

P. ÁNGEL PEÑA O.A.R.

EL DESASTRE DEL TITANIC

S. MILLÁN – 2024

ÍNDICE GENERAL

Una profecía.
El Titanic
Primera clase.
Tercera clase.
Fallecidos.
Las causas.
Remedios.
Los tres sacerdotes.
Anotaciones.
Reflexiones.

¿UNA PROFECÍA?

El novelista Morgan Robertson escribió en 1898, 14 años antes del hundimiento del Titanic, el libro *The wreck of the Titan*. En este libro presenta sorprendentes semejanzas entre el Titán y el Titanic, ya desde el mismo nombre. Ambos barcos se hunden en el Atlántico norte en su viaje inaugural. Ambos barcos se hundieron en el mes de abril. Ambos eran los barcos más grandes y lujosos del mundo y se hundieron por chocar con un iceberg. Ambos fueron considerados por sus constructores como insumergibles o indestructibles. Ambos tenían un tamaño parecido: 267 metros el Titanic y 244 el imaginario. Los dos llevaban tres hélices y dos mástiles. El Titanic tenía 20 botes salvavidas y el Titán 24. En ambos casos solo podían recibir a la mitad de los pasajeros. El Titán iba a velocidad de 25 nudos y el Titanic a 23; y ambos se hundieron aproximadamente a 600 kilómetros de Terranova.

También había algunas diferencias que no alteraban la esencia del drama y de las maravillosas semejanzas. Algunas diferencias entre otras eran que el Titanic tenía perfectas condiciones de navegación, mientras que el Titán tenía condiciones climatológicas adversas. El Titán zarpó de Nueva York a Liverpool. El Titanic iba de Southampton a Nueva York. En el Titán iban 3.000 pasajeros. En el Titanic 2207. En el Titanic se salvaron 712, en el Titán solo 13.

EL TITANIC

Fue construido bajo la iniciativa de Bruce Ismay y fue diseñado por los ingenieros navales Thomas Andrews y Alexander Carlisle en los astilleros de Belfast. Su construcción se inició en abril de 1909 y se terminó en marzo de 1912. Era el barco más grande y lujoso del momento. El 10 de abril zarpó de Southampton y llegó a Cherburgo en Francia ese mismo día. Después fue a Queenstown en Irlanda el 11 de abril. De ahí salieron para Nueva York por la ruta más corta y a toda velocidad, 22,5 nudos (41,7 kms por hora).

Todos estaban seguros que el Titanic ganaría un nuevo récord y conseguiría la codiciada *Blue Riband*, la cinta azul que se concedía al barco que lograra realizar la travesía más rápida en aguas del Atlántico norte. Era el trofeo máspreciado por los navieros ya que significaba más prestigio más carga, más viajeros y más subvenciones marítimas.

El 14 de abril ya recibieron aviso de siete barcos como el Caronia, Baltic, Amerika, Noordam y Californian de que tuvieran cuidado, porque había muchos icebergs en la zona. En la noche del 14 de abril a las 10 p.m. los vigías Fleet y Reginald Lee tomaron sus puestos, pero carecían de sus imprescindibles

prismáticos, pues el encargado los había dejado bajo llave en un armario. No pidieron prestados a los oficiales que tenían los suyos o no se los dieron, el caso es que tuvieron que vigilar al aire libre con una temperatura de 0 grados a simple vista. El vigía Fleet vio un iceberg a unos 500 metros delante del barco y con una elevación de 30 metros. Tocó la alarma y la solución fue detener el barco, pero virar hacia estribor resultó lento. Era demasiado tarde. A los 41 segundos después de dar la alarma tuvo lugar el choque. El caso fue que el iceberg pasó rozando al barco y se soltaron los remaches de las planchas en 100 metros y se abrió una vía de agua en el casco a 5 metros bajo el nivel del agua. Se comenzaron a inundar los cinco primeros compartimentos. El Titanic solo podía flotar con 4 compartimentos llenos de agua y el barco no podía aguantar con los cinco compartimentos llenos de agua. Al notar el choque, el capitán mandó al cuarto oficial Boxhall que investigara los daños. Después mandó a otros para confirmar y descubrieron que la sala de correos estaba llenándose de agua. El Titanic era del servicio real de correos de Inglaterra, RSM (Royal mail ship). Entonces el capitán envió a Thomas Andrews, diseñador del barco, a una nueva inspección y se concluyó que quedaban una o dos horas antes del hundimiento. A las 12:15 de la noche envió el primer aviso de socorro CQD (Copy Quality Distress).

