

CAPÍTULO II

LOS DESCONOCIDOS DE SIEMPRE

*“Niño, deja de joder con la pelota....
niño, que eso no se dice.....
que eso no se hace....”*

**“Esos locos bajitos”
Joan Manuel Serrat, cantautor catalán**

*“El racismo implica una negación de Dios,
porque no hay Dios si no es padre de todos .”*

**Rdo. Padre Yves Congar
Agosto/Septiembre de 1953**

*“...There must be some word today
from my girlfriend so far away.
Please Mister Postman, look and see
If there's a letter , a letter for me....”*

**“Debe haber alguna palabra hoy, de mi novia, tan lejos...
Por favor, Sr. Cartero, mire y vea,
Si hay alguna carta para mí ...”**

“Please, Mr. Postman” –The Beatles” (1963)

He considerado correcto , desde todo punto de vista, comenzar este segundo Capítulo de mi segundo trabajo de investigación referido al RMS “Titanic”, con el nombre de **“Los Desconocidos de Siempre”**, ya que en toda empresa, hecho, obra o trabajo en el cuál el género humano se involucre, siempre está presente una nómina de personas (o de “personalidades”) de las que se menciona, para la posteridad, su intervención, directa o no, en la planificación, diagramación, ejecución, mejora, puesta a punto y finalización de cualquiera de los ítems antes mencionados .Es que el humano tiene una innata necesidad de ser reconocido por sus semejantes , y aunque muchas veces alcanza los límites del egoísmo supremo (**“El Estado soy Yo”**, **Luis XV**), en las más el listado se conforma con personas a las que sólo les cabe una participación necesaria, decisiva y utilitaria, pero que es sólo eso : tomar parte en los distintos logros de la actividad humana .

Sin embargo, la lista de las personas que intervienen o intervinieron en cada hecho destacado de la Humanidad no es sumamente grande, o por lo menos, no alcanza grados extraordinarios en cuanto al número de dichas personas . **No**. Más bien, todo se reduce a un número limitado de humanos que, con sus decididas actitudes, fueron capaces de cambiar los destinos del mundo y de quiénes moran en él. Si para muestra basta un botón, allí tenemos a **Jesuscristo**, **Su Madre**, **Su Padre** en esta Tierra, y sus **Apóstoles** : en total, **quince (15)** personas; o también podría ser el caso de **Napoleón Bonaparte**, su esposa **Josefina** y algunos de sus generales más destacados: algo así como unas **diez (10)** personas. Y si le queremos agregar un dato más, la **Revolución Bolchevique** de la **Rusia** del **1917** comenzó a gestarse en los escritos de **Carlos Marx**, arraigando en **Trotsky**, **Lenin**, **Stalin** y otros, pero no muchos más: digamos que en total podrían llegar a conformar un grupo de unos **veinte (20)** “iniciados”, a los cuáles sí más tarde se les agregarían muchos más, a todos los cuáles las anónimas masas habrían de seguir .

Por supuesto, para bien o mal, e incluso, dependiendo de los que consideremos como el “bien” o el “mal”.

Pero la explicación del título se halla allí : en los anónimos apellidos de aquellos que formaron parte de aquellas masas humanas que habrían de escuchar los distintos mensajes que , a lo largo de las distintas eras de la

Humanidad, vinieron con su cambio a revolucionar la faz del planeta y las ideas y proyectos de millones de seres humanos a lo largo y ancho de la Tierra .

Pero, en función de lo expuesto anteriormente y de acuerdo a ingresar en otro recoveco de la historia del barco de los sueños, también hubieron seres anónimos, o casi anónimos, o si se quiere hasta desconocidos (los “desconocidos de siempre”.....) a los que les cupo una tarea o función para la cuál habían sido llamados o en la cuál se habían enrolado .Muchos de estos “**desconocidos de siempre**” también estuvieron presentes en la historia del RMS “Titanic”, pero no se les dió ninguna importancia en los primeros momentos del hundimiento (por parte de los periódicos de la época), ni siquiera en años posteriores, aunque sí recientemente (digamos , de unos pocos años a esta parte....) debido al impacto que la película de James Cameron (“Titanic”, 1996) provoca en casi todo el mundo .Lo que en realidad sucedió fue que la Prensa y los posteriores medios de comunicación que “invadieron” el planeta tomaron más en cuenta otras historias humanas en las cuáles focalizar su atención, entre ellas, las de “ricos y famosos” (ya que tanto Ud. como yo sabe que el resto de las personas no es “gente” o , por lo menos, no es “gente como uno”...¿vió?), las de parte de la tripulación y Oficiales, los heroicos gestos de tantos y de tan pocos, etc. Pero, y obviamente, con el correr de los años, al no perecer el recuerdo ni la magnitud de la tragedia, ni siquiera el más humilde de los archivos e historias familiares de **ALGUIEN** que hubiese viajado en el “Titanic” dejó de ser escudriñado, investigado, revisado y dado a conocer por afanosos cazadores de recuerdos, humanos en este caso .Es que en la anterior postura de dar a conocer datos sobre las vidas de aquellos que viajaron en el orgullo de la White Star se mezclaron cosas como la celebridad que implicaba haber viajado en este buque, haber sobrevivido (o no...) al naufragio, y por sobre todas las cosas, esa humana costumbre, antiquísima como el humano mismo, de querer saber **TODO**.....más si se trata de otros seres humanos .

