



titanic 1912

Por: alexsandro silva

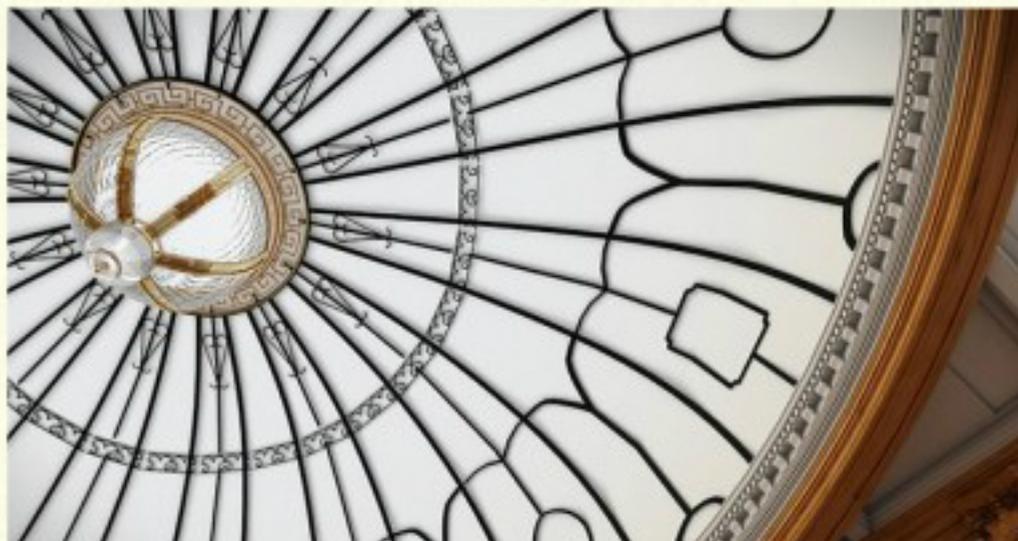
TITANIC



O RMS Titanic foi um navio transatlântico da Classe Olympic operado pela White Star Line e construído nos estaleiros da Harland and Wolff em Belfast, na Irlanda do Norte. Na noite de 14 de abril de 1912, durante sua viagem inaugural, entre Southampton, na Inglaterra, e Nova York, nos Estados Unidos, chocou com um iceberg no Oceano Atlântico e afundou duas horas e quarenta minutos depois, na madrugada do dia 15 de abril. Até o seu lançamento em 1912, ele foi o maior navio de passageiros do mundo. Na noite do naufrágio os vigilhas do mastro não dispunham de binóculos, um item que poderia ter evitado o naufrágio, se eles tivessem visto o iceberg 30 segundos antes. O navio também possuía um leme pequeno demais para um navio daquele tamanho, com um leme maior o navio teria conseguido desviar do Iceberg. Apesar de o navio ter apenas 3 motores ele possuía 4 chaminés, sendo uma delas com função ornamental. Com 2223 pessoas a bordo, o naufrágio resultou na morte de 1517 pessoas, hierarquizando-o como a maior catástrofe marítima já registrada (em tempos de paz). O Titanic provinha de algumas das mais avançadas tecnologias disponíveis da época e foi popularmente referenciado como "inafundável", na verdade, um folheto publicitário de 1910, da White Star Line, sobre o Titanic, alegava que ele foi "Praticamente inafundável". Foi um grande choque para muitos o fato de que, apesar da tecnologia



avançada e experiente tripulação, o Titanic não só tenha afundado como causado grande perda de vidas humanas. O frenesi dos meios de comunicação social sobre as vítimas famosas do Titanic, as lendas sobre o que aconteceu a bordo do navio, as mudanças resultantes no direito marítimo, bem como a descoberta do local do naufrágio em 1985 por uma equipe liderada pelo Dr. Robert Ballard fizeram a história do Titanic persistir famosa desde então. Apesar do relato de muitos passageiros até a descoberta do navio acreditava-se que ele tivesse afundado inteiro e não se partido em dois. O naufrágio do navio causou enorme comoção na época e chocou a opinião pública. Nos anos seguintes, vários países adotaram leis para tornar as viagens marítimas mais seguras. Novos regulamentos para comunicação entre embarcações, quantidades mínimas de botes salva-vidas e outras medidas de segurança foram adotadas, algumas que persistem até os dias atuais. O legado mais importante neste quesito foi a assinatura, em 1914, da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar no qual várias nações estabeleceram protocolos unificados de segurança e resposta a acidentes em alto-mar.³⁰ O fascínio pela trágica história do famoso transatlântico ficou demonstrado quando da exibição do filme Titanic, em 1997, sendo visto por quase 400 milhões de pessoas. Com o sucesso do filme, o interesse pelo Titanic intensificou-se ainda mais, surgindo centenas de livros, estudos, debates e novas teorias a respeito da causa do



CONSTRUÇÃO:

O RMS Titanic foi construído nos estaleiros da Harland and Wolff, em Belfast, Irlanda Do Norte, destinado a competir com os navios Lusitania e Mauretania da empresa rival Cunard Line. O Titanic, juntamente com os seus irmãos da classe Olympic, o Olympic e o ainda em construção Britannic (originalmente chamado de Gigantic), se destinavam a ser os maiores e mais luxuosos navios a operar. Os projetistas foram Alexander Carlisle,⁴ o arquiteto naval Thomas Andrews (Sobrinho de William Pirrie, o que muitos achavam que futuramente assumiria o comando dos estaleiros), gerente de construção e chefe do departamento de design da Harland and Wolff,⁵ e Alexander Carlisle, o projetista chefe e gerente geral do estaleiro.⁶ O Titanic fora construído sobre uma questão familiar que perdurava nos estaleiros, pois William Pirrie era casado com a irmã de Carlisle. As responsabilidades de Carlisle incluíam as decorações, os equipamentos e arranjos gerais, incluindo a implementação de um sistema eficiente de turcos para os botes. O Titanic fora o último navio que Carlisle projetara, pois queria por o número de botes suficientes para todos os passageiros, o que opunha a ideia de William, que dizia que o navio seria seu próprio bote. A construção do RMS Titanic, financiada pelo americano J. P. Morgan e sua companhia International Mercantile Marine Co., começou em 31 de março de 1909. O casco do Titanic foi lançado ao mar no dia 31 de maio de 1911, e

sua tripulação foi concluída em 31 de março do ano seguinte. Seu comprimento total era de 269,04 m, sua largura era de 28 m, com tonelagem bruta de 46.328 T e altura, da linha d'água até o deque de botes, de 18 metros. O Titanic estava equipado com dois motores de quatro cilindros de expansão tripla, invertido com motores a vapor e uma turbina de baixa pressão Parsons

de três hélices. Havia 29 caldeiras alimentadas por 159 fornos de carvão a combustão que tornaram possível a velocidade máxima de 24 nós (43 km/h). Apenas três das quatro chaminés de 19 metros de altura eram funcionais; a quarta chaminé servia apenas para ventilação; foi adicionada para dar ao navio uma aparência mais impressionante. O navio podia transportar um total de 3.547 pessoas, entre passageiros e tripulação. Os rebites que seguravam as placas de metal de 3 cm de espessura no lugar pesavam 1,5 kg cada um. Os rebites da espinha do Titanic foram colocados por uma máquina de rebites, porém as curvas do casco eram complexas demais para as máquinas, exigindo trabalho manual. A estrutura de metal levantada para a construção, permitia a construção do Titanic e do Olympic lado a lado. A estrutura possuía 283 metros de comprimento e 83 de largura. Durante o lançamento do casco do navio no mar foram despejadas 23 toneladas de sabão líquido e óleo para que ele pudesse deslizar.



RECURSOS;O Titanic superou todos os seus rivais em termos de luxo e a opulência. A seção da Primeira-classe tinha uma piscina, um ginásio, uma quadra de squash, banhos turcos, banhos elétricos e o Café Verandah. As salas comuns da Primeira-classe foram adornadas com painéis de madeira esculpidos, móveis caros e outras decorações. Além disso, o Café Parisien oferecia culinária aos passageiros da primeira-classe, com uma varanda iluminada pelo Sol.⁷ Havia bibliotecas e cabeleireiros tanto na primeira como na segunda classe.⁸ A sala geral da terceira-classe tinha painéis de pinheiro e móveis robustos. O Titanic incorporou recursos tecnológicos avançados para a época. Ele tinha três elevadores elétricos, dois na Primeira-classe e um na Segunda-classe. Ele também tinha um subsistema elétrico alimentado por geradores a base de vapor, uma fiação elétrica que cobria todo o navio e dois rádios Marconi, incluindo um de 1500 W manejado por dois operadores que trabalhavam em turnos, permitindo contato constante e a transmissão de muitas mensagens dos passageiros.⁹ Também contava com anteparas à prova de água, que isolavam o navio da parte inundada da parte não inundada.



BOTES: Na sua viagem inaugural, o Titanic carregava um total de 20 botes salva-vidas de três tipos diferentes: 10

Botes 1 e 2: cúteres de madeira de emergência: capacidade para 40 pessoas.¹¹

Botes 3 a 16: botes de madeira: capacidade para 65 pessoas¹¹

Botes A, B, C e D: botes "desmontáveis" Englehardt: capacidade para 47 pessoas.¹¹

Os botes salva-vidas eram predominantemente guardados em calços no convés dos botes, conectados aos turcos. Todos os botes, incluindo os desmontáveis, foram colocados no navio por um enorme guindaste em Belfast (O guindaste alcançava até 50 metros e custou em torno de 50000 dólares). Aqueles no lado bombordo tinham os números pares, 4- 16, da proa à popa, enquanto aqueles do lado estibordo tinham os números ímpares, 3 -15, da proa à popa. Os cúteres de emergência (botes 1 e 2) ficavam balançando do lado de fora do navio, prontos para uso imediato, enquanto os botes desmontáveis C e D ficavam no convés dos botes, ao lado dos botes 1 e 2, respectivamente. Os botes desmontáveis A e B ficavam guardados no telhado dos alojamentos dos oficiais, em ambos os lados da chaminé 1. Entretanto, não havia turcos montados nos alojamentos dos oficiais para abaixar os botes, e eles eram pesados mesmo vazios. Durante o naufrágio, abaixar os desmontáveis A e B foi difícil já que primeiro era necessário deslizá-los