A las 12.25 se dio la orden de arriar los botes salvavidas con la norma clara de que primero fueran embarcados las mujeres y los niños. La orquesta comenzó a tocar con el supuesto fin de tranquilizar a los pasajeros y evitar el pánico. Había 20 botes para 1178 personas. En el barco había 2208 personas. Además de los 20 botes había cuatro botes plegables, pero muchos botes iban a la mitad o 70% de su capacidad. Muchos más podrían haberse salvado si hubiera habido mejor organización y marineros y tripulantes mejor entrenados para esos casos de emergencia. También debemos tener en cuenta que en los momentos del hundimiento, la temperatura del mar era de 0 grados o menos, 1 ó 2 grados bajo cero. Esto significaba que una persona que caía al agua solo podría aguantar como mucho unos 20 minutos antes de morir de frío. Así murieron la mayoría de los que quedaron solo con su chaleco salvavidas y muchos sin él, nadando en el agua. Otros fueron absorbidos por el grandioso remolino que hizo el barco al hundirse. Es triste pensar que las barcas que podían llevar más pasajeros no quisieron recibir más, cuando muchos pedían ayuda y estaban ya en el agua. Temían que quisieran subir a los botes y pudieran hundirse de sobrepeso.

Hubo escenas muy tristes. Los que estaban en el agua fría del mar con chalecos y otros sin chalecos salvavidas gritaban desesperados para que viniera algún bote a salvarlos, pero nadie hacía caso. Las hermanas Florentina y Asunción Durán, interrogadas por las comisiones abiertas días después por Inglaterra y Estados Unidos, declararon como testigos: Una persona vino nadando a nuestro bote y le cortaron la mano de un cuchillazo, mientras que a otras las

mataron a tiros ¹. Evidentemente los tripulantes del bote, que eran empleados del Titanic, nunca admitieron esos hechos. Por temor a que subieran demasiados a los botes o por lo que fuere no permitieron que subieran a los botes para llenar los asientos vacíos para evitar peligros.

¡Y cuántas tragedias personales y familiares! Samuel y Jane Herman viajaban con sus hijas Alice y Kate y con su hijo adoptivo George Sweet. Habían vendido sus empresas en Inglaterra y querían probar suerte en Norteamérica. Habían cargado ocho baúles con sus pertenencias, entre ellas la valiosa plata de la herencia familiar. El esposo, que perecería en el naufragio, llevaba encima un cheque por una cuantiosa suma de dinero. Y la esposa anotó: Cuando vimos hundirse el barco, supe que todo había terminado para nosotros ². Muchos otros también perdieron todo en el desastre, además de su vida. En las sacas de correo había también cheques por miles de dólares. Pero los que salvaron la vida, que era el don más preciado, pudieron reemprender de nuevo la vida y los negocios y establecerse en Estados Unidos, pero los inmigrantes fallecidos que iban en busca de un futuro mejor, se quedaron a las puertas de su sueño.

Es importante señalar que algunas de las mujeres de los botes dieron muestra de gran valor y generosidad, tomando los remos y remando con fuerza y energía, o porque no había hombres dispuestos o simplemente porque ya estaban cansados. Algunas trataron de dar ánimos a los pasajeros, cantando canciones religiosas o rezando.

En uno de los botes, cuando todos estaban tristes por lo sucedido y todavía su vida estaba insegura y las mujeres sufrían la pérdida de sus esposos, algunos, entre los que había católicos y episcopalianos, pidieron rezar y rezaron a coro el padrenuestro y cantaron algunas canciones religiosas para darse ánimo y pedirle a Dios por sus vidas.

La señora de Walter Douglas se ocupó del timón de su bote. La señora de Stuart White se erigió en una especie de guardavías en el bote número 8. La señora de Thayer remó cinco horas seguidas con agua hasta las pantorrillas. En el bote número 6 la señora Brown organizó a las mujeres, dos por remo.

Entre todas ellas la condesa de Rothes destacó como una heroína que tuvo que dirigir el bote durante mucho tiempo, de modo que al llegar al buque salvador Carpathia se desmayó, porque estaba al límite de sus fuerzas.

