

Índice

Agradecimientos	9
Introducción	11
1. El fenómeno mundial	12
2. El imaginario popular sobre la tragedia. La gran referencia universal de los naufragios	13
3. La situación en España en 1912. Los españoles de aquella época	15
01. El barco insumergible	17
02. Españoles en el barco de los sueños	25
1. Dulce luna de miel	25
2. El palacio de cristal	31
3. La pasajera enigmática	36
4. Hacer las Américas	37
5. El restaurante a la carta: paradigma del lujo	40
03. La vida a bordo: una travesía dorada de primavera	49
04. «Pepita, qué seas muy feliz»	73
05. Perdidos en el Atlántico Norte	95
06. El <i>Carpathia</i>	121
07. Un millar de víctimas entre los hielos	147
08. Vivir para contarlo	173
Epílogo	185
Bibliografía	189
Créditos fotográficos	199

Agradecimientos

Es verdad que la mayor parte del contenido de este libro está basado en información recabada mediante una laboriosa tarea de investigación desarrollada a lo largo de diez años y para la que ha sido preciso manejar casi 200 fuentes documentales, pero, no obstante, hemos tenido el privilegio de contar también con la contribución desinteresada de algunas personas a las que nos gustaría hacer llegar nuestra más sincera gratitud a través de estas páginas.

Sin la inestimable colaboración de las hermanas Belén y María José Caballero, sobrinas nietas de Juan Monrós, habría sido imposible reconstruir la vida del único miembro español de la tripulación del *Titanic*. Su valiosa aportación nos ha permitido rescatarle del anonimato y narrar su inédita odisea.

Aunque disponía de escasa información, Louise Rodríguez, sobrina nieta de la malagueña Encarnación Reynaldo, hizo todo lo posible por recabar datos desde su hogar de Nueva York sobre esta enigmática pasajera del famoso transatlántico y, gracias a su cooperación, se ha podido aportar un fino haz de luz sobre una historia repleta de sombras.

Agradecemos, además, su colaboración a Cinthia Oviés, bisnieta de Servando Oviés, residente en La Habana, por su apoyo en el desarrollo de este texto, y a la familia Urrizola, de Fresno, California, por las referencias aportadas sobre el joven navarro Isidoro Urrizola, que acompañó a Fermina Oliva hasta Halifax, en Canadá, para intentar encontrar e identificar los restos mortales de Víctor Peñasco.

Ha sido inestimable la ayuda del empresario español y gran amigo José Manuel Oliver que, en sus frecuentes viajes a Cuba, llevó a cabo útiles indagaciones sobre Julián Padró y Florentina Durán,

además de obtener la interesante fotografía de su panteón en el cementerio Colón de La Habana, un encargo que no estuvo exento de impedimentos y para el que contó con la imprescindible asistencia de Ernesto Rivero, propietario del Hostal Mercedes de La Habana.

Queremos hacer un reconocimiento al suizo Günter Bähler, autor del libro *Reise auf der Titanic*, destacado investigador del naufragio y colaborador habitual de la prestigiosa *Encyclopedia Titánica*, que dio autorización para publicar el significativo testimonio gráfico de Emilio Pallás a su salida del hospital St. Vincent de Manhattan.

Queremos agradecer muy especialmente a Miguel Ángel Fernández su impresionante infografía del buque y de los botes en los que se salvaron algunos de los pasajeros españoles que, sin duda, será de enorme utilidad para el lector a la hora de situar los acontecimientos dentro de un coloso como era el *Titanic*.

Por supuesto, no podemos dejar de mencionar a los familiares y amigos que, junto con nosotros, se han sentido entusiasmados por este emocionante relato y nos han ofrecido continuos ánimos durante el proceso de gestación de esta obra, en especial, a Francisco Sánchez, sin cuyo generoso apoyo el trabajo habría sido infinitamente más difícil.

Por último, nuestra más franca gratitud al magnífico equipo de LID Editorial, que confió en este proyecto sin reservas desde el mismo instante en que conoció su existencia.

Muchas gracias a todos.

Infografía

Miguel Ángel Fernández. Este ilustrador y grafista madrileño cursó sus estudios en la Escuela Superior de Dibujo Profesional de Madrid. Su dominio de los lápices le lleva a trabajar en editoriales y estudios de animación como Cartoon Network. Recibe una llamada del *Diario As* para formar parte de su departamento de infografía, sección en la que trabaja desde hace más de once años. Miguel Ángel colabora con la Universidad Europea de Madrid, donde realiza conferencias sobre infografía periodística.