Na fase de projeto, Carlisle sugeriu que o Titanic usasse um novo, e maior, tipo de turco, fabricado pela Welin Davit & Engineering Co. Ltd, com cada um podendo segurar quatro botes. 16 conjuntos desses turcos foram instalados, dando ao Titanic a capacidade de carregar 64 botes de madeira¹² —uma capacidade total de mais de 4.000 pessoas, comparada a capacidade total do Titanic de por volta de 3.600 passageiros e tripulação. Entretanto, a White Star Line decidiu que apenas 16 botes salva-vidas (16 sendo o mínimo requerido pela Board of Trade, baseado na tonelagem do Titanic) seriam carregados (também havia quatro botes dobráveis, chamados de desmontáveis), que poderiam acomodar apenas 1.178 pessoas (33% de capacidade total do Titanic). Na época, as regulações da Board of Trade diziam que os navios britânicos com mais de 10.000 toneladas deveriam carregar 16 botes com uma capacidade de 160 metros cúbicos, mais uma capacidade para 75% daquelas dos botes em jangadas e flutuadores (ou 50% caso o navio possuísse anteparas estanques). Dessa forma, a White Star Line providenciou mais acomodações em botes do que era legalmente necessário. Os regulamentos não haviam sido alterados para navios maiores desde 1894, quando o maior navio de passageiros sob consideração era o *Lucania*, da Cunard, com 13 000 T. Sir Alfred Chalmers, conselheiro náutico da Board of Trade de 1896 até 1911, tinha considerado o assunto "de tempos em tempos", porém, por achar que marinheiros experientes teriam de ser levados



a bordo dos navios por nenhum outro motivo além de manejar e abaixar os botes, ele não considerou necessário aumentar a escala.¹³

Carlisle disse ao inquérito oficial que ele havia discutido o assunto com J. Bruce Ismay, o diretor da White Star, porém Ismay disse que ele nunca ouviu nada do tipo, nem de notar de tal disposição nas plantas que ele havia inspecionado.¹⁴ ¹⁵ Dez dias antes da viagem inaugural, Axel Welin, fabricante dos turcos do Titanic, anunciou que seus equipamentos haviam sido instalados porque os donos do navio sabiam das futuras mudanças nos regulamentos, porém Harold Sanderson, vice-presidente da Marinha Mercante Internacional e antigo gerente geral da White Star Line, negou que essa havia sido a intenção.¹⁶



BOMBAS;O Titanic foi equipado com cinco bombas de lastro, usadas para equilibrar o navio, e três de esgoto.¹⁷ Dois canos principais de lastro, de 250 mm, corriam por toda a extensão do navio e válvulas controlando a distribuição de água eram operadas do convés das anteparas.¹⁸ A capacidade total de bombeamento de todas as oito bombas era de 425.000 galões por hora.¹⁷ Durante o desastre, os engenheiros reportaram que as bombas conseguiram retardar a inundação da sala da caldeira nº 6 nos primeiros dez minutos após a colisão. As bombas também mantiveram o ritmo da inundação da sala da caldeira nº 5. Isso não indica que o navio poderia manter sua flutuabilidade indefinitivamente, porém, enquanto as bombas tivessem vapor para alimentá-las, o navio poderia retardar a inundação. O Titanic não poderia naufragar até essas seções estarem completamente inundadas, anulando o efeito das bombas. Isso não ocorreu até as 23:50 da noite do naufrágio.um dos principais fatores para o naufrágio do Titanic era que os rebites, utilizados 3 milhões ao total para montar a estrutura do navio,não aguentaram a pressão e estouraram o que fez com que a estrutura cedesse.

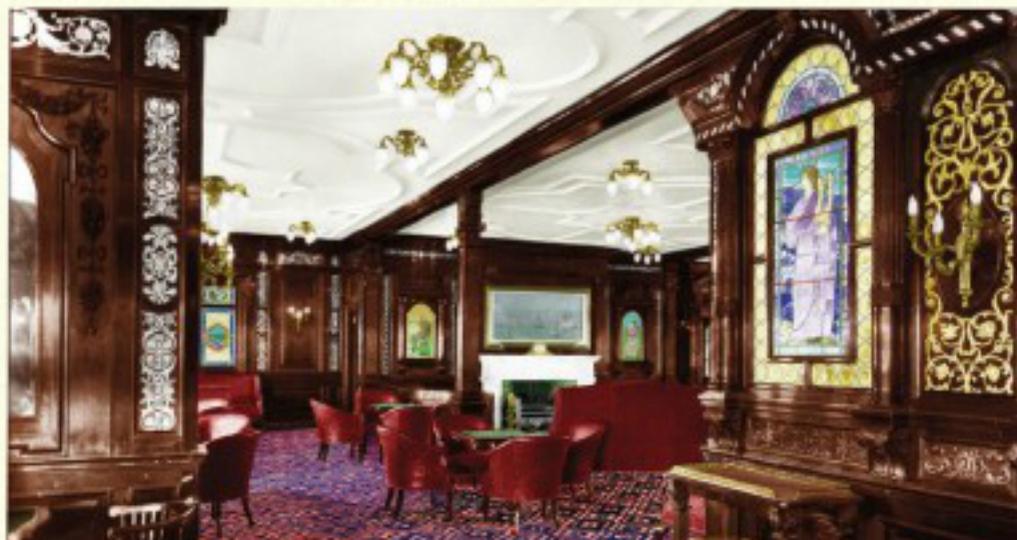


COMPARAÇÃO COM OLYMPIC; O Titanic era muito semelhante ao seu irmão mais velho Olympic. Embora possuísse maior espaço interno, e, por consequência fosse mais pesado (1,004 toneladas brutas mais pesadas, fazendo o Titanic até então o maior navio do mundo), o casco era exatamente do mesmo comprimento que o do Olympic (269m). Mas havia algumas diferenças. Duas das mais notáveis eram que mais da metade da parte da frente do deque A de passeio do Titanic fora substituída por janelas basculantes e a configuração das janelas do deque B diferia das do Olympic. O Titanic tinha um restaurante especial chamado Café Parisien, uma característica que o Olympic não tivera até 1913. Alguns dos defeitos encontrados no Olympic, tais como o rangido na inversão para a marcha ré, foram corrigidos no Titanic. As luzes e a iluminação natural do deque A eram arredondadas; enquanto que no Olympic elas eram ovais. A Ponte de comando do Titanic era maior e mais longa que a do Olympic.¹⁹ Essas, e outras modificações, fizeram do Titanic 1004 toneladas brutas maior que o Olympic e assim, o maior navio em atividade em todo o mundo durante sua viagem inaugural em Abril de 1912."