El Carpathia llegó al lugar del hundimiento a las cuatro y diez minutos de la mañana del domingo 15 de abril de 1912. Después de rescatar a los 705

1

2

supervivientes, el capitán ordenó tener un pequeño rito fúnebre, dirigido por un pastor episcopaliano que era pasajero en su barco. A las nueve menos diez minutos emprendió el viaje a Nueva York con la seguridad de que el barco Californian, que había llegado a la zona, continuaba la búsqueda. A las diez de la mañana se acercó el vapor Frankfurt de la *North German Line*. El adolescente mexicano Gustavo Benavides, que iba en este barco, se sintió sobrecogido por lo que vio. Lo que más le impresionó fue haber observado a un hombre bien vestido de esmoquin muy elegante, que había logrado llegar a un pequeño pedazo de hielo. Estaba sentado y tenía una pistola en la mano. En su rostro se percibía un pequeño hilo de sangre, que descendía de una de sus sienes. Había preferido pegarse un tiro a morir congelado ³.

A primera hora de la tarde del 20 de abril llegó el buque alemán Bremen. El capitán Wilhelm contó unos 125 cadáveres, pero dijo al periódico *Chicago Tribune*, que habría quizás unos 200 en total. Y anota: Vimos a una mujer en camisón, estrechando a un bebé con firmeza contra su pecho. Otra, completamente vestida, abrazada a un perro lanudo. Vimos a tres hombres agarrados a una banqueta de madera y justo detrás de ellos una docena más aferrados los unos a los otros en una lucha desesperada por la vida. No es difícil imaginar lo que sentirían las cuatro monjas de la Congregación de las hermanas misioneras palotinas que viajaban en el *Bremen* camino de Estados Unidos para inaugurar una misión en Norteamérica y que días antes habían cancelado su reserva en el Titanic por problemas administrativos ⁴.

El barco Mackay Bennett llegó al área al anochecer del día 20. Esperaron al amanecer y vieron el océano rebosante de escombros y de cuerpos que se balanceaban arriba y abajo entre el hielo. Este barco extrajo del mar decenas de relojes, anillos, medallas, tabaqueras, petacas, plumas estilográficas, gemelos y alfileres de corbata, todo en oro y plata, a veces con engarces de brillantes y otras piedras preciosas, además de una sustanciosa suma económica. Una pequeña fortuna en dólares americanos y libras esterlinas. Recogieron 51 cadáveres de los que solo 32 fueron después identificados. Llegó al puerto de Halifax el 30 de abril con 190 cadáveres. Por eso, la gente le llamaba *el barco de la muerte*. Recogieron los cadáveres de 56 niños, que pertenecían a la tercera clase y uno de primera, la pequeña Helen Loraine.

Al llegar a Nueva York todas las banderas ondeaban a media asta en señal de duelo y llegaban a la Casa Blanca las condolencias de muchos países, incluso del Vaticano y de España. Todos consideraban al capitán del Carpathia, Rostron, como un héroe.

³ Ib. p. 148.

⁴ Ib. p. 151.

Al día siguiente del hundimiento las noticias sobre lo ocurrido no estaban claras. Para muchos periodistas la noticia del hundimiento era totalmente imposible, porque se había dicho repetidas veces que el barco era insumergible. El vicepresidente de la *White Star Line* se deshizo de los reporteros, diciéndoles que, aunque el Titanic hubiera colisionado con un iceberg, podía flotar indefinidamente. Y añadió tenemos toda nuestra confianza puesta en el Titanic, porque es insumergible. El periódico *Evening Sun* publicó el título: *Todos los pasajeros del Titanic a salvo tras la colisión* y añadía que todos los pasajeros habían sido trasladados al *Parisian* y al *Carpathia*, mientras que el Titanic era remolcado a Halifax por el *Virginian*. No había ninguna noticia oficial; pero los radioaficionados escucharon mensajes donde se hablaba del hundimiento del Titanic. En la tarde, a las 6.15 pm. recibieron por fin noticias claras desde el buque *Olympic*, el gemelo de Titanic, que decía que se había hundido a las 2.20 de la madrugada del día 15 y que el *Carpathia* había recogido a los sobrevivientes y regresaba a Nueva York con 675 supervivientes.

El superviviente Eless declaró: *Cuando todo estaba ya perdido, vi algunos grupos de personas, sobre todo hombres, que estaban reunidos para rezar, pero también vi a algunos ladrones, que revolvían en las cabinas antes del hundimiento buscando joyas olvidadas* ⁵.

