enviando sus mejores deseos y un comentario sobre el buen tiempo. Al añadir la nueva información al mapa, el cuarto oficial, Joseph Boxhall, comentó al capitán que las coordenadas del *La Touraine* no les servían de nada, ya que los barcos franceses siempre tomaban una ruta más al norte. «Están fuera de nuestro camino», señaló mientras el timonel guiaba el nuevo transatlántico por un mar oscuro y calmo^[160].

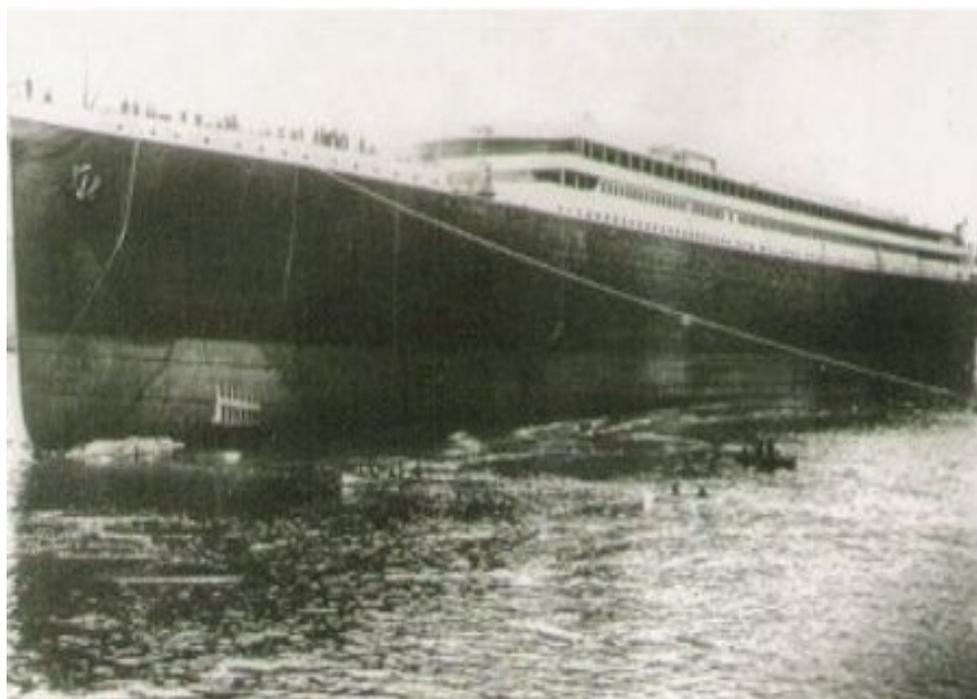


Fotografiada en el fondo del mar en 1986, esta estatuilla de inspiración clásica había decorado la chimenea de uno de los salones de primera clase del *Titanic*.

©Woods Hole Oceanographic Institute



El *Titanic* en el dique.
©Library Of Congress Prints And Photographs Archive



La botadura del *Titanic*.
©Library Of Congress Prints And Photographs Archive



El *Olympic*, barco gemelo del *Titanic*, zarpando de Southampton en una imagen muy parecida a lo que debió de ser la partida del *Titanic* el 10 de abril de 1912.
©Brown Brothers



El *Nomadic*, transbordador del *Titanic*, zarpa.
©Titanic Historical Society Collection, Endpapers



Edith Rosenbaum.
©Randy Bryan Bigham Collection



Los Astor.
©Brown Brothers



Molly Brown.
©Randy Bryan Bigham Collection



Karl H. Behr.
©Don Lynch Collection



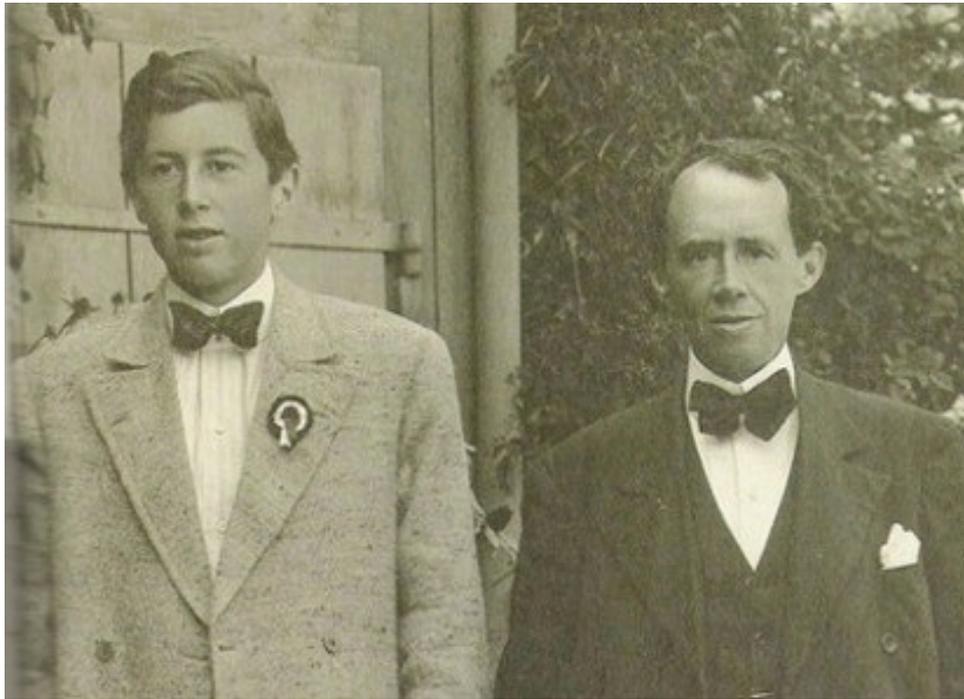
Helen Newsom.
©Don Lynch Collection



Francis Browne.
©Davidson & Associates



Francis Browne fotografió al escritor Jacques Futrelle al lado del gimnasio, en la cubierta del barco.
©Getty Images



R. Norris Williams y su padre, Charles Williams.
©International Tennis Hall of Fame & Museum



El mayor Butt, a la izquierda, acompañaba siempre a Taft, a la derecha, en sus apariciones públicas.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



On board R.M.S. "TITANIC."

April 11 1912

Dear Alfred:- I got yours
this morning and was glad
to hear from you. I thought
I told you my ship was the Titanic
She has everything but taxicabs
and theatres. Table d'hôte, restaurant
à la carte, gymnasium, Turkish
bath, squash court, palm garden,
smoking rooms for "ladies & gents", in-
tended I fancy to keep the women
out of the mens smoking room which
they infect on the German and
French steamers. The fittings are
on the order of Walden Hall and
are exceedingly agreeable in design
and color. As for the pomes they

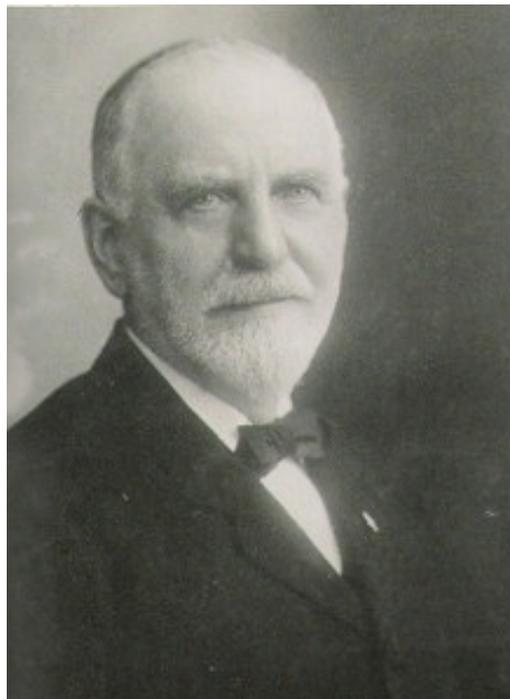
La primera página de una carta de Frank Millet a Alfred Parsons.

©Worcestershire Record Office



Frank Millet.

©American Academy of Arts and Letters Collection New York City



W.T. Stead.

©Library Of Congress Prints And Photographs Archive



Thomas Andrews.
©Titanic Historical Society Collection Endpapers



El capitán Smith, a la derecha, con Purser McElroy.
©Irish Examiner



Una mujer observa cómo los pasajeros embarcan en el transbordador de Queenstown.
©Irish Examiner



Pasajeros en la cubierta de segunda clase.
©Irish Examiner



El salón de primera clase del *Olympic*, muy parecido al del *Titanic*.
©Museum of the City of New York, Byron Collection



James Clinch Smith.
©George Behe Collection



Stanford White.
©Colección del autor



Evelyn Nesbit.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive

Las pandillas del barco

Sábado 13 de abril de 1912

«Esta mañana he tomado un baño turco —refirió Daisy Spedden en su entrada de diario del 13 de abril—. Ha sido el primero, y espero que sea el último, ya que jamás nada me había desagradado tanto, aunque disfruté del chapuzón final en la piscina»^[161]. Daisy se había llevado a «la señorita B.» —la niñera de su hijo, Elizabeth Burns— a lo que probablemente fuera también para esta su primer baño de vapor. Los baños turcos fueron populares en el Reino Unido a partir de la década de 1860, pero en Estados Unidos eran menos comunes. Instalarlos en barcos fue una innovación de la White Star, y el primero se presentó en el *Adriatic* en 1907. Para sus transatlánticos de la clase Olympic, la White Star había decidido que los baños fueran un servicio estelar, y los decoró en un estilo que, según *The Shipbuilder*, evocaba «algo de la grandeza del misterioso Oriente»^[162].

A la entrada de los baños, en la cubierta F, Daisy y la señorita Burns recibieron un juego completo de toallas y fueron acompañadas a los pequeños vestuarios, situados en un extremo de la sala fría. Al entrar en esta, la niñera y su señora —también ella, por mucho que hubiera viajado— se quedaron sin duda asombradas por un instante ante la decoración, que, desde el techo dorado con lámparas de bronce árabes y los ornados azulejos hasta los biombos con relieves estilo El Cairo, era en conjunto una pura fantasía de las mil y una noches. Una vez envueltos en las toallas blancas, una de ellas a modo de turbante, la primera parada para la mayoría de los bañistas era la ingeniosa silla-báscula, un asiento de lienzo colocado en un banco de madera dorado con una báscula, imprimía un billete con el peso de quien se sentaba. Desde allí se dirigían a la sala templada, donde permanecían unos quince minutos en un moderado calor seco antes de dirigirse a la sala caliente, que se mantenía a doscientos grados Fahrenheit. Parece ser que Daisy Spedden abandonó pronto la sala caliente para echarse en una de las tumbonas de borde dorado de la sala fría, donde probablemente tomaría un vaso de agua del grifo con cabeza de león que había en la pared.

Después de una ducha fría o un chapuzón en la piscina, los bañistas se dirigían a una de las dos «salas de champú» para lavarse todo el cuerpo en unas duchas de chorro circular. Cada una de esas salas disponía también de una gran losa de mármol donde los clientes podían tumbarse para darse una ducha-masaje gracias a un sistema de tuberías con inyectores ajustables. La piscina anexa en la que Daisy Spedden se dio el chapuzón estaba llena de agua de mar templada gracias al agua salada calentada que caía de un tanque situado en la cubierta superior. Al terminar, con el

papelito de la báscula en la mano, que indicaba si habían perdido algo de peso, Daisy y la señorita Burns probablemente volvieron a sus camarotes de la cubierta E antes de dirigirse al comedor para cenar.

Una vez más, en el comedor se habló mucho de la distancia recorrida por el barco esa jornada, que según el tablón de anuncios era de quinientas diecinueve millas náuticas, marca que superaba la del día anterior y que alegró sobre todo a aquellos que más se habían acercado a la cifra en la apuesta. El asunto también fue objeto de una conversación de sobremesa entre J. Bruce Ismay y el capitán Smith que oyó una pasajera llamada Elizabeth Lines. La señora Lines era otra americana en París, donde se había establecido unos años atrás con su marido, un médico que anteriormente había dirigido la Compañía de Seguros de Vida de Nueva York. Acompañada de su hija Mary, de dieciséis años, la señora Lines viajaba a Nueva York para asistir a la graduación de su hijo en el Dartmouth College. Después del almuerzo, se sentó sola a una mesa tranquila de un rincón de la Sala de las Palmeras para tomar un café, como había hecho el día anterior. Al cabo de poco, el capitán Smith y Bruce Ismay se sentaron en un sofá cercano. La señora Lines reconoció a Ismay de la época en que ambos vivían en Nueva York y confirmó su identidad preguntando al camarero que la atendía. Observó que el director de la White Star era el que más hablaba, mientras que el capitán se limitaba a asentir con la cabeza. Ismay comparó las millas recorridas por el *Titanic* con las del *Olympic* y expresó su gran satisfacción por el rendimiento del nuevo transatlántico. Repitió varias veces que estaba seguro de que recorrerían una distancia aún mayor al día siguiente, ya que iban a poner en marcha más calderas. Finalmente dio un manotazo al brazo del sofá de mimbre y dijo con énfasis: «¡Vamos a superar al *Olympic* y llegaremos a Nueva York el martes!»^[163].

Los historiadores que creen que se ha convertido a Ismay en chivo expiatorio del hundimiento ponen en tela de juicio la veracidad de aquella conversación. Señalan que arribar a Nueva York el martes por la tarde habría provocado problemas de amarre y desbaratado los planes que los pasajeros tuvieran a su llegada, por no mencionar la ceremoniosa bienvenida organizada en el puerto para el *Titanic*. Además, el propio capitán Smith había dicho a la prensa después del primer viaje del *Olympic* que «no intentaremos llegar el martes. Se construyó para llegar el miércoles»^[164]. Pero la hora oficial de llegada a Nueva York no se registraba en el momento en que el transatlántico amarraba, sino cuando pasaba junto al buque faro *Ambrose*, en Sandy Hook (Nueva Jersey), que señalaba la entrada del principal canal del puerto de Nueva York. En su primera travesía, el *Olympic* había pasado junto al buque faro a las 2:24 horas del miércoles 21 de junio de 1911. Ismay sabía que, para superar la marca del *Olympic* y llegar el martes, el *Titanic* solo tenía que pasar por allí antes de medianoche y mejorar en dos horas y media el tiempo de su buque hermano. De hecho, en su segunda travesía hacia el oeste, el *Olympic* alcanzó el buque faro a

las 22:08 del martes 18 de julio. Como el *Titanic* llevaba ya dos días avanzando a una velocidad media de casi veintidós nudos, tenía muchas posibilidades de llegar el martes, como predijo Ismay con tanto entusiasmo.

Daisy Spedden se pasó casi toda la tarde del sábado jugando a las cartas con Jim Smith en el salón. Smith y los Spedden se movían en los mismos círculos de la buena sociedad de Nueva York e incluso tenían parientes comunes. Sin embargo, Daisy y Frederic Spedden no se incorporaron a la pandilla que habían formado a bordo Smith y sus compañeros de mesa, Archibald Gracie y Edward Kent. Según Walter Lord, aquel círculo de siete personas era «uno de esos grupos que algunas veces se crean en un viaje transatlántico, cuando la química funciona y sus miembros se vuelven inseparables»^[165]. Archibald Gracie los llamaba «nuestra pandilla». La abeja reina de esa pandilla era Helen Churchill Hungerford Candee, escritora y dama de sociedad de Washington. Era una de las «damas desprotegidas» del barco a quienes el coronel Gracie, siguiendo una práctica bastante singular, se había ofrecido como «protector». En «Sealed Orders», el resumen del viaje que publicó en la revista *Collier's Weekly*, la señora Candee se refería a Gracie como «el hablador», y pronto se dio cuenta de que ella tenía más en común con «el hombre sensible», el arquitecto de Buffalo Edward Kent, quien compartía su interés por las antigüedades y la decoración de interiores. La escritora Mabel Dodge Luhan recordaba a Kent, un eterno soltero de cincuenta y ocho años, alto y distinguido, como un hombre «con inclinación por la belleza y los colores vivos».

Pero fue otro miembro de la pandilla, un «inglés cosmopolita» llamado Hugh Woolner, quien despertó el mayor interés en la señora Candee. Woolner era ocho años menor que ella y contemplaba la pequeña figura bien vestida de Candee desde sus seis pies y tres pulgadas de altura. Hijo de un eminente escultor victoriano, había estudiado en las mejores escuelas y en Cambridge, donde fue miembro del equipo de remo de la universidad. Sus modales de clase alta eran impecables, pero los tratos que hacía en sus negocios lo eran menos. Después de la muerte de su padre en 1892, utilizó su herencia para fundar una compañía de corredores de bolsa que tuvo problemas durante la guerra de los bóers en Sudáfrica. En un intento de reflotar su menguante fortuna, Woolner realizó una serie de prácticas ilegales que provocaron su expulsión de la Bolsa de Londres. En 1907 estaba arruinado y además era viudo, ya que su esposa estadounidense había fallecido el año anterior, dejándole con una hija de nueve años. Woolner decidió dejar a la niña al cuidado de sus suegros en Estados Unidos y probar suerte en los estados occidentales del país. En 1910 ya había amasado capital suficiente para pagar su deuda de insolvencia en el Reino Unido, de modo que pudo volver a presentarse como director de una compañía.

Desconocedora de su reputación de empresario de carrera accidentada y encantada con las atenciones que el gentil caballero inglés le dispensaba, Helen Candee le permitió acompañarla en largos paseos por las cubiertas del *Titanic*, como explica en «Sealed Orders». «“Vamos a dar una vuelta por el barco para verlo todo”, dijo la mujer del camarote de lujo al viudo. Subieron a la cubierta entoldada y echaron un vistazo al otro mundo, el de segunda clase, y quedaron maravillados por su lujo; miraron las olas y se maravillaron de su clemencia»^[166].

En unas memorias inéditas, Helen presenta a «aquellos dos», como se refiere a sí misma y a Woolner, de pie en la proa del barco. «Mientras la proa cortaba las olas, lanzando juguetonamente toneladas de agua a derecha e izquierda —escribió—, la indiferencia del barco hacia la humanidad era patente. Qué magnífico era, qué soberbio, qué titánico»^[167]. Esta descripción prefigura la famosa pose de los amantes en la epopeya cinematográfica de James Cameron, pero, teniendo en cuenta que el acceso al castillo de proa del barco estaba vedado a los pasajeros, es probable que la escena de Candee fuera igualmente inventada.

Hugh Woolner no fue el primer bribón encantador que se ganó las atenciones de Helen. Cuando rondaba los veinticinco años, se enamoró de Edward W. Candee, un rico empresario de Norwalk (Connecticut). El matrimonio tuvo una hija y un hijo, pero Candee abusaba de la bebida y acabó abandonando a su mujer e hijos. Helen podría haber pedido ayuda a su familia —los Churchill Hungerford eran un clan adinerado y bien conocido en la buena sociedad—, pero decidió generar sus propios ingresos convirtiéndose en periodista. Pronto aparecieron artículos con su firma en *Ladies Home Journal*, *Harper's Bazaar* y otras revistas femeninas, y en 1900 escribió un libro de autoayuda, *How Women May Earn a Living*, que fue un éxito de ventas. Al año siguiente publicó su única novela, *An Oklahoma Romance*, de la que los críticos elogiaron la autenticidad de sus descripciones de las tierras del oeste, si bien no se sabe si la erótica historia de amor que contiene es también auténtica. Helen había pasado varios años en Guthrie (Oklahoma) a mediados de la década de 1890 para facilitar su divorcio de Candee. Tanto el divorcio en sí como el traslado a una ciudad fronteriza fueron decisiones poco convencionales para una mujer de sus orígenes, pero Helen tenía una mentalidad independiente muy adelantada a su tiempo.

En 1904 Helen y sus hijos vivían en Washington, y al cabo de pocos años el *Washington Times* la describiría como «una integrante de la élite más elegante de la ciudad», que había adquirido «una sólida reputación de brillante anfitriona» y cuya mansión de Rhode Island Avenue habían «visitado algunos de los personajes más importantes del mundo»^[168]. Ese estilo de vida fue posible gracias a una herencia que le tocó a la muerte de su madre, pero Helen no dejó de ganar dinero escribiendo y asesorando a algunas de las damas más influyentes de Washington sobre la decoración del hogar. Entre sus clientas figuraban Mathilde Townsend Gerry, el

antiguo amor de Archie Butt, y las dos primeras damas para las que trabajó Archie, Edith Roosevelt y Nellie Taft. Helen había crecido entre antigüedades —una silla propiedad del viejo William Brewster, pasajero del *Mayflower*, era una reliquia de la familia—, y en su libro de 1906 *Decorative Styles and Periods* defendía su uso. Los caballos también habían formado parte de su infancia en el campo de Connecticut, y en Washington cabalgaba con Clarence Moore y su esposa en el Club de Caza Chevy Chase. Helen participaba activamente en campañas a favor del voto femenino y encabezó un contingente de elegantes amazonas en el histórico desfile por el sufragio femenino que se celebró en Washington el 3 de marzo de 1913.

A pesar de su pleno compromiso con la causa del voto femenino, Helen declaró que, a diferencia de otras partidarias de que las mujeres pudieran votar, a ella no le interesaba «ir vestida como la enfermera jefe de un asilo»^[169]. Las columnas de sociedad comentaban con frecuencia los elegantes atavíos de la «encantadora señora Churchill Candee», a quien le encantaban el terciopelo negro y el armiño, así como los grandes sombreros con plumas que estaban tan de moda en aquella época. Un sombrero igual de chic pero más discreto coronaba su cabeza mientras leía sentada en la cubierta de paseo del *Titanic*, donde reservaba dos butacas, «una para mí y la otra para las visitas, o para protegerme»^[170]. Un día, al regresar allí después del almuerzo, la señora Candee encontró a los seis miembros de su pandilla esperándola junto a las butacas. Además de Hugh Woolner y el trío de Gracie, sus otros admiradores eran dos hombres a quienes Woolner había conocido a bordo. El primero era Mauritz Håkan Björnström–Steffansson, de veintiocho años, hijo de un barón sueco, que cursaba estudios técnicos en Washington, y el segundo, un ingeniero irlandés alegre y rechoncho llamado Edward Colley, que tenía una casa en Victoria (Columbia Británica).

«Estamos aquí para entretenerla —dijo uno de los hombres—. Todos hemos tenido la misma idea: que no debe estar nunca sola»^[171]. Sus solícitos admiradores sabían muy bien que la señora Candee regresaba a América para estar junto al lecho de su hijo herido, Harold. También es posible que Archie Butt y Frank Millet, conocidos de Washington que paseaban todos los días por las cubiertas, se pararan junto a su butaca para expresarle educadamente su preocupación. La compañera de Ella White, Marie Young, los vio muchas veces caminando juntos, y posteriormente explicó que «los dos hombres famosos pasaban muchas veces al día dando juntos un vigoroso paseo, uno [Archie] hablando siempre con la misma rapidez con que caminaba, mientras el otro escuchaba y sonreía»^[172].

Marie Young había dado clases de música a los hijos de los Roosevelt en Washington y sabía quiénes eran Frank y Archie, aunque no los conocía personalmente. En sus frecuentes visitas a la cocina de la cubierta D para echar un vistazo a «los hermosos pollos franceses que nos llevábamos a casa», Marie se lo

pasó en grande observando algunos de los trabajos del barco. Según describió con posterioridad, veía «a los cocineros ante los grandes calderos de porcelana y a los panaderos sacando las enormes hogazas de pan, con las que más tarde se llenó una canasta que se subió a cubierta para aprovisionar los botes de salvamento». Le pidió al carpintero del barco que hiciera unas cajas para las gallinas y gallos y, cuando le pagó con monedas de oro, él le dio las gracias diciendo: «Es una suerte que te den oro en una travesía inaugural»^[173]. Entretanto, las gallinas ya estaban muy ocupadas poniendo huevos y Marie informaba a diario a Ella White, quien seguía sin poder abandonar el camarote que compartían en la cubierta C, ya que aún se estaba recuperando de su caída al embarcar.

Otro pasajero que seguía en su camarote era Hugo Ross, el integrante enfermo de Los Tres Mosqueteros canadienses, que había embarcado en camilla en Southampton. Sus compañeros, Thomson Beattie y Thomas McCaffry, pasaban a verle a menudo en su camarote de la cubierta A, al igual que otro amigo, el comandante Arthur Peuchen, un millonario de Toronto, oficial de la milicia y regatista. Ross había formado parte de la tripulación del yate de Peuchen, el *Vreda*, de sesenta y cinco pies de eslora, cuando estudiaba en la Universidad de Toronto, y había acudido con él muchas veces a las fiestas que se celebraban tras las competiciones en la terraza del Real Club Náutico Canadiense, con vistas al lago Ontario. Sin duda Peuchen había invitado a Ross a visitar Woodlands, su casa a orillas del lago Simcoe, al norte de la ciudad, donde los paseos en barca se alternaban con partidos de tenis, golf y cróquet sobre la hierba de los terrenos que rodeaban la alta casa de ladrillo rojo con tejado a dos aguas. Todo aquello, además de una gran mansión en el número 599 de Jarvis Street, la vía más esplendorosa del Toronto de entonces, fue posible gracias a que Peuchen había desarrollado un método innovador para extraer acetona (un producto químico usado principalmente para la elaboración de explosivos) de la madera. Su empresa, la Standard Chemical Company, poseía grandes extensiones forestales en Alberta, así como fábricas en Ontario y Quebec que suministraban por vía marítima alcohol bruto a refinerías de Inglaterra, Alemania y Francia. Debido al alcance internacional de su negocio, Peuchen realizaba con frecuencia viajes transatlánticos. Con la primera travesía del *Titanic*, Peuchen ya había cruzado el océano cuarenta veces, y pensaba estar de vuelta en casa el 18 de abril para celebrar su cincuenta y tres cumpleaños.

Peuchen era uno de los treinta canadienses que viajaban en primera clase, los cuales constituyen una muestra fascinante de la élite empresarial de aquel joven país. Si la plutocracia de la Edad Dorada de Estados Unidos era un mundo pequeño, Canadá era un pueblecito. El comandante Peuchen conocía a casi todos los canadienses importantes a bordo, y era a su pandilla del barco lo que el coronel Gracie a «la suya». Las semejanzas entre los dos hombres van incluso más allá: ambos nacieron en 1859, ambos disfrutaban de una posición desahogada y debían sus

títulos militares a regimientos modernos de la milicia. Además, llevaban bigotes parecidos (aunque Peuchen también lucía una pequeña perilla) y eran extravertidos y a menudo incluso demasiado parlanchines.

Aunque había reservado un camarote sencillo en la cubierta C, Arthur Peuchen disfrutaba de las comodidades del *Titanic* y con posterioridad declaró: «El *Titanic* era un buen barco, lujosamente equipado, y yo estaba encantado con él. Pero cuando supe que nuestro capitán era Smith, dije: “No puede ser que tengamos a ese hombre”»^[174]. Smith le parecía un capitán demasiado sociable. Opinar sobre capitanes y barcos era habitual en las conversaciones de los viajeros experimentados, y sin duda Peuchen pontificó sobre el capitán Smith ante sus compañeros de mesa, Harry Markland Molson, miembro de la conocida familia cervecera y director del Banco de Molson en Montreal, y Hudson J. C. Allison, quien a sus treinta años ya había hecho su agosto con el negocio inmobiliario y bursátil en Montreal. Allison viajaba con su joven esposa, Bess, sus dos hijos pequeños y cuatro criados a los que habían contratado recientemente en Inglaterra. Molson, el canadiense más rico a bordo, era director de una de las empresas de Peuchen, quien en Londres lo había convencido de que viajara en el *Titanic* en lugar de esperar al *Lusitania*.

Hombre tranquilo y modesto, con barba corta y bigote, a sus cincuenta y cinco años Molson seguía siendo soltero, aunque no era de los recalcitrantes. Su apodo, Merry Larkwand^[175], se debía a su reputación de playboy. En *The Molson Saga*, la cronista de la familia, Shirley E. Woods, cuenta que durante unos años Harry mantuvo una relación íntima con Florence Morris, la atractiva esposa de uno de sus primos. Parece que el marido de Florence dio su visto bueno al romance —su esposa navegaba a menudo a solas con Molson en el yate de este y se quedaba en su casa de verano— y el *ménage à trois* era del dominio público en Montreal. Antes de partir a Inglaterra, Molson cambió su testamento para dejar a Florence una de sus casas y una suma considerable de dinero en efectivo con carácter «indivisible y para que sea de su plena propiedad»^[176].

Si Hud Allison, un hombre con gafas, y su mujer hubieran oído algún rumor sobre la amante de Molson, seguramente habrían decidido ignorarle, ya que eran una joven pareja tranquila y conservadora, con dedicación activa a las labores de la iglesia metodista de Montreal. Durante su estancia en Inglaterra, bautizaron a su hijo recién nacido Trevor en una iglesia de Epworth, donde antaño predicara el fundador del metodismo, John Wesley. En Londres, Hudson Allison asistió a una reunión de directores de la British Lumber Corporation, y tal vez fuese allí donde se encontró con Peuchen y aceptó compartir mesa con él en el *Titanic* durante la travesía a casa.

Cuando tenía poco más de veinte años, Hudson Allison pasó dos años en Winnipeg, donde conoció a algunos de los otros canadienses que formaban parte de la pandilla de Peuchen en el barco: Thomson Beattie, uno de Los Tres Mosqueteros, y el

magnate inmobiliario Mark Fortune y familia. Mark Fortune había llegado a Winnipeg en 1871, cuando el lugar era poco más que un punto de comercio de pieles y él un joven campesino de Ontario con un nombre y una ambición dignos de una historia de Horatio Alger. Tuvo la perspicacia de adquirir mil acres de tierra que en el futuro atravesaría Portage Avenue, una de las principales vías de una ciudad en pleno crecimiento. Aquella inversión le proporcionó una fortuna a la altura de su nombre. En 1911 ya había visto satisfecha su ambición de ser concejal de la ciudad y construido una gran mansión de estilo imitación Tudor en el vecindario más elegante de la ciudad. Al año siguiente decidió realizar un gran viaje por Europa con su mujer, su hijo Charles, de diecinueve años, y tres de sus hijas: Ethel, de veintiocho; Alice, de veinticuatro, y Mabel, de veintitrés.

Partieron en enero de Nueva York a bordo del *Franconia*, donde Alice Fortune encontró a un admirador en William Sloper, un joven afable de New Britain (Connecticut), hijo de banquero, a quien ella le pareció «una chica muy bonita y una excelente pareja de baile». Pero Sloper, de veintiocho años, no estaba dispuesto a contentarse con una sola muchacha en el viaje de la vida. Según recordó en sus memorias, también estaba la «vivaz y guapa sobrina» de una pareja de Connecticut, que le dejó fascinado, además de «dos atractivas hermanas de Chicago» con las que decidió marcharse en primavera a la Riviera francesa para pasar un par de semanas^[177]. Pero antes disfrutaría de un crucero por el Mediterráneo, seguido de una excursión en barco Nilo abajo. Para la mayoría de los turistas, la primera parada en El Cairo era el hotel Shepheard, y cuando Sloper llegó en febrero la familia Fortune ya se alojaba allí. Una tarde se sentó con ellos en la terraza para tomar unas copas y Alice Fortune pronto notó la presencia de un indio bajito tocado con un fez granate; el hombrecillo agitaba las manos hacia ellos entre los balaustres de la terraza, y Alice envió a Sloper a ver qué quería. El indio resultó ser un adivino que, al mirar la palma de la mano de Alice, advirtió: «Estás en peligro cada vez que viajas por mar; veo que vas a la deriva en un bote por el océano. Lo perderás todo menos la vida. Te salvarás, pero otros morirán»^[178]. Aquel mal augurio fue rechazado de inmediato con una risotada, y pagaron rápidamente al pequeño faquir para que se marchara.

Sloper abandonó pronto El Cairo en un vapor del Nilo con la pareja de Connecticut y su despierta sobrina, mientras los Fortune y Los Tres Mosqueteros partían en otro barco para realizar una excursión por el río. No se volverían a ver hasta el domingo 7 de abril, en Londres, donde Sloper se encontró a los Fortune tomando el té en la Sala de las Palmeras del hotel Carlton, en Pall Mall. «¿Cuándo se marcha a casa?», fue la primera pregunta que le hizo Alice. Sloper respondió que acababa de reservar un billete para el sábado siguiente en el *Mauretania*. Alice le sugirió que intentara cambiar el pasaje para el *Titanic*, que zarpaba el miércoles, y le aseguró que a bordo habría por lo menos veinte personas que él conocía del

Franconia. Luego aceptó ir a cenar y al teatro con él la noche siguiente. Cuando Sloper fue a recogerla al Carlton el lunes por la noche, anunció con orgullo que había reservado un camarote en el *Titanic*. «Ha olvidado que es peligroso viajar conmigo», replicó juguetona Alice, recordándole la predicción del adivino en El Cairo^[179]. A Sloper le divirtió el comentario, y el miércoles por la mañana se reunió con los Fortune en la estación de Waterloo para tomar el tren marítimo a Southampton.

A las cuatro de la tarde del sábado, Daisy Spedden había terminado su última partida de cartas con Jim Smith y decidió que le llevaran una bandeja con el servicio de té al salón. Después del té, charló con Malvina Cornell, de cincuenta y cinco años, esposa de un juez de Nueva York, y su hermana, Caroline Brown, de cincuenta y nueve, cuyo marido era socio de la editorial Little, Brown, de Boston. También se encontraba a bordo una tercera hermana, Charlotte Appleton, de cincuenta y tres años, ya que las tres mujeres volvían a su país tras asistir en Inglaterra al funeral de una hermana mayor que se había casado con un diplomático británico. La mujer de Archibald Gracie era amiga de las hermanas Lamson, como se las había conocido en el pasado, y al verlas en el embarcadero de Southampton Gracie se ofreció para ser su protector masculino a bordo, la misma peculiar galantería de que ya había hecho objeto a la señora Candee. Más tarde conoció a una cuarta integrante de esa pandilla íntegramente femenina, una mujer más joven, Edith Corse Evans, de treinta y seis años, pariente política de Malvina Cornell, quien embarcó en Cherburgo. «Qué poco sabía yo de la responsabilidad que asumí con respecto a su seguridad», escribiría Gracie recordando a aquellas cuatro mujeres.

Avanzada ya la tarde, las cubiertas empezaron a llenarse de pasajeros que se disponían a dar su paseo previo a la cena. Norris Williams y su padre caminaron por la cubierta superior con sus abrigos de pieles, y Norris recordó que el principal tema de conversación era «la velocidad del barco y cómo se estaba convirtiendo en el navío más popular de todo el océano»^[180]. Cuando el sol descendía hacia el horizonte atlántico para ofrecer de nuevo un espectacular final de jornada, Steward Fletcher se llevó la corneta a los labios para anunciar a los pasajeros que era la hora de vestirse para la que sería la penúltima cena del *Titanic*.

Diseñadoras

Sábado 13 de abril de 1912, 18:00 horas

Mientras Helen Candee, Edith Rosenbaum y Ninette Aubart decidían cuál de los vestidos que habían adquirido en París sería el más adecuado para la cena del sábado, algunas de las otras damas de primera clase elegían creaciones de la diseñadora inglesa entonces más de moda, Lucile, es decir lady Duff Gordon. Muchas de ellas ignoraban que la diseñadora de sus vestidos Lucile, de un acabado exquisito, se hallaba a bordo, ya que viajaba con un nombre falso. En la lista de pasajeros, figuran como ocupantes de los camarotes A-16 y A-20 unos tales «señor y señora Morgan», cuando en realidad en esas habitaciones se alojaban sir Cosmo y lady Duff Gordon.

Seguramente los Duff Gordon usaron el nombre Morgan para disfrutar de una travesía tranquila, sin el frenesí de invitaciones que hubieran obligado a Lucile a pasar el tiempo entreteniendo con su encanto a las ricas damas que constituían una parte importante de su clientela. Y para su marido, un reservado baronet escocés, siete días de cotilleos con americanas ostentosas hubieran sido siete días en el purgatorio. Sir Cosmo detestaba especialmente a los reporteros de Nueva York que esperarían a su esposa en el muelle para molestarla con preguntas impertinentes si se enteraban de que se encontraba a bordo. Lucile no solía viajar con su marido, pero esta vez necesitaba su firme mano empresarial, ya que estaba a punto de cerrar un acuerdo para alquilar un local más grande para la sucursal neoyorquina de Lucile Ltd. Habían entrado en contacto por motivos profesionales: Cosmo invirtió en la casa de modas en 1895, poco después de su creación, y pronto quedó cautivado por aquella pequeña mujer enérgica que dirigía el negocio. Sin embargo, su madre se oponía categóricamente a un «enlace escandaloso» con una divorciada, de modo que no se casaron hasta que la anciana murió, en 1900.

Al igual que Helen Candee, Lucile tuvo un primer matrimonio desafortunado. A los veintiún años se casó con James Stuart Wallace, un comerciante de vino veinte años mayor que ella. Wallace pronto mostró una afición excesiva al producto que vendía y le ponía los cuernos cada dos por tres, dando a Lucile lo que ella denominó los peores seis años de su vida. Después de que la abandonara por una bailarina de music-hall, estaba decidida a pedir el divorcio, un paso que en aquella época resultaba caro e infamante para una mujer. Con una hija pequeña y sin ninguna fuente de ingresos, Lucy (como la llamaban familiarmente) llegó a la conclusión de que tenía que encontrar trabajo, pese a que para las mujeres distinguidas las opciones eran muy limitadas. Pero pronto tuvo una idea. «Una mañana, cuando estaba haciendo un

vestido para Esmé [su hija] —escribió—, tuve una inspiración. No importaba lo que supiera hacer y lo que no. Sabía hacer vestidos. Me convertiría en modista»^[181].

Es bien cierto que Lucy sabía confeccionar vestidos, ya que había sido una necesidad para ella durante la mayor parte de su vida. Había pasado gran parte de su infancia en Canadá, en Guelph, localidad situada en una zona rural de Ontario. Su padre, Douglas Sutherland, un ingeniero de Nueva Escocia, conoció a la futura madre de Lucy, Elinor Saunders, hija de un funcionario del lugar, cuando trabajaba allí en la construcción del Grand Trunk en 1859. Poco después de su boda en 1861, el trabajo llevó a Sutherland a trasladarse primero a Nueva York, luego a Brasil y finalmente a Italia. Su mujer lo acompañó, pero mientras él trabajaba en Italia alquiló un alojamiento en Londres, donde nació Lucy en junio de 1863. Al año siguiente, en octubre de 1864, nació otra hija, Elinor, pero solo cinco meses después Douglas Sutherland enfermó de fiebre tifoidea y murió. Su esposa se vio obligada a regresar a Canadá con sus dos hijas pequeñas para vivir con su familia en una granja llamada Summerhill, en las afueras de Guelph.

El hogar de Summerhill estaba dominado por la abuela de Lucy, una formidable matriarca victoriana vestida de luto que estaba decidida a inculcar maneras refinadas a sus nietas. La vida podía ser bastante sosa en aquella casa gris de piedra caliza situada sobre una colina, especialmente durante los largos meses de invierno, pero todos los años se animaba con la llegada de *le tonneau bienvenue*, un tonel enviado desde París por los parientes franceses. Las dos chicas temblaban de ilusión cuando la tapa del tonel se abría para dejar al descubierto vestidos de colores alegres, medias de seda, gorros con cintas, vaporosas enaguas con lazos, corsés e incluso guantes y pelucas. Lo más importante para Lucy era que también había rollos de tela, con cuyos retales confeccionaba vestidos para sus muñecas hechas a mano.

Antes de morir, Douglas Sutherland hizo prometer a su mujer que sus hijas crecerían y se educarían en Inglaterra. El único hombre de Guelph que podía ayudar a la joven viuda a cumplir aquel deseo era un adusto escocés de sesenta y tres años llamado David Kennedy, que vivía en una granja cercana. En octubre de 1871 Elinor Sutherland se prometió con él, y pocos meses después las dos niñas zarparon hacia Inglaterra con su madre y su padrastro. Las hermanas no tardaron en sentir un intenso rechazo hacia Kennedy, a quien Elinor describió como «un inválido malhumorado y maniático»^[182]. Se establecieron en Jersey, una isla del canal cercana a la costa de Normandía, donde la vida era barata y el clima templado sentaba bien a la frágil constitución del padrastro. Como consecuencia de la tacañería de Kennedy, las chicas fueron educadas sin demasiado entusiasmo por una sucesión de institutrices y profesores mal pagados. Afortunadamente, encontraron muchas cosas para estimular su fantasía en la biblioteca de la bella casa georgiana que Kennedy logró alquilar por relativamente poco dinero. Algunas pinturas de primera clase adornaban sus paredes

—un Gainsborough, un Lawrence y un Lely entre ellas—, y Lucy pronto comenzó a diseñar vestidos inspirados en los que veía en los retratos y los libros. La naturaleza romántica de su hermana Elinor se vio espoléada por las historias de reyes y reinas que devoraba en la biblioteca.

La vida social de Jersey giraba en torno a la Casa del Gobierno, la residencia del teniente gobernador, de cuya hija pronto se hicieron amigas Lucy y Elinor. Un día, cuando Lucy tenía once años, las chicas se pusieron locas de contento al oír que Lillie Langtry pronto iría a cenar a la Casa del Gobierno. Lillie era una lugareña, hija del deán de Jersey, que se había casado y marchado a Londres, donde su belleza llamó la atención de pintores como John Everett Millais. En una ocasión en que llevaba un vestido negro, el único bueno que tenía, atrajo la mirada del príncipe de Gales, de quien pronto se convirtió en amante. Eso le facilitó la entrada en el elitista grupo de Malborough House, y en poco tiempo llegaría a ser la belleza más alabada de la época. Las mujeres imitaban su singular estilo, desde su sencilla cofia hasta su costumbre de ir siempre vestida de blanco o de negro.

La noche en que Jersey Lily, como era conocida, tenía que aparecer en la Casa del Gobierno, Lucy y Elinor se escondieron bajo un tocador del cuarto de baño para escudriñar por los agujeros que habían hecho en la funda de calicó y muselina que lo cubría. Sin embargo, cuando entró Lillie Langtry, la excitación las delató, y la famosa belleza las sacó de su escondite. Años más tarde, Elinor aún era capaz de describir los detalles del «vestido de seda blanca» de Lillie, con «un estrecho corpiño y un polisón abombado en la parte de atrás»^[183]. Jersey Lily también recordaría en sus memorias a «las dos guapas niñas pelirrojas» que espiaban ocultas debajo del tocador^[184].

Al día siguiente, las chicas observaron a la señora Langtry cuando caminaba por la ciudad ataviada con terciopelo negro y pieles. Lucy hizo un dibujo de la mujer que inspiró un vestido que confeccionaría para uno de los primeros bailes a los que asistió en la Casa del Gobierno. «Era de terciopelo negro —recordó— que caía en suaves pliegues hasta los pies y tenía un pequeño corpiño ceñido que acababa en un cinturón bajo»^[185]. En otro baile al que acudió con ese mismo vestido negro conoció a un guapo capitán del ejército que se convirtió en su primer amor. Cuando parecía que la relación podía terminar en boda, estalló una pelea de enamorados. Desoyendo el consejo de su madre, la voluble Lucy hizo las maletas y se fue a vivir con unos parientes a Inglaterra. «Decidí que solo se podía hacer una cosa —escribió con posterioridad—. Tenía que hacerle ver [al capitán del ejército] que no me importaba. Así que con ese fin me casé con el primero que pidió mi mano, y resultó ser James Stuart Wallace»^[186].

Cuando su matrimonio con Wallace acabó en divorcio en 1893, Lucy estaba prácticamente sin un penique y vivía en el piso de su madre, que había enviudado, cerca de Berkeley Square. Poco después de la inspiración que la empujó a ser

modista, una amiga que se movía en sociedad le comentó que necesitaba un vestido de té para una fiesta que se celebraría en una casa de campo. Los vestidos de té o *teagies*, como se los denominaba, no tenían corsé y se llevaban a la hora del té, momento del día en que los caballeros se iban con sus amantes. Eran hermosas creaciones vaporosas, confeccionadas con pocas piezas. Lucy se puso a trabajar para crear un vestido de té con finos pliegues inspirado en uno que recordaba haber visto en el teatro. En la fiesta de la casa de campo, provocó un torrente de comentarios, y al cabo de poco tiempo todas las mujeres que lo habían visto querían que Lucy les hiciera un vestido de té. Pronto tuvo que contratar a una ayudante para poder satisfacer la demanda.

La mayoría de las mujeres distinguidas del Londres de la década de 1890 compraban su ropa en París, a modistas como Worth y Doucet, o tal vez elegían un diseño de una revista para que su costurera particular lo copiara. Lucile pudo haber acabado siendo una de las muchas costureras de Londres, de no ser porque se le ocurrió crear diseños originales, que no eran copias de los parisinos. Cuando las mujeres de la buena sociedad descubrieron que podían adquirir vestidos que nadie más llevaría, los libros de pedidos de Lucy se llenaron con rapidez. Los últimos toques de los diseños de Lucile también eran muy admirados: los diminutos botones, los volantes de encaje y las cintas, así como las delicadas flores de seda se convirtieron en la seña distintiva de Lucile. En 1893, Lucy contrató a cuatro ayudantes y abrió una tienda en Old Burlington Street. Las columnas de sociedad señalaron que durante las carreras Royal Ascot de ese mes de junio los vestidos de Lucile llamaron mucho la atención.

Pero aún más comentarios suscitó una habitación de Old Burlington Street donde se exhibían prendas de ropa interior, que hasta entonces se llamaban «innombrables». En lugar de la sencilla ropa interior blanca de batista que se suponía que tenían que llevar las mujeres decentes, la habitación con cortinas de tafetán rosa ofrecía pololos de colores pastel y lencería rosa pálido. «En aquella época, la virtud se expresaba con demasiada frecuencia a través de lo anticuado —recordó Lucy—. Yo solté en una asombrada ciudad de Londres, un Londres de ropa interior de franela, medias de lana y voluminosas enaguas, una cascada de chifón, de telas tan bonitas como las de la Grecia antigua»^[187]. Según sus memorias, «la mitad de las mujeres venían a verlas, aunque no tenían el coraje necesario para ser las primeras en comprarlas. Esos atrevidos motivos de encaje..., esos provocativos lazos de terciopelo... eran seguramente las armas de una mujer “no muy bonita”»^[188]. Para el círculo de aristócratas que rodeaban al príncipe de Gales, ser solo bonita era algo propio de las clases inferiores, y cuando las vaporosas creaciones de Lucile fueron adoptadas por mujeres como la condesa de Warwick, una de las favoritas del príncipe, otras damas distinguidas la imitaron.

Daisy Warwick era amiga de la hermana de Lucy, Elinor, quien en 1892 se había casado con Clayton Glyn, un terrateniente de Essex de maneras bruscas que poseía una casa no lejos del imponente Easton Lodge de los Warwick. Elinor se pasó la mayor parte de su segunda década de vida buscando a un compañero rico de una buena familia inglesa. Sin dote que aportar al matrimonio, tuvo que confiar en la atracción de su espléndida belleza —brillante cabello pelirrojo, ojos verdes y una piel pálida perfecta—, realzada por los llamativos vestidos elaborados por su hermana. Una vez casada, sin embargo, Elinor comprobó con tristeza que los medios de Clayton eran más modestos de lo que parecían. Pero eso no le impidió vestirse con estilo, y ella y su marido se mezclaron con «la flor y nata de la aristocracia inglesa» en las fiestas que se celebraban en Easton Lodge^[189].

Por estar divorciada, a Lucy no la invitaban a las reuniones en las casas de campo, y en cualquier caso ella prefería la compañía de *café society*, como se llamaba entonces a la bohemia elegante de Londres. Y en esos círculos, no le faltaban admiradores. Uno de ellos era el artista Philip Burne-Jones, hijo del pintor prerrafaelita Edward Burne-Jones, y otro el reconocido laringólogo sir Morell Mackenzie, quien todos los jueves organizaba reuniones a las que asistían personalidades del mundo del arte. En uno de los salones de Mackenzie, Lucy conoció a Oscar Wilde, que ese día llevaba calzones cortos de terciopelo negro y un girasol en el ojal, y que le pareció «la criatura más extraña que he visto en mi vida»^[190].

Otra figura del mundo del teatro, la actriz Ellen Terry, le causó una impresión mucho mayor. Lucy se convirtió en una de las acólitas de la actriz, quien la consoló y animó tras su divorcio. Terry le presentó a amigos de la farándula, lo que permitió a Lucy obtener algunos contratos para diseñar el vestuario de obras de teatro. En aquella época, las ropas que se llevaban sobre el escenario solían ser de brocado y terciopelo, telas rígidas que, según Lucy, caían «en pesados pliegues sin vida»^[191]. Al usar tejidos más suaves y crear trajes que también podían llevarse fuera del escenario, Lucy aportó un nuevo realismo al diseño de ropa para el teatro. Cecil Beaton calificaría esos vestidos de «obras maestras de compleja confección» y afirmaría que la influencia de Lucy fue enorme. Muchos años después de haber visto un vestido de princesa de las nieves que Lucile creó para que la actriz Lily Elsie lo luciera en *La viuda alegre*, Beaton se inspiró en él para diseñar el vestido de baile blanco que Audrey Hepburn llevaba en la película *My Fair Lady*^[192].

Lucy introdujo en el mundo de la venta al detalle algunos de los efectos que había aprendido en el teatro. Cuando en 1897 Lucile Ltd. se trasladó a una casa de la elegante Hanover Square revistió de seda gris las paredes de las salas y colocó sillas y sofás dorados donde la clientela podía tomar el té mientras escogía sus vestidos. Y en

lugar de exhibir sus diseños con la ayuda de maniqués de cera, Lucile tenía maniqués de carne y hueso, a las que vestía con sus preciosas creaciones, que llevaban nombres como Hebe, Dolores o Gamela. Aunque algunas casas de alta costura de París ya habían organizado alguna vez desfiles de maniqués, en los que las modelos se paseaban por las salas, es Lucile quien puede considerarse la creadora de los primeros desfiles de moda de verdad.

Poco después de trasladarse al local de Hanover Square, más grande que el anterior, en la primavera de 1904, Lucy envió invitaciones impresas para su primer desfile de moda escenificado, «haciendo ver que invitaba a mis amigos a una fiesta de tarde». Sabía que «en ese desfile triunfaría o fracasaría y a medida que se acercaba el día, más nerviosa estaba». El 28 de abril, un buen número de amigos de Lucile y de fieles clientas pasó por Hanover Square para conocer el local, decorado con más de tres mil rosas de seda hechas a mano. En la alfombrada sala de exhibición, Ellen Terry acompañó a los invitados a sus asientos ante un escenario que «estaba todo envuelto en vaporosas cortinas de chifón color verde oliva... que creaban el efecto que yo buscaba»^[193]. Las cabezas se volvieron cuando Lillie Langtry se acomodó en su asiento junto a aristócratas como la princesa Alicia de Albany y la duquesa de Westminster. También asistió una de las amigas de Lucy, la siempre «vivaracha y divertida» Margot Asquith, cuyo marido, Herbert Asquith, sería más tarde primer ministro británico.

Cuando se apagaron las luces, una orquesta de cuerda comenzó a tocar y apareció la primera modelo. «Nunca olvidaré el largo suspiro de admiración que recorrió la sala cuando se abrieron las cortinas —escribió más tarde Lucy— y la primera de mis gloriosas muchachas salió al escenario, se paró un momento para exhibirse y después continuó flotando por la sala entre aplausos»^[194]. Al día siguiente, los periódicos expresaron su entusiasmo por la «galería de exquisitas creaciones»^[195] de Lucile, y una columnista de sociedad proclamó que el salón de Lucile era «un templo de la moda»^[196]. La propia Lucy afirmaría que nunca tuvo «otro éxito como el de aquella tarde. Los pedidos llegaban a docenas y las vendedoras apenas daban abasto». Al cabo de pocos meses ya celebraba nada menos que tres desfiles al día, y en la primavera del año siguiente empezó a organizar desfiles de ropa de calle en el jardín de Hanover Square, algunas veces con modelos acompañadas de perros de raza con correas enjoradas, cada uno adecuado al vestido de la modelo. Un periódico hablaría de «lady Duff y sus cosas» para referirse al singular estilo de Lucile, ya que entonces madame Lucile era igualmente conocida como la señora de Cosmo Duff Gordon, aunque el matrimonio estuvo a punto de no celebrarse.

Cuando la madre de Cosmo murió, a principios de 1900, él casi perdió a Lucy. Aquella primavera, ella se marchó con su madre de vacaciones a Montecarlo, donde un noble terrateniente irlandés (casado) empezó a dedicarle grandes atenciones.

Cuando Lucy y su madre continuaron viaje a Venecia, el barón irlandés las siguió, y pronto llegaron a Londres rumores de que este planeaba divorciarse de su mujer para irse con Lucy. Cuando se enteró de ello, un Cosmo enfurecido le envió un telegrama a su hotel que decía: «Si te casas con alguien, será conmigo»^[197]. Entonces corrió a Venecia, tuvo un ruidoso enfrentamiento con su rival en la recepción del hotel y convenció a Lucy de que se casara con él.

El 24 de mayo de 1900 se celebró el enlace en el consulado británico de Venecia, y durante la luna de miel Lucy escribió: «Los dos estamos muy enamorados». Pero no tardaría en quejarse de que era «extraordinariamente aburrido» estar con Cosmo. Las visitas que realizaban a su residencia escocesa de Maryculter (Aberdeenshire) eran «para morirse de aburrimiento», ya que él era un ágil deportista y ella no^[198]. En las fiestas que ofrecían en casa, la idea que tenía Cosmo de una buena diversión era que algunos invitados se pusieran máscaras de esgrima para que él les disparara balas de cera. El propio Cosmo había perdido un ojo por un disparo accidental, pero eso no hizo mella en su destreza con el florete. Encabezó el equipo inglés de esgrima cuando este ganó una medalla de plata en las Olimpiadas de 1906. Además, era alto (un metro noventa y dos) y bastante guapo, con su fino bigote, y su título elevó de forma incuestionable el estatus de Lucy.

Pese a que su marido era un baronet, Lucy no pudo participar en el rito social de la presentación ante la corte por ser divorciada. Sin embargo, a su hermana Elinor sí que la presentaron en el palacio de Buckingham, en mayo de 1896, circunstancia que provocaría un amargo resentimiento perpetuo en Lucy, aunque le diseñó un precioso traje blanco de satén con las obligadas plumas blancas de avestruz. Lucy llevaba entonces cuatro años casada con Clayton Glyn y tenía una hija, Margot, de casi tres años. Pero el romance con Glyn se había evaporado. Como muchos hombres de su clase, empezó a ser infiel a su esposa a los dos años de casado.

Mientras se recuperaba del difícil parto de su segunda hija, Elinor empezó a esbozar una novela cómica titulada *The Visits of Elizabeth*, que satirizaba algunos de los modales y costumbres que había observado en fiestas celebradas en casas de campo. A su amiga Daisy Warwick el manuscrito le pareció sumamente divertido, y recurrió a sus contactos para que un periódico de Londres lo sacara a la luz por entregas. Estas se publicaron de forma anónima, pero, tras convertirse en un éxito del que todo el mundo hablaba, Elinor no pudo resistir la tentación de anunciar su autoría. La publicación en forma de libro de *The Visits of Elizabeth* en 1901 supuso el lanzamiento de la carrera de Elinor Glyn como novelista.

Siguieron varias novelas más, pero la obra que la hizo famosa y le dio cierta mala reputación fue una historia de amor subida de tono publicada en 1907 con el título de *Three Weeks*. La historia de un amorío de tres semanas entre un inglés joven y guapo y una exótica mujer mayor que él (monarca de un reino sin nombre de los Balcanes)

estaba basada en la relación, breve pero apasionada, de Elinor con un joven oficial de la guardia real llamado Alistair Innes Kerr, hijo del duque de Roxburghe. Algunas amigas que leyeron el manuscrito advirtieron a Elinor de que no lo publicara, pero ella necesitaba el dinero del anticipo porque las finanzas de Glyn avanzaban velozmente de la precariedad a la calamidad. El libro fue un enorme éxito; se vendieron más de cinco millones de ejemplares y se tradujo a muchas lenguas. Pero era un típico éxito escandaloso, y la novela se consideró inadecuada para la juventud y fue prohibida en Boston y, durante un tiempo, también en Canadá. Aunque hoy puede parecernos sosa, *Three Weeks* provocó un escándalo no solo porque describía un adulterio y el nacimiento de un hijo fuera del matrimonio, sino también porque era la historia de una efímera aventura iniciada, controlada y finalmente concluida por la mujer. Eso contravenía todas las convenciones sexuales de la época, pero al hacerlo Elinor inició un nuevo género: la novela romántica erótica.

La escena clave de seducción de *Three Weeks* tiene lugar en un sofá cubierto con una piel de tigre que fue objeto de un poemilla anónimo que perseguiría para siempre a Elinor:

*¿Te gustaría pecar
con Elinor Glyn
sobre una piel de tigre?
¿O preferirías
errar
con ella
sobre alguna otra piel?*^[199]

Además de los revolcones sobre pieles de tigre, la ropa es omnipresente en *Three Weeks*, y muchos de los resplandecientes atuendos descritos en el relato tienen el inconfundible estilo de Lucile. Lucy devolvería el cumplido llamando «el Elinor Glyn» a un nuevo vestido provocativo.

Para su primera gira publicitaria en Estados Unidos, Elinor llenó siete baúles de prendas diseñadas por Lucile, y a su llegada al puerto de Nueva York el 5 de octubre de 1907 vestía completamente de púrpura, incluido un sombrero con un largo velo de chifón, en una evocación de la heroína de su libro. La prensa quedó cautivada, y pronto empezaron a llegar a su suite del Plaza invitaciones de algunas de las principales anfitrionas. Cuando Lucy supo del éxito de Elinor, decidió que en diciembre viajaría a Nueva York para sondear qué perspectivas tendría una sucursal neoyorquina de Lucile Ltd. Mientras se alojaba con su famosa hermana en el Plaza, escribió una carta a Cosmo que decía: «Estoy segura de que aquí podemos hacer una fortuna, si encontramos el dinero. Aquí hay muchísimas oportunidades de llevar

buenos vestidos»^[200]. Lucy volvió a Londres en enero y Elinor se quedó en Nueva York, contenta de no tener que seguir compartiendo los focos con su hermana.

Durante su estancia en Nueva York con Elinor, Lucy aprendió a apreciar el valor de la publicidad para causar sensación en América. «Lo que cuenta —escribió— es el autobombo más descarado»^[201]. Para la filial neoyorquina de Lucile Ltd. encontró una casa de ladrillo rojo en la calle Treinta y seis Oeste, y a finales de 1909 pidió a su amiga Elsie de Wolfe, una de las primeras diseñadoras de interiores, que la decorara al estilo de su tienda de Hanover Square. Elsie también contrató a una publicista que divulgó tal torrente de artículos, con títulos como «Lady Duff Gordon, First English Swell to Trade in New York», que un periodista apodó jocosamente a Lucile «Lady Muff Boredom»^[202].

Pero la prensa cayó en éxtasis cuando Lucy llegó a bordo del *Lusitania* a principios de marzo de 1910 con cuatro de sus escultóricas modelos y una nueva colección de lo que ella llamaba «vestidos de ensueño». Era una variación de sus «vestidos con personalidad» o «prendas con emoción», y cada traje tenía un nombre que reflejaba su personalidad, como *When Passion's Thrall is O'er*, *The Sighing Sound of Lips Unsatisfied* o *Red Mouth of a Venomous Flower*. De una forma más descarada, llamó a parte de su colección americana «vestidos de dinero» y, para asegurarse de que nadie se perdía el chiste, explicó en su folleto publicitario que el nombre se refería a que «se necesita mucho para comprarlos». Por lo visto semejante sinceridad echó atrás a muy pocas, ya que el día de la apertura de la casa de moda se recibieron pedidos de más de mil vestidos, ninguno de los cuales costaba menos de trescientos dólares (importe que equivaldría hoy a unos seis mil).