TESTES MARÍTIMOS; Os testes marítimos do Titanic ocorreram pouco tempo depois dele ter sido equipado nos estaleiros da Harland & Wolff. Os testes estavam agendados para começar às 10h00 de segunda-feira, 1 de abril, nove dias antes de partir de Southampton para sua viagem inaugural. Porém, as más condições do tempo adiaram os testes para o dia seguinte.²⁰

A bordo do Titanic estavam 78 foguistas, graxeiros, bombeiros e 41 membros da tripulação. Ninguém da equipe doméstica parecia estar a bordo. Representantes de várias companhias viajaram no Titanic durante os testes, incluindo Harold Sanderson, Thomas Andrews e Edward Wilding, da Harland & Wolff. Bruce Ismay (diretor da White star) e Lorde Pirrie estavam muito doente para comparecer (inclusive na viagem, fazendo com que seu sobrinho thomas andrews comparecesse em seu lugar). Jack Phillips e Harold Bride serviram como operadores de rádio e ajustaram o equipamento Marconi. O Sr. Carruthers(francis), um inspetor da Board of Trade, também estava presente para ver se tudo estava funcionando, e se o navio estava apto a receber passageiros. Depois dos testes, ele assinou um "Acordo e Contas de Viagens e Tripulação", válido por 12 meses, declarando que o navio estava apto para viajar.²¹ O Titanic tinha potência extrema para freios, podendo freiar em no máximo 1 km.



VIAGEM INAUGURAL;O navio iniciou a sua viagem inaugural de Southampton, na Inglaterra, com destino à cidade de Nova York, nos Estados Unidos, na quarta-feira, 10 de Abril de 1912, com o Capitão Edward J. Smith no comando.¹ Assim que o Titanic deixou o cais, sua esteira provocou a aproximação do SS New York, que estava ancorado nas proximidades, rompendo as suas amarras e quase se chocando com o navio, antes que rebocadores levassem o New York para longe. O incidente atrasou a partida em meia hora.²² Depois de atravessar o Canal da Mancha, o Titanic parou em Cherbourg, França, para receber mais passageiros e parou novamente no dia seguinte em Queenstown (hoje conhecida como Cobh), na Irlanda.¹ Já que as instalações do porto em Queenstown eram inadequadas para um navio de seu tamanho, o Titanic teve de ancorar ao largo (fora do porto), com pequenos botes levando os passageiros e bagagens até ele. Quando finalmente partiu para Nova Iorque, havia 2.240 pessoas a bordo.²³ John Coffey, um foguista de 23 anos, saltou para fora do navio em Queenstown, escondendo-se em um dos botes no meio das sacolas de cartas que estavam destinadas ao continente. Nativo da cidade, ele provavelmente se juntou ao navio com essa intenção, porém mais tarde ele afirmou que o motivo dele ter saído do Titanic era um mau presságio que havia tido. Mais tarde, Coffey se juntou à tripulação do Mauretania



Na viagem inaugural do Titanic, algumas das mais importantes pessoas da época estavam viajando na primeira classe. Entre elas estavam o milionário John Jacob Astor IV e sua esposa Madeleine Force Astor, o industrialista Benjamin Guggenheim, o dono da Macy's Isidor Strauss e sua esposa Ida, a milionária Margaret "Molly" Brown (conhecida mais tarde como "Inafundável Molly Brown" devido a seus esforços para ajudar outros passageiros durante o naufrágio), Sir Cosmo Duff-Gordon e sua esposa Lucy, Lady Duff-Gordon, George Dunton Widener com sua esposa Eleanor e seu filho Harry, o jogador de críquete e empresário John Borland Thayer com sua esposa Marian e seu filho de 17 anos Jack, o jornalista William Thomas Stead, a Condessa Noël Leslie, o assessor presidencial Archibald Butt, a escritora Helen Churchill Candee, o também escritor Jacques Futrelle e sua esposa May, os produtores Henry e Rene Harris, a atriz Dorothy Gibson e outros.²⁴ O banqueiro J. P. Morgan estava agendado para viajar na viagem inaugural, mas cancelou no último minuto. Viajando na primeira classe a bordo do navio estavam o diretor da White Star Line, J. Bruce Ismay e o construtor do navio, Thomas Andrews, que estava a bordo para observar qualquer problema e avaliar a performance geral do navio.²⁴



NAUFRÁGIO; Ao anoitecer de domingo, 14 de abril, a temperatura caíra para quase congelamento e o oceano estava calmo. A Lua não era visível (estando dois dias antes da Lua Nova), e o céu estava limpo. O Capitão Smith, em resposta aos avisos de icebergs recebidos pelo rádio nos dias anteriores, traçou um novo curso que levava o navio um pouco mais a sul. Às 13h45 daquele dia, uma mensagem do Amerika avisou que grandes icebergs estavam no caminho do Titanic, porém Jack Phillips e Harold Bride, os operadores do dispositivo Marconi de rádio, eram empregados da Marconi e pagos para retransmitir mensagens de e para os passageiros, e não estavam focados em retransmitir para a ponte mensagens "não essenciais" sobre gelo. Mais tarde naquela noite, outro aviso de um grande número de icebergs, desta vez do Mesaba, também não chegou à ponte.