Como siempre, con el trigo existe la cizaña. En medio de personas heroicas que dan la vida por los demás, hay algunos que son capaces de robar y matar para enriquecerse, aprovechando las circunstancias más adversas en accidentes o desastres de todo tipo.

PRIMERA CLASE

Los pasajeros de primera clase podían tener consigo sus mascotas, cuyo pasaje tenía un precio similar al que se cobraba por el billete de un niño. Los turistas americanos fascinados por todo lo que procedía de Europa, habían adquirido los perros más apreciados. Para uso exclusivo de primera clase, el Titanic proporcionaba diversos servicios de esparcimiento, todos muy novedosos para la época. Para los deportistas existía un gimnasio, dirigido por un entrenador y que tenía establecidos horarios diferenciados para damas, caballeros y niños. El pabellón estaba surtido con los más modernos aparatos desde bicicletas estáticas hasta máquinas de remos y caballos mecánicos, que simulaban los movimientos de ejercicios ecuestres.

⁵ Walter Lord, *La última noche del Titanic*, p. 227.

Como ambientación musical llevaba a bordo siete pianos cinco de ellos de cola y un órgano eléctrico. La banda del Titanic estaba compuesta por ocho músicos, dirigidos por el violinista inglés Wallace Hartley. En tercera clase el pasajero irlandés Eugene Daly divertía a los viajeros con su gaita.

El 14 de abril, como era domingo, tuvo lugar en todo el barco servicios religiosos de diferentes confesiones, y sermones en varios idiomas. A las diez de la mañana se celebraba una ceremonia en primera clase, presidida por el capitán Smith. En segunda, ritos de otros cultos. El padre católico Thomas Byles ofició una misa católica.

Al llegar a Nueva York la señora Astor (millonaria), fue recibida por dos automóviles con dos médicos, una enfermera, una secretaria y su esposo. La señora de George Widener fue recibida por un tren especial, consistente en un pullman particular, otro coche que servía de lastre y una locomotora. A la señora de Charles Hays la esperaba también un tren especial, compuesto por dos salones particulares y dos coches. Era un recibimiento acorde a la gente que podía permitirse el lujo de pagar 4,350 dólares por una suite de lujo. Y eran dólares de 1912.

TERCERA CLASE

Un enjambre de hombres y mujeres esperaban al pie de la escalera principal del entrepuente, en el extremo de popa de la cubierta E. Estaban allí desde que los camareros los habían sacado de la cama. Al principio eran sólo mujeres y matrimonios; pero poco después empezaron a llegar los hombres de proa, viniendo por "Scotland Road" con su equipaje. Ahora estaban todos apiñados; ruidosos, inquietos, con un aspecto más de inquilinos que de pasajeros bajo los techos sin altura, las bombillas sin pantalla, la limpia simplicidad de las paredes blancas y desnudas.

John Edward Hart, camarero de tercera clase, luchaba por que se pusieran los salvavidas. No tenía mucha suerte, en parte porque les aseguraba que no había peligro, en parte porque pocos de ellos entendían el inglés. El intérprete Muller hacía lo que podía con multitud de finlandeses y suecos, pero se desenvolvía lentamente.

A las 00.30 recibieron la orden de enviar mujeres y niños a cubierta. Era inútil esperar que supieran encontrar el camino a través del laberinto de corredores normalmente cerrados a los de tercera clase; así que Hart decidió acompañarlos por pequeños grupos. Esto requirió también tiempo, pero por fin se organizó una partida que abrió la marcha.

Fue un viaje largo. Escalera arriba hasta el salón de tercera clase en la cubierta C, a través del espacio abierto, por la biblioteca de segunda clase y, por fin, hasta las zonas de primera. Entonces tuvieron que enfilarse el corredor donde estaba el dispensario, la sala de estar de las doncellas y ayudas de cámara de los pasajeros de primera clase y por último subir la escalera de honor hasta la cubierta de botes. Era más de la una cuando Hart regresó a la cubierta E para organizar otro grupo. No fue más fácil. Muchas mujeres seguían negándose a ir y también por otra parte algunos hombres se empeñaban en embarcar. Pero según órdenes recibidas, estaba estrictamente prohibido. Primero las mujeres y los niños ⁶.

Cuando empezaron a subir a los botes. Mucha gente seguía esperando, tanto hombres como mujeres, pues muchas mujeres no querían separarse de sus esposos. La banda seguía tocando. Según algunos testigos su última pieza antes de terminar fue *Cerca de ti, Señor*, aunque según otros fue el himno episcopaliano *Otoño*. Por otra parte en cubierta el padre Thomass Byles rezaba el rosario con un grupo de personas ⁷.