Sus desfiles de moda atrajeron a tal muchedumbre que se formaban colas de damas elegantes a lo largo de la calle Treinta y seis Oeste, y a Lucile se le ocurrió la idea de vender entradas y donar los ingresos resultantes al Actors Fund. En su primer desfile en Nueva York, sentada en un diván cerca de Lucy se hallaba su buena amiga Anne Morgan, hija de J. P. Morgan y una de las principales inversoras de su empresa de Nueva York. «Lo que teníamos era una nueva casa de muñecas para mujeres americanas ricas —recordó una de las empleadas de Lucile—. Nunca habíamos visto tanto derroche, ni tal indiferencia hacia el precio de la ropa»^[203]. Las clientas estadounidenses de Lucile iban desde Gertrude Vanderbilt Whitney y Alice Roosevelt Longworth hasta la bailarina Irene Castle y las estrellas del Ziegfeld Follies. Madeleine Force y su madre también visitarían el salón de la calle Treinta y seis Oeste para comprar un ajuar de Lucile antes de su boda con John Jacob Astor en 1911.

Una vez conquistada Nueva York, la siguiente cúspide de Lucile fue París. Los diseñadores parisinos miraban con recelo a la invasora inglesa, pero tras la apertura de su nuevo salón el 4 de abril de 1911 Lucy tuvo la satisfacción de leer en un

periódico francés que «la extraordinaria exhibición con que lady Duff Gordon deslumbró ayer a París no tardará en ser copiada por todo diseñador que se precie»^[204]. Incluso la revista francesa *Vogue* sucumbió al fenómeno y comentó: «Estamos tan acostumbrados a que todo aquello que posee algún valor venga de París que nos asombra que una inglesa haya realizado algunas de las mayores aportaciones al mundo de la moda»^[205]. Para esa chica del Canadá rural, que se emocionaba al recibir de París un tonel de ropa vieja todos los años, tuvo que ser sin duda una victoria de lo más dulce.

El mes de abril siguiente se requería su presencia en Nueva York para firmar el contrato de alquiler de una nueva tienda. «Como los negocios me reclamaban con tanta premura —recordó—, reservé un pasaje en el primer barco disponible. Ese barco era el *Titanic*»^[206]. En el andén de la estación Saint-Lazare, un grupo de dependientas y modelos apareció para darle una despedida sorpresa, y depositaron en sus brazos una cesta de muguets. Solía viajar con un contingente de empleados. «La diseñadora estaba acostumbrada a viajar por todo lo alto —escribe su biógrafo Randy Bryan Bigham—, con varios pequineses y un grupo de hermosas modelos vestidas con sus últimas creaciones»^[207]. Esta vez, sin duda por deferencia a Cosmo, solo la acompañaba su ayudante personal, Laura Mabel Francatelli, a quien llamaban familiarmente Mabel o Franks.

Lucy afirmaría más tarde que estuvo algo nerviosa ante la idea de hacer la travesía en un barco nuevo, pero una vez instalada en su camarote del *Titanic* se relajó. «En aquel espléndido barco, todo me tranquilizaba, desde el capitán Smith, con su rostro barbado y bondadoso y sus afables modales..., hasta mi alegre camarera con su suave acento irlandés». Lucile también estaba encantada con su «bonito y pequeño camarote, con su estufa eléctrica y sus cortinas rosas», que hacían que «irse a la cama fuera un placer»^[208]. Pero cuando Lucile se retiraba a dormir, no lo hacía con Cosmo, quien tenía su propio camarote al otro lado del pasillo. Su relación, que había empezado siendo profesional, parecía limitarse en su mayor parte a ese ámbito. En una obra en la que ella se situaba en el centro del escenario, él se había convertido en un actor bastante secundario. En las fotografías Lucy suele aparecer apartada de Cosmo, mirando a la cámara, mientras él la observa con perplejidad y cariño.

«Solo es posible divertirse en compañía de un joven guapo»^[209], comentó una vez Lucy, quien en efecto cultivó siempre el trato de jóvenes admiradores masculinos. Cosmo se mostraba bastante tolerante, ya que la mayoría de ellos eran homosexuales. Una bisnieta recuerda que Lucile «estaba a menudo rodeada de caballeros homosexuales que también eran diseñadores, recogían alfileres y hacían lo que ella les dijese»^[210]. Edward Molyneux, a quien Lucy llamaba Toni, no fue más que uno de los protegidos que más tarde se convertirían en diseñadores por derecho propio. Entre sus amistades femeninas, destacaban particularmente las lesbianas: sus

mejores amigas de Nueva York eran Elsie de Wolfe y su compañera, la agente teatral Bessie Marbury, así como Anne Morgan y su amante Ann Harriman Vanderbilt, y en París hizo buenas migas con la novelista lesbiana Natalie Barney y su círculo. Lucy admiraba el arrojo de esas mujeres independientes y, según Randy Bryan Bigham, «es posible que existiera cierta ambigüedad sexual en Lucy»^[211].

El sábado 13 de abril, durante la hora de vestirse en el *Titanic*, Charlotte Cardeza, nuestra dama de los catorce baúles, probablemente indicó a su criada que sacara su vestido de noche rosa de Lucile de entre los veinte que llevaba consigo. La señora Cardeza también poseía unas de las exquisitas enaguas de satén con borde de encaje y flores, que en su reclamación de indemnización valoraría en trescientos dólares (hoy seis mil dólares). Es posible que también Marian Thayer, la esposa del vicepresidente de los ferrocarriles de Pensilvania, John Thayer, llevara un vestido de Lucile esa noche, ya que era clienta y amiga de Lucy. Pero ninguna pasajera constituía un mejor ejemplo del estilo Lucile que la propia diseñadora. *Vogue* señaló que su estilo personal era muy sencillo pero «elegante en grado sumo»^[212]. El negro seguía siendo uno de sus colores favoritos, porque le recordaba el vestido cosido a mano que llevó en su primer baile en la Casa del Gobierno.

Así pues, es fácil imaginar a Lucile ataviada con un vestido de noche negro, realizado por los pendientes de perlas que con frecuencia le gustaba ponerse, cuando aquel sábado descendió del brazo de Cosmo por la gran escalinata hasta el salón comedor de la cubierta D. Cuando entraron en la extensión alfombrada de azul y rojo de la Sala de las Palmeras, los recibió lo que ella describiría como «el murmullo de voces, el ritmo alegre de un vals alemán, los sonidos sordos de un pequeño mundo entregado al placer». Pero para lo que en su siguiente frase llama «el desastre súbito y sobrecogedor» solo faltaba una noche^[213].

Un domingo tranquilo

Domingo 14 de abril, 10:55 horas

*Como una perpetua corriente viva,
a todos sus hijos se lleva el tiempo*^[214].

El viejo himno religioso inglés «O God Our Help in Ages Past»^[215] fue objeto de una vigorosa interpretación coral en el servicio del domingo por la mañana, ya que «en torno a la mitad» de los trescientos veintinueve pasajeros de primera clase asistió a él, según anotó Margaret Brown^[216]. Se celebró a las 10:30 horas en la parte central del comedor, donde un aparador de roble profusamente labrado y un piano proporcionaban un apropiado telón de fondo eclesiástico. El capitán Smith causaba sin duda una gran impresión mientras, de pie ante el aparador con su uniforme azul con galones dorados, leía alguna página del libro de oraciones de la *White Star*. Se supone que el capitán ofició el servicio porque se trataba del primero de la travesía inaugural y ningún asunto urgente requería su presencia en el puente de mando. En la sala Marconi se había recibido a las nueve de la mañana un mensaje del buque *Caronia*, de la Cunard, que advertía de la presencia de «icebergs, bloques de hielo y superficies heladas»^[217], cuya posición estimada se situaba en la ruta del *Titanic*, pero aún bastante lejos del barco.

Archibald Gracie se mostró impresionado por la lectura de la «Oración por los que están en el mar» aquella mañana, así como por la letra de «O God Our Help in Ages Past». W. T. Stead también admiraba el himno del viejo Isaac Watts, que había incluido en una colección de canciones sacras que recopiló en 1897 con el título *Hymns That Have Helped*. Para el libro, Stead pidió a gente ilustre que nombrara sus himnos favoritos, y el futuro primer ministro Herbert Asquith escogió «O God Our Help», mientras que el futuro rey Eduardo VII se decantó por «Nearer My God To Thee», un himno que quedaría para siempre asociado al *Titanic*. Archie Butt había planteado la misma pregunta a Theodore Roosevelt al salir de misa durante su visita a Sagamore Hill en julio de 1908. Archie explicó a su madre por carta que el presidente y su familia citaron varios himnos, y luego, con una clarividencia espeluznante, escribió: «En mi funeral quiero que canten “Nearer My God To Thee”... porque conmueve mi parte sentimental»^[218].

La diferencia de clases se observaba en el *Titanic* incluso a la hora de rezar. El segundo sobrecargo, Reginald Barker, ofició el servicio para los pasajeros de segunda

clase en su comedor, y el padre Thomas Byles celebró una misa católica en el salón de segunda, seguida de otra para los pasajeros de tercera clase. (El considerable número de judíos a bordo no celebraba el sabat, aunque la comida *kosher* estaba disponible en todas las categorías). El servicio religioso para los pasajeros de primera terminó poco después de las once, y Daisy Spedden, pianista consumada, se levantó para tocar el piano mientras los camareros del comedor colocaban las sillas y preparaban las mesas para el almuerzo del domingo. A mediodía se colgó la nota con la distancia recorrida esa jornada, que volvió a ser uno de los principales temas de conversación durante la comida. Muchos pasajeros llamaron la atención sobre la circunstancia de que las quinientas cuarenta y seis millas náuticas constituían la mejor marca del buque hasta ese momento. Un Archibald Gracie de mejillas sonrosadas probablemente explicó a sus compañeros de mesa Edward Kent y Jim Smith que aquella mañana se había levantado temprano para jugar un partido de squash con el profesional del barco en ese deporte, tras lo cual se dieron un chapuzón en la piscina. Durante los últimos cuatro días, había disfrutado de la abundante comida y las comodidades del barco «como si me encontrara en un palacio de verano a orillas del mar»^[219], pero ahora necesitaba hacer algo de ejercicio y había quedado con el profesional de la raqueta para volver a jugar a squash la mañana siguiente.

Archie Butt, Frank Millet y Clarence Moore volvieron a ocupar su mesa habitual para el almuerzo del domingo, y por la tarde Archie y Clarence Moore dieron un paseo por cubierta a pesar de que el aire helado mantuvo en el interior a muchos pasajeros. Después, Archibald Gracie se dirigió como de costumbre al salón y devolvió al encargado de la biblioteca su ejemplar de *The Old Dominion*, que ya había acabado de leer. Una vez más, charló con Isidor e Ida Straus, quienes le dijeron que habían enviado un radiotelegrama a su hijo y a la esposa de este, que viajaban a Europa a bordo del buque alemán *Amerika*. La lata que contenía el mensaje de los Straus probablemente fue una de las muchas que habían ido a parar a la cesta de la sala Marconi, ya que el equipo de radiotelegrafía había estado fuera de servicio durante la mayor parte de la noche, y ahora los dos operadores se esforzaban por recuperar el tiempo perdido. A las 13:40 horas, hicieron una pausa para recibir un mensaje del *Baltic*, un buque de la White Star, que notificó que «el barco griego *Athinai* informa de la presencia de icebergs y grandes cantidades de hielo sobre la superficie»^[220]. El mensaje se entregó rápidamente al capitán Smith, quien, en lugar de pasárselo a los oficiales de guardia, se lo metió en el bolsillo. Poco después, se encontró con Bruce Ismay, quien estaba charlando con George y Eleanor Widener en el paseo acristalado de la cubierta A, y se lo entregó. Ismay le echó un vistazo y se lo guardó en el bolsillo.

Aproximadamente a esa hora se repartían las cartas para una partida de póquer organizada por el hijo de Charlotte Cardeza, Thomas, en su suite de lujo en la

cubierta B. Uno de los jugadores era un productor de teatro de Nueva York llamado Henry B. Harris, quien había invitado a su mujer, René, a sentarse con ellos para que así fueran ocho jugadores. En una partida de póquer anterior, hubo sospechas de que uno de los participantes era un tahúr y, en lugar de vetarle el acceso a la siguiente timba, pensaron que sería más fácil hacerle ver simplemente que la mesa estaba llena. Más tarde, cuando a René le indicaron quién era el tahúr sospechoso, ella pensó «que se trataba de un ministro del Señor, tan virtuoso parecía».

René recordaría que las fichas costaban un dólar y que ella iba ganando noventa dólares cuando la corneta que anunciaba la hora de vestirse puso fin a la partida de cartas. Si cualquiera de las matronas más conservadoras del barco hubiera visto a la pequeña René jugando al póquer (y, con toda probabilidad, dando caladas a un cigarrillo) con siete hombres, es posible que hubiera alzado las cejas. Pero a René no le hubiera importado en absoluto. Su naturaleza desafiante y franca fue lo que atrajo a Henry, una persona más reservada —«mi chico», como le llamaba ella— en primer lugar. Y para René, el *Titanic* había sido hasta aquel momento «una gran fiesta», con «un espíritu de camaradería diferente de todo lo que yo había visto en mis anteriores viajes»^[221]. Henry y ella se habían hecho amigos de Jacques Futrelle, el escritor de novelas de misterio fotografiado por Francis Browne el primer día, y de su esposa, May. Los Harris ya conocían a los Futrelle, probablemente de cuando Jacques trabajaba en el teatro algunos años atrás, y estuvieron encantados de descubrir que su camarote se hallaba enfrente del suyo. Otros conocidos a bordo eran John y Madeleine Astor.

La buena vida tuvo que haber sido una perspectiva improbable para Irene (René) Wallach, la séptima de nueve hermanos de una gran familia judía de Washington. Su padre, propietario de una joyería situada junto al hotel Willard, murió cuando ella tenía seis años y dejó a la madre con cinco criaturas. La familia alquiló habitaciones de su casa para poder llegar a fin de mes, y varios de sus miembros trabajaron de secretarios en el Capitolio. Uno de sus hermanos sugirió a la adolescente René que estudiara taquigrafía y mecanografía. Ella así lo hizo, y a los diecinueve años obtuvo un puesto de secretaria de un congresista de Tennessee. También tomó clases nocturnas de derecho, y al cabo de tres años se mudó a Nueva York, donde encontró un empleo de oficinista en un bufete de abogados. Sin embargo, cuando llevaba pocos meses en su nuevo trabajo, René se dio cuenta de que «no podía hacer nada» mientras estaba sentada a su escritorio con una sonrisa soñadora en los labios. La causa de la sonrisa era un promotor teatral llamado Henry Harris, que la cortejaba con flores, cenas y paseos en coche de caballos por Central Park. El principio del romance no había sido prometedor, ya que Henry, que estaba sentado detrás de ella, le acarició la nuca durante la función de tarde de un espectáculo de variedades. René lo rechazó por «descarado», y cuando se encendieron las luces se volvió para

reprender a «don Descaradillo», pero enseguida se dio cuenta de que «no podía odiarle. Tenía los ojos más dulces y la sonrisa más hermosa que había visto jamás»^[222].

El 22 de octubre de 1899, Henry Burkhardt Harris, de treinta y dos años, e Irene Wallach, de veintitrés, se casaron. René abandonó su ambición de ser abogado y volcó su considerable energía en Henry B. Harris Enterprises, la compañía que su marido fundó en 1901. Ella ayudaba en la oficina, leía guiones, asistía a ensayos e incluso interpretó un pequeño papel en una producción. La pareja se mudó a un apartamento del hotel Wellington, donde René trabó amistad con Evelyn Nesbit, quien vivía ahí gracias a la ayuda de Stanford White. Nesbit, de veintiséis años, le pareció «infantil y adorable», y a menudo jugaba al ping-pong con ella en el salón. El interés del famoso arquitecto por Evelyn no se le escapaba, pero no creyó que existiera realmente un romance entre ellos hasta que la historia empezó a aparecer en los titulares. Otra conocida famosa era Lillie Langtry, de quien se hicieron amigos cuando Henry pasó a ser su representante en Estados Unidos en 1902. A sus más de cincuenta años, Lillie conservaba su belleza y constituía una gran atracción cuando llevaba sus montajes a Broadway. Más tarde hizo incluso una gira con una obra de un solo acto por los teatros de vodevil. Según René, Lillie hablaba abiertamente de la aventura que había tenido con el rey Eduardo VII cuando era príncipe de Gales, y durante una visita a Londres en 1906 presentó a los Harris al monarca en el hipódromo de Epsom Downs, donde fueron invitados a presenciar las carreras desde el palco real.

Los primeros años del nuevo siglo fueron buenos para Harris Enterprises. En 1903, Harry (como se conocía a Henry B.) construyó junto con un socio el lujoso teatro Hudson, que tenía un vestíbulo de cien pies, el más grande de Broadway, coronado por un techo de cristales de colores con iluminación indirecta. El local se inauguró con Ethel Barrymore como protagonista de la comedia *Cousin Kate*. El Hudson también presentó las primeras actuaciones de estilo oriental de la bailarina Ruth St. Denis, una de las pioneras de la danza moderna y profesora de Martha Graham. En cuestión de dos años, Harry compró la parte de su socio y se convirtió en el único propietario del Hudson, y pronto adquirió otro teatro, que llamó Harris en memoria de su padre, también productor de teatro. Cuando el dinero empezó a llegar, la pareja se mudó a un apartamento más lujoso al oeste de Central Park. Tenía unos ventanales con vistas al parque, por donde algunas mañanas René paseaba a caballo con un elegantísimo traje de montar. «Para mí todo en la vida era un juego, y no tenía otra cosa que hacer que disfrutar», diría al recordar aquellos embriagadores días de champán y estrenos^[223]. Pero René era mucho más que una esposa mimada. «Si me pasa algo, ella podrá tomar las riendas», decía a menudo Harry, unas palabras que se revelarían proféticas^[224].

Harry dio uno de sus pocos pasos en falso al abrir en Nueva York el teatro Folies Bergère en 1911, una encarnación del célebre cabaret parisino. «Harry perdió 430 000 dólares en nueve meses», recordó René^[225]. A pesar de presentar a Mae West en Broadway y estrenar melodías de *ragtime* como «Oh You Beautiful Doll» y «Alexander's Ragtime Band», Harry se vio obligado a reconvertir el cabaret en un teatro convencional llamado Fulton. En busca de un éxito de taquilla, montó una comedia musical que había triunfado en Londres, *The Quaker Girl*. En Nueva York también resultó un gran éxito, protagonizada por uno de los descubrimientos de Harry, la encantadora Ina Claire, en el papel de una chica cuyo sencillo atuendo de cuáquera causa furor en París. El novelista Francis Scott Fitzgerald recordó que se enamoró perdidamente de Ina Claire cuando asistió a la función siendo adolescente. Fue un montaje fastuoso, con bonitos trajes diseñados por Lucile, otra conocida que sin duda saludó a Harry en el *Titanic*.

En diciembre de 1911, Harry decidió viajar a Europa con René para pasar unas vacaciones que aprovecharía para echar un vistazo a alguna producción extranjera que le ayudara a recuperar las pérdidas del Folies Bergère. Durante los cuatro meses que estuvieron lejos de Broadway compraron ropa para René en París y viajaron a Italia, Egipto y Marruecos antes de regresar a Londres, donde les esperaba el trabajo. Desde Londres Harry envió una carta a su oficina diciendo que no había visto ninguna obra que fuera a funcionar en los escenarios de Nueva York. Sin embargo, aseguró al *London Standard* que había firmado un contrato para producir su primera película, una versión cinematográfica de la obra *The Miracle*. Antes de embarcar en el *Titanic*, también envió un telegrama a Ruth St. Denis para prometerle que a su vuelta financiaría un espectáculo de danza para ella.

Mientras las columnas de fichas de póquer crecían junto a René Harris en la mesita de mimbre de los Cardeza aquella tarde de domingo, «aquellos dos», como se refería Helen Candee a sí misma y a Hugh Woolner, aguantaban el frío en cubierta. Para entrar en calor se metieron en el gimnasio, donde el siempre entusiasta entrenador T. W. McCawley puso a Helen sobre el caballo mecánico, tras lo cual se sentó en una máquina de remo y sugirió a Woolner que usara la otra y «lo derrotara con la palada de Cambridge». Después de una hora con lo que Helen denominó «los juguetes de ese maravilloso refugio», «aquellos dos» volvieron a cubierta, donde vieron que, aunque aún brillaba el sol, hacía más frío, y que no había nadie en las tumbonas del paseo de la cubierta A. Pero sí había gente caminando por el paseo vallado, y cuando pasó una hermosa joven, Helen acusó a Woolner de «flirtear con la muchacha más guapa», a lo que él replicó con timidez que «el hombre es omnívoro». («La muchacha más guapa» era casi con toda seguridad Dorothy Gibson, de veintidós

años, modelo de revistas ilustradas y actriz de cine mudo que volvía de un viaje por Europa con su madre).

Woolner reaccionó rápido al envite y comentó que «una de las mujeres que más admiro es esta», señalando a Ida Straus, que caminaba del brazo de su marido. «Acaban de tener una conversación radiotelegráfica con su hijo, cuyo barco, que se dirige hacia el este, está en comunicación con el nuestro», añadió^[226]. En efecto, los Straus recibieron aquella tarde la respuesta al marconigrama que habían enviado al *Amerika*, lo que indica que Phillips y Bride, los operadores, habían conseguido tramitar los mensajes atrasados por la avería. La sala Marconi del Titanic también había recibido y transmitido un mensaje que el *Amerika* envió a la Oficina Hidrográfica estadounidense, con sede en Washington, que informaba de la presencia de «dos grandes icebergs» en la misma área en que se encontraban los que habían avistado el *Caronia* y el *Athinai*^[227]. Por su relevancia para la navegación, aquel mensaje tenía que haberse enviado al puente de mando, pero nadie se ocupó de ello.

Mientras el sol descendía, Marian Thayer fue a la cubierta B, al camarote de su afligida amiga Emily Ryerson, para convencerla de que fuera a ver lo que prometía ser una hermosa puesta de sol. Hasta ese momento la señora Ryerson no había salido de su camarote sino para dar algún paseo con su marido al anochecer, cuando era menos probable que se encontraran con algún conocido. Después de un paseo de casi una hora, las dos mujeres se acomodaron en unas tumbonas del paseo de la cubierta A, donde Bruce J. Ismay se unió a ellas de forma inesperada.

«Espero que se sienta cómoda y a gusto», dijo Ismay a Emily Ryerson al sentarse junto a ella. Emily le dio las gracias por haberle facilitado un camarote adicional con camarero para su familia, pero añadió que no estaba de humor para conversar y le pidió que se marchara.

«Estamos rodeados de icebergs», anunció de repente Ismay, con lo que la señora Ryerson llamó «sus bruscos modales». El hombre sacó el mensaje del *Baltic* que el capitán le había dado y lo sostuvo en alto para que ella lo viera. «No vamos muy rápido, veinte o veintiún nudos —continuó—, pero esta noche vamos a encender algunas calderas más».

La señora Ryerson vio una referencia al *Deutschland* (un petrolero alemán) en el marconigrama, y preguntó qué quería decir.

«Es el *Deutschland*, que necesita que lo remolquen, no lo tienen bajo control», respondió Ismay. Cuando ella preguntó qué iba a hacer al respecto, Ismay contestó que no iban a hacer nada, porque así llegarían a Nueva York el martes por la noche en lugar del miércoles por la mañana^[228].

El mensaje del *Baltic* siguió en el bolsillo de Ismay hasta que el capitán Smith se lo encontró en la sala de fumadores sobre las 19:10 horas y le pidió que se lo devolviera, ya que quería colgarlo en el cuarto de derrota. En aquel momento, el

capitán ya sabía perfectamente que tenían hielo por delante, y por ese motivo retrasó de las 17:00 a las 17:50 el momento en que el transatlántico debía tomar la «curva», es decir, cambiar el rumbo hacia el oeste en dirección al buque faro de Nantucket. De ese modo el *Titanic* tomó una ruta situada unas diez millas al sur de la que normalmente seguían los barcos. Cuando Lightoller, el segundo oficial, entró en servicio a las seis de la tarde, pidió al sexto oficial James Moody que calculara a qué hora alcanzarían el hielo. Moody no tardó en informarle de que sería aquella misma noche, en torno a las once.

Con un simbolismo conmovedor, la última puesta de sol del *Titanic* fue sin duda la más hermosa. Cuando Edith Rosenbaum subió a cubierta aquella tarde, vio a un grupo de hombres que miraban hacia la popa admirando el reflejo del crepúsculo en el agua que la hélice lanzaba «en una ancha cinta rojo sangre que iba del costado del barco al horizonte»^[229]. En su camarote había sentido el frío de la tarde, y pronto notó lo helado que se había vuelto el aire en cubierta.

En ese momento, «aquellos dos» se acurrucaban entre cojines verdes junto a la chimenea encendida del salón, donde les sirvieron té con tostadas. A Helen Candee, eso le recordó las veces en que se acomodaba ante el fuego del hogar después de un paseo a caballo por los campos en una tarde helada. Los Straus se sentaron junto a ellos y, al ver al coronel Gracie en la sala, le dijeron que habían recibido un mensaje de respuesta del *Amerika*. Cuando sonó la corneta a las seis de la tarde, el salón empezó a vaciarse, pues los pasajeros regresaron a sus camarotes a vestirse para la cena. Una planta más abajo, la timba de los Cardeza se interrumpió, y los Harris se encaminaron hacia la gran escalinata para bajar a su camarote de la cubierta C. De repente René resbaló en una mancha que había dejado un pastel caído y, según sus palabras, «caí de cabeza seis o siete escalones» para aterrizar «como un fardo al pie de la escalera». Varios hombres, Harry entre ellos, se apresuraron a ayudarla a levantarse. «Supe que no me había hecho nada —recordó—, excepto en el brazo derecho. No podían ni tocármelo».

Insistió en ir a su camarote, donde Harry llamó al médico del barco, el doctor William O'Loughlin. El «pequeño doctor», como lo llamaba René, dijo que tenía el brazo roto y empezó a preparar una escayola para inmovilizarlo. Pero René quería una segunda opinión. Había oído que entre los pasajeros se encontraba un cirujano ortopédico y, tras disculparse con O'Loughlin, preguntó si podía consultarle. Al poco, el fornido y bigotudo doctor Henry Frauenthal, especialista en artropatías, apareció en la puerta de su camarote. Recomendó que le vendaran el brazo con el codo doblado y la mano apoyada sobre el hombro. Una vez hecho esto, le aconsejó que guardara reposo, pero René estaba decidida a mantener su cita para cenar con los Futrelle en el restaurante Ritz. «Pese a que estaba sufriendo una tortura —recordó—, pensé que esta no iba a menguar si me quedaba en mi habitación..., así que me puse con gran

esfuerzo mi vestido para la cena, que por supuesto no tenía mangas». Entretanto se había propagado la noticia del accidente de René. «Antes de salir de mi habitación — recordó—, tenía diez o más mensajes de buenos deseos»^[230].

El vestido de noche en el que se embutió René era probablemente uno de los que había comprado recientemente en París. May Futrelle, su amiga y compañera de mesa, recordaría con posterioridad «con qué orgullo» lucían las mujeres aquella noche sus recién adquiridos modelos parisinos^[231]. Y puede que el resbalón de René en la escalera también tuviera algo que ver con la moda, ya que las faldas rectas y ajustadas dificultaban el movimiento, y es posible que la suya contribuyera a convertirla literalmente en una víctima de la moda. La más ceñida de todas era la falda de medio paso, muy estrecha en el tobillo, en cuya confección era campeón el modisto Paul Poiret y que había estado muy de boga en 1910–1911. Lucile Duff Gordon reaccionó introduciendo en sus faldas rectas unos cortes longitudinales (discretamente cubiertos de tela) para aligerar el movimiento. Pero esas faldas solo se llevaban durante el día, y para la cena de aquel domingo, la mayor gala hasta ese momento, las damas de primera clase escogieron sus vestidos más vistosos. Antes de la cena, Helen Candee vio en la Sala de las Palmeras a mujeres «que brillaban en satenes pálidos y gasas ceñidas» y se fijó en «la muchacha más guapa», que lucía «un esplendoroso vestido de baile largo con flecos plateados alrededor de los delicados pies enfundados en satén blanco»^[232]. (Dorothy Gibson incluiría únicamente ese par de zapatos en su reclamación de equipaje perdido). Durante la hora de vestirse, se sacaron joyeros de la caja fuerte del sobrecargo, y May Futrelle recordaría que las joyas lanzaban destellos sobre los vestidos de las mujeres durante la cena.

Eleanor Widener probablemente lució su famoso collar de perlas de varias vueltas (valorado en doscientos cincuenta mil dólares), ya que su marido, ella y su hijo Harry ofrecían una cena para el capitán Smith a las 19:30 horas en el restaurante Ritz. Invitaron a sus vecinos de la Main Line de Filadelfia, los Thayer de Haverford y William Carter y su esposa, Lucile, de Bryn Mawr. Billy Carter, de treinta y seis años, era un experimentado jinete y jugador de polo, y durante el invierno alquilaba junto con su familia la casa de Rotherby Manor, en Leicestershire, para participar en las numerosas cacerías del zorro que se organizaban cerca de Melton Mowbray. Los Carter regresaban ahora a Gwedna, una gran mansión de estilo colonial en Bryn Mawr, con sus dos hijos, tres criados, dos perros y un Renault de veinticinco caballos, que transportaban embalado en la bodega de proa. El noveno invitado a la mesa de los Widener era Archie Butt, a quien podemos imaginar animando la charla con historias divertidas y cotilleos de Washington. Para aquella velada, Archie escogió su uniforme de gala, el mismo que había llevado en su audiencia con el Papa, por considerar que los galones dorados resultaban apropiados para cenar con el capitán y la flor y nata de la buena sociedad de Filadelfia. Eleanor Widener se había reunido

antes con el director del restaurante, el signor Luigi Gatti, para hablar del menú y el lugar donde se sentarían sus invitados en la elegante sala que, con su decoración dorada estilo Luis XV, se parecía mucho a su propio comedor de Lynnewood Hall.

Muchos de los pasajeros que se vestían para cenar notaron que el ritmo de los motores del barco se había acelerado, una señal de que habían puesto en marcha nuevas calderas y de que al día siguiente habrían recorrido una distancia aún mayor que en los precedentes. A las 19:15 horas, el marinero Samuel Hemming, uno de los encargados de las luces de a bordo, llegó al puente de mando para informar a Murdoch, el primer oficial, de que todas las luces de navegación estaban encendidas. Murdoch desempeñaba en ese momento la función de oficial vigía, ya que Lightoller estaba cenando en el comedor de oficiales. Cuando Hemming se marchaba, Murdoch le llamó para pedirle que cerrara la escotilla de la carbonera del castillo de proa, ya que salía de ella un resplandor. «Quiero que todo esté oscuro delante del puente de mando», ordenó Murdoch con su acento escocés^[233]. Con hielo alrededor, cualquier luz podía impedir a los vigías distinguir con claridad lo que tenían delante. El vapor *Californian* había avisado a las 18:30 horas de que había avistado tres grandes icebergs cinco millas al sudoeste, pero la sala Marconi del *Titanic* no recibió ese mensaje. En aquel momento el segundo operador, Harold Bride, estaba escribiendo el informe del día, y había dejado descansar el equipo después de una jornada muy intensa. Una hora después, cuando volvió a estar operativo, el transmisor interceptó el mismo mensaje enviado desde el *Californian* al *Antillian* y lo pasó al puente de mando. El segundo oficial Lightoller ya había vuelto de la cena, y Murdoch le comentó que durante la media hora que había estado ausente la temperatura había descendido quince grados, hasta alcanzar los 3,8. En cuestión de una hora, bajaría hasta alcanzar casi el punto de congelación.

Los pasajeros también sabían que las temperaturas estaban bajando y, según Margaret Brown, durante la cena algunas mujeres llevaban chales calentitos sobre sus vestidos de noche. Se habló mucho en aquella velada del aumento de velocidad del barco y de la posibilidad de llegar antes a Nueva York. También se comentó la presencia de icebergs en la ruta, pero, curiosamente, a nadie se le ocurrió que acechara ningún peligro. May Futrelle escribiría posteriormente:

Entre el elegante mobiliario del salón, no había ninguna sombra premonitrice de la muerte que insuflara un miedo frío a la alegría de la velada. Era una escena brillante, mujeres hermosamente vestidas que reían y hablaban, aroma de flores; era ridículo pensar en peligro alguno. Era como estar en una bonita residencia de verano. No había ni una posibilidad entre un millón de que se produjera un accidente...^[234]

La última noche

Domingo 14 de abril de 1912, 19:40 horas

René Harris fue vitoreada como una heroína herida cuando entró en el restaurante Ritz del brazo de Harry. Bruce Ismay y el doctor O'Loughlin se levantaron para saludarla desde su mesa junto a la entrada. George y Eleanor Widener abandonaron por un momento a sus invitados para hacer lo mismo, y los Duff Gordon se mostraron igualmente solícitos cuando los Harris pasaron por delante de ellos. Poco después de que los Harris se sentaran con los Futrelle^[235], el capitán Smith se acercó para felicitar a René por su buen ánimo. «Me sentí como si tener un brazo roto fuera una ventaja», escribió ella con posterioridad^[236].

Los invitados de los Widener se reunieron a las 19:30 horas en la recepción del restaurante y al cabo de poco se sentaron a una mesa larga que se extendía hasta un compartimento situado junto a la entrada. Mahala Douglas, quien cenaba al otro lado del compartimento con su marido, observó a través de una abertura en los paneles labrados que el capitán se hallaba en la cabecera de la mesa, con Eleanor Widener a su derecha y Archie Butt a su izquierda. También recordó que las mesas estaban decoradas con rosas de color rosado y margaritas blancas, y que la comida fue excelente: «Caviar, langosta, codorniz de Egipto, huevos de chorlito, uvas de invernadero y melocotones frescos»^[237]. Mahala Dutton Douglas, de cuarenta y ocho años, era la segunda mujer de Walter Douglas, de cincuenta, un heredero de la Quaker Oats y millonario de Cedar Rapids (Iowa), que poseía unos activos de valor similar al de la mayoría de los millonarios de la mesa de los Widener. Tras enviudar en 1899, Douglas se casó con Mahala en 1906. Se había jubilado recientemente a los cincuenta años para disfrutar de la vida con ella en una mansión de estilo renacentista francés que había mandado construir junto al lago Minnetonka, cerca de Mineápolis. La pareja había viajado por Europa durante cinco meses en busca de muebles para la casa del lago, a la que habían llamado Walden.

Mahala, una mujer con temperamento artístico y un don para la escritura, describiría más tarde que la velada transcurrió tranquilamente, amenizada por la música de Puccini y Chaikovski que el trío de cuerda tocaba en la sala de recepción. También sostuvo que «todas las afirmaciones respecto a una alegría excesiva» en la mesa de los Widener eran «absolutamente infundadas»^[238]. Eleanor Widener confirmó que el capitán no tomó alcohol en la cena (las normas de la White Star lo prohibían), y Marian Thayer afirmó que en la mesa no oyó ninguna conversación sobre icebergs cercanos, ya que «el señor Widener, el comandante Butt y yo

estuvimos ocupados con otros asuntos durante toda la cena»^[239]. Pero parece que fue sobre todo Archie Butt quien acaparó a Marian Thayer esa noche. En una emotiva carta enviada al presidente Taft una semana después del desastre, ella escribió:

...desde el momento en que nos conocimos, ya no nos separamos durante el resto de la velada. Nunca había hecho tan buenas migas con nadie de una forma tan inmediata. A él le pasaba lo mismo, y lo insólito de aquello nos maravilló a los dos. Nos dimos cuenta mientras intercambiábamos nuestros pensamientos más íntimos. Él me habló de su madre y de sus cartas... Habló con profundo entusiasmo de poder lanzar al mundo su marca y sus recuerdos a través de las cartas, que debían publicarse después de su muerte.

Para evitar que aquella instantánea intimidad fuera malinterpretada, Marian añadió: «Dijo que yo era como su madre, me abrió su corazón y fue como si nos conociéramos bien desde hacía muchos años». Incluso llegó a sugerir que podía existir un vínculo entre ellos en sus vidas pasadas, una idea que en esa época aún resultaba bastante extravagante:

Fue una sensación de lo más extraña, como si de un soplo hicieran desaparecer un velo y eliminasen durante unas horas la distancia entre dos personas que se conocían desde hacía mucho, muchísimo tiempo, y que acabaran de reencontrarse. Eso es lo que creo. De otro modo, no nos habríamos conocido justo en ese momento ni habiéramos hablado como lo hicimos^[240].

Al observar desde el otro lado de la mesa a la pareja abstraída en su conversación, a Eleanor Widener no debió de entusiasmarle que monopolizaran a uno de sus preciados invitados. Sin duda esperaba que Archie contara anécdotas de Washington para no tener ella que entretener al capitán durante la cena. Pero es evidente que no tuvo que agasajar durante mucho tiempo al capitán, ya que Marian Thayer explicó que sirvieron la cena muy rápido, que a las 20:30 horas el grupo se trasladó a la sala de recepción para tomar café y que el capitán Smith se marchó sobre las 20:45 horas. Puede sorprender que en una hora pudieran dar cuenta de una opípara cena de varios platos, y lo cierto es que otros clientes del restaurante afirmaron que la fiesta de los Widener duró más tiempo^[241]. Pero la cronología de Marian coincide con la de Lightoller, el segundo oficial, quien declaró que el capitán había llegado al puente de mando a las 20:55 horas. Las primeras palabras de Smith a Lightoller se refirieron al frío que hacía. Lightoller dijo que estaban tan solo a un grado de temperatura y añadió que acababa de pedir al carpintero del barco que se asegurara de que las

reservas de agua no se congelaran.

—No hace mucho viento —observó entonces el capitán.

—No, es verdad. Tenemos calma chicha —replicó Smith—.

Sí, calma chicha.

—Es una pena que no sople nada de brisa —dijo Lightoller, refiriéndose a que no habría olas que delataran la presencia de icebergs—. En cualquier caso —continuó—, los icebergs reflejarán algo de luz.

El capitán asintió y comentó que, si tuvieran enfrente la masa azul del iceberg, su perfil blanco sería visible. Pero añadió que si hubiese niebla tendrían que reducir la marcha, y antes de abandonar el puente de mando a las 21:20 le dijo a Lightoller: «Si tienes la más mínima duda, avísame»^[242].

En la recepción del restaurante, el resto de los invitados de los Widener terminaban de tomar café. Por lo visto Archie Butt seguía abstraído en su conversación con Marian Thayer, y tal vez fue allí, tras levantarse de la mesa, donde le confesó que «no sabía cómo iba a soportar la ajetreada vida que estaba a punto de reanudar». Según las descripciones que contienen las cartas de Archie a Clara, «ajetreado» es un término acertado para la febril existencia que llevaba en Washington, con largas jornadas en la Casa Blanca seguidas de cenas, recepciones y bailes. En su carta al presidente Taft, Marian Thayer continúa explicando que Archie aceptó quedar con ella la tarde siguiente para que le enseñara «un método de control de los nervios que acababa de probar con un médico suizo de renombre». Reconocer que uno había recibido tratamiento psiquiátrico era una confesión extraordinariamente franca en 1912, en particular si se hacía al presidente de Estados Unidos. La señora Thayer cuenta a continuación a Taft que pensó «que sería maravilloso que [Archie] llegara a dominarlo [el método de control de los nervios], ya que estaba muy nervioso... Íbamos a trabajar en ello todo lo que pudiéramos durante nuestra estancia en el barco»^[243].

«Nervioso» era entonces un término habitual para referirse a los problemas mentales, y seguramente el mal que afligía a Archie hoy se diagnosticaría como un trastorno de ansiedad, e incluso como depresión. «Sé que las personas para las que trabajo me aprecian y confían en mí», había observado una vez Archie al reflexionar sobre sí mismo^[244]. Al hacerse imprescindible para el presidente y la sociedad de Washington y estar siempre a su disposición, la «vida ajetreada» de Archie le había llevado al borde de una crisis nerviosa. A pesar de las vacaciones, seguía sufriendo momentos de desánimo, según observaron su primo y la esposa de este en Londres. Archie sabía que el ritmo que impondrían las elecciones de otoño sería agotador, pero se sentía incapaz de dejar el puesto. Si lo hacía, afirmó, sería desleal y parecería que abandonaba a Taft por Roosevelt. Ese dilema y su ansiedad ante la perspectiva de volver a casa hicieron que después de la cena siguiera sumido en una conversación

sería con Marian Thayer.

En la mesa de los Harris reinaba un ambiente bastante más alegre. May Futrelle recordó que su marido y Henry Harris hablaron de las últimas obras de teatro americanas y que «todos éramos muy felices. Todos estábamos llenos de alegría de vivir»^[245]. Había una atmósfera igual de festiva dos plantas más abajo, en la Sala de las Palmeras, donde «nuestra pandilla» se había reunido después de cenar y la orquesta tocaba las melodías solicitadas. Helen Candee sugirió que tocaran algo de Puccini, y Hugh Woolner quiso escuchar una pieza de Dvorák. Helen observó que «la muchacha más hermosa» pedía música de baile y «taconeaba con sus zapatos de satén y balanceaba sus brazos adolescentes al ritmo de la música»^[246]. Cuando a las 21:15 horas los músicos empezaron a guardar los instrumentos en sus estuches, Helen y sus admiradores quisieron seguir con la fiesta y decidieron subir al Café Parisien por la gran escalinata. Cuando se hubieron sentado a una mesa para siete, la señora Candee vio que la única otra mesa ocupada estaba «muy animada con el grupo de un asesor del presidente», lo que quiere decir que a esa hora Archie ya se había soltado un poco y se dedicaba a entretener a algunos de los invitados a los que había descuidado durante la cena.

—Pero qué frío hace, un frío glacial —dijo Helen mientras se ceñía el fular.

—Pues algo caliente —sugirió Woolner al camarero que les tomaba nota. Pidieron whisky con limón, whisky con agua caliente y limonada tibia. Pero, según Helen, el frío no templó su buen humor:

Qué contentos estaban aquellos seis. El hablador [Gracie] contaba historias, el hombre sensible [Kent] estaba radiante y se reía, los dos modestos irlandeses [Colley y probablemente Smith] se olvidaron de reprimirse, el noruego simplón [Björnström–Steffansson] se desternillaba con los chistes americanos, el inglés cosmopolita [Woolner] no paraba de hablar y la dama se sentía divinamente encantada de estar en semejante compañía^[247].

En el restaurante seguían los Harris y los Futrelle al igual que Walter y Mahala Douglas. A otra mesa se sentaban los Minahan, el médico de origen irlandés de Wisconsin, su mujer y su hermana, que habían embarcado en Queenstown. Los Duff Gordon ya se habían marchado, y Lucile se había puesto el abrigo de piel de ardilla que había llevado al comedor por si hacía frío. Cosmo y ella subieron al salón, donde se sentaron con una joven pareja de Nueva York, Edgar y Leila Meyer, que también habían cenado en el restaurante aquella noche. Lucile sabía que Leila, de veinticinco años, era hija de Andrew Saks, propietario de los grandes almacenes Saks de la Quinta Avenida, quien había fallecido el 8 de abril mientras cenaba en el restaurante Sherry's. Los Meyer habían recibido un telegrama en París al día siguiente y

reservado de inmediato dos pasajes para volver a casa en el *Titanic* el día 10. Mientras conversaba con ellos, Lucile sacó su cuaderno de autógrafos, que era en realidad un cuaderno de confesiones, una novedad entonces popular con páginas donde los amigos podían anotar comentarios sobre sí mismos bajo rúbricas como «Le gusta», «Detesta», e incluso «Locuras». Edgar Meyer, de veintiocho años, cogió la libreta de Lucile y, cuando llegó a «Locuras», se rió y escribió: «Solo tengo una: vivir»^[248]; una triste paradoja teniendo en cuenta las pocas horas de vida que le quedaban.

Al salir del restaurante, los Harris decidieron hacer escala en el salón de fumadores para fumarse un pitillo, mientras que los Futrelle optaron por dar un paseo por cubierta, ya que a Jacques le dolía un poco la cabeza. René fue probablemente la única mujer que «infestó» la sala de fumadores esa noche, por usar el término de Frank Millet. Este también estaba allí, jugando a las cartas con Clarence Moore. Aquella noche habían cenado solos en el comedor, ya que Archie había subido al restaurante. La comida había sido la más elegante del viaje, con una carta que entre sus once platos incluía ostras a la rusa, *filets mignons*, asado de pato bañado en calvados y pepitos cubiertos de chocolate. Uvas de invernadero y otras frutas frescas decoraban las mesas, y a la pequeña Loraine Allison, de dos años, la habían llevado a la mesa que sus padres compartían con Arthur Peuchen y Harry Molson para que viera lo bonita que era.

En el comedor de segunda clase las mesas también estaban adornadas con cestas de fruta. Después de cenar, un centenar de pasajeros se puso a cantar un himno alrededor del piano. En tercera clase, la comida principal se había servido como siempre a mediodía, seguida de una opípara merienda inglesa avanzada la tarde. Después, en la sala común de tercera clase, austeramente amueblada, se había montado una fiesta informal, con música interpretada al piano vertical de la estancia y con los instrumentos que algunos pasajeros llevaban consigo. Sin embargo, no debieron de bailar mucho, dado que los grandes bancos con respaldo de dos tablas dejaban poco espacio libre, y además era fiesta de guardar. En un determinado momento alguien vio una rata y varios jóvenes se pusieron a cazarla entre los chillidos de las mujeres. A las diez en punto los camareros apagaron las luces de la sala común y de la sala de fumadores anexa, y los pasajeros se dispersaron en dirección a sus respectivas literas en proa y popa, mientras unos pocos probablemente buscaban espacios oscuros por el pozo de cubierta para sus encuentros románticos.

Lightoller, el segundo oficial, se disponía a esa hora a ser relevado en la guardia por el primero, Murdoch. Explicó a este la conversación que había tenido con el capitán y le dijo que había enviado órdenes a la cofa para que los vigías estuvieran atentos a los pequeños bloques de hielo e icebergs que flotaban a poca altura. El mensaje acababa de llegar a los vigías Fred Fleet y Reginald Lee, quienes

comenzaban en ese momento su turno de dos horas. El hecho de que aún no hubieran encontrado los prismáticos no parecía preocuparles demasiado. Otro mensaje que advertía de la presencia de hielo había llegado a la sala Marconi sobre las 21:40 horas sin que tampoco al operador Jack Phillips le pareciera terriblemente preocupante. Ya había transmitido al puente de mando varios mensajes con el mismo contenido y aquel último, enviado por el *Mesaba*, que hablaba de «gruesos trozos de hielo y un gran número de grandes icebergs, así como masas de hielo», tal vez no le pareció muy diferente de los demás^[249]. Puede que incluso lo dejara a un lado cuando logró establecer contacto con la estación de radiotelegrafía de Cabo Race, en Terranova, y se puso a transmitir los mensajes de los pasajeros. Lightoller, el segundo oficial, afirmaría con posterioridad que aquel mensaje, el más importante de todos, pues no solo indicaba que había icebergs aislados, sino una gigantesca masa de hielo en la ruta del *Titanic*, no se entregó^[250]. Cuando Lightoller se marchó del puente, comentó a Murdoch que, según sus estimaciones, alcanzarían el hielo sobre las once.

Norris Williams y su padre habían paseado por cubierta después de cenar, pero aun con sus abrigos de pieles les pareció que hacía demasiado frío, de modo que bajaron a la sala de fumadores, donde se unieron a un grupo de hombres, entre los que se encontraban John B. Thayer y Archie Butt. Muy pronto, el frío y la posibilidad de que hubiera icebergs salieron a colación. Charles Williams contó que se hallaba a bordo de un barco llamado *Arizona* cuando chocó contra un iceberg en 1879. La colisión abrió un agujero en la proa, pero la tripulación y los pasajeros sacaron de la bodega unas balas de algodón y taparon la vía de agua, de forma que el *Arizona* arribó a San Juan de Terranova treinta y seis horas más tarde.

Aproximadamente en ese mismo momento, en la Sala de las Palmeras, a Jack, el hijo adolescente de John y Marian Thayer, le contaban también una historia de naufragios. Mientras sus padres cenaban arriba con los Widener y compañía, Jack comió solo en el comedor y se dirigió a continuación a la Sala de las Palmeras. Mientras buscaba una mesa libre, un joven americano llamado Milton Long le hizo gestos para que se acercara. Se pusieron a hablar y Long, de veintinueve años, hijo de un juez de Springfield (Massachusetts), entretuvo a Thayer con historias de sus viajes. Una de sus aventuras más impresionantes ocurrió en Alaska, donde iba a bordo de un pequeño vapor que encalló en un arrecife cerca de la costa. Cuando el barco escoró, Long se las arregló para saltar a un banco de arena y pasó de una roca a otra hasta alcanzar la orilla con solo los pies mojados.

W. T. Stead también tenía ganas de contar anécdotas aquella noche, y su compañero de mesa, Frederick Seward, recordó que, mientras fumaban puros en la sala de fumadores, explicó «el caso de una momia del Museo Británico que, según dijo, había vivido asombrosas peripecias y castigaba con grandes calamidades a cualquiera que escribiera su historia. Habló de varias personas que habían sufrido

desgracias después de escribir la historia y añadió que, aun conociéndola, él jamás la escribiría»^[251]. Esta historia se asoció posteriormente a la del *Titanic*, y la idea de que a bordo viajaba una momia maldita se convirtió en una de las muchas leyendas sobre el hundimiento. Stead había predicho en 1886 un desastre muy parecido al que estaba a punto de vivir, en un artículo titulado «Cómo el vapor correo se hundió en medio del Atlántico», que concluía con la frase: «Esto es exactamente lo que podría suceder y sucederá si los transatlánticos se hacen a la mar sin botes suficientes»^[252].

Después de las diez, Walter y Mahala Douglas se levantaron de su mesa del restaurante, ya casi vacío. Al bajar a su camarote de la cubierta C, percibieron una fuerte vibración en la escalera y comentaron que el barco iba más rápido que nunca. Lawrence Beesley leía sentado en la litera de su camarote de segunda, en la cubierta D, cuando notó que el «movimiento danzarín» que la vibración de los motores provocaba en su colchón era más pronunciado de lo habitual^[253]. En ese momento, la indómita René Harris había convencido a Harry de que salieran de la sala de fumadores para ir al salón de primera clase, donde se sentaron con Edgar y Leila Meyer. Los Duff Gordon, por su parte, ya se habían marchado. Cosmo se retiró a su camarote a dormir, mientras, al otro lado del pasillo, Lucile y su asistenta Franks se sentaban a charlar delante de la estufa eléctrica. También estaba encendida la chimenea eléctrica del salón, pero no daba calor suficiente para disipar el frío de la estancia, así que Harry pronto rogó a su mujer que se fueran al camarote. «Yo debía de parecer exhausta, lo notaba —recordó ella—, de manera que sobre las diez y media nos fuimos»^[254]. En el Café Parisien, la señora Candee también tenía frío y se retiró pronto a su camarote, posiblemente escoltada por el caballeroso Edward Kent. El ingeniero irlandés Edward Colley también dio las buenas noches, mientras los otros cuatro hombres se quedaban en la mesa, apurando lo que Woolner llamó su «grog caliente»^[255].

Sobre las once, el salón estaba casi vacío; solo había un grupo de cuatro personas concentradas en una emocionante partida de bridge. Uno de los jugadores era William Sloper, el joven banquero de Connecticut al que Alice Fortune convenció de que embarcara en el *Titanic*. Durante los primeros días del viaje, Sloper pasó mucho tiempo con Alice, pero ese día no la había visto. Después de cenar, se había puesto a escribir cartas de agradecimiento a sus amigos de Londres sentado a un escritorio del salón, y lo que él describió como «una joven muy hermosa» se le acercó para preguntarle si quería unirse a su grupo, ya que eran tres y necesitaban a una cuarta persona para jugar al bridge^[256]. Aunque a Sloper no se le daba muy bien el bridge, no quería rechazar una invitación de Dorothy Gibson, la muchacha más guapa a bordo. La evidente belleza de Dorothy también había llamado la atención del ilustrador Harrison Fisher, quien mostró la cara de la muchacha en las portadas de *Cosmopolitan* y del *Saturday Evening Post*, así como en incontables postales. Eso

brindó a Dorothy la posibilidad de trabajar en varias películas, y en julio de 1911 la contrataron como primera actriz de la sucursal estadounidense de Éclair, una compañía de cine francesa que rodaba películas en Fort Lee (Nueva Jersey). En marzo de 1912 Dorothy había participado en una serie de películas mudas y, como necesitaba un descanso, decidió irse una temporadita a Europa con su madre. Pero a las pocas semanas de estar en el extranjero, el jefe de Éclair la llamó desde Fort Lee para decirle que volviera, porque tenía que rodar dos nuevas películas.

Sloper se sentó con Dorothy, su madre y el compañero de mesa de W. T. Stead, William Seward, a quien la joven conocía porque los dos frecuentaban la misma iglesia en Nueva York. Seward pidió al encargado de la biblioteca que colocara una mesa de juego en el centro de la habitación, cerca de la chimenea. Al cabo de pocas horas los cuatro estaban tan concentrados en la partida de bridge que no se dieron cuenta de que la habitación se había quedado casi vacía y el encargado ya tenía ganas de apagar las luces. Edith Rosenbaum, que estaba escribiendo cartas en un escritorio del salón, advirtió que era hora de marcharse. Entregó al encargado varios sobres para echar al correo y cogió dos libros de la librería. Finalmente, a las once y media, el encargado rogó a los jugadores de bridge que terminaran la partida para que pudiera cerrar la sala. Dorothy Gibson le dijo a William Sloper que quería dar una vuelta por cubierta antes de irse a dormir. Él sugirió que bajaran juntos a ponerse ropa de abrigo y se encontraran luego en el rellano de la escalera de la cubierta A. Tras dejar a la joven ante la puerta de su camarote, bajó corriendo al suyo, se puso un jersey de lana de Shetland con cuello de pico debajo de la chaqueta del traje, se embutió en su pesado abrigo de invierno y subió a esperar a Dorothy. Un mapa del Atlántico norte colgaba de la pared del rellano, y probablemente se pusiera a examinarlo mientras esperaba.

Pasadas las once, las salas de fumadores de primera y segunda clase solían ser los únicos espacios públicos que seguían abiertos. Cuando cerró el café, los hombres de «nuestra pandilla» que quedaban subieron a la sala de fumadores de primera. Archibald Gracie se sentó a la mesa donde un hombre fornido y de barba entrecana fumaba un puro. Gracie le oyó decir: «La White Star, la Cunard y la Hamburg–Amerika se centran ahora en conseguir la supremacía dotando a sus barcos del equipamiento más lujoso, pero pronto llegará un momento en que el resultado será el mayor y más terrible desastre naval de todos los tiempos». Al recordarlo, Gracie escribiría que «el placer y la comodidad de que todos disfrutamos en aquel palacio flotante nos parecía a muchos algo inquietante, demasiado bueno para que durara sin que un ser omnipotente se enfadara y nos castigara por ello»^[257]. Es improbable que Charles Hays creyera que los alojamientos suntuosos conllevaban un castigo divino, ya que se había embarcado en la construcción de una cadena de hoteles de lujo junto a estaciones de ferrocarril y regresaba a casa para la inauguración del primero de

ellos, el Château Laurier de Ottawa, prevista para el 26 de abril. Ese día se descubriría el busto de Wilfrid Laurier, el primer ministro canadiense, cuyo nombre llevaba el hotel. Con el grupo que acompañaba a Hays viajaba el escultor del busto, que acompañaba a Paul Romain Chevré. Con su mostacho, Chevré tenía todo el aspecto de un artista de la Rive Gauche, mientras, envuelto en humo de tabaco negro en una mesa cercana, jugaba al bridge con otros dos franceses y un estadounidense^[258].

En ese momento, Archie Butt estaba jugando al whist con Clarence Moore y dos hombres del grupo con el que había cenado, Harry Widener y William Carter. El whist también era el juego preferido de tres tahúres profesionales que habían elegido a un ejecutivo de una compañía petrolera americana como su próxima víctima. Poco antes, René Harris había señalado uno de los estafadores a May Futrelle, quien había reparado en su sonrisa fría y calculadora. En una mesa más pequeña, Frank Millet jugaba a las cartas con Frederick Hoyt, un corredor de bolsa de Nueva York entusiasta de los yates, quien durante su estancia en Inglaterra con su mujer había combinado el trabajo y el ocio. Arthur Peuchen fumaba y charlaba con dos de Los Tres Mosqueteros, Thomson Beattie y Thomas McCaffry, y con un inglés que viajaba a Canadá. Sobre las 23:20 horas, Peuchen les dio las buenas noches y bajó a su habitación de la cubierta C. En el camarote C-83, los Harris aún no se habían acostado, ya que a René le dolía mucho el brazo y se había negado a tomar la morfina que el médico le había dejado. Harry le cortó una manga de un pijama, la ayudó a ponerse un albornoz y a sentarse en una silla y la envolvió en una manta. Se sentó frente a ella y jugaron un solitario doble.

En la cofa, los dos vigías estaban en la segunda hora de su turno. Había una ligera niebla sobre el horizonte, lo que Fred Fleet comentó a Reginald Lee, pero ninguno de los dos pensó que fuera suficientemente importante para informar al puente de mando. Las estrellas aún brillaban, y el mar seguía en calma. En torno a las 22:30 horas, la fragata *Californian* había entrado en la banquisa que se hallaba en la ruta del *Titanic* y decidió detenerse y pasar allí la noche. El capitán pidió al operador de radiotelegrafía que informara de la presencia de hielo a los barcos que se encontraran en los alrededores. Poco antes de las once, Jack Phillips estaba muy ocupado transmitiendo mensajes de los pasajeros cuando la llamada del *Californian* estalló en sus auriculares: «Escuche, nos hemos detenido, estamos rodeados de hielo». Phillips, agotado, respondió: «¡No me moleste! ¡Cállese, estoy ocupado! Estoy comunicando con cabo Race»^[259]. El operador del *Californian* oyó cómo Phillips se disculpaba con cabo Race por la interrupción y pedía que le repitieran el último mensaje. Veinte minutos más tarde, oyó que Phillips seguía enviando mensajes a Terranova, así que a las 23:35 horas se quitó los auriculares, apagó el equipo y se fue a dormir.

En el puente de mando del *Titanic*, el cabo Robert Hichens estaba al timón y

Moody, el sexto oficial, se hallaba junto a él. Habían apagado todas las luces del puente, de forma que podían ver con claridad a través de las ventanas. El buque avanzaba a veintidós nudos y medio. De repente Fred Fleet avistó una gran forma oscura justo delante de ellos. Solo podía ser una cosa. Pasando por delante de Lee, se apresuró a tocar tres veces la campana de la cofa. Luego cogió el teléfono y oyó que lo descolgaban en la cabina del timón.

—¿Hay alguien ahí? —preguntó Fleet.

—Sí —contestó Moody—. ¿Qué has visto?

—¡Un iceberg justo delante!^[260]

La colisión

Domingo 14 de abril de 1912, 23:40 horas

La cara blanquiazul de un acantilado surgió de repente de la oscuridad. El buque avanzaba imparable con la proa dirigida directamente hacia él. Fred Fleet se preparó para el choque. Luego, muy lentamente, el barco empezó a virar. ¿Lograrían esquivarlo? Fleet vio que la punta de la proa casi rozaba el hielo. Pero entonces se produjo una vibrante sacudida en la banda de estribor. Grandes pedazos de hielo cayeron sobre el pozo de cubierta. Fleet oyó un ruido chirriante que venía de muy abajo cuando el iceberg arañó el casco por la banda de estribor. No había pasado ni un minuto desde que vio por primera vez la montaña de hielo.

En el rellano de la escalera, William Sloper notó que el barco daba un leve bandazo hacia estribor. Le recordó a un transbordador al chocar contra los tablones de un embarcadero^[261]. Dorothy Gibson subió corriendo por la escalera y juntos se desplazaron a toda prisa al paseo de la cubierta A. Inclínados sobre la borda, escudriñaron la oscuridad estrellada y distinguieron una gran forma blanca que desaparecía tras la proa.

