



LA FAMILIA DE

**DON EVARISTO
PEREZ HERRERO**Que falleció en Valladolid el
día 9 de abril de 1987

Ante la imposibilidad de hacerlo personalmente, da las gracias por este conducto a cuantas personas se unieron a su dolor, y ruega una oración por el eterno descanso de su alma.

Casa mortuoria: Avenida Portugal, 63. Medina del Campo.

Funeraria «La Soledad» (Pichoto)

LA FAMILIA DE
LA SEÑORA**DOÑA CLAUDIA
CAVIEDES
SANCHEZ**

(Q. E. P. D.)

Ante la imposibilidad de hacerlo personalmente, da las gracias por este conducto a cuantas personas se unieron a su dolor, y ruega una oración por su alma.



LA FAMILIA DE

**DON FRANCISCO
PALENCIA
CONDE**

(Q. E. P. D.)

Ante la imposibilidad de hacerlo personalmente, da las gracias por este conducto a cuantas personas se asociaron a su dolor.

El buque insumergible se hundió hace 75 años

El «Titanic» reposa aún en el fondo del mar

Juan Pando. EFE-REPORTAJES

El súbito naufragio del «Titanic» forma parte ya de las grandes leyendas de nuestro siglo, junto a sucesos como el vuelo de Lindberg sobre el Atlántico, el asesinato del presidente Kennedy o la llegada del hombre a la Luna. Sin embargo, en ningún otro como en él, jugó el factor predestinación de una manera tan marcada. Fue ese carácter de tragedia que pudo ser evitada, y no una sino varias veces, lo que sigue turbando al mundo aun hoy, 75 años después de haber ocurrido.

Buque insumergible

Eran las once y cuarenta minutos de la noche del 14 de abril de 1912 y el «Titanic», el más grande y lujoso trasatlántico de la época, concluía la quinta jornada de su viaje inaugural entre Southampton (Reino Unido) y Nueva York (Estados Unidos). Navegaba a 22,5 nudos por las heladas aguas del Atlántico Norte, en una zona en la que habían naufragado diecinueve barcos en veintisiete años. El agua estaba en calma y la noche era fría y clara.

Fue justo entonces cuando lady Cosmo Duff Gordon, una pasajera que, como tantos otros, ya se encontraba en la cama a esas horas, sintió «como si alguien hubiera pasado un dedo gigantesco por el costado del barco». Poco después, sin razón aparente, se pararon los motores y la nave se inclinó fuertemente a babor. Un iceberg había herido de muerte al coloso del mar. Algo más de dos horas más tarde, el buque desaparecía bajo las aguas.

El «Titanic», que había sido construido en los astilleros de Harland-Wolff de Belfast (Irlanda del Norte), era el fruto de la carrera que desde principios de siglo enfrentaba al Reino Unido y Alemania por el dominio del

mar. Medía 268 metros de eslora y con su peso bruto de 46.328 toneladas desplazaba 66.000 toneladas. Su potencia de 50.000 caballos de vapor le permitía alcanzar una velocidad de 25 nudos.

Su característica más peculiar estribaba en su doble fondo dividido en dieciséis compartimientos estancos. Como podía flotar hasta con cuatro de estas cámaras inundadas y nadie imaginaba nada peor que un choque en las intersección de dos de ellas, se le calificó de «insumergible».

La noche del hundimiento, sin embargo, surgió un problema imprevisto que no pudo resolver ni siquiera el ingeniero constructor del barco, Thomas Andrews, que viajaba en la nave y pereció en el naufragio. Al intentar evitar un choque frontal con un iceberg de 60 metros de altura, el oficial de guardia, William Murdoch, provocó una colisión lateral con la gran masa de hielo, que cortó como un cuchillo la chapa del buque. Se abrió una brecha de casi cien metros a los largo del casco, inundándose cinco de los compartimientos.

Faltaron barcas

El viaje inaugural del «Titanic» había traído a la flor y nata de la sociedad británica y estadounidense. Entre ellos destacaban John Joseph Astor IV, reputado como el hombre más rico del mundo; Benjamin Guggenheim, el «rey del cobre»; Charles Hayes, «rey de los ferrocarriles»; Isidor Strauss, propietario del mayor comercio de Nueva York, y el acaudalado español Víctor Peñascó, que fueron algunas de las más ilustres víctimas de ese día.

En el trasatlántico más lujoso del mundo se habían cuidado todos los detalles. Sauna, equipos de equitación mecánica con simuladores del trote y el galope de un caballo, mobiliario inglés del siglo XVIII, tres bibliotecas con treinta mil volúmenes y cubiertas privadas eran algunas de

las comodidades al alcance de cualquier privilegiado en condiciones de pagar hasta 4.350 dólares por una travesía marítima de seis días. Todo estaba previsto en ese magnífico barco. Todo menos la posibilidad un de naufragio.

Cuando a las 12,05, veinticinco minutos después de producirse la colisión, los pasajeros subieron a cubierta para evacuar la nave, hubo que afrontar el hecho de que había 2.206 personas a bordo y sólo 1.178 plazas en los botes salvavidas. Fue entonces cuando se oyó el grito ya clásico en estos casos, ¡las mujeres y los niños primero! La noche se saldó con 1.503 muertos, el 68% del total de embarcados.