En ciertos puntos la tripulación impedía el paso a la cubierta de botes; en otros se hacían toda clase de esfuerzos bien intencionados para guiar hacia arriba a los del entrepuente. En general, se dejó a los de tercera que se las compusieran como pudieran. Los más decididos aceptaron el reto, pero la mayoría anduvo indefensa y desorientada por su sección; despreciados, abandonados, olvidados.

No sólo la White Star Line se mostraba indiferente, sino todo el mundo. Nadie parecía dar la menor importancia a la tercera clase; ni la prensa, ni los investigadores oficiales, ni siquiera los propios pasajeros de tercera.

Al hacer el reportaje del Titanic, pocos fueron los reporteros que se molestaron en interrogar a los pasajeros de tercera clase. El "New York Times" estaba orgulloso, y con razón, del modo como había enfocado el desastre. Sin embargo, la famosa edición en la que se relataba la llegada del "Carpathia" a Nueva York, contenía sólo dos entrevistas a pasajeros de tercera. En esto iba a la par con el "New York Herald", que llevaba 43 versiones de supervivientes, de las cuales sólo dos eran de pasajeros de tercera ⁸.

⁶ Walter Lord, *La última noche del Titanic*, Ed. Círculo de lectores, Barcelona, pp. 79-80.

⁷ *Ib.* p. 105.

⁸ *Ib.* p. 121.

FALLECIDOS

En la primera clase se salvaron casi todas las mujeres y todos los niños, salvo alguna señora que no quiso separarse de su esposo. Sobrevivieron el 33% de los hombres. Algunos grandes millonarios también murieron como Benjamín Guggenheim, Isidor Straus y John Jacob Astor.

En la segunda clase se salvaron casi todos los niños. En segunda clase murieron 13 mujeres de las 93 que había, muchas de ellas por no querer abandonar a sus maridos, En tercera clase murieron casi todos los niños. En total murieron el 25% de mujeres y el 82% de los hombres. El 75% del total, la mayoría inmigrantes a Estados Unidos. En segunda clase murió el 59% de pasajeros y en primera clase solo el 40%. Fue una desgracia enorme. Entre abril y junio de ese año 1912 la naviera *White Star Line* fletó cuatro barcos para recuperar cadáveres. Se recuperaron 336 cadáveres y el de un niño de año y medio, a quien identificaron por el ADN el año 2007 con el nombre de Sidney Leslie Goodwin de tercera clase.

LAS CAUSAS

Las causas del desastre fueron varias. En primer lugar, el haber intentado desde el principio batir el récord de viaje de Inglaterra a Nueva York para gloria del nuevo barco y de la compañía naviera. Tomaron la ruta más corta y fueron a máxima velocidad, a pesar de los avisos de otros barcos de la zona que tomaron poco en cuenta. El hecho de que los dos vigías no tenían prismáticos para poder detectar el peligro con más tiempo disponible. Hubo gran desorganización en la evacuación de pasajeros.

El haber puesto remaches de hierro y no de acero por querer terminar el barco cuanto antes y no esperar a que la fábrica produjera más remaches de acero. El haber tenido solo botes para la mitad de los pasajeros. Y todo quizás por la soberbia de querer aparentar, que era el mejor barco del mundo y el más rápido. Y gloriarse por adelantado que era un barco insumergible y, por tanto, que no había peligro.

REMEDIOS

Los Estados Unidos y Gran Bretaña a partir del hundimiento, establecieron una patrulla internacional del hielo para controlar a los icebergs errantes, que podrían encontrarse en las rutas marítimas. En la actualidad hay

sistemas electrónicos para detectar los icebergs en las pantallas de radar. En los barcos se estableció obligatorio el servicio radiotelegráfico las 24 horas y no solo durante el día. Todos los barcos de pasajeros debían tener suficientes salvavidas para todos las personas e incluso algunas más. Así también se acabó con la distinción de hombres y mujeres, y de distintas clases o categorías. Los empleados de la *White Star Line* negaron distinciones, pero los investigadores consideraron que los de tercera clase recibieron un trato muy desigual. Según un camarero de tercera clase que sobrevivió, aseguró que los hombres de tercera clase fueron retenidos en el interior del barco hasta la 1.15 de la madrugada ⁹.