En la sala de fumadores, Hugh Woolner sintió un crujido sordo bajo sus pies. Vio que varios hombres se dirigían hacia la puerta del fondo y los siguió con rapidez. Al alcanzar la cubierta de popa, oyó voces agitadas en el aire de la noche. Una de ellas destacó en medio del clamor: «¡Acaba de pasar un iceberg por la proa!»^[262]. Al poco apareció Archie Butt con el resto de los hombres de su partida de cartas —William Carter, Harry Widener y Clarence Moore—, y justo en ese momento los motores se detuvieron. El desacostumbrado silencio enmudeció a todos. Algernon Barkworth, juez de paz de Yorkshire, vio a W. T. Stead, quien le dijo que «un iceberg se ha estampado contra la banda de estribor»^[263]. Pronto las palabras «iceberg» y «ningún motivo de preocupación» circularon de boca en boca. Los hombres asentían, se encogían de hombros y volvían a la sala de fumadores para seguir jugando a las cartas. William Carter, sin embargo, bajó a su camarote de la cubierta B para ver cómo se encontraban su esposa y los dos niños, que ya dormían. Hugh Woolner pensó en Helen Candee y decidió que debía ir a verla. Frank Millet ocupó el lugar de Carter en la mesa de Archie para continuar con la partida de whist.

Los pasajeros que se encontraban en sus camarotes no notaron tanto la colisión. Muchos se habían acostado y no sintieron más que una ligera sacudida chirriante. Ella White estaba a punto de apagar la luz cuando le pareció como si el barco se abriera paso a través de mil piezas de mármol^[264]. A Lucy Duff Gordon la despertó

un estruendo que sonó como si una mano de gigante jugara a los bolos debajo^[265]. Madeleine Astor creyó que había habido un accidente en la cocina. René Harris seguía jugando a las cartas con Harry y vio que los vestidos de su armario abierto se balanceaban. Solo cuando los motores pararon, René, al igual que muchos otros pasajeros, se dio cuenta de que había sucedido algo grave.

El capitán Smith lo supo de inmediato y salió a toda prisa de su camarote, situado detrás de la cabina del timonel.

—¿Con qué hemos chocado? —inquirió al llegar al puente de mando.

—Con un iceberg, señor —respondió Murdoch, el primer oficial. Explicó que había intentado maniobrar para esquivarlo, pero el iceberg estaba demasiado cerca.

—¡Cierren las compuertas herméticas! —ordenó el capitán.

—Las compuertas herméticas están cerradas, señor —respondió Murdoch^[266].

En la sala de calderas número 6, al fogonero Frederick Barrett le había salpicado un chorro de agua que entraba por el casco a menos de un metro de donde se encontraba^[267]. Cuando de repente la luz que pendía sobre la compuerta hermética de la sala empezó a parpadear, tuvo que correr junto con otro hombre para alcanzar la salida antes de que se cerrara, mientras un tercero trepaba por una escalerilla de emergencia. Después de subir un piso, Barrett bajó la mirada hacia la sala de calderas número 6 y vio que el agua ya había alcanzado ocho pies de altura.

En un pequeño camarote de proa, una ruidosa vibración despertó al pasajero de tercera clase Daniel Buckley. Saltó de la litera y notó que había agua bajo sus pies descalzos. Sus tres compañeros de habitación, originarios del condado de Cork, roncaban en sus literas y protestaron cuando los despertó. Buckley se vistió y salió al pasillo, donde oyó a dos tripulantes gritar: «¡Todos a cubierta, si no queréis ahogaros!»^[268]. Mientras Buckley subía por las escaleras, los pasillos de tercera clase empezaron a llenarse de viajeros que llevaban sus pertenencias hacia la proa.

En la cubierta D, Lawrence Beesley, que leía tumbado en su litera, notó que el movimiento danzarín de su colchón había cesado. Se puso un traje y unos zapatos y salió al pasillo para subir por la escalera que llevaba a la cubierta superior. Echó un vistazo al tranquilo mar negro y no le pareció que sucediera nada, así que fue a la sala de fumadores de segunda clase y preguntó a algunos jugadores de cartas si sabían qué había pasado. Le informaron de que el barco había pasado junto a un iceberg que calculaban que debía de tener entre sesenta y cien pies de altura. Uno dijo: «Apostaría a que el iceberg ha arañado un poco la pintura del barco y el capitán no quiere seguir hasta que lo hayan repintado». Otro señaló su vaso de whisky y comentó en broma: «Vamos a la cubierta para ver si ha caído algo de hielo. Me gustaría coger un poco para el whisky»^[269]. Hubo grandes risotadas y Beesley volvió a su camarote para reanudar su lectura, pero al oír voces en el pasillo se puso una chaqueta de abrigo y volvió a la cubierta superior, donde vio que el barco avanzaba con lentitud y

distinguió una suave espuma blanca que rompía contra la proa.

Muchos relatos del hundimiento del *Titanic* no mencionan que el barco reanudó la marcha después de chocar contra el iceberg, pero Lawrence Beesley no fue la única persona a bordo que lo comentó. El cabo Alfred Oliver testificaría que el capitán Smith ordenó poner los motores «a media marcha» poco después de la colisión. En aquel momento, el capitán ya había mandado a Boxhall, el cuarto oficial, a inspeccionar la parte inferior, lo que indica que probablemente pensó que el barco tendría que llegar a Nueva York o Halifax con sus propios motores y que podían navegar despacio. El buque avanzó como mínimo durante unos diez minutos y probablemente se detuvo cuando Wilde, el oficial jefe, comunicó a Smith que el pique de proa, un tanque con agua de lastre situado en la parte inferior de la proa, tenía una vía de agua.

Bruce Ismay se despertó en su camarote de lujo de la cubierta B poco después de la colisión y se quedó en la cama preguntándose por qué el barco se había parado. Al principio pensó que habían perdido una pala de una hélice. Salió al vestíbulo en pijama y preguntó a un camarero: «¿Qué ha pasado?». El camarero contestó que no lo sabía, así que Ismay se puso un abrigo y unas zapatillas y subió al puente.

—Hemos topado con hielo —explicó Smith.

—¿Cree que el barco ha sufrido daños irreparables? —preguntó Ismay.

—Me temo que sí —respondió aquel^[270].

Ismay regresó a la escalinata, donde se encontró con Bell, el ingeniero jefe, y le preguntó si creía que los desperfectos eran muy graves. Bell respondió que eso parecía, pero que pensaba que las bombas mantendrían el barco a flote. Sin duda también Smith lo creía, ya que, de otro modo, no hubiera dado la orden de avanzar a media marcha.

Al filo de la medianoche, Boxhall, el cuarto oficial, volvió al puente tras una breve inspección que lo llevó hasta la cubierta F y le dijo al capitán que no había visto nada anormal. Smith le ordenó que buscara al carpintero para que examinara la nave. Boxhall se encontraba en la escalera que llevaba a la cubierta A cuando se topó con el carpintero. «El barco hace agua», le comunicó este casi sin aliento. Boxhall le indicó que se lo dijera al capitán y continuó bajando la escalera hasta que se encontró con un encargado del correo que anunció: «La sala del correo se está llenando muy rápido». Boxhall replicó: «Vaya a decírselo al capitán, yo bajaré a ver»^[271].

Cuando el cuarto oficial entró en la oficina de correos, en la cubierta G, los empleados estaban sacando apresuradamente montones de cartas de los estantes. Al mirar el almacén que había más abajo, vio sacas que flotaban en el agua. Cuando Boxhall informó de ello al puente, el capitán dio la orden de destapar los botes salvavidas, y bajó a ver los daños con sus propios ojos. El constructor del barco, Thomas Andrews, ya estaba inspeccionando las cubiertas inferiores^[272]. Fue a la

oficina de correos y envió enseguida a un empleado a buscar al capitán. El empleado corrió por los pasillos y volvió con el capitán Smith y el sobrecargo McElroy. Cuando los tres hubieron visto los daños, alguien oyó cómo Andrews le decía a Smith: «Bueno, capitán, tres están rotos». Andrews se refería sin duda a tres de los mamparos que dividían el barco en los compartimentos estancos a los que el *Titanic* debía su reputación de insumergible. Sin embargo, si solo se habían inundado tres compartimentos, había una posibilidad de que las bombas funcionaran. El capitán regresó al puente y dio orden de que las mujeres y los niños subieran a cubierta con los salvavidas. Thomas Andrews, entretanto, continuaba su inspección.

Sobre las 00:25 horas, William Sloper vio a Andrews subir corriendo por la escalera con semblante de profunda preocupación. El constructor del barco pasó junto a Dorothy Gibson, quien lo agarró del brazo y le preguntó qué había sucedido. Andrews se limitó a apartar a la muchacha más bonita del buque y siguió subiendo los escalones de tres en tres. Acababa de descubrir que en otros dos compartimentos estancos se habían abierto brechas. Andrews era consciente de la gravedad de la situación. El mamparo situado entre los compartimentos quinto y sexto se alzaba solo a la altura de la cubierta E. A medida que el buque se inclinara hacia la proa, el agua pasaría al siguiente compartimento, y luego al otro, hasta que el barco inevitablemente se hundiera. Mientras dibujaba los planos en Harland and Wolff, nunca había imaginado una eventualidad semejante. Andrews informó al capitán de que al barco le quedaba una hora de vida, como mucho una hora y media. Smith pidió de inmediato al cuarto oficial, Boxhall, que calculara la posición del transatlántico y la comunicara a la sala Marconi para que enviaran la señal de socorro. También dio órdenes de reunir a los pasajeros y a la tripulación.

Momentos después de que Andrews pasara a toda prisa por su lado, William Sloper oyó a un camarero anunciar: «El capitán dice que todos los pasajeros se abriguen bien, cojan sus salvavidas y suban a la cubierta superior»^[273]. Quedó en reunirse con Dorothy y la madre de esta al cabo de pocos minutos y corrió a su camarote. Sacó el salvavidas del estante superior y al salir al pasillo oyó a alguien exclamar en un camarote cercano: «¿Qué ha pasado?». Era Hugo Ross, el enfermo de los solteros canadienses a quienes Sloper apodara Los Tres Mosqueteros en el *Franconia*. Entró en la habitación de Ross y trató de tranquilizarle diciendo que no creía que el barco tuviera ningún problema grave. El comandante Peuchen ya había hablado a Ross del iceberg cuando le visitó poco después de la colisión.

A las 23:40 horas, mientras se preparaba para meterse en la cama, Peuchen había sentido temblar el barco por efecto de lo que le pareció una gran ola. Tras subir a la cubierta A y observar que había hielo sobre la borda, decidió informar a Hugo Ross, quien al parecer le dijo: «Hace falta algo más que un iceberg para que yo me levante de la cama»^[274]. El comandante llamó entonces con los nudillos a la puerta de Harry

Molson, pero este no estaba en su camarote. Al poco, Peuchen vio a otro conocido canadiense, Charles Hays, que caminaba con su yerno por la cubierta C, y le preguntó si había visto el hielo. Hays respondió que no, de modo que Peuchen llevó a los dos hombres a la cubierta de paseo A para enseñárselo. Allí, notó una diferencia respecto a su última visita. «Vaya, está escorado —le dijo a Hays—. No debería, el mar está en calma y el barco se ha parado». El presidente de los ferrocarriles no le dio importancia. «Este barco no se puede hundir —replicó—. No importa con qué hayamos chocado, aguantará entre ocho y diez horas»^[275].

Archibald Gracie también se encontraba en la cubierta de paseo aproximadamente a esa hora, pero no notó que el barco escorara. Se había despertado después de la colisión y, al oír el ruido del vapor que atravesaba los conductos de aire, decidió investigar qué pasaba. Subió a la cubierta superior, que encontró desierta, y bajó después a la cubierta A, donde se asomó por la barandilla, sin ver nada anormal. Al regresar a la escalera, vio que Bruce Ismay subía corriendo en compañía de un tripulante. Ismay llevaba entonces un traje de calle y a Gracie le pareció preocupado, pero no alarmado. Gracie se topó luego con su amigo James Clinch Smith y varios pasajeros más en el rellano de la escalera de la cubierta B. Smith abrió la mano para mostrarle un trozo de hielo, plano y ligeramente redondeado, como un reloj de bolsillo, y le dijo con sorna que se lo llevara a casa de recuerdo^[276]. También le dijo que había oído hablar de la colisión y le explicó que alguien que había salido a toda prisa de la sala de fumadores para ver el iceberg afirmó que este se elevaba por encima de la cubierta A. Gracie se enteró asimismo de que los empleados de correos estaban sacando las sacas del almacén. Al poco, el rellano de la escalera se inclinó y Gracie y Smith decidieron volver a sus camarotes para reencontrarse más tarde.

El comandante Peuchen se encontraba cerca del vestíbulo de la escalera de la cubierta A en torno a las 00:25 horas, cuando un grupo de gente con expresión muy preocupada bajó de la cubierta superior, entre ellos el Mosquetero Thomson Beattie. «Han dado orden de hacer uso de los salvavidas y los botes de salvamento», le dijo Beattie. Peuchen estaba desconcertado. «¿Puede avisar usted a Hugo Ross?», preguntó. Beattie respondió que lo haría^[277]. Peuchen regresó a su camarote de la cubierta C y empezó a quitarse el traje de etiqueta. Se puso ropa interior gruesa, dos pares de calcetines y un jersey de invierno, su abrigo y el chaleco salvavidas. Antes de abandonar su pequeño camarote, echó una mirada a una caja de hojalata que contenía diversas joyas y doscientos diecisiete mil dólares en acciones y bonos. Decidió que no era el momento de ocuparse de las cosas de valor y salió. El pasillo estaba lleno de pasajeros con chalecos salvavidas. Algunas mujeres lloraban. Unas cuantas llevaban solamente vestidos de noche o quimonos, y les aconsejaron que se abrigaran más. Peuchen dio media vuelta y regresó a su habitación. Encontró su alfiler de corbata favorito, se metió tres naranjas en el bolsillo y volvió a la escalera.

Nadie tuvo que decirle a Margaret Brown que se abrigara. En cuanto oyó la orden de ponerse los salvavidas, se enfundó varios pares de medias de lana debajo de un vestido de terciopelo negro con solapas de seda blanca, se colocó un gorro de seda en la cabeza y se envolvió en un abrigo de piel de marta cibelina. En su camarote encontró dos salvavidas y decidió llevárselos, los dos. Antes de salir cogió la figurilla funeraria comprada en Egipto que supuestamente daba buena suerte y se la metió en el bolsillo. Cuando llegó al vestíbulo de la escalera de la cubierta A, su compañera de viaje Emma Bucknell se acercó a ella. «¿No te dije que algo iba a pasar?», le susurró nerviosa, recordando la conversación que habían tenido en el *Nomadic*^[278].

Edith Rosenbaum, quien en el transbordador había tenido premoniciones que ahora se revelaban certeras, estaba sorprendentemente tranquila. Había subido a la cubierta superior antes de medianoche y visto pedazos de hielo, pero cuando le dijeron que no había motivo para preocuparse, volvió a su camarote. Estaba a punto de acostarse de nuevo cuando un miembro de la tripulación llamó a su puerta y le anunció que todos los pasajeros debían ponerse los salvavidas.

—¿Para qué? —preguntó Edith.

—Es una orden —replicó él, y se marchó^[279].

Edith recogió su ropa y sus joyas y ordenó la habitación para dejarla presentable. Cerró con llave todos sus baúles, corrió las cortinas, se puso un grueso abrigo de pieles y abandonó el camarote sin llevarse el salvavidas. Cuando se encontró con su camarero de habitación, Robert Wareham, le preguntó si pensaba que había realmente algún peligro o si la orden de coger los salvavidas se daba simplemente porque lo mandaba el reglamento. El camarero contestó que las órdenes se referían a los salvavidas y a los botes de salvamento y que él suponía que remolcarían el barco hasta Halifax. Edith sacó las llaves de sus baúles y se los entregó para que las franqueara para ella en la aduana.

—Bueno, yo en su lugar les daría un beso de despedida a esos baúles —dijo él.

—¿Cree que el barco se va a hundir? —preguntó Edith con un ligero sobresalto.

—Nadie cree nada; esperemos a ver qué ocurre —respondió el camarero, más circunspecto.

De camino al salón, Edith pasó ante la puerta abierta del camarote de un conocido suyo llamado Robert Daniel, un joven banquero de una vieja familia de Virginia. Daniel había comprado un bulldog francés en Inglaterra llamado Gamin de Pycombe, al que Edith encontró gimiendo en el interior. Metió al perro bajo el cubrecama, le acarició la cabeza y se marchó.

Norris Williams y su padre también decidieron subir a cubierta cuando les despertó la colisión, y también ellos observaron que el barco avanzaba a media marcha. Tras regresar a sus camarotes para ponerse los abrigos de pieles y los salvavidas, vieron que un camarero trataba de abrir la puerta atascada de un camarote

de la cubierta C. Desoyendo las protestas del sirviente, Norris apoyó el hombro en la puerta y la abrió de un empujón, para alivio del hombre que se encontraba dentro. Cuando se marchaba, Norris oyó exclamar al camarero: «¡Tendré que denunciarle por daños a la propiedad de la compañía!»^[280].

Poco después de las 00:30 horas, el pasajero de tercera Daniel Buckley vio que un hombre daba patadas a una puerta de hierro cerrada en lo alto de una escalera de proa. La puerta estaba abierta antes, cuando Buckley la había cruzado para subir a la cubierta B^[281]. Allí había visto a pasajeros de primera clase que se ponían los salvavidas, y pensó que lo mejor sería ir a buscar el suyo. Abriéndose camino a empujones entre una multitud de pasajeros de tercera que subían, Buckley llegó al pasillo de su cabina y lo encontró inundado. Mientras subía de nuevo para volver a la cubierta B, Buckley oyó el alboroto que se produjo cuando un tripulante empujó escaleras abajo a un pasajero de tercera y cerró la puerta, vedándoles el paso a la cubierta de primera clase. El furioso pasajero de tercera se levantó, destrozó la puerta cerrada con llave y se fue corriendo a buscar al tripulante. Más tarde le contó a Buckley que, de haber dado con él, lo hubiera arrojado por la borda.

Mientras tanto, Thomas Andrews recorría los pasillos de primera para asegurarse de que los camareros sacaban a los pasajeros de sus cabinas. Vio a la camarera May Sloan, una conocida de Belfast, llamando a las puertas y le dijo que se cerciorara de que todos los pasajeros se ponían los salvavidas, tras lo cual añadió que debía encontrar uno para ella y subir pronto a cubierta. Su cara, pensó Sloan, «era la de una persona descorazonada»^[282].

Sobre las 00:35 horas, William Sloper se reunió con sus compañeros de bridge, Dorothy Gibson, la madre de esta y Frederic Seward, en el vestíbulo de la escalera de la cubierta A. Los cuatro subieron a la cubierta superior pasando junto al elegante reloj de pared, colocado al lado de un relieve que representaba el Honor y la Gloria coronando el Tiempo. En la helada cubierta superior, donde se hallaban los botes salvavidas, oyeron el bramido ensordecedor del vapor que salía de los tubos que recorrían los lados de las tres chimeneas delanteras. El ruido hacía imposible la conversación, e incluso a Jack Phillips, el operador de la sala Marconi, le costaba oír las respuestas a sus llamadas de socorro.

Poco después de la colisión, el capitán Smith había entrado en la sala de radiotelegrafía, donde le dijo al operador Jack Phillips que el barco había chocado contra un iceberg y que estuviera pendiente por si le pedían que enviara llamadas de socorro. Imperturbable al parecer, Phillips continuó mandando sus mensajes a cabo Race y, cuando Harold Bride llegó para empezar su turno a medianoche, le dijo con toda tranquilidad que el barco tal vez tendría que volver a Belfast para que lo repararan. Cuando regresó el capitán, sobre las 00:25 horas, Phillips salió del dormitorio.

—Será mejor que pida ayuda —anunció Smith con severidad.

—¿Quiere que envíe una señal de socorro?

—Sí, enseguida —respondió el capitán, y se marchó^[283].

Phillips cogió el papelito en el que el cuarto oficial, Boxhall, había anotado la posición del *Titanic* y empezó a transmitir la señal de socorro CQD, que repitió seis veces, seguida de MGY, el indicativo del *Titanic*. Envío a continuación este mensaje: «Hemos chocado con un iceberg. Graves daños, *Titanic*. Posición 41°, 44' N, 50° 24' W»^[284].

Unos cinco minutos después, el capitán volvió a la sala Marconi.

—¿Qué está enviando? —preguntó.

—CQD —contestó Phillips.

—Envíe SOS —interrumpió Harold Bride—. Es la nueva señal, y puede que esta sea su última oportunidad de enviarla^[285].

Los tres se rieron, y Phillips empezó a transmitir tanto la señal SOS como la CQD^[286]. Aunque SOS era sin duda una señal nueva, no era, como se ha afirmado con frecuencia, la primera vez que un barco en apuros la usaba^[287].

Mientras Phillips estaba alerta por si llegaba alguna respuesta, en la banda de estribor ya habían sacado los primeros botes salvavidas. Cuando el bote salvavidas número 7 se situó a la altura de la cubierta, el primer oficial, Murdoch, y el quinto, Lowe, llamaron a las mujeres para que subieran en primer lugar, pero muy pocas lo hicieron. William Sloper y sus compañeros de bridge estaban en un grupo de pasajeros que, para calentarse, se apiñaban contra una pared cerca de la puerta. La multitud avanzó hacia el bote salvavidas, pero la mayoría se resistió y volvió atrás. Murdoch gritó que el bote era absolutamente seguro, ya que el mar estaba muy calmo. Añadió que, una vez evaluados los daños, embarcarían de nuevo en el buque. Pero no muchos querían abandonar el calor y la seguridad del barco por una gélida excursión en un pequeño bote abierto.

Sin embargo Dorothy Gibson estaba segura de que el *Titanic* se iba a hundir y repetía histérica: «¡Nunca volveré a conducir mi pequeño coche gris!»^[288]. William Sloper trató de calmar a la muchacha más hermosa y la ayudó a subir a la proa del bote salvavidas número 7, mientras Frederic Seward colocaba a la madre de Dorothy en un asiento cercano. Dorothy agarró la mano de Sloper e insistió en que él también subiera. Murdoch asintió, Sloper y Seward se metieron en el bote. Sloper escribió con posterioridad que estuvieron diez minutos mirando las caras de incertidumbre de los pasajeros que se quedaron en cubierta.

Helen Bishop, la joven recién casada de Dowagiac (Michigan), afirmó que a ella y a su marido, Dickinson, los empujaron al bote número 7 después de que un oficial la cogiera del brazo y le dijera que estuviera muy tranquila. Helen había dejado de mala gana a su perro faldero Frou Frou en la habitación, aunque el animal le tiraba

del dobladillo de la falda mientras ella se ponía el salvavidas. Pensando que resultaría inapropiado llevarse a su mascota, Helen cerró la puerta del camarote entre los agudos ladridos del animalito. Pero había otra mujer que no iría a ninguna parte sin su pomerania. La neoyorquina Margaret Hays, de veinticuatro años, se había llevado a su perrito a un viaje por Europa con una amiga del colegio y su madre. Cuando las tres mujeres decidieron vestirse y subir a la cubierta superior, Margaret envolvió a su mascota en una manta y se la llevó consigo. Cerca de la escalera de la cubierta C las saludó Gilbert Tucker, un joven director de una revista y escritor de Albany (Nueva York), que se había enamorado perdidamente de Margaret. Tucker sostenía tres salvavidas y procedió a ayudar a Margaret y las otras dos a ponérselos. Cuando Jim Smith pasó por allí y los vio, dijo con sorna: «Vaya, supongo que también deberíamos ponerle un salvavidas al perrito, ¿no?»^[289]. Tucker y las tres mujeres se dirigieron a la cubierta superior, donde a los cuatro, con el perrito, se les permitió subir al bote salvavidas número 7.

«¿Alguna dama más?», gritó Murdoch a través de su megáfono^[290]. Al no acercarse ninguna, el escultor Paul Chevré y los otros dos franceses con los que había jugado a las cartas avanzaron y pudieron subir. El bote salvavidas número 7 acogía en ese momento a más de treinta pasajeros, aproximadamente la mitad de su capacidad, de sesenta y cinco. A las 00:40 horas, Murdoch ordenó que se soltaran las sogas enrolladas en las bitas de hierro de la cubierta y se hiciera descender el primer bote salvavidas del *Titanic*^[291].

Mientras sacaban el siguiente bote de proa, el 5, el tercer oficial, Herbert Pitman, notó la facilidad con que funcionaban los pescantes, en comparación con los que había usado en otros barcos. Bert Pitman, de treinta y cuatro años, hijo de un granjero de Somerset, había trabajado en barcos desde los dieciocho años. Los nuevos pescantes Welin del *Titanic* eran sin duda muy modernos y estaban equipados para sostener varios botes, no solo uno como ocurría en el transatlántico. Pero ciertas regulaciones desfasadas de la Oficina Británica de Comercio estipulaban que un barco del tamaño del *Titanic*, con cabida para 3511 personas, solo necesitaba dieciséis botes salvavidas, en los que cabían un total de 962 pasajeros. De hecho la *White Star* había ido más allá de lo que establecía el reglamento incorporando cuatro botes con costados de lona plegables, de modo que había espacio para un total de 1178 pasajeros. Pero, aun estando llenos todos los botes del *Titanic*, solo podían albergar a poco más de la mitad de las 2209 personas a bordo. Nadie había imaginado una situación en la que un barco tan seguro tendría que ser evacuado por completo antes de que llegara la ayuda.

Pitman pensó que bajar los botes era más que nada una medida de precaución. Por eso se sorprendió cuando un hombre alto y con bigote se acercó a hablar con él mientras destapaba el bote salvavidas número 5 y le anunció con expresión funesta:

«No hay tiempo que perder»^[292]. Cuando el bote estaba listo para embarcar, el hombre alto volvió y le dijo a Pitman que lo llenara inmediatamente de mujeres y niños. Pitman replicó secamente que él recibía órdenes del capitán. Cuando el hombre se alejó, el tercer oficial se dio cuenta de que tal vez acabara de desairar a J. Bruce Ismay. Corrió hacia el puente y le dijo al capitán Smith que un hombre que sospechaba que podía ser Bruce Ismay le había dicho que llenara el bote.

—Adelante, continúe —replicó Smith con calma.

—Vamos, señoras —gritó Pitman al volver al bote salvavidas número 5 y subirse a él.

Bruce Ismay se acercó a Karl Behr, que estaba con Helen Newsom, su madre y su padrastro, y les rogó que también subieran.

—¿Pueden venir también los hombres? —preguntó la madre de Helen, Sallie Beckwith.

—Por supuesto, señora, todos ustedes —respondió Ismay^[293].

Karl Behr ayudó a los Beckwith y a Helen Newsom a subirse al bote junto con sus amigos, los Kimball de Boston, y luego subió él. Henry y Annie Stengel, una pareja de mediana edad de Newark (Nueva Jersey), también se acercaron. Henry acomodó a su esposa en el bote, pero se apartó cuando Pitman dijo que estaba lleno. El doctor Henry Frauenthal, el ortopeda de Nueva York que había tratado el brazo de René Harris aquella misma noche, acompañó a su mujer, Clara, para que subiera al bote salvavidas y se quedó en cubierta con su hermano Isaac. Hacía solo dos semanas, Isaac había sido testigo de la boda de Henry y Clara en Niza.

Cuando en el bote salvavidas número 5 había casi cuarenta personas, el primer oficial, Murdoch, se aproximó y le dijo a Pitman: «Vaya usted en este bote y quédese cerca de la pasarela de popa»^[294]. Murdoch le dio la mano y le deseó buena suerte. Cuando Pitman gritó «¡Bote al agua!», Bruce Ismay repitió la orden y empezó a exclamar «¡Bote al agua! ¡Bote al agua!» mientras hacía un movimiento circular con un brazo.

—¡Si se larga de aquí de una puñetera vez, podré hacer algo! —gritó indignado el quinto oficial, Lowe, con su acento galés—. ¿Quiere que eche el bote al agua deprisa? ¿Quiere que ahogue a todos los pasajeros?»^[295]

Como antes Pitman, Lowe no tenía ni idea de quién era ese entrometido.

Cuando el escarmentado Ismay se marchó, el bote salvavidas emprendió su descenso. Justo en ese momento Henry Frauenthal saltó a su interior, seguido por su hermano Isaac. Según Annie Stengel, el corpulento «médico hebreo» aterrizó encima de ella, dejándola inconsciente del golpe y dislocándole dos costillas^[296]. Mientras el bote 5 continuaba su descenso, se lanzó al cielo la primera bengala de socorro, que explotó sobre la chimenea delantera con una lluvia de estrellas acompañada de un fuerte estrépito. El ruido alarmó a muchos de los pasajeros que se hallaban en

cubierta.

—No lanzarían esa bengala si no fuera el final —comentó Emily Ryerson a su marido.

—¿No oyes cómo toca la orquesta? —dijo él, tratando de tranquilizarla^[297].

La orquesta del barco, que había empezado a tocar en el salón, se trasladó a la entrada de la cubierta superior para interpretar alegres melodías de *ragtime* que se esparcían por el aire. La música era tranquilizadora, al igual que la vista de las luces del mástil de otro barco por la popa, pues daba la impresión de que la ayuda por fin llegaba.

No hay duda de que las luces del *Californian* parecían muy cercanas, pero el vapor no respondía a las llamadas de socorro del *Titanic*, ya que su radiotelegrafista había apagado el equipo y se había ido a la cama hacía más de una hora, después de que Jack Phillips le dijera: «¡Cállate!». Boxhall, el cuarto oficial, trató de indicar la posición del barco con una lámpara morse, pero no recibió respuesta. Se sintió aliviado cuando el cabo Rowe llegó con más bengalas. Seguro que el barco las vería y se acercaría. «Lance una cada cinco o seis minutos», ordenó el capitán Smith^[298]. Boxhall continuó haciendo señales luminosas con la lámpara entre los estallidos de las bengalas.

Mientras tanto, Frank Millet, Archie Butt, Clarence Brown y un cuarto hombre cuya identidad se desconoce continuaban su partida de cartas en la sala de fumadores, aparentemente ajenos a cuanto sucedía a su alrededor. A las 00:30 horas, el camarero de la sala de fumadores anunció: «Caballeros, el accidente parece grave. Están bajando los botes para las mujeres y los niños»^[299]. En ese momento, hasta los jugadores profesionales abandonaron la habitación, pero, cuando Archibald Gracie entró a mirar diez minutos más tarde, vio que la mesa de Archie seguía ocupada. Le pareció «que querían mostrar una indiferencia total ante el peligro y que, si les decía lo grave que juzgaba yo la situación, se iban a reír de mí»^[300]. Sin embargo, sobre las 00:45 horas un camarero, Fred Ray, los vio salir de la sala de fumadores. Fue tal vez entonces, al ver a los pasajeros reunidos y con los salvavidas puestos y notar la inclinación del suelo, cuando Archie y Frank por fin se dieron cuenta de lo grave que era la situación. En el vestíbulo de la escalera de la cubierta A, Marian Thayer vio que Archie caminaba hacia la escalera con lo que ella llamó «una mirada extraña, como si no viera nada». La mujer le tiró del abrigo y dijo:

—Comandante Butt, comandante Butt, ¿adónde va? Venga conmigo.

—Antes tengo que hacer una cosa, pero luego me reuniré con usted —respondió Archie distraído, y bajó a su camarote.

«Va a por sus cartas», pensó Marian Thayer^[301].

Durante la cena, Archie le había hablado de cuánto valoraba sus cartas, pero es probable que fueran las comunicaciones oficiales dirigidas al presidente Taft lo que

más le preocupaba. Una vez en su camarote, o bien destruyó las cartas del Papa y de varios embajadores de Estados Unidos, o bien decidió metérselas en la casaca. Puede que Archie se quitara entonces el uniforme de gala que probablemente llevó en la cena para ponerse el uniforme de diario. Frank Millet decidió no cambiarse, pero añadió al traje de etiqueta un chaleco gris de lana que le había hecho Lily. Se puso un abrigo y bajó el salvavidas de lo alto del armario.

Más tarde vieron a un tranquilo Archie Butt en la banda de popa de la cubierta superior, donde estaban bajando el bote 3. En ese bote iban Daisy y Frederic Spedden; su hijo pequeño, Douglas; la niñera, Elizabeth Burns, y la criada de Daisy. Douglas dormía en el regazo de la señorita Burns, apretando contra el pecho su oso polar de peluche. La señorita B. le había despertado un rato antes para decirle que iban «a mirar las estrellas»^[302]. Cerca de ellos estaba sentado Henry Sleeper Harper, quien acunaba a Sun Yat-Sen, el pequeño pequinés marrón. Harper había visto cómo el iceberg rozaba el casco por el ojo de buey de su camarote y, pese a las objeciones de su esposa, Myra, insistió en que ambos se vistieran y subieran deprisa a cubierta. La larga espera para meterse en un bote le pareció interminable a Harper, quien había pasado casi todo el viaje en la cama con amigdalitis. Con posterioridad, explicó que la espera había sido «como un estúpido picnic donde no conoces a nadie y te preguntas cuándo podrás irte de un sitio tan aburrido»^[303]. Pero la «aburrída» espera salvó la vida a Harper y a su guapo sirviente egipcio, Hamad Hassab. Thomas Cardeza también subió al bote con su criado después de que su madre, Charlotte, embarcara con su doncella. Creyendo sin duda que se trataba de una medida provisional, la señora Cardeza dejó en el buque su joyero, con su fabuloso contenido.

El bote salvavidas 3 comenzó a descender a las 00:55 horas con treinta y dos personas a bordo, de las cuales diecisiete eran hombres. El presidente de los ferrocarriles Charles Hays estaba en cubierta con una colilla de puro entre los dientes cuando su mujer, Clara, su hija casada, Orian Davidson, y la criada franco-canadiense de la primera desaparecieron de la vista. Le había dicho a Orian: «Tú y mamá id primero; los demás esperaremos aquí hasta la mañana»^[304]. Orian estaba tan tranquila por la seguridad que mostraba su padre que ni siquiera pensó en darle un beso de despedida, como tampoco a su marido, Thornton. El bote empezó a bajar dando bandazos, ya que a los dos tripulantes que manejaban los cabos les costaba coordinar el descenso. Hubo un momento en que Daisy Spedden creyó que caerían todos al mar. «Al final los cabos se movieron al mismo tiempo y nos aproximamos cada vez más al agua negra y aceitosa —recordó otra pasajera, Elisabeth Shutes—. Lo que deseábamos todos en primer lugar —continuó— era permanecer cerca del *Titanic*. Nos sentíamos mucho más seguros cerca del barco. Un barco como aquel no podía hundirse»^[305].

A los botes salvavidas

Lunes 15 de abril de 1912, 00:55 horas

Cuando se aproximaba la una de la madrugada, Lightoller, el segundo oficial, se sentía frustrado. A pesar de sus esfuerzos, aún no habían bajado ninguno de los botes de babor. Media hora antes, había conseguido que sacaran y arriaran el bote 4, aunque Wilde, el oficial jefe, le había dicho dos veces que esperara. En ambas ocasiones, Lightoller se saltó el orden jerárquico y acudió directamente al capitán Smith para que le diera su autorización. El capitán propuso que bajaran el bote 4 hasta la cubierta A, porque pensaba que los pasajeros podrían embarcar más fácilmente desde allí. Sin embargo, un miembro de la tripulación acababa de informar de que las ventanas de la cubierta A estaban cerradas. (Smith probablemente olvidó que, a diferencia del *Olympic*, el *Titanic* tenía un paseo de proa acristalado). Lightoller mandó abrir las ventanas y llamar a los pasajeros enviados a esa cubierta.

Mientras tanto, se trasladó a la banda de popa para preparar los botes salvavidas 6 y 8 y ordenó que sacaran de ellos mástiles y velas. Justo en ese momento cesó el estruendoso ruido del vapor, y Lightoller no pudo evitar cierto sobresalto al oír su propia voz. Arthur Peuchen oyó la orden y, siempre dispuesto a ayudar con los botes, saltó para cortar las ataduras y dejar los mástiles sobre la cubierta. Luego llamaron a las mujeres y los niños. La orden de «solo mujeres y niños» se aplicó de forma más estricta aquí que en la banda de estribor, donde dejaban que los hombres subieran a los botes. Cuando de repente apareció una multitud de mugrientos fogoneros y bomberos con sus petates a cuestas, Wilde, el oficial jefe, se vio empujado a actuar. «¡Eh, vosotros, id abajo! ¡Id todos abajo!», bramó severamente con su acento de Liverpool^[306]. Al comandante Peuchen le causó gran impresión la actitud autoritaria de Wilde cuando este expulsó a los hombres de la cubierta, y le pareció «una actuación espléndida»^[307].

A Helen Candee, en cambio, no la impresionó tanto y se compadeció de los fogoneros, a quienes describiría con posterioridad como un grupo de héroes desconocidos que aceptaron su destino sin rechistar. Compartía la espera junto al bote salvavidas 6 con Hugh Woolner, quien permanecía a su lado desde que había ido a buscarla a su camarote tras la colisión. Ambos habían caminado por la cubierta superior entre el rugido de los conductos de ventilación y notado que el barco se inclinaba a estribor. Para escapar del frío y el ruido, entraron en el salón, donde un joven se les acercó con algo en la mano. «¿Un poco de iceberg?», dijo con una sonrisa mientras depositaba un trozo de hielo en la palma de la mano de Helen^[308]. El

hielo enfrió enseguida los dedos de Helen y Woolner lo tiró, le frotó la mano y la mantuvo apretada en la suya.

—¿Por qué estamos tan tranquilos? —preguntó ella.

—Somos anglosajones —respondió él^[309].

Cuando se dio la orden de ir a por los salvavidas, «aquellos dos» volvieron a sus habitaciones para subir luego juntos a la cubierta superior en compañía del joven amigo sueco de Woolner, Mauritz Björnström–Steffansson. En la escalera se toparon con otro miembro de la pandilla, Edward Kent, quien dijo a Helen que había estado buscándola. Aquello conmovió a la señora Candee, quien regaló al arquitecto dos recuerdos de familia para que los guardara bien: un pequeño frasco de plata con el timbre de los Churchill^[310] grabado y un camafeo de marfil de su madre^[311].

Mientras esperaba junto al bote 6, Helen se puso nerviosa al pensar que tendría que bajar al bote salvavidas. Cuando finalmente lo hizo, con gran esfuerzo, uno de sus lujosamente calzados pies quedó atrapado entre dos remos que reposaban sobre la borda. Perdió el equilibrio y se torció un tobillo, que se fracturó. Hizo una mueca de dolor, pero no quiso que nadie supiera lo que acababa de pasarle, así que se cubrió estoicamente con la manta de barco que le alcanzó Woolner.

Quigg Baxter, el joven de Montreal, acudió pronto al bote 6 con su madre, Hélène, en brazos. La dejó en el bote y ayudó a su hermana Zette a sentarse junto a ella. Luego fue a buscar a su novia, Berthe Mayné, quien apareció con escaupines y un largo abrigo de lana que se había puesto encima del vestido de noche. Al enterarse de que Quigg no iría con ella, la artista belga se puso muy nerviosa y se negó a subir al bote. Margaret Brown intervino e intentó tranquilizarla, pero Berthe insistió en que tenía que volver a su camarote a por su dinero y sus joyas^[312]. La señora Brown la convenció de que el traslado a los botes no era más que una medida de precaución y que los pasajeros pronto podrían regresar al barco. Así pues, Quigg ayudó a una tranquilizada Berthe a subir al bote y la presentó a su madre y hermana, que se quedaron perplejas. Luego sacó una petaca de plata con brandy, tomó un sorbo y se la pasó a su madre, quien enseguida le regañó por beber^[313].

Margaret Brown vio poco después a su amiga Emma Bucknell sentada cerca de la popa del siguiente bote, el 8, y fue a hablar con ella. La señora Bucknell estaba con su doncella italiana, Albina Bazzani. Ellen Bird, la criada inglesa de Ida Straus, también se hallaba a bordo, a diferencia de su señora, quien la había seguido hasta el bote salvavidas, pero que tras poner un pie en la borda se detuvo de repente. Dio media vuelta y regresó con su marido, diciendo: «Hemos vivido juntos muchos años, así que iré a donde tú vayas»^[314]. Hugh Woolner comentó a Isidor Straus: «Estoy seguro de que nadie pondrá objeciones a que suba un anciano caballero como usted. Parece que hay sitio en el bote». Straus replicó con firmeza: «No subiré antes que el resto de los hombres»^[315]. La anciana pareja se alejó cogida del brazo.

En el bote 8 se hallaba asimismo la audaz Ella White junto con su criada y su compañera, Marie Young. Mientras esperaban en el bote, la señora White no paraba de agitar en el aire su bastón de ópera, que tenía una luz eléctrica en la empuñadura. La luz molestaba a Lightoller, quien mandó decir a la señora White que, si no lo apagaba, arrojaría «ese maldito trasto por la borda»^[316].

—¿Alguna dama más? —preguntó el capitán Smith junto al bote 8. Al no acudir ninguna, ordenó a Thomas Jones, el marinero que estaba al mando, que remaran hacia la luz del barco que se encontraba cerca del *Titanic*, desembarcaran a los pasajeros y volvieran a por más. El bote inició su descenso a la una de la madrugada con veintidós mujeres y tres tripulantes. Lightoller sintió alivio al ver que no estaban ocupadas sus sesenta y cinco plazas, porque temía que los pescantes no soportaran el peso. Pensó que podrían embarcar algunas de las mujeres que aguardaban junto a las puertas de las pasarelas inferiores, de modo que envió a dos tripulantes a abrirlas, pero estos no volvieron.

Una vez que el bote 8 se hubo alejado, Lightoller se dirigió al número 6. Cuando empezaron a bajarlo, sobre las 1:10 horas, un hombre cogió del brazo a Margaret Brown, le dijo «¡Usted también va!» y la empujó al bote^[317]. Mientras descendía, Hugh Woolner y Björnström–Steffansson hicieron señas a la señora Candee y le gritaron que la ayudarían a subir de nuevo a bordo una vez que el barco se hubiera estabilizado. Cuando el bote hubo descendido unas pocas cubiertas, el cabo Hichens gritó desde popa:

—¡No puedo manejar este bote con solo un marinero!

Lightoller llamó a un tripulante, pero nadie acudió. Entonces se adelantó Arthur Peuchen.

—¿Puedo ayudar? —preguntó.

—¿Es usted marinero? —preguntó Lightoller.

—Soy regatista, y puedo manejar un bote con la ayuda de otro hombre —respondió el comandante^[318].

Lightoller le dijo que, si era tan marinero como para subirse al pescante y bajar al bote, podía hacerlo. El capitán Smith sugirió a Peuchen que fuera a una cubierta de abajo, rompiera una ventana y subiera al bote desde allí. El comandante no creía que eso fuera factible y gritó a los tripulantes del bote que le lanzaran un cabo suelto que colgaba del brazo del pescante. Peuchen explicaría posteriormente que «ciento noventa libras es un peso considerable para colocarlo de repente en un cabo suelto, pero aguantó»^[319]. Quedar suspendido a sesenta pies de altura y luego deslizarse otros treinta por un cabo hasta el bote en la oscuridad es una notable proeza, particularmente en el caso de un hombre que estaba a punto de cumplir cincuenta y tres años. Pero fue el mejor momento de la noche para Peuchen.

Cuando el bote llegó al agua, el cabo Hichens empezó a desenganchar las poleas

y Peuchen preguntó si podía ayudar. «Agáchese y ponga ese tapón», le ordenó Hichens con sequedad. El tapón cerraba un agujero que servía para achicar el agua que se acumulaba en el bote cuando estaba en cubierta. De rodillas, Peuchen tanteó en la oscuridad en busca del agujero, pero no lo encontró. Preocupado por el agua que entraba en la embarcación, se levantó y le dijo a Hichens que buscara el agujero mientras él soltaba las poleas. Hichens volvió a toda prisa, furioso, y dijo: «¡Rápido! ¡Este barco se hunde!»^[320]. Peuchen pensó que se refería al bote, pero Hichens hablaba del *Titanic*.

Cuando el bote estuvo listo, el cabo ordenó con brusquedad a Peuchen que se sentara y remara junto al otro tripulante, quien resultó ser el vigía Frederick Fleet. Hichens era el hombre que se hallaba al timón cuando Fleet había gritado su fatídico mensaje de «¡Iceberg a proa!». Al timón del bote salvavidas, Hichens, nervioso y tiritando, ordenó a Fleet y a Peuchen que remaran con fuerza para alejarse del transatlántico y farfulló horribles predicciones sobre el efecto de succión que provocaría el hundimiento.

Las consecuencias de ese efecto también eran motivo de preocupación en otro bote, que en ese momento se alejaba por el lado opuesto del transatlántico. Lady Duff Gordon oyó decir a un hombre del bote en el que se encontraba que el *Titanic* era tan enorme que «ninguno de nosotros sabe cómo será la succión si llega a hundirse»^[321]. Posteriormente, Lucile no pudo jurar que el hombre dijera exactamente eso, ya que estaba mareada a causa del movimiento del bote. La modista estaba apoyada en la borda de estribor del bote 1, envuelta en su abrigo de piel de ardilla, con una bufanda de crepé turquesa en la cabeza. Aun así tenía frío, ya que debajo del abrigo solo llevaba un quimono de seda color lavanda que se había puesto sobre el vestido de noche^[322]. Pero al menos sus pies estaban protegidos por un par de babuchas de terciopelo rosa con pompón, forradas de armiño, diseñadas especialmente para ella por el legendario zapatero parisino Pietro Yantorny^[323]. Cosmo estaba sentado delante de Lucy con su chaqueta de lana Norfolk, y la secretaria de Lucy, Mabel Francatelli, detrás, con un abrigo largo de lana y un jersey que se había puesto a toda prisa sobre el vestido de noche.

Franks, como la llamaba todo el mundo, había acudido aterrorizada al camarote de Lucy después de medianoche diciendo que había visto agua en el pasillo al salir de su habitación en la cubierta E. Luego llegó Cosmo, quien las llevó por la escalera hasta el vestíbulo de la cubierta superior. Al oír la llamada para que embarcaran las mujeres, los tres salieron a la cubierta de estribor, donde enseguida los tripulantes intentaron empujar a las dos mujeres hacia los botes. Pero ellas protestaron a gritos. Lucy no se iría sin Cosmo, y Franks nunca se separaba de ella. Cuando el bote 3 hubo partido, la multitud de la cubierta de proa se dispersó y de repente Lucy vio que preparaban un bote de salvamento, más pequeño.

—¿No deberíamos tratar de subir a ese? —preguntó a Cosmo.

—Tenemos que esperar órdenes —contestó él. Pero al cabo de unos minutos avanzó y preguntó a Murdoch, el primer oficial, si podían subir.

—Sí, espero que lo hagan —respondió este^[324].

El bote de salvamento era un cúter que pendía permanentemente de la baranda, de modo que hubo que alzar a las dos mujeres y, como diría Lucy con posterioridad, «lanzarlas dentro». Henry Stengel, que había visto partir a su mujer, Annie, en el bote 3, se acercó poco después, Murdoch le sugirió que saltara a la embarcación, y el peletero de Nueva Jersey se encaramó a la baranda y se deslizó hacia el bote, lo que provocó las carcajadas de Murdoch. «Es lo más divertido que he visto esta noche», dijo entre risitas, de manera que Stengel pensó que la situación tal vez no era tan grave como creía^[325]. Sin embargo, cuando lanzaron otra bengala desde el cercano puente de estribor, lady Duff Gordon tuvo la certeza de que la situación del barco era desesperada.

Poco después, un hombre de negocios de Nueva York llamado Abraham Salomon se acercó y Murdoch le permitió unirse al pequeño grupo del bote. El primer oficial mandó subir a dos marineros para que manejaran los remos y, al no ver a más pasajeros en cubierta, dijo a un grupo de cinco fogoneros y bomberos que se encontraban cerca que saltaran al bote. Puso al mando a uno de los vigías del *Titanic*, George Symons, de veinticuatro años, y le ordenó que se alejara del barco y estuviera al tanto por si le indicaban que volviera.

Cuando el bote salvavidas descendía por la borda de la cubierta A, quedó trabado en un obenque y Franks, la criada de Lucy, recordaría cómo se balanceó mientras cortaban el cabo^[326]. Al alcanzar el mar, el vigía Symons se sorprendió al ver que los ojos de buey de la cubierta D se hallaban a flor de agua y que esta ascendía hacia el nombre *Titanic* pintado en la proa. Se colocó al timón mientras los tripulantes remaban para alejarse del barco. En un bote salvavidas con capacidad para cuarenta personas había solo doce, de las cuales únicamente cinco eran pasajeros y solo dos, mujeres.

Hasta ese momento, ninguno de los seis botes salvavidas que habían partido del *Titanic* estaba lleno, y ninguno llevaba a un solo pasajero de segunda o tercera clase. A los de segunda les habían dicho que embarcarían desde su zona de paseo de la cubierta superior, situada más a proa. Entretanto, una multitud de pasajeros de tercera esperaba pacientemente en los pozos de cubierta, mientras otros charlaban y jugaban a las cartas en el salón y la sala de fumadores de tercera. Las puertas de las escaleras por las que se subía desde el pozo de la cubierta de popa habían sido cerradas para evitar que los hombres de tercera subieran a los botes. Pero algunos se habían encaramado a las grandes bases circulares de las dos grúas de carga, por cuyos brazos trepaban hacia el área de segunda clase.

Cuando empezaron a bajar los botes del extremo de proa, un grupo de pasajeros aporreó las puertas cerradas de las escaleras que conducían a la cubierta superior. Un tripulante se acercó a la barrera donde se hallaban Mary Murphy, de veinticinco años, su hermana adolescente, Kate y sus compañeras de habitación Katie Gilnagh, de diecisiete, y Kate Mullen, de veintiuno. «¡Por el amor de Dios, hombre, al menos deje pasar a los botes a las chicas!», gritó Jim Farrell, un granjero del condado de Longford^[327]. El tripulante abrió la puerta a las cuatro jóvenes irlandesas y las cerró de inmediato. Cuando alcanzaron la cubierta superior, Mary Murphy y las tres Kate se metieron en el bote 16, situado en el extremo de proa de la banda de babor. A la una y veinte bajaron en él con otras cuarenta y tres mujeres, todas de segunda y tercera clase, además de cinco tripulantes y un bebé. Cinco minutos después, el siguiente bote de babor, el 14, comenzó a descender con unas cuarenta personas a bordo. Estaba al mando el quinto oficial, Lowe, el joven galés imprevisible que había gritado a Bruce Ismay junto al bote 5 unos cuarenta minutos antes. A Lowe le preocupaba que el bote, que ya iba muy cargado, volcara si alguien saltaba a él. Lowe iba en la popa y, mientras descendían, vio lo que con posterioridad describiría como «muchos italianos, latinos, a lo largo de las barandillas del barco, todos con una mirada feroz, como de bestias salvajes listas para saltar»^[328]. Lowe sacó su revólver y disparó varias veces, y las «bestias salvajes» retrocedieron al instante.

Lowe tuvo que actuar con rapidez una vez más cuando los cabos con los que arriaban el bote se enredaron, de modo que la popa tocó el agua mientras la proa quedaba a una altura de un metro y medio. Se abrió paso hacia la proa, cortó los cabos y la proa descendió de golpe. Varias mujeres gritaron, y Lowe les ordenó que se callaran mientras corría hacia el timón^[329]. Apenas se hubo alejado el bote salvavidas 14, el siguiente bote de estribor, el número 12, alcanzó el agua con unas cuarenta personas a bordo. En babor, el bote 9 también descendía con otras cuarenta, entre ellas la amante de Ben Guggenheim, Ninette Aubart, y su criada, así como Elizabeth Lines, la mujer que había oído a Ismay pronosticar que el *Titanic* llegaría antes de lo previsto, y su hija Mary.

A la una y media, diez de los dieciséis botes salvavidas del *Titanic* habían partido con unas trescientas treinta personas, solo una pequeña parte de las dos mil doscientas nueve que había a bordo. Para los pasajeros que permanecían en cubierta, la inclinación del barco hacia la proa era evidente, pero muchos de ellos, particularmente los hombres de primera clase, seguían creyendo que aguantaría hasta la mañana y que la ayuda llegaría antes. Las luces del barco que se encontraba en los alrededores aún eran visibles. Norris Williams estaba seguro de ver la luz de la punta del mástil. Además, circulaba el rumor de que el *Olympic*, el buque hermano del *Titanic*, estaba en camino. En la sala Marconi, Jack Phillips había recibido un mensaje del *Olympic*, que se hallaba a quinientas millas al este, lo que quería decir

que no podría llegar hasta la noche siguiente. El vapor alemán *Frankfurt* había sido el primero en responder a la llamada de socorro, pero se encontraba a más de ciento setenta millas, a muchas horas de camino. El *Carpathia*, un transatlántico de la Cunard, estaba aproximadamente a cincuenta y ocho millas del *Titanic* y había enviado el mensaje de que llegaría lo antes posible. Esperaba estar allí en cuestión de cuatro horas.

Los músicos del barco seguían tocando melodías alegres, que oían tanto los que permanecían en cubierta como los que se encontraban ya en los botes salvavidas. Arthur Peuchen oyó «Alexander's Ragtime Band» cuando se hizo un incómodo silencio en el bote 6. El comandante canadiense había propuesto que el cabo Hichens cediera el timón a una de las mujeres y se pusiera a remar. Al oírlo, el cabo exclamó: «¡Yo estoy al mando de este barco! ¡Su trabajo es callar y remar!». Un poco más tarde, se oyó la voz del capitán Smith, que llamaba por un megáfono al bote 6 para que volviera a por más pasajeros. Hichens hizo caso omiso y comentó: «Ahora se trata de nuestras vidas, no de las suyas». Muchas de las mujeres protestaron, pero el humillado Peuchen permaneció en silencio. «Era consciente de mi absoluta impotencia —recordaría después—. Estuvo despotricando un buen rato y era muy desagradable».

En cubierta, René Harris también oyó a los músicos tocar «Alexander's Ragtime Band» y sin duda se acordó de que fue su Harry quien había presentado la melodía en Nueva York. Ella y su «chico» se habían acercado a varios botes salvavidas que se iban llenando de pasajeros, pero, cuando le dijeron que su marido no podía acompañarla, se negó a embarcar. Bajo el salvavidas llevaba el abrigo de piel con una manga colgando, y debajo una blusa de franela a la que Harry había cortado una manga para acomodar el brazo roto. Los Harris habían subido a cubierta con los Futrelle sobre las 00:30 horas, pero después cada pareja se fue por su lado.

A la una y media, Edith Rosenbaum se sentía algo perpleja. Tras esperar unos cuarenta y cinco minutos en el salón, había subido a la cubierta superior con otras mujeres que más tarde recibieron la orden de bajar a la cubierta A. Acababa de volver a la cubierta superior y se preguntaba si debía subir a un bote, cuando un hombre la agarró del brazo. «¿Qué hace aquí? —preguntó—. ¡Todas las mujeres deberían haber abandonado ya el barco!»^[330].

El hombre la arrastró hacia una estrecha escalera que conducía a la cubierta A, y entonces Edith lo reconoció: era Bruce Ismay. Al pie de la escalera la esperaban, dos tripulantes que la llevaron hacia la barandilla del paseo y la levantaron en volandas para lanzarla de cabeza al bote salvavidas 11. Cuando sus dos zapatillas de terciopelo cayeron al suelo, insistió en que la soltaran para recogerlas. Entonces uno de los marineros le quitó el cerdito de juguete que llevaba bajo el brazo y lo arrojó al bote. Edith le tenía mucho cariño al cerdito, que tocaba una melodía de baile latina llamada

«The Maxixe» cuando le retorcían la cola. Su madre se lo había comprado como mascota de la buena suerte después de su accidente de coche. Edith quería recuperarlo, pero saltar al bote con un vestido de seda que tenía una falda estrecha recogida a un lado iba a ser difícil. Al apercibirse de su dilema, un hombre a quien Edith había conocido a bordo, Philipp Mock, de treinta años, se adelantó e hincó galantemente una rodilla en el suelo. «Ponga un pie en mi rodilla y un brazo alrededor de mi cuello —le indicó—; así podrá saltar al bote»^[331]. Una vez que Edith estuvo a salvo en el bote, subió Mock, que se sentó junto a su hermana casada, Emma Schabert. Edith encontró su cerdito de juguete en el suelo; tenía dos patas rotas, pero aún tocaba «The Maxixe».

El bote de Edith alcanzó la superficie del mar a la 1:40, justo cuando los dos botes de los pescantes contiguos, el 13 y el 15, empezaban a bajar. A Lawrence Beesley, el maestro de escuela de Londres, le habían permitido subir al bote 13, cuyo tripulante al mando era el primer fogonero, Fred Barrett, quien aquella noche había escapado dos veces de las salas de calderas inundadas, la primera después del choque y la segunda cuando manejaba las bombas. Mientras su cargamento de cincuenta personas descendía, Barrett se enfrentó una vez más a chorros de agua; esta vez salían de la válvula de escape del condensador, justo encima del nivel del mar. Barrett gritó que detuvieran el descenso, mientras Washington Dodge, un médico de San Francisco, y dos tripulantes buscaban los remos, que resultaron encontrarse amarrados a asientos ocupados por pasajeros. Cuando hubieron sacado los remos, Dodge logró dominar el bote con la ayuda de otros pasajeros y apartarlo del chorro. Pero la fuerza de este empujó la embarcación hacia atrás, hasta que se tensaron los cabos que la arriaban. Los tripulantes intentaron soltar las poleas de proa y popa, pero los tensos cabos dificultaban la tarea. De repente, vieron descender directamente sobre ellos el bote salvavidas 15. Nadie oyó los gritos de «¡Pare, pare!», y la quilla del bote 15 estuvo pronto tan cerca que Lawrence Beesley y un fogonero que se encontraba en la proa del bote 13 se levantaron e intentaron apartarlo con las manos. Fred Barrett saltó hacia los cabos de la popa con un cuchillo en la mano mientras otro tripulante hacía lo mismo en proa. Al grito de «¡Uno! ¡Dos!» cortaron los cabos y liberaron la embarcación, que cayó al agua al mismo tiempo que el bote 15.

Mientras el bote 13 se alejaba, Fred Barrett volvió la vista hacia el transatlántico que se hundía, con la luz de sus ojos de buey reflejada en un mar negro y calmo, y pensó que el barco parecía «un gran teatro iluminado»^[332]. Pero el agua que lamía ya la barandilla de proa dejaba bien claro que aquel drama marítimo iniciaba su último acto. En la cubierta superior, trece de los dieciséis pescantes estaban vacíos. El segundo cúter de salvamento, el bote 2, ya estaba listo para embarcar a babor, pero un grupo de fogoneros se había metido dentro trepando por la barandilla.

—¿Cuántos tripulantes hay en ese barco? —gritó el capitán Smith a través de un

megáfono—. ¡Salgan todos de ahí!^[333]

Mahala Douglas vio cómo a continuación una fila de hombres salía obedientemente del bote, mientras Wilde, el oficial jefe, les gritaba que eran unos «malditos cobardes» que merecían que los lanzaran por la borda^[334].

Cuando llamaron a las mujeres y los niños, la señora Douglas pidió a su marido, Walter, que se fuera con ella, pero este se negó señalando a las mujeres que aún esperaban en la cubierta. Cuando los tripulantes le indicaron por señas que subiera al bote, Mahala se volvió hacia su marido e insistió en que la acompañara, pero él respondió: «No, tengo que ser un caballero», y dio media vuelta. Al ver a Archie Butt y Clarence Brown cerca de allí, la mujer gritó: «¡Walter, cuando te vayas, vete con el comandante Butt y el señor Moore, que son unos hombres muy fuertes. Seguro que se salvan!»^[335]. Mahala distinguió asimismo entre la multitud a Edgar Meyer y a Arthur Ryerson, y es casi seguro que Frank Millet también estaba allí, ayudando a las mujeres a subir a los botes, como él y sus amigos llevaban casi una hora haciendo. Mientras los últimos botes se llenaban, Thomas Andrews apremiaba a las mujeres. «¡Señoras, tienen que subir enseguida —le oyeron exclamar—. No hay tiempo que perder. No pueden elegir el bote, suban, suban!»^[336].