Introducción

El diez de abril de 1912 diez españoles se embarcaron el *Titanic*. En aquel momento se sentían los más afortunados del mundo puesto que iban a viajar en una de las grandes maravillas construidas por el ser humano. Siete de ellos tuvieron mucha más suerte de la que nunca pudieron imaginar: sobrevivieron al naufragio más famoso de la historia de la navegación.

Esta es su historia, la de esas cinco mujeres y esos cinco hombres que fueron testigos de un momento que la humanidad recuerda y encumbra, una epopeya única y seguramente irrepetible, un accidente que todo el mundo conoce y del que se cumple en 2012 un siglo.

Hemos intentado recoger con pasión y con la mayor fidelidad posible el antes, el durante y el después de esos *diez del Titanic*. Todo lo que vas a leer a continuación es producto de una investigación muy minuciosa e intensa. Hemos consultado libros sobre el naufragio y sus increíbles circunstancias, archivos de medio mundo, testimonios de supervivientes, comisiones de investigación, familiares de los españoles que viajaban en el barco, bancos de imágenes, relatos de otros pasajeros que conocieron a bordo a nuestros compatriotas... Todo eso y mucho más ha servido para darle forma y cuerpo a este trabajo que comienzas a leer aquí.

Se suele decir que la realidad supera a la ficción. Éste es, como estás a punto de descubrir, uno de esos casos en los que el tópico se queda corto. De hecho, no deja de ser llamativo que hasta los tres fallecidos tuvieran unas historias posteriores al hundimiento dignas de la imaginación más novelesca. Parecía escrito en las estrellas que también los muertos de tan tremendo desastre habrían de protagonizar momentos detectivescos a la par que inverosímiles. La situación fue terrible para los supervivientes de una experiencia traumática que no todos superaron con los mismos daños morales.

Diez españoles fueron los que se embarcaron y siete los que sobrevivieron al choque con el iceberg camino de Nueva York. Incluso ese porcentaje de un 70% de supervivientes hace que este relato sea singular. Y es que España ostenta una de las mejores marcas en la relación entre embarcados y supervivientes (desde luego nuestros compatriotas estaban muy lejos de ser mayoría en el buque). Gran Bretaña, Estados Unidos e Irlanda encabezaban la lista de súbditos embarcados, ya fuera como pasajeros, tripulantes o como parte de cualesquiera de los servicios del transatlántico.

Pero ni esos países, ni la mayoría de los que contaban con algún nacional a bordo, pueden ostentar esa curiosa marca de un 70% de supervivientes, que alcanza el 100% en el caso de las mujeres y se queda en un 40% en el caso de los hombres. Téngase en cuenta que murieron en el desastre del *Titanic* más de 1.500 personas según las cifras oficiales, luego la mortandad más que dobló ese 30% de los españoles embarcados. Y otra curiosidad aritmética o estadística más: todos los pasajeros españoles que viajaban en segunda clase se salvaron, algo muy chocante en un accidente groseramente clasista, en el que las posibilidades de sobrevivir se disparaban si el pasajero viajaba en primera. Por cierto, no había españoles viajando en la tercera clase del *Titanic*.

1. El fenómeno mundial

1912 fue uno de esos años que no aparecen en los libros de historia por acontecimientos que marquen el devenir de los tiempos y queden grabados para la posteridad. Dos años después comenzó la Primera Guerra Mundial, la llamada *Gran Guerra*. En 1912 el conflicto se veía venir y el mundo se preparaba para que las viejas naciones europeas resolvieran desacuerdos enquistados mucho tiempo atrás. La península de los Balcanes ya estaba encendida. Las reclamaciones prusianas a sus vecinos de norte, sur, este y oeste eran constantes. El Imperio Otomano daba sus últimos coletazos y renunciaba a perder peso y territorio. Todo eran agravios y la guerra podría estallar en cualquier momento.

Desde el punto de vista demográfico, Europa era un continente muy dado a la emigración en esa primera parte del siglo XX. Polacos, ir-

landeses e italianos habían incrementado en varios cientos de miles la población estadounidense desde finales del siglo XIX. Los españoles, por afinidad lingüística, preferían embarcar rumbo a otros destinos en América (principalmente Venezuela, México o Cuba, destino de uno de los protagonistas de origen asturiano de nuestro libro).