Un examen detallado de las listas de supervivientes revela que, en contra de lo que suele creerse, el factor determinante para sobrevivir no fue el sexo o la edad, sino la condición social. Se salvó el 98% de las pasajeras de primera clase, pero sólo un 54,7% de las de tercera. Frente a un 66% de hombres de primera supervivientes, hay que contraponer el 29,4 de niños de tercera que fueron rescatados. Si se consideran las cifras totales de las víctimas se comprueba que perecieron 120 pasajeros de primera clase (8%), 162 de segunda (11%), 535 de tercera (35,5%) y 688 miembros de la tripulación (45,5%).

Amarga lección

A raíz del desastre del «Titanic», como legado positivo de la gran tragedia, se celebraron diversas conferencias internacionales sobre seguridad marítima. Ya nunca más zarpó un barco sin suficientes botes salvavidas para todas las personas que viajaban en él; se acordó realizar simulacros de naufragio para los viajeros y se impuso la obligación de mantener guardias telegráficas de veinticuatro horas en las naves.

Se creó, también, el servicio de vigilancia de témpanos (Ice Patrol) y se instituyó la obligación

internacional, so pena de incurrir en responsabilidad criminal, de prestar auxilio a todo buque que lo necesite en la mar, si ello implica riesgo para el propio.

No hay que olvidar que el elemento más perturbador del hundimiento del «Titanic» no fue la tragedia en sí, ni su inutilidad, sino la convicción de que podía haberse evitado. En las horas precedentes al choque, se recibieron seis telegramas, cinco para el capitán y uno para el radiotelegrafista, advirtiéndole del peligro de icebergs, pero no fueron tenidos en cuenta.

Durante toda la noche, el buque «Californiana» permaneció a unos 32 kilómetros del lugar del siniestro, pero no recibió sus peticiones de auxilio, porque el radiotelegrafista no se encontraba de guardia y las bengalas que se lanzaron desde la cubierta del «Titanic» para llamar la atención fueron confundidas con fuegos artificiales. Por último, el trasatlántico llevaba menos botes salvavidas de los precisos, pero más de los que exigía la legislación del momento.

Museo marino

Una expedición científica franco-estadounidense inauguraba en septiembre de 1985 una nueva era en la exploración submarina al descubrir los restos del «Titanic» a cuatro mil metros de profundidad, «en un lugar tranquilo y sin luz en el que no hay apenas formas de vida». Un año después, en julio de 1986, otra misión obtenía imágenes del interior del buque gracias a un robot submarino equipado con complejos mecanismos fotográficos y manejado por control remoto.

Desde que se conoció la noticia del hallazgo, los buscadores de tesoros empezaron a especular con la posibilidad de recuperar las joyas que se supone se conservan en las cajas fuertes del buque. Aunque la excesiva profundidad parece convertir tal supuesto en inviable, ya se han planteado los primeros problemas legales sobre la propiedad del casco del barco. Los científicos preferirían, según declararon, que el «Titanic» se quedase en el fondo del océano como un monumento marítimo.

La proeza técnica se vio salpicada de tintes políticos. El diario soviético «Trud» acusó a la expedición, financiada por la Marina estadounidense, de pretender comprobar la eficacia de aparatos de uso militar, bajo la apariencia de una misión científica.

SERVICIOS FUNERARIOS**«CIMA»**LAS 24 HORAS AL SERVICIO
DE LOS DEMASSábano (detrás Sanidad)
Teléfonos 253800-354771

Sucursales:

Tudela de Duero ☎ 52 14 27
Alcajés ☎ 86 70 17**BACALAO**DE IMPORTACION
LA MEJOR SELECCION
EN CALIDAD Y PRECIOS
¡¡COMPRUEBELO!!Alimentación HERAS
Calle Panaderos, núm. 36
Teléfono 201072**SE TRASPASA****BAR**

- Totalmente instalado.
- 3 plantas.
- Bajada Libertad, 11.

Teléfono 293328.
Horas de comercio

EL SEÑOR

**DON MIGUEL ANGEL
MATALLANA DE LA FUENTE**

Ha fallecido en Valladolid el día 11 de abril de 1987

A LOS 38 AÑOS DE EDAD

Después de recibir los Santos Sacramentos y la Bendición
Apostólica de Su Santidad

D. E. P.

LOS COMPAÑEROS DE MÉCA ESPAÑA 2.000, S.A.:

Ruegan una oración por su alma.

CAPILLA ARDIENTE: Sala del Instituto Anatómico.

FUNERAL DE «CORPORE INSEPULTO»: Tendrá lugar, hoy, domingo, día 12, a las diez de la mañana, en la iglesia parroquial del Corazón de María (Plaza Circular).

Funeraria Castellana.



EL SEÑOR

**DON MIGUEL ANGEL
MATALLANA DE LA FUENTE**

Ha fallecido en Valladolid el día 11 de abril de 1987

A LOS 38 AÑOS DE EDAD

Después de recibir los Santos Sacramentos y la Bendición
Apostólica de Su Santidad

D. E. P.

LOS COMPAÑEROS Y EMPLEADOS DE LA EMPRESA MATALLANA:

Ruegan una oración por su alma.

CAPILLA ARDIENTE: Sala del Instituto Anatómico.

FUNERAL DE «CORPORE INSEPULTO»: Tendrá lugar hoy, domingo, día 12, a las diez horas de la mañana, en la iglesia parroquial del Corazón de María (Plaza Circular).

Funeraria Castellana.



LA FAMILIA DE

**DON IGNACIO
CANDELAS
ALVAREZ**

(Q. E. P. D.)

Que falleció el día 6 de abril
de 1987

Ante la imposibilidad de hacerlo personalmente, da las gracias por este conducto a cuantas personas se unieron a su dolor.