No se acercaron más mujeres para embarcar en el bote salvavidas número 2, y a la 1:45 dieron la orden de arriarlos. Anton Kink, un austríaco de veintinueve años con barba morena que viajaba en tercera, vio cómo su mujer y su hija de cuatro años le gritaban llorando que fuera con ellas. Cuando el bote empezó a descender, Kink tomó carrerilla y se subió de un salto. Mahala Douglas sintió que el bote se balanceaba cuando Kink se acomodó junto a su mujer e hija. La señora Douglas estaba sentada en el suelo delante de Boxhall, el cuarto oficial, quien iba en la popa. Un oficial pidió a Boxhall que dirigiera el bote hacia la banda de estribor del transatlántico para recoger a más pasajeros, ya que había sitio para otros quince. Cuando bordearon la proa del barco, ya casi sumergida, el cuarto oficial dejó a Mahala Douglas al timón para ponerse a remar. Al llegar a la banda de estribor, Boxhall notó que el bote era arrastrado hacia el barco y, por miedo a la temida succión, ordenó que se alejaran.

En la inclinada cubierta, los tripulantes empezaron a trasladar dos de los botes plegables Engelhardt, el C y el D, a los pescantes situados más a proa, en los que habían estado los botes 1 y 2. Los botes plegables, con casco de madera, tenían costados de lona que se levantaban y quedaban sujetos. Mientras tanto, en la sala Marconi, Jack Phillips manejaba sin parar el radiotransmisor mientras Harold Bridge anotaba los mensajes y se los llevaba al capitán. Varios barcos, entre ellos el *Baltic* y el *Virginian*, habían respondido a la llamada de socorro, pero el *Carpathia* era el que se encontraba más cerca. Phillips ya había notado que la señal de radio se debilitaba cada vez más cuando el capitán Smith entró para decir que las salas de máquinas se estaban llenando de agua y que la electricidad no iba a durar mucho más. A la 1:45,

Phillips envió su último mensaje al *Carpathia*: «Vengan lo antes posible. Salas de máquinas inundadas hasta las calderas»^[337].

Poco después, la última bengala del *Titanic* se lanzó al aire y descendió emitiendo fuertes estallidos que sonaron como cañonazos. A los oficiales veteranos del *Titanic* les parecía asombroso que el misterioso barco que se encontraba cerca no oyera ni viera las bengalas sobre el mar en calma de una noche tan clara. «Es imposible que no vea estas señales, tiene que venir y recogernos a todos», había repetido Lightoller una y otra vez para tranquilizar a los pasajeros angustiados^[338]. En ese momento ya había dejado de decirlo. En el vapor *Californian*, que se calcula que se encontraba a una distancia de entre once y veinte millas, vieron ocho bengalas, pero no oyeron ningún estallido. Un estudio reciente ha revelado que el mar inusualmente calmo de aquella noche debió de actuar como un espejo que reflejaba y amortiguaba el sonido hasta hacerlo inaudible más allá de cinco o seis millas náuticas^[339]. Pero no hay duda de que el *Californian* vio las bengalas, aunque no las oyera, y el hecho de que su capitán, Stanley Lord, no despertara al responsable de radiotransmisiones para averiguar por qué un barco lanzaba bengalas en plena noche sigue siendo uno de los «si alguien hubiera...» más recurrentes de la historia del *Titanic*.

Sobre la 1:40, Lightoller oyó que el bote salvavidas 4, que él había bajado a la cubierta A hacía más de una hora, estaba por fin listo para embarcar. Habían encontrado una llave para abrir las ventanas del paseo, pero debajo de estas sobresalía un poste de modo que tuvieron que cortarlo. Mientras tanto, un grupo formado por algunos de los pasajeros más famosos del *Titanic* —los Astor, los Widener, los Thayer, los Carter y los Ryerson— esperaban, primero en la cubierta A, luego en el vestíbulo de la escalera y finalmente en la cubierta superior^[340]. Emily Ryerson dijo que había entre ellos «bastantes conocidos nuestros» y observó que «todos estaban muy callados y serenos». Pero cuando les ordenaron regresar a la cubierta A, Marian Thayer gritó exasperada: «¡Dígannos adónde tenemos que ir y allá iremos! ¡Nos han ordenado subir aquí, y ahora nos envían de vuelta!»^[341].

Los Astor se unieron a los Thayer y a otros vecinos de la Main Line para subir a la cubierta A por los estrechos peldaños de hierro. Antes, John Jacob Astor había llevado a Madeleine al gimnasio para guarecerse del frío, y estuvieron sentados juntos en los aparatos de ejercicios. Sentía la viva necesidad de cuidar de ella, pues había estado indispuesta toda la tarde. Cuando subieron por primera vez a la cubierta A después de medianoche, Astor envió a su criado a por un vestido más grueso y un abrigo de pieles para su mujer. Alguien la vio vestirse con ayuda de su criada en una butaca de cubierta^[342]. Astor se aseguró además de que hubieran sacado del joyero de Madeleine sus perlas, el anillo de compromiso y otras chucherías^[343].

En la cubierta A, Lightoller se había subido a una rampa hecha con butacas que conducía a las ventanas abiertas junto al bote salvavidas 4. El coronel Gracie, quien

había estado ayudando a las mujeres a entrar los botes desde el paseo, condujo cortésmente a Madeleine Astor hasta donde se encontraba Lightoller. Una vez que el segundo oficial la hubo acomodado en el bote, Astor asomó la cabeza por una ventana y le preguntó si podía acompañar a su mujer, dado su «delicado estado». Cuando el segundo oficial se negó, Astor preguntó cuál era el número del bote y lanzó sus guantes a Madeleine. Emily Ryerson se acercó al bote con sus dos hijas y su hijo Jack.

—¡El chico no sube! —dijo Lightoller.

—¡Por supuesto que sí! ¡El muchacho se va con su madre! —exclamó Arthur Ryerson—. ¡No tiene más que trece años!

—Muy bien —oyeron murmurar a Lightoller—, pero ningún chico más^[344].

Al oír eso, Lucile Carter colocó su gran sombrero en la cabeza de su hijo de once años que subió al bote 4 con su madre y su hermana sin que nadie protestara. Mientras tanto, en la cubierta del buque, el bote salvavidas 10 recibía a sus pasajeros. Junto a él se hallaba Mark Fortune, un magnate inmobiliario de Winnipeg, con su hijo Charles, de diecinueve años, despidiéndose de su esposa, Mary, y de sus tres hijas. Llevaba un abrigo muy grueso de piel de búfalo, encontrando por fin utilidad a una prenda que durante sus vacaciones mediterráneas había sido objeto de chistes recurrentes en la familia. Alice y Mabel Fortune se sacaron las joyas de los bolsillos y se las dieron a su hermano para que las guardara. «¡Cuida a papá, Charles!», le gritaron, sin dejar de sonreír ante la estampa de papá con su incómodo abrigo de las praderas^[345].

Otro que se despedía de su familia junto al bote 10 era Bertram Dean, propietario de un pub de Londres, que emigraba a Wichita (Kansas) para abrir un estanco. Su mujer, Eva, llevaba en brazos a su hija Millvina, de nueve meses, mientras Bertram, de dos años, estaba sentado a su lado. Exhalando su aliento con olor a whisky en el aire de la noche, el panadero jefe del *Titanic*, Charles Joughin, agarraba con entusiasmo a los niños que encontraba para meterlos en el bote. Al oír que estaban destapando los botes salvavidas, Joughin había reunido a sus trece ayudantes y les había llenado los brazos de hogazas de pan para aprovisionar las embarcaciones. A Edith Rosenbaum, los panaderos vestidos de blanco camino de la cubierta superior le recordaron un desfile que había presenciado en Niza.

Una vez amontonado el pan en cubierta, Joughin pensó que era un buen momento para beber algo, así que volvió a su camarote a por un reconfortante trago de su licor favorito. Mientras avanzaba la noche, se paraba de vez en cuando para tomar algún que otro sorbo. A la 1:45, cuando se hallaba junto al bote 10, con la sensación de estar bien protegido del frío, vio a una mujer vestida de negro que se aproximaba titubeante. Era evidente que estaba nerviosa ante la perspectiva de tener que salvar un hueco de varios pies, provocado por la inclinación del buque hacia babor. Cuando

finalmente decidió saltar, la mujer gritó y cayó de cabeza entre el barco y el bote. Al instante el camarero William Burke la agarró de los tobillos, salvándola de una caída al mar desde cincuenta pies de altura. Varios hombres que se encontraban en la cubierta A cogieron de los hombros a la aterrorizada mujer y la subieron al paseo cuando el bote empezó a descender. Se desconoce si logró subir a otro bote.

Mientras contemplaba lo que parecía la partida del último bote, el único pasajero japonés del *Titanic*, Masabumi Hosono, un funcionario de Tokio de cuarenta y dos años, pensó en su mujer y en sus hijos y sintió unas fuertes ansias de sobrevivir, pero no quería hacer nada que supusiera una deshonra. No obstante, cuando vio a un hombre saltar al bote desde la cubierta A, él hizo lo mismo. Hosono y el otro hombre, un armenio llamado Neshán Krekorián, se acurrucaron en el suelo del bote salvavidas 10, que acogía entonces a más de cincuenta personas.

El bote 4 también alcanzó el agua a esa hora, y Madeleine Astor oyó a su perra Kitty ladrar. Al levantar la vista mientras el bote se alejaba, distinguió la figura alta y cargada de espaldas de su marido, junto a la barandilla de la cubierta superior, con Kitty a su lado. El bote había tardado muy pocos minutos en tocar el mar porque el agua ya estaba solo veinte pies por debajo de la cubierta A. El bote 4 avanzó hacia la proa del transatlántico, ya que les habían ordenado recoger a más hombres en un portalón abierto. Emily Ryerson no daba crédito cuando miró por las ventanas bien iluminadas y vio cómo el agua lamía las patas de madera de las camas en los camarotes de la cubierta B. Del interior del barco llegaban fuertes chasquidos, como si alguien estuviera rompiendo porcelana. Mientras remaban, vieron que desde arriba lanzaban al mar incluso puertas, barriles, butacas. En popa no había ningún portalón abierto, pero desde la cubierta superior un grupo de fogoneros observaba con interés el bote salvavidas que se aproximaba. Dos de ellos agarraron los cabos que colgaban de un pescante vacío y se deslizaron por ellos notando cómo les quemaron las manos. Uno logró saltar al bote y el otro cayó al agua, pero lo rescataron rápidamente.

Mientras el bote 4 se alejaba de la popa, sus pasajeros se asombraron al ver que las tres gigantescas hélices de bronce del transatlántico emergían lentamente del mar.

Los últimos minutos

15 de abril de 1912, 01:55 horas

«¡Salgan de ahí, fuera!», gritó William Murdoch con su severo acento escocés cuando un grupo de hombres empezó a saltar al bote plegable C^[346]. El primer oficial sacó su revólver y disparó dos tiros al aire. Agachado en el bote, Daniel Buckley, aterrorizado, se puso a llorar y una mujer que estaba a su lado le echó encima su chal y le dijo que se tumbara^[347]. Hugh Woolner vio relampaguear el arma de Murdoch cuando se acercó a toda prisa con Björnström–Steffansson pisándole los talones. El robusto inglés y su joven amigo sueco habían pasado la última hora reuniendo a mujeres y niños y empujándolos a los botes salvavidas. El enérgico dúo empezó a sacar a los hombres del bote plegable C agarrándolos de los tobillos. Pero Daniel Buckley logró pasar inadvertido en la oscuridad, al igual que cuatro marineros chinos acucillados bajo la proa.

Una vez que hubieron sacado del bote a casi todos los hombres, Woolner se dirigió hacia las «mujeres italianas y otras extranjeras» que esperaban cerca (en realidad eran libanesas, en su mayoría) y empezó a subirlas al bote^[348]. Al levantarlas para pasarlas por encima de la barandilla, notó que muchas quedaban desmadejadas en sus brazos. Cuando todas las mujeres hubieron embarcado, Woolner propuso a Steffansson que bajaran a la cubierta A a por más. Sin embargo, encontraron desierta la cubierta de paseo, donde las lámparas del techo emitían una luz roja fantasmal, ya que el suministro eléctrico se debilitaba. Tampoco había ninguna mujer cerca del bote plegable C, según William Carter y Bruce Ismay. Carter afirmó que Ismay y él anduvieron por cubierta durante varios minutos preguntando «¿Hay más mujeres aquí?», pero no obtuvieron respuesta^[349]. Al no encontrar a más mujeres, el millonario de Filadelfia y el director de la White Star se encaramaron a la barandilla y saltaron al bote plegable C mientras descendía.

Pero en realidad unas doscientas mujeres y niños seguían a bordo del *Titanic*. Más de la mitad de ellos esperaba en las salas públicas y en los pasillos de tercera clase, o en las cubiertas cerca de la popa. A la una y media se habían abierto las puertas de las escaleras de tercera clase para que subieran las mujeres, pero muchas decidieron no abandonar a los hombres. El padre Thomas Byles circulaba entre los pasajeros de tercera, que se confesaban o rezaban el rosario con él. A las dos, se abrieron las puertas para que salieran tanto los hombres como las mujeres, y pronto muchos pasajeros de tercera abarrotaron la cubierta superior. Mientras embarcaban en el bote plegable C, Lightoller tuvo que sacar su revólver para dispersar a una multitud de lo

que él llamó «mexicanos»^[350]. Luego, mandó a los tripulantes formar un cordón para evitar que la gente se lanzara al bote^[351].

Mientras conducían hacia el último bote a pequeños grupos de mujeres de tercera clase, aún se encontraban a bordo algunas pasajeras de primera. Archibald Gracie se sorprendió al ver a Caroline Brown y Edith Evans junto a la barandilla de estribor. Gracie había acompañado a Evans y a las tres hermanas Lamson al rellano de la escalera situada bajo la cubierta superior hacía más de una hora, y luego había ido a buscar a la «desprotegida» Helen Candee, pero se enteró de que ya había subido a cubierta. Caroline Brown empezó a explicar a Gracie cómo se habían separado de los demás, pero Jim Smith y él se limitaron a conducir las hacia la fila de hombres que rodeaban el bote plegable D. Una vez que las hubieron dejado pasar, Edith Evans dijo a Caroline Brown: «Tú primero. Estás casada y tienes hijos». Los hombres, ayudaron a Brown a subir al bote, pero, cuando Evans quiso seguirla, no pudo encaramarse la barandilla por culpa de su estrecha falda. «No te preocupes —le gritó a Brown—; subiré a otro bote»^[352]. Luego, dio media vuelta y se alejó por la cubierta. Evans había contado a Archibald Gracie que una pitonisa le había dicho que tuviera cuidado con el agua y que ahora sabía que iba a morir ahogada. Gracie lo consideró una superstición, pero Edith Evans sería una de las cuatro mujeres de primera clase que perecieron.

René Harris aún no había embarcado en ningún bote pese a los esfuerzos de Harry por convencerla de que lo hiciera. Sobre las dos, el capitán Smith y el doctor O'Loughlin distinguieron a la pareja cerca del puente.

—¡Dios mío, señora! —gritó el capitán—. ¿Por qué no está usted en un bote?

—No voy a abandonar a mi marido —protestó ella.

—¿A que es un encanto? —dijo O'Loughlin con una sonrisa.

—¡Una loca es lo que es! —replicó el capitán con ferocidad—. Está impidiendo que su marido se salve.

—¿Podrá salvarse si me voy? —preguntó ella.

—Sí, hay balsas de sobra en la popa —respondió el capitán faltando a la verdad—, y los hombres podrán utilizarlas si ustedes, las mujeres, les dan la oportunidad.

Antes de que pudiera seguir protestando, René notó que la agarraban y la llevaban a través del círculo formado por los tripulantes.

—Llévense a mi mujer. Tengan cuidado, tiene un brazo roto —oyó decir a Harry mientras la metían en el bote plegable D^[353].

Cuando la embarcación empezó a descender, su marido se inclinó sobre la barandilla y le lanzó una manta.

—¡Harry! —gritó ella.

—¡Adiós, cariño! —respondió él mientras el bote bajaba entre sacudidas hacia el agua, que ya estaba a unos quince pies^[354].

René miró hacia arriba y vio a Archie Butt junto a su marido. «Estaba inmóvil — escribiría luego—, sin asomo de miedo en sus ojos»^[355]. Antes había visto a Archie acompañar a mujeres y niños hacia los botes con la cortesía de la que habría hecho gala en una recepción en la Casa Blanca. René también distinguió en cubierta a Frank Millet, quien, según recordaría, «tenía la misma sonrisa que había mostrado durante todo el viaje desde Southampton»^[356]. Frederick Hoyt, el corredor de bolsa de Connecticut que horas antes había jugado a las cartas con Millet, también observó la expresión cordial del artista cuando ayudó a la esposa de Hoyt a subir al bote plegable D.

—¿Quieres que dé algún recado, Frank? —le preguntó Jane Hoyt.

—Dale un beso de mi parte a Lily y a todos mis amigos —contestó Millet con tranquilidad^[357].

En la banda de babor de la cubierta de paseo, cuya luz era cada vez más débil, Hugh Woolner y Steffansson se miraron y vieron bajar el bote plegable D.

—¡Saltemos! —dijo Woolner—. ¡Hay espacio de sobras en la proa!^[358]

Treparon a la barandilla por el extremo abierto del paseo. Steffansson saltó primero y aterrizó sano y salvo en el bote, que ya estaba en el agua. Poco después le siguió Woolner, pero dio con el pecho en el costado de la embarcación y cayó hacia atrás. Se agarró a la borda y sacó un pie del agua. Steffansson lo cogió de la pierna y tiró de él hasta subirlo al bote. Woolner apenas había recuperado el aliento cuando oyeron un chapoteo cerca y vieron que otro hombre nadaba hacia el bote. Le ayudaron a subir. Jane Hoyt lanzó su abrigo de pieles al tiritante recién llegado y chilló:

—¡Dios mío, es mi marido!^[359]

—¡Jane! —exclamó Fred Hoyt cuando llegó a donde estaba su esposa—. Pasadme un remo —añadió acto seguido—; así entraré en calor^[360].

Hugh Woolner escribiría posteriormente que él y los otros tres hombres que manejaban los remos empezaron «a remar como demonios para alejarnos del buque»^[361]. El ex remero de Cambridge afirmó que nunca había remado con tanta fuerza. René Harris recordaría que la frase «¡Cuidado con el efecto de succión!» resonaba en sus oídos mientras el bote plegable D avanzaba^[362]. Fue entonces cuando vio a dos niños sentados en el suelo y les pasó su manta para que se envolvieran con ella. A los niñitos de pelo rizado los había metido en el bote su padre, quien, con un fuerte acento francés, dijo ser «el señor Hoffman».

May Futrelle aseguraría después que ella se hallaba con René Harris en el bote D^[363]. May también se había mostrado reacia a abandonar el transatlántico sin su marido, pero al final Jacques insistió: «¡Por el amor de Dios, vete!»^[364]. Cuando May alzó la vista hacia la cubierta superior, distinguió a Jacques, que, con las manos ahuecadas, encendía un cigarrillo para él y para el coronel Astor, con la cerilla

iluminando sus rostros. «Sé que esas manos jamás temblaban —escribió—. Aquello fue una bravuconada. Los dos tenían que saber que iban a morir»^[365].

Pero ¿lo sabían? Porque parece que la mayoría de los hombres que quedaron a bordo del transatlántico que se hundía aún tenía esperanzas de sobrevivir. Jacques Futrelle había dicho a su mujer que estaba seguro de que podría nadar hacia un bote salvavidas para que le recogieran. Al millonario de Montreal Harry Molson le vieron quitarse los zapatos con la intención de nadar hacia las luces del barco que se divisaba a babor. Algernon Barkworth, un juez de paz de Yorkshire, afirmarí más tarde: «Aprendí a nadar en Eton y decidí que, en el peor de los casos, probaría suerte en el agua»^[366]. El panadero Charles Joughin recogió unas cincuenta butacas de cubierta A y las lanzó por la borda con ebria determinación para que los nadadores se agarraran a ellas.

Las historias de fatalismo heroico en el transatlántico que se hundía forman parte de la mística del *Titanic*, pero es posible que muchas no sean del todo auténticas. A Ben Guggenheim se le recuerda sobre todo por decir: «Nos hemos puesto nuestras mejores galas y estamos listos para hundirnos como caballeros», mientras se hallaba en la inclinada cubierta con su criado, ambos ataviados con traje de etiqueta. Más tarde Guggenheim dio el siguiente recado al camarero Henry Etches: «Si algo me ocurriera dígame a mi esposa, que está en Nueva York, que he cumplido con mi deber lo mejor que he podido»^[367]. Pero, según Etches, eso ocurrió cuarenta y cinco minutos después de la colisión, es decir, a las 00:25 horas, cuando la mayoría de los pasajeros aún no creía que el barco estuviera en peligro y todavía no había partido ningún bote salvavidas. Etches abandonó el buque a las 00:45 horas a bordo del bote 5, de modo que no es posible saber si en efecto Guggenheim hizo gala de semejante sangre fría cuando el barco se iba a pique.

La película *La última noche del Titanic* muestra los últimos momentos de Thomas Andrews, solo en la sala de fumadores, con la mirada clavada en el cuadro colgado de la chimenea, su salvavidas tirado a un lado. Esa imagen se basa en el relato del camarero auxiliar John Stewart, quien al ver al constructor del barco preguntó: «¿No lo va a intentar, señor Andrews?», pero el afligido hombre «parecía anonadado»^[368]. Sin embargo, otros relatos sitúan a Andrews en el puente y en la cubierta superior después de que todos los botes salvavidas hubieron partido, así que es posible que al final pensara en su mujer y en su hijo y tratara de salvarse. También se presenta a menudo a W. T. Stead sentado impasible en la sala de fumadores, leyendo un libro mientras el barco se hunde. Cuando el fogonero George Kemish lo vio, Stead «parecía que hubiera decidido quedarse donde estaba, pasara lo que pasara»^[369]. Pero Kemish escribió sus recuerdos del hundimiento más de cuarenta años después, y parece improbable que en aquel momento conociera ni siquiera de vista a Stead. Imanita Shelley, una pasajera de segunda clase, recordaría que mientras embarcaba en

el bote 10, que partió aproximadamente a la 1:50, vio a Stead solo y sin salvavidas en la cubierta superior, cerca de la barandilla del costado de popa, «en silencio y en lo que me pareció una actitud de oración, o de profunda meditación»^[370].

Norris Williams recordó la calma que reinaba cuando los últimos botes hubieron partido. Los músicos continuaron tocando suavemente, pese a que la mayoría de los pasajeros se había retirado hacia la popa. Williams pensó que parecía extraño seguir dando vueltas cuando ya no había forma de escapar. Su padre y él habían entrado en el vestíbulo de la escalera y, al mirar hacia abajo, habían visto que el agua verdosa ascendía por los peldaños. Cuando salieron a la cubierta superior, vieron las luces de los botes salvavidas y Norris observó lo lejos que parecían muchos de ellos. La calma superficie del océano emitía reflejos de fósforo, y le recordó a la luz vista a través de un prisma. En el bote 3, Henry Harper advirtió que, «a cada palada, el resplandor de luz fosforescente verdosa y amarilla que dejaban los remos se arremolinaba hacia la popa y goteaba de los remos como pequeños globos de fuego... Nunca he visto tan bien ese fenómeno»^[371].

Otros pensaron que jamás habían visto tantas estrellas en el cielo. Jack Thayer, de diecisiete años, contempló cómo el brazo de un pescante se alzaba hacia el firmamento estrellado mientras estaba junto a la barandilla de babor en compañía de Milton Long, el amigo con el que se había encontrado después de cenar en la Sala de las Palmeras. Thayer había perdido de vista a sus padres entre la multitud que bajaba a la cubierta A para embarcar en el bote 4 y pensaba que su padre se había marchado en él con su madre. Varias veces estuvo a punto de deslizarse por un cabo que colgaba de un pescante, pero Long le había dicho que esperara. En el silencio reinante, Jack pensó en sus padres y en su hermana y su hermano, en los buenos momentos de su vida y en los placeres futuros de los que tal vez ya no disfrutaría.

Mientras tanto, el padre de Jack estaba en el otro lado de la cubierta superior. Se había trasladado hacia la popa con George Widener, Arthur Ryerson y algunos otros compañeros de la sala de fumadores, entre los que probablemente figuraban Archie Butt, Frank Millet y Clarence Brown. Archibald Gracie y James Clinch Smith también estaban cerca. Cuando Gracie se dio cuenta de que todos los botes habían partido, la sensación, según sus propias palabras, «no fue agradable». Notó que le costaba respirar y que apenas le salía la voz. Pero su entrenamiento en West Point le había enseñado que para sobrevivir no debía ceder al miedo. «Mientras me decía: “Adiós a todos los que estáis en casa” —escribió luego—, esperé y recé para que pudiera escapar»^[372].

Sin duda, Archie Butt y Frank Millet experimentaban emociones similares. Archie tuvo que saber que los malos presentimientos que le habían acosado durante semanas parecían a punto de cumplirse. Puede que eso explique la expresión impasible que tanto Marian Thayer como René Harris habían observado en él. Pocos

meses atrás, Frank Millet había escrito a un amigo que preferiría hundirse en un buque de guerra antes que en un bote de pesca^[373]. Y había afirmado con frecuencia que, de poder elegir la manera de morir, caería en combate tras haber exprimido su vida al máximo. Pero perecer en un transatlántico naufragado parecía inverosímil, así que es probable que Millet, como Gracie, siguiera pensando que era posible que los rescataran.

La noticia de que había dos botes plegables más amarrados en el tejado de las dependencias de los oficiales insufló renovadas esperanzas a Archibald Gracie. Jim Smith y él corrieron hacia proa por la banda de babor y ayudaron a preparar un pescante vacío para el bote plegable. «¿Algún pasajero tiene un cuchillo?», gritó uno de los hombres que se habían encaramado al tejado, y Gracie lanzó su navaja, si bien pensó que era una herramienta inadecuada para una tarea tan importante^[374]. Smith y Gracie apoyaron los remos contra la pared para deslizar por ellos el bote plegable A, que de repente cayó con estrépito e hizo trizas los remos, y ambos se apartaron corriendo. Luego los tripulantes empezaron a arrastrar el bote hacia los pescantes para sujetarlo a los cabos con el fin de bajarlo.

En ese mismo momento, en el costado de babor Charles Lightoller estaba en lo alto del tejado con una docena de tripulantes que se esforzaban por cortar los cabos para soltar el otro bote Engelhardt, el B. Harold Bride, el operador de la sala Marconi, acababa de subir para ayudarles. Unos diez minutos antes, el capitán había acudido a la sala Marconi para eximir de sus obligaciones a Bride y Phillips. «Cuiden de sí mismos —les dijo Smith—. Así son las cosas en momentos como este. Que cada uno piense en sí mismo»^[375]. Pero Jack Phillips continuó ante el radiotransmisor cuando apenas había luz y la señal ya chisporroteaba. Aquella entrega impresionó a Bride. El segundo operador fue a los dormitorios para coger su dinero y al volver vio que un fogonero intentaba llevarse el salvavidas de Phillips. Enfurecido, agarró al hombre y se produjo una refriega en la que Phillips golpeó al fogonero y lo derribó. «Vámonos de aquí», dijo Phillips sin aliento, y ambos huyeron de la cabina de transmisiones dejando al fogonero en el suelo. Cuando oyeron el borboteo del agua que subía hacia el puente, Phillips se dirigió a popa y Bride trepó al tejado de las dependencias de los oficiales.

Mientras tanto, Norris Williams y su padre se hallaban en el puente con el capitán Smith cuando el barco dio una repentina sacudida. Norris miró hacia la proa, y no vio más que el mástil delantero, que se elevaba del agua como un árbol en una planicie inundada. De pronto, lo arrolló un torrente de gélida agua de mar que barrió todo el barco. Mientras trataba de escapar a nado del puente anegado hacia la barandilla de babor, Norris perdió de vista a su padre. Al barrer la cubierta, la ola se había llevado a los que intentaban soltar el bote plegable A de los cabos del pescante. En la banda de babor, el bote plegable B cayó y aterrizó con estrépito boca abajo en la cubierta.

Cuando Archibald Gracie y Jim Smith retrocedieron para escapar de la ola, toparon con una multitud que salía de la puerta de las escaleras de primera clase. El grupo, en el que había varias mujeres, corrió hacia la popa para huir del agua que avanzaba, pero tuvo que detenerse ante la barandilla que marcaba el final del paseo de primera clase. Al darse cuenta de que estaban en un sitio sin salida, Gracie y Smith levantaron la mirada hacia el tejado del comedor de los oficiales. Smith dio un salto para encaramarse a él, pero no lo consiguió y cayó hacia atrás. Gracie erró igualmente el intento, entorpecido por su pesado abrigo y el salvavidas.

En ese momento, la proa del transatlántico se alzó con un temblor y Norris Williams se encontró de repente a gran altura en la cubierta superior, fuera del torrente de agua, que retrocedía. Al mirar a su alrededor, vio a su padre a una distancia de entre doce y quince pies. Cuando la palabra «succión» relampagueó en su cerebro, gritó a su padre: «¡Rápido, salta!», y saltó por la barandilla. Otros que estaban cerca hicieron lo mismo. Según afirmaría el operador Harold Bride, más o menos en ese momento vio desde el tejado cómo el capitán Smith se lanzaba al mar desde el puente.

Un instante después, la proa del barco descendió con una nueva sacudida y envió hacia popa una ola aún mayor. En ese instante, Harold Bride se hallaba en cubierta junto al bote plegable B, que estaba boca abajo, y cuando el agua avanzó hacia él, se agarró a un tolete del bote, que la ola arrastró por la cubierta. En la banda de babor, varias personas treparon al bote plegable A, y cuando dos hombres intentaban cortar los cabos, la segunda ola les cayó encima. El bote se estampó contra el pescante y fue empujado hacia la chimenea delantera antes de flotar a la deriva, medio inundado, con unos cuantos ocupantes.

Archibald Gracie se abalanzó hacia la segunda ola como si estuviera haciendo surf en la orilla de una playa. La masa de agua lo levantó hasta el tejado del comedor de los oficiales, adonde subió agarrándose a la barandilla. Reptó hasta la base de la segunda chimenea y miró alrededor en busca de Jim Smith, pero no vio ni a su amigo ni a ninguno de los que estaban en cubierta solo unos segundos antes. Gracie sintió remordimientos al verse separado de Smith, ya que habían acordado permanecer juntos hasta el final. Pensó que seguramente se había estampado contra la pared, y quedado inconsciente, o se había visto arrastrado por la borda en una maraña de cuerdas y escombros.

Charles Lightoller gateó deprisa hacia el tejado de la timonera y se tiró al agua, cuya gélida temperatura hizo que tuviera la impresión de que le clavaban mil cuchillos en el cuerpo. Al salir a la superficie vio la cofa del mástil de proa justo delante de él. Su primera reacción fue nadar hacia allí, pero enseguida se dio cuenta de que agarrarse a cualquier parte del barco era una locura. Cuando empezó a alejarse a nado hacia estribor, de repente un torrente de agua lo arrastró hacia un hueco de

ventilación. Sabía que el hueco daba directamente al cuarto de calderas y que la frágil rejilla que lo cubría era lo único que lo separaba de una caída de cien pies. Sin embargo, cada vez que intentaba apartarse, el agua lo arrastraba de nuevo hacia la rejilla. Empezó a sentir que se ahogaba y pensó que solo le quedaban unos minutos de vida. De pronto, una ráfaga de aire caliente brotó del hueco y le liberó. Salió jadeando a la superficie, pero enseguida lo arrolló un nuevo torrente de agua. Cuando finalmente consiguió alejarse, se encontró junto al bote plegable B, que estaba boca abajo. Algunos hombres se aferraban a su dorso, pero Lightoller, exhausto, solo pudo agarrarse a un cabo y flotar junto a la embarcación. A su alrededor, algunos nadaban y otros se ahogaban en lo que él llamó «una absoluta pesadilla de imágenes y sonidos».

Mientras la proa del *Titanic* se hundía, Lightoller vio cómo la popa se elevaba por encima del agua, lo que hizo que «la gente se apelotonara por la empinada cubierta en grupos indefensos, algunos de los cuales caían al agua helada»^[376]. Vio que los cabos de amarre de la chimenea de proa se tensaban y rompían con un chasquido. La gigantesca chimenea se desplomó provocando una lluvia de chispas y hollín. El cabo de la banda de estribor aguantó un poco más y tiró de la chimenea en esa dirección, hasta que cayó encima de un grupo de gente que nadaba y por poco aplastó a Lightoller. Norris Williams estaba seguro de que la chimenea había matado a su padre. El derrumbe de la chimenea también provocó una ola que lanzó fuera del barco el bote plegable B, a cuyo cabo seguía agarrado Lightoller.

Jack Thayer acababa de salir a la superficie cuando la vio desplomarse a unos quince pies de él. No veía por ninguna parte a Milton Long, quien se había arrojado al agua unos cinco segundos antes que él. Long se había deslizado por el casco, en tanto que Thayer había saltado limpiamente, lo que le salvó la vida. Jack se volvió hacia el barco y lo vio rodeado de un resplandor rojo. La popa estaba inclinada en un ángulo de unos treinta grados, con los ojos de buey aún iluminados. Harold Bride, que también se hallaba en el agua, pensó que parecía un pato con la cabeza sumergida. Entonces, las luces parpadearon y se apagaron. Jack Thayer oyó el estruendo y el rugido de lo que pensó que eran los motores y las calderas al ser arrancados de su base. En el bote plegable D, a Hugh Woolner el ruido le pareció como si mil toneladas de rocas se precipitaran por una rampa metálica. Otros pasajeros de los botes salvavidas lo describirían como una serie de explosiones, y muchos pensaron que las calderas habían estallado.

Pero lo que oían en realidad era el desmembramiento del barco. Incapaz de soportar la tensión, el transatlántico se partió en dos justo detrás de la tercera chimenea. Un pasajero anónimo declararía más tarde a un periodista que sintió cómo el barco temblaba bajo sus pies. «Era como si alguien hubiera gritado: “¡El barco se hunde!”», recordó^[377]. A continuación explicó que había saltado al agua junto con

Archie Butt y Clarence Moore. Cuando la sección de proa empezó a hundirse, Archibald Gracie se encontró en medio de un remolino de agua. Se agarró a la barandilla del borde del tejado y no la soltó aunque lo arrastraba hacia abajo. De repente pensó que corría el riesgo de hervir vivo en el agua que borboteaba de las calderas, de modo que soltó la barandilla y pateó hacia arriba con todas sus fuerzas. Cuando se aproximaba a la superficie, vio pedazos de madera que ascendían a su alrededor y se agarró a una pequeña tabla. Al sacar la cabeza del agua, contempló una masa de vapor gris sobre el mar y una maraña de escombros. El *Titanic* no se veía por ninguna parte. Distinguió una caja de madera que flotaba entre los restos, y se dirigió a nado hacia allí. Justo detrás había un bote boca abajo con unos hombres encaramados a la quilla. Nadó hasta allí y se subió.

Se trataba del bote plegable B, y Jack Thayer era uno de los hombres que se encontraban sobre él. Al hundirse la sección de proa del buque, una ola lo había lanzado contra el bote, desde cuya parte posterior presencié con claridad los últimos momentos del *Titanic*. «La popa pareció elevarse en el aire —recordó— y se detuvo en un ángulo de unos sesenta grados. Se quedó así unos instantes y luego desapareció en el mar con un sonido silbante mientras la gente saltaba de la popa»^[378]. Norris Williams levantó la cabeza y vio las tres hélices y el timón recortados contra el cielo. A continuación observó cómo la popa giraba sobre sí misma y se hundía, al parecer sin provocar ninguna succión y con muy poco ruido. Joughin, el panadero jefe, que estaba junto a la barandilla de popa, también afirmaría que no hubo succión. Dijo que el barco se hundió como un ascensor y que él se alejó nadando sin mojarse ni siquiera el pelo.

«Se ha hundido», oyó Charles Lightoller murmurar como una bendición a los que estaban a su alrededor en el bote volcado^[379]. «Se ha hundido, chicos —repitió como un eco un tripulante en el bote 3—. Remad con todas vuestras fuerzas, o nos alcanzará un oleaje fortísimo»^[380]. Un hombre de negocios inglés que se hallaba en ese mismo bote recordó que «nos quitamos el sombrero, inclinamos la cabeza y nadie dijo nada durante unos minutos»^[381]. En el bote 5, Pitman, el tercer oficial, consultó su reloj y vio que eran las 2:20 horas. May Futrelle oyó sollozar a una mujer francesa en su bote, pero ella no lloró; se sentía como muerta. En el bote plegable C, Bruce Ismay no pudo soportar el espectáculo y se sentó de espaldas al transatlántico que se hundía. Lucy Duff Gordon, presa de un intenso mareo, vio desaparecer la negra silueta en el agua.

Entonces oyeron lo que Archibald Gracie llamó «los sonidos más horribles jamás oídos por un mortal»^[382]. Hugh Woolner lo describió como «el gemido más pavoroso y espeluznante»^[383], y René Harris como «un sonido... que nos perseguirá hasta la eternidad»^[384]. Henry Harper dijo que era «un violento coro enloquecido», y concluyó que muchos debieron de perder la razón al notar que el barco se hundía^[385].

A Edith Rosenbaum le parecieron vítores, y recordó que un tripulante que estaba en su bote les animó a lanzar vítores también, ya que eso significaba que todos los pasajeros del transatlántico habían conseguido meterse en los botes salvavidas.

William Sloper no se engañaba respecto al sentido del coro de lamentos. Recordó que cada vez que se encendía una luz en un bote salvavidas, los centenares de personas que estaban en el agua la veían y «de inmediato el conjunto de voces aumentaba de volumen y descendía en un tremendo gemido que reverberaba en la oscuridad estrellada de la silenciosa noche»^[386]. Lawrence Beesley pensó que los gritos expresaban «todas las posibles emociones humanas, miedo, desesperación, agonía, profunda indignación y furia ciega, mezclados (estoy seguro) con notas de infinita sorpresa, como si estuvieran diciendo: “¿Cómo es posible que me esté pasando a mí esto tan terrible, que me haya metido en esta trampa mortal?”»^[387]. Tal vez esas «notas de infinita sorpresa» emanaran más profundamente de los señores del universo de la Edad Dorada —entre ellos Astor, Widener, Thayer, Guggenheim, Douglas, Moore y Hays—, quienes de repente se vieron sumergidos en el agua helada. En el pasado la gente perecía en naufragios, pero estaban en el siglo XX; ese tipo de cosas ya no ocurrían, y menos a gente como ellos.

Ahora sabemos que la actividad frenética en el agua helada no hace más que intensificar los efectos de la hipotermia. Por eso, los que intentaron nadar sin salvavidas hasta los botes fueron seguramente los primeros en morir. Tal vez Archie Butt se contara entre ellos. Un fogonero no identificado que logró llegar al bote plegable B, explicó a un periodista que, cuando le hubieron ayudado a subir, «un hombre con uniforme del ejército trepó a la balsa, pero tenía el cuerpo agarrotado y enseguida murió. Lo lanzamos por la borda para hacer sitio a un superviviente»^[388]. Si Archie Butt murió de esa manera, entonces el final le llegó rápido. Parece tristemente apropiado que un hombre que había llevado una vida tan ajetreada la concluyera con un último esfuerzo desenfrenado. Su cuerpo desapareció bajo la negra superficie del mar para descender lentamente al fondo oceánico, a más de dos millas de profundidad.

En el caso de Frank Millet, parece que la muerte tardó en llegar, tal vez media hora o más, mientras tiritaba bajo un resplandeciente baldaquino de estrellas, más hermoso que cualquiera de los que había visto en los mosaicos bizantinos y en los frescos venecianos, imposible de reproducir en un cuadro. Tal vez tuviera momentos de arrepentimiento y reflexión, o comprendiera mejor algunas cosas antes de que se nublara su mente y finalmente se produjera la insuficiencia respiratoria y cardíaca. Su cuerpo se recuperó diez días después, en posición vertical en un salvavidas de corcho, con la corbata blanca visible bajo el cuello del abrigo negro. La expresión de su rostro era serena, y en su cuerpo no había señales de esfuerzo.

A los que estaban en los botes salvavidas les pareció que los gemidos de los moribundos no cesarían nunca. A medida que pasaba el tiempo, se convertían en un canto monótono, lo que Helen Candee llamó «un fuerte gemido de un solo ser, forzado por la agonía final a emitir un único sonido»^[389]. A Jack Thayer le recordó al agudo zumbido de los insectos en una noche de verano. René Harris pensó en el Muro de las Lamentaciones de Jerusalén. Muy lentamente, el sonido fue debilitándose, hasta que se desvaneció en la quietud mortal de la noche del Atlántico norte.



El baño turco en el *Olympic*, seguramente muy parecido al del *Titanic*.
©Museum of the City of New York, Byron Collection



Helen Candee.
©Randy Bryan Bigham Collection



Ben Guggenheim.
©Randy Bryan Bigham Collection



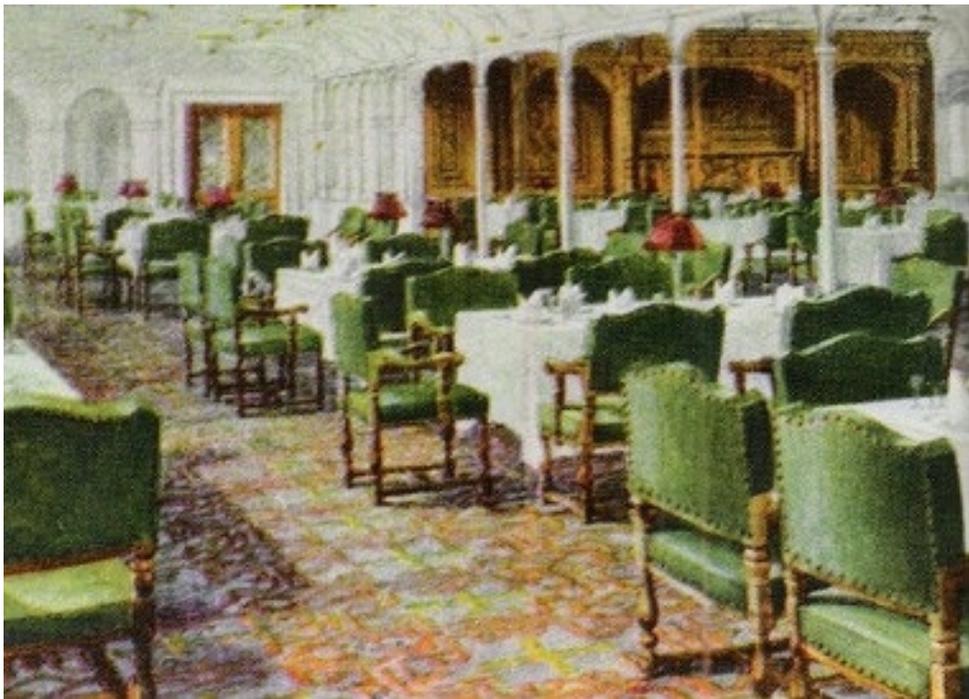
Lady Duff Gordon.
©Randy Bryan Bigham Collection



Sir Cosmo Duff Gordon, marido de Lady Duff Gordon, pescando en su finca de Aberdeenshire.
©Randy Bryan Bigham Collection



J. Bruce Ismay.
©Mary Evans Picture Library



El comedor de primera clase.
©Ken Marschall Collection



René Harris.

©Library of Congress Prints and Photographs Archive



Henry B. Harris.

©Gregg H. Jasper Collection



El restaurante Ritz.
©Ken Marschall Collection



Eleanor Widener.
©Randy Bryan Bigham Collection



Archie Butt.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



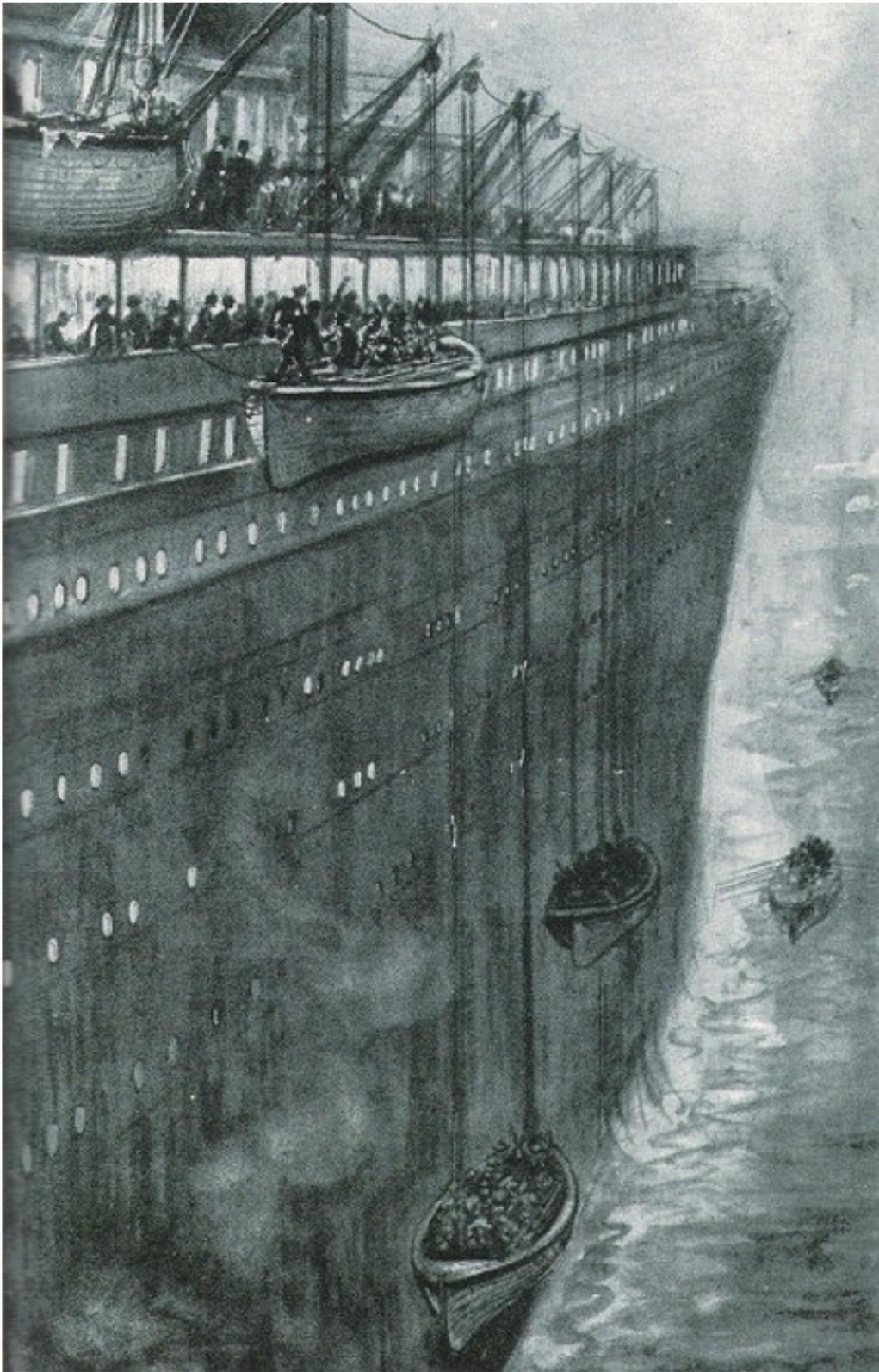
Marian Thayer.
©George Behe Collection



La sala de fumar de primera en el *Olympic*, parecida a la del *Titanic*.
©Museum of the City of New York, Byron Collection



Fred Fleet & Lawrence Beesley.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive, ©Mary Evans Picture Library



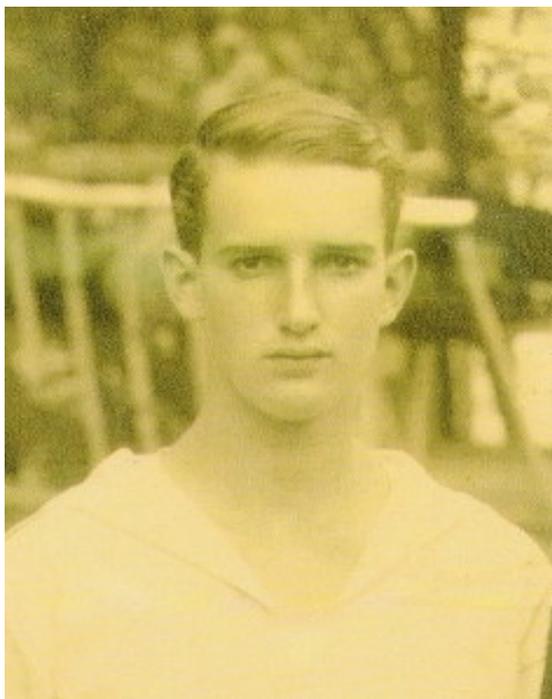
Los botes salvavidas.
©Colección del autor



Madeleine Astor.
©Randy Bryan Bigham Collection



Murdoch, el primer oficial.
©Titanic Historical Society Collection, Endpapers



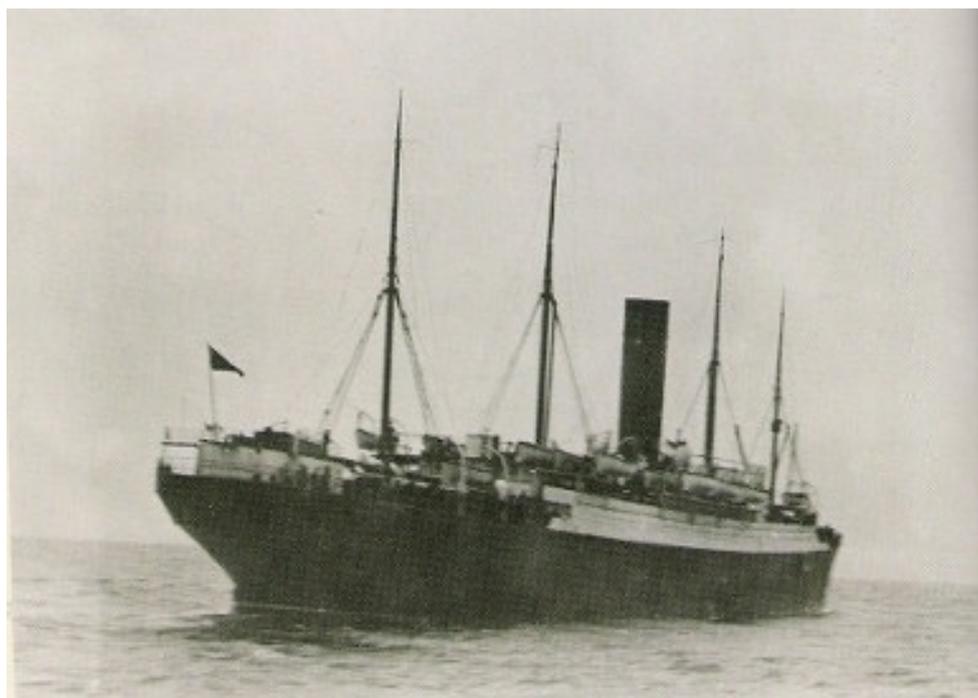
Jack Thayer.
©University of Pennsylvania Archives



Lowe, el quinto oficial.
©Mary Evans Picture Library



La condesa de Rothes, con su hijo Lord Leslie.
©Randy Bryan Bigham Collection



El Carpathia.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



Arthur Rostron, capitán del Carpathia.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



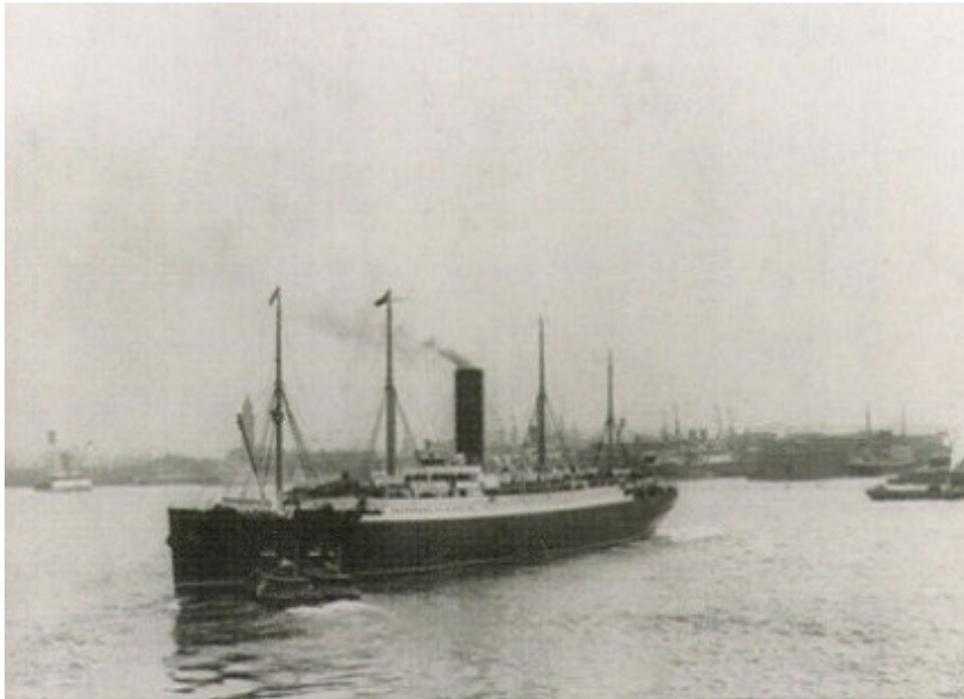
Supervivientes en la cubierta del Carpathia.
©Mary Evans Picture Library



Grupo de supervivientes en el *Carpathia*. La tercera por la izquierda, con abrigo de pieles, es la señora Astor.
©Mary Evans Picture Library



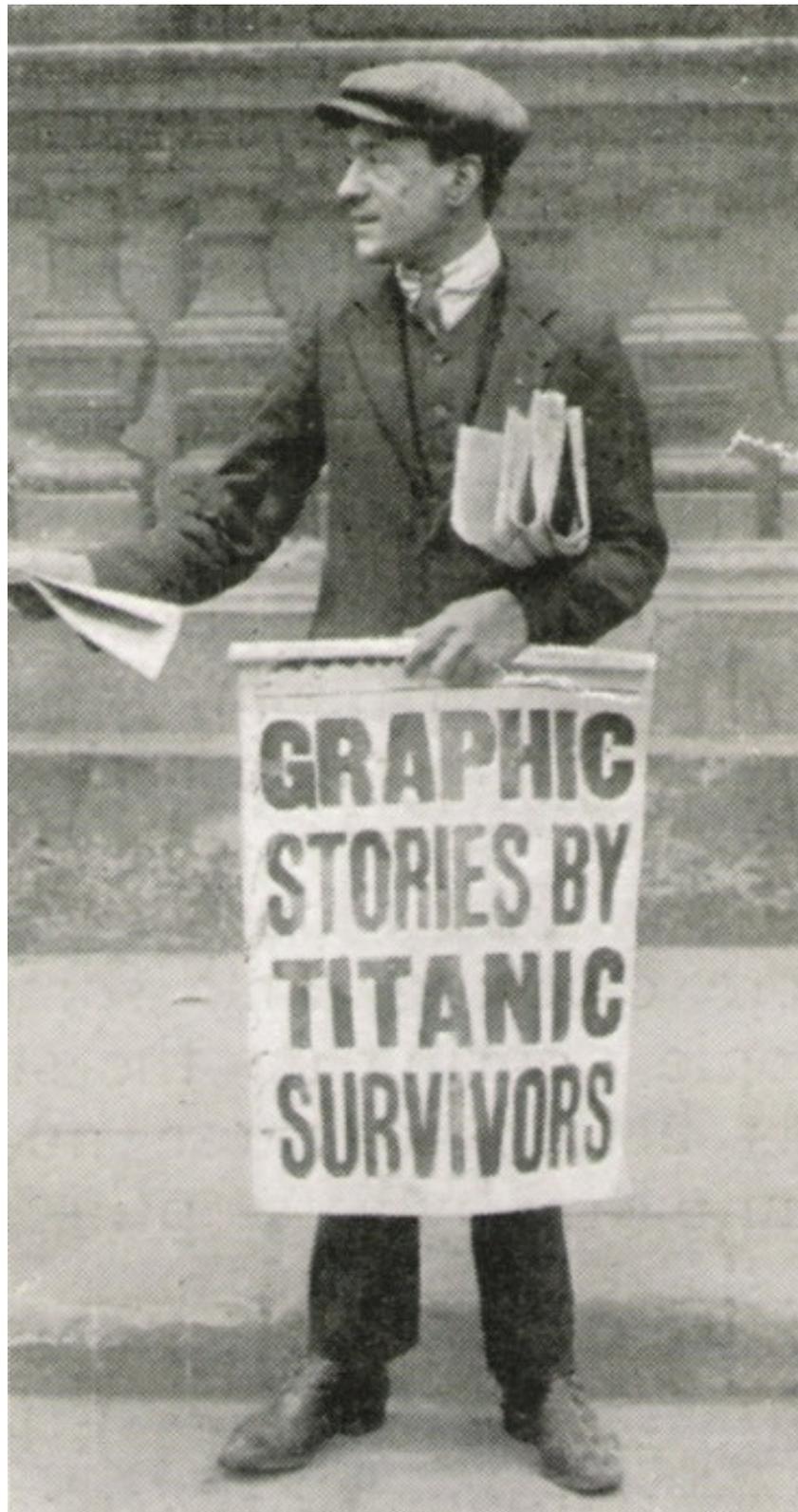
Una multitud aguarda la llegada del *Carpathia* con los supervivientes.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



El *Carpathia* arribando a puerto.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



Los huérfanos del *Titanic*: Michael Navratil, de tres años, y su hermano Edmond, de dos.
©Library of Congress Prints and Photographs Archive



El *Titanic* ya es historia.
©Mary Evans Picture Library

Voces en la noche

15 de abril de 1912, 2:30 horas

«¡Dígale al oficial que no vuelva atrás! —imploró en el bote 5 una mujer al camarero Henry Etches—. ¿Para qué arriesgarnos a perder toda la vida en un intento vano por salvar a los del barco?»^[390]. Algunos expresaron su acuerdo y, como las protestas aumentaran, Pitman, el tercer oficial, cedió y ordenó que el bote 5 se alejara de quienes gritaban en el agua. Escenas similares tuvieron lugar en muchos otros botes salvavidas. El marinero Thomas Jones quería que el bote 8 diera media vuelta y, al negarse los que remaban, declaró: «Si alguno de nosotros se salva, que recuerde que yo quise volver. Preferiría hundirme antes que dejarles»^[391].

La negativa de dieciséis de los dieciocho botes a acudir a socorrer a los que morían es otro de los «si alguien hubiera...» de la historia del *Titanic*. Muchos botes solo estaban medio llenos y, de haber regresado con rapidez, posiblemente hubieran podido salvar docenas de vidas. En el bote de los Duff Gordon había sitio para veintiocho pasajeros más. Pero en el bote 1, como en casi todos, el miedo a que los inundara una multitud aterrorizada se impuso a cualquier otro sentimiento. «Volver atrás hubiera sido una auténtica locura», afirmaría Hugh Woolner, a quien hacía poco los pasajeros del bote plegable D habían recogido del agua^[392].

Para quienes habían abandonado el *Titanic* en los primeros botes, los gritos llegaban «como rayos, inesperados, inconcebibles», según recordaría más tarde Lawrence Beesley, quien sin embargo también observó que «en los botes nadie pudo escapar al horror paralizante de saber que a una distancia tan corta tenía lugar una tragedia inconcebible por su magnitud»^[393]. No obstante, en los botes salvavidas había algunos que simplemente no podían creer que algún pasajero con derecho a camarote se hubiera quedado atrás. «Creí que eran los de tercera, que habían subido a balsas y estaban todos histéricos», afirmó una pasajera de primera clase^[394]. Mary Eloise Smith, de dieciocho años, hija de un congresista, pensó que los gritos eran de «marineros o quizá de pasajeros de tercera que dormían cuando se evacuó el barco. No se me pasó por la cabeza que mi marido y mis amigos pudieran no haberse salvado»^[395]. Sin embargo, Lucian Smith, de veinticuatro años, con quien Mary Eloise se había casado hacía solo dos meses, fue uno de los que no se salvaron.