En las páginas que siguen, y en función de ser fiel a la verdad, debo indicar que el material del cuál están compuestas fue, en su totalidad extraído de las páginas de Internet , entre ellas la más completa a la hora de contar con información sobre el RMS “Titanic”, a saber : la que publica

Encyclopedia Titanica. Pero debo repetir un concepto : al no poder lograr dicho material por las vías normales (libros, videos, relatos de sobrevivientes, etc.) he tenido que recurrir una vez más a este impresionante medio de comunicación que es la Web, ya que era prácticamente imposible poder llegar a tenerlo en mis manos. Pero quiero dejar aclarado que no es, en modo alguno, mi intención el apropiarme de dichas páginas o trabajos efectuados por esas otras personas u organizaciones, sino únicamente utilizarlos para llevar a otras personas el conocimiento de las vidas de, justamente, otros humanos que viajaron en el buque .Por los motivos antes citados, los mencionaré en la Bibliografía que compone este segundo trabajo de investigación, ya que, nobleza obliga, ellos son los que ,con sus afanes, lograron la realización de tales páginas, las que, sin afán de lucro, insertaré en este libro .

Me referiré, en consecuencia, a algunas personas , cuyas vidas me parecieron interesantes, aunque no muy diferentes del resto de las vidas de cualquier otro ser humano, con sus buenas y malas .Una de estas no viajó en el barco de los sueños, pero su fotografía se habría de hacer inmortal, ya que quedó imborrable en la repercusión que el hundimiento provocó y que fue....un niño .Es así que podremos ver **tres** historias totalmente diferentes: la de un **niño** vendedor de periódicos, la del **único** pasajero de **raza negra** que abordó el “Titanic” y la del **grupo del Correo** a bordo del buque trágicamente hundido : aunque diferentes, todas tienen un punto de contacto y éste es el hundimiento del buque más grande construído hasta esos días, el orgullo naval británico, el Royal Mail Steamer “Titanic” .

Aunque ya hemos visto las implicancias que tuvo el desarrollo de la Revolución Industrial en el mundo del siglo XVIII y XIX, con sus secuelas positivas y negativas, no está de más referirnos una vez más a una de ellas, esto es, la aparición y presentación en sociedad del “trabajo infantil”, no porque no haya existido desde siempre en todos los rincones del planeta y en todas las sociedades , sino porque la mencionada Revolución **obliga** a los progenitores de miles y miles de niños a enviarlos a buscar el sustento diario en una infinidad de trabajos en los cuáles poder desempeñarse . Así fueron, también, las brutales tasas de mortandad infantil , principalmente, en el país mentor de la industrialización forzada y a gran escala que habría de cambiar la faz de la Tierra para siempre .

Es así que, entre tantas otras tareas, los niños supieron :remendar zapatos, coser botones, repartir mercaderías, y una de las principales, quizás debido a su bajo esfuerzo físico (aunque a un altísimo grado de exposición a múltiples factores) , la de ser vendedor de periódicos : aunque el corazón, en estos los días de la globalización, se haya endurecido en tantos cientos de miles de corazones, un niño vendedor de diarios todavía es visto, por algunos, con una gran simpatía, quizás por ese concepto nunca (gracias a Dios...) extirpado de nuestra sociedad : “mirá como se gana la vida y ayuda a sus padres...” .Sí, perfecto: linda manera de quemar su infancia al sol, al viento, durmiéndose pegado a un poste, viviendo como adulto cuando sólo tiene pocos años de caminar en este mundo

Y así y todo, una de las cosas más comunes de hallar todavía en el Londres de los primeros años del siglo XX, eran los niños vendedores de periódicos. Pero, en función de lo que significó el hundimiento del RMS “Titanic”, principalmente en Inglaterra, le cupo al periodismo (el medio de comunicación por excelencia de aquellos días) la ingrata tarea de hacer llegar a las gentes de aquél país, la infausta noticia. Los que fueron los intermediarios entre las empresas periodísticas y el “gran público” fueron , justamente, los vendedores de diarios .Y, obviamente, los niños que se encargaban de dicha tarea .

Es así que, una de las más evocativas imágenes del desastre del “Titanic” es aquella que muestra a un niño , en las puertas de las oficinas de la White Star Line, situadas en un complejo conocido como Oceanic House, sobre la calle Cockspur, del Sudoeste de Londres, sujetando un ejemplar del periódico británico de nombre “**Evening News**”, en cuya portada se puede leer : “**Titanic Disaster –Great Loss of Life -**”, lo que en idioma castellano se podría entender como “**Desastre del Titanic : Gran Pérdida de Vidas**” .Otra acepción sería : “**Desastre Titánico : Gran Pérdida de Vidas**” , aunque en las dos se entiende la magnitud de la tragedia .La cuestión es que el niño en la foto, foto que recorrió el mundo entero, se llamó en vida **Edward V. Parfett**, más conocido como **Ned Parfett** y su paso por este mundo fue más bien corto.

Respecto a la vida de este niño, se sabe que tenía dos hermanos, los cuáles se enlistaron en los ejércitos de su país, Inglaterra, para pelear en el transcurso de la Primera Guerra Mundial : uno de ellos prestó servicios en

el desastroso ataque a los Dardanelos del año 1915, para luego ser parte de las fuerzas de ocupación de la vencida Alemania imperial, mientras que el otro, habiendo peleado en la terrible batalla del Somme (año 1916), y más tarde herido y gaseado en la de Yprés (Bélgica), sobrevivió a tales tormentos .