Entender el significado del *Titanic* como símbolo de su tiempo exige un viaje a los albores de la segunda década del siglo XX. El mundo comenzaba a hacerse más pequeño para unos seres humanos ávidos de asombrarse con todos los descubrimientos y hazañas que regularmente aparecían en los periódicos de la época. La investigadora polaca Marie Curie afincada en Francia ganaba su segundo premio Nobel, esta vez en solitario, en 1911. Ese mismo año la expedición del noruego Roald Amundsen alcanzaba el Polo Sur el 14 de diciembre. El cubismo alentado por la creatividad de Picasso se consolidaba como vanguardia en el arte. Al mismo tiempo, y pese a vivir una época de prodigios, el ser humano es incapaz de terminar con las guerras por más inventos que salieran de los mejores cerebros.

En ese sentido, la Primera Guerra Mundial se convierte en un punto de inflexión para la humanidad y la pérdida de su presunta ingenuidad previa. Existe un antes y un después, y justo antes de ese punto inflexivo se sitúa el año del hundimiento del *Titanic*. En 1912 Adolf Hitler tenía 23 años, Benito Mussolini 29 o Lenin 32. Muchas cosas estaban a punto de pasar pero todavía no habían ocurrido. 1912 y los años precedentes fueron también testigos del nacimiento del cubismo, la abstracción o el futurismo. Años de intensa actividad cultural que se verá ensombrecida por el cataclismo que se avecina y que supuso la muerte en los campos de batalla de nueve millones de personas, una generación europea diezmada por las trincheras, el gas mostaza, los nuevos tanques, los fusiles y las bayonetas.

2. El imaginario popular sobre la tragedia. La gran referencia universal de los naufragios

«Mi madre decía que asegurar que un barco no se podía hundir era como dar una bofetada a Dios».

(Eva Hart, superviviente del *Titanic*)

El hundimiento del *Titanic* tiene dos puntos de vista que han de convivir en la memoria colectiva: la visión de sus contemporáneos y la visión que se ha ido creando con el paso del tiempo hasta acumular una perspectiva de 100 años. Para los ciudadanos del mundo de 1912 la noticia del naufragio fue de lo más impactante que habían escuchado nunca. Era imposible, impensable, increíble que el *barco insumergible* pudiera irse a pique.

La sociedad de la época estaba embelesada por los nuevos tiempos de adelantos, viajes e inventos, y la noticia provocó un amargo despertar de aquella ensoñación de modernidad. Nadie daba crédito, nadie quería creer. Si aquella maravilla de la tecnología se había hundido en su viaje inaugural ¿qué sería del resto de avances y qué pasaría con todas las ilusiones y sueños que cabalgaban a lomos de las patentes y de sus inventores? Era la muerte súbita de un sueño muy acariciado. Esa fue, literalmente, la expresión de Jack Perry, uno de los supervivientes del *Titanic*, en un periódico de la época: «el mundo de hoy despertó de un sueño el día del hundimiento del *Titanic*».

El paso del tiempo revistió al acontecimiento de una patina de leyenda y un acercamiento mucho más anecdótico. La cifra de fallecidos, la singularidad de tratarse del primer viaje del barco más imponente de su tiempo, las historias de heroicidad o cobardía, las casualidades, las mentiras, la profundidad de la sima marina en la que yace el buque o la suma de todas estas circunstancias... sea como fuere, convirtieron al *Titanic* en un mito, en una leyenda que también sería recurrentemente utilizada en el mundo de la ficción. De hecho, si todos los personajes de novelas, películas o series de televisión ambientadas en el primer cuarto del siglo pasado que según los autores o guionistas perecieron en el *Titanic* realmente hubiesen habitado sus cubiertas y camarotes, el barco habría tenido cuatro veces su tamaño real... por lo menos. Y es que como buena leyenda, también ha sido un fantástico recurso para eliminar de todo tipo de tramas a un sinfín de personajes molestos o para traer y llevar de Europa a América al héroe o la heroína de turno. La mera referencia al barco evoca a una época y eso sólo ocurre cuando el objeto en cuestión está completamente incrustado en el imaginario colectivo del mundo civilizado.

3. La situación en España en 1912.

Los españoles de aquella época

Catorce años después de los desastrosos desenlaces bélicos de 1898, España continuaba conmocionada en 1912 por la pérdida de las últimas colonias (Cuba, Puerto Rico y Filipinas) de un imperio que se había desmoronado antes en la economía y en la calle que en el mapamundi. El modelo colonial había vertebrado la idea del país durante varias décadas y todo se venía abajo de repente. Sin los suculentos negocios de ultramar comenzaron a aflorar algunas de las tensiones latentes entre las regiones ricas de la periferia como Cataluña o el País Vasco y la administración centralizada en Madrid. A aquel país que tuvo posesiones en cuatro continentes apenas le quedaba una presencia simbólica en el Sahara y Marruecos tras el reparto del territorio pactado con los franceses. Esas mismas zonas que protagonizaron años después, por ejemplo, el desastre de Annual (1921).