Às 23h40, enquanto navegavam a 500 km dos Grandes Bancos da Terra Nova, os vigias do mastro, Frederick Fleet e Reginald Lee, avistaram um iceberg bem em frente ao navio. Fleet imediatamente tocou o sino de alerta do mastro três vezes e ergueu o comunicador para falar com a Ponte. Preciosos segundos se perderam até que o comunicador foi atendido pelo Sexto Oficial Paul Moody, para quem Fleet gritou "Iceberg bem em frente". O Primeiro Oficial William Murdoch deu ao timoneiro Robert Hitchens a ordem de "tudo a bombordo" (esquerda), e ajustou as máquinas



para ré ou para parar (não se tem certeza, os testemunhos dos sobreviventes são conflituosos). 25 26 A proa do navio começou a deslocar-se do obstáculo e, 37 segundos após o avistamento do iceberg, houve o choque. O iceberg "arranhou" o lado estibordo (direito) do navio, deformando e cortando o casco, e soltando os rebites abaixo da linha d'água por uma extensão de 90 m. Enquanto a água entrava nos compartimentos dianteiros, Murdoch acionou o fechamento das portas à prova d'água. O navio conseguiria ficar flutuando com quatro compartimentos inundados, mas os cinco primeiros compartimentos foram rasgados e estavam fazendo água. Os compartimentos inundados faziam a proa do navio ficar mais pesada, causando a entrada de mais água. Vinte minutos após a colisão, a proa já começava a inclinar. Além disso, por volta de 130 minutos (2 horas e 10 minutos) após a colisão, a água começou a passar do sexto para o sétimo compartimento sobre a antepara que as dividia. O Capitão Smith, alertado pelo solavanco do impacto, chegou à ponte e ordenou parada total. Pouco depois da meia-noite de 15 de abril, após uma inspeção feita por oficiais do navio e por Thomas Andrews, foi ordenado que os botes fossem preparados para lançamento e que sinais de socorro começassem a ser enviados. Os operadores de rádio Harold Bride e Jack Phillips estavam ocupados enviando sinais de socorro CQD, e mais tarde SOS. Vários navios responderam ao



ao chamado, incluindo o navio irmão do Titanic, o Olympic, porém nenhum estava perto o bastante para chegar a tempo.²⁷ O navio mais perto a responder o chamado foi o Carpathia, a 93 km de distância, que poderia chegar em quatro horas — tarde demais para resgatar todos os passageiros do Titanic. O único local em terra que recebeu o pedido de socorro do Titanic foi a estação de Cabo Race, em Terra Nova.²⁸ Da ponte, as luzes de um outro navio podiam ser vistas no lado bombordo. A identidade desse navio permanece um mistério até hoje, porém há teorias sugerindo que o navio em questão era o SS Californian.²⁹ Já que o navio não estava respondendo aos chamados do rádio, o Quarto Oficial Joseph Boxhall e o Contramestre Rowe tentaram sinalizar com um lâmpada Morse e mais tarde com fogos de artifício, porém o navio nunca respondeu.³⁰ O Californian, que estava por perto e havia parado pela noite por causa do gelo, também viu luzes à distância. O rádio do Californian havia sido desligado e o operador havia ido dormir. Pouco antes de ir dormir às 23h00, o operador do rádio do Californian tentou avisar o Titanic de que havia gelo à frente, porém ele foi interrompido por um exausto Phillips, que respondeu dizendo: "Cale a boca, cale a boca, estou ocupado; estou trabalhando Cabo Race", referindo-se a estação de rádio na Terra Nova.³¹ Quando os oficiais do Californian avistaram o navio, eles tentaram sinalizar com uma lâmpada Morse, porém pareceu que não foram respondidos. Mais tarde, eles notaram os sinais



de socorro do Titanic sobre as luzes e informaram o Capitão Stanley Lord. Apesar de ter havido muita discussão sobre o navio misterioso, que para os oficiais em serviço parecia estar se movendo para longe, ninguém do Californian acordou o operador de rádio até de manhã.³⁰ Dentre um dos mortos estava John Jacob Astor IV, o homem mais rico do navio, que morreu esmagado por um tonel de fumaça.

BOTES LANÇADOS

Às 0h05, o Comandante Smith reuniu os oficiais e informou-os do ocorrido. Solicitou que os passageiros fossem acordados e que se dirigissem ao convés onde se encontravam os botes salva-vidas para serem evacuados. Sabiam que o número de botes era suficiente para apenas pouco mais da metade das pessoas a bordo e por isso pediu para não haver pânico. Os empregados começaram a passar de cabine em cabine na primeira e segunda classes, acordando os passageiros, solicitando para colocarem os coletes salva-vidas e se dirigirem ao convés dos botes imediatamente. Enquanto isso, os passageiros da terceira classe permaneciam reunidos e trancados no grande salão da terceira classe junto à popa (parte de trás do navio). Muitos passageiros revoltaram-se, e alguns aventuraram-se pelos labirintos de corredores no interior do navio para tentar encontrar outra saída. Alguns conseguiram escapar com vida, mas muitos deles acabaram sepultados dentro do Titanic. A evacuação havia sido feita de acordo com as