Foto N° 34 : Ned Parfett, el niño vendedor de periódicos, que fuera inmortalizado en esta fotografía tomada en los días de Abril de 1912, cuando la tragedia del “Titanic” era dada a conocer por los diarios de Inglaterra y todo el mundo .-

Ahora bien, lo que se sabe de Ned, es que se enlistó en la Royal Artillery en el año 1916, sirviendo primero como mensajero y más tarde, asignado a tareas de reconocimiento .Fue mencionado en varios despachos y ganó la Medalla Militar de su país por su valerosa conducta durante una serie de misiones en el frente de batalla .

Ned murió el día **29 de Octubre** del año **1918**, menos de dos semanas antes de la finalización de tan terrible Guerra. E, ironías del destino mediante, su muerte se produjo en circunstancias en que un proyectil alemán dio de lleno contra el almacén en el que se hallaba Ned, quién estaba preparándose unas ropas para partir del frente .Luego de su muerte ,

fue recomendado para en reconocimiento especial. **Ned** murió en **Valenciennes** y está enterrado en el cementerio de guerra británico de Verchain-Maugre (Francia) .Así concluyó la breve existencia de **Ned Parfett**, el niño vendedor de periódicos londinense .

Deseo indicar que la página de la cuál tomé los datos referidos a la existencia de Ned Parfett fue confeccionada por el Sr. **Gavin Murphy**, a quién , aunque no tenga el agrado de conocer, le agradezco su trabajo que, traducción mediante, puede llegar a otras gentes .

Siguiendo con el itinerario planteado anteriormente, vayamos al segundo de los “desconocidos de siempre”.

A lo largo de la historia de la Humanidad la esclavitud no es, ni como mínimo, un tema nuevo o de reciente aparición: más bien, es una de las lacras que los “humanos” siempre impusieron a los demás “humanos”, aunque la consideración de los primeros hacia los segundos haya sido más bien la de “perros sarnosos” . Desde los esclavos que (teóricamente...) construyeron las Pirámides para que sus regentes, los Faraones, pudieran descansar y emprender el viaje que no tiene retorno, hasta los utilizados (fruto de la ocupación germana en tierras europeas, lo que permitió contar con abundante mano de obra barata y reemplazable....) por los empresarios alemanes en las fábricas del **Tercer Reich** hitleriano, incluyendo a los esclavos de raza negra en **USA** (lo que, también, teóricamente, fue el problema que desencadenó la sangrienta **Guerra de Secesión Americana 1861/1865**) hasta llegar al brutal y denigrante tema de la esclavitud infantil de países africanos y asiáticos, la Humanidad en su conjunto, ha pasado y sigue pasando, en algunos casos, por el aberrante problema de la esclavitud forzada .Obviamente : también hay una esclavitud auto- asumida y complaciente , en especial hacia los falsos ídolos (dinero, lujos, posiciones, etc.).....pero ese es otro cantar .

La cuestión es que la esclavitud forzada ha sido el motivo del sufrimiento de millones de seres humanos a lo largo de la Historia y del planeta . Y uno de los pueblos que más hijos se vió forzado a sacrificar en pos del bienestar y el progreso de otros pueblos hubo de ser el africano, en todos sus estamentos y organizaciones , ya que la caza de esclavos, los cuáles sin

consideraciones de ningún tipo, eran desarraigados por la fuerza bruta de sus hogares, tierras y familias y llevados a trabajar hasta morir en las plantaciones, fincas, comercios o lo que sea, en países muy alejados de aquellos en los que vivían: América en su conjunto posee una gran herencia africana, presente en los descendientes de los otrora esclavos que fueron utilizados también como mano de obra barata y descartable, y la presencia de la raza negra comprende desde los **Estados Unidos de América** hasta el **Uruguay** , pasando por otros países como **Colombia, Venezuela, Brasil**, etc.

Sin embargo, para los finales del siglo XIX, las diferentes corrientes libertarias que a lo largo de la centuria recorrieron los países americanos habían incorporado, en carácter de (justamente....) “libertos” al inmenso caudal de descendientes de aquellos primeros “inmigrantes a la fuerza” que hubieron de llegar a tierras americanas , a las actividades, organizaciones y estamentos de las sociedades de dichos estados. En algunos países (caso Brasil) se dio de manera más bien directa y simple, mientras que en otros (USA) la renuencia a aceptar a los “negros” fue decidida, lo que hizo que el coloso del Norte recién, a mediados de la década de los '60 del siglo XX, comenzara a cambiar su mentalidad y aceptar que el descendiente de esclavos de raza negra era parte integrante de la Nación, incorporándolo gradualmente a la vida civil y militar .Tal es así que , el ex **Secretario de Defensa** de la nación más poderosa del mundo, el Sr. **Colin Powell**, es un descendiente de aquellos esclavos africanos que fueron introducidos en las plantaciones de algodón del “South” yanqui.