El rey Alfonso XIII había permitido que se produjeran algunos tímidos intentos aperturistas una vez que el tratado de París otorgaba la titularidad de los territorios españoles del Caribe y el Pacífico a los Estados Unidos de Norteamérica. Pero los políticos españoles iban o demasiado despacio, o demasiado deprisa, en sus reformas o planteamientos generales. La sociedad española dejaba de ser un referente internacional y comenzaba a vivir un proceso de anquilosamiento que ni siquiera mejoró con la posición no beligerante en la Gran Guerra de 1914. Nuestra industria no supo obtener todo el provecho imaginable de la neutralidad, ni durante el conflicto ni en el periodo de entreguerras. Posiblemente el mundo esperaba más de nosotros.

España se había convertido en tierra de emigrantes. Si antaño se marchaban a *hacer las Américas* algunos pioneros valientes que volvían de las colonias como ricos indianos, ahora la salida de españoles, especialmente hacia zonas muy concretas de América, era una constante en buena parte de las regiones peninsulares e insulares.

1912 es el año en el que Antonio Machado, insigne representante de la generación del 98, escribe *Campos de Castilla*. Habían pasado seis desde la concesión del premio Nobel de medicina a

Santiago Ramón y Cajal, pero en medio de la zozobra de nuestra ciencia el galardón parece poco menos que una broma de la historia. Ese mismo año de 1912 es asesinado Canalejas, uno de los políticos más carismáticos del periodo al mismo tiempo que se funda el partido reformista (Melquiades Álvarez). El FC Barcelona se proclama campeón de España de fútbol (la actual Copa del Rey, habrá que esperar unos años para que se inicie la competición liguera). Y todo esto en un país que frisaba los veinte millones de habitantes, algo menos de la mitad de los 46-47 millones que componemos su censo un siglo después.

En ese contexto, la aventura del *Titanic* parece algo lejano para una sociedad preocupada en buscar una nueva identidad y un nuevo lugar en el orden mundial. Pocos son los españoles que suben al barco, cada uno con un bagaje muy distinto y unas perspectivas muy diferentes. Ninguno, como decíamos, sospecha que están a punto de vivir un viaje que cambiará su existencia para siempre. Todos se convertirán en pequeños protagonistas accidentales de una de las travesías marítimas más recordadas de la historia. El *Titanic* está a punto de zarpar.

El barco insumergible|01

Pese a que su leyenda mantenía que se trataba de un buque inmune a la mayor amenaza para cualquier barco, lo cierto es que el *Titanic* tardó menos de tres horas quedar completamente hundido. Apenas se consumieron 160 angustiosos minutos a bordo del gran vapor desde el impacto contra el iceberg hasta el momento en el que se perdió en el océano el último centímetro de su popa. Impresiona muchísimo comparar ese breve lapso de tiempo con los casi tres años de trabajo en la construcción del transatlántico o los seis que transcurrieron desde que se comenzó la planificación hasta el momento de iniciar su primer y único viaje. Todo lo que rodea al *Titanic* está marcado por la inmensidad. Las cifras de la inversión realizada, las horas de trabajo o la mano de obra empleada. Se mire dónde se mire siempre se encuentran récords de su tiempo y en ocasiones plusmarcas que todavía hoy, un siglo después, no han sido batidas por ningún otro barco.

En materia de transportes el barco y el tren seguían por delante de quienes habrían de dominarles pocas décadas después: el avión y el automóvil. El holandés Anthony Fokker construye en Alemania su primer avión en 1911 con tan sólo 29 años de edad. En 1909 Louis Bleriot había sobrevolado por primera vez el Canal de la Mancha haciéndose con el suculento premio de 1.000 libras que entregaba el *Daily Mail*. Un año después la pionera francesa Elena Dutrieu consigue la copa femenina de la aviación al realizar un vuelo exitoso de... ¡60,8 kilómetros de distancia! Cifras insignificantes todavía si se comparan con las gestas del crucero acorazado *Lusitania* que en 1907 batió el récord de velocidad de la época y convirtió a Gran Bretaña en la gran potencia de los viajes comerciales por alta mar. Los británicos estaban por delante de los norteamericanos, alemanas o franceses. Pero también entre las compañías británicas había una enorme competitividad para hacerse con los honores del triunfo y los réditos del gran negocio del transporte de viajeros.

