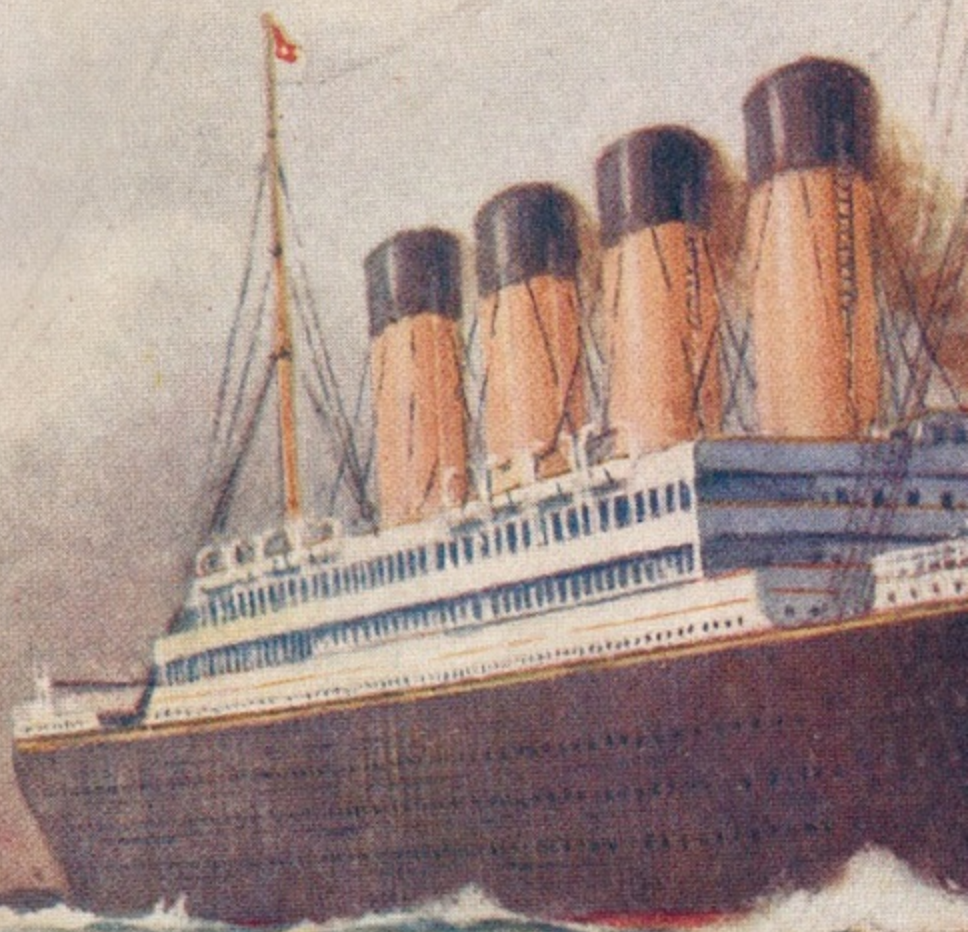


TITANIC

EL FINAL DE UNAS VIDAS DORADAS



HUGH BREWSTER

Annotation

La historia del Titanic a través de sus pasajeros y tripulantes. 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.

Prólogo

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

Epílogo

Apéndices

Agradecimientos

Bibliografía

Notas

Biografía

notes

Hugh Brewster

TITANIC

El final de unas vidas doradas

— oOo —

Título original: *Gilded Lives, Fatal Voyage*

Edición en formato digital: febrero de 2012

Conversión a formato digital: Newcomlab, S.L.

© 2012, Hugh Brewster

© 2012, Random House Mondadori, S.A.

© 2012, Guillem Sans Mora, por la traducción

Diseño de la cubierta: Random House Mondadori, S.A.

Imagen de la cubierta: © Claes-Göran Wetterholm Archive

ISBN: 978-84-264-2087-9

— oOo —

*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 apartamento¹ 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 avecinaba⁶. 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 lenta⁷.

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 hispano-estadounidense, 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 spray 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

Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