En el caso que nos ocupa, aquél referido con el RMS “Titanic” deberemos, ante todo indicar un par de cosas. En las películas que se muestran sobre la tragedia del buque, no se menciona, en ningún momento la existencia de pasajeros de **raza negra**, o por lo menos, de **alguno**. Sí de europeos, americanos, africanos musulmanes, y hasta asiáticos, pero **jamás** , de ningún integrante de raza negra . Espero que coincidan conmigo : un par de películas que se puedan alquilar les dará la confirmación

Y sin embargo, **SÍ** hubo un pasajero de raza negra que abordó el barco de los sueños. No podría llegar a analizar los motivos por los cuáles este he---

/--cho pasó desapercibido para tantos directores y documentalistas que enfocaron la tragedia del “Titanic” , aunque suene totalmente lógico que la mayor atención se haya dispuesto hacia los pasajeros de raza blanca, los cuáles, en su mayoría , eran los que ocupaban las tres (3) clases a bordo.

La cosa es que el pasajero perteneciente a la raza negra que viajó en el orgullo de la Ingeniería naval británica, el RMS “Titanic” nació en la localidad de **Cape Haitien (Haití)** el día **26 de Mayo** del año **1886** y vino al mundo con el nombre de **Joseph Philippe Lemercier Laroche**. Evidentemente, y a pesar que tengo muy pocos datos sobre este hombre , por lo que se refiere a continuación, debe haber sido una persona con determinación en su vida, ya que, a una muy temprana edad, quince años, cuando tantos jóvenes se hallan interesados en otras cosas, el joven Joseph dejó su país natal y viajó a **Francia** donde tenía la esperanza de poder estudiar **Ingeniería** .

Mientras visitaba la localidad de **Villejuif**, Joseph se encontró, por esas cosas de la vida, con la señorita **Juliette Lafargue**.....el resto lo imaginarán : ella le dijo que sí . Pero el joven Joseph supo complementar el amor con el estudio, y en pos del objetivo que él mismo se había trazado, se graduó, obteniendo el ansiado título de **Ingeniero**. Una vez hecho esto, lo que tantas parejas : se casaron en el mes de **Marzo** del año **1908** .



Foto N° 35 : Fotografía del único pasajero de raza negra a bordo del “Titanic”, Joseph P. Laroche .-



Foto N° 36 :
Fotografía de la
Sra. esposa de
Laroche, Juliette
Lafargue .-

Es así que tuvieron una hija , de nombre **Simonne**, que nació el día 19 de Febrero de 1909 y más tarde otra , de nombre **Louise**, que nació prematuramente y hubo de padecer numerosos trastornos médicos, es decir, en su salud. Debido a que la discriminación racial venía pegando fuerte en Europa, a Joseph le fue prácticamente imposible el conseguir un trabajo mejor pagado, de modo de solventar los cuidados que la salud de la pequeña Louise le imponían al matrimonio. Por ese importantísimo motivo, decidió retornar a su país natal, Haití, en la esperanza de conseguir, en el ramo de la Ingeniería, un mejor sueldo y trabajo , planeando su viaje para el año de **1913**. Sin embargo, la Sra. Laroche descubrió (suele suceder....) que estaba nuevamente embarazada, por lo cuál Joseph decidió adelantar el viaje, antes que el estado de su esposa hiciera imposible el afrontar una empresa de dicho tipo.

Es aquí donde el destino comienza a tallar ...y **fuerte**. La madre de Joseph, que residía en Haití, les compró y obsequió los pasajes que habrían de transportar a toda la familia Laroche a bordo del vapor "**La France**", pero debido a la estricta política de la empresa naviera respecto a los niños, la familia decidió realizar el traspaso de los mismos pasajes, a la segunda clase del famoso buque de la WSL, el RMS "Titanic". Por ello, el día **10** de **Abril**, día de la zarpada del barco de los sueños desde el puerto inglés de Southampton, la familia Laroche tomó el tren que los llevaría desde París hasta Cherburgo, una de las dos paradas que el barco tenía previsto.

La crónica histórica indica que el pasajero de nombre **Joseph Philippe Laroche** murió en el naufragio, aunque su familia fue salvada del hundimiento, logrando abordar (según los datos más fidedignos) el bote salvavidas número **14**.

Deseo indicar que a los efectos de presentación y traducción de esta información, la misma fue (originalmente) colaboración de los Sres. **George Behe, Phillip Gowan y Olivier Mendez**, para la página de la **Encyclopedia Titanica**, dando a ellos mis agradecimientos.

Ingresemos ahora finalmente en la última de las historias de aquella gente desconocida, pero con tareas importantísimas, más si se trata de lo que se refiera a la comunicación con otras personas. Sin embargo, al estar hablando sobre una época tan lejana para los que vivimos estos días, no tendremos necesidad de referirnos a operadores de Internet, locutores de radio o presentadores de televisión, sino simplemente, a **encargados de Correo**, el medio habitual en esos días de transmisión de noticias, no sólo familiares y/o personales, sino también de todo tipo. Pero para ser lo más descriptivo posible, demos un pantallazo general.