En el bote 4, la mayoría de las mujeres pensó que sus maridos e hijos podían encontrarse entre aquellos que luchaban en el agua helada, ya que no hacía más que media hora que se habían despedido de ellos. Con el cabo Perkins al timón y Marian Thayer, Madeleine Astor, y Emily Ryerson y su hija pequeña a los remos, volvieron

hacia atrás con determinación, pese a unas pocas protestas. Subieron a siete hombres, todos ellos tripulantes o camareros. Una pasajera, la esposa de un corredor de bolsa de Nueva York, reconoció a su camarero de habitación cuando lo ayudaban a subir a bordo. Dos de los rescatados murieron pronto, y varios de los otros se pasaron casi toda la noche gimiendo y delirando.

En el bote 14, Lowe, el quinto oficial, estaba bastante seguro de que sería «un suicidio» remar hacia la infinidad de náufragos y, resolvió esperar a que su número hubiera «disminuido»^[396]. Lowe había asumido el mando de otros cuatro botes salvavidas y ordenado que los ataran al 14, a unas ciento cincuenta yardas del lugar del hundimiento. Daisy Minahan, la hermana del médico de Wisconsin, uno de los que aullaban en el agua, no estaba demasiado satisfecha con el comportamiento del joven quinto oficial. Afirmó que Lowe hacía observaciones poco serias y soltaba tantas palabrotas que pensó que estaba bebido. Cuando ella y unos pocos más le rogaron que trasladara a los pasajeros a los otros botes y fuera a rescatar a los que nadaban, él replicó: «Maldita sea, deberían alegrarse de estar aquí con vida». Finalmente accedió y, cuando los pasajeros pasaban a los otros botes, Lowe le gritó a Daisy: «¡Salte, maldita sea, salte!», lo que le valió su permanente enemistad^[397].

Pero el lenguaje de Lowe era cortés en comparación con el que usaba el cabo Hichens en el bote 6. Al oír los espeluznantes gritos, varios pasajeros le suplicaron que volviera atrás, pero el cabo se negó alegando que solo encontrarían muchos «fiambres». El comentario sobresaltó a algunas mujeres, pero Arthur Peuchen no pudo sino constatar con resignación: «No sirve de nada discutir con ese hombre. Es mejor no hablar con él»^[398]. Mientras el comandante remaba con expresión taciturna, en un bote que no estaba ni medio lleno, la mayoría de los integrantes de su pandilla —Harry Molson; Hudson y Bess Allison y su hija de dos años, Loraine; Mark Fortune y su hijo de diecinueve años; el trío de solteros conocido como Los Tres Mosqueteros; Charles Hays con su yerno y su ayudante de veintidós años— se ahogaban o morían congelados.

Al cabo de casi una hora el quinto oficial, Lowe, maniobró finalmente el bote para dirigirse hacia el lugar del naufragio. Los gemidos ya habían cesado casi por completo y solamente rescataron a tres o cuatro hombres, entre ellos un pasajero muy alto de primera clase llamado W. F. Hoyt, que sangraba por la nariz y la boca y que murió poco después. Cuando se preparaban para abandonar el lugar, vieron una puerta que flotaba con lo que parecía ser un menudo japonés agarrado a ella. Parecía rígido, congelado, y Lowe dijo: «¿Qué le vamos a hacer? Lo más seguro es que esté muerto, y si no lo está, hay otros que merece más la pena salvar antes que a un japo». Pero al final lo subieron al bote y varias mujeres se pusieron a frotarle el pecho, las manos y los pies. Al cabo de unos segundos abrió los ojos y dijo unas pocas palabras que nadie entendió, tras lo cual se incorporó y se estiró. Luego cogió un remo y

empezó a remar con tanta diligencia que Lowe tuvo que admitir que se avergonzaba de lo que acababa de decir sobre «el pequeño canalla»^[399]. El rescatado era en realidad chino, uno de los ocho marineros de la Donaldson Line que viajaban en tercera clase, cuatro de los cuales se habían escondido en la proa del bote plegable C^[400].

En la oscuridad, Lowe no alcanzó a ver a las veinte o más personas que se habían refugiado en el bote plegable A, parcialmente anegado, entre ellas Norris Williams. Agarrado a la borda de la embarcación, Norris notó que el peso del abrigo de pieles tiraba de él hacia abajo, así que se lo quitó rápidamente. Entonces subió al bote y observó que podía permanecer de pie en él a pesar de que el agua le llegaba a la cintura. Cerca de la proa, alguien pidió a los presentes que se numeraran para saber cuántas personas había a bordo, pero el recuento se interrumpió al llegar a los que no entendían inglés. Después propusieron levantar los costados de lona del bote e intentar achicar el agua. Entusiasmado con la idea, un pasajero que estaba cerca de Norris preguntó al hombre que tenía delante si le prestaba el bombín para achicar el agua. El hombre se negó diciendo, para desconcierto de Norris, que, con el frío que hacía, sin el sombrero pillaría un resfriado. Pero las esperanzas de achicar el agua se desvanecieron al descubrir que los soportes de los costados estaban rotos y la lona, desgarrada. Después de eso, parecía que solo Dios podía ayudarles, y cuando alguien sugirió rezar una oración, se pusieron todos en pie e inclinaron la cabeza. Una de las personas más devotas entre los que rezaban tiritando de frío era Rhoda Abbott, costurera del Ejército de Salvación, que había saltado desde la cubierta con sus dos hijos adolescentes, a los que perdió en medio del caos cerca de la proa que se hundía.

También estaban rezando los que se encontraban en la quilla del bote plegable B. Cuando los gritos en el agua cesaron, un tripulante que estaba cerca de la popa preguntó a los demás qué fe profesaban y dirigió una oración al Señor. Eso animó a Archibald Gracie, quien se sentía intimidado por el aspecto rudo de los hombres que le rodeaban y temía que no tuvieran «contemplaciones» con él si decidían que había que aligerar el bote. Gracie había desviado la mirada cada vez que, con un lenguaje que, en palabras suyas, «hirió mi sensibilidad», apartaban a los que se acercaban a nado^[401]. Cuando el fogonero Harry Senior se aproximó al bote plegable, le golpearon en la cabeza con un remo, pero nadó hasta el otro lado y logró subirse. Al panadero Charles Joughin lo empujaron cuando trataba de subir, pero también él bordeó el bote y uno de los cocineros lo reconoció y lo subió agarrándolo del brazo. Al ver que Algernon Barkworth se acercaba nadando a braza con su estilo de Eton, alguien gritó: «¡Cuidado, nos vas a hundir!», pero Barkworth trepó a la quilla, chorreando como un perro pastor con su abrigo de pieles^[402]. El juez de paz de Yorkshire era el tercer pasajero de primera clase, después de Gracie y Jack Thayer, entre los aproximadamente veintiocho hombres del bote plegable volcado. Harold

Bride, el operador de radiotransmisiones, estaba apretujado junto a Jack Thayer cerca de la popa, con alguien sentado a sus pies. El gaitero irlandés Eugene Daly era uno de los aproximadamente seis pasajeros de tercera clase que también treparon a la quilla. El panadero Joughin afirmaría que él permaneció en el agua agarrado al bote, ajeno a todo por el alcohol que había ingerido. Los demás hombres estaban de rodillas o acucillados sobre las resbaladizas cuadernas del casco, y unos pocos usaron tablas y un remo para alejarse del lugar del naufragio.

Lightoller, el segundo oficial, tomó pronto el mando del bote, para gran alivio de Gracie. Cuando se enteró de que uno de los hombres de la sala Marconi se encontraba a bordo, preguntó a Harold Bride qué barcos habían respondido a las llamadas de socorro. El segundo operador de radiotransmisiones dijo que el *Carpathia* era el que estaba más cerca y que llegaría en cuestión de tres horas. La noticia animó a todo el mundo, y un tripulante puso a todos a vociferar: «¡Ah del barco! ¡Ah del barco!», grito que alcanzó su mayor volumen cuando se distinguió a lo lejos un resplandor verde de bengalas. Pero quien las lanzaba era Boxhall, el cuarto oficial, quien se había llevado una caja de bengalas al bote 2. Cuando las llamadas desaparecieron, Lightoller ordenó que dejaran de gritar.

En el bote 1, Cosmo Duff Gordon también le dijo a Henry Stengel que parara de gritar «¡Ah del barco!». Cosmo estaba preocupado por su mujer, quien yacía en el fondo bote, mareada y temblando de frío. Mabel Francatelli se tumbó junto a Madame, como llamaba a su jefa, y de vez en cuando Lucy se incorporaba para asegurarle a Cosmo que se encontraba bien. En ocasiones trataba de iniciar conversaciones banales, y en un momento determinado bromeó con Franks sobre la extraña combinación de ropa que llevaba.

—Fíjate —dijo—, has dejado en el barco tu bonito vestido de noche.

Al fogonero Robert Pusey eso le pareció demasiado.

—No piense en su vestido de noche, señora —replicó—, tiene suerte de estar viva.

—No tienen que preocuparse por haber perdido sus cosas —intervino otro fogonero—, tienen dinero suficiente para comprarse otras.

Eso resultaba evidente viendo a Madame con su abrigo de pieles y sus elegantes babuchas de terciopelo rosa.

—¿Y nosotros, qué? —continuó el fogonero—. Hemos perdido todo nuestro equipo y nos hemos quedado sin paga desde que el barco se hundió.

—Sí, mala suerte, podría decirse —afirmó sir Cosmo—. Pero no se preocupen, encontrarán otro barco. En todo caso, yo les daré un billete de cinco dólares para que se compren un equipo nuevo^[403].

No imaginaba que aquel pequeño gesto de *noblesse oblige* llegaría a perseguirle.

En el bote 6, Margaret Brown se había quitado su abrigo de manta cibelina para

remar con mayor comodidad. Animó a las demás mujeres a que remaran también, desafiando al cabo, quien se metía con ella desde la popa. Pero Robert Hichens no podía intimidar a aquel grupo de mujeres. Además de la robusta señora Brown, la valiente señora Candee y la imprevisible Berthe Mayné, había a bordo dos sufragistas inglesas, Elsie Bowerman y su madre, Edith Chibnall. Ambas eran integrantes activas de la Unión Social y Política de Mujeres, de Sylvia Pankhurst, la más militante de las organizaciones a favor del voto femenino del Reino Unido. Edith fue una de las diez mujeres que en 1910 habían acompañado a Sylvia Pankhurst en una delegación al Parlamento que acabó con varias detenidas tras un altercado con la policía. En una manifestación en Hyde Park había llevado una pancarta que decía: «Rebelarse contra los tiranos es obedecer a Dios»^[404].

Una rebelión en toda regla contra un tirano era lo que tenía lugar en el bote 6. Las mujeres trataron de poner en ridículo al cabo para incitarle a remar, pero Hichens se negó y se quedó al timón gritándoles instrucciones y agoreras advertencias de que podrían permanecer varios días perdidos en el mar sin comida ni agua. Más tarde se acercó a ellos el bote 16 y lo amarraron al suyo. En la otra embarcación Margaret Brown vio a un fogonero con poca ropa que estaba aterido de frío y, cuando este saltó a la suya para ayudar a remar, lo envolvió con su abrigo de marta y le ató la parte inferior en torno a los tobillos. Luego le pasó un remo y ordenó que cortaran los cabos que unían los dos botes para que pudieran remar y entrar en calor. Aullando maldiciones de protesta, Hichens se dispuso a impedirlo, pero la señora Brown se levantó enfurecida y le amenazó con lanzarlo por la borda. El fogonero envuelto en pieles recriminó a Hichens sus palabras soeces en el argot de las clases bajas de Londres:

—Eh, amigo, ¿no ve que está hablando con una dama?

—¡Sé con quién estoy hablando y yo estoy al mando de este bote! —farfulló el cabo mientras el bote 6 se alejaba siguiendo las instrucciones de Margaret Brown^[405].

Ella White estaba horrorizada con lo mal que remaban en el bote 8 e intentó marcar el ritmo contando las paladas mientras agitaba en el aire su bastón luminoso. Solo consiguió molestar a los hombres que remaban, pero la leal Marie Young observó que el bastón eléctrico de la señora White «se consideraba un verdadero tesoro», ya que no tenían otra fuente de luz en el bote^[406]. Los patéticos gritos de Pepita Pérez de Soto llamando a su marido, Víctor Peñasco, llegaron a sacar de quicio a los pasajeros del bote 8, hasta el punto de que la condesa de Rothes, una aristócrata inglesa, abandonó el timón para abrazarla y consolarla. A diferencia de otras mujeres, Pepita temía que la vida de su marido se estuviera desvaneciendo en la oscuridad helada.

A sus treinta y tres años, Noëlle, la condesa de Rothes, era la señora de Leslie House, una propiedad de diez mil acres cerca de Fife, desde que en 1900 se casara

con el heredero de aquel antiguo castillo escocés, y su actitud resuelta había inducido al marinero Jones a ponerla al timón del bote 8. Noëlle pidió a Gladys Cherry, prima de su marido, que se ocupara del timón mientras ella consolaba a Pepita. Cuando los horrendos gemidos de los moribundos llegaron hasta ellos, la condesa tapó con las manos los oídos de la recién casada española. Noëlle y Gladys apoyaron al marinero Jones cuando este propuso volver atrás a por los que nadaban, pero Gladys recordaría que los otros «nos habrían matado antes que permitir que diéramos media vuelta». También señalaría lo hermosas que eran las estrellas aquella noche, pero añadió: «No quiero volver a sentir nunca más ese aire helado ni ver esas estrellas»^[407].

Edith Rosenbaum recordaría asimismo con qué intensidad sentían el frío los que estaban con ella. A fin de distraer a los niños del bote 11, Edith retorció la cola de su cerdito de juguete para que sonara «The Maxixe». Sin embargo, en el bote 7, William Sloper tenía calor mientras manejaba el remo. Con el jersey de lana de Shetland, el traje, el abrigo de invierno y el salvavidas, chorreaba sudor. Al ver temblar a Dorothy Gibson, que se había puesto un abrigo largo de pelo de camello sobre el vestido de seda, se quitó el suyo y se lo echó sobre los hombros. En el bote 5, Karl Behr dejó de remar un momento para frotar los pies enfundados en medias de Helen Newsom, que se le habían mojado con el agua que había en el fondo de la embarcación. El hombre que se encontraba junto a Behr le dio un codazo y le mostró un pequeño revólver niquelado. «Si ocurriera lo peor —dijo con calma—, puede usarlo cuando mi mujer y yo hayamos terminado»^[408]. Behr le dio las gracias educadamente y solo más tarde reflexionó sobre lo extraño de la oferta.

En el medio hundido bote plegable A, la situación era realmente de vida o muerte y hubo muchas víctimas. Un hombre que estaba detrás de Norris Williams le preguntó si podía apoyar el brazo sobre su hombro. Norris asintió y, cuando al cabo de un rato notó que la mano se aflojaba y se volvió, el hombre esbozó una débil sonrisa y cayó muerto al agua. Al aparecer un suave resplandor en el horizonte por el lado de levante, renacieron las esperanzas de que los rescataran, pero no bastaron para salvar a una madre y a su hija, que se alejaron flotando abrazadas, sin vida.

En el volcado bote plegable B, durante la noche murieron de frío dos hombres, uno de los cuales cayó al agua. Algernon Barkworth pensó que el horror de la muerte se desvanecía con rapidez en momentos como aquel. Y cada hombre muerto aligeraba la carga de la precaria balsa, que se hundía cada vez más. Poco antes del amanecer, se oyó un grito desde la popa:

—¡Viene un buque por detrás!

—¡Que todos los hombres se preparen! —ordenó Lightoller—. ¡Yo vigilo desde la popa!^[409]

No obstante, cuando miró hacia atrás, no pudo confirmar las buenas noticias. Las estrellas fugaces y las luces de los otros botes les habían hecho concebir falsas

esperanzas en diversas ocasiones. Sin embargo, poco después Archibald Gracie vio en la distancia lo que parecían claramente las luces del mástil de un buque. Detrás se distinguían unas grandes formas blancas que, según apuntó un hombre, eran barcos pesqueros del Gran Banco de Terranova. Cuando salió el sol, Gracie vio que eran icebergs.

Al amanecer se levantó una brisa que provocó grandes olas, y Lightoller empezó a dudar de que el bote plegable pudiera aguantar hasta la llegada del *Carpathia*. Puso a los hombres en filas de a dos a lo largo de la quilla y empezó a gritar «¡Inclínense a la derecha!» o «¡Inclínense a la izquierda!» para contrarrestar el oleaje. Cuando el sol empezó a brillar en el cielo, avistaron cuatro de los botes del *Titanic*, que estaban amarrados unos a otros a unas ochocientas yardas. Los hombres gritaron y Lightoller hizo sonar un silbato de oficial que se sacó del bolsillo. Los botes 4 y 12 se soltaron del 14 y del bote plegable D y avanzaron lentamente hacia ellos. Al marinero Samuel Hemming le pareció que los hombres hacia los que se dirigían se encontraban sobre una placa de hielo.

«Aproxímense y sáquenlos de aquí», gritó Lightoller en cuanto estuvieron cerca^[410]. El bote volcado estaba entonces tan hundido que la ola que provocó el bote 12 al acercarse casi lo hizo zozobrar. Lightoller empezó a desembarcar a los hombres uno por uno. Cuatro o cinco subieron al bote 4, y el resto al 12. El bote medio hundido cabeceaba peligrosamente cada vez que uno de ellos saltaba. El panadero Joughin alcanzó el bote a nado y aseguró que había estado en el agua todo el tiempo. El último en abandonar el bote fue el segundo oficial, que antes de hacerlo levantó el cuerpo del hombre muerto para meterlo en el bote 12. Archibald Gracie masajeó la cabeza y las muñecas del cadáver, pero el *rigor mortis* ya se había apoderado de él. Lightoller se abrió paso hasta la popa del abarrotado bote 12 y agarró el timón para avanzar lentamente hacia el barco que había acudido a rescatarlos.

La vista de las luces del mástil del *Carpathia* avivó las esperanzas de los supervivientes medio congelados del bote plegable A. Chillaron de alegría y, al grito de tres, exclamaron al unísono: «¡Ah del barco!».

—Vemos un barco —dijo Olaus Abelseth, un granjero de Dakota del Norte nacido en Noruega, al hombre al que sostenía por la axila. Abelseth lo había reconocido: era un hombre de Nueva Jersey que había viajado en su mismo vagón del tren marítimo a Southampton.

—¿Quién es usted? —preguntó el hombre de Nueva Jersey—. Déjeme en paz. ¿Quién es usted?^[411]

Abelseth continuó sosteniéndolo, pero al cabo de media hora el hombre murió. Cuando salió el sol, Norris Williams no pudo dejar de observar lo clara y hermosa que era la mañana. Al ver los botes dispersos en la distancia, pensó en lo poco que quedaba del mayor transatlántico jamás construido.

El bote 14, donde Lowe, el quinto oficial, había izado una vela, avanzaba a buen ritmo hacia el *Carpathia* aun remolcando el bote plegable D. Hugh Woolner vio que Lowe dirigía la embarcación hacia un grupo de gente que parecía estar de pie en el agua. «Eran unas catorce personas —recordaría—, entre ellas una mujer de pelo moreno y dos cadáveres»^[412] Rhoda Abbott, la única mujer superviviente, fue la primera a la que sacaron. René Harris vio cómo aquella mujer vestida de marrón «se desplomaba en la embarcación como un pájaro ahogado»^[413]. Cuando Norris Williams subió al bote 14, sintió como si le clavaran miles de agujas en las piernas. Solo quedaban tres cadáveres en el bote plegable medio hundido. Dos de ellos parecían marineros y el tercero era un hombre con traje de etiqueta. Tras asegurarse de que estaban muertos, Lowe empujó la balsa. Mientras el bote plegable se alejaba, un salvavidas blanco cubrió la cara del hombre con el traje de etiqueta. Un mes después, el *Oceanic* encontraría aquel bote plegable a unas doscientas millas del lugar del hundimiento del *Titanic*. Vestido aún con la ropa que se había puesto para cenar la última noche del *Titanic*, Thomson Beattie, el último de Los Tres Mosqueteros, fue lanzado al mar.

Cuando los supervivientes del bote 6 vieron la primera de las bengalas del *Carpathia*, el cabo Hichens volvió a hacer gala de su costumbre de llevar la contraria y dijo: «Es una estrella fugaz»^[414]. Una vez que estuvo claro que se trataba de un barco, Hichens aseguró: «No, no va a recogernos. Va a recoger cuerpos», y ordenó que los remeros dejaran el bote a la deriva^[415]. Pero las mujeres que remaban no estuvieron de acuerdo. «Ahí donde están aquellas luces está nuestra salvación», dijo Helen Candee, expresando lo que pensaban todos, y empezaron a remar hacia el *Carpathia* con renovada energía^[416].

Cuando el sol hubo salido del todo, la banquisa empezó a brillar en tonos malvas y rosados, en una imagen sobrecogedora. Había un iceberg de dos puntas, de unos doscientos pies de altura. A Lucy Duff Gordon, los icebergs iluminados le parecieron ópalos gigantes^[417]. May Futrelle observó que relucían como cuarzo de roca y pensó que uno de ellos tenía que ser sin duda el «asesino»^[418]. La escena le recordó a Hugh Woolner las fotos de una expedición antártica. Douglas Spedden, de siete años, sonrió varias veces en el bote 3 y dijo a su niñera: «¡Oh, Muddie, mira qué bonito es el Polo Norte sin Santa Claus!». Daisy Spedden anotó en su diario que, cuando su bote avanzaba hacia el rescate, «la tragedia de la situación se clavó en nuestros corazones al ver el *Carpathia* entre algunos restos del naufragio y el lastimosamente pequeño número de botes salvavidas que se acercaban a él desde distintas direcciones»^[419].

El *Carpathia* había navegado a toda máquina hacia la posición del accidente del *Titanic* durante la noche, hasta que vieron la explosión verde de las bengalas lanzadas por Boxhall, el cuarto oficial, y se dirigieron hacia allí.

—¡Apague los motores y embárenos! —gritó Boxhall cuando a las 4:10 horas

el *Carpathia* se aproximó al bote 2—. Conmigo hay solo un marinero —añadió mientras el bote cabeceaba debido al oleaje.

—¡De acuerdo! —respondió el capitán, Arthur Rostron.

—¡El *Titanic* se ha hundido con todo el mundo a bordo! —chilló Mahala Douglas, quien estaba junto al timón.

Boxhall le espetó de inmediato que se callara, lo que ella reconocería más tarde que estuvo justificado. Pero después de ayudar a los pasajeros a trepar por la escala de cuerda que desplegó el *Carpathia*, también Boxhall se emocionó. Cuando le llevaron al puente, aquel oficial de veintiocho años con cara de niño confirmó al capitán Rostron que el *Titanic* se había ido a pique. Empezó a explicar los detalles y Rostron le interrumpió para preguntarle cuánta gente quedaba a bordo cuando se hundió.

—¡Centenares y centenares! ¡Tal vez mil! ¡Tal vez más! —soltó Boxhall con voz entrecortada—. ¡Dios mío, señor, se han hundido con el barco! ¡No habrán podido sobrevivir en esta agua helada!

—Gracias, señor —repuso el capitán con su característica tranquilidad—. Baje a tomar un café y trate de entrar en calor^[420].

En los comedores del *Carpathia* sirvieron café, coñac caliente y bocadillos a Mahala Douglas y al resto de los entumecidos supervivientes del bote 2. Los camareros habían apuntado sus nombres y repartido mantas, y en cada uno de los tres comedores había un médico con el material necesario, tal como había dispuesto el capitán. Eran solo unas pocas de las medidas que había tomado inmediatamente después de recibir la llamada de socorro del *Titanic*, que habían captado por casualidad. El operador de radiotransmisiones del *Carpathia*, Harold Cottam, había abandonado el servicio por la noche, pero se dejó puestos los auriculares mientras se desataba las botas. Tan pronto como le informaron de la señal CQD, el capitán, de cuarenta y dos años, ordenó que el *Carpathia* se dirigiera al lugar del siniestro, y le dijo a Cottam que comunicara al *Titanic* que estarían allí en cuatro horas. Avanzaron a toda máquina y consiguieron llegar en solo tres y media, abriéndose camino entre los icebergs que avistaban los vigías adicionales apostados en la cofa, en la proa y en los aleros del puente.

Rostron también había ordenado que colocaran guindolas y bolsas de lona junto a las escalas de cuerda para subir a las mujeres y los niños. A Lucy Duff Gordon y Mabel Francatelli las izaron en guindolas cuando el bote 1, el segundo en llegar, alcanzó el buque sobre las 4:40 horas. Lucy recordó que, una vez en cubierta, ella y Franks «se abrazaron como niñas, incapaces de hablar por el agotamiento, pensando solo en la bendita circunstancia de que nos habíamos salvado»^[421]. Lucy bebió un poco de coñac caliente, pero se sentía demasiado enferma para comer. Tomó un sedante y se durmió en un camarote de primera clase que le cedieron unos pasajeros

del *Carpathia*, y no se despertó hasta la mañana siguiente.

Mientras Lucy dormía, los dieciséis botes restantes continuaban avanzando hacia el *Carpathia*. En el 3, Henry Harper se sorprendió de lo diminuto que parecía el buque de la Cunard comparado con el *Titanic*, pero pensó que nunca había visto nada tan bonito. Entretanto, Daisy Spedden soportaba cada vez peor a una mujer «gorda» del bote 3 que, como escribiría posteriormente, «se comportó de forma horrible todo el tiempo, ya que no paraba de hablar y de decirles a los marineros lo que tenían que hacer, además de que con frecuencia tomaba sorbos de su petaca de coñac sin ofrecer a nadie un trago». Cuando se aproximaban al *Carpathia*, la mujer gorda se levantó para ser la primera en subir al buque, y Daisy experimentó una gran satisfacción al tirarle del salvavidas y ver cómo caía de culo en el bote. En el suelo se quedó, furiosa, hasta que la embarcación se situó junto al *Carpathia* y en palabras de Daisy, «todos estuvimos encantados de dejar que fuera la primera en subir con la eslinga»^[422]. Henry Harper explicaría que, cuando «una mujer de tamaño considerable» dio un paso hacia la guindola, otra mujer vestida con solo un camisón y un quimono se levantó de repente y la señaló. «¡Mirad a esa mujer tan horrible! —gritó—. ¡Me ha pisado el estómago! ¡Qué criatura tan horrible!»^[423]. Según Harper, la mujer del quimono había pasado toda la noche en el fondo del bote sin que nadie la viera. Su identidad se desconoce, pero muchos investigadores creen que la mujer «gorda» solo podía ser Charlotte Cardeza, la millonaria de Main Line.

El bote plegable C, con Bruce Ismay a bordo, se aproximó al *Carpathia* sobre las 5:45 horas. Una vez en el buque, Ismay se apartó del resto de los pasajeros y no habló con nadie. El doctor del *Carpathia* Frank McGee se acercó a él y le sugirió que fuera al comedor a tomar alguna bebida caliente, pero Ismay replicó que no quería nada. Al advertir su expresión trastornada, el médico insistió y le rogó que entrara en el comedor, pero Ismay le soltó: «No. Estaré mucho mejor si me deja solo», para añadir a continuación: «Si me lleva a una habitación donde pueda estar tranquilo, se lo agradeceré»^[424]. Un camarero le condujo a una de las salas de consulta de los médicos, donde permaneció hasta que el barco llegó a Nueva York. Mientras tanto, William Carter se quedó en cubierta, esperando angustiada a su mujer e hijos.

Edith Rosenbaum recordaría que, cuando el bote 11 llegó junto al *Carpathia*, estuvo a punto de chocar con otro debido al oleaje. Los bebés y los niños del bote 11 subieron primero en las bolsas de lona, y a Edith la izaron rápidamente en una guindola que golpeó y arañó el casco del buque. Cuando sobre las 7:15 horas el bote 14 se situó junto al *Carpathia*, Norris Williams tuvo fuerzas para trepar por la escalera de cuerda, a pesar de que tenía los pies entumecidos. Un camarero le tendió un vaso de coñac que apuró enseguida, y cuando el alcohol le hizo entrar en calor, de repente tuvo un ataque de hambre. Se dirigió cojeando a la cocina, donde le prepararon lo que le pareció la comida más sabrosa de su vida. Al terminar, Norris

descubrió un atractivo lugar calentito detrás de un fogón, se arrastró hacia allí con su manta y al poco se quedó dormido.

El bote 14 llegó con el bote plegable D a remolque. Durante la noche Lowe, el quinto oficial, había dirigido palabras de aliento a las mujeres del bote plegable, ganándose por completo a René Harris. Cuando salió el sol, la mujer miró hacia el lugar del que venía la voz y vio «a un hombre joven de casi uno noventa de altura, de cuerpo delgado y musculoso... Su cara era de rasgos bien definidos y de la buena raza británica... Llevaba la gorra ladeada como un niño. Parecía un universitario recién levantado»^[425]. Aquella fijación ligeramente romántica por Harold Lowe ayudó a René a olvidar el miedo persistente a haber perdido para siempre a su amado «chico». Una vez en el *Carpathia*, siguió a un grupo de mujeres al abarrotado comedor de tercera clase, donde permaneció sentada hasta que un camarero la encontró y se disculpó por haberla puesto con los pasajeros de tercera. «¿Y eso qué más da?», pensó René^[426].

May Futrelle, la amiga de René, se sorprendió de ver a algunos hombres entre las pasajeras del comedor de primera clase del *Carpathia*, así que decidió recorrer rápidamente todos los espacios públicos del barco con la esperanza de encontrar a su Jack. Luego salió a cubierta para ver llegar los demás botes y, cada vez que se acercaba uno y veía un hombre alto, esperaba que fuera su marido. Al descubrir que Jacques Futrelle no se encontraba a bordo, volvía al comedor a aguardar el siguiente bote.

William Carter distinguió a su mujer e hija en el bote 4, pero no veía a su hijo. Cuando lo llamó a gritos, Billy Carter, de once años, levantó el ala del gran sombrero de su madre y respondió: «Estoy aquí, papá». Las damas de la más alta sociedad del *Titanic* habían pasado una larga, fría y ardua noche en el bote 4, pero las noticias que las esperaban en el buque que las había rescatado eran mucho peores. Madeleine Astor, Marian Thayer y Emily Ryerson sabrían pronto que eran viudas, y Eleanor Widener se enteró de que había perdido a su marido y a su hijo. De los nueve invitados a la cena de los Widener la noche anterior, solo cuatro estaban vivos. Condujeron a una Madeleine Astor muy frágil al comedor, donde la atendió el doctor McGee. Marian Thayer esperó en cubierta hasta que llegaron los últimos botes, buscando angustiada a su marido y a su hijo.

El bote 8 fue el siguiente en llegar, sobre las 7:30 horas, seguido del bote 6, que tuvo que hacer varios intentos para abarloado al barco, ya que el oleaje dificultaba la maniobra. Subieron a Helen Candee, a quien acompañaron enseguida a la enfermería para tratarle el tobillo roto. Margaret Brown, a quien dieron una taza de café caliente en cuanto pisó la cubierta, se quedó impresionada por la cantidad de pasajeros del *Carpathia* que se acercaron para ofrecerle ropa, artículos de aseo y un camarote. Al entrar en el comedor, vio a «nuestro valiente y heroico cabo», que gesticulaba ante un

pequeño grupo explicando lo difícil que había sido controlar a los ocupantes de su bote. Sin embargo, en cuanto vio a la señora Brown, Hichens «no tardó en marcharse precipitadamente»^[427].

Después de las ocho, solo el precario bote 12 seguía en mar abierto sobrecargado con unos setenta y cinco pasajeros, incluidos los rescatados del bote plegable B. Lightoller ordenó a unos cuantos que se situaran en la popa a fin de que se levantara la proa, pero la borda continuó a pocas pulgadas del agua. Archibald Gracie se vio apretujado en la proa entre Algernon Barkworth y el muerto. Una mujer le pasó una manta que Gracie se echó sobre la cabeza, y Barkworth y un tripulante también se protegieron del frío con ella. A medida que el mar se embravecía, una ola tras otra salpicaban la proa. Justo cuando parecía que el bote iba a hundirse, Lightoller se las arregló para mantenerlo sobre una gran ola que los llevó de inmediato a aguas más tranquilas a sotavento del *Carpathia*. Archibald Gracie trepó sin problemas por la escalera de cuerda y dijo que quería besar la cubierta en señal de agradecimiento. Harold Bride también consiguió subir a la cubierta, pero enseguida se desplomó y lo llevaron a la enfermería porque tenía los pies congelados. Jack Thayer distinguió a su madre en cubierta y la abrazó. Ella se alegró muchísimo al verle, pero quedó conmovida cuando Jack le dijo que no tenía noticias de su padre.

Puntilloso hasta el final, Charles Lightoller se aseguró de que todos los pasajeros hubieran embarcado antes de hacerlo él; fue el último superviviente del *Titanic* que subió al *Carpathia*. En cubierta, un grupo de mujeres rodeó al capitán Rostron para preguntarle si estaba seguro de que no había más botes.

—¿Tal vez los ha recogido otro barco? —preguntó angustiada una mujer.

—¿Tal vez se han subido a un iceberg? —preguntó otra^[428].

Lightoller pensó que era cruel mantener viva la esperanza cuando ya no había ninguna.

May Futrelle oyó decir a un oficial en cubierta:

—Este es el último bote del *Titanic*^[429].

Pero ni siquiera entonces se dio por vencida. Solo cuando sonó el silbato del *Carpathia* y el barco empezó a moverse, se dio cuenta de que su marido había muerto.

La nave del dolor

Lunes 15 de abril de 1912, 8:40 horas

«¡No, por favor!», gritó René Harris cuando los músicos del *Carpathia* se reunieron en torno al piano del comedor^[430]. Su amiga May Futrelle, sentada a su lado, pensó que iban a tocar un himno. Los músicos se dispersaron, pero a continuación sucedió algo que a May le pareció aún más desgarrador. Un clérigo episcopaliano entró en el salón comedor y leyó el servicio para el entierro de los difuntos en el *Libro de oración común*^[431]. Fue una petición del capitán Rostron, hombre devoto, que consideró que daría consuelo a los afligidos. Pero para May, «la conmoción y la irreversibilidad de lo ocurrido fueron terribles»^[432]. El reverendo padre Roger Anderson, de Baltimore, terminó con una oración de acción de gracias por los vivos, muchos de los cuales lloraban en silencio. Margaret Brown echó un vistazo a los supervivientes: «Sin habla, medio vestidos, con los ojos desorbitados y el pelo revuelto, aquellos que solo doce horas antes estaban bien acicalados y vestidos con sus mejores galas»^[433].

Durante el servicio, el *Carpathia* rodeó la zona donde se había hundido el *Titanic*. Arthur Peuchen salió a cubierta y se quedó junto a la barandilla de proa buscando alguna señal de sus amigos. Vio butacas de cubierta, salvavidas y restos de corcho granulado color marrón rojizo, pero no vio ningún cuerpo. Supuso que el viento que se había levantado aquella mañana los había alejado del lugar. También vio entre las olas un tubo con rayas azules, blancas y rojas como los que los barberos colocan a la entrada de sus locales, lo que lo dejó perplejo porque la barbería del *Titanic* estaba en la cubierta C. Concluyó que las explosiones que había oído durante el hundimiento lo habían lanzado al aire.

Desde el puente, el capitán Rostron también vio flotar masas de corcho aislante, pero en general se sorprendió de la escasez de restos del naufragio. Vio el cuerpo de un hombre que flotaba de costado en su salvavidas, con la cabeza medio hundida. Pero como la marea subía y Rostron deseaba poner rumbo a Nueva York, envió señales al *Californian*, que había llegado una hora antes, para que prosiguiera la búsqueda. El buque de la Leyland se había enterado de la noticia por radiotelegrama aquella mañana temprano y avanzó lentamente hacia el lugar del desastre. El *Californian* rastreó la zona durante una hora o más, pero no encontró más que restos dispersos del naufragio y algunos salvavidas del *Titanic* que Rostron había dejado después de subir trece a bordo.

Aquella madrugada, el capitán Rostron había barajado distintos lugares para

desembarcar a sus más de setecientos inesperados pasajeros. Consideró en primer lugar las Azores, opción que le permitiría continuar hacia el Mediterráneo tal como estaba previsto, y luego Halifax, que era el puerto más cercano. Pero cuando vio subir a bordo a los supervivientes, muchos de ellos trastornados y algunos con necesidad de tratamiento médico, quedó claro que debía llevarlos directamente a Nueva York. Rostron fue a hablar con Bruce Ismay sobre lo que debían hacer, pero el apesadumbrado directivo de la White Star dijo que aprobaba cualquier decisión que el capitán juzgara adecuada. Previamente, Rostron había pedido al aturdido Ismay que enviara un mensaje a la oficina de la White Star en Nueva York para informar del accidente. Ismay escribió lo siguiente a Philip Franklin, vicepresidente de la International Mercantile Marine, la compañía hermana de la White Star Line en Estados Unidos:

Lamento profundamente notificarle que el *Titanic* se ha hundido esta mañana tras chocar contra un iceberg, con grandes pérdidas humanas. Más tarde le comunicaré los detalles. Bruce Ismay.

—Capitán, ¿cree usted que eso es todo lo que debo decir? —preguntó Ismay a Rostron al entregarle la nota.

—Sí —respondió el capitán^[434].

En aquel momento, Philip Franklin ya sabía que el *Titanic* tenía problemas. Poco antes de las dos de la madrugada, le había despertado la llamada telefónica de un reportero que le informó de que el *Titanic* había chocado con un iceberg y pedido ayuda por radio. Franklin colgó y llamó a las oficinas del embarcadero de la White Star, donde le dijeron que también habían recibido llamadas de periodistas. Franklin telefoneó entonces a la agencia de noticias Associated Press, donde le comunicaron que ya habían enviado un informe sobre las llamadas de socorro del *Titanic*, justo a tiempo para los periódicos de la mañana. A las tres de la madrugada, mandó un telegrama al capitán Haddock, del *Olympic*, para rogarle que hiciera todos los esfuerzos posibles para establecer contacto con el *Titanic* y averiguar su posición. Sobre las ocho de la mañana, ya se agolpaba una multitud en los embarcaderos de la White Star Line en Broadway.

Cuando el *Carpathia* dirigió su proa hacia Nueva York, el capitán constató que la banquisa se extendía en el horizonte a lo largo de muchas millas. Mientras el buque avanzaba lentamente a lo largo de su perímetro, los gigantescos icebergs resplandecían a la luz del sol de la mañana, una imagen que movió al capitán a escribir poéticamente más tarde: «... unos minaretes como torres de catedral que se teñían de oro en la distancia... y algunos parecían adoptar la forma de grandes barcos mercantes a toda velocidad»^[435]. Helen Candee también admiró el impresionante

panorama blanco mientras estaba recostada, con el tobillo vendado, y reflexionó sobre lo que llamó «la implacable fuerza de la naturaleza»^[436]. Entretanto, Archibald Gracie, tumbado en un sofá del salón y envuelto en mantas, se sentía bastante raro sin su ropa. Daisy y Frederic Spedden habían cuidado de Gracie cuando este llegó —«medio congelado y absolutamente aturdido», según la descripción de Daisy— y se habían llevado su ropa para secarla en un horno de pan^[437]. Pero después de unas copas de coñac caliente el coronel se recuperó y, cada vez que Daisy se acercaba, le preguntaba lastimosamente por sus pantalones, alegando que no podía ir sin ellos. Gracie se había dado un golpe en la cabeza y tenía cortes y moratones en las piernas, que le dolerían durante varios días con solo tocarlos. Finalmente le devolvieron su ropa, seca pero con manchas de salitre, y Gracie se fue a acostarse en un camarote que le cedieron.

Los Spedden pasaron el resto del día atendiendo a quienes lo necesitaban, y Daisy recordaría escenas desgarradoras de mujeres que buscaban desesperadamente a sus hijos desaparecidos. Margaret Brown intentó ayudar a una mujer que no paraba de llamar a gritos su hijo y al final pidió al médico que le diera un sedante, ya que se estaba arrancando mechones de cabello en su desesperación. Los únicos niños que nadie reclamó fueron los dos pequeños franceses de pelo rizado que un tal señor Hoffman había dejado en el bote plegable D. Margaret Hays, la joven neoyorquina que había subido con su perrito al bote 7, hablaba francés con fluidez y se ocupó de aquellos niños desamparados, que tenían dos y tres años respectivamente y que pronto se pusieron a jugar con el pomerania de Margaret, uno de los tres perros que se habían salvado.

Tras sestear durante casi una hora detrás de un fogón de la cocina, Norris Williams se despertó y salió a cubierta justo cuando el *Carpathia* partía. Pero aún le dolían y tenía entumecidas las piernas, de modo que se dirigió a la enfermería. Un médico que ayudaba al doctor McGee le examinó y expresó una gran preocupación por su estado. Pensaba que tal vez sería necesario amputarlas y se permitió señalar alegremente que a lo mejor podían hacerlo a bordo antes de llegar a Nueva York. No obstante, creía que aún había una posibilidad de salvarlas si el joven jugador de tenis las ejercitaba sin descanso. Norris prefirió esa opción y resolvió pasear por cubierta día y noche, pero antes encontró una muda y se dio un baño caliente.

A Jack Thayer le habían dado un pijama y una litera, y cuando subió a acostarse aún notaba el calor del coñac que había tomado al llegar, la primera bebida alcohólica que bebía en su vida. Su madre descansaba en el camarote del capitán Rostron, que compartía con Eleanor Widener y Madeleine Astor. René Harris se alojaba en un camarote junto con otras dos mujeres, una de las cuales era Ninette Aubart, con la que pronto trabó amistad. La angustiada joven francesa lloraba la pérdida de Ben Guggenheim y tenía miedo de desembarcar en un país extranjero cuyo idioma no

hablaba.

El capitán Rostron acudió una vez más a la habitación de Ismay aquella mañana. Había recibido un mensaje del *Olympic*, que proponía acoger a algunos de los pasajeros. Rostron pensaba que meter a los supervivientes en botes para otro traslado marítimo era una pésima idea. La mera vista de un barco que tanto se parecía al *Titanic* podía desatar el pánico entre los supervivientes. Ismay se mostró completamente de acuerdo. El *Olympic* debía permanecer fuera de la vista.

Sin embargo, a Daniel Burnham, un amigo de Frank Millet que se hallaba a bordo del transatlántico hermano, le habían dicho que se dirigían al rescate de los pasajeros del *Titanic*, y pensaba ceder su suite a Millet y a Archie Butt. Podría aprovechar la ocasión para preparar con Frank Millet la siguiente reunión de la Comisión del Monumento a Lincoln. En una carta que esperaba a Frank en Nueva York, Burnham había escrito: «Las ratas vuelven nadando y empiezan a roer el mismo lugar en cuanto el perro se da la vuelta»; las «ratas» eran varios congresistas que seguían presionando para imponer el diseño de John Russell Pope frente al de Henry Bacon. La misiva concluía con estas palabras: «Dejo el asunto en tus manos»^[438].

No obstante, cuando a la mañana siguiente colgaron del tablón de anuncios del *Olympic* la lista de los supervivientes del *Titanic*, Burnham vio que no figuraba el nombre de Millet. El 16 de abril, el afligido arquitecto refirió en su diario las noticias sobre la pérdida del *Titanic* y apuntó que «Frank D. Millet, a quien yo amaba, iba a bordo... y probablemente se hundió con él»^[439]. Burnham moriría dos semanas después, pero el templo clásico blanco que defendió para el Monumento a Lincoln prevalecería. Fue un homenaje a la perseverancia del arquitecto y del amigo a quien tanto quiso.

Los operadores de radiotransmisiones del *Olympic* pasaban todos los mensajes del *Carpathia* a las estaciones situadas en tierra, debido al limitado alcance de la radio de los buques de la Cunard. Aquella mañana, repartieron a los supervivientes impresos de radiotelegramas, pero muchos no pudieron enviarse hasta uno o dos días más tarde, si es que se enviaron. El capitán Rostron dispuso que era prioritario transmitir la lista de los supervivientes. El primer sobrecargo del *Carpathia* y su segundo estaban ocupados recogiendo los nombres de los pasajeros, mientras Lightoller elaboraba la lista de los tripulantes y personal de las salas de máquinas que habían sobrevivido, y un camarero de rango superior anotaba los nombres de los cocineros y camareros. El horrible recuento arrojó una cifra de setecientos doce personas rescatadas de un buque que transportaba a dos mil doscientas nueve. Más de dos tercios de los pasajeros del *Titanic* habían perecido.

Pero la noticia aún no había llegado a Nueva York. La edición de la mañana del *New York Herald* anunció: «El flamante *Titanic* choca contra un iceberg y pide socorro; otros barcos acuden en su ayuda». El *New York Times* fue más lejos y

aseguró que el buque se hundía. Aquello hizo que un grupo de familiares de los pasajeros acudiera a las oficinas de la White Star Line, en el número 9 de Broadway, entre ellos la esposa de Ben Guggenheim, Florette; el hijo de John Jacob Astor, Vincent, y el de J. P. Morgan, John Pierpont Jr. («Acabo de oír horribles rumores sobre el *Titanic* y un iceberg —comunicó el financiero a su hijo desde un balneario de Aix—. Espero, por el amor de Dios, que no sean ciertos»)^[440]. Philip Franklin sabía poco más de lo que decían los periódicos, pero tanto él como sus empleados aseguraron que el *Titanic* no se hundiría y que los pasajeros estaban a salvo. Aún no habían recibido el telegrama de Ismay con las palabras: «Lamento profundamente notificarle...», que, de forma inexplicable, no llegaría hasta el miércoles por la mañana. A las 9:30 horas, Franklin anunció a la prensa que el *Titanic* seguía a flote. A media mañana llegó de Montreal el rumor de que el transatlántico accidentado estaba siendo remolcado lentamente a Halifax, y a mediodía la White Star Line envió un tren a esa ciudad para recoger a los pasajeros. Por la tarde muchos periódicos publicaron artículos con titulares como «Todos salvados del *Titanic* después de la colisión». Mientras tanto, Philip Franklin continuaba enviando mensajes al capitán Haddock, del *Olympic*, para pedirle que estableciera contacto con el *Titanic* y le informara a fin de organizar el desembarque de los pasajeros.

A primera hora de la tarde, el *Carpathia* dejó atrás los últimos bloques de hielo y empezó a aumentar la marcha, pero a las cuatro los motores se detuvieron. El padre Anderson apareció en cubierta vestido con sotana, seguido de tripulantes del *Carpathia* que llevaban cuatro cadáveres en bolsas de lona. Eran los cuerpos de dos pasajeros, un fogonero y un marinero a los que habían subido de los botes salvavidas. Una tras otra, colocaron las bolsas de lona sobre una tabla ancha cubierta con una bandera. Mientras el padre leía en voz alta las palabras «encomendamos a Dios Todopoderoso el alma de estos hermanos que nos han dejado y entregamos sus cuerpos a las profundidades», se lanzaron sucesivamente los cadáveres al agua^[441]. Una nutrida multitud presenció la ceremonia con los sombreros en la mano. Habían metido lastres en las bolsas de lona para que los cuerpos cayeran de pie, pero uno cayó plano al agua. Un pasajero del *Carpathia* escribiría que nunca olvidaría el sonido de aquel chapoteo^[442].

Uno de los cadáveres que lanzaron al mar era el del pasajero de primera clase William F. Hoyt, el hombre corpulento que murió poco después de que lo subieran al bote 14. Cuando May Futrelle se enteró de que habían izado al *Carpathia* a un hombre robusto, preguntó a la tripulación del bote 14, pero pronto comprendió que el hombre al que describían no podía ser su marido. También oyó que Archibald Gracie se había hundido con el barco y se armó de valor para preguntarle si había sufrido cuando se vio arrastrado hacia abajo. Gracie le aseguró que, de no haber logrado emerger a la superficie, probablemente no hubiera sufrido más, y May se consoló

pensando que tal vez Jacques no había padecido una horrible agonía.

Aquella tarde, Charles Lightoller mantuvo una conversación con los otros tres oficiales supervivientes, Pitman, Boxhall y Lowe, sobre lo que les esperaba. Acordaron que su mayor esperanza de escapar a lo que Lightoller llamó «la Inquisición» que les aguardaba en Nueva York era embarcar de inmediato en el *Cedric*, que zarpaba el jueves siguiente con destino a Liverpool^[443]. Consultaron a Bruce Ismay, quien envió un mensaje a Philip Franklin pidiéndole que prepararan el *Cedric* para la tripulación del *Titanic* y para él. Además rogó que subieran a bordo ropa y zapatos para él. El telegrama llevaba la firma Yamsi, el nombre en clave que utilizaba en los mensajes personales.

Por la noche Ismay solo tomó sopa para cenar en su habitación, una habitación que, como insistiría más tarde, no era más que un almacén donde el doctor McGee guardaba las medicinas, no un camarote privado. Para muchos de los otros pasajeros rescatados, después de cenar empezó la búsqueda de un lugar donde dormir. Las mujeres con niños tenían prioridad para ocupar los camarotes, y Daisy Spedden anotó en su diario que un hombre amable les cedió su habitación a ella y su hijo Douglas, su doncella y la señorita Burns, mientras un caballero de edad más avanzada acogía a su marido, Frederic. Edith Rosenbaum se hizo una cama sobre una mesa del comedor, y otras mujeres durmieron en los salones, usando como almohadas los cojines de los sofás. Los hombres hallaron refugio donde pudieron, principalmente en las salas de fumadores, donde se acurrucaron en el suelo, en las mesas o en los escaños tapizados. Norris Williams pensó que los bancos de la sala de fumadores no eran lo bastante largos para dormir durante mucho tiempo, pero se conformó porque cada dos horas tenía que levantarse para ejercitar las piernas.

En la sala de transmisiones, continuaba la tarea de comunicar los nombres de los supervivientes, pero el joven Harold Cottam, de veintiún años, acusaba la tensión. Llevaba veinticuatro horas en su puesto y, en un momento determinado, exclamó con brusquedad: «No puedo hacerlo todo a la vez. Paciencia, por favor». A Harold Bride, quien se encontraba en la enfermería con un tobillo torcido y los pies congelados, alguien le dijo que Cottam se estaba poniendo un poco «raro». Bride ofreció su ayuda y se las arregló para llegar cojeando a la sala de transmisiones, donde se sentó en la cama con el pie sobre una almohada y organizó el tráfico de mensajes mientras Cottam continuaba transmitiendo. Aquella noche comunicaron trescientos veintiún nombres de pasajeros de primera y segunda clase, y prometieron que la lista de pasajeros de tercera y de los tripulantes llegaría al día siguiente. En cierto momento, Cottam dijo al operador del *Olympic*: «Por favor, disculpe, pero estoy medio dormido»^[444]. Uno de los nombres que se transmitieron mal a causa de la fatiga fue el de un tal «señor Mile», lo que provocó que al día siguiente contaran a Frank Millet entre los supervivientes. Pero en Russell House, en el pueblo de Broadway, Lily

Millet tenía el presentimiento de que su marido había muerto.

No fue hasta las 18:20 horas del 15 de abril cuando un mensaje enviado desde el *Olympic* a las oficinas de la White Star en Nueva York dio la tremenda noticia de que el *Titanic* se había hundido. Philip Franklin quedó tan consternado que necesitó varios minutos para recobrar la compostura. Después de telefonar a dos directores de la IMM, uno de ellos J. P. Morgan Jr., fue a hablar con los reporteros que esperaban. Franklin empezó a leer en voz alta el mensaje del *Olympic*, pero no pasó de la segunda línea, con las palabras «el *Titanic* se hundió a las 2:20 horas», porque la sala se vació de repente cuando los reporteros se apresuraron a difundir la mayor noticia del nuevo siglo^[445].

A las ocho de la tarde, el presidente Taft y la primera dama estaban en el teatro Chase de Washington, esperando a que se levantara el telón, para ver una comedia titulada *Nobody's Widow*. Un mensajero de la Casa Blanca llegó con un sobre para el presidente, que se llevó a su palco. Al cabo de pocos minutos, la pareja presidencial abandonó el teatro para regresar a la Casa Blanca. El presidente se dirigió directamente a la oficina de telégrafos de las dependencias ejecutivas, contiguas a la casa Blanca, y empezó a leer los últimos boletines de prensa. La cara redonda y habitualmente cordial de Taft, adquirió un tono ceniciento y sus mofletes se arrugaron. Telegrafió a Philip Franklin para preguntar si el comandante Butt estaba entre los supervivientes. Un mensaje similar se envió a la estación de radio de cabo Race, en Terranova. Antes de regresar a la Casa Blanca, Taft pidió al operador de telégrafos que le mantuvieran informado durante la noche.

Cuando Lucy Duff Gordon despertó a la mañana siguiente, vio la luz que entraba por los ojos de buey y se sorprendió de encontrarse en un camarote desconocido. Una camarera entró para servirle té, y al ver que no era su camarera irlandesa del *Titanic*, Lucy recordó de repente dónde se hallaba. Cuando le vinieron a la memoria imágenes del desastre, enterró la cara en las almohadas y se puso a llorar. Más tarde, una mujer del camarote contiguo la ayudó a vestirse y salieron las dos a cubierta, donde encontraron pequeños grupos de supervivientes, todos ellos hablando de la tragedia. «Aquel día, y durante el resto del viaje hasta que llegamos a Nueva York —escribió Lucy—, el *Carpathia* fue una nave del dolor, ya que casi todo el mundo lloraba la muerte de alguien»^[446].

Durante el desayuno en el comedor de primera clase, Margaret Brown propuso a sus compañeros de mesa crear un fondo para «los pobres extranjeros que, habiéndolo perdido todo, se encontrarían sin amigos en un país desconocido»^[447]. La respuesta que recibió fue positiva, aunque Margaret pronto se daría cuenta de que en realidad no eran muchos los que estaban dispuestos a ofrecer dinero para materializar su idea.

Pero sí hubo un acuerdo general entre los supervivientes en torno a la creación de un fondo para expresar la gratitud de los rescatados al capitán Rostron y a su tripulación. A una reunión celebrada aquella tarde en el comedor acudieron casi todos los supervivientes con dinero suficiente para pagarse un camarote, que donaron un total de cuatro mil dólares. Sin embargo, decidieron que había que atender primero a los más necesitados, y Margaret Brown, su amiga Emma Bucknell y otras dos mujeres crearon un comité con ese propósito. El recién formado Comité de Supervivientes firmó un esbozo de declaración de agradecimiento a Dios, al capitán y a su tripulación. Entre sus miembros figuraban Karl Behr, Mauritz Björnström-Steffansson, Algernon Barkworth, Isaac Frauenthal, Frederic Spedden y Frederick Seward, además de Margaret Brown, que era la única mujer del grupo. En la declaración también se prometía dar las gracias a los oficiales y a la tripulación del *Carpathia* de una forma más tangible, y el jueves ya habían reunido diez mil dólares. El dinero se distribuyó entre el capitán y la tripulación antes de llegar a puerto, y cuando el *Carpathia* regresara del Mediterráneo a finales de mayo se entregaría una copa de plata al capitán y medallas a los oficiales.

De acuerdo con ese espíritu de donación, Cosmo Duff Gordon recordó que había prometido «entregar cinco dólares» a los hombres del bote salvavidas 1. Como no llevaba encima su talonario, pidió a Franks que buscara papel de carta y redactara pagarés, que los Duff Gordon se dispusieron a entregar en cubierta. Pidieron a los marineros que se pusieran sus salvavidas, lo que provocó la alarma de varias mujeres cuando los vieron. Lucy llevó su salvavidas para que todos pudieran firmarlo como recuerdo. Un pasajero del *Carpathia*, el doctor Frank Blackmarr, tomó fotografías de grupo de los doce supervivientes del bote 1. A algunos de los que se encontraban en cubierta en ese momento, la entrega y las fotografías les parecieron inapropiadas, y unos pocos afirmaron que alguien gritó «¡Sonrían!» cuando estaban haciendo la foto, lo que probablemente no fuera cierto. Pero la entrega dio pábulo a los rumores de que el lord y la dama habían escapado en su bote privado, una historia que les perseguiría después de desembarcar.

Edith Rosenbaum se sintió encandilada cuando finalmente conoció en persona a la famosa Lucile en el *Carpathia*. «¿Es usted la que escribe artículos tan interesantes en *Women's Wear Review*?», preguntó Lucy a Edith, para añadir a continuación lo mucho que había admirado las elegantes prendas que llevaba en el *Titanic*. Edith recordaría que ambas intercambiaron información sobre asuntos de moda y que Lucy lamentaba que «todos sus modelos, al igual que los míos, hubieran acabado en el fondo del mar, pero reconocimos que los tontillos y los cuellos Robespierre estaban de más en medio del océano»^[448].

Dorothy Gibson, por su parte, constató que era difícil conseguir ropa nueva en medio del océano, así que continuó llevando el vestido blanco de seda que se había

puesto para la cena del domingo por la noche. La muchacha más guapa lucía en el dedo anular un gran anillo de diamantes, regalo de Jules Brulatour, presidente de la Eastman Kodak e inversor de Éclair Films, quien planeaba casarse con ella en cuanto lograra divorciarse de su mujer. En el relato de William Sloper se advierte cierta decepción cuando menciona el asunto. Sloper había visto embarcar a Alice Fortune (a quien llamaba su «amiga canadiense») en el *Carpathia* desde el bote salvavidas en compañía de sus hermanas y su madre, Mary, esta última al borde de un ataque de nervios^[449]. Compadecido, el doctor McGee cedió a las Fortune su camarote y una sala de consulta anexa. Sloper no quería perturbar a Alice en su aflicción, así que la dejó en paz hasta el jueves, cuando llamó con los nudillos a la puerta de su camarote para ofrecerse a ayudarla a encontrar alojamiento en Nueva York. Con la cara bañada en lágrimas, Alice le aseguró que iban a reunirse con unos amigos de Winnipeg. Justo antes de cerrar la puerta, la muchacha recordó la predicción que le había hecho el adivino en El Cairo.

Norris Williams conoció finalmente a Karl Behr en el barco de rescate, y recordaría que este, Helen Newsom y los Beckwith fueron muy amables con él. A base de dar paseos cada dos horas, Norris notó que sus piernas mejoraban día a día, y pocos meses después pudo volver a los campeonatos de tenis. En 1914, jugaría con Behr en el equipo de la Copa Davis, y llegaría a ser campeón de individual masculino en Estados Unidos, campeón de doble masculino en Wimbledon y medallista de oro olímpico. Norris conoció en el *Carpathia* a otro superviviente que le contó que en el *Titanic* viajaba con un perro muy querido y que media hora antes de que el barco se hundiera fue a las perreras y sacó a todos los animales. Norris le explicó que mientras nadaba para alejarse del transatlántico había distinguido en el agua la cara negra de un bulldog francés. Era sin duda Gamin de Pycombe, el bulldog francés que Edith Rosenbaum metió en la cama del camarote de Robert Daniel después de la colisión. A Daniel lo habían rescatado del agua, pero a su bulldog, no. El hecho de que tres perros se salvaran del hundimiento del *Titanic* cuando habían perecido tantas personas se convirtió en un asunto delicado entre los supervivientes. Al ver a un hombre (probablemente Henry Harper) abrazado a su perro en cubierta, May Futrelle pensó que era la clase de persona que preferiría salvar a un perro antes que a un niño. Además del pequinés de Harper y del perrito de Margaret Hays, el tercer can superviviente fue el pomerania de Elizabeth Rothschild, con el que subió al bote 6.

El martes por la noche se desató una fuerte tormenta sobre el *Carpathia*. Un estruendo ensordecedor despertó a Karl Behr, que creyó que el barco había chocado contra un iceberg. Lo primero que pensó fue en encontrar a Helen Newsom, y subió corriendo a cubierta. Vio el resplandor de los relámpagos y con gran alivio regresó a

su cama, que era una mesa de la sala de fumadores. Otros también se despertaron y, al ver la luz de los relámpagos, pensaron que estaban lanzando bengalas una vez más. La tormenta vino seguida de lluvia y una niebla que se mantuvo durante dos días. Debido al mal tiempo, la mayoría de los pasajeros permaneció en el interior del buque, y durante el miércoles el triste sonido de la sirena de niebla parecía un eco de la pesadumbre que reinaba en la «nave del dolor». En los abarrotados salones, los supervivientes poco podían hacer aparte de hablar, y eso hicieron. Las historias del desastre se repetían y adornaban cada vez que se contaban, pero una de las más perturbadoras resultó ser cierta. Emily Ryerson explicó a Mahala Douglas y a algunos otros que el domingo Bruce Ismay le había enseñado un mensaje que advertía de la presencia de hielo y le había dicho que iban a aumentar la velocidad. La noticia de que habían recibido avisos de la presencia de hielo y que el barco no había disminuido la marcha se propagó con rapidez, y un grupo, del que formaba parte Lawrence Beesley, preguntó a un oficial superviviente si era cierto y este lo confirmó. Saber que la colisión podría haberse evitado llenó a Beesley de desesperanza. Y la animadversión hacia Bruce Ismay, que continuaba encerrado en su habitación, siguió creciendo.