LOS TRES SACERDOTES

En el Titanic iban tres sacerdotes, que viajaron en segunda clase, y los tres murieron, no habiendo querido ocupar un lugar en algún bote que les ofrecieron, para estar hasta el fin con tantos que no tuvieron la oportunidad de encontrar sitio en los botes y que perecieron al igual que ellos. Fueron un ejemplo a seguir.

El padre Thomas Byles, de 42 años, inglés, según testimonio de Helen Mary Mocklare era conocido por algunos pasajeros, porque varias veces los había visitado a bordo y había celebrado la misa ese mismo día 14 de abril en la mañana. Iba a Nueva York a casar a su hermano William, que se iba a casar con una joven neoyorquina en la iglesia católica de San Agustín. Según testigos, hizo grandes esfuerzos por tranquilizar a los desesperados pasajeros y bajó a tercera clase a dar la absolución y bendiciones. Además, en cubierta dirigió el rezo del rosario al que se unieron algunos, incluso no cristianos ¹⁰.

El padre Jouzas Montvila era lituano y también ayudó a la gente hasta el final. Se dirigía a Estados Unidos para dirigir una parroquia lituana en Brooklyn. En Lituania lo consideran un héroe y están queriendo que la Iglesia lo beatifique.

El padre Benedikt Peruschitz, benedictino alemán, iba a incorporarse en Estados Unidos a la abadía de San Juan en Collegeville, Minnessotta. La última vez que lo vieron estaba rezando el rosario con un grupo de personas. Algunos de los botes lo vieron por última vez, cuando se hundía con los brazos levantados hacia el cielo.

⁹ Ib. p. 122.

¹⁰ Javier Rejero, Cristina Mosquera y Nacho Montero, *Los diez del Titanic*, Ed. Almuzara, Córdoba, 2023, p. 82.

ANOTACIONES

El Titanic se hundió en la noche del 14 al 15 de abril de 1912. Este transatlántico, el más grande y lujoso del mundo, pertenecía a la naviera *White Star Line*, cuyo presidente y propietario era Bruce Ismay, que viajaba ese día en el Titanic. La colisión con el iceberg sucedió a las 23.40 del 14 de abril y se hundió en menos de tres horas, a las 2.20 del 15 de abril. Es importante anotar que el 14 de abril desde la primera hora se estaban recibiendo avisos de icebergs en los alrededores. Desde la nueve de la mañana hasta las dos de la tarde se habían recibido cuatro avisos serios de los barcos Caronia, Noordam, Baltic y América. La temperatura descendió sensiblemente en la tarde, pero el Titanic tenía un buen sistema de calefacción.

El transatlántico Carpathia de la naviera Cunard Line recibió el aviso, estando a 93 Kms de distancia y trató de llegar lo antes posible a toda máquina, es decir a 17.5 nudos. Llegó a las 4 y 10 de la mañana y empezó el rescate de los sobrevivientes de los botes. Puso rumbo a Nueva York con los sobrevivientes. Llegaron a Nueva York el día 18.

La historia del Carpathia terminó en la primera guerra mundial a las doce menos veinte minutos de la mañana del 17 de julio de 1918. Fue interceptado por el submarino alemán U-55 y tras recibir tres torpedos se hundió al suroeste de Irlanda. Fue encontrado el año 2000 a unos 150 metros de profundidad, rodeado de fuertes corrientes y expuesto a la furia del mar.

En el Titanic murieron unas 1500 personas. Eran tiempos de paz. En tiempos de guerra hubo muchas más víctimas en desastres marítimos. El 17 de junio de 1940 un avión alemán hundió el transatlántico inglés Lancastria con 4.000 personas. El 29 de junio de 1944 el barco japonés Toyama Maru fue hundido por un submarino norteamericano con 5.400 fallecidos. El 30 de enero de 1945 un submarino ruso hundió el transatlántico alemán Wilhelm Gustloff con 9.343 pasajeros.

El Titanic fue localizado el 1 de septiembre de 1985 a 3821 metros de profundidad y se vio claramente que se había partido en dos.

REFLEXIONES

El hundimiento del Titanic fue una gran lección para la humanidad. Nunca hay que minusvalorar las fuerzas de la naturaleza. No dejar que la soberbia

ciegue los ojos a la realidad, sabiendo que somos seres débiles y que todas las obras humanas son débiles y frágiles y pueden fallar en cualquier momento.