A diferencia de estos días, en los que el Correo internacional se envía o transporta mediante el uso de los modernos aviones de pasajeros, en los días del primer decenio del siglo XX, este trabajo se hacía utilizando los barcos, ya sea por los mares de Europa, del resto del mundo, pero en el caso que nos interesa, para el cruce del Océano Atlántico. Pero el fenómeno de transporte de Correo venía ya desde hacía algunos años, ya que la época **Eduardiana** había marcado el más alto punto para el servicio internacional a través de los mares. No está de más afirmar que la gran mayoría de las compañías marítimas sacaban una gran parte de sus réditos económicos en base a los contratos efectuados entre los distintos organismos de distribución postal de las naciones europeas y americanas y ellas, destinadas al transporte de las inmensas cantidades de objetos postales, a ser entregados en todo el mundo. Claro, uno de los leves y sutiles problemas que, imposibilidad técnica mediante, se hubo de presentar una y otra vez era el hecho de las inmensas distancias a recorrer y el tiempo empleado en ello. Como una gran mayoría del pueblo argentino es descendiente de inmigrantes, no será raro (al contrario, sumamente frecuente.....) encontrar algún pariente bajado de los barcos

que le cuente que, habiendo llegado hacía un par de años a la Argentina y conseguido un trabajo, le escribió a la novia que había quedado en el pueblo de origen para que se viniera, cómo habían quedado al momento de la despedida.....Imagino, sólo imagino, la terrible ansiedad de ese hombre , ya que para que llegara su carta a Italia (por nombrar un país....) debía pasar no menos de un mes, un par de semanas para que arribe a su pueblo natal, otro par de semanas para que la carta de su amada pueda estar a bordo del buque que traería una respuesta del tipo “**Querido Giovanni : recibí tu carta y tomo el barco que sale**” y finalmente, otro mes de viaje por mar, hasta arribar a la Reina del Plata: en total, tres meses de incontenible angustia. Y sin embargo, no pocas veces las cartas no llegaban nunca, no por desidia en su distribución sino por un motivo hasta **trivial** si se quiere: el barco no llegaba nunca, porque se había hundido en el mar, en el medio de una furiosa tormenta.

Para los días que estamos viendo, el oficio de encargado postal era sumamente exigente, ya que las personas que tenían este trabajo debían estar cuidadosamente preparadas de modo de poder ordenar, organizar, distribuir y entregar el correo que se les había puesto a su disposición. Una de las particularidades de este trabajo consistía en que , entre todos los encargados postales, procesaban una **sesenta mil** (60000) cartas, cometiendo muy pocos errores (obviamente, infaltables en este tipo de tareas) en dicho proceso. Este meticuloso trabajo permitía que el correo fuera entregado (recordemos, a pesar de las distancias y el tiempo consumido en recorrerlas) en un buen rango de tiempo, es decir, dentro de los parámetros normales esperados. Y, generalmente en el caso de los grandes barcos de transporte de pasajeros (“**Lusitania**”, “**Olympic**”, “**Titanic**”, etc.) los encargados del correo provenían de diferentes naciones, aunque con la salvedad que en el caso de los trasatlánticos ingleses, los propietarios de las compañías navieras preferían hombres que vinieran de distintos países de habla inglesa (USA, misma Inglaterra, Irlanda, Escocia, Gales, etc.) , con alguna preparación en otros idiomas. Pero como todo tiene un final, es necesario indicar que los días de gloria del transporte de correo a través de los mares, por medio de los grandes mastodontes marinos, tuvo su ocaso para los días del final de la Primera Guerra Mundial (1918), ya que , una vez terminado el conflicto ,

los buques de transportes de mercaderías (que muchas veces, casi siempre...) que también llevaban a bordo a pasajeros, se convirtieron en los transportes más utilizados.



Foto N° 37: En esta fotografía se puede observar la carga de las sacas de correo, en el puerto de Queenstown (Cobh), Irlanda, destinadas a ser entregadas en países allende Europa. Esta foto fue extraída de las páginas de Internet, de la colección del Padre F..J. Browne, y se pueden hallar en la Biblioteca de la Fotografía Irlandesa (“The Irish Picture Library”) .-

Cabe acotar, dentro de los parámetros que estamos manejando, que la mayoría de los estadounidenses que trabajaron en la organización del Correo a bordo de los buques de transporte , ya sean estos de carga y/o de pasajeros, provenían de dos (2) principales organizaciones involucradas en este tipo de tareas; ellas eran el **Railway Mail Service** (en castellano : Servicio de Correo por Ferrocarril) y la **Foreign Mail Section** (Sección del Correo Extranjero). Pues bien, muchos de los americanos (esto es, nacidos en los USA) que sirvieron en dicha tarea de manejo postal provenían , justamente de estas dos organizaciones. Es así que podemos comentar que hubieron **cinco (5)** encargados de Correo a bordo del RMS “Titanic”, siendo ellos las siguientes personas: **John Starr March, Oscar Scott Woody, William Logan Gwinn** (americanos los tres), **James Bertrand Wiliamson** y **John Richard Jago Smith**, ambos británicos. No obstante la aureola que se pudiese sugerir de las líneas anteriores, o bien ya sea por el hecho que toda esta “belle époque” de los transportes está retratada mediante gran cantidad de documentales, fotos e incluso, pelícu--

/-- las, lo cierto, por debajo de todo lo precedente, es que las cargas postales eran tenidas como algo sumamente preciado, que debía ser cuidado con total dedicación y esmero : es lógico que así haya sido, puesto que el prestigio, confiabilidad y seguridad brindados por una compañía naviera, cualquiera haya sido ella, se ponía en tela de juicio al no poder entregarse en tiempo y forma las requeridas y anheladas piezas postales. No está de más decir que muchas veces se protegía la carga postal hasta el extremo de poner la vida en juego (esto , por parte de los encargados de Correo) .Para el caso que tratamos, deberíamos traer al recuerdo el hecho que el Mar del Norte, unos años antes del drama del RMS “Titanic”, se había cobrado una víctima , esto es, el vapor USA “**Elbe**”, que se hundió con toda su carga en el transcurso del año **1894**.