classes sociais a que os passageiros pertenciam, valor até então aceitável. Às 0h31, os botes começam a ser preenchidos com "mulheres e crianças primeiro". Os primeiros botes foram lançados sem alcançar a lotação máxima. Lightoller segue com rigor as ordens de embarcar somente mulheres e crianças. Entretanto, a estibordo do navio o Primeiro Oficial Murdock permitia a entrada de homens solteiros e casais nos botes, após a entrada de mulheres e crianças, e fazia os botes descer completamente cheios, mesmo com homens, e, por isso, muitos homens que se salvaram devem a sua vida a esse oficial. Alguns sobreviventes relataram que a sensação ao caminhar no convés de botes era como a de estar descendo um monte. Como o navio mais próximo não respondia nem aos sinais do telégrafo nem aos sinais das lanternas, às 0h45 o Capitão Smith manda disparar os foguetes de sinalização. É arriado o primeiro bote salva-vidas nº 7, com apenas 27 pessoas. A fim de evitar o pânico, o capitão solicitou que a orquestra de bordo viesse tocar junto ao convés dos botes para acalmar os passageiros. A tradição diz que a banda foi para o fundo a tocar "Nearer My God to Thee". Segundo o testemunho do segundo operador de rádio, estava a tocar "Autumn", um hino episcopal,



Enquanto isso, Thomas Andrews tentava ajudar do jeito que podia, ensinando os passageiros a porem os coletes salva-vidas, mesmo sabendo que seu esforço não salvaria muitas vidas.

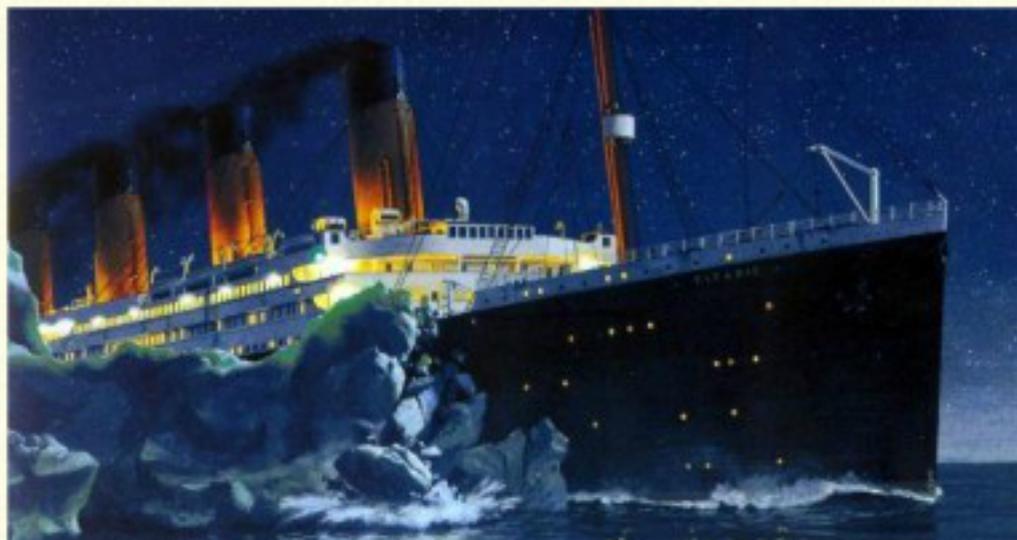
Às 1h25, a inclinação do convés fica maior. Ordens são dadas para que os botes desçam mais cheios. Thomas Andrews, o engenheiro-chefe, ajuda na descida dos botes fazendo com que eles sejam devidamente cheios. A água já atinge o nome do Titanic pintado na proa. O navio começa a se inclinar para bombordo. Andrews é visto pela última vez na sala para fumantes da primeira classe.

Enquanto que nos primeiros botes tinha que se implorar para que as pessoas entrassem, fazendo muitos deles descer praticamente vazios, nos últimos o tumulto era bem visível. Relatam-se tiros para conter os mais afoitos. Faltando pouco mais de dois botes para deixar o navio, os passageiros da terceira classe são liberados. Restavam apenas esses dois botes e os dois desmontáveis que ficavam junto à base da primeira chaminé. Devido à confusão, Lightoller sacode sua pistola no ar e provavelmente atira para manter o controle durante a descida do desmontável 'D'. A água gélida já invadia os conveses quando os botes desmontáveis conseguiram ser lançados.



MINUTOS FINAÍIS; Às 2 h e 05, é arriado o último bote salva-vidas, o desmontável bote "D", com 44 pessoas. Às 2h10, é enviado o último sinal pelos telegrafistas. O Capitão Smith ordena "cada um por si" e não é mais visto por ninguém, sendo que alguns passageiros o viram dirigir-se para a ponte de comando um pouco antes da mesma ser invadida pela água. Já com a proa mergulhada no mar e a água a atingir o convés de botes, o desespero é geral. Na primeira chaminé, os cabos de sustentação, não aguentando mais a pressão sobre eles, rebentam, e a chaminé tomba na água, esmagando dezenas de pessoas nos convés e na água, inclusive, segundo alguns relatos, John Jacob Astor IV, homem mais rico no navio; algumas testemunhas afirmam que ele teria morrido congelado³². Minutos depois o mesmo acontece com a segunda chaminé.

Às 2h15 a inclinação do navio chega aos 19° e a água gelada avança rapidamente, arrasando tudo o que há pela frente. Muitos são sugados pelas janelas para dentro do navio pela força das águas. Para quem ainda está dentro do Titanic, quanto mais o navio se inclina, mais difícil fica caminhar. A força da gravidade faz com que móveis e objetos pesados caiam sobre os passageiros, esmagando-os e impedindo sua saída do navio. A popa do Titanic sobe, mostrando suas imponentes hélices de bronze. Heroicamente, os operários da sala de eletricidade resistem até ao final para manter as luzes enquanto



O pânico é maior, principalmente para os que ainda se encontravam no interior do navio.