Con una mentalidad de historiador, Archibald Gracie trataba de separar la verdad de la fantasía mientras escuchaba las historias de los supervivientes y un posible libro tomaba forma en su cabeza. Lightoller, el segundo oficial, y Pitman, el tercero, acudían a menudo al pequeño camarote que Gracie compartía con Hugh Woolner para comentar diversos aspectos del desastre. Todos estaban de acuerdo en que las explosiones que se oyeron durante el hundimiento no podía haberlas provocado el estallido de las calderas. El descubrimiento de los restos del naufragio en 1985 permitió averiguar que las supuestas explosiones fueron en realidad el ruido que hizo el barco al partirse en dos. Sin embargo, Gracie y Lightoller creían firmemente que se había hundido intacto, y esa sería la opinión más extendida durante los setenta y tres años siguientes. Gracie pensaba que Norris Williams y Jack Thayer, «los dos jóvenes citados como autoridades de la teoría de que el barco se partió en dos», habían confundido el desplome de la chimenea con el resquebrajamiento del barco^[450]. Pero tanto Williams como Thayer sabían qué habían visto, al igual que algunos otros testigos. En el *Carpathia*, Jack Thayer describió las fases del hundimiento del barco y su rotura en dos a Lewis Skidmore, un profesor de arte de Brooklyn que realizó unos dibujos que luego publicaron muchos periódicos. Sin embargo, las inexactitudes de los dibujos de Skidmore no hicieron sino asentar la creencia de que el barco se había hundido.

¿Y qué hay de la leyenda más famosa del *Titanic*, la de que los músicos tocaban «Nearer My God To Thee» mientras el barco se aproximaba a su fin? Se ha afirmado a menudo que es una fantasía que alimentaron los supervivientes en el *Carpathia* y

que cautivó al público después del desastre. Ninguno de los músicos sobrevivió para confirmarlo o desmentirlo, pero Harold Bride afirmaría que la última melodía que oyó al abandonar la cabina de transmisiones era «Autumn». Durante un tiempo se creyó que se trataba de un himno con ese título, pero Walter Lord propuso en su libro *The Night Lives On* que Bride debía de referirse a «Songe d'Automne», un popular vals de Archibald Joyce que figuraba en los folletos de la White Star de aquella época. Sin embargo, el historiador George Behe, que ha estudiado cuidadosamente los relatos de los supervivientes para averiguar qué música sonaba durante el hundimiento, ha encontrado pruebas fehacientes de que hacia el final tocaron «Nearer My God To Thee», y tal vez otros himnos. Behe señala que al director de la orquesta, Wallace Hartley, le preguntó en cierta ocasión un amigo qué haría si se encontrara en un barco que se hundía. Hartley respondió: «No creo que pudiera hacer nada mejor que tocar “O God, Our Help In Ages Past” o “Nearer My God To Thee”»^[451]. Puede que el legendario himno no fuera la última melodía que se interpretó en el *Titanic*, pero parece posible que se oyera aquella noche en la cubierta inclinada.

Margaret Brown tenía poco tiempo para intercambiar historias del *Titanic*, ya que dedicaba la mayor parte del día a echar una mano a los pasajeros de tercera en apuros. Gladys Cherry escribió que Noëlle Rothes y ella también ayudaron «a velar por aquellas pobres almas atribuladas, lo que nos ayudó muchísimo a nosotras mismas»^[452]. Daisy Spedden trabajó asimismo incansablemente con «el pueblo», como los llamaba, cortando mantas a fin de confeccionar ropa para niños que habían escapado con las prendas de dormir. Daisy escribió en una carta que «el número de viudas es lamentable, por no hablar de los niños que se han quedado sin padre ni madre». Con algo más de mordacidad, señaló: «Pasamos el tiempo con gente tan cruel como para decir que ningún pasajero de tercera tendría que haberse salvado, como si no fueran seres humanos»^[453]. Margaret Brown observó igualmente que no todo el mundo compartía su altruismo. El doctor McGee se acercó a dos mujeres de su comité que se encaminaban hacia las cubiertas de tercera una mañana. «Señora, controlamos perfectamente la situación —le dijo a una mirando a los pasajeros de tercera—, y cortar mantas no va a aliviar sus mentes torturadas». Puesto que el médico acababa de salir de la habitación de Bruce Ismay, las mujeres del comité sospecharon que cumplía órdenes del «plutócrata recluido», como le llamó Margaret Brown, y sus palabras no hicieron más que reforzar su determinación de ayudar a los necesitados. Colgaron un anuncio para comunicar que los integrantes del comité estarían en el comedor de tercera clase a determinadas horas del día para prestar ayuda. Muchos de los supervivientes acudieron a ellos y, en palabras de Margaret Brown, «desahogaron el dolor que les oprimía el pecho»^[454].

Para la señora Brown, la actitud de los hombres que habían sido rescatados era «patética» y recordó que todos intentaban explicar cómo les habían salvado «como si

eso fuera una mancha en su masculinidad»^[455]. René Harris explicó que, cuando el doctor Frauenthal fue a examinar su brazo vendado, empezó a contarle cómo lo habían rescatado y ella le aseguró que no necesitaba disculparse por haber salvado la vida. René fue menos comprensiva cuando se enteró de que los tres tahúres profesionales del *Titanic* habían sobrevivido. El tahúr de cuya presencia le habían advertido el domingo se acercó a ella poco después de que subiera a bordo desde el bote salvavidas y le dijo: «No sufra. Es la voluntad de Dios». René le respondió con tal insolencia que cada vez que el jugador la veía en el barco «huía de mí como si yo fuera una furia»^[456].

El resentimiento de las mujeres que habían enviudado hacia los supervivientes masculinos era tal que Arthur Peuchen pidió a Lightoller que redactara una nota que confirmara que le habían ordenado subir a un bote salvavidas. El segundo oficial accedió y escribió que el comandante Peuchen había «demostrado ser un hombre valiente»^[457]. El comandante ignoraba que la cuestión de cómo se había salvado ya era objeto de preocupación en Toronto, su ciudad natal. El martes por la mañana, el hundimiento del *Titanic* ocupó todos los titulares, y en los diarios de Toronto el nombre del comandante Peuchen llamaba la atención por ser el único superviviente masculino en la columna de «Salvados». Sobre la base de la información de que los supervivientes eran en su mayoría mujeres y niños, el desastre ya se pregonaba como un triunfo de la caballerosidad y de la fortaleza masculina de los anglosajones, pero eso situaba de inmediato a cualquiera de los supervivientes varones bajo la sospecha de cobardía. Un editorial del *Star* de Toronto señaló que el hecho de que Peuchen se hubiera salvado era «objeto de discusión general» en la ciudad y que «tanto los jóvenes como los viejos participan acaloradamente en el debate»^[458].

En Washington, los amigos de Archie Butt, Frank Millet y Clarence Brown proclamaban que sin ninguna duda ellos habrían sido los últimos en abandonar el barco. «“Pobre Butt” era el comentario general —señaló el *Washington Times*—. Y el mayor cumplido que quienes conocieron al asesor militar fueron capaces de dedicarle —añadió el diario— fue tal vez el inevitable pensamiento: “Estoy seguro de que murió como un hombre”»^[459]. Otro periódico aseguró que «los empleados de la Casa Blanca estaban nerviosos, lo que les impidió trabajar durante los días de incertidumbre sobre la suerte de Archie»^[460]. El presidente Taft también estaba preocupado por la suerte de su asesor y, frustrado por su incapacidad para averiguar si Archie se encontraba a bordo del barco de los rescatados, el martes ordenó al secretario de la marina que enviara dos cruceros, el *Salem* y el *Chester*, para que establecieran contacto radiofónico con el *Carpathia*.

La ciudad de Nueva York era presa de la fiebre del *Titanic*. Las banderas ondeaban a media asta, los teatros de Henry Harris permanecían a oscuras e incluso los grandes almacenes Macy's habían cerrado por respeto a Isidor e Ida Straus. Se

llamó a la policía para que controlara a la multitud agolpada ante las oficinas de la White Star Line, en el número 9 de Broadway. Alex Macomb, un marinero de la armada de Estados Unidos que estaba de permiso en la ciudad, envió a su madre esta descripción:

La escena ante la oficina de la naviera era una tragedia en sí misma. Cuando colgaron en un gran tablón de anuncios la lista de los que se sabía que se habían salvado, se oían gritos de alegría y alivio en varias partes de la multitud que se aglomeraba delante de la oficina. Cuando empezaron con la lista de aquellos de los que no se sabía nada, se oyeron por todas partes gritos de «¡Oh! ¡Oh, Dios mío!», y los chillidos de las mujeres histéricas parecieron oírse en toda la ciudad. No he visto en toda mi vida nada tan sobrecogedor^[461].

En Londres tuvieron lugar escenas parecidas cuando se colgó la lista de nombres en Oceanic House, la oficina londinense de la White Star, cerca de Trafalgar Square. Pero la ciudad más afectada de todas fue Southampton, donde vivía la mayor parte de la tripulación y del personal de avituallamiento. Solo sobrevivieron doscientos doce de un total de ochocientas ochenta y cinco. «En los hogares más humildes de Southampton —explicó el *Daily Mail*— no hay apenas una familia que no haya perdido a un pariente o un amigo. Los niños que regresaban del colegio percibieron algo de la tragedia, y las caritas afligidas se volvieron hacia los hogares a oscuras y sin padre»^[462].

En su limbo neblinoso a bordo del *Carpathia*, los supervivientes del *Titanic* no imaginaban el impacto que la noticia del desastre estaba causando en tierra. El jueves por la mañana, Daisy Spedden observó que «el pueblo», que había estado bastante tranquilo durante los dos últimos días, se agitaba y ponía nervioso, y admitió que a ella misma le temblaban las piernas ante la perspectiva de llegar a tierra. A última hora de la tarde, ya había empezado a llegar gente a Battery Park y a los muelles de los transatlánticos en Manhattan.

El marinero Alex Macomb había comentado en su carta a su madre que estaba previsto que el *Carpathia* arribara el jueves por la noche, «y puedes imaginarte la escena cuando llegue el barco. No me lo perdería por nada del mundo»^[463].

Dos continentes conmocionados

Jueves 18 de abril de 1912, 17:00 horas

Mary Adelaide Snider estaba en un aprieto. Había pasado la mayor parte del día tratando de conseguir un pase de prensa para el muelle 54, donde el *Carpathia* iba a amarrar aquella noche, pero no se lo dieron. Las autoridades municipales habían decidido que el acceso al muelle quedaría restringido a seis agencias de noticias, diez periódicos de Nueva York y dos de Londres. Snider insistió en que había viajado expresamente desde Canadá a fin de cubrir la noticia para el *Toronto Evening Telegram*, pero no le sirvió de nada. Cientos de periodistas —todos hombres, según observó— intentaban acceder al muelle. Los que habían tenido suerte ya llevaban el pase de acceso en la cinta del sombrero. Otros habían alquilado lanchas remolcadoras y esperaban en las aguas del puerto al *Carpathia*.

Pero Mary no iba a darse por vencida ahora que le habían asignado el trabajo más fantástico que le había tocado en suerte hasta la fecha. No se había convertido en la primera mujer reportera del *Telegram* y labrado una carrera fuera de las páginas femeninas para nada. Había contratado al novio de la camarera de su habitación de hotel, un barman llamado George que tenía fiesta aquella tarde, para que la ayudara a abrirse camino por el frente marítimo. George había conseguido colarla al otro lado del cordón policial de West Street, pero dos manzanas más allá encontraron una multitud que les cerraba el paso; al anochecer, más de mil personas abarrotaban las calles aledañas al muelle 54. Bajo la llovizna, Mary distinguió una ambulancia que giraba hacia la entrada de los muelles y le dijo a George que parara la siguiente ambulancia que pasara. Al cabo de un minuto George vio una que reducía la marcha para mostrar la identificación a la policía y Mary corrió calle abajo hacia ella.

—Por favor, lléveme al muelle, doctor —dijo sin aliento por la ventanilla a un joven médico residente que señaló al médico titular—. Me he pasado todo el día en las aduanas. No me dan un pase —explicó Mary dirigiéndose al doctor. Añadió apresuradamente que había llegado de Canadá y que si no conseguía llevar a cabo su tarea el periódico pensaría que era por ser una mujer.

—Entre —respondió el médico—, pero recuerde: usted es una enfermera.

Mary subió al vehículo y, según explicaría luego, «la ambulancia atravesó las puertas que estaban cerradas para los multimillonarios. Las murallas de Jericó habían caído ante la pequeña voz suplicante. La reportera estaba en el muelle»^[464].

Durante los tres días anteriores, el silencio del *Carpathia* había avivado aún más el interés de la prensa por «la historia del siglo». Los operadores de

radiotransmisiones del barco del rescate se negaban a contestar preguntas de fuera — entre ellas, una del presidente Taft— mientras enviaban mensajes y los nombres de los pasajeros. Algunos periódicos recurrieron a las conjeturas y a la pura invención para suministrar detalles sobre la tragedia que había costado mil quinientas vidas. Algunos acusaron incluso al *Carpathia* de retener información deliberadamente.

Los remolcadores que llevaban a los reporteros empezaron a situarse a lo largo del casco del *Carpathia* poco después de que dejara atrás el buque faro *Ambrose* sobre las cinco de la tarde. Daisy Spedden estaba en cubierta y les oyó «vociferar toda clase de preguntas crueles, despiadadas, sobre el desastre»^[465]. Algunos periodistas llevaban megáfonos, mientras que otros sostenían en alto pancartas con preguntas como «¿Está ahí la señora Astor?». Varios agitaban en el aire billetes de cincuenta dólares a fin de persuadir a algún tripulante del *Titanic* de que saltara por la borda para que lo recogieran del agua. Cuando se acercó la lancha del práctico del puerto, el capitán Rostron distinguió a varios periodistas a bordo y ordenó a dos de sus tripulantes que enrollaran la escala de cuerda en cuanto el práctico hubiera subido. Un cazanoticias saltó de todos modos, pero no calculó bien la distancia y cayó al agua. Cuando el buque se detuvo brevemente en el área de cuarentena, otro reportero logró alcanzar la cubierta de un salto, pero Rostron ordenó que lo llevaran al puente, donde lo retuvieron hasta que el barco hubo amarrado.

Desde el fondo del muelle, Mary Snider vio al *Carpathia* surgir de la oscuridad y la lluvia, iluminado por el resplandor de los flashes de magnesio de los fotógrafos. Pero el barco del rescate pasó por delante de ella en dirección norte, hacia la terminal de la White Star. Los pasajeros que se encontraban en cubierta pensaron que el *Carpathia* iba a amarrar allí, pero enseguida vieron cómo bajaban los botes salvavidas del *Titanic* por un costado. Cargaron cuatro de ellos en un remolcador, que ataría a los otros nueve. Resultaba sobrecogedor que aquellos pocos botes fueran todo lo que quedaba del gran transatlántico y, según observó un reportero, «de la multitud brotó un profundo suspiro»^[466].

Mientras el *Carpathia* regresaba lentamente al muelle 54, reinaba un silencio expectante entre la multitud. Allí estaban los dos hijos de Frank Millet, Laurence, de veintisiete años, y Jack, de veintitrés. Laurence, que vivía en Nueva York y trabajaba en Wall Street, llevaba una petaca de whisky y una caja de puros, dos cosas que pensó que su padre agradecería después del calvario. Su hermano menor, Jack, había llegado de Harvard el lunes y se había quedado con él toda la semana. La noticia de que su padre estaba en la lista de rescatados les había animado, aunque sabían que no tendrían la certeza de que así era hasta que le vieran bajar por la pasarela. También esperaba entre la multitud el comandante Blanton Winship, quien se había alojado con el padre de los muchachos en la casa que Archie Butt tenía en Washington. Winship era una de las personas enviadas a Nueva York por el presidente Taft para

que comunicaran cualquier noticia sobre Archie Butt a la Casa Blanca en cuanto el *Carpathia* amarrara. El presidente seguía preocupado por la suerte de su asesor, aunque empezaba a hacerse a la idea de que probablemente no habría sobrevivido. En una nota que envió el miércoles al embajador británico, Taft escribió: «Archie era como mi hermano pequeño. Su carácter era dulce y leal. Lamentamos profundamente su marcha, pero cuando me enteré de la cifra de muertos y de rescatados, supe que él era uno de los que se habían hundido»^[467].

Aquella mañana Taft se había reunido en la Casa Blanca con William Alden Smith, senador de Michigan, que se disponía a partir hacia Nueva York para esperar la llegada del *Carpathia*. Smith llevaba consigo citaciones dirigidas a J. Bruce Ismay y a los oficiales y la tripulación del *Titanic* para que declararan sobre el desastre ante una comisión de investigación del Senado. El senador había leído los radiotelegramas con la firma Yamsi interceptados, que revelaban la intención de Ismay de escapar, junto con la tripulación del *Titanic*, de la jurisdicción estadounidense tan pronto como fuera posible. Smith pretendía evitarlo y entregarle personalmente la citación, y Taft ofreció al senador su pleno apoyo a la investigación.

Como describiría posteriormente Mary Snider, sobre las 21:30 horas «el casco negro del barco giró. El resplandor de los focos de los remolcadores abarloados iluminaban a los pasajeros apiñados en la cubierta. Tres o cuatro de los heridos fueron los primeros en desembarcar, tendidos en camillas cubiertas con mantas»^[468]. Entre ellos estaba Helen Candee, a quien llevaron directamente al hospital en ambulancia para curarle el tobillo roto. Al día siguiente, visitó a su hijo Harold en otro hospital de Nueva York y comprobó que se recuperaba bien del accidente de avión que la había empujado a reservar a toda prisa un billete en el *Titanic*.

La emoción se apoderó de la silenciosa multitud cuando los supervivientes empezaron a descender por la pasarela cubierta. Entre los primeros en aparecer se encontraba una joven despeinada y con profundas ojeras que parecía a punto de desplomarse de agotamiento. Mientras la muchacha respondía a las preguntas de los inspectores de aduanas, un hombre gritó de repente desde la multitud: «¡Dorothy! ¡Dorothy!», y avanzó corriendo para abrazarla. Cuando Dorothy Gibson apoyó débilmente la cabeza en su hombro, Jules Brulatour llevó a la muchacha más guapa a lo largo del muelle para subirla a un taxi que los esperaba. Pocos minutos después, Madeleine Astor apareció con su hijastro Vincent Astor, que había subido a bordo para saludarla. Madeleine llevaba un jersey blanco y estaba muy pálida bajo las luces blancas. «Nunca he visto una cara más triste ni más hermosa, ni nada más valiente y delicado que el maravilloso control de sí misma del que hizo gala», escribió William Dobbyn, el secretario del coronel Astor^[469]. Madeleine no necesitó la ambulancia ni la enfermera que habían llevado para ella y, con el fin de evitar a la prensa, la metieron en un montacargas que la llevó a la limusina que la esperaba.

Phillip Franklin fue uno de los primeros en subir por la pasarela del *Carpathia* después de que este atracara. El directivo de la IMM, que apenas había dormido desde que le despertaran el lunes por la mañana, debía asumir la tarea de explicar a Bruce Ismay que le esperaban más problemas. Llevaba pocos minutos en la habitación de Ismay cuando William Alden Smith y otro senador llegaron para entregar a Ismay la citación para comparecer ante una comisión de investigación del Senado. Lightoller y el resto de los oficiales también recibieron mandamientos judiciales para que se presentaran ante la comisión, que Lightoller calificó de «soberana impertinencia»^[470].

En el muelle, el hermano de René Harris esperaba nervioso entre la multitud. Le aterraba tener que comunicarle que Harry no había sobrevivido. Pero cuando René bajó por la pasarela, les anunció a él y al resto de personas que la esperaban: «He venido sola», y todos entendieron que ya sabía que su «chico» había muerto^[471]. La llegada fue más dura para May Futrelle. Cuando entró sola en la habitación del hotel de Nueva York donde la aguardaban sus familiares, todo fue conmoción y consternación, en particular para su hija adolescente, que esperaba ver a su padre. Laurence y Jack Millet empezaron a preocuparse al observar que salían muy pocos hombres del barco. Jack se acercó a una fila de gente que pedía información y oyó a un hombre que estaba delante de él preguntar si había noticias de Frank Millet. Cuando oyó que su padre no estaba entre los supervivientes, Jack gritó: «¡Dios mío!», y rompió a llorar^[472].

Mary Snider, que comenzaba a inquietarse porque no encontraba a ningún canadiense para entrevistar, de repente distinguió al hombre del que todo Toronto hablaba. «¡Negligencia, una grave negligencia! —exclamaba Arthur Peuchen ante un grupo de periodistas—. El capitán sabía que nos adentrábamos en una masa de hielo, ¿y por qué se quedó cenando en el salón ante un peligro como aquel?»^[473]. Tras días de confinamiento en el *Carpathia*, el comandante estaba dispuesto a hablar. Mary se abrió paso a codazos hasta Peuchen, a quien describió como «fornido, bronceado y de aspecto varonil», y se aseguró de que le prometiera concederle una entrevista aquella noche^[474]. Durante su reencuentro con la familia en una suite del Waldorf–Astoria y hasta pasada la medianoche, Mary Snider y otros reporteros tomaron notas frenéticamente mientras Arthur Peuchen contaba su historia una y otra vez. «Tengo la conciencia tranquila», «Mi preparación como regatista fue lo que me salvó» y «Si hay sitio para uno más, que sea una mujer, no soy un cobarde» son solo algunas de las declaraciones que los periódicos le atribuyeron en las ediciones del día siguiente^[475]. Mary Adelaide Snider presentó tres artículos con su firma sobre la llegada del *Carpathia*, lo que constituyó la cima de una carrera que le valió el elogio de ser «casi como un hombre y posiblemente mucho más brillante»^[476].

En otra suite del Waldorf, el hermano de William Sloper tuvo que sacar a

empujones a un grupo de periodistas aquella misma noche. En el *Carpathia*, William había escrito un resumen de sus experiencias que quería guardar para el periódico de su ciudad natal, el *New Britain Herald*, y para el diario de mayor tirada de Connecticut, el *Hartford Times*. A la mañana siguiente, varios tabloides neoyorquinos publicaron desagradables referencias a Sloper, y uno de ellos afirmaría más tarde que «William T. Sloper, hijo de un importante banquero de Connecticut, fue rescatado del *Titanic* disfrazado con un camisón de mujer»^[477]. Como otros de los supervivientes masculinos, Sloper tuvo que soportar aquella acusación durante años.

Pero quien cometería la mayor metedura de pata con la prensa aquella noche sería Lucy Duff Gordon. A los Duff Gordon les esperaba en el muelle un grupo en el que se encontraban la diseñadora de interiores Elsie de Wolfe y su compañera, Bessie Marbury, quienes llevaron rápidamente a la pareja a una suite del Ritz que Elsie había llenado de flores y sobre cuyas camas había ropa nueva para ambos. A lo largo de la noche no dejaron de llegar botellas de champán, ramos de flores y mensajes de felicitación a la suite, y durante la cena Lucy ofreció un colorido relato de cómo había escapado del *Titanic*. Uno de los que estaban sentados a la mesa era Abraham Merritt, director del diario *New York American*, propiedad de Hearst, para el que lady Duff Gordon escribía una columna de moda. Aquella misma noche, horas después, Merritt telefoneó a Lucy para decirle que el señor Hearst insistía en publicar su historia a la mañana siguiente y le preguntó si podía contarla tal como ella la había explicado durante la cena. Embriagada aún por el champán y el alivio, Lucy dio su consentimiento. Así pues, Merritt comunicó por teléfono lo que recordaba del relato de Lucy a un reportero que lo redactó con la firma de lady Duff Gordon, adornándolo con algún detalle dramático adicional y citas escogidas, como una en la que Lucy le decía a Cosmo mientras se arriaban los botes salvavidas: «Bueno, podríamos ir en ese bote; no será más que una placentera travesía hasta el amanecer»^[478].

Eso indujo a otros reporteros a preguntar por qué había tan pocos pasajeros en el bote 1. Un marinero del *Titanic* que no había estado en ese bote, pero que había oído historias al respecto, dijo a un periódico que un hombre rico del «bote de los millonarios» ofreció una recompensa a la tripulación si remaban deprisa para alejarse del buque naufragado, y que después, ya en el *Carpathia*, entregó a cada uno un cheque por valor de cinco libras. Quienes realmente habían ocupado el bote 1 desmintieron la información, pero los rumores de que un lord inglés había sobornado a los tripulantes para que se alejaran de los gritos de los que se ahogaban no hizo sino cobrar fuerza. La historia causó sensación en el Reino Unido cuando periodistas de ese país la oyeron, ya que allí los antagonismos de clase estaban a la orden del día.

Mientras los Duff Gordon tomaban champán en el Ritz aquel jueves por la noche, Margaret Brown seguía en el *Carpathia*, ayudando a los pasajeros de tercera clase. Funcionarios de Sanidad e Inmigración habían subido a bordo para ahorrar a los

supervivientes de tercera del *Titanic* los trámites habituales en la isla de Ellis, a pesar de lo cual no empezaron a desembarcar hasta pasadas las once. La Reina Margaret, como la habían apodado algunos pasajeros de primera, aún llevaba el vestido de terciopelo negro que se había puesto después de la colisión mientras organizaba el desembarque de las mujeres de tercera clase y las ayudaba con los trámites. Otro tanto hacía la condesa de Rothes, a quien les preocupaba especialmente una pasajera, Rhoda Abbott, que no podía caminar debido al calvario que había pasado en el bote plegable A. Aunque Rhoda aseguró a la condesa y a Margaret Brown que el Ejército de Salvación se ocuparía de ella, la llevaron al hospital de Nueva York a cuenta de Noëlle, y más tarde a una habitación de hotel que la señora Brown reservó para ella. La condesa, una mujer bajita y delgada, bajó finalmente por la pasarela y abrazó a su marido, Norman, conde de Rothes, y al cabo de poco se acomodó también en una suite del Ritz–Carlton. Margaret Brown se quedó en el barco, donde improvisó camas en el salón para las mujeres de tercera clase y pasó la noche con ellas. Al día siguiente, su hermano, que había viajado desde Denver para recibirla, subió a bordo y le dijo que su nieto enfermo —la razón por la que ella volvía a casa en el *Titanic*— se estaba recuperando. La noticia le animó a quedarse en Nueva York, donde estableció el cuartel general del Comité de Supervivientes del *Titanic* en su suite del Ritz–Carlton.

El viernes por la mañana, durante el desayuno, un grupo de huéspedes curiosos del Waldorf–Astoria se reunieron en torno a Arthur Peuchen en el comedor y le pidieron que contara su historia una vez más. Mientras tanto, en el mayor salón de baile del hotel, siete senadores se preparaban para interrogar a J. Bruce Ismay, el primer testigo que comparecería ante la comisión de investigación del Senado. Cuando empezó a declarar aquella mañana, Ismay aún parecía conmocionado por el desastre y su voz era casi un susurro cuando expresó su «más sincera aflicción por esta deplorable catástrofe» y ofreció su plena colaboración con la comisión. Pero se mostró cauto en sus respuestas, muchas de las cuales estuvieron precedidas de un «supongo» o «creo» y concluyeron con un «más no puedo decir», lo que dio a su testimonio un aire evasivo^[479]. Sus afirmaciones de que él no era sino un pasajero más y de que el *Titanic* no navegó en ningún momento a toda máquina fueron recibidas con escepticismo por los senadores y con hostilidad por la prensa. Los diarios de Hearst le colgaron el apodo de J. Brute Ismay^[480], y publicaron su fotografía rodeada de las de las viudas del *Titanic*. Edith Rosenbaum, una de las pocas supervivientes que pensó que estaban convirtiendo al directivo de la White Star en chivo expiatorio, afirmó ante los periodistas que fue Ismay quien la metió en el bote salvavidas.

Si Ismay era el villano de la historia para los tabloides, el nuevo héroe era capitán Arthur Rostron, que no hizo más que una breve aparición en el salón de baile del

Waldorf, ya que el *Carpathia* debía reanudar su travesía hacia el Mediterráneo aquella misma noche. Rostron, un hombre vigoroso de ojos azules, se ganó a los senadores con su descripción de cómo acudió a toda prisa al lugar del accidente del *Titanic* a pesar de que, como reconoció, eso implicaba cierto riesgo para su barco y sus pasajeros. El senador Smith le dijo: «Su conducta merece los mayores elogios»^[481]. Rostron recibiría posteriormente una medalla de oro y una declaración de agradecimiento del Congreso.

Por la tarde le tocó el turno a Lightoller, el segundo oficial, que se enfrentó a la primera de las casi dos mil preguntas que habría de responder ante aquel comité y el que se constituiría en el Reino Unido. Durante su declaración, Lightoller se defendió y esquivó las críticas al capitán Smith y a la *White Star*, aun cuando consideraba que la comisión estadounidense no era «más que una completa farsa»^[482]. El segundo oficial expresó un especial desprecio por el senador Smith, cuya ignorancia en cuestiones marítimas hizo que la prensa inglesa le ridiculizara llamándolo *Watertight Smith* por preguntar si los compartimentos estancos servían para proteger a los pasajeros^[483]. El *London Globe* se refirió a Smith como «un caballero de las praderas de Michigan» que consideraba necesario «ser lo más insolente posible con los ingleses»^[484]. El poeta Wilfrid Scawen Blunt reflejó en su diario el resentimiento británico hacia el creciente poder de Estados Unidos al escribir que, si alguien tenía que ahogarse, era mejor que hubieran sido los millonarios americanos. Para la élite británica, la comisión estadounidense no era sino un ejemplo más de exhibición del poderío americano. Sin embargo, un diputado laborista, George Barnes, observó de forma menos apasionada que «a algunos les parecerá humillante la creación de una comisión [americana] para investigar la pérdida de un barco británico, pero la gente corriente sabe que los estadounidenses se ponen a trabajar muy rápido y la gente corriente, me parece, se alegra de que así sea»^[485].

Cuando el viernes 19 de abril la comisión del Senado dio por finalizada su primera sesión en el Waldorf–Astoria, Arthur Peuchen y su familia abandonaron el hotel para viajar a casa en un expreso nocturno. Al día siguiente, una nutrida multitud esperaba en la Union Station de Toronto para ver al hombre que había sobrevivido a una tragedia que, según el *Globe* de Toronto, «ha conmocionado a dos continentes como no sucedía desde hace un siglo»^[486]. El *World* de Toronto del sábado también recibió a los Peuchen con un gran titular: «El comandante Peuchen culpa al capitán que se hundió con el barco»^[487]. En el artículo correspondiente, el comandante acusaba al capitán Smith de «negligencia punible». En su hogar de Jarvis Street, a los Peuchen les esperaba un telegrama que emplazaba al comandante a declarar ante la comisión del Senado en Washington el martes siguiente. Después de dos jornadas en el Waldorf–Astoria, las sesiones iban a reanudarse el lunes en la capital estadounidense. A pesar de sentirse absolutamente exhausto, Peuchen arregló las

cosas para marcharse al día siguiente. Pero antes de partir encontró tiempo para hablar con un periodista más a fin de corregir lo que ciertos periódicos le habían atribuido. «Jamás he pronunciado una palabra desagradable sobre el capitán Smith», declaró^[488].

A la mañana siguiente, cuando el comandante y su mujer se preparaban para partir hacia Washington, el *Titanic* era objeto de sermones en las iglesias. En la de Peuchen, la de San Pablo, de Bloor Street, su amigo y vecino el arcediano H. J. Cody dijo que «los hombres de nuestra estirpe no han olvidado cómo hay que morir. Sacrificarse por un ideal caballeroso es uno de los rasgos más sobresalientes de nuestra historia»^[489]. Aquella cantinela resonó en innumerables púlpitos a ambos lados del Atlántico. En Nueva York, el reverendo Leighton Parks, de la iglesia de San Bartolomé, de Park Avenue, no perdió la oportunidad de criticar el movimiento sufragista, y observó que, mientras los hombres del *Titanic* se sacrificaban para salvar a las mujeres y los niños, «esas mujeres que chillan reclamando sus “derechos” persiguen algo muy diferente»^[490].

El comandante Peuchen prestó declaración ante el subcomité del Senado el martes 23 de abril. Al leer su testimonio da la impresión de que estaba bastante sereno e incluso un poco satisfecho de sí mismo, pero según el *New York Times* parecía nervioso e hizo varias pausas para recobrar la compostura. Al final, solicitó realizar una declaración en la que reiteró que jamás había hecho ningún comentario «personal ni desagradable sobre el capitán Smith». Y agregó:

Estoy aquí, señor, sobre todo por las pobres mujeres de nuestro bote. Me preguntaron si no acudiría a esta comisión de investigación para explicar lo que vi, y cuando usted me envió el telegrama, señor, vine enseguida, simplemente para cumplir la promesa que hice a las pobres mujeres de nuestro bote^[491].

Al menos una de las «pobres mujeres» del bote 6 hubiera soltado un resoplido de desprecio al oír la declaración de Peuchen. Margaret Brown ya estaba molesta porque no la habían llamado a declarar ante la comisión del Senado por su papel relevante en el Comité de Supervivientes y por el aprecio de que disfrutaba entre la prensa como «heroína del *Titanic*». Además, como defensora del voto femenino, Margaret Brown no tuvo reparos en aprovechar su recién adquirida fama para fomentar el debate sobre la igualdad de géneros que rodeaba el desastre. (Un periodista poeta observó que el grito de «¡Voto para la mujer!» se había convertido en «Botes para las mujeres / mientras los valientes / mueren») ^[492]. Margaret Brown declaró en una entrevista: «Aunque “las mujeres primero” es un principio profundamente arraigado en el varón, para mí está mal. Si las mujeres exigimos los mismos derechos en tierra, ¿por qué no

en el mar?»^[493].

De hecho, la instrucción de «las mujeres y los niños primero» a la hora de abandonar un barco no era demasiado antigua. Se usó por primera vez en el *Birkenhead*, un buque británico de transporte de tropas que naufragó cerca de Ciudad del Cabo (Sudáfrica) el 26 de febrero de 1852. Es bien sabido que los soldados permanecieron en formación en cubierta mientras las mujeres y los niños embarcaban en los botes, y solo se salvaron ciento noventa y tres de los seiscientos cuarenta y tres pasajeros. Elogiado como «el adiestramiento del *Birkenhead*» en un poema de Rudyard Kipling, aquel suceso se convirtió en piedra de toque de la grandeza imperial británica, y en la información de la prensa británica sobre el *Titanic* se habló con frecuencia de pasajeros «tan valientes como los del *Birkenhead*». La historia de que el capitán Smith había dicho a su tripulación «¡Sed británicos!» sirvió para recalcar la reiterada afirmación de que los hombres anglosajones no habían olvidado cómo había que morir.

Ella White, acostumbrada a hablar sin tapujos y una de las dos únicas mujeres citadas a testificar en la comisión de investigación del Senado (aunque otras cinco entregaron declaraciones juradas), dudaría de la desinteresada caballerosidad de los hombres del *Titanic*:

Se ha hablado de la valentía de los hombres. A mí no me parece que demostraran una especial valentía, ya que ninguno creía que el barco fuera a hundirse. De haberlo creído, no se habrían comportado de una manera tan frívola. Algunos de ellos dijeron: «Cuando volváis, necesitaréis un permiso», y «Mañana no podréis subir sin un permiso». Nunca habrían dicho algo así si hubieran intuido que el barco estaba a punto de hundirse^[494].

Caballerosos o no, era innegable que de los 1667 hombres a bordo solo sobrevivieron 338 (el 20,27 por ciento), mientras que se salvaron 425 mujeres (el 74,35 por ciento). El 21 de abril, el *Mackay–Bennett*, un barco utilizado para la reparación de cables telegráficos submarinos, que había zarpado de Halifax con cien toneladas de hielo y ciento veinticinco ataúdes a bordo, empezó a sacar del agua los cuerpos de las víctimas del *Titanic*. El capitán del *Mackay–Bennett* diría que lo que vio parecía «una bandada de gaviotas posadas sobre el agua. Al principio no vimos más que la parte superior de los salvavidas. Flotaban hacia arriba, como si estuvieran de pie en el agua»^[495]. El cuerpo de John Jacob Astor flotaba con los brazos extendidos y su reloj de bolsillo de oro colgaba de su cadena de platino. El encargado de preparar los cadáveres pensó que era como si Astor hubiera echado una mirada a su reloj antes de hundirse. Se ha escrito a menudo que el cuerpo de Astor estaba mutilado y cubierto de hollín, y que por lo tanto debió de morir aplastado cuando se

desplomó la chimenea delantera^[496]. Pero según tres testigos el cuerpo de Astor estaba en buen estado y sin hollín, y parece que, como muchas otras de las víctimas que se encontraron flotando, murió a consecuencia de la hipotermia.

El 25 de abril, se recuperó el cadáver del arquitecto de Buffalo Edward Kent. En el bolsillo de su abrigo gris encontraron la petaca de plata y la miniatura de marfil que le había dado Helen Candee en la escalinata. La hermana de Kent devolvió más tarde esos objetos a Candee. Ese mismo día se halló el cuerpo de Frank Millet, al que se identificó por las iniciales F. D. M. de su reloj de oro. La tarde del día siguiente, el *Mackay–Bennett* partió hacia Halifax con ciento noventa cadáveres a bordo, después de haber lanzado otros ciento dieciséis al mar. Un segundo barco, el *Minia*, acudió también al lugar del naufragio, pero tras una semana de búsqueda, no pudo recuperar más que diecisiete cadáveres, y otros dos barcos encontrarían cinco más. El *Mackay–Bennett* arribó el 30 de abril a Halifax, donde doblaban las campanas de las iglesias y las banderas ondeaban a media asta. Los cadáveres fueron trasladados en coches fúnebres tirados por caballos desde el muelle hasta una morgue provisional instalada en una pista de *curling*^[497].

El hijo mayor de Frank Millet, Laurence, esperaba en Halifax la llegada del *Mackay–Bennett*, y a medianoche le permitieron ver el cuerpo de su padre. A primera hora de la mañana siguiente, acompañó el ataúd a Boston en un tren que también transportaba los cuerpos de Isidor Straus y de un pasajero de veintiún años llamado Richard White. En el andén de la North Station de Boston, la gente inclinó la cabeza cuando sacaron los féretros. El cuerpo de Millet fue trasladado a la capilla del cementerio Mount Auburn, en Cambridge, donde aquella misma tarde se ofició un funeral. En una carta dirigida a su madre, que se encontraba en Broadway, Jack Millet escribió que el rostro de su padre estaba intacto y tenía una expresión tranquila. «Estamos tan acostumbrados a las ausencias largas que no acabo de hacerme a la idea de que no volveremos a verle», añadió^[498]. Entretanto, el comandante Blanton Whinship seguía en Halifax, adonde le había enviado el presidente Taft para ver si llegaba el cadáver de Archie Butt^[499]. Pero nunca se encontró el cuerpo de Archie.

En el funeral de Frank Millet no sonó «Nearer My God To Thee», que sin embargo sí se interpretó en muchas otras ceremonias en honor de las víctimas del *Titanic*. Lo cantaron por ejemplo los dos mil quinientos asistentes al servicio religioso en memoria de W. T. Stead celebrado en la capilla londinense de Westminster el 25 de abril, entre los que se encontraban figuras destacadas como los futuros primeros ministros David Lloyd George y Ramsay MacDonald. La reina madre Alejandra envió un representante y un mensaje de condolencia, y el servicio concluyó con el «Aleluya» de *El Mesías de Haendel*. En ese momento, Stead ya había enviado mensajes desde el otro mundo en los que explicaba que fue él quien pidió a los músicos del *Titanic* que tocaran «Nearer My God To Thee». Ese himno también cerró

un concurrido servicio en memoria del comandante Butt que se celebró el 2 de mayo en su ciudad natal de Augusta (Georgia). El presidente Taft rindió un sentido homenaje a su asesor, en el que resumió la vida de Archie y elogió su lealtad y alegría. «Nunca supe lo importante que era Archie para mí hasta que lo hube perdido», comentó. El presidente también se refirió a la devoción de Archie por su madre. «Siempre tuve la impresión de que nunca se casó porque la quería muchísimo», dijo^[500]. En otra ceremonia que la logia masónica a la que pertenecía Archie organizó tres días después en Washington, Taft se derrumbó mientras pronunciaba su panegírico y no pudo continuar. Entonces los congregados se levantaron y cantaron con gran emoción «Nearer My God To Thee», el himno que Archie había elegido para su funeral porque conmovía su parte sentimental.

Fue otro el himno que provocó las lágrimas en el servicio por James Clinch Smith, oficiado en la misma pequeña iglesia blanca de Saint James, en Long Island, que acogiera el funeral de Stanford White cuatro años atrás. Cuando hubieran cantado «O God Our Help In Ages Past», Archibald Gracie comentó a una de las hermanas de Smith que había sido el último himno que sonó en la misa del domingo en el *Titanic*. Ella se mostró muy conmovida y le dijo a Gracie que era el himno favorito de Jim y la primera melodía que había aprendido a tocar al piano de niño. Gracie incluyó esta anécdota en *The Truth About The Titanic*, un libro sobre el hundimiento cuya publicación no llegó a ver. El 4 de diciembre de 1912, Archibald Gracie murió a consecuencia del deterioro físico provocado por la hipotermia y la conmoción que sufrió durante el naufragio del *Titanic*. A finales de 1912, los únicos supervivientes de «nuestra pandilla» eran Helen Candee, Hugh Woolner y Mauritz Björnström–Steffansson. En un artículo publicado en la edición de mayo de la revista *Collier's*, Helen Candee escribió de una forma romántica sobre «aquellos dos», pero la historia de amor marítima con Woolner no continuó en tierra y en agosto de 1912 él se casó con una joven viuda estadounidense.

Edith Rosenbaum también escribió sobre sus experiencias en el *Titanic* y explicó a los lectores de *Women's Wear Daily* que su nueva amiga lady Duff Gordon «logró escapar con un precioso albornoz color lavanda, delicadamente bordado, que combinaba con un hermoso velo azul»^[501]. El dudoso gusto de este comentario pasó prácticamente inadvertido en medio del revuelo provocado por el supuesto soborno de Cosmo Duff Gordon a los tripulantes del bote 1. En Inglaterra, la historia había derivado en un escándalo de proporciones gigantescas, y Lucy describió así la escena que les esperaba cuando desembarcaron del *Lusitania* a mediados de mayo:

Por toda la estación [de tren] había anuncios de periódicos con titulares como «El escándalo Duff Gordon», «El baronet y su mujer escapan remando del desastre» y «Sir Cosmo Duff Gordon, sano y salvo mientras las mujeres se

hunden con el *Titanic*». Los chicos que vendían periódicos pasaban a la carrera por nuestro lado gritando: «¡Lea la historia del cobarde del *Titanic*!»^[502].

Empeoró las cosas el testimonio ofrecido la semana anterior ante la Comisión Británica de Investigación del Naufragio por Charles Hendrickson, uno de los fogoneros del bote 1. Hendrickson afirmó que él había propuesto volver atrás para recoger a más supervivientes, pero que lady Duff Gordon protestó y amenazó con echarlo por la borda, y que sir Cosmo la apoyó. La comisión británica había empezado a trabajar el 2 de mayo, presidida por John Bigham, primer vizconde de Mersey. En un intento de limpiar su nombre, los Duff Gordon se ofrecieron a declarar ante la comisión, lo que no hizo ningún otro pasajero. Estaba previsto que Cosmo testificara el viernes 17 de mayo, y la víspera Lucy comentó en una carta a Margot Asquith que su marido «se pasa horas encerrado en la biblioteca, pobre hombre, preocupado, y da miedo verle cuando sale, tan devastado está...»^[503]. Margot Asquith y muchos otros amigos de la alta sociedad abarrotaban la Scottish Hall el lunes 20 de mayo para asistir a la comparecencia de Lucy ante el tribunal. Las mujeres llevaban sus nuevos vestidos y sombreros de primavera. Al corresponsal del *New York Times*, la escena le pareció «una elegante función de tarde destinada a recaudar fondos para una popular organización benéfica»^[504]. Lucile llevaba un conjunto negro con cuello blanco de encaje, así como un gran sombrero negro con velo que daban al atuendo un aire de luto. Cuando la llamaron a declarar, habló sin tapujos, y desmintió rotundamente el testimonio de Hendrickson y lo que el «reportero listillo» había escrito en su artículo para el *New York American*. Negó haber oído los gritos de los que se ahogaban cuando el *Titanic* se hubo hundido, aunque años más tarde, en su autobiografía recordaría que «el aire estaba preñado de horrendos alaridos»^[505].

Lucy estuvo poco tiempo ante el tribunal, ya que declaró justo después de Cosmo, a quien habían interrogado despiadadamente durante varias horas aquella mañana y el viernes anterior. La aristocrática reserva de Cosmo no le permitió defenderse con demasiada habilidad. Cuando le preguntaron si le pasó por la cabeza que podrían haber salvado a más gente en el bote 1, respondió: «Se me ocurrieron muchas cosas y, ciertamente, a todos nos pasó por la cabeza que los botes podían salvar a más gente, sí»^[506]. Su interrogador más duro fue W. D. Harbinson, representante del sindicato de marineros, quien criticó directamente los privilegios de clase. En un determinado momento, lord Mersey tuvo que advertirle de que no debía «tratar de defender a esta clase o a la otra, sino ayudarme a descubrir la verdad». Harbinson preguntó a Cosmo si podía resumirse adecuadamente su actitud durante el naufragio diciendo que «pensó que, una vez que usted se había salvado, podían morir todos los demás». Lord

Mersey volvió a interrumpirle por considerar injusta la pregunta y subrayó que «la situación del testigo ya es bastante mala»^[507].

Los Duff Gordon recibieron el apoyo de sus amigos y de una parte de la prensa. Un periodista escribió que «Torquemada nunca puso de una forma tan injusta a sus víctimas en el potro de la Inquisición como se ha puesto a sir Cosmo y a lady Duff Gordon en el potro de este interrogatorio»^[508]. En su informe, lord Mersey señaló que «las graves acusaciones» contra sir Cosmo eran infundadas, pero eso no bastó para rehabilitar a los Duff Gordon en el tribunal de la opinión pública^[509]. Lucy escribió: «Buena parte del fango que se esparció nos salpicó a nosotros. A mí, personalmente, no me importó, pero estuve muy preocupada por Cosmo. Al final de su vida, sufrió por las calumnias que mancillaron su honor». Según Lucy, el asunto «casi le rompió el corazón y le destrozó la vida»^[510]. Con su despreocupación habitual, Lucy afirmó que la fama que le proporcionó el caso favoreció sus negocios. («Parece que ahora todas las mujeres de Londres quieren un vestido de noche como el que suscitó la admiración de lady Duff Gordon en semejante momento de peligro», comentó en *Women's Wear Daily* el 4 de junio de 1912.) En efecto, los años siguientes fueron buenos para Lucile Ltd., y cuando la Gran Guerra redujo el interés de los europeos por la moda, Lucy centró sus actividades en Nueva York. En 1915 abrió un salón en Chicago. Cosmo estuvo con Lucy en Estados Unidos durante un tiempo, pero en la primavera de 1915, cuando un gigoló ruso a quien ella llamaba Bobbie se incorporó de forma permanente al hogar, se marchó a Inglaterra y vivió separado de ella hasta que murió, en 1931.

El informe de lord Mersey señaló que J. Bruce Ismay había sido injustamente vilipendiado y que, si el director de la White Star no hubiera saltado al bote plegable C, «simplemente habría añadido un nombre más, el suyo, a la lista de muertos»^[511]. Pero también Ismay sufrió amargamente el ostracismo social al que fue condenado y, después de dimitir como presidente de la International Mercantile Marine y como presidente de la White Star en junio de 1913, pasó casi el resto de su vida alejado de la atención pública. En privado, su mujer, al igual que Lucy, comentaba que el *Titanic* había destrozado la vida de su marido.

En el informe de lord Mersey tan solo se culpaba al capitán Lord y a los oficiales del *Californian*, al concluir que su barco se encontraba a una distancia de entre cinco y diez millas del *Titanic* y que si hubieran acudido nada más ver las primeras bengalas de socorro, «podrían haber salvado muchas de las vidas que se perdieron, si no todas»^[512]. Stanley Lord perdió su trabajo en la Leyland Line y trató de limpiar su nombre hasta su muerte, en 1962. En décadas recientes, ha salido en su defensa una legión de partidarios llamados «lorditas», quienes argumentan que el *Californian* no era «el barco misterioso» que avistó el *Titanic* o que estaba demasiado lejos para haberlo alcanzado a tiempo. En cualquier caso, es innegable que si el equipo de

radiotransmisiones del *Californian* hubiera estado en marcha habría captado la llamada de socorro del *Titanic* y acudido al rescate. El informe de la comisión de investigación del Senado de Estados Unidos recomendó que los equipos de radiotransmisiones de los barcos se mantuvieran en marcha las veinticuatro horas del día. Propuso asimismo que los barcos llevaran suficientes botes salvavidas para todos los pasajeros, que se realizaran con regularidad simulacros de evacuación, y que los miembros de la tripulación fueran entrenados en el descenso y manejo de los botes salvavidas.

En cambio, el informe de lord Mersey se vio obligado a abordar con cautela el asunto de los botes salvavidas, ya que la investigación la dirigía la Oficina Británica de Comercio, cuya anticuada normativa permitió que un buque del tamaño del *Titanic* llevara solo dieciséis. No obstante, Mersey sí recomendó que la capacidad de los botes salvavidas se basara en el número máximo de personas que podían transportar los barcos, y no en su tonelaje bruto. Su informe tampoco halló pruebas de que los pasajeros de tercera clase hubieran recibido un trato injusto, pese a que murieron 532 de los 710 que se encontraban a bordo. A lord Mersey se le ha acusado con frecuencia de encubrimiento por no considerar responsables del naufragio ni al capitán Smith ni a la *White Star*. La insistencia de Lightoller en que Smith se limitó a seguir el procedimiento habitual al mantener la velocidad máxima y confiar en que los vigías verían el hielo pesó en la investigación, pese a que Mersey observó que semejante proceder «se considerará sin duda una negligencia en el futuro»^[513]. Su exculpación de la *White Star Line* pudo deberse en cierta medida al temor a que atribuirle la culpa provocara querellas que paralizarían a la empresa y perjudicarían la reputación de los buques ingleses en beneficio de los franceses y los alemanes. No obstante, se presentaron decenas de demandas, sobre todo en Estados Unidos, que en total reclamaban cerca de diecisiete millones de dólares. Los demandantes exigían cantidades muy distintas, desde ocho dólares por un par de zapatillas de Dorothy Gibson y cincuenta por la gaita de Eugene Daly, hasta cinco mil por el nuevo Renault de William Carter y catorce mil por el anillo de rubíes birmanos de Charlotte Cardeza. También se presentaron demandas por la pérdida de vidas: por haberse visto privadas de sus maridos, René Harris reclamó un millón de dólares, May Futrelle trescientos mil y Lily Millet cien mil. Al final, recibieron mucho menos, ya que la suma total repartida entre todas las demandantes ascendió a seiscientos sesenta y cuatro mil dólares.

René Harris cobró cincuenta mil dólares por la pérdida de Henry B. Harris, muchísimo menos que el millón que pedía, pero la suma fue bienvenida, ya que la empresa teatral de los Harris estaba al borde de la quiebra. A René le aconsejaron que liquidara el negocio y viviera de las rentas, pero ella insistió en que Harry no lo hubiera querido. Aunque le dijeron que «no había empresarias teatrales», convenció a

sus acreedores de que le dieran una oportunidad para recuperar la solvencia de la compañía, lo que logró con creces, en contra de lo que todo el mundo esperaba^[514]. Durante veinte años, llenó los teatros Harris con montajes de éxito y ayudó a lanzar a estrellas como Helen Hayes, Barbara Stanwyck, Dame Judith Anderson y la autora teatral Moss Hart. Por su parte May Futrelle, la amiga de René, tuvo que devolver los anticipos que los editores habían pagado a Jacques por libros que ya no podría escribir. También ella se las arregló para satisfacer las deudas de su marido y generar ingresos gracias a los permisos para la publicación de los libros de Jacques y los que ella escribió.

Un pequeño gasto que la White Star cubrió gustosamente fue un viaje transatlántico para Marcelle Navratil, la madre de los dos huérfanos de cabello rizado del *Titanic*, de los que se ocupó Margaret Hays en Nueva York. Cuando vio una foto de los niños en un periódico francés, la señora Navratil se puso en contacto con la White Star, que le envió a Niza un pasaje para Nueva York. En abril, durante las vacaciones de Pascua, su marido, Michel Navratil, con el que ya no vivía, había desaparecido con los niños y luego había embarcado con ellos rumbo a Estados Unidos utilizando el nombre de Louis Hoffman. El 16 de mayo, Marcelle se reunió con sus hijos, y dos días después volvieron juntos a casa a bordo del *Oceanic*.

El mismo día en que Marcelle Navratil llegaba a Nueva York, una película recién estrenada con el título de *Saved from the Titanic* se anunciaba en las marquesinas de los cinematógrafos de la ciudad. Era una película muda de diez minutos realizada en tres semanas en los estudios Éclair de Nueva Jersey y protagonizada por una superviviente del naufragio, Dorothy Gibson, que lucía el mismo vestido de seda blanco y los zapatos de tacón con los que había escapado del transatlántico. Al principio, Dorothy no había querido revivir su calvario tan poco tiempo después del desastre y, según un periódico, durante el rodaje hubo momentos en que «casi perdió el juicio al recordar lo mal que lo había pasado»^[515]. Aquella película, producida por Jules Brulatour, sería la última de Dorothy, ya que después iniciaría una carrera en el mundo de la ópera, que no duró mucho, como tampoco su matrimonio con Brulatour, con el que se casó en 1917. Tras un generoso acuerdo de divorcio en 1919, la muchacha más guapa se retiró de la escena pública y no volvió a subir a un escenario ni a ponerse delante de la cámara.

Margaret Brown, en cambio, se convirtió en objeto de la atención pública. Una fotografía en la que aparecía entregando una copa de plata al capitán Rostron el 29 de mayo se publicó en periódicos de todo el mundo. Durante la ceremonia, que se celebró a bordo del *Carpathia* cuando el buque regresó del Mediterráneo, se entregaron medallas de oro, plata y bronce a Rostron, sus oficiales y tripulantes en nombre de los supervivientes del *Titanic*. Margaret le hizo además un regalo personal al capitán: la figurita funeraria egipcia de turquesa que se había metido en el bolsillo

antes de abandonar su camarote del *Titanic*. El regreso a Denver en abril fue triunfal para la heroína del *Titanic*. Una gran dama de la alta sociedad de Main Line que hasta entonces se había mostrado fría con ella ofreció en su casa un almuerzo en honor de Margaret. La heroína comentó con modestia al *Denver Times*: «Simplemente cumplí con mi deber cuando tuve que hacerlo. Estoy orgullosa de haber salvado a algunas personas, y solo lamento no haber podido salvar a más»^[516]. Margaret siguió presidiendo el Comité de Supervivientes del *Titanic* el resto de su vida y en 1920 depositó coronas de flores en todas las tumbas de las víctimas del *Titanic* en Halifax, donde había desembarcado inesperadamente cuando se produjo un incendio a bordo del barco en el que viajaba. También reunió fondos para la construcción del Monumento a las Mujeres del *Titanic* en Washington, que fue una de las decenas de estatuas, placas, fuentes e incluso edificios que se erigieron a ambos lados del Atlántico en recuerdo del hundimiento.

El mayor monumento al *Titanic* es la Biblioteca Widener de la Universidad de Harvard, encargada por Eleanor Widener en memoria de su hijo Harry, que alberga su colección de libros raros. Entre los muchos monumentos erigidos en Southampton (Inglaterra), destaca una placa de bronce dedicada a los trabajadores del servicio de correo que se realizó con el bronce fundido de la hélice de repuesto del *Titanic*. Y pocos días después del hundimiento, la Casa Blanca propuso erigir un monumento dedicado a Archie Butt y Frank Millet. Fue idea del presidente Taft, quien presidió el comité creado para financiar su construcción e hizo la primera donación. Varios centenares de amigos de Frank y Archie no tardarían en imitarle. En la lista de donantes aparecen figuras destacadas de la Edad Dorada, como el escultor Daniel Chester French, los arquitectos Henry Bacon y Cass Gilbert, los industriales Henry Clay Frick y Charles L. Freer, el creador de parques urbanos Frederick Law Olmstead y el artista decorativo Louis Comfort Tiffany.

En un principio, se pensó en una lápida de bronce que se colocaría en el recinto de la Casa Blanca, pero el escultor Daniel Chester French escribió a Lily Millet a comienzos de julio para explicarle que el arquitecto Thomas Hastings y él estaban trabajando en algo que probablemente sería una fuente. A finales de enero de 1913, el presidente Taft dio el visto bueno al proyecto de la Fuente en Recuerdo de Butt y Millet, que se colocaría en un claro del parque Elipse, justo detrás de la extensión de césped del sur del recinto de la Casa Blanca. Daniel Chester French, quien más tarde esculpiría la gran figura de Abraham Lincoln sentado del monumento al presidente, creó dos bajorrelieves para el surtidor central de la fuente, que se levanta sobre una base de mármol de Tennessee. En la parte norte, de cara a la Casa Blanca, se esculpió un caballero con armadura que representa la caballería en honor de Archie Butt. En la parte sur, mirando hacia el Monumento a Lincoln, una muchacha de estilo clásico con una paleta y un pincel que simbolizan el arte recuerda a Frank Millet. Alrededor de la

base, una inscripción reza:

En memoria de Francis Davis Millet (1846–1912) y Archibald Willingham Butt (1865–1912). Este monumento fue erigido por sus amigos con la aprobación del Congreso.

La Fuente en Recuerdo de Butt y Millet se terminó en octubre de 1913, pero no hay constancia de que se celebrara ninguna ceremonia de inauguración. Woodrow Wilson ya había sustituido a William Taft como presidente. En las elecciones de otoño, las que Archie tanto temía, Theodore Roosevelt se presentó con un tercer partido recién creado, lo que dividió el voto republicano y permitió a los demócratas conquistar la Casa Blanca. En su discurso de toma de posesión, el presidente Wilson elogió la prosperidad de Estados Unidos, pero señaló que «el mal ha venido de la mano del bien y mucho oro fino se ha corroído. La riqueza ha traído consigo un imperdonable derroche»^[517]. Estados Unidos y el mundo entero, estaban cambiando. Menguaba el respeto por la riqueza y los privilegios, y los excesos de la Edad Dorada habían quedado atrás, al menos de momento. La conflictividad laboral, las manifestaciones a favor del voto femenino y las olas de inmigrantes del Nuevo Continente eran heraldos de un mundo moderno que nacía con esfuerzo.

«Hace falta una advertencia terrible para volver a tierra firme y recuperar el sano juicio», declaró William Alden Smith ante la comisión de investigación estadounidense^[518]. El *Titanic*, por supuesto, no consiguió tal cosa. «La historia del siglo» se vería pronto eclipsada por horrores mucho mayores en las tierras de Flandes. Pero llama la atención que, en el siglo XXI, aquel naufragio eduardiano se haya convertido en la metáfora más invocada de las calamidades, un sinónimo de la arrogancia y la locura humanas. En una época en que los mitos griegos y las historias de la Biblia hace tiempo que dejaron de formar parte del acervo común, el *Titanic* se ha erigido en una de las parábolas modernas más poderosas. Expresiones como «cambiar de sitio las butacas de cubierta» y «chocar contra el iceberg» se usan a diario y no requieren explicación. Para los políticos, verse caricaturizados en la proa inclinada de un buque por lo menos una vez se ha convertido en un rito inevitable. La historia del gigantesco buque que se hundió en su primera travesía está tan cargada de simbolismo que, si no hubiera sucedido realmente, tendríamos que inventarla.