La White Star Line asumió la construcción del *Titanic* con la idea de desbancar a los navíos más punteros de su competencia directa, la Cunard Line. Ésta tenía dos barcos de vanguardia especializados en los trayectos que unían Europa y la costa este de Estados Unidos: el *Lusitania* y el *Mauritania*. Eran tal vez algo más rápidos que el *Titanic*, pero desde luego mucho menos lujosos. Cunard Line y White Star Line (entre cuyos accionistas estaba el multimillonario norteamericano J.P. Morgan) pugnaban por el succulento negocio del transporte de mercancías y pasajeros entre Europa y Estados Unidos de América. Por una parte existía una floreciente clase alta interesada en viajar por motivos de placer o profesionales dispuesta a asumir el coste de un billete en primera clase. El mundo en las primeras décadas del siglo XX empezaba a globalizarse y los aviones de pasajeros eran aún una utopía, así que los billetes de primera clase, e incluso de segunda en el caso de los menos pudientes, eran un buen negocio ante esta necesidad o deseo crecientes de viajar a Europa o desde Europa. El segundo tipo de cliente, los emigrantes, también dejaban importantes ingresos a las compañías navieras. La emigración en busca del sueño americano se alojaba en los espacios menos agradables y cómodos en las entrañas de aquellos transatlánticos, teniendo que viajar en los angostos camarotes de tercera clase.

La idea de construir el barco más lujoso, más rápido y más singular que rondaba la mente de los altos ejecutivos de la White Star Line nos lleva hasta un lugar de Londres en una noche del verano de 1907. Fue entonces cuando Lord William James Pirrie, socio mayoritario de los mayores astilleros del mundo, Harland and Wolff, de Belfast, invitó a cenar en su mansión, conocida como Downshire House, a J. Bruce Ismay, director gerente de la naviera. Aquella residencia, que se encuentra en la esquina sur de Belgrave Square, en pleno barrio de Chelsea, nos permite establecer la primera y muy curiosa relación entre el *Titanic* y España: la mansión en la que se fraguó la génesis del *Titanic* y de sus dos barcos casi gemelos, el *Olympic* y el *Britannic*, es hoy la sede de la embajada española ante el Reino Unido.

La cuna del *Titanic* se encuentra en Belfast, la capital de Irlanda del Norte. La palabra Belfast define en gaélico lo que se encon-

traron allí sus primeros pobladores: la desembocadura muy arenosa de un río medianamente caudaloso. Está situada en la costa este de la *isla verde* y en la primera década del siglo XX su población supera el medio millón de habitantes incluyendo su área metropolitana. Es la segunda ciudad más poblada, tan sólo superada por Dublín, de una Irlanda aún unida y bajo dominio británico (pocos años después, en 1922, la República de Irlanda conseguiría la independencia). Belfast consiguió el estatus de ciudad durante el periodo victoriano, concretamente en 1888 por designación directa de la reina Victoria. Desde 1920 es la capital administrativa de Irlanda del Norte, uno de los cuatro territorios representados en la *Union Jack*, la bandera del denominado oficialmente como Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (los otros tres son Inglaterra, Escocia y Gales).

Belfast alcanzó una macabra notoriedad como escenario de muchos de los atentados más sangrientos del Ejército Republicano Irlandés o IRA [*Irish Republican Army*] en las últimas tres décadas del siglo pasado. El conflicto, con hondas raíces religiosas y territoriales obligaría al ejército británico a estacionar y acuartelar en la ciudad una cantidad de tropas a fin de luchar contra los terroristas y mantener la ciudad en una situación casi permanente de estado de sitio. La militarización de la ciudad concluyó con el famoso *acuerdo del Viernes Santo de 1998*, pero Belfast sigue teniendo marcadas divisiones entre las dos comunidades religiosas.

La ubicación de la ciudad, en la amplia desembocadura del río Lagan, hacía de Belfast un lugar perfecto para la industria de la construcción naval, la ubicación más idónea para la construcción de la joya de la White Star Line. Harland and Wolff disponían del mayor astillero de la época gracias a que a lo largo del siglo XIX habían ido ganando varias hectáreas de terreno al mar. La producción naval de gran tonelaje había comenzado en 1790 después de cavar un dique nuevo en la marisma de la ciudad, un proyecto muy ambicioso que pretendía convertir a la villa costera norirlandesa en uno de los referentes para la construcción de barcos a nivel mundial. Hasta aquel momento la marisma impedía el atraque de barcos de gran calado para poder realizar construcciones, reparaciones o mejoras de navíos e incluso desguaces, pero una vez drenada (eliminando los bancos de arena que aparecen en la etimología

de su nombre), la autoridad portuaria pudo levantar una estructura parecida a una isla artificial de un gran tamaño en la que albergar un nuevo puerto y unos nuevos astilleros.