También nos dio la enseñanza de que el dinero y las cosas materiales no hacen la felicidad. La felicidad se lleva o no en el corazón, porque no existe en ningún lugar ni la da ninguna cosa material. La felicidad es algo permanente y no pasajera, como el placer. Y solo la puede dar Dios, ya que es cosa del alma.

Muchos de aquellos millonarios de primera clase, algunos de los cuales murieron, debieron pensar que sus riquezas no les servían de nada en esos momentos, porque iban a morir de la misma manera que los más pobres de tercera clase. A uno de ellos lo encontraron sobre un trozo de hielo, con la pistola a su lado. Se había pegado un tiro antes que morir congelado. Si la riqueza valía tan poco en esos momentos, ¿qué podía significar durante el resto del año? ¿Acaso vivir para tener y tener más y más cosas nos hace más felices? ¿Acaso los ricos son más felices que los pobres por ser ricos? ¿Acaso muchos de ellos no se sumergen en vicios que los esclavizan y los hacen realmente infelices? Solo los buenos ricos pueden ser felices, haciendo felices a los demás y teniendo a Dios en su corazón.

Dios quiso dar una seria advertencia a los que ponen su complacencia en el placer, la diversión y la buena vida. Al final, ante la muerte, ¿de qué sirven los placeres, diversiones y riquezas de que han disfrutado? ¿Qué le pasó al rico Epulón del Evangelio, que no quiso compartir sus bienes con el pobre Lázaro? Jesús dice: *¿De qué sirve a los hombres ganar el mundo entero, si pierden su alma?* Esta vida es breve y hay que aprovecharla para hacer el bien, amando a los demás. Al final Dios tiene la última palabra y nos juzgará severamente, si no hemos sabido ayudar a los demás con nuestros bienes, sean materiales, espirituales, culturales, etc., que han sido un regalo de Dios.

Todo esto nos lleva a pensar en la muerte, que puede estar más cerca de lo que pensamos. Por eso, hay que vivir en una perspectiva de eternidad. Vivir para la eternidad, que nunca acabará. En cambio esta vida es demasiado frágil, se puede romper en cualquier momento y dura poco tiempo. Los placeres pasan y, al final, quedaremos solos ante la presencia de Dios. El pensamiento de la muerte puede ser muy provechoso para quienes no creen o creen que el sentido de la vida está en pasarlo bien y divertirse.

Es triste a veces pensar en que miles y miles de jóvenes actuales corren a ver a sus ídolos favoritos de la canción. Cantantes de rock con música estridente, con mucho ruido, que no deja pensar y que para muchos es un placer y un antídoto ante los problemas de la vida. Pero por dentro están vacíos, llevan una existencia sin Dios, sin verdadero amor, sin sentido, sin paz. Estamos

embarcados en el tren de la vida, ¿Has pensado seriamente adónde te lleva el tren que has tomado? ¿Es el tren del infierno en vida y que podrá ser también el tren de la muerte y del infierno para siempre? Toma en serio la muerte para tomar en serio la vida.

Otra cosa que no debes olvidar es dar importancia a las cosas pequeñas. Recuerda que la falta de prismáticos pudo ser el principio del desastre del Titanic. Dios no te pide que seas una gran hombre, una persona importante, famosa, con mucho poder político. Dios quiere que seas lo que debes ser de acuerdo a tu misión y a las cualidades que Él te ha dado. Vive el momento presente con amor e ilusión. Haz bien lo que haces. Haz felices a los que te rodean y encontrarás tu propia felicidad. Hay un cuento que dice que había una vez un joven que pensaba suicidarse, porque decía que todos creían que era un inútil, porque no trabajaba. Y pensó: Nadie me quiere, todos me dicen que no valgo para nada. Si me muero, nadie lo va a sentir. Así que me suicidaré y acabaré con toda mi tristeza, con mi depresión y con las pocas ganas que tengo de vivir así. Pero uno de los días se le presentó un ángel cielo de parte de Dios. Le anunció: Dios, tu Padre del cielo, te dice: *Hijo mío, tú vales mucho, te he creado para que seas feliz. Pero para ello debes saber que todo el mundo necesita de ti para ser un poco mejor y más feliz.* Levanta tu alma, anímate, alégrate y cumple tu misión. Haz felices a todos los que te rodean.