Pero sucedió, en aquella fría y clara noche de abril de 1912. Y sucedió a gente de verdad —fogoneros, millonarios, damas de la alta sociedad, curas, camareros—, gente que mostró todo un abanico de reacciones demasiado humanas a medida que evolucionaban los acontecimientos de la noche. Los recuerdos de los supervivientes, aun siendo contradictorios y enrevesados, nos permiten situarnos en aquella cubierta inclinada y preguntarnos qué hubiéramos hecho nosotros.

La historia insumergible continúa.

Epílogo

Vidas después del «Titanic»

Pero ¿cuánto tiempo siguieron viviendo? De las setecientas doce personas que escaparon a la muerte en la madrugada del 15 de abril de 1912, cinco llegaron a cumplir cien años o más, y al menos una docena vivió más de noventa. A pesar de la excepcional longevidad de algunos, la tragedia perseguiría a muchos supervivientes del *Titanic*, lo que a menudo ha dado pábulo a conjeturas supersticiosas sobre la acción del destino.

Están documentados al menos siete suicidios, y el investigador del *Titanic* Philip Gowan ha encontrado pruebas de siete u ocho más, aunque ninguno de ellos, por lo que se sabe, está directamente relacionado con el *Titanic*. El doctor Washington Dodge, el médico y político municipal que ayudó a apartar el bote 13 de la válvula de escape del condensador, se disparó un tiro en la frente en 1919 tras una crisis nerviosa causada por problemas en sus negocios e inversiones. En marzo de 1927, el doctor Henry Frauenthal se tiró por el balcón de su apartamento de Nueva York después de meses de una depresión exacerbada por la enfermedad mental de su esposa. El vigía Frederick Fleet se ahorcó con una cuerda de tender la ropa en 1965, desesperado por la muerte de su mujer. En noviembre de 1933, el cabo Robert Hichens, el marinero que estaba al timón cuando Fleet vio el iceberg y que luego se convirtió en el tirano del bote 6, planeó en Torquay (Devon) un asesinato tras el cual se suicidaría, pero la noche que escogió para el crimen estaba tan borracho que solo consiguió herir al hombre que creía que le había agraviado. Tampoco se suicidó, aunque intentó cortarse las venas durante su arresto. Hichens salió de la cárcel en 1937 y murió en 1940. El 22 de septiembre de 1945, Jack Thayer, entonces de cincuenta años, fue hallado en su coche con las venas de las muñecas y la garganta rajadas. El motivo del suicidio que se ha esgrimido con mayor frecuencia es que estaba deprimido por la pérdida de su hijo en la guerra del Pacífico. Su esposa, Marian Thayer, murió por causas naturales el 14 de abril de 1944, en el trigésimo segundo aniversario de la colisión del *Titanic* con el iceberg.

Parece un cruel capricho del destino que Douglas Spedden, el único hijo de Daisy y Frederic Spedden, muriera atropellado en 1915, tres años después de que toda la familia se salvara del hundimiento del *Titanic*. La pareja no tuvo más hijos y pasó el resto de su vida en Tuxedo Park. Frederic murió en 1947 y Daisy en 1950. (Durante un tiempo Daisy tuvo empleada a Ellen Bird, la criada inglesa de Ida Straus). En 1913, como regalo de Navidad para Douglas, Daisy escribió un relato sobre los viajes de la familia por Europa y la travesía del *Titanic* en el que el narrador era el oso polar de juguete de Douglas. Leighton Coleman III, un pariente, descubrió el manuscrito y

lo publicó en 1994 en forma de cuento ilustrado para niños con el título de *Polar, the Titanic Bear*.

Trevor Allison, de once meses, único superviviente de su familia, tampoco llegaría a la edad adulta. Su niñera inglesa, Alice Cleaver, desembarcó del *Carpathia* con el bebé, al que había subido al bote 11. La familia Allison la culpó de la muerte de Bess Allison y de Loraine Allison, de dos años, al creer que Bess no debía de saber que la niñera se había llevado al bebé y que por eso estuvo buscándolo hasta que fue demasiado tarde. Alice afirmó haber dicho a la señora Allison que se llevaba al bebé. El comandante Peuchen aseguró que vio a Bess Allison bajar de un bote con Loraine e ir a buscar a su marido. Trevor Allison se crió con el hermano de Hudson, George Allison, y su mujer, Lillian, pero murió a causa de una intoxicación alimentaria a los dieciocho años, en agosto de 1929. En 1940, una mujer llamada Loraine Kramer afirmó en un programa de la radio nacional ser Loraine Allison. La historia de cómo sobrevivió al hundimiento del *Titanic* resultó ser inventada y la familia Allison la tachó de impostora.

La más sobrecogedora de todas las historias de los supervivientes tal vez sea la de Helen Walton Bishop, la recién casada de diecinueve años de Dowagiac (Michigan), que dejó su perro faldero Frou Frou antes de subirse al bote 7 con su marido. Probablemente Helen estaba embarazada cuando embarcó en el *Titanic*, ya que el 8 de diciembre de 1912 dio a luz a un varón que murió dos días después. El siguiente mes de noviembre, Helen sufrió una grave fractura de cráneo en un accidente de automóvil y no se esperaba que sobreviviera. Sin embargo, le pusieron una placa de acero en el cráneo y logró recuperarse, pero su estado mental se vio gravemente alterado, circunstancia que condujo a su divorcio en enero de 1916. Tres meses después, Helen se cayó durante una visita a unos amigos en Danville (Illinois) y el 15 de marzo de 1916 murió. Fue enterrada en su ciudad natal, Sturgis (Michigan). Su fallecimiento, a los veintitrés años, fue portada del *Dowagiac Daily News*. Irónicamente, la noticia compartió página con un artículo sobre las segundas nupcias de su ex marido, Dickinson Bishop.

RHODA ABBOTT (1873–1946)

Llamada algunas veces Rosa, fue rescatada del medio hundido bote desplegable A y es la única mujer que sobrevivió aquella noche en el agua helada. Tras desembarcarla del *Carpathia* la llevaron al hospital de Nueva York, donde estuvo ingresada dos semanas. Sufrió problemas respiratorios el resto de su vida. Rhoda se sintió muy afligida por la muerte de sus dos hijos, Rossmore, de dieciséis años, y Eugene, de catorce. En 1911 se los había llevado a Inglaterra después de separarse de Stanton Abbott, un campeón de boxeo de pesos medios, pero los dos chicos añoraban Estados Unidos, así que decidió volver con ellos a Providence (Rhode Island) a bordo del *Titanic*. En diciembre de 1912 se casó con un viejo amigo de Inglaterra, George

Williams, con quien vivió en Jacksonville (Florida) hasta 1928, cuando la pareja regresó a Inglaterra. George sufrió un infarto y Rhoda lo cuidó hasta que murió diez años después. Ella falleció el 18 de febrero de 1946 a causa de un paro cardíaco.

RAMÓN ARTAGAVEYTIA (1840–1912)

Cuando los pasajeros embarcaban en los botes salvavidas, alguien vio en la cubierta superior a Ramón Artagaveytia en compañía de otros dos uruguayos, Francisco M. Carrau, de treinta y un años, y su sobrino José Pedro Carrau, de diecisiete. Los tres perecieron. El *Mackay–Bennet* recuperó el cuerpo de Ramón, que fue trasladado a Montevideo para su entierro. Los cadáveres de los Carrau no se encontraron.

MADELEINE ASTOR (1893–1940)

El 14 de agosto de 1912, a los diecinueve años, Madeleine Astor dio a luz a John Jacob Astor VI. Había heredado los ingresos de un fondo de inversiones de cinco millones de dólares y el usufructo de la mansión de la Quinta Avenida y de Beechwood, en Newport, con la condición de que no volviera a casarse. Pero el 22 de junio de 1916 Madeleine renunció a sus derechos sobre la fortuna de los Astor al contraer matrimonio con un amigo de la infancia, el rico e independiente William Karl Dick (1888–1953). Tuvieron dos hijos, pero se divorciaron en 1933 después de que Madeleine iniciara un romance con un premiado boxeador italiano de veintiséis años llamado Enzo Fiermonte, a quien había contratado para que enseñara ese deporte a sus hijos. Para espanto de la familia y de la buena sociedad de Palm Beach, en noviembre de 1933 se casó con Fiermonte. Tras cinco tormentosos años se divorció de él en 1938 alegando «crueldad extrema» del cónyuge. Dos años después, la siempre delicada Madeleine murió de una dolencia cardíaca a la edad de cuarenta y siete años y fue enterrada en el cementerio de la Trinidad de Nueva York, no lejos de su primer marido, a quien había visto por última vez en la cubierta del *Titanic*. El hijo mayor de Madeleine, John Jacob Astor VI, se pasó muchos años luchando con su hermanastro, Vincent Astor, por una parte mayor de la herencia y murió en 1992.

LÉONTINE PAULINE «NINETTE» AUBART (1887–1964)

Varios miembros de la familia Guggenheim esperaron la llegada del *Carpathia* y, según se cree, se ocuparon de encontrar un alojamiento en Nueva York para Ninette Aubart y su criada. Silenciaron su existencia a la viuda de Ben Guggenheim, Florette. Ninette y su criada embarcaron en el *Adriatic* con destino a Liverpool el 3 de mayo, y desde allí siguieron a París. Presentó una demanda contra la White Star reclamando 12 220 dólares por sus pertenencias y veinticinco mil por las heridas sufridas. Recibió mucho menos, como casi todos los demandantes. Ninette Aubart se casó tres veces y tuvo por lo menos un hijo, un varón. Murió en París en 1964. Se cree que uno de sus maridos fue miembro del gobierno francés. René Harris recordó en su artículo

publicado en *Liberty* en 1932 que, durante una visita a París, su compañera de habitación en el *Carpathia* la invitó a tomar el té y que estaba entonces casada «con una de las figuras más destacadas de la capital francesa»^[519].

LAWRENCE BEESLEY (1877–1967)

Escribió un libro que se convirtió en un gran éxito, *The Loss of the SS Titanic*, publicado a finales de 1912. Era devoto de la ciencia cristiana y escribió en una publicación de dicha iglesia sobre cómo le ayudó su fe durante el desastre, al igual que hizo otro adepto a esa religión que viajaba en el buque, Charles Lightoller. Beesley mantuvo correspondencia con Walter Lord mientras este recopilaba información para *La última noche del «Titanic»* y visitó el plató durante el rodaje de la película de 1958 basada en el libro. Murió el 14 de febrero de 1967 a los ochenta y nueve años.

KARL BEHR (1885–1949)

Se casó con Helen Newsom en marzo de 1913 y tuvieron tres hijos y una hija. Karl volvió a jugar al tenis en 1915, compitió con R. Norris Williams y se situó entre los diez mejores tenistas de Estados Unidos. Más tarde se metió en la banca, fue nombrado vicepresidente de Dillon, Read & Co. (Nueva York) y estuvo en la junta directiva de varias empresas, entre ellas Goodyear Tire and Rubber y la National Cash Register Company. Después de su muerte, el 15 de octubre de 1949, Helen se casó con Dean Mathey, un tenista amigo de Karl. Ella murió en 1965.

JOSEPH BOXHALL (1884–1967)

Después de prestar declaración ante las comisiones de investigación estadounidense y británica, se convirtió en el cuarto oficial del *Adriatic*. Durante la Primera Guerra Mundial, sirvió en fragatas y en un torpedero, y fue ascendido al grado de capitán de corbeta. Después de la guerra, se casó con Marjorie Beddells, hija de un industrial de Yorkshire. El matrimonio fue feliz, pero no tuvieron hijos. Boxhall se reincorporó a la marina mercante en 1919, llegó a ser oficial jefe, pero nunca capitán, y se retiró en 1940. Ejerció de asesor técnico en la producción de la película *La última noche del Titanic*, para sorpresa de quienes le conocían, ya que hasta entonces se había mostrado reticente a hablar del transatlántico. Murió a los ochenta y tres años, el 25 de abril de 1967. Era entonces el último oficial vivo del *Titanic* y sus cenizas se esparcieron en el océano cerca del lugar del hundimiento.

GEORGE BRERETON (1874–1942)

El tahúr profesional George Brereton (también conocido como Brayton, Bradley, etcétera) trabó amistad con el pasajero Henry Stengel a bordo del *Carpathia* y más tarde trató de implicarle en un timo relacionado con apuestas de carreras de caballos

en Nueva York. Brereton murió de un disparo en la cabeza en 1942 y se cree que fue uno de los suicidios del *Titanic*. Su compañero de juego Charles Romaine murió atropellado por un taxi en Nueva York en 1922. Se desconoce la suerte de Harry Homer.

HAROLD BRIDE (1890–1956)

Seguía en la cabina de radiotransmisiones del *Carpathia* junto con Harold Cottam cuando Guglielmo Marconi subió a bordo en el muelle 54 para felicitar personalmente a ambos operadores. Bride vendió su historia a los periódicos, muchos de los cuales publicaron una fotografía en la que aparecía en el momento en que lo sacaron del *Carpathia* con los pies vendados. Al regresar a Inglaterra, siguió trabajando de operador de radiotransmisiones y durante la Primera Guerra Mundial prestó servicio como telegrafista en el pequeño vapor *Mona's Isle*. Se casó en 1919 y tuvo tres hijos. Más tarde se trasladó a Escocia, donde trabajó como viajante de comercio. Murió el 29 de abril de 1956, a los sesenta y seis años.

MARGARET BROWN (1867–1932)

Continuó viajando y trabajando en los asuntos que apoyaba, como el voto femenino, la alfabetización de los niños, la conservación de monumentos históricos y el Comité de Supervivientes del *Titanic*. Durante la Primera Guerra Mundial, trabajó con el Comité Estadounidense para la Francia Devastada, que se dedicaba a reconstruir ciudades derruidas en el frente occidental, y ayudó a dispensar las atenciones necesarias a los soldados heridos, lo que le valió la Legión de Honor francesa. Su marido, J. J. Brown (quien después del naufragio había dicho de su mujer: «Es demasiado mala para hundirse»)^[520], murió en 1922, y las disputas legales por su testamento consumieron buena parte del tiempo y el dinero de Margaret durante varios años. Siempre fascinada por el teatro, Margaret empezó a estudiar interpretación al estilo de Sarah Bernhardt y a los cincuenta y muchos años realizó incluso una gira con una obra que había hecho famosa la divina Sarah. El 26 de octubre de 1932, cuando se alojaba en el hotel Barbizon de Nueva York, murió de una hemorragia cerebral a la edad de sesenta y cinco años. La autopsia reveló que tenía un tumor cerebral de considerable tamaño. Después de su muerte, un periodista del *Denver Post* llamado Gene Fowler escribió un relato bastante fantasioso de su vida y la apodó Molly Brown. La historia se convertiría más tarde en el musical de Broadway *The Unsinkable Molly Brown*, del que se realizaría una versión cinematográfica, *Molly Brown, siempre a flote*, protagonizada por Debbie Reynolds.

FRANCIS M. BROWNE (1880–1960)

Se convirtió en el padre Browne después de ordenarse sacerdote en 1915 y a continuación fue nombrado capellán de la Guardia Irlandesa. Prestó servicio en el

frente occidental, donde resultó herido varias veces y sufrió problemas pulmonares a causa del gas mostaza. Después de la guerra, lo enviaron a Australia para que se recuperara, viaje que documentó con detalle con su cámara. Cuando murió, en 1960, los jesuitas irlandeses heredaron un archivo fotográfico de más de cuarenta y dos mil instantáneas, un legado extraordinario que desde entonces se ha mostrado en libros y exposiciones.

DANIEL BUCKLEY (1890–1918)

Después de prestar declaración ante la comisión de investigación del Senado estadounidense, fue tachado de cobarde por esconderse bajo un chal de mujer en un bote salvavidas del *Titanic*. Sin embargo, durante la Primera Guerra Mundial prestó servicio en la infantería de su país de adopción y fue abatido en 1918. Lo enterraron en su localidad natal, Ballydesmond, en el condado de Cork.

EMMA BUCKNELL (1852–1927)

A los dieciocho años, Emma Ward, la hija de un clérigo, se convirtió en la tercera esposa del acomodado William Bucknell de Filadelfia, cuarenta y un años mayor que ella. El matrimonio tuvo un hijo y tres hijas, pero tras cumplir los setenta años Bucknell se volvió irascible y tacaño con su mujer e hijos, a pesar de su considerable riqueza, que fue la principal fuente de financiación de la Universidad Bucknell de Lewisburg (Pensilvania). Bucknell murió en 1890 y Emma se convirtió en una viuda rica con tiempo y dinero suficientes para viajar. Tras el desastre del *Titanic*, Emma habló abiertamente de la mala preparación de los tripulantes del buque y de la falta de botes salvavidas, y al parecer estuvo traumatizada por el desastre el resto de su vida. Dividió su tiempo entre una casa en Clearwater (Florida) y su refugio de Adirondack, a orillas del lago Saranac, donde murió de un paro cardíaco el 27 de junio de 1927.

HELEN CANDEE (1859–1949)

Se recuperó de la rotura de tobillo que sufrió al subir al bote 6, aunque tuvo que usar un bastón durante un año. Tras publicar su relato del desastre, «Sealed Orders», en la revista *Collier's* en mayo de 1912, intentó olvidar el *Titanic*, aunque reclamó diez mil dólares por daños personales y 4646 por pertenencias perdidas en una demanda colectiva contra la White Star. En octubre de 1912 se publicó su extenso y opulento libro sobre tapices, titulado simplemente *The Tapestry Book*, que sería su obra más conocida. En 1917, a los cincuenta y ocho años, se enroló como enfermera voluntaria en la Cruz Roja italiana y atendió a soldados heridos en hospitales de campaña, en la retaguardia. En Milán cuidó a un joven conductor de ambulancia estadounidense llamado Ernest Hemingway, cuya historia de amor con una de las compañeras de Helen inspiró la novela *Adiós a las armas*. En la década de 1920, Helen realizó viajes por el Lejano Oriente y escribió dos libros que recibieron muy buenas críticas,

Angkor the Magnificent y *New Journeys on Old Asia*. En 1930 volvió a su afición por los tejidos en su octavo y último libro, *Weaves and Draperies: Classic and Modern*. Cumplidos los setenta años, continuó viajando y escribió numerosos artículos para *National Geographic*. A los ochenta años, su salud empezó a deteriorarse. Se fue a vivir con su hija Edith y en verano visitaba su casa de campo en York Harbor (Maine). Fue allí donde el 23 de agosto de 1949, a la edad de noventa años, aquella vida tan productiva y rica en experiencias llegó a su fin.

CHARLOTTE CARDEZA (1854–1939)

La demanda más cuantiosa por pertenencias perdidas fue la de Charlotte Cardeza, quien presentó un inventario detallado del extenso guardarropa que transportaba a bordo, y que valoró en 36 567,2 libras (177 352,75 dólares). Charlotte continuó viajando por el mundo hasta la década de 1930, cuando su salud empeoró y se retiró a Montebello, su mansión de Main Line. Cuando murió, el 1 de agosto de 1939, a los ochenta y cinco años, sus propiedades pasaron a su hijo, Thomas Cardeza (1875–1952), quien en nombre de su madre creó una fundación dedicada al estudio de las hemopatías en la Universidad Thomas Jefferson.

PAUL CHEVRÉ (1866–1914)

La inauguración oficial del hotel Château Laurier en Ottawa se pospuso por la muerte de Charles Hays, y el 12 de junio de 1912 se celebró una ceremonia bastante modesta. El busto que el escultor Paul Chevré realizó del primer ministro Wilfried Laurier se colocó en la recepción. Chevré murió menos de dos años después. Su obituario afirmaba que sobrevivió al hundimiento del *Titanic*, pero que nunca se recuperó de la conmoción sufrida.

EUGENE DALY (1883–1965)

Gaitero irlandés, mantuvo su amor por la música durante toda su vida, si bien se pasó a la flauta cuando su mujer empezó a quejarse del sonido de la gaita. Llegó sin blanca a bordo del *Carpathia* y tuvo distintos trabajos en Nueva York antes de ir a la guerra en 1917. Su novia irlandesa aceptó su propuesta de matrimonio y se casó antes de marcharse a Francia. La pareja regresó a Irlanda en 1921, cuando la madre de Eugene estaba muriéndose, y se quedó en Galway, donde nació su única hija, Marion (Mary). Mary y su marido emigraron a Estados Unidos en 1952; tras la muerte de su esposa, en 1961, Eugene se fue a vivir con ellos y falleció en Nueva York el 30 de octubre de 1965.

ELIZA GLADYS «MILLVINA» DEAN (1912–2009)

Millvina Dean, de dos meses de edad; su madre, Eva Georgetta «Ettie» Light Dean (1879–1975), y su hermano de dos años, Bertram Dean (1910–1992), regresaron a

Inglaterra a bordo del *Adriatic*, donde Millvina se convirtió en «la mascota del barco», ya que los pasajeros se peleaban por hacerse una foto con ella en brazos. La familia se fue a vivir con los padres de Ettie cerca de Southampton, donde Millvina y Bertram fueron educados gracias a un pequeño subsidio de un fondo de ayuda a los supervivientes. Millvina no supo que había estado a bordo del *Titanic* hasta que cumplió los ocho años, cuando su madre planeaba volver a casarse. Millvina nunca se casó. Trabajó de ayudante de cartografía durante la Segunda Guerra Mundial y más tarde en el departamento de compras de una empresa de ingeniería de Southampton. Cumplidos los setenta años, se convirtió en una celebridad del *Titanic* y se solicitó su presencia en numerosos actos, exposiciones y programas de radio y televisión. En los últimos años de su vida, cuando ya era la única superviviente del *Titanic*, no dejó de firmar autógrafos y contar su historia. Murió el 31 de mayo de 2009 tras una breve enfermedad y sus cenizas se esparcieron en el puerto de Southampton, escenario de la partida del *Titanic* noventa y siete años antes.

MAHALA DOUGLAS (1864–1945)

Continuó viviendo en Walden, la gran mansión que ella y su marido Walter construyeron a orillas del lago Minnetonka, y en su casa de invierno en Pasadena, hasta que murió el 21 de abril de 1945, a los ochenta y un años. El cuerpo de su marido fue recuperado por el *Mackay–Bennett*, y los dos están enterrados juntos en el mausoleo de la familia Douglas, en el cementerio de Oak Hill de Cedar Rapids (Iowa).

LADY DUFF GORDON (1863–1935)

Los años veinte no fueron felices para Lucy Duff Gordon, ya que sus románticas faldas estaban pasadas de moda en la era del jazz. Como escribiera Cecil Beaton, «la era de la ornamentación elaborada había quedado atrás. Las gasas en tonos pastel de Lucile ya no estaban de moda y se vieron reemplazadas por los jerséis y las faldas cortas de Chanel»^[521]. Lucy no entendió los cambios que se produjeron en el mundo tras la guerra y despidió de su salón al diseñador Edward Molyneux por crear diseños de líneas más elegantes y más modernas. En 1923, Lucile Ltd. quebró. El amable Cosmo tuvo que explicar cómo se había desvanecido su capital; como de costumbre, Lucy culpó a sus socios comerciales. Continuó escribiendo columnas de moda y de vez en cuando creó algún diseño para clientas particulares en su pequeño apartamento, tal como había comenzado tantos años atrás. «Tuvo que aprender a coger el autobús, a veces bajo la lluvia, y a asistir a cócteles», recordaría su nieta^[522]. No resultó de gran ayuda que su hermana Elinor Glyn (1864–1943) disfrutara de un gran éxito en Hollywood como guionista e incluso como directora. (Cuando Clara Bow protagonizó la adaptación cinematográfica de la novela de Elinor It, la apodaron «la chica *it*», expresión en que la palabra *it* equivalía a *sex–appeal*.) En 1932 Lucy

publicó su autobiografía, *Discretions and Indiscretions*, que se convirtió en un éxito de ventas. En ella explica sus experiencias en el *Titanic* y el escándalo posterior. Lucy murió a los setenta y un años de cáncer de mama en una residencia de ancianos de Londres el 20 de abril de 1935, cuatro años después que Cosmo. Están enterrados juntos en el cementerio de Brockwood, cerca de Londres. En los últimos años, las exposiciones de los diseños de Lucile en el museo Victoria and Albert de Londres y en el Instituto de Moda y Tecnología de Nueva York han contribuido a reconocer el lugar que ocupó Lucy en la historia de la moda.

ALICE FORTUNE (1887–1961)

Cuando inició su flirteo con William Sloper a bordo del *Titanic*, probablemente no pensaba que la cosa fuera a pasar de ahí, ya que el 8 de junio de 1912 se casó con el abogado Charles Holden Allen, con quien ya estaba prometida. La pareja tuvo una hija y vivió en Fredericton (New Brunswick) y en Montreal. Se retiraron a su casa de verano en Chester (Nueva Escocia), donde Alice murió el 7 de abril de 1961. Su madre, Mary Fortune (1851–1929), no se volvió a casar y murió en Toronto en marzo de 1929, a la edad de setenta y siete años. Su hermana mayor, Ethel Fortune (1883–1961), se vio torturada por sueños en los que veía a su hermano Charles agitándose en el agua helada. Se casó con el banquero de Toronto Crawford Gordon en 1913, y el hijo que tuvieron, Crawford Gordon II, sería el creador del prototipo del avión Avro Arrow en la década de 1950. Ethel murió en Toronto el 21 de marzo de 1961. Su hermana menor, Mabel Helen Fortune (1888–1968), se casó con un músico de jazz de Minnesota y tuvo un hijo, pero el matrimonio no duró mucho. Mabel conoció luego a una mujer de Ottawa con la que vivió en Victoria (Columbia Británica) durante el resto de su vida.

LILY MAY FUTRELLE (1876–1967)

Volvió a Stepping Stones, la casa situada en el puerto de Scituate (Massachusetts), y dicen que cada 15 de abril lanzaba flores al Atlántico en memoria de su marido, Jacques Futrelle. En la década de 1930, impartió clases de escritura creativa en Boston y Nueva York y asumió la presidencia nacional de la Liga de Mujeres Escritoras de Estados Unidos. También realizó un programa de radio llamado *Do You Want to Be a Writer?* Murió a los noventa y un años en Scituate, donde está enterrada.

DOROTHY GIBSON (1889–1946)

William Sloper escribió que le invitaron a la celebración de la boda de Dorothy Gibson y Jules Brulatour en 1917, pero que no pudo asistir. El romance de la muchacha más guapa del barco con Brulatour se hizo público en mayo de 1913, después de que Dorothy atropellara mortalmente a un peatón cuando conducía el coche de su amante. Tras separarse de Brulatour en 1919, Dorothy vivió durante un

tiempo en Manhattan y en 1928 se mudó a Francia con su madre. Más tarde participó en la política fascista, pero cambió de bando durante la Segunda Guerra Mundial. Fue arrestada por los alemanes en Italia como sospechosa de apoyar a la resistencia y encarcelada en Milán. Escapó en 1944. Murió de un paro cardíaco en el hotel Ritz de París el 17 de febrero de 1946, a los cincuenta y seis años. No se conserva ningún ejemplar de *Saved from the Titanic* y la única película que existe de su carrera cinematográfica es una comedia, *The Lucky Holdup*, que se estrenó justo antes de que embarcara en el *Titanic*.

HENRY SLEEPER HARPER (1864–1944)

«Louis, ¿cómo te conservas tan joven?», dicen que le espetó Henry Harper al pasajero del *Carpathia* Louis Odgen poco después de subir a él^[523]. Es posible que una despreocupación similar ante los problemas hubiera contribuido a la liquidación de la editorial Harper & Brothers en 1899, cuando Henry era su director. Tras la venta de la empresa, Henry mantuvo su despacho durante un tiempo, pero cada vez se desentendía más de ella. Su esposa, Myra, y él no tenían hijos y se pasaban la mitad del año viajando. Henry amaba la naturaleza y se implicó en la protección de los bosques de Adirondack para evitar que los talasen. Después de sobrevivir al hundimiento del *Titanic*, los Harper continuaron viajando y, cuando estaban en Estados Unidos, dividían su tiempo entre la ciudad de Nueva York y una casa de verano en Winter Harbor (Maine). Tras la muerte de Myra Harper en 1923, Henry volvió a casarse y con más de sesenta años tuvo un hijo, al que también llamó Henry. Henry Sleeper Harper murió el 1 de marzo de 1944 en Nueva York después de dos años de enfermedad. Su bombín fue fotografiado encima de una cama de su camarote durante el rodaje del documental tridimensional de James Cameron *Misterios del Titanic*. Su sirviente egipcio, Hammad Hassab (llamado también Hassab Hamad), regresó a Egipto y continuó trabajando como trujamán para Thomas Cook and Sons. Su tarjeta de visita rezaba: «Hammad Hassab, trujamán, Con el honor de haber sobrevivido al *Titanic*».

IRENE (RENÉ) HARRIS (1876–1969)

«La señora Harris era rica, atrevida y de infinito buen humor», recordó la autora teatral Moss Hart de la mujer que produjo su primer montaje en 1925^[524]. Los años veinte fueron felices para René (quien a partir de entonces se hizo llamar Renée), mientras el cantante y bailarín George M. Cohan llenaba con regularidad el teatro Hudson y en el Fulton se representaba *Abie's Irish Rose*. Eso le permitió pagarse un apartamento en Park Avenue, una casa en Palm Beach y un yate con cuatro tripulantes. De su círculo social formaban parte Irving Berlin, Douglas Fairbanks y Mary Pickford, y tuvo numerosos admiradores masculinos, tres de los cuales se casaron con ella, aunque ninguno de esos matrimonios duró mucho tiempo. «Me he

casado cuatro veces, pero en realidad solo he tenido un marido», afirmó refiriéndose al primero, a quien siempre llamó Henry B^[525]. Renée conservaría su «infinito buen humor», pero perdió todo lo demás cuando la Gran Depresión afectó con particular fuerza al negocio teatral. En 1932 se vio obligada a vender el teatro Hudson por solo cien mil dólares, cuando en el pasado habían llegado a ofrecerle un millón, y ni siquiera eso le permitió pagar todas sus deudas. Se quedó con lo puesto y se fue a vivir con su hermana. Sobrevivió a la Depresión dirigiendo obras de teatro infantil para el Proyecto Teatral Federal, de la Administración para el Progreso del Trabajo, y vendiendo de vez en cuando artículos a las revistas. A principios de los años cincuenta, vivía en un apartamento de una habitación en un hotel de la beneficencia en Manhattan y pasaba los veranos en un asilo para gente del teatro en Long Island. Trabajó buena amistad con Walter Lord cuando este trabajaba en *La última noche del «Titanic»*, pero no fue capaz de aguantar una proyección entera de la versión cinematográfica de 1958 porque le pareció demasiado realista. En el quincuagésimo aniversario del hundimiento, en 1962, concedió una entrevista a la radio NBC y asistió a un servicio religioso en memoria de las víctimas oficiado en la iglesia de los Marineros de Nueva York junto con su vieja amiga May Futrelle y algunos otros supervivientes. Walter Lord la animó a terminar de escribir la historia de su interesante vida, y estaba trabajando en ella en agosto de 1969 cuando perdió el conocimiento y la llevaron al hospital. Renée murió el 2 de septiembre de 1969 a la edad de noventa y tres años. Todos cuantos la conocieron tuvieron que estar de acuerdo con el obituario que le dedicó la revista *Variety*, que decía que «esa dama era especial»^[526].

MASABUMI HOSONO (1870–1939)

El único superviviente japonés del *Titanic* fue atacado por avergonzar a su país a ojos de Occidente. En 1913 perdió su empleo en el gobierno, aunque más tarde le volvieron a contratar. Hosono escribió un relato de su experiencia en el *Titanic*, en el que afirmó (erróneamente) que fue la última persona que saltó al último bote. Murió el 14 de marzo de 1939.

VIOLET JESSOP (1887–1971)

La camarera Violet Jessop tuvo la suerte de sobrevivir a la colisión del *Olympic* con el crucero británico *Hawke* el 20 de septiembre de 2011 y al hundimiento del *Titanic* y del tercer buque hermano, el *Britannic*, que naufragó en el mar Egeo cuando se utilizaba como barco hospital en 1916. Sus memorias, *Titanic Survivor*, fueron editadas por el historiador John Maxtone–Graham y publicadas en 1997. Violet murió en mayo de 1971 en Great Ashfield, Suffolk (Reino Unido).

CHARLES LIGHTOLLER (1874–1952)

Pese a su firme defensa del capitán Smith y la *White Star*, el oficial de mayor rango de los que sobrevivieron al hundimiento del *Titanic* no llegó a ser nunca capitán de ningún barco de la *White Star*. Pero sí fue comandante de la marina británica durante la Primera Guerra Mundial, y cuando volvió a la *White Star* después de la guerra, le nombraron oficial jefe del *Celtic*. Al darse cuenta de que nunca obtendría un puesto mejor, Lightoller se retiró tras veinte años de servicio. Su mujer y él llevaron durante un tiempo una casa de huéspedes. Compró y arregló una lancha de vapor que llamó *Sundowner* y el 1 de junio de 1940, a sus sesenta y seis años, Lightoller atravesó con ella el canal para rescatar a soldados de las playas de Dunkerque. Durante la Segunda Guerra Mundial, perdería a dos de sus tres hijos en combate. Charles Lightoller murió el 8 de diciembre de 1952 a la edad de setenta y ocho años.

HAROLD LOWE (1882–1944)

Confesó a Margaret Brown en el *Carpathia* que se arrepentía del lenguaje vulgar que había utilizado en el bote salvavidas y que tanto molestó a Daisy Minahan. Tras una queja de la embajada italiana, también se desdijo de su declaración ante la comisión de investigación estadounidense de que había disparado la pistola para evitar que «inmigrantes italianos» saltaran al bote 14. (Aseguró que quiso decir «inmigrantes de raza latina»)^[527]. Lowe se casó en septiembre de 1913, y la pareja tuvo un niño y una niña. Durante la Primera Guerra Mundial, fue comandante de la Real Reserva Naval, pero, como los demás oficiales supervivientes del *Titanic*, nunca llegó a capitán de la marina mercante. Se retiró a su Gales natal y murió el 12 de mayo de 1944. Está enterrado en Llandrillo Yn Rhos, en la bahía de Colwyn, en el norte de Gales.

BERTHE MAYNÉ (1887–1962)

Al parecer Hélène Baxter y su hija compartieron su dolor con la amante de Quigg Baxter, Berthe Mayné, ya que esta se alojó en casa de la familia Baxter en Montreal durante un breve período antes de regresar a Europa y reanudar su carrera de cantante. Nunca se casó y al final se retiró a una confortable casa en las afueras de Bruselas que le había comprado un admirador rico. La anciana dama mencionó alguna vez que había estado en el *Titanic* con un joven millonario canadiense, pero nunca la creyeron. Después de su muerte, un sobrino descubrió una caja de zapatos llena de cartas, fotografías y recortes de prensa que revelaban que la historia de la tía Berthe era auténtica. Hélène Baxter (1862–1923) murió en Montreal y su hija, Mary Hélène (Zette) (1885–1954), se volvió a casar y murió en California.

JOHN PIERPONT MORGAN (1837–1913)

El miércoles 17 de abril de 1912, J. P. Morgan recibió un alud de mensajes en el balneario de Aix, ya que cumplía setenta y cinco años. Envío telegramas de agradecimiento en los que añadió que sentía «una gran conmoción por la pérdida del

Titanic... mi corazón... muy apesadumbrado»^[528]. Las finanzas de la International Mercantile Marine (IMM) no iban bien desde hacía años, a lo que se sumó la tragedia marítima. Morgan murió el 31 de marzo de 1913 mientras dormía en el Grand Hotel de Roma, donde un año antes se había reunido con Frank Millet para hablar de la Academia Americana. Las banderas de Wall Street ondearon a media asta y la bolsa cerró durante dos horas en su honor. En noviembre de 1926, la IMM vendió la Oceanic Steam Navigation Co. Ltd., que poseía la mayor parte de la White Star Line, al Royal Mail Group por siete millones de libras. En 1932, la White Star recuperó su independencia, pero se fusionó con la Cunard Line en 1934 para crear la Cunard–White Star.

DAISY MINAHAN (1879–1919)

El 24 de abril de 1912, Daisy Minahan y su cuñada Lillian estaban de regreso en Green Bay (Wisconsin), y el 2 de mayo el cuerpo del doctor William Minahan, recuperado por el *Mackay–Bennett*, fue trasladado allí para su entierro. Poco después del funeral, Daisy ingresó en un sanatorio por una neumonía. En 1918 se mudó a Los Ángeles, donde murió el 30 de abril de 1919. Tenía cuarenta años. Su cuñada Lillian Minahan (1875–1962) también se mudó a California, donde se casó dos veces. Murió en Laguna Beach (California) en 1962, a los ochenta y seis años.

MARÍA JOSEFA (PEPITA) PÉREZ DE SOTO Y VALLEJO (1889–1972)

María Josefa Pérez de Soto y Vallejo fue recibida en el muelle 54 por el embajador de Uruguay a petición de su familia. Ella y su criada Fermina Oliva y Ocaña (1872–1969) se alojaron en el Waldorf–Astoria. El padre de Pepita llegó enseguida a Nueva York y viajó con Fermina a Halifax en busca del cuerpo de su yerno, pero ninguno de los cuerpos recuperados fue identificado como el de Víctor Peñasco y Castellana. Pepita se casó con un barón español seis años después. Tuvo dos hijos y una hija y disfrutó de la misma posición desahogada que habría tenido con Víctor. Su criada Fermina continuó trabajando para ella durante unos años, luego se fue a vivir con su hermana y trabajó de modista. Murió en 1969, a los noventa y seis años.

ARTHUR PEUCHEN (1859–1929)

El ascenso del comandante Peuchen a teniente coronel y comandante al mando de los Fusileros de la Reina se produjo tal y como estaba previsto en mayo de 1912, a pesar de los rumores que afirmaban lo contrario. Abandonó la Standard Chemical en 1914 y durante el primer año de la Primera Guerra Mundial fue comandante del batallón de los Fusileros de la Reina. Entre 1915 y 1918 vivió en Londres, donde su hijo era teniente de la Artillería Real y su hija se casó con un oficial del mismo regimiento. Regresó a Canadá después de la guerra. En unas memorias de la familia, un sobrino señaló que «el recuerdo del desastre del *Titanic* hizo estragos en las empresas de mi

tío». Afirmó además que Peuchen acabó perdiendo casi todo su dinero y tuvo que vender incluso la residencia Woodlands, a orillas del lago Simcoe. «Años después, cuando hablaba de mi tío —recordó—, la gente decía: “Ah, sí, el hombre que se vistió de mujer para escapar del *Titanic*”»^[529]. Sufrió grandes pérdidas tras la quiebra del Home Bank de Canadá y dicen que durante un tiempo vivió en un dormitorio para leñadores en Hinton (Alberta), donde poseía extensiones de bosque. Pero al final murió en casa, en un elegante barrio residencial de Toronto, el 7 de diciembre de 1929. En 1987 recuperaron su cartera del fondo oceánico; dentro había algunas tarjetas de visita y billetes de tranvía.

HERBERT PITMAN (1877–1961)

En julio de 1912 Bert Pitman fue nombrado tercer oficial del *Oceanic* y más tarde sirvió en el *Olympic*, aunque como sobrecargo debido al deterioro de su vista. Durante la Segunda Guerra Mundial, trabajó de sobrecargo en el buque de transporte de tropas *Mataroa* y en marzo de 1946 fue distinguido con el título de miembro la Orden del Imperio Británico por sus servicios durante la contienda. Se retiró poco después a Pitcombe (Somerset), donde murió el 7 de diciembre de 1961, a los ochenta y cuatro años.

EDITH ROSENBAUM (RUSSELL) (1879–1975)

«Tengo tendencia a los accidentes —observó una vez Edith Rosenbaum—; me han pasado todas las calamidades excepto la peste bubónica y un marido»^[530]. Edith necesitó varios años para recuperar lo que perdió en el *Titanic*. Envío una larga reclamación por la desaparición de sus mercancías, pero solo recibió una compensación parcial. En 1916–1917 fue corresponsal de guerra para el *New York Herald* y después de la contienda cambió su apellido por el de Russell, ya que en Francia la industria de la moda boicoteaba a la gente con nombres que sonaran alemanes. Durante los años veinte continuó importando ropa y escribiendo para revistas. Viajó mucho y sobrevivió a otras catástrofes, como accidentes de coche y tornados. Bailó una vez con Benito Mussolini y crió perros para Maurice Chevalier. A mediados de los años cuarenta se trasladó definitivamente a Londres, donde se instaló en el hotel Claridge's y luego en el Embassy House. Se hizo amiga del joven actor Peter Lawford y fue madrina de los hijos que este tuvo con Patricia Kennedy Lawford, hermana del presidente de Estados Unidos. Edith también trabó amistad con Walter Lord, a quien dejó su crédito musical de la buena suerte. En 1958 asesoró a William McQuitty, productor de la película *La última noche del Titanic*, e intentó convencerle de que le dejara diseñar el vestuario. A una edad avanzada, Edith se volvió cada vez más excéntrica y pleiteadora. Murió en un hospital de Londres el 4 de abril de 1975, a los noventa y siete años.

LUCY NOËLLE MARTHA, CONDESA DE ROTHES (1878–1956)

Fue aclamada como «la condesita valiente» después del desastre y el marinero Jones y otros supervivientes del bote salvavidas 8 la homenajearon en artículos de periódicos. Para escapar de la atención de la prensa, Noëlle y su marido, Norman, se fueron al otro extremo del país, Pasadena (California), donde el conde planeaba adquirir una plantación de cítricos. Fue ese proyecto lo que había llevado a Noëlle y a Gladys Cherry (1881–1965), prima de su marido, a hacer la travesía en el *Titanic*. Al final, el conde de Rothes decidió no establecerse en California y la pareja regresó a Escocia, donde los periódicos proclamaron heroína nacional a Noëlle. Se compadeció de los marineros Thomas Jones y Alfred Crawford, sometidos a un duro interrogatorio por la comisión de investigación británica, y envió a cada uno un reloj de bolsillo de plata grabado. El marinero Jones regaló a la condesa una placa con el número 8 de hojalata del bote salvavidas. El conde de Rothes resultó herido dos veces en la Primera Guerra Mundial y después de la contienda, sus finanzas y su salud se deterioraron. Tuvo que vender Leslie House en 1919. Norman murió en marzo de 1927, y el 22 de diciembre de ese año Noëlle se casó con un viejo amigo de la familia, el coronel Claude Macfie, con el que se fue a vivir al pueblo de Fairford, en Gloucestershire. A principios de los años cincuenta, cuando mantenía correspondencia con Walter Lord, que preparaba *La última noche del «Titanic»*, recordó que en la primavera de 1913, cenando en un restaurante de Londres, se vio embargada de repente por la emoción. Enseguida se dio cuenta de que la orquesta estaba tocando la «Barcarola» de *Los cuentos de Hoffmann*, una melodía que había oído por última vez en la Sala de las Palmeras la noche del hundimiento. Noëlle murió de un paro cardíaco el 12 de septiembre de 1956, a los setenta y siete años. Gladys Cherry, su prima política y compañera de viaje, se casó con un hombre llamado George Pringle y falleció en Godalming (Surrey), el 4 de mayo de 1965.

EMILY RYERSON (1863–1939)

El 22 de abril de 1912, Emily Ryerson, sus tres hijas y su hijo John asistieron en Filadelfia al funeral de los dos Arthur Ryerson, padre e hijo. Emily se dedicó luego a las obras benéficas, y durante la Primera Guerra Mundial trabajó en una asociación de ayuda a los huérfanos franceses y soldados heridos, lo que le reportó la Croix de Guerre. Acompañó al presidente Herbert Hoover en una gira de buena voluntad por Sudamérica. Durante una visita a China en 1927, Emily, que tenía entonces sesenta y cuatro años, conoció a Forsythe Sherfese, un asesor financiero del gobierno chino de cuarenta y cinco años, con el que más tarde se casó. La pareja se instaló en Cap Ferrat. Durante un viaje a Montevideo en 1939, Emily murió de un ataque al corazón y su cuerpo se trasladó a Cooperstown para que fuera enterrado en el mausoleo familiar a orillas del lago Otsego.

WILLIAM SLOPER (1883–1955)

Volvió a su ciudad natal, New Britain (Connecticut), y se convirtió en directivo de una empresa de inversiones. Se casó con una viuda, Helen Lindenberg, en 1915 y la ayudó a educar a sus tres hijas. En 1949 publicó una biografía de su padre, *The Life and Times of Andrew Jackson Sloper*, apreciable hoy principalmente por el capítulo sobre sus propias experiencias en el *Titanic*. William murió el 1 de mayo de 1955 y está enterrado en el cementerio de Fairview Lawn, en New Britain.

ELEANOR WIDENER (1861–1937)

Tras regresar a Filadelfia en un tren privado, Eleanor Widener, al igual que Emily Ryerson, tuvo que preparar el funeral de su hijo y su marido. En junio de 1915, en la ceremonia de inauguración de la Biblioteca Harry Elkins Widener, conoció al doctor Alexander Rice, médico y explorador. Se casaron ese mismo año y durante su luna de miel realizaron una expedición de cinco mil millas en una lancha de vapor por Sudamérica. La pareja cartografió y exploró buena parte de la selva amazónica y volvió a Sudamérica varias veces más en busca de las fuentes del Orinoco. También viajaron por la India y Europa. Eleanor murió en París de un ataque al corazón el 13 de julio de 1937.

RICHARD NORRIS WILLIAMS (1891–1968)

Se recuperó satisfactoriamente después de quedar medio congelado en un bote salvavidas hundido. Aquel otoño se marchó a Harvard y ganó varios campeonatos de tenis individuales y dobles, un trofeo de dobles en Wimbledon y una medalla de oro en los Juegos Olímpicos de 1924. Cuando el *Oceanic* recuperó el bote plegable A a mediados de mayo de 1912, encontraron el abrigo de piel de Williams, con una petaca de whisky en el bolsillo, y se lo devolvieron. Sirvió con honor en la Primera Guerra Mundial, le nombraron caballero de la Legión de Honor y le concedieron la Croix de Guerre. Más tarde se convirtió en banquero de inversiones en Filadelfia. Murió el 2 de junio de 1968, a la edad de sesenta y siete años.

HUGH WOOLNER (1866–1925)

Solo cuatro meses después del desastre del *Titanic*, Hugh Woolner se casó con Mary Alaia Dowson, viuda de un estadounidense. La pareja tuvo un hijo al año siguiente y más tarde cinco hijas. La reputación que tenía Woolner de ser marrullero en sus transacciones económicas se vio reforzada por un proceso celebrado entre 1916 y 1917 en el que se le acusaba de manipular el testamento de una anciana con grandes propiedades inmobiliarias. Más tarde Woolner y su esposa dividieron su tiempo entre Hungría e Inglaterra, después de heredar una casa en Budapest que pertenecía a un familiar de Hugh. Murió allí el 13 de febrero de 1925 de insuficiencia respiratoria. Tenía solo cincuenta y ocho años. Su compañero en el *Titanic*, Mauritz Håkan

Björnström–Steffansson (1883–1962), se quedó en Estados Unidos y en 1917 se casó con Mary Pinchot Eno, una joven que le había presentado Helen Candee. La pareja no tuvo hijos y vivió en una gran casa unifamiliar en Manhattan. A su muerte, el 21 de mayo de 1962, Björnström–Steffansson dejó una considerable fortuna compuesta por el imperio papelerero de su padre y sus propias inversiones.

Apéndices

Carta de Frank Millet a Alfred Parsons

A bordo del *R. M. S. Titanic*, 11 de abril de 1912

Querido Alfred:

He recibido tu carta esta mañana y me he alegrado de tener noticias tuyas. Creo que te dije que estoy viajando en el *Titanic*. Tiene de todo, menos taxis y teatros. *Table d'hôte*, restaurante a la carta, gimnasio, baño turco, pista de squash, jardines de palmeras, salas de fumadores para damas y para caballeros, supongo que a fin de evitar que las mujeres infesten las salas de fumadores de los hombres como hacen en los buques franceses y alemanes. El equipamiento es equivalente al de Haddon Hall y resulta de lo más agradable por su diseño y color. Las habitaciones son más grandes que las habitaciones normales de hotel y mucho más lujosas, con camas de madera, tocador, agua fría y caliente, etc... ventiladores eléctricos, estufa eléctrica y todo lo demás. Las suites, con cortinas de damasco y mobiliario de roble y caoba, son realmente opulentas y de buen gusto. Es el mejor camarote que he tenido nunca, y no es de los mejores. Un gran pasillo largo para colgar la ropa y, junto a una gran lámpara, una ventana cuadrada tan grande como la del estudio. Incontables muebles, armarios, ropero, cómoda, sofá, etc... No parece que estemos en el mar. No tienes idea de lo espacioso que es este barco ni de la extensión y tamaño de las cubiertas. La cubierta superior dispone de un espacio despejado casi tan grande como nuestra pista de tenis y las butacas de las cubiertas son casi tan amplias como nuestro patio grande. Si hay quinientas personas en cubierta, casi no se nota. Un montón de gente rara en el barco. Si echo un vistazo a la lista, solo encuentro a tres o cuatro conocidos, pero hay bastantes de «los nuestros», creo, y un buen número de detestables americanas ostentosas, el azote de cualquiera de los lugares que infestan, y mucho peores a bordo de un barco que en cualquier otro sitio. Muchas van con perritos y guían a sus maridos como si fueran ovejas domesticadas. Te aseguro que cuando se ponen a hacer algo, las mujeres americanas son unas tiarronas. Habría que meterlas en un harén y no dejarlas salir.

Sí, pasé una temporada infernal en Roma y, si esto sigue así, lo dejaré. No pienso perder el tiempo y el buen humor. Creo que Mead dimitirá. Lily te hablará de ella, la p... causa problemas en todas partes, y él, pobre desgraciado, tiene que ocuparse de ella día y noche. Me da pena.

Escribí desde París el día que llegamos. No pude decir dónde nos alojaríamos porque no sabía si Lily iría al Grand o no. Nos pareció excelente.

Tu amigo,

FRANK

Carta de Marian Thayer al presidente Taft

21 de abril de 1912

Estimado señor Taft:

Mi aflicción me lleva a pensar a menudo en la suya y siento la necesidad de explicarle cómo pasé el último domingo por la noche con el comandante Butt, ya que todos apreciamos las noticias de las últimas horas y los dos hablamos mucho de usted.

¡Cómo le apreciaba a usted y qué hombre tan noble era!

Cenamos en el restaurante con los pobres Widener, y desde el momento en que nos conocimos, ya no nos separamos durante el resto de la velada.

Nunca había hecho tan buenas migas con nadie de una forma tan inmediata. A él le pasaba lo mismo, y lo insólito de aquello nos maravilló a los dos. Nos dimos cuenta mientras intercambiábamos nuestros pensamientos más íntimos.

Él me habló de su madre y de sus cartas, de su cuñada, de usted y de otra persona a la que apreciaba pero yo no [Theodore Roosevelt].

Habló con profundo entusiasmo de poder lanzar al mundo su marca y sus recuerdos a través de las cartas, que debían publicarse después de su muerte.

Quedamos en vernos la tarde siguiente para que le enseñara un método de control de los nervios que acababa de probar con un médico suizo de renombre, porque sabía que sería maravilloso que llegara a dominarlo, ya que estaba muy nervioso y no sabía cómo iba a soportar la ajetreada vida que estaba a punto de reanudar. Íbamos a trabajar en ello todo lo que pudiéramos durante nuestra estancia en el barco.

Dijo que yo era como su madre, me abrió su corazón y fue como si nos conociéramos bien desde hacía muchos años.

Fue una sensación de lo más extraña, como si de un soplo hicieran desaparecer un velo y eliminasen durante unas horas la distancia entre dos personas que se conocían desde hacía mucho, muchísimo tiempo, y que acabaran de reencontrarse. Eso es lo que creo.

De otro modo, no nos habríamos conocido justo en ese momento ni hubiéramos hablado como lo hicimos.

Aquella noche, sobre las doce y diez, volví a verle por última vez.

Cuando el señor Thayer, mi hijo y yo salimos de vestirnos en nuestros camarotes y estábamos en el salón, cerca de la puerta, él se acercó con una mirada extraña, como si no viera nada. Le cogí del abrigo y dije: «Comandante Butt, comandante Butt, ¿adónde va? Venga conmigo». Y él respondió: «Antes tengo que hacer una cosa, pero luego me reuniré con usted», y se marchó hacia los camarotes y yo me

dije: «Va a por sus cartas».

¿Y qué hay de esas cartas? Él me dijo que tenía copias de todas. ¿Quiso decir que las tenía a bordo, que las llevaba consigo, o que las tenía a buen recaudo en Washington? Me gustaría saberlo.

Oh, señor Taft, ¿habrá alguna posibilidad de verle a él o a mi marido en esta vida? La razón me dice que no, pero hasta que pasen algunos días de esta cruel tortura no podemos perder la esperanza.

Oh, cómo le quería a usted y cuándo echará usted de menos sus cuidados. Era más que un amigo, tan sincero y entregado.

Lo siento por usted.

Mi breve y profundo conocimiento de ese personaje encantador (no puedo llamarle conocido) fue muy, muy fuerte y resulta extraño recordarlo y, como ya le he dicho, los dos nos dimos cuenta de ello y a ambos nos maravilló.

Debió de producirse por alguna razón y me siento obligada a escribirle a usted.

Créame, con mi más profunda compasión y aflicción.

Suya,

MARIAN I. M. THAYER

P. D.: Hoy mi marido cumple cincuenta años. Qué joven para irse y dejarnos solos a nosotros, que tanto le queríamos.

Agradecimientos

Mi relación con el extraordinario círculo de personas dedicadas al estudio del *Titanic* se remonta a 1986, cuando empecé a trabajar en el libro de Robert Ballard sobre el descubrimiento de los restos del naufragio. Veinticinco años después, tuve el placer de recurrir una vez más a los conocimientos de ese mismo círculo, entretanto considerablemente ampliado. Ed y Karen Kamuda, de la Sociedad Histórica del *Titanic* (THS, por sus siglas en inglés), han sido unos extraordinarios conservadores de la historia del transatlántico perdido desde 1963, y les agradezco su ayuda en la investigación y la selección de fotografías, así como los muchos artículos de la revista de la asociación, *The Titanic Commutator*. También he tenido el placer de colaborar en varios libros con Don Lynch, historiador de la THS, quien posee unos conocimientos increíblemente amplios sobre la vida de los pasajeros que hicieron aquel viaje fatal. Don tuvo la generosidad de revisar este libro capítulo por capítulo, detectó muchos errores potencialmente vergonzosos, me orientó para conseguir información nueva y útil y compartió fotografías de su colección.

George Behe, uno de los ex presidentes de la THS, también ha aportado años de intensa investigación sobre el *Titanic*, y le agradezco mucho su incansable amabilidad y ayuda. Su biografía en tres volúmenes del comandante Archibald Butt, titulada «Archie»: *The Life of Major Archibald Butt from Georgia to the Titanic*, posee un valor incalculable para cualquier interesado en la vida de ese intrigante personaje o en la historia de la Casa Blanca durante los gobiernos de Roosevelt y Taft. Otro libro de George que resultó de ayuda inestimable es *On Board RMS Titanic*, una útil recopilación de relatos del desastre en primera persona. George también revisó cuidadosamente varios borradores del texto de este libro. Si hay errores, son solo míos.

Randy Bryan Bigham ha documentado en artículos y libros la vida de algunas de las mujeres más extraordinarias del barco: lady Duff Gordon, Renée Harris, Helen Candee, Dorothy Gibson y Noëlle Rothes, entre otras. Randy compartió generosamente conmigo su amplia colección de investigaciones y fotografías, me ofreció excelentes sugerencias y me dio ánimos tras leer cada uno de los capítulos. También me facilitó el acceso a su libro *Lucile: Her Life By Design* antes de que se publicara.

La vida de Frank Millet está detallada de forma fidedigna en una biografía de Peter Engstrom titulada *Francis David Millet: A Titanic Life*. Estoy en deuda con Peter por prestarme el manuscrito y por organizarme una visita guiada a East Bridgewater y al estudio de Millet. En Broadway (Worcestershire), John Noott tuvo la amabilidad de facilitarme alojamiento en Farnham House, otra de las residencias de Millet; lord Birdwood me guió en una visita a Russell House, la segunda

residencia de Millet en Broadway, y Richard Tae me dio la bienvenida en Abbots Grange, que fuera antaño un estudio de Millet y la colonia de Broadway. Quiero expresar también mi agradecimiento a John Lamoreau por compartir sus cartas de Millet, y a Shelley Dziedzic por su investigación y sus fotos de Frank Millet y su amigo Archie Butt.

Debo dar las gracias a mis primeros lectores, Larry Muller y Marian Fowler, por sus observaciones, y también a mi agente literaria, Beverly Slopen, y a los redactores jefe Brad Wilson y Charlie Conrad, así como al corrector del original, Rick Willett. Gracias también a Tad Fitch por revisar los capítulos sobre el embarque en los botes salvavidas. Elaboré una nueva secuencia convincente del embarque en los botes en la que Tad trabajó con Bill Wormstedt y George Behe, y que se encuentra disponible en la página web de Bill Wormstedt. Sam Halpern y Geoff Whitfield me ayudaron a entender cómo funcionaba la mesa de apuestas diaria, y Michael Poirier revisó asimismo el texto y me ofreció sugerencias y fotos. Debo un agradecimiento especial a Michael Dupuis por enviarme su artículo sobre Mary Adelaide Snider. El artista Ken Marshall, viejo amigo e ilustrador de muchos libros sobre el *Titanic*, también me facilitó fotografías de su colección.

Ha sido un privilegio poder citar frases de unas memorias inéditas de R. Norris Williams, y quiero expresar mi gratitud a la familia Williams, por eso y por la singular fotografía de Norris con su padre, Charles Williams. Leighton H. Coleman III, con quien colaboré en el libro *Polar, the Titanic Bear*, me permitió usar citas de los diarios de Daisy Spedden, de los que posee los derechos, así como reproducir una fotografía de Daisy con su hijo y su niñera.

Internet se ha convertido en una herramienta de lo más práctica para los investigadores del *Titanic*, y las páginas que ofrezco en la bibliografía me resultaron especialmente útiles. Asimismo, George Behe y Don Lynch han prestado un gran servicio al colgar transcripciones de las dos comisiones de investigación del *Titanic* y de las sesiones sobre la limitación de responsabilidad en el Titanic Inquiry Project. Pero por encima de todo, estoy en deuda con Philip Hind y la página web Encyclopedia Titanica. Disponer de un conjunto tan extenso de información sobre el *Titanic* en internet es algo que he agradecido todos los días. Aunque los autores de las aportaciones a la Encyclopedia Titanica son demasiado numerosos para citarlos uno por uno, deseo nombrar a los siguientes: Earl Chapman, Mark Chirnside, Michael Findley, Dave Gittins, Philip Gowan, Sam Halpern, Mike Herbold, Alan Hustak, Daniel Klistorner, Senan Molony, Luke Owens, Inger Sheil, Michael Standart, Brian Ticehurst, David Whitmire y Helena Wojtczak.

Quiero expresar mi agradecimiento a Michael Levine por lanzarme a las aguas de las publicaciones sobre el *Titanic* al presentarnos, a Al Cummings y a mí, a Robert Ballard en 1984. Gracias también a Bob Ballard por sus exploraciones submarinas del

Titanic y otros barcos hundidos, y por felices colaboraciones en una larga lista de títulos. Finalmente, el agradecimiento más cálido se lo dedico a mi compañero Phillipp Andres, por su paciencia y su apoyo durante el trabajo en este libro.