Como ya se ha dicho, la construcción del *Titanic* y sus hermanos gemelos se gesta en una reunión en la que está presente el presidente de los astilleros Harland and Wolff. Lord Pirrie, quien anteriormente había sido alcalde de Belfast (1896-1897) y por tanto una persona muy implicada en la nueva fachada marítima de la ciudad y en su desarrollo socioeconómico, se convirtió en uno de los mayores y más entusiastas defensores del proyecto (incluso participaría en su diseño). El sueño del *Titanic*, más allá de su significado como empresa, se convirtió en su propio anhelo.

El proyecto rozaba lo utópico. En primer lugar requería construir una ciudad flotante de 269 metros de largo. Con una capacidad para 3.500 personas y un total de siete cubiertas era sin duda el barco más alto y pesado de todos los tiempos. Para aumentar más si cabe la ensoñación de quienes lo diseñaron y las pesadillas de quienes lo fabricaron, la producción se hizo completamente de forma artesanal: delineantes, arquitectos, o maestros carpinteros trabajaron durante años en el proyecto. Las grandes dimensiones del *Titanic* eran incluso más impactantes que su tecnología punta.

La construcción del *Titanic* cambió la fisonomía de la ciudad. Belfast tuvo que importar mano de obra y llegaron varios miles de emigrantes dispuestos a trabajar en el proyecto. Se tuvieron que construir varios colegios para escolarizar a los hijos de los nuevos operarios de la Harland and Wolff y proliferaron nuevas tiendas y negocios al albor del renacimiento de su enorme astillero. Más de 15.000 personas estuvieron involucradas en la construcción del *Titanic* (realmente del *Titanic* y del *Olympic*, su hermano gemelo que se ensambló de forma casi paralela). Se emplearon dos años en dar forma al casco antes de la botadura, acontecimiento que se convertiría en uno de los grandes eventos del siglo XX en Belfast e Irlanda del Norte, y que fue presenciada en directo por más de 20.000 personas.

Tras el encargo hubo que acometer otro reto más antes de poner la primera tabla de madera del esqueleto del *Titanic* y de su hermano gemelo. Se trataba de levantar un pórtico espectacular, una estructura de acero que en aquellos momentos fue la más grande realizada para la fabricación de un barco. El pórtico, diseñado para trabajar en paralelo y dar abasto a las necesidades de los dos buques, tenía 240 metros de largo y más de 40 de alto. El emblemático pórtico del que hoy apenas quedan algunos restos en Belfast, contaba con 16 grúas móviles y varios ascensores. La estructura completa pesaba más de 6.000 toneladas.

En 1909 todo estaba listo para construir el sueño de Lord William James Pirrie, y en ese momento ya estaba muy avanzada la construcción del *Olympic*. Todas las cifras resultan excesivas. Por ejemplo, se emplearon más de tres millones de remaches para ensamblar las placas de acero de dos metros que cubrían todo el casco. Cuentan las historias de los astilleros que algunos de los remachadores perdieron casi toda su capacidad auditiva por trabajar de manera constante en aquella grada y sin ninguna protección específica para sus oídos. El ruido de la colocación de los remaches era realmente ensordecedor.

El *Titanic* iba a tener de todo. Por ejemplo cuatro chimeneas, aunque sólo tres fuesen operativas. La cuarta tenía por objeto mantenerse en la reserva e impresionar a los rivales y al mundo entero. Se montarían motores de pistones y también un motor de turbina. Cada uno de esos elementos de propulsión tenía la altura de un edificio de dos plantas. Una vez estuvo terminado el casco del barco, cuando el *Titanic* estuvo listo para abandonar aquel grandioso pórtico de acero, se realizó un último e importante viaje previo a su salida al mar abierto: se lo llevaron al dique seco Thompson. Eso ocurrió apenas un año antes de su único viaje como barco de pasajeros.

El 31 de mayo de 1911, exactamente a las 12:14 (hora local) el casco del barco se deslizó por la grada para alcanzar por vez primera el agua.

Si el pórtico del astillero de Belfast fue una obra impresionante para su tiempo, no lo fue menos el dique seco. Era colosal, de nuevo el mayor de su época, con 280 metros de largo y 30 metros de profundidad. Las medidas obedecían al propio tamaño del casco del *Titanic*, un barco que contaba con siete cubiertas y por tanto con una altura y un calado impresionantes. El propio dique fue una proeza de la ingeniería constructiva en sí mismo que se tardó siete años en rematar.