Foto N° 38 : Aquí se puede observar el área de clasificación de una de las salas del Correo, a bordo de los buques de esos tiempos . Nótense la gran cantidad de sacas que se pueden distinguir sobre las mesas .-



Foto N° 39 : Tripulación cargando las sacas del Correo, en un buque surto en el puerto de Queenstown (Cobh), Irlanda. Fotografía proveniente de The Irish Picture Library .-

Ahora bien, el trabajo de distribución del correo no era, ni de lejos, una tarea sencilla y fácilmente ejecutable, sino más bien inmensa y delicada, en función de evitar confusiones y entregas equivocadas. Podemos traer a colación que el correo de los Estados Unidos, mediante su sección ultramarina (denominada **Sea Post Service**, esto es, Servicio de Correo Marino) manejaba cantidades del orden de los **ochenta millones** de piezas postales (sí, parece mentira en el año de 1912 : 80 millones de cartas, paquetes y un largo etcétera), siendo la entrada para los buques provenientes de Europa, África y América del Sur , el puerto de la ciudad de New York , a través de la **Quarantine Station (Estación de Cuarentena)** , ya que todos los buques que tenían como destino esta ciudad eran inspeccionados por razones sanitarias. En el caso del RMS “Titanic”, éste también hubiera sido el procedimiento habitual, haciendo una salvedad como comentario : el correo que el buque transportaba se iba clasificando en función de sus correspondientes destinos (en este caso, es de suponer ciudades, pueblos y localidades de USA), a medida que el viaje transcurría, como así también, que la carga, distribución y posterior entrega de las piezas postales comenzaba mucho antes de que hubiese descendido el último pasajero a bordo del barco de los sueños .

Hagamos una pequeña disquisición y veamos algunas semblanzas de los tres americanos USA que trabajaron como encargados de Correo a bordo del barco de la WSL, el malogrado RMS “Titanic” . Recordemos que ellos eran **John Starr March, Oscar Scott Woody y William Logan Gwinn**. Para el día **9 de Abril de 1912**, víspera de la partida hacia el viaje sin retorno del “Titanic”, estos hombre subieron al buque y se dedicaron a inspeccionar las instalaciones en las cuáles habrían de prestar servicios. Lo que encontraron , en las recorridas efectuadas junto a los encargados de correo ingleses, les agradó sobremanera, ya que la Sala de Correo en la que habrían de trabajar era, de lejos, superior a todos los lugares en los que ellos habían trabajado anteriormente, ya que, como detalle, observaron que a despecho de las salas de clasificación de correo de los buques de aquellos días, en los cuáles la mayoría de las sacas postales, generalmente apiñadas, eran relegadas a locales pobremente ventilados, en el caso del barco de los sueños, el compartimiento para el almacenaje de las mismas estaba ubicado directamente por debajo de la mencionada sala de distribución.

Cabe acotar que las cabinas destinadas al alojamiento de este personal de correos estaban localizadas entre las asignadas a los pasajeros de la tercera clase, aunque generalmente lograban tener alojamientos alternativos, como asimismo, permisos para poder realizar sus comidas en un área privada, según lo que se supo con el tiempo . Era lógico : la tarea era ardua, difícil y necesitaba toda la concentración posible, como para, más tarde, poder acceder a un buen rato de charla, buena comida, un cigarrillo y un whisky.....



Foto N° 40 :
En esta fotografía, podemos observar la descarga de las sacas de correo, en la Estación de Cuarentena del puerto de la ciudad de New York (USA) .-

Y antes de pasar a narrar algunos detalles (¡ como si la vida de una sola de las personas que habitan este nuestro mundo fuera únicamente una suma de detalles.....¡) de la vida de los tres encargados postales que hemos mencionado, permítaseme repetir un concepto : no creo en las **CASUALIDADES**, sino más bien, en las **CAUSALIDADES** , aunque muchas de éstas parezcan crueles, irónicas, dramáticas y hasta (nuestra inteligencia es limitada, no así nuestra estupidez....) incomprensibles. Los seres humanos somos muy de poco ver hacia atrás, de darnos cuenta que, en cierto modo nuestro camino ya recorrido ha sido trazado por nosotros mismos, o si se quiere, por **Alguien** que nos maneja como títeres, no de sus caprichos, sino de **Su Inefable Amor**, algo que nos cuesta comprender

pero más que todo, **aceptar** . Los adultos nos rebelamos continuamente contra la **Sabiduría** que nos hizo caminar en un sendero predestinado a nuestros pies, máxime cuando nos llevan como chicos para el colegio. Y sin embargo, a pesar de no poder entender con claridad el porqué hemos caminado los senderos de la vida en los cuáles hemos andado, el hecho cierto es que algunas cosas se corresponden con otras, aconteciendo éstas en tiempos presentes, con un ancla en el pasado y un objetivo a tiempos futuros.