Bibliografía

- Abbott, Lawrence F., *The Letters of Archie Butt*, Nueva York, Doubleday, Page & Company, 1924.
- , *Taft and Roosevelt, The Intimate Letters of Archie Butt, Volumes 1 & 2*, Port Washington (Nueva York), Kennikat Press, publicado originalmente en 1930, reeditado en 1971.
- Anthony, Carl Sferrazza, *Nellie Taft: The Unconventional First Lady of the Ragtime Era*, Nueva York, HarperCollins, 2005.
- Austen, Roger, *Genteel Pagan: The Double Life of Charles Warren Stoddard*, ed. por Crowley, John W., Amherst, The University of Massachusetts Press, 1991.
- Archbold, Rick, y Dana McCauley, *Last Diner on the Titanic*, Nueva York, Hyperion, 1997.
- Auchincloss, Louis, *The Vanderbilt Era*, Nueva York, Scribner, 1989.
- Ballard, Robert D., con Rick Archbold, *The Discovery of the Titanic*, Nueva York, Warner Books, 1987. [Hay trad. cast.: *El descubrimiento del Titanic*, Barcelona, Plaza & Janés, 1987.]
- , *Lost Liners*, Nueva York, Hyperion, 1997.
- Baker, Paul R., *Stanny: The Gilded Life of Stanford White*, Nueva York, The Free Press, Macmillan Inc., 1989.
- Beaton, Cecil, *The Unexpurgated Beaton Diaries*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 2002.
- Barratt, Nick, *Lost Voices from the Titanic*, Londres, Palgrave Macmillan, 2010.
- Beard, Patricia, *After The Ball*, Nueva York, HarperCollins, 2003.
- Behe, George, «Archie»: *The Life of Major Archibald Butt from Georgia to the Titanic; Volumes 1, 2 & 3*, Raleigh (Carolina del Norte), Lulu.com, 2010.
- , *On Board R. M. S. Titanic: Memories of the Maiden Voyage*, Raleigh (Carolina del Norte), Lulu.com, 2011.
- , *Titanic: Psychic Forewarnings of a Tragedy*, Londres, Patrick Stephens, 1986.
- Beveridge, Bruce; Scott Andrew, Steve Hall y Daniel Klistorner, *Titanic: The Ship Magnificent, Volumes 1 & 2*, Stroud (Reino Unido), The History Press, 2008.
- Biel, Steven, *Down with the Old Canoe: A Cultural History of the Titanic Disaster*, Nueva York, W. W. Norton and Company, 1996.
- , *Titanica: The Disaster of the Century in Poetry, Song and Prose*, Nueva York, W. W. Norton and Company, 1998.
- Bigham, Randy Bryan, *Lucile: Her Life By Design*, San Francisco, MacEvie Press, 2011.
- Bisset, James, *Tramps and Ladies: My Early Years in Steamers*, Nueva York, Criterion Books, 1959.

Bradley, James, *The Imperial Cruise*, Nueva York, Little Brown, 2009.

Brewster, Hugh, y Laurie Coulter, 882 1/2, *Amazing Answers to your Questions about the Titanic*, Nueva York, Scholastic Inc., 1998.

Bullock, Shan F., «A Titanic Hero»: *Thomas Andrews, Shipbuilder*, reed. por 7 C's Press, Titanic Historical Society, 1972.

Butler, Daniel Allen, *Unsinkable: The Full Story of RMS Titanic*, Mechanicsburg (Pensilvania), Stackpole Books, 1998.

Butt, Archibald W., *Both Sides of the Shield*, Filadelfia, J. B. Lippincott Company, 1905.

Candee, Helen Churchill Hungerford, *How Women May Earn a Living*, Nueva York, The Macmillan Company, 1900, reed. por General Books, 2009.

–, *Angkor The Magnificent*, Nueva York, Stokes, 1934, reed. en 2010 por DatAsia Inc.

Collier, Peter, con David Horowitz, *The Roosevelts: An American Saga*, Nueva York, Simon & Schuster, 1994.

Cowles, Virginia, *The Astors: The Story of a Transatlantic Family*, Worthing (Reino Unido), Littlehampton Book Services, 1979.

Davie, Michael, *Titanic: The Death and life of a Legend*, Nueva York, Henry Holt and Company, 1986.

Davis, John H, *The Guggenheims, 1848–1988: An American Epic*, Nueva York, Shapolsky Publishers Inc., 1978.

Dodge, Washington, *The Loss of the Titanic: An Address Given Before The Commonwealth Club*, San Francisco, May 11, 1912, Springfield (Massachusetts), 7 C's Press, Titanic Historical Society.

Duff Gordon, lady (Lucile), *Discretions and Indiscretions*, Nueva York, Frederick A. Stokes, Co., 1932.

Eaton, John P., y Haas y A. Charles, *Titanic: Triumph and Tragedy*, Nueva York, W. W. Norton and Company, 1994.

–, *Titanic: Destination Disaster*, Nueva York, W.W. Norton and Company, 1994.

Eckley, Grace, *Maiden Tribute: A Life of W. T. Stead*, Filadelfia, Xlibris Corporation, 2007.

Ellmann, Richard, *Oscar Wilde*, Londres, Hamish Hamilton, 1987. [Hay trad. cast.: *Oscar Wilde*, Barcelona, Edhasa, 1991.]

Engstrom, Peter, *Francis Davis Millet: A Titanic Life*, Millet Studio Publishing, 2010.

Etherington–Smith, Meredith, y Jeremy Pilcher, *The «It» Girls*, Londres, Hamish Hamilton, 1986.

Exman, Eugene, *The House of Harper: The Making of a Modern Publisher*, Nueva York, Harper & Row, 1967.

Foster, John Wilson, ed., *The Titanic Reader*, Londres, Penguin Books, 1999.

- Fowler, Marian, *The Way She Looks Tonight: Five Women of Style*, Toronto, Random House, 1996.
- , *In a Gilded Cage: From Heiress to Duchess*, Toronto, Random House, 1993.
- Gale, Robert L., *The Gay Nineties in America*, Westport (Connecticut), Greenwood Press, 1992.
- Geller, Judith, *Titanic: Women and Children First*, Nueva York, W.W. Norton and Co., 1998.
- Hardwick, Joan, *Addicted to Romance: The Life and Adventures of Elinor Glyn*, Londres, André Deutsch Ltd., 1994.
- Homberger, Eric, *Mrs Astor's New York*, New Haven, Yale University Press, 2002.
- Hustak, Alan, *Titanic: The Canadian Story*, Montreal, Véhicule Press, 1998.
- Hyslop, Donald, Alistair Forsyth y Sheila Jemima, eds., *Titanic Voices: Memories from the Fateful Voyage*, Southampton, Southampton City Council, 1994; edición de 1997, Sutton Publishing Limited.
- Iversen, Kristen, *Molly Brown: Unraveling the Myth*, Boulder (Colorado), Johnson Books, 1999.
- James, Henry, *Picture and Text*, reimpr. por The Dodo Press, 2011.
- Jessop, Violet, *Titanic Survivor*, Nueva York, ed. por Maxtone–Graham, John, *Sheridan House*, 1997.
- Kaplan, Justin, *When the Astors Owned New York*, Nueva York, Penguin, 2007.
- Kavaler, Lucy, *The Astors: A Family Chronicle of Pomp and Power*, Nueva York, Dodd, Mead, 1965.
- Katz, Jonathan, *Love Stories: Sex Between Men Before Homosexuality*, Chicago, University of Chicago Press, 2001.
- King, Greg, *A Season of Splendor: The Court of Mrs Astor in Gilded Age New York, Hoboken (Nueva Jersey)*, John Wiley & Sons, 2008.
- Kuntz, Tom, *The Titanic Disaster Hearings: The Official Transcripts Of The 1912 Senate Investigation*, Nueva York, Pocket Books, 1998.
- Langford, Gerald, *The Murder of Stanford White*, Nueva York, Bobbs Merrill, 1962.
- Langtry, Lillie, *The Days I Knew*, Nueva York, H. Doran, 1925.
- Larson, Erik, *The Devil In The White City*, Nueva York, Vintage, 2003.
- Lee, Hermione, *Edith Wharton*, Nueva York, Random House, 2007.
- Lehr, Elizabeth Drexel, «*King Lehr*» and the Gilded Age, Nueva York, J. B. Lippincott Company, 1935.
- Lessard, Suzannah, *The Architect of Desire: Beauty and Danger in the Stanford White Family*, Nueva York, The Dial Press, 1996.
- Levinson, J. C., Ernest Samuels, Charles Vandersee y Viola Hopkins Winner, eds., *The Letters of Henry Adams*, Vols 1–6. Cambridge (Massachusetts), The Belknap Press at Harvard University Press, 1986.

Lewis, Alfred Allan, *Ladies and Not-So-Gentle Women*, Nueva York, Viking-Penguin, 2000.

Logan, Marshall, *The Sinking of the Titanic*, Filadelfia, C. Winston, 1912; Halifax, Nimbus Publishing, 1988.

Longworth, Alice Roosevelt, *Crowded Hours*, Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1933.

Lord, Walter, *A Night to Remember*, Nueva York, Holt, Rinehart & Winston, 1955; edición de 1956, Bantam. [Hay trad. cast.: *La última noche del «Titanic»*, Barcelona, Grijalbo, 1977.]

–, *The Night Lives On*, Nueva York, William Morrow, 1986.

Lynch, Don, *Titanic: An Illustrated History*, Nueva York, Hyperion, 1992. [Hay trad. cast.: *Titanic, una historia ilustrada*, Barcelona, Ediciones B, 1999.]

–, Ken Marschall, *Ghosts of the Abyss*, Boston, Da Capo Press, 2003.

Millet, Francis Davis, *The Expedition to the Philippines*, Nueva York, Harper & Brothers, 1899.

–, *The Danube From the Black Forest to the Black Sea*, Nueva York, Harper & Brothers, 1893.

–, *A Capillary Crime and Other Stories*, Nueva York, Harper & Brothers, 1892.

Mooney, Michael MacDonald, Evelyn Nesbit and Stanford White: *Love and Death in the Gilded Age*, Nueva York, William Morrow, 1976.

Marcus, Geoffrey, *The Maiden Voyage*, Nueva York, Viking, 1969.

Moffat, Wendy, *A Great Unrecorded History: A New Life Of E. M. Forster*, Nueva York, Farrar, Straus and Giroux, 2010.

Morris, Edmund, *Theodore Rex*, Nueva York, Random House, 2001.

–, *The Rise of Theodore Roosevelt*, Nueva York, Random House, 1979.

O'Donnell, E.E. *The Last Days of the Titanic*, Dublín, Wolfhound Press, 1997.

Paterson, John, *Edwardians, London Life and Letters, 1901–1914*, Chicago, Ivan R. Dee, 1996.

Patterson, Jerry E., *The First Four Hundred*, Nueva York, Rizzoli, 2000.

Pellegrino, Charles, *Her Name, Titanic, The Untold Story of the Sinking and Finding of the Unsinkable Ship*, Nueva York, McGrawHill, 1988.

Rostron, Arthur H., *The Loss of the Titanic*, Ludlow (Massachusetts), 7 C's Press para la Titanic Historical Society, 1975, publicado originalmente en 1931.

Ruffman, Alan, *Titanic Remembered: The Unsinkable Ship and Halifax*, Halifax, Formac Publishing, 1999.

Sharpey-Schafer, Joyce, *Soldier of Fortune*, F. D. Millet, 1846–1912, Utica (Nueva York), 1984.

Skinner, Cornelia Otis, *Elegant Wits and Grand Horizontals*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1962.

- Sloper, William T., *The Life and Times of Andrew Jackson Sloper*, edición privada, 1949.
- Smith, Harriet Elinor, ed., *Autobiography of Mark Twain*, Volume 1, Berkeley, University of California Press, 2010.
- Spedden, Daisy Corning Stone, y Leighton Coleman, *Polar, the Titanic Bear*, Boston, Little, Brown and Co., 1994.
- Stead, Estelle, *My Father: Personal & Spiritual Reminiscences*, Londres, William Heinemann, 1913.
- Stead, William T., *Hymns that Have Helped*, reimpresión de BiblioLife, 2009.
- , *If Christ Came to Chicago*, Chicago, Laird & Lee, 1894.
- Stenson, Patrick, «Lights»: *The Odyssey of C. H. Lightoller*, Londres, The Bodley Head, 1984.
- Strouse, Jean, *Morgan: American Financier*, Nueva York, Random House, 1999.
- Stuart, Amanda Mackenzie, *Consuelo and Alva Vanderbilt*, Nueva York, HarperCollins, 2005.
- Tharp, Louise Hall, *Saint-Gaudens and the Gilded Era*, Boston, Little, Brown, 1969.
- Thayer, John B., *The Sinking of the S.S. Titanic*, Springfield, 7 C's Press, reimpr. para la Titanic Historical Society, 1974, publicado originalmente en 1940.
- Unger, Irwin, y Debi Unger, *The Guggenheims: A Family History*, Nueva York, HarperCollins Publishers, 2005.
- Uruburu, Paula, *American Eve: Evelyn Nesbit, Stanford White and the Crime of the Century*, Nueva York, Riverhead Books/Penguin Group, 2008.
- Wade, Wyn Craig, *The Titanic: End Of A Dream*, Nueva York, Rawson Associates, Scribner Book Company, 1979, Penguin Books, 1980.
- Wharton, Edith, Roxana, *The New York Stories of Edith Wharton*, ed. por Robinson, Nueva York, New York Review of Books, 2007. [Hay trad. cast. del cuento «*Tras Holbein*» en *Fiebre romana*, Barcelona, Navona, 2010.]
- Whyte, Frederic, *The Life of W. T. Stead*, vols. 1 y 2, Londres, Jonathan Cape Ltd., 1925.
- Wilson, Derek, *The Astors*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1993.
- Winocour, Jack, *The Story of the Titanic As Told by Its Survivors: Lawrence Beesley; Archibald Gracie; Charles Lightoller; Harold Bride*, Nueva York, Dover Publications Inc., 1960.
- Woods, Shirley E., Jr., *The Molson Saga*, Toronto, Doubleday Canada, 1983.

Fuentes inéditas

- CQD, memorias inéditas de Richard Norris Williams, por cortesía de la familia Williams.
- Cartas de Millet a Charles Warren Stoddard. Colección Charles Warren Stoddard,

Centro de Investigación de Colecciones Especiales, Biblioteca de la Universidad de Syracuse.

Russell, Edith, [Rosenbaum], «By The Grace of God – And Fashion», discurso, 1924, por cortesía de Randy Bryan Bigham; 1 de abril de 1934, relato del *Titanic*, por cortesía de George Behe.

Simpson, Marc, *Reconstructing The Golden Age: American Artists in Broadway, Worcestershire, 1885–1889*, tesis doctoral, Universidad de Yale, 1993.

Artículos de revistas, periódicos y páginas de internet

Abrams, Melanie, «Lady Duff Gordon: Fashion's Forgotten Grande Dame», *The Telegraph*, de febrero de 2011.

Barkworth, Algernon, «Barkworth's Account», *Encyclopedia Titanica*.

Behe, George, «The Music of the Titanic's Band» y «The Two Deaths of John Jacob Astor», página web George Behe's Titanic Tidbits.

Bigham, Randy Bryan, y Gregg Jasper, «Broadway Dame: The Life and Times of Mrs Henry B. Harris», *The Titanic Commutator*, vol. 36., n° 193–195.

Bigham, Randy Bryan, «Life's Décor»; «Madame Lucile: A Life in Style»; «A Matter of Course» y «Star Turn», de *Encyclopedia Titanica*. «Lady Duff Gordon: Saved from the Titanic», *The Titanic Commutator*, vol. 15, n° 1.

Brewster, Hugh «Sinking Sensation», *Toronto Life*, mayo de 1997.

Chapman, Earl, «Gunshots on the Titanic», *Encyclopedia Titanica*.

Chirside, Mark, y Sam Halpern, «Olympic and Titanic: Maiden Voyage Mysteries», página web de la *Encyclopedia Titanica*.

Candee, Helen, «Sealed Orders», *Collier's Weekly*, 4 de mayo de 1912.

Harris, René, «Her Husband Went Down With the Titanic», *Liberty*, 23 de abril de 1932.

Dupuis, Michael, «And Mind You're A Nurse», *Herstoria*, n.º 7, otoño de 2010, pp. 46–49.

Halpern, Sam, «Titanic—From Daunt's Rock to a Collision», página web de *Titanicology*.

Hyder, Jemma, «Excuse Sending... Am Half Asleep», *Encyclopedia Titanica*.

James, Henry, «Our Artists in Europe», *Harper's New Monthly*, junio de 1889.

Kamuda, Ed y Karen, «The Courtship and Wedding of Madeleine Talmage Force and Colonel John Jacob Astor», *The Titanic Commutator*, vol. 35, n.º 192.

Louden–Brown, Paul, «Ismy and the Titanic», página web de la *Titanic Historical Society*.

Molony, Senan, «A Tender Named America»; «Bruce Ismay and the Ring's Taunt»; «The Fleecing of Hugh Woolner»; «The Riddle of the Sphinx», *Encyclopedia Titanica*.

Mulpetre, Owen, «W. T. Stead & the Titanic», página web *Attacking the Devil*.

Rosenbaum, Edith, artículo en *Women's Wear Daily*, 19 de abril de 1912.

Pellegrino, Charles, «Astor, Straus, Futrelle», página web de Charles Pellegrino.

Ryerse, Phyllis, «Rich Man and Poor Man: The Story of the Ryersons on the Titanic», *Titanic Commutator*, vol. 14, n.º 2.

Spedden, Margaretta Corning Stone, y Leighton Coleman, «Excerpts From the Daily Journal of "Daisy" Spedden», *The Titanic Commutator*, vol. 16, n.º 3.

Ticehurst, Brian, «Marconigrams Sent and Received by Captain Smith on the Titanic», *Encyclopedia Titanica*.

Warchol, Clara B., «Edward Kent, Titanic Hero», *The Titanic Commutator*, diciembre de 1976.

Wilkinson, Paul, «Titanic's Silent Distress Signals: A New Look at a Minor Mystery», *Encyclopedia Titanica*.

Wormstedt, Bill, Tad Fitch y George Behe, «Titanic: The Lifeboat Launching Sequence Re-examined», en la página web *wormstedt.com*.

Wormstedt, Bill, y Tad Fitch, «Did An Officer Commit Suicide on Titanic?», *The Titanic Commutator*, vol. 30, n.º 173.

Wojtczak, Helena, «Elsie Bowerman: Feminist and Barrister», *Encyclopedia Titanica*.

Abreviaturas

ET: Página web de la Encyclopedia Titanica.

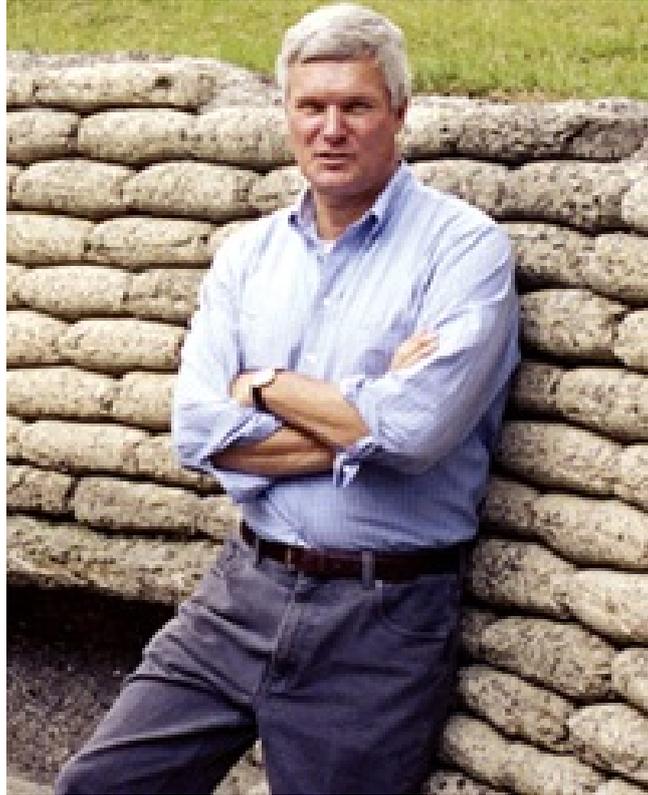
FDM a CWS: Cartas de Francis Davis Millet a Charles Warren Stoddard, Colección Charles Warren Stoddard, Centro de Investigación de Colecciones Especiales, Biblioteca de la Universidad de Syracuse.

TDH: *The Titanic Disaster Hearings: The Official Transcripts of the 1912 Senate Investigation*, editado por Tom Kuntz.

OBT: *On Board RMS Titanic: Memories of the Maiden Voyage*, editado por George M. Behe.

ST: *The Story of the Titanic as Told by Its Survivors*, editado por Jack Winocour.

TIP: Titanic Inquiry Project, página web.



HUGH BREWSTER, es un experto conocedor de la tragedia del *Titanic*. En 1984 colaboró con Robert Ballard en la redacción de *The Discovery of the Titanic* y su trabajo sirvió de inspiración para la famosa película de James Cameron.

Entre los textos del autor dedicados a este tema destacan *Inside the Titanic* y *882½ Amazing Answers to All Your Questions About the Titanic*. Brewster, que además tiene en su haber doce libros dedicados a los jóvenes, trabaja como editor y vive en Toronto.

Notas

[1] *The Shipbuilder*, 1912, en Foster (ed.), *The Titanic Reader*, p. 32. <<

[2] Lord, *The Night Lives On*, p. 1. <<

[3] Futrelle, en *OBT*, p. 288. <<

[4] Duff Gordon, *Discretions and Indiscretions*, p. 162. <<

[5] Lord, *The Night Lives On*, p. 6. <<

[6] Strange [Oelrichs], *Who Tells Me True*, p. 110, en King, *A Season of Splendor*, p. 439. <<

[7] Lord, en Ballard, *The Discovery of the Titanic*, p. 7. <<

[8] Williams, *CQD*. <<

[9] Lehr, *King Lehr*, p. 164. <<

[10] Sharpey–Schafer, *Soldier of Fortune*, pp. 130–131. Véase texto completo en pp. 367–368. <<

[11] Twain, en Sharpey–Schafer, p. 16. <<

[12] Charles Francis Adams, en *ibid.*, p. 16. <<

[13] Torrey, «Frank D. Millet, N. A.», *Art Interchange*, 32, n.º 6 (junio de 1894), p. 167, citado por Simpson, *Reconstructing the Golden Age*, pp. 414–415. <<

[14] Henry James, «Our Artists in Europe», *Harper's New Monthly*, junio de 1889. <<

[15] Página web de la Morgan Library. <<

[16] *The Letters of Henry Adams*, vol. V, p. 377, en Strouse, p. 457. <<

[17] Esta cita y las siguientes proceden de *Belfast Telegraph*, 1 de junio de 1911, en Foster (ed.), *The Titanic Reader*, pp. 254–255. <<

[18] *New York Times*, 7 de abril de 1912. <<

[19] Auchincloss, *The Vanderbilt Era*, p. 199. <<

[20] Carta de Millet. Véase p. 368. <<

[21] *New York Times*, 31 de marzo de 1912. <<

[22] Esa hora figura en el diario de Daisy Spedden. <<

[23] Williams, *CQD*. Lo más probable es que el transbordador no saliera al puerto exterior hasta que avistaron el *Titanic* y se quedara detrás del rompeolas, como recordaron Margaret Brown y Edith Rosenbaum. <<

[24] Juego de palabras con el término inglés *jackass*, que significa «asno» o «burro». (N. del T.) <<

[25] Kaveler, *The Astors*, p. 148. Eso se lo dijeron al autor mujeres del entorno de Astor. <<

[26] *Town Topics*, en Kaplan, *When the Astors Ruled New York*, p. 56. Es preciso observar que a los Astor no se les perdonaba ni una en *Town Topics*, ya que no pagaban al editor, el coronel Mann, para que no se hablara de ellos en sus páginas. <<

[27] *Ibid.*, p. 62. <<

[28] De «After Holbein», en *The New York Stories of Edith Wharton*, ed. Robinson, p. 360. <<

[29] *Town Topics*, en Kaplan, p. 157. <<

[30] *New York Times*, 2 de agosto de 1911. <<

[31] Iversen, p. 55. <<

[32] Brown, *Newport Herald*, 28/29 de mayo, en *OBT*, p. 217. <<

[33] Russell [Rosenbaum], «By the Grace of God–And Fashion», discurso de 1924.

<<

[34] Bishop, en Geller, p. 59. <<

[35] La pasajera Marian Wright escribió en una carta que el buque llegó a Cherburgo a las 19:00 horas, lo que coincide con lo que recordaban otros pasajeros. <<

[36] Brown, *ibid.* <<

[37] Memorias de Rosenbaum, 1934. <<

[38] Williams, *CQD*. <<

[39] Memorias de Rosenbaum, 1934. <<

[40] Carta de Ramón Artagaveytia, en *OBT*, p. 91. <<

[⁴¹] Browne, en O'Donnell (ed.), *The Last Days of the Titanic*, p. 94. <<

[42] *Ibid.*, p. 94. <<

[43] Jessop, en Maxtone–Graham (ed.), *Titanic Survivor*, p. 119. <<

[44] Williams, carta del 10 de abril de 1912, en *OBT*, p. 87. <<

[45] Rosenbaum, carta a Shaw, 11 de abril de 1912. <<

[46] Browne, *ibid.*, p. 95. <<

[47] *Ibid.*, p. 94. <<

[48] *New York Times*, 3 de marzo de 1912. <<

[49] Abbott (ed.), *Taft and Roosevelt*, vol. II, p. 656. <<

[50] *Ibid.*, p. 848. <<

[51] Abbott (ed.), *The Letters of Archie Butt*, p. 69. <<

[52] *Ibid.*, p. 72. <<

[⁵³] *Ibid.*, p. 73. William Phillips (1878–1968) sería subsecretario de Estado entre 1922 y 1924 y de nuevo durante la administración de Franklin Roosevelt, entre 1933 y 1936. <<

[54] *Ibid.*, p. 132. <<

[55] *Ibid.*, p. 151. <<

[56] Abbott, *Taft and Roosevelt*, vol. II, p. 345. <<

[57] *Ibid.*, pp. 760–765. <<

[58] *Ibid.*, p. 847. <<

[59] *Ibid.*, p. 812. <<

[60] *Ibid.*, p. 848. <<

[61] Behe, *Archie*, vol. 3, p. 602. <<

[62] Washington Dodge, «The Loss of the Titanic», discurso, 11 de mayo de 1912. <<

[63] Washington Dodge, «The Loss of the Titanic», discurso, 11 de mayo de 1912. <<

[64] Leigh Palmer, *Washington Times*, 19 de abril de 1912. <<

[65] Stoddard, en Katz, *Love Letters*, p. 203. <<

[66] *Ibid.* <<

[67] Engstrom, *The Titanic Life of Frank Millet*, p. 65. <<

[68] Katz, p. 206. <<

[69] *Ibid.*, p. 207. El artista A. A. Anderson (1847–1940) estudió arte en París y se convirtió en un prestigioso retratista. Después de que se casara con la rica heredera Elizabeth Milbank en 1887, ambos se convirtieron en unos grandes filántropos. Anderson compró un rancho en Wyoming y fue un ecologista pionero y aviador. <<

[70] FDM a CWS, Universidad de Syracuse. <<

[71] Engstrom, p. 67. <<

[72] FDM a CWS. <<

[73] *Ibid.* <<

[74] Engstrom, p. 111. <<

[75] Carta de Millet, véase p. 368. <<

[76] Hustak, *Titanic: The Canadian Story*, p. 58. <<

[77] En el original, *queer*. Significa «raro», «extraño» o «loco», pero, como explica el autor, por aquel entonces había adquirido ya el significado de «homosexual», que se mantiene hasta hoy. (N. del T.) <<

[78] Harper, *The Outlook*, en *OBT*, p. 316. <<

[79] Hustak, p. 26. <<

[80] *Ibid.*, p. 24. <<

[81] Abbott (ed.), *Letters of Archie Butt*, vol. 1, p. 161. <<

[82] Abbott (ed.), *Taft and Roosevelt*, p. 589. <<

[83] *Ibid.*, p. 653. <<

[84] Behe, Archie, vol. 3, p. 12. <<

[85] *Ibid.*, vol. 2, p. 248. <<

[86] *Ibid.*, p. 151. <<

[87] *Ibid.*, p. 248. El matrimonio de Mathilde Scott Townsend (1885–1949) con Peter Goelet Gerry (1879–1957), a quien Archie calificó de «millonario anémico», no duró demasiado. En 1925, ella se casó con Benjamin Summer Welles (1892–1961), hombre de aires aristocráticos pero homosexual, quien sucedió a William Phillips como subsecretario de Estado de Franklin Delano Roosevelt en 1937. Welles dimitió en 1937 para evitar que se revelara públicamente su homosexualidad. Mathilde murió de peritonitis en Suiza seis años después. La mansión de los Townsend en Washington es hoy el Club Cosmos. <<

[88] Abbott (ed.), *Taft and Roosevelt*, p. 799. <<

[89] Bradley, *The Imperial Cruise*, p. 50. <<

[90] Behe, *Archie*, vol. 3, p. 229. <<

[91] *Washington Times*, 19 de abril de 1912. <<

[92] *Washington Times*, 19 de abril de 1912. <<

[93] Estelle Stead, *My Father*, pp. 341–342. <<

[94] Eckler, p. 63. <<

[95] *Ibid.*, p. 63. <<

[96] *Ibid.*, p. 56. <<

[97] *Ibid.*, p. 86. <<

[98] Stead, *The Review of Reviews*, vol. XI, junio de 1895, pp. 491492 <<

[99] Citado en Eckler, p. 226. <<

[100] Henry Wilde, en Hyslop, Forsyth and Jemima (eds.), *Titanic Voices*, p. 118. <<

[101] Bullock, *Titanic Hero*, p. 30. <<

[102] *Ibid.*, p. 44. <<

[103] Jessop, *Titanic Survivor*, p. 117. <<

[104] Carta de Stagg, en *Titanic Voices*, p. 115. <<

[105] Eckler, p. 7. <<

[106] Diario de Spedden, *Titanic Commutator*, vol. 16, n.º 3, p. 47. <<

[107] Ervine, en Haas/Eaton, *Titanic Triumph and Tragedy*, p. 100. <<

[108] Lightoller, en *ST*, p. 275. <<

[109] Browne, en *Last Days of the Titanic*, p. 95. <<

[110] Carta de Minahan, en *OBT*, p. 55. <<

[111] *Connaught Telegraph*, 25 de mayo de 1912, ET. <<

[112] Molony, «A Tender Named America», ET. <<

[113] *Last Days of the Titanic*, p. 95. <<

[114] *Ibid.*, p. 98. <<

[115] *Ibid.*, p. 95. <<

[116] Haas/Eaton, *Titanic; Triumph and Tragedy*, p. 101. <<

[117] Brown, en *OBT*, p. 217. <<

[118] René Harris, «Her Husband Went Down With the Titanic», revista *Liberty*, 23 de abril de 1932. <<

[119] Se supone que las perreras del *Titanic* se hallaban en la cubierta superior, porque el *Olympic* tenía unas en esa área a partir de 1912. Pero también es posible que estuvieran abajo, cerca de la cocina de tercera clase, un lugar más cómodo para dar a los perros las sobras de la cocina. <<

[¹²⁰] Apuntes de Katherine Force y el doctor Reuel Kimball, 22 de abril de 1912, página web de Charles Pellegrino. <<

[121] Behe (ed.), *Archie*, vol. 2, p. 159. <<

[122] *Ibid.* <<

[123] El término usado en el original, *slumlords*, se refiere a los propietarios (*landlords*) de viviendas situadas en barrios degradados (*slums*) que no invierten prácticamente nada en el mantenimiento de las casas. Ellos, por supuesto, viven en otra parte y jamás pisan las vecindades donde se sitúan esas propiedades heredadas. Cuentan con que a los inquilinos, tarde o temprano, no les quedará más remedio que arreglar los desperfectos resultantes de la dejadez, revalorizando así el inmueble. (*N. del T.*) <<

[124] Kaplan, p. 11. <<

[125] *Chicago Tribune*, 17 de agosto de 1893, en Larson, p. 314. <<

[126] *Ibid.* <<

[127] Engstrom, p. 346. <<

[128] Gracie, *ST*, p. 121. <<

[129] *Ibid.*, p. 122. <<

[130] *Dress*, mayo de 1912. <<

[131] Citado en Marcus, p. 72. <<

[132] *Ibid.* <<

[133] Gracie, *ST*, p. 121. <<

[134] Gracie, *ST*, p. 122. <<

[135] Lord, *The Night Lives On*, p. 44. <<

[136] Gracie, *ST*, p. 122. <<

[137] *OBT*, p. 543. <<

[138] Lord, *The Night Lives On*, p. 39. <<

[139] Jay Yates (J. H. Rogers), ET, biografía. <<

[140] *New York Times*, 24 de abril de 1912. <<

[141] *Ibid.* <<

[¹⁴²] Testimonio de Smith en el proceso Thaw, en Mooney, p. 223. <<

[143] Uruburu, *American Eve*, p. 282. <<

[144] Baker, *Stanny*, p. 377. <<

[145] Irvin S. Cobb, en *ibid.*, p. 386. <<

[146] *Ibid.*, p. 388. <<

[147] *Ibid.*, p. 397. <<

[148] Auchincloss, p. 183. <<

[149] Engstrom, p. 147. <<

[150] Lessard, *The Architect of Desire*, p. 212. <<

[151] Edith Harper, *Stead the Man*, p. 244, en Marcus, p. 72. <<

[152] Candee, «Sealed Orders», *Collier's Weekly*, 4 de mayo de 1912. <<

[153] Henry Julian, *OBT*, pp. 81–82. <<

[154] Unger, p. 64. <<

[155] *Ibid.*, p. 228. <<

[156] *New York Times*, 25 de octubre de 1894. <<

[157] Davis, p. 218. <<

[158] Diario belga *Niews*, citado en Hustak, p. 39. <<

[159] «Marconigrams Sent and Received by Captain Smith», ET. <<

[160] Testimonio de Boxhall, Investigación en Estados Unidos, TIP. <<

[161] Diario de Spedden, en *Titanic Commutator*, vol. 16. <<

[162] *Shipbuilder, 1912*, en Foster (ed.), *The Titanic Reader*, p. 33. <<

[163] Elizabeth Lines, Limitation of Liability Hearings, 27 de octubre de 1913, TIP. <<

[164] *New York Times*, 23 de junio de 1911, en Chirnside y Halpern, «Olympic and Titanic: Maiden Voyage Mysteries», página web, ET. <<

[165] Lord, *The Night Lives On*, p. 41. <<

[166] Candee, «Sealed Orders», *Collier's Weekly*, 4 de mayo de 1912. <<

[167] Candee, en Bigham, «Life's Decor», ET. <<

[168] *Ibid.* <<

[169] *Ibid.* <<

[170] Candee, en Lord, *The Night Lives On*, p. 41. <<

[171] *Ibid.* <<

[172] Young, en *OBT*, p. 428. <<

[173] *Ibid.* <<

[174] *Telegram* de Toronto, 19 de abril de 1912. <<

[175] Juego de palabras con el término *lark*, que en inglés de Estados Unidos significa también «broma». *To lark about* es «hacer tonterías». (N. del T.) <<

[176] Woods, p. 211. <<

[177] Sloper, *The Life and Times of Andrew Jackson Sloper*, p. 394. <<

[178] *Ibid.*, pp. 396–397. <<

[179] *Ibid.*, p. 396. <<

[180] Williams, *CQD*. <<

[181] Etherington–Smith, Pilcher, *The «It» Girls*, p. 39. <<

[182] *Ibid.*, p. 11. <<

[183] *Ibid.*, p. 18. <<

[184] *Ibid.*, p. 18. <<

[185] *Ibid.*, p. 24. <<

[186] *Ibid.*, p. 25. <<

[187] *Ibid.*, p. 73. <<

[188] *Ibid.*, p. 56. <<

[189] Glyn, *Romantic Adventure*, en Fowler, *The Way She Looks Tonight*, p. 72. <<

[190] *The «It» Girls*, p. 39. <<

[191] *Ibid.*, p. 57. <<

[192] Beaton, *The Glass of Fashion*, en *ibid.*, p. 88. <<

[193] Duff Gordon, en *ibid.*, p. 76. <<

[194] Duff Gordon, *Discretions*, p. 73, en Bigham, cap. 4. <<

[195] *Washington Times*, 22 de mayo de 1904, en *ibid.*, cap. 4. <<

[196] *The Smart Set*, mayo de 1904, en *ibid.*, cap. 4. <<

[197] *The «It» Girls*, p. 85. <<

[198] *Ibid.*, p. 86. <<

[199] Would you like to sin / With Elinor Glyn / On a tiger skin? / Or would you prefer
/ To err / With her / On some other fur? (*N. del T.*) <<

[200] *Ibid.*, p. 112. <<

[201] *Ibid.*, p. 127. <<

[202] Juego de palabras con *muff*, «echar a perder», y *boredom*, «aburrimiento». (N. del T.) <<

[203] Avery Strakosch (ed.), «Fashions for the Famous: Dressmaking Days with Lady Duff Gordon», *Saturday Evening Post*, 26 de febrero de 1927, p. 23, en Bigham, cap. 11. <<

[204] Bigham, cap. 8. <<

[205] *The Mentor*, abril de 1930, p. 14, en Bigham, cap. 8. <<

[206] *Discretions*, p. 161. <<

[207] Bigham, «Saved from the Titanic», *ET*. <<

[208] *Discretions*, p. 164. <<

[209] *The «It» Girls*, p. 86. <<

[210] *Ibid.*, p. 164. <<

[211] Bigham, cap. 12. <<

[212] Bigham, cap. 6. <<

[213] *Discretions*, p. 162. <<

[214] Del sexto verso de «O God Our Help in Ages Past», de Isaac Watts, 1719. <<

[215] Compuesto originalmente por Isaac Watts en 1719, la letra parafrasea el salmo 90 de la Biblia. (N. del T.) <<

[216] Margaret Brown, en *OBT*, p. 218. <<

[217] «Marconigrams Sent...», ET. <<

[218] Abbott (ed.), *The Letters of Archie Butt*, p. 81. <<

[219] Gracie, *ST*, p. 119. <<

[220] «Marconigrams Sent...», ET. <<

[221] «Her Husband Went Down With the Titanic», *Liberty*, 23 de abril de 1952. <<

[222] Bigham y Jasper, «Broadway Dame», *The Titanic Commutator*, vol. 36. <<

[223] *Ibid* <<

[224] Geller, p. 50. <<

[225] Bigham, Jasper, *ibid.* <<

[226] Candee, «Sealed Orders», *Collier's*. <<

[227] «Marconigrams Sent», ET. <<

[228] Limitation of Liability Hearings, Emily Ryerson, TIP. <<

[229] Russell [Rosenbaum], artículo de 1934. <<

[230] Harris, artículo de *Liberty*. <<

[231] Futrelle, en *OBT*, p. 288. <<

[232] Candee, artículo del *Collier's*. <<

[233] Citado en Lynch, *Titanic: An Illustrated History*, p. 77. <<

[234] Futrelle, en *OBT*, p. 287. <<

[235] May Futrelle describe su cena con los Harris la última noche en el «lujoso salón de la cubierta de popa», con lo que probablemente se refiere al restaurante. <<

[236] Harris, artículo de *Liberty*. <<

[237] Douglas, en *OBT*, p. 278. <<

[238] *Ibid.* <<

[239] Declaración jurada de Marian Thayer, citado en Davie, p. 520. <<

[240] Carta de Marian Thayer a Taft, en *OBT*, p. 415. <<

[241] Daisy Minahan afirmó en su declaración jurada ante la Comisión de Investigación del Senado que la fiesta de los Widener acabó a las 21:25 horas; William Sloper recordó haber visto al capitán camino del puente después de la cena, sobre las 22:00 horas. <<

[242] Testimonio de Lightoller, Comisión de Investigación del Senado, *TDH*, p. 47. <<

[243] Carta de Thayer. <<

[244] Behe, *Archie*, vol. 3, p. 12. <<

[245] Futrelle, *OBT*, p. 287. <<

[246] Candee, «Sealed Orders». <<

[247] *Ibid.* <<

[248] Duff Gordon, *Discretions*, p. 167. <<

[249] Citado en Lynch, *Titanic: An Illustrated History*, p. 80. <<

[250] Lightoller afirmó que no vieron aquel mensaje en el puente, pero se desconoce si fue entregado o no. <<

[251] Seward, artículo de periódico, ET. <<

[252] Eckler, p. 105. <<

[253] Beesley, *ST*, p. 26. <<

[254] Harris, artículo de *Liberty*. <<

[255] Woolner, *OBT*, p. 179. <<

[256] Sloper, p. 398. <<

[257] Gracie, *ST*, p. 118. <<

[258] Los compañeros de Paul Chevré en la partida de bridge eran Pierre Maréchal, aviador francés de veintiocho años; Alfred Omont, de veintinueve, comerciante de algodón de El Havre, y Lucien Smith, de veinticuatro, originario de Huntington (Virginia Occidental), que disfrutaba de su luna de miel. <<

[259] Lynch, *Titanic: An Illustrated History*, p. 83. <<

[260] Fleet, *TDH*, pp. 179–180. <<

[261] Sloper, p. 399. <<

[262] Woolner, *TDH*, p. 369. <<

[263] Barkworth, «Barkworth's Account», ET. <<

[264] White, *TDH*, p. 423. <<

[265] Duff Gordon, *Discretions*, p. 172. <<

[266] Boxhall, *TDH*, pp. 132–133. <<

[267] *TDH*, pp. 527–528. <<

[268] Buckley, *TDH*, p. 438. <<

[269] Beesley, *ST*, pp. 20–30. <<

[270] Ismay, *TDH*, pp. 3–4. <<

[271] Boxhall, *TDH*, p. 136. <<

[272] La mayoría de los relatos afirman que el capitán Smith pidió a Andrews que realizara una inspección, pero parece que este ya la estaba haciendo por su cuenta. El camarero James Johnson vio a Andrews bajar a la oficina de correos, y la camarera Annie Robinson vio que un empleado de correos iba a buscar a Smith y McElroy y oyó decir a Andrews: «Bueno, capitán tres están rotos...».<<

[273] Sloper, p. 400. <<

[274] Hustak, p. 91. <<

[275] Peuchen, *TDH*, p. 198. <<

[276] Gracie, *TDH*, p. 407. <<

[277] Peuchen, *TDH*, p. 198. <<

[278] Brown, en *OBT*, p. 219. <<

[279] Artículo de Russell [Rosenbaum]. <<

[280] Williams, *CQD*. <<

[281] Buckley estaba en un camarote de proa y subió por una escalera a una sala de primera clase, así que la puerta probablemente estaba en la cubierta B. <<

[282] Sloan, *OBT*, p. 397. <<

[283] Bride, *TDH*, pp. 84–85. <<

[284] Foster (ed.), *The Titanic Reader*, p. 72. <<

[285] Bride, *ST*, p. 315. <<

[286] El relato de Bride sugiere que empezaron a usar el SOS pronto, pero la primera llamada con esas siglas la recibieron el *Mount Temple* y el *Olympic* a las 00:57 horas.

<<

[287] La señal de SOS se introdujo el 1 de julio de 1908 y se usó por primera vez el 10 de junio de 1909, cuando el *Slavonia* naufragó cerca de las islas Azores. <<

[288] Sloper, p. 401. <<

[289] James Clinch Smith, citado en Hays, ET, biografía. <<

[290] Pitman, *TDH*, pp. 164–165. <<

[291] Las horas en las que se arriaron los botes salvavidas están basadas en una cuidadosa investigación realizada por Bill Wormstedt, Tad Fitch y George Behe, en «Titanic: The Lifeboat Launching Sequence Reexamined», en la página web: www.wormstedt.com. <<

[292] Pitman, *TDH*, p. 164. <<

[293] Behr, en *OBT*, p. 208. <<

[294] Testimonio de Pitman, *TDH*, p. 165. <<

[295] Testimonio de Lowe, *TDH*, pp. 212–213. <<

[296] Stengel, en *OBT*, p. 403. <<

[297] Testimonio de Emily Ryerson, *TDH*, p. 492. <<

[298] Lynch, p. 110. <<

[299] *New York American*, 24 de abril de 1912, en Behe, *Archie*, vol. III, p. 628. <<

[300] Gracie, *The Truth About...*, p. 129. <<

[301] Carta de Thayer a Taft, *OBT*, p. 415. <<

[302] Diario de Spedden, *Titanic Commutator*, vol. 16, n.º 3. <<

[303] Harper, *OBT*, p. 315. <<

[304] Citado en Hustak, p. 96. <<

[305] Shutes, en Gracie, *ST*, p. 235. <<

[306] Candee, «Sealed Orders». <<

[307] Peuchen, en *TDH*, p. 196. <<

[308] Candee, «Sealed Orders». <<

[309] *Ibid.* <<

[310] heráldica, el timbre es el conjunto de elementos situados por encima del escudo. La familia aludida es la del primer duque de Malborough, John Churchill (1650–1722). (*N. del T.*) <<

[311] Bigham, «Life's Décor», ET. <<

[312] Brown, en *OBT*, p. 219. <<

[313] Hustak, p. 94. <<

[314] Alfred Crawford, Comisión de Investigación, TIP, ET. <<

[315] Woolner, *TDH*, p. 371. <<

[316] Lightoller, *ST*, p. 291. <<

[317] Brown, en *OBT*, p. 219. <<

[318] Peuchen, *TDH*, p. 197. <<

[319] *Evening Telegram*, Toronto, 22 de abril de 1912. <<

[320] Peuchen, *TDH*, p. 198. <<

[321] Testimonio de lady Duff Gordon, investigación británica, TIP. <<

[322] Carta de Lucile, en *OBT*, p. 281. <<

[323] Lucile escribió más tarde a su hermana Elinor que se arrepintió de dejar su abrigo de marta y que se alegró de haberse puesto esas babuchas. Pietro Yantorny (1874–1936) alardeaba de ser el zapatero más caro del mundo y de tardar años en confeccionar sus zapatos por encargo. Dicen que se negaba a hacer zapatos para mujeres feas. <<

[324] Testimonio de Lucile, TIP. <<

[325] Stengel, *TDH*, p. 399. <<

[326] Francatelli, en Barratt, p. 159. <<

[327] Farrell, biografía, ET. <<

[328] Lowe, investigación británica, TIP. <<

[329] Citado en Lynch, p. 121. <<

[330] Artículo de Russell [Rosenbaum]. <<

[331] *Ibid.* <<

[332] Testimonio de Barrett, TIP. <<

[333] Douglas, en *OBT*, p. 279. <<

[334] Mennell, en Gracie, *ST*, p. 201. <<

[335] Douglas, en *OBT*, p. 279. <<

[336] Sloan, en *OBT*, p. 397. <<

[337] Foster (ed.), *The Titanic Reader*, p. 75. <<

[338] Lightoller, en *ST*, p. 294. <<

[339] Wilkinson, «Titanic's Silent Distress Signals: A New Look at a Minor Mystery»,
ET. <<

[340] Ryerson, en *OBT*, p. 382. <<

[341] Stephenson, en *OBT*, p. 475. <<

[342] Bonnell, en *OBT*, p. 210. <<

[343] *Evening Telegram*, Nueva York, 22 de abril de 1912. <<

[344] Ryerson, en *OBT*, p. 382. <<

[345] Hustak, p. 87. <<

[346] Woolner, *TDH*, p. 372. <<

[347] Hay distintas opiniones sobre cuál fue el bote al que subió Buckley. Algunos creen que fue el 14. Sin embargo, Buckley dijo que un oficial efectuó una serie de disparos para echar a gente de la embarcación y que el *Titanic* se hundió quince minutos después de que partiera el bote, lo que indicaría que se subió al bote plegable C. <<

[348] Woolner, *TDH*, p. 373. En esa época la palabra «italiano» se aplicaba a cualquier extranjero. <<

[349] *New York Times*, 22 de abril de 1912. <<

[350] En el original, *dagoes*, apelativo despectivo para referirse a los latinos. *Dago* es una alteración de «Diego». (N. del T.) <<

[351] Lightoller, *ST*, p. 296. <<

[352] Gracie, *ST*, p. 134. <<

[353] Harris, artículo del *Collier's*. <<

[354] Citado en Bigham, «Broadway Dame», *Titanic Commutator*, vol. 36, n.º 193. <<

[355] René Harris, *Omaha News*, 21 de abril de 1912, citado en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 642. <<

[356] Harris, carta a John Millet, en *OBT*, p. 319. <<

[357] Citado en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 640. <<

[358] Woolner, en *OBT*, p. 181. <<

[359] *Paterson Morning Call*, 23 de abril de 1912. <<

[360] Harris, artículo del *Collier's*. <<

[361] Woolner, *OBT*, p. 181. <<

[362] Harris, artículo del *Collier's*. <<

[³⁶³] En un artículo de mayo de 1912 publicado en *American Medicine* (OBT, p. 292), la señora Futrelle dijo que estuvo en el mismo bote salvavidas que la señora Harris, es decir, el D, pero en un artículo de 1932 afirmaría otra cosa. Lo más probable es que estuviera en realidad en el bote 9. <<

[364] *The Times*, 20 de abril de 1912. <<

[365] Futrelle, *OBT*, pp. 304–305. <<

[366] *Evening Banner*, 26 de abril de 1912, ET. <<

[367] Etches, *New York Times*, 20 de abril de 1912. <<

[368] Bullock, p. 71. <<

[369] Carta de Kemish a Walter Lord, citada en www.charlespellegrino.com. <<

[370] Carta de Shelley, en *OBT*, p. 391. <<

[371] Harper, en *OBT*, p. 317. <<

[372] Gracie, *ST*, p. 136. <<

[373] Engstrom, p. 4. <<

[374] Gracie, *ST*, p. 137. <<

[375] Bride, *ST*, pp. 316–317. <<

[376] Lightoller, *ST*, p. 299. <<

[377] Las declaraciones del pasajero no identificado se recogen en *Philadelphia Press*, 19 de abril de 1912, citado en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 644. El historiador George Behe cree que ese pasajero podía ser Robert Daniel. <<

[378] Thayer, *The Sinking of the S. S. Titanic.* <<

[379] Lightoller, *ST*, p. 300. <<

[380] Citado en Lynch, p. 139. <<

[381] Walter Hawksford, carta a su mujer. <<

[382] Gracie, *ST*, p. 150. <<

[383] Woolner, *OBT*, p. 181. <<

[384] Harris, *OBT*, p. 321. <<

[385] Harper, *OBT*, p. 318. <<

[386] Sloper, p. 403. <<

[387] Beesley, carta en Barratt, p. 162. <<

[388] Fogonero no identificado, en *New York Tribune*, 19 de abril de 1912, en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 648. <<

[389] Candee, «Sealed Orders». <<

[390] Etches, *TDH*, p. 359. <<

[391] Carta de Gladys Cherry, *OBT*, p. 244. <<

[392] Woolner, *OBT*, p. 181. <<

[393] Carta de Beesley en Barratt, p. 162. <<

[394] George Harder, *TDH*, p. 447. <<

[395] Smith, *OBT*, p. 399. <<

[396] Lowe, *TDH*, p. 222. <<

[397] Minahan, *TDH*, p. 496. <<

[398] Peuchen, *TDH*, pp. 199–200. <<

[399] Collyer, *OBT*, p. 253. <<

[400] Se cree que se llamaba Fang Lang, un fogonero de Hong Kong de treinta y dos años. <<

[401] Gracie, *ST*, p. 160. <<

[402] Citado en Lynch, p. 145. <<

[403] Duff Gordon, *Discretions*, p. 175. <<

[404] Wojtczak, «Elise Bowerman: Feminist and Barrister», ET. <<

[405] Brown, *OBT*, p. 221. El acento barriobajero londinense que identificó la señora Brown puede que solo fuera un acento inglés de la clase trabajadora. <<

[406] Young, *OBT*, p. 429. <<

[407] Cherry, en Bigham, «A Matter of Course», ET. <<

[408] Behr, en Barratt, p. 150. <<

[409] Gracie, *ST*, p. 166. <<

[410] Gracie, *ST*, p. 167. <<

[411] Lynch, p. 152. <<

[412] Harper, *OBT*, p. 182. <<

[413] Harris, *OBT*, p. 322. <<

[414] Brown, *OBT*, p. 221. <<

[415] Gracie, *ST*, p. 180. <<

[416] *Ibid.* <<

[417] Duff Gordon, *Discretions*, p. 177. <<

[418] Futrelle, *OBT*, p. 306. <<

[419] Diario de Daisy Spedden, *Titanic Commutator*, vol. 16, n.º 3, p. 50. <<

[420] Citado en Lynch, p. 150. <<

[421] Duff Gordon, *Discretions*, p. 178. <<

[422] Carta de Spedden, en *OBT*, p. 178. <<

[423] Harper, *OBT*, p. 319. <<

[424] Citado en Lynch, p. 156. <<

[425] Harris, *OBT*, p. 322. <<

[426] Harris, artículo en *Collier's*. <<

[427] Brown, *OBT*, p. 222. <<

[428] Lightoller, *ST*, p. 303. <<

[429] Futrelle, p. 306. <<

[430] Futrelle, *OBT*, p. 307. <<

[431] El pasajero del *Carpathia* Charles Hutchinson dijo que el reverendo padre Roger Anderson era un monje episcopaliano. <<

[432] *Ibid.* <<

[433] Brown, *OBT*, p. 222. <<

[434] Citado en Lynch, p. 159. <<

[435] Rostron, *The Loss of the Titanic*. <<

[436] Candee, «Sealed Orders». <<

[437] Diario de Spedden, en *Titanic Commutator*, vol. 16, n.º 3. <<

[438] Carta de Burnham en Engstrom, p. 6. <<

[439] *Ibid.*, p. 7. <<

[440] Strouse, p. 647. <<

[441] *Libro de oración común*, servicio religioso para entierros en el mar. <<

[442] Se cree que los cuatro cadáveres lanzados al mar eran los de W. F. Hoyt, pasajero de primera clase; Abraham Harmer [David Livshin], pasajero de tercera clase; S. C. Siebert, camarero, y P. Lyons [William Lyons], marinero. <<

[443] Lightoller, *ST*, p. 303. <<

[444] Citado en Hyder, «Excuse Sending... Am Half Asleep», ET. <<

[445] Declaración de Franklin, comisión de investigación del Senado de Estados Unidos, TIP. <<

[446] Duff Gordon, *Discretions*, p. 181. <<

[447] Brown, citado en Iversen, p. 35. <<

[448] Rosenbaum, *Women's Wear Daily*, 19 de abril de 1912, p. 1. <<

[449] Sloper, p. 405. <<

[450] Gracie, *ST*, p. 144. <<

[451] Página web «Titanic Tidbits» de George Behe. <<

[452] Cherry, en Bigham, «A Matter of Course», ET. <<

[453] Spedden, carta del 18 de abril, en *OBT*, pp. 178–179. <<

[454] Brown, *OBT*, p. 224. <<

[455] *Ibid.*, p. 225. <<

[456] Harris, artículo en *Liberty*. <<

[457] Lightoller, *OBT*, p. 169. <<

[458] *Star* de Toronto, 17 de abril de 1912. <<

[459] *Washington Times*, citado en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 657. <<

[460] *Ibid.*, p. 660. <<

[461] Barratt, p. 197. <<

[462] *Daily Mail* de Londres, 18 de abril de 1912, citado en Eaton/ Hass, *Titanic: Triumph and Tragedy*, p. 206. <<

[463] *Ibid.* <<

[464] Mary Adelaide Snider, «Through the Needle's Eye How Woman Writer Went», *Toronto Evening Telegram*, abril de 1912, citado en «And Mind You're a Nurse», de Michael Dupuis, *Herstoria*, n.º 7, otoño de 2010, pp. 46–49. <<

[465] Diario de Daisy Spedden, 18 de abril de 1912, *Titanic Commutator*, vol. 16, n.º 3. <<

[466] Marshall, p. 126. <<

[467] Citado en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 660. <<

[468] Snider, *Toronto Evening Telegram*, abril de 1912, citado en Dupuis, «And Mind You're a Nurse». <<

[469] Carta de Dobbyn, en Barratt, p. 153. <<

[470] Lightoller, *ST*, p. 303. <<

[471] Harris, *Liberty*, 23 de abril de 1932. <<

[472] Engstrom, p. 6. <<

[473] Citado en Brewster, «Sinking Sensation», *Toronto Life*, mayo de 1997. <<

[474] Snider, «With Orphaned Baby in Arms», *Toronto Evening Telegram*, abril de 1912, citado en Dupuis. <<

[475] Brewster, «Sinking Sensation». <<

[476] Citado en Sloper, p. 408. <<

[477] *New York American*, 19 de abril de 1912. <<

[478] Investigación de Estados Unidos, TIP, *TDH*, p. 2. <<

[479] Investigación de Estados Unidos, día 1, TIP y *TDH*, p. 36. <<

[480] *Brute* significa aquí «bestia». (N. del T.) <<

[481] Lightoller, *ST*, p. 304. <<

[482] *Globe* de Londres, citado en Wade, p. 189. <<

[483] *Watertight*, «estanco», «hermético» o «impermeable». (*N. del T.*) <<

[484] *Globe* de Londres, citado en Wade, p. 189. <<

[485] Citado en Wade, p. 189. <<

[486] *Globe* de Toronto, 18 de abril de 1912. <<

[487] *World* de Toronto, 20 de abril de 1912. <<

[488] *World* de Toronto, 22 de abril de 1912. <<

[489] *Globe* de Toronto, 22 de abril de 1912. <<

[490] Citado en Wade, p. 71. <<

[491] Peuchen, comisión de investigación de Estados Unidos, día 4, TIP. <<

[492] Poema de Clark McAdams, *Titanic Reader*, p. 240. <<

[493] Citado en Iversen, p. 43. <<

[494] White, comisión de investigación de Estados Unidos, día 11, *TDH*, p. 426. <<

[495] Citado en Ruffman, p. 28. <<

[496] «The Two Deaths of John Jacob Astor», página web Titanic Tidbits, de George Behe. <<

[497] El *curling* es un deporte de invierno parecido a la petanca que se practica sobre una pista de hielo, muy popular especialmente en Canadá, Escocia, Suiza y los países escandinavos. (N. del T.) <<

[498] Carta de John Alfred Parsons Millet, citado en Behe, *Archie*, vol. 3, p. 686. <<

[499] Blanton Winship (1869–1947) se convirtió después en capitán general y fue nombrado gobernador militar de Puerto Rico en 1934. Winship trató con gran dureza a los manifestantes nacionalistas de Puerto Rico y fue víctima de un intento de asesinato en 1938. Fue destituido al año siguiente. <<

[500] *Ibid.*, p. 689. <<

[501] Rosenbaum, *Women's Wear Daily*, 19 de abril de 1912. <<

[502] Duff Gordon, *Discretions*, cap. 3, p. 192. <<

[503] Carta de Duff Gordon, en *OBT*, p. 283. <<

[504] *New York Times*, 22 de mayo de 1912. <<

[505] Duff Gordon, *Discretions*, cap. 2, p. 173. <<

[506] Comisión Británica de Investigación, día 10, TIP. <<

[507] Comisión Británica de Investigación, día 11, TIP. <<

[508] Ashmead Barlett, *The Academy*, en Duff Gordon, *Discretions*, cap. 3, p. 200. <<

[509] Comisión Británica de Investigación, informe final, TIP. <<

[510] Duff Gordon, *Discretions*, p. 203. <<

[511] Comisión Británica de Investigación, informe final, TIP. <<

[512] *Ibid.* <<

[513] *Ibid.* <<

[514] Bigham, Jasper, «Broadway Dame», *Titanic Commutator*, vol. 36, n.º 194. <<

[515] *Leader* de Harrisburg, 21 de abril de 1912, en Geller, p. 59. <<

[516] *Denver Times*, 21 de abril de 1912, en Iversen, p. 38. <<

[517] Woodrow Wilson, discurso de toma de posesión, 4 de marzo de 1913. <<

[518] Smith, comisión de investigación de Estados Unidos, en Iversen, p. 40. <<

[519] Harris, «Her Husband Went Down With The *Titanic*», *Liberty*, 23 de abril de 1932. <<

[520] Iversen, p. 38. <<

[521] Cecil Beaton, *The Glass of Fashion*, p. 162, en Bigham, *Lucile: Her Life by Design*, epílogo. <<

[522] Abrams, Melanie, «Lady Duff Gordon: Fashion's Forgotten Grand Dame», *The Telegraph*, 21 de febrero de 2011. <<

[523] Lord, *A Night To Remember*, p. 167. <<

[524] Hart, *Act One*, citado en Geller, p. 49. <<

[525] Geller, p. 52. <<

[526] *Variety*, septiembre de 1969, citado en Bigham y Jasper, «Broad way Dame», *Titanic Commutator*, vol. 37. <<

[527] Declaración de Lowe, comisión de investigación de Estados Unidos, día 5, TIP.

<<

[528] Strouse, p. 647. <<

[529] Citado en Brewster, «Sinking Sensation», *Toronto Life*, mayo de 1997. <<

[530] Geller, p. 74. <<