Pero finalmente estuvo listo para que el día señalado entrase allí el *Titanic* o lo que ya se había construido de él, su armazón o casco. Las bombas extrajeron 100 millones de litros de agua durante doce horas para permitir que el *Titanic* se asentase sobre la quilla. Había que poner los motores, pintar el casco o colocar toda la parte eléctrica. Luego ya sólo faltaría vestirlo por dentro y equiparlo como un barco de lujo. Miles de maestros artesanos trabajaron para darle forma al diseño salido de las mesas de dibujo de la Harland and Wolff. Bajo la dirección de Thomas Andrews se habían previsto todos los detalles. Desde el aplique de la lámpara más pequeña, a la capacidad de carga de cada caldera del barco para alcanzar la velocidad punta.

En la construcción participaron muchos de los artesanos y obreros que años antes, en 1906, habían participado en la edificación del ayuntamiento de Belfast, cuando Pirrie era alcalde de la ciudad. De ahí que muchos detalles (existe incluso un paralelismo claro entre la disposición de algunos camarotes y despachos del edificio municipal) sean coincidentes y que el ayuntamiento sea conocido como el *Titanic de piedra*.

Su primera clase rivalizaba con cualquier gran hotel. Su estrella era la gran escalera central que iba desde la cubierta de paseo hasta el comedor principal. Los techos, las vidrieras, los remates de los escalones y toda suerte de trabajos de madera fueron hechos por los mejores ebanistas y artesanos de la época. El comedor principal de primera clase era también el salón de baile y música. Los motivos de la madera tallados en los fustes y capiteles de sus columnas eran por ello mayoritariamente musicales, como instrumentos o partituras.

El 2 de abril de 1912 a las ocho en punto de la mañana el barco salió de Belfast rumbo a Southampton para recoger a los primeros pasajeros. El 10 de abril zarpó rumbo a Nueva York con unas 2.200 personas a bordo y eso que no alcanzaba el 100% de su capacidad de pasaje efectiva. Entre la tripulación se encontraba el llamado grupo de garantía: nueve trabajadores del astillero que viajaban en el *Titanic* para ayudar a subsanar cualquier eventualidad que pudiese surgir. Se trataba de representantes de los principales oficios que fueron seleccionados por su valía y compromiso con la construcción del navío. Para ellos era un gran premio y para los demás trabajadores un motivo de admiración y tal vez algo de envidia. Todos perecerían en el naufragio del Atlántico Norte y el astillero de Belfast guardó un día de luto por ellos y por su jefe, el diseñador principal, el norirlandés Thomas Andrews.

El hundimiento del *Titanic* supone un antes y un después en la construcción de grandes transatlánticos. A partir de ese fatídico 15 de abril de 1912 todo cambiaría en el astillero y en la Harland and Wolff, marcando el fin de una era de competición entre compañías, de carrera por el lujo y la velocidad. Y lo más triste: les hizo a todos despertar a una nueva y sombría realidad: por muy modernos, enormes, rapidísimos, lujosos, o equipados con la tecnología más puntera, los barcos continuaban expuestos al peligro de un naufragio.

Españoles en el barco|02 de los sueños

1. Luna de miel

Como cada día, Hilario Peñasco se deleita con un agradable paseo por su adorado Madrid. Mientras camina observa con atención el trazado de las calles y plazas, escudriña las fachadas de los edificios en busca de un detalle arquitectónico inadvertido y se cuela por los callejones con la esperanza de encontrar un rincón inexplorado a la vuelta de cualquier esquina. Con la mirada siempre atenta, deambula por la ribera del Manzanares a la sombra de los cedros, penetra en las umbrías iglesias y se acomoda en los bancos de parques recoletos para contemplar el devenir de la ciudad. Es un cazador de historias olvidadas.

Hilario Peñasco de la Puente había nacido en la capital española en 1857 y, desde siempre, se había sentido cautivado por su urbe natal. Es abogado de profesión, pero sus dos grandes vocaciones son los libros y, sobre todo, su venerado Madrid. Peñasco mantiene una estrecha amistad con el historiador Carlos Cambronero, cronista oficial de la Villa y director de la Biblioteca Municipal, cargo que ocupa desde 1882, cuando muere su antecesor, mentor y maestro, el escritor costumbrista Ramón de Mesonero Romanos.

Durante interminables horas, Hilario y Carlos se sumergen en los registros públicos y rastrean, con perseverancia y dedicación, decenas de documentos de todas las épocas. En cualquier página desgastada pueden hallar desde una humilde anécdota ignorada hasta unpreciado relato inédito. De hecho, llegarán a descubrir un mapa de Madrid todavía más antiguo que el extraordinario y minucioso Plano de Teixeira, grabado en Amberes en 1656 por encargo de Felipe IV y que Mesonero Romanos había rescatado de entre el polvo de los anaqueles de los archivos locales. Los años de investigación posicionarán a los dos eruditos entre los más reconocidos cronistas

de la capital, a la altura de Ángel Fernández de los Ríos, Ramón Gómez de la Serna, Pedro de Répide o el mismo Mesonero Romanos.