Es así que pareciera que la tragedia del **RMS “Titanic”** estuviera (al tenor de lo que hubimos de ver en el desarrollo del primero de mis trabajos de investigación, esto es, en “**Del Drakkar al Titanic y del Tiempo de la Madera al Tiempo del Acero- Pequeña Reseña Histórica -**” cargada de verdaderas “**ironías del destino**”, ya sea, destinadas a ser soportadas por todo el arco de personas, cualquiera sea la clase social o su lugar dentro del personal de la tripulación a bordo. Y de lo anterior, los miembros encargados del servicio postal no hubieron de estar exentos. Fijémonos entonces, en función de lo anteriormente expresado, el caso de **Oscar Scott Woody**. Este hombre había nacido en la localidad de **Roxboro**, estado de **Carolina del Norte (USA)**, y había viajado, trabajando en la parte postal, a bordo de uno de los más grandes trasatlánticos de la época, alemán para más datos, el famoso “**Kaiser Wilhem der Grosse**”, que partió desde el puerto de **New York** el día **2 de Abril** de ese año **1912**. Una vez arribado al puerto inglés de Plymouth, se le ordenó “*retornar a New York como encargado en la Oficina del Correo a bordo del Titanic, que zarpa desde Southampton, el día 10 de Abril*”. Hagamos la siguiente acotación : el trabajo que Woody desempeñaba, como así los otros encargados del correo, era sumamente codiciado por muchas personas, ya que el salario anual de este tipo de trabajadores era de unos **1000 U\$S** anuales (para aquellos días, una pequeña fortuna....) , que era, prácticamente en su totalidad (si no se lo jugaban a las cartas....) , ahorrado, debido a que tenían muy pocos gastos: no pagaban pasaje, se les proporcionaba alojamiento y comida, como así también acceso a las bibliotecas y demás atracciones del buque, y en el colmo de la generosidad por parte de las empresas navieras, una asignación en dinero en el caso de hallarse en un puerto extranjero .Pero todo tiene una cara oscura en la vida de cualquier ser humano, o por lo menos, borrosa.

Tan es así, que **Woody**, la noche del **14 de Abril** de ese ya lejano **1912**, la noche del choque del RMS “Titanic” contra el iceberg, se hallaba celebrando su próximo cumpleaños, el número **44**, que habría de tener lugar el día **15 de Abril** de **1912**, que, como sabemos, fue la fecha en la que el buque de la White Star Line habría de hundirse. Contradicciones e ironías del destino : **Woody muere el mismo día de su cumpleaños**



Foto N° 41 : Pintura del encargado de correos, Oscar Scott Woody, quién muriera trágicamente la madrugada del día 15 de Abril de 1912, al hundirse el “Titanic”, día de su cumpleaños número 44 .-



Foto N° 42 : Esta foto, aunque los caracteres casi no se distinguen, presenta las órdenes recibidas por Woody para prestar servicio en el RMS “Titanic”, en su viaje inaugural.-

Otro de los que hubo de sufrir grandemente esas tristes ironías del destino fue otro de los encargados de correo, de 48 años de edad, de nombre **John Starr March**, que a la sazón, era el mayor entre los demás trabajadores postales a bordo del barco de los sueños. El hombre, aparentemente, ya venía con un curso de mala suerte, ya que, durante sus dieciocho (18) años de carrera como encargado postal, los barcos en los que sirvió se vieron envueltos en ocho emergencias, por separado. March tenía dos hijas, ya adultas, las cuáles constantemente le imploraban que se consiguiera, dentro de la extensión del Servicio Postal, una ubicación más segura y menos expuesta a los riesgos que la profesión del padre, máxime teniendo en cuenta los viajes por mar, tenía aparejada. Y razones no les faltaban a estas desesperadas mujeres: habían quedado sin madre, es decir, la esposa de March, la cuál hubo de morir en el mes de **Junio** del año **1911**, mientras su esposo estaba en el mar. Pero March, evidentemente era de ese tipo de hombres a los cuáles el peligro no los arreda, sino más bien, constituye un elemento esencial en sus vidas: esta clase de hombres no estaba dispuesto a cambiar un gran viaje por mar por una menos “glamorosa” y confortable posición en el servicio postal..... Y así son los seres humanos....¿viste?.

La madrugada del 15 de Abril de 1912 las pesadillas, preocupaciones y malos presentimientos de las hijas de March se hicieron de manera triste y definitiva, una sombría realidad, al hundirse el buque en el cuál su padre trabajaba: pocos días más tarde se hubo de recuperar el cadáver de **John Starr March** y, entre sus efectos personales transferidos a sus hijas, estaba su reloj de oro .

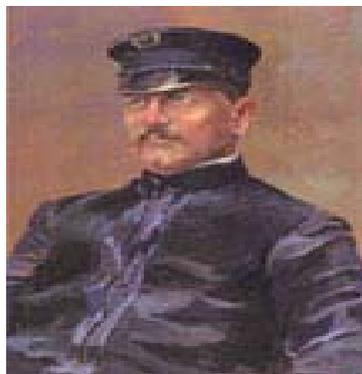


Foto N° 43 : El encargado de mayor edad entre los trabajadores postales a bordo del RMS “Titanic”, John Starr March, de 48 años al momento de su muerte en el transcurso del hundimiento del buque.-

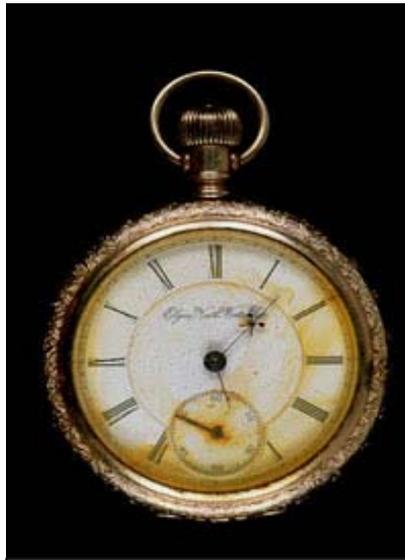


Foto N° 44 : Fotografía del reloj de quién fuera en vida John Starr March, rescatado junto a su cuerpo.-