Devido à inclinação, maior fica a pressão exercida no centro do navio, que não suportando a pressão, sofre ruptura do casco junto à terceira chaminé, dividindo o transatlântico em dois. A popa, pesando vinte mil toneladas, desaba por cima de dezenas de passageiros, esmagando-os. Quando a proa submerge, arrasta a popa ainda presa pelo casco duplo da quilha, deixando-a quase na vertical; segundos depois, a proa desprende-se da popa e mergulha para as profundezas. A popa então sobe alguns metros e fica parada. Muitos passageiros se seguram como podem, enquanto alguns, não aguentando, caem violentamente entre as estruturas de aço do transatlântico. Depois de alguns segundos emersa, a popa começa a descer, levando consigo dezenas de passageiros. Às 2h20 o navio, já completamente submerso, mergulha a pique pelas profundezas do oceano, rumo ao fundo do mar, onde está sepultado até os nossos dias.



PAPEL DO SS CALIFORNIAN;Uma das questões mais controversas foi o papel desempenhado pelo SS Californian, que estava apenas alguns quilômetros do Titanic, mas não tinha pego as chamadas de socorro ou respondeu aos foguetes de sinalização lançados pelo Titanic. O SS Californian tinha avisado o Titanic por rádio que iria parar a noite por causa dos gelos, mas foi repreendido pelo operador telégrafo do Titanic, que havia mandado "Calar a Boca".

Um testemunho perante o inquérito britânico revelou que as 10h10 da noite, o Californian observou as luzes de um navio para o sul, que mais tarde o capitão avisou que era um navio de passageiros. Às 11h50 da noite, o oficial tinha visto luzes que piscam para fora do navio, como se tivesse desligado ou virou-se bruscamente, e que a luz da porta era visível. O Segundo Oficial do Californian teria avisado ao Capitão que o navio tinha disparado cinco foguetes, e o capitão perguntou se era sinais de empresa, ou seja, foguetes coloridos utilizadas como pedido de socorro. O Oficial disse que não sabia se os foguetes eram todos brancos. Então o Capitão mandou sinalizarem o navio com a lâmpada de morse, e voltou a dormir. Mais três foguetes foram observados às 1h50 da manhã, e o Oficial estava achando estranho, percebendo que uma parte do navio estava fora da água. As 02h15 da manhã, o Oficial disse que o navio não podia ser mais visto (foi nesse exato

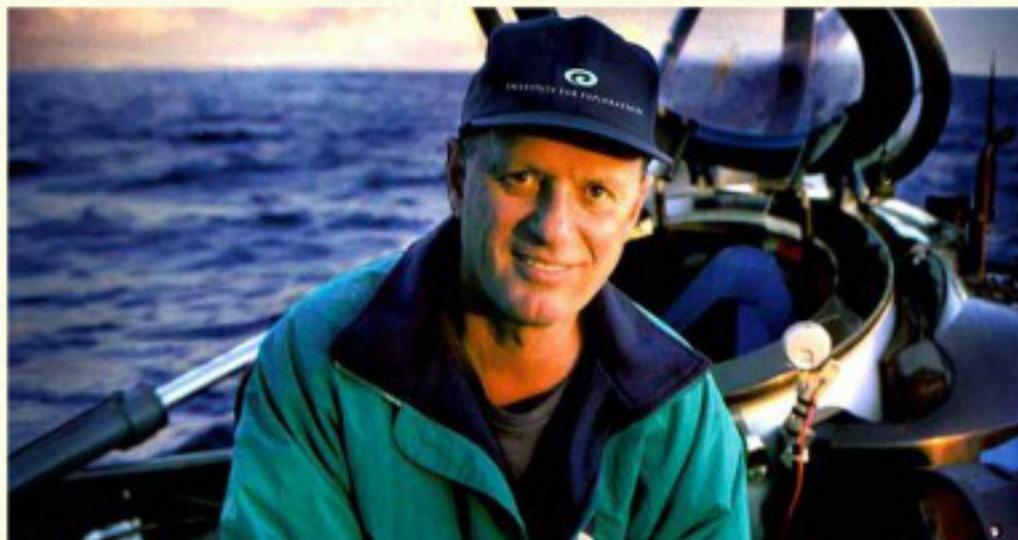


momento que o Titanic afundou por completo).

O telégrafo do Californian respondeu às mensagens por volta das 5h30 da manhã, avisando que havia visto foguetes durante a noite, e pediu para comunicar-se com qualquer navio. Enfim, ele foi noticiado que o Titanic havia batido no icebergue e foi a pique. O capitão foi noticiado e foi no local do acidente para "prestar socorro", porém quando o Californian chegou no local, o Carpathia já havia passado e recolhido os sobreviventes. As investigações descobriram que de fato o navio daquela noite era o Titanic, e que seria possível o Californian ir prestar socorro. Portanto, o Capitão agiu de forma inadequada em não fazê-lo. resgate

Resgate e enterro dos mortos

Para a Comissão de Inquérito dos Estados Unidos foram 1517 vítimas, para a Câmara de Comércio Britânica foram 1503 vítimas, enquanto que para a Comissão de Inquérito Britânica foram 1490 vítimas. O número da Câmara de Comércio Britânica parece o mais convincente, descontado o fogueiro Joseph Coffy e o cozinheiro Uarley Briths Fernuda Jr., que



desertaram em Queenstown. Dois inquéritos posteriores viriam a julgar os culpados pela tragédia: um britânico e quatro estadunidenses. Com a perda do Titanic e das centenas de pessoas dessa tragédia, as leis que regiam a construção de transatlânticos foram alteradas. Todos os navios construídos depois do Titanic teriam que ter botes salva vidas para todos a bordo. Os telegrafistas teriam que ficar a trabalhar durante a noite. A Patrulha Internacional do Gelo foi criada para monitorar, alertar e até destruir icebergs que viessem a oferecer riscos à navegação.