Desde ese día el joven quedó convencido de que su vida valía mucho para Dios y que lo había creado para hacer felices a los demás. Y empezó a sonreír a todos, a hacerles pequeños servicios y ayudarlos en la medida de sus posibilidades. Y la gente se quedó encantada y comentaba: ¡Qué chico tan atento, educado, servicial y buena gente! Y él se sentía feliz de ver felices a los demás. Y todos empezaron a quererlo y le dieron trabajo y se sintió realizado y, cuando murió después de una feliz ancianidad, todos sus hijos, nietos y biznietos decían: Fue un hombre bueno y feliz que siempre trató de hacer felices a los demás. Su vida fue un regalo de Dios para los demás. Nos sentimos orgullosos de él.

Así que levanta la mirada al cielo, en Dios está el sentido de tu vida. El amor es tu tarea. Vivir es un privilegio que Dios te ha dado como un regalo. No lo malgastes en cosas vanas e inútiles y, peor, si te hacen daño con vicios y pecados. La vida tiene una dimensión eterna. No termina con la muerte. Hay un más allá y Dios te espera como a un hijo querido. Por eso, debes ser agradecido por todos los dones recibidos de Dios. No te compares con otros que puedan tener más, compárate con los que tienen menos que tú y agradece. Tienes una misión que cumplir en este mundo, ¿la estás cumpliendo? Todavía estás a tiempo para rectificar el rumbo. Mientras hay vida, hay esperanza. No te desesperes por muchos y grandes pecados que hayas cometido. Dios siempre te espera como al hijo pródigo para abrazarte y decirte que te ama y que quiere tu felicidad. Nunca

es tarde para reconocer tus errores y enmendar tu vida. Vive para la eternidad y no para los cuatro días de este mundo.

Vive amando y haciendo el bien a todos y, aunque estés limitado por las enfermedades, tu vida sigue siendo valiosa y puedes seguir amando y ayudando a todos, aunque solo sea con tus oraciones y tus dolores ofrecidos a Dios por los demás. No te olvides de las almas del purgatorio, especialmente de tus familiares que necesitan y desean tu ayuda espiritual. Vive con tu corazón lleno de amor a todos, sin amor estarías muerto. Y en el mundo hay demasiada gente que no sabe para qué vive y cree que todo termina con la muerte. Viven sin rumbo y sin ideales. Sin ilusión y sin control. ¿Qué se puede esperar de un ser humano hecho para el infinito, para mares sin orillas, para la eternidad, y que solo se contenta con placeres y diversiones terrenales? ¡Qué pena ver tantas personas tristes y vacías por dentro! ¡Qué tristeza verlas correr tras los placeres! Solo se sacian por muy breve tiempo con los licores, las drogas, el sexo... ¿Y después? ¿Cómo llenarán su vacío existencial?

No seas un muerto en vida con un corazón vacío o lleno de odio y de maldad para hacer daño a los demás. Decía Louis Evely: Al final, solo morirán eternamente los que ya estén muertos en vida. La verdadera muerte no es morir, sino dejar de amar. El infierno es no poder amar, porque los condenados están llenos de odio y de maldad y no quieren saber nada de Dios ni del cielo ni del amor a los demás. Aprovecha bien el tiempo, no lo pierdas en cosas inútiles. ¿Sabes acaso hasta cuándo tendrás la oportunidad de seguir viviendo? El tiempo es oro, no lo pierdas, aprovéchalo para hacer el bien y hacer felices a los demás. Dios te necesita, porque en el mundo hay mucho odio, mucha violencia, mucho sufrimiento por falta de amor. Dile sí a la vida, nunca pienses en liberarte del mundo con el suicidio.

Recuerda lo que Dios quiere que digas en momentos difíciles: *Aunque pase por un valle de tinieblas, no temeré mal alguno, porque Tú, Señor, estás conmigo* (Salmo 23,4). Vale la pena vivir con Dios en el corazón. Si no tienes fe, pídelo a tu papá Dios, él te la dará, pero pídelo de verdad y con perseverancia. Nunca tires la toalla, no te desanimes por los fracasos o por lo que digan los demás.

Una de las pruebas más difíciles que debes aprender en la vida es superar el deseo de venganza contra los que te han ofendido. No caigas en el abismo del odio, que envenenará tu vida. Perdona y pide perdón. De otro modo, nunca podrás disfrutar de paz en el corazón y vivirás siempre esclavo de la amargura y del rencor. Levanta tus ojos y mira a Jesús clavado en la cruz. El perdonó. Perdona sin condiciones, aunque tengas que presentar la denuncia contra el malhechor, para que se encargue la justicia, pero tú no odies, perdona. No te