Una pequeña digresión con respecto al reloj propiedad de March . Si nos fijamos bien, la aguja horaria se halla detenida en el transcurso de la **01:00 hs.**, mientras que la minutería se encuentra parada en los **27 minutos** de dicha hora. Recordemos que el buque choca contra el iceberg a las **23:40 hs.** de la noche del 14 de Abril de 1912, y se hunde cuando son las **02:20 hs.** del 15 de abril del mismo año. Este sutil y pequeño detalle tomado desde la observación de la hora en la que se detiene el reloj, nos indicaría que los integrantes del cuerpo encargado del correo sobrevivieron al inmediato (después de la rotura del casco del barco de los sueños) e inicial ingreso de agua al compartimiento en el cuál se hallaban depositadas las sacas postales, mientras que, por otra parte, hace creíble las observaciones deslizadas por algunos testigos, las cuáles indican que los trabajadores postales se abocaron activamente al salvataje de las piezas postales, hasta el momento en que ya no hubo nada que hacer, es decir, al momento en que el buque se hubo de hundir en el Atlántico Norte .

Y como para seguir resaltando aquello tantas veces expresado sobre la **CAUSALIDAD** podemos traer a colación la vida del tercer encargado de correo americano, esto es, **William Logan Gwinn**. Digamos que la suerte

el destino, o lo que se quiera, no trató dulcemente a este hombre. Gwinn era un hombre que medía mucho más de la media normal, incluso para nuestros días : dos metros con ocho cms., es decir, bastante alto. Asimismo, “Will”, como le decían sus amigos, no estaba originalmente asignado al RMS “Titanic”, sino que había sido incorporado a la dotación de otro buque, que se hallaba surto en el puerto de Southampton , esto es, el “Philadelphia”. Pero llegó a conocimiento de Gwinn que su esposa, de nombre Florencia había caído mortalmente enferma, por lo cuál solicitó que se lo transfiriera desde el buque en el que originalmente debería de haber prestado servicio al gigante de la White Star Line, con la esperanza de llegar al lado de su mujer lo más pronto posible. Lo sorprendente de todo esto es que Florencia se recuperó, pero su familia decidió ocultarle la muerte de su esposo por varios meses.



Foto N° 45 : En esta fotografía observamos una de las típicas “llaves de cartero” de aquellos tiempos, que servían para tener bajo custodia determinados documentos y/o valores.-

Finalmente, digamos que otros dos hombres colaboraron con los anteriormente nombrados americanos, y en este caso, se trató de dos ingleses, asignados a prestar servicios en el RMS “Titanic”, de nombres **James Bertram Williamson** y **John Richard Jago Smith** .Aunque ambos no estaban casados, ello no implicaba que también tuvieran determinadas obligaciones familiares. Es así que **Williamson** mantenía a su madre de 60 años y **Smith** se ocupaba de la atención de su padre, un hombre de edad avanzada. Ambos encargados de correos colaboraban también económicamente con sus hermanos.

Aquí termina esta pequeña semblanza sobre algunas personas que no fueron tan célebres en todo lo que rodea a la tragedia del “Titanic”, siendo así que no fueron famosas ni en el vivir ni en el morir. Pero fueron otros seres humanos que tuvieron sus sueños, esperanzas, luchas, grandezas y miserias, pero que hubieron de terminar sus días en el medio del Atlántico Norte, una noche de Abril de 1912.

Aunque la extensión del siguiente texto no se adapte en su totalidad a las actividades de cada uno de los tipos elegidos (un niño diariero, un Ingeniero de raza negra, encargados de correos), algunas de las características descritas en él sí lo hacen perfectamente. Por ello, **este Ingeniero**, de nombre **Sergio Kuczynski**, quiere dedicarles a esos “**desconocidos de siempre**” que, de una u otra manera, estuvieron ligados al RMS “Titanic”, el siguiente texto literario, que dice así :

*Sus días comienzan de noche,
 Sus sueños comienzan antes.
 Se levanta más temprano que
 sus padres y sus hermanos.
 Su dormir se parece más a velar,
 su despertar, a un anocheecer.
 Su puesto de trabajo es su refugio,
 su refugio es su lugar,
 su lugar es la calle,
 su calle es su mundo,
 su mundo es la ciudad.
 Sucumbe, habitualmente, a la tristeza de su alma.
 Sus ojos, miran más allá de su mirada,
 sumergiéndose cada madrugada en el
 socarrón voceo de los pájaros que, en
 sibilina andanada, le recuerdan cada día, el
 silenciosos andar de sus jornadas...
 ¡Muchacho! ¡El trabajo primero!....
 Más de una voz aguardentosa habrá oído,
 mientras devora su orgullo por no contestar.
 Maestro en el arte de la sonrisa,
 músico a la hora de pregonar,*

140

*mecenas de bolsillos flacos,
mimetiza su frío de amaneceres
mezclando su ruido y sus palabras.
A la distancia y en el tiempo,
aunque mi pequeño homenaje pueda parecer
ausente por no estar allí contigo....
acércame tu fuerza y tu voluntad,
alejando de mí mis pobres flaquezas,
ansiando admirar, por siempre, tu diario sacrificio.*

**La Plata, Pcia. de Buenos Aires
02 de Marzo de 2004**