A DESCOBERTA DO TITANIC; Nos finais de 1970, e inícios de 1980, um empresário norte-americano patrocinou diversas expedições para tentar localizar o navio. Nenhuma delas teve êxito. Somente em 1985, numa expedição oceanográfica franco-estadunidense, o Dr. Robert Ballard descobriu os destroços do Titanic submersos a 3.798 metros (ou 12.600 pés) de profundidade, 153 km ao sul dos Grandes Bancos de Newfoundland. (Coordenadas: 41° 43' 35" N, 49° 56' 54" W) A notícia correu o mundo. Ele passou a ser conhecido como "O Descobridor do Titanic". Retornou ao local em 1986, com uma equipe de filmagem da "National Geographic Society" para fazer as primeiras filmagens do transatlântico após 73 anos. Desde então, a empresa "RMS Titanic, Inc" obteve os direitos de realizar operações de salvamento no local e recuperou mais de 6 mil artefatos do navio. Diversas empresas de turismo e produtoras de filmes também visitaram o local em veículos submersíveis tripulados. O estado de preservação dos destroços da proa é fantástico. Ainda no sítio, encontrou-se o telemotor, onde se encontrava aparafusado a roda do leme, as enormes âncoras, ainda suspensas pelas suas grossas correntes, as amuradas, as guardas de protecção contra queda para o exterior, as janelas do Titanic, maior parte delas ainda contêm o vidro. Dentro da proa, na sala de rádio do Titanic, pode-se observar o painel elétrico,

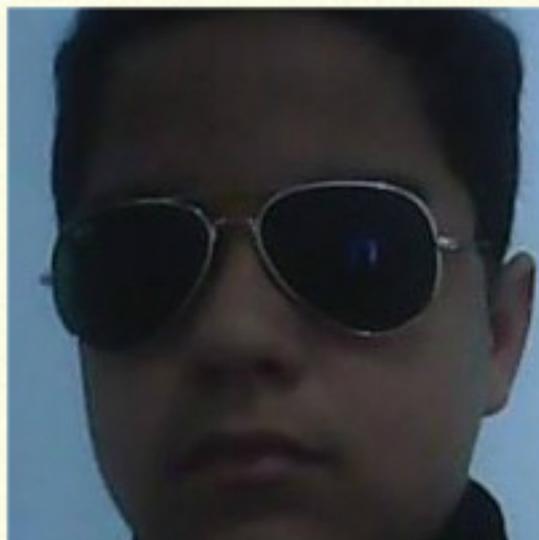


componentes do telégrafo, onde Harold Bride e Jack Philips trabalharam agonizadamente, tentando contactar navios para irem em socorro do Titanic, as gruas de proa, os guindastes dos botes salva vidas, na parte embaixo do casco, ainda é possível ver a tinta vermelha, tudo isto em perfeito estado de preservação. Contudo, a secção de popa está completamente destruída como se no seu interior tivesse explodido uma potente bomba.

Durante anos relatos dos sobreviventes afirmaram terem ouvido grandes explosões depois do Titanic desaparecer sob a superfície do oceano, informando que as mesmas provinham das caldeiras que explodiam devido ao contacto com a água gélida. Contudo essa teoria foi desacreditada, pois foram descobertas pelo menos 6 caldeiras intactas espalhadas no campo de detritos causados pelo naufrágio e 2 salas de caldeiras inteiras na secção de proa, com todas as caldeiras intactas. Além disso, tripulantes que sobreviveram afirmam que, logo a seguir à colisão, E.J. Smith ordenou a paragem dos motores, e, nas salas de caldeiras, foram abertas as válvulas de segurança, que fizeram as caldeiras libertar a enorme pressão acumulada, ou seja, quando o Titanic afundou, nenhuma das caldeiras tinha pressão de vapor acumulada. Das poucas coisas reconhecíveis na secção de popa, destaca-se o motor de estibordo, cujo topo de um dos cilindros



se destaca para fora do casco destruído, o convés do tombadilho da popa, local onde centenas de pessoas se aglomeraram quando o Titanic se ergueu das águas, enquanto a secção dianteira desaparecia nas águas, o poço da escada da terceira classe, e cerca de 2 guindastes de botes salva vidas. O Dr. Ballard retornou ao Titanic em 2004, para averiguar os danos que o navio sofreu desde o seu descobrimento (1985 - 2004). Concluiu que as inúmeras expedições e visitas ao local, só serviram para danificar o sítio arqueológico do Titanic e aceleração da deterioração da estrutura do navio. Em 2010 uma equipe de investigadores descobriu a bactéria *halomonas titanicae* nos destroços, e suspeita que ela seja responsável por acelerar a deterioração da estrutura.



livro de alexsandro silva

esse livro foi feito para que ninguém esqueça esse linda, triste e real historia Titanic 1912 livro de Alexsandro Silva e ADPTADO por Alexsandro Silva.OBG.