A pesar de su intensa actividad intelectual, Hilario también tiene tiempo para el amor. El 14 de enero de 1885, con 28 años, contrae matrimonio con Purificación Castellana y Moreno, una joven de 19 años de Ballesteros de Calatrava, en Ciudad Real. Un mes después del enlace, ella se queda embarazada. La primera hija del matrimonio, Ana, nace el 23 de octubre de 1885 y, justo un año más tarde, el 24 de octubre de 1886, viene al mundo en Madrid su segundo hijo, Víctor Peñasco y Castellana.

Para Hilario se inicia una etapa de bienestar familiar, de responsabilidades políticas como concejal del Ayuntamiento y de fama como ensayista. En 1889, Hilario y Carlos Cambronero publican una de sus obras más conocidas: *Las calles de Madrid: noticias, tradiciones y curiosidades, manual fundamental en la bibliografía matritense*. Ambos escribirán en coautoría diversos estudios de temática madrileña y, muchas veces, van a ser definidos como «buceadores de los archivos de la Villa».

Hilario Peñasco tiene una vida plena y activa aunque, por desgracia, breve. Fallecerá el 12 de noviembre de 1891, con sólo 34 años. Apasionado de los libros, había conseguido reunir una interesante colección privada con más de 3.000 volúmenes, que incluía algunas joyas inestimables del siglo XVI. Casi su totalidad será cedida a la Biblioteca Municipal un año después de su defunción. El legado testamentario del escritor madrileñista está compuesto por 2.658 ejemplares que hoy se encuentran en la Biblioteca Histórica Municipal de Madrid. Como muestra de agradecimiento por su valiosa donación y su incansable labor investigadora, en 1896 se le honrará dedicándole una calle, que desapareció con la construcción de la Gran Vía en 1910. En la actualidad, existe una calle con su nombre en el distrito de Canillejas.

Tan sólo seis años después de su boda, Purificación se había quedado viuda con dos hijos pequeños a su cargo. Tardará una década en volver a casarse, cuando Ana y Víctor son ya adolescentes. En 1901 contrae segundas nupcias con el avilesino Julián Suárez Inclán y González Villar, un insigne militar de 53

años también viudo. La primera esposa de Julián, María del Amparo Canalejas, era hermana de José Canalejas, que, hasta esa fecha, había ocupado varios Ministerios en los diferentes gobiernos liberales de Práxedes Mateo Sagasta. María del Amparo había muerto hacía cuatro años, dejando a Julián solo con una hija de 8 años, María Luisa.

Desde que ingresó en la Escuela de Estado Mayor, la carrera de Julián Suárez Inclán había estado plagada de éxitos. Número uno de su promoción, muy pronto comienza a ascender de grado dentro de la jerarquía castrense y recibe las más prestigiosas condecoraciones por sus méritos en las contiendas Carlistas y en la guerra de Cuba. Cuando se casa con Purificación ya ostenta el rango de general de brigada, es jefe de la sección de Asuntos Generales del Ministerio de la Guerra y, además, ejerce como diputado, función que desempeña, de forma intermitente, desde 1886 hasta su muerte.

Julián era hermano de Félix Suárez Inclán, que en 1901 es vicepresidente del Congreso de los Diputados y que, en mayo del año siguiente, será nombrado ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas del último gobierno de Sagasta, con Alfonso XIII recién ascendido al trono después de 17 años de regencia de su madre, María Cristina de Habsburgo-Lorena.

Un año después del enlace con Purificación, Julián es promovido a general de división y, en 1904, se le confía el puesto de segundo jefe del Estado Mayor Central, cargo que mantendrá hasta su jubilación. Además de su brillante trayectoria en los ámbitos militar y político, es profesor, miembro de la Real Academia de Historia, conferenciante y autor de diez obras de temática militar. Julián es un hombre de firmes principios y vasta cultura que será un excelente ejemplo para su hijastro Víctor Peñasco.

El 9 de marzo de 1909, Julián Suárez Inclán fallece en Madrid. En ese momento tiene en su haber 19 distinciones, entre ellas, la Gran Cruz del Mérito Militar, la Gran Cruz de San Hermenegildo y el grado de Gran Oficial de la Legión de Honor francesa. Se le dará sepultura en el cementerio de la Sacramental de San Lorenzo y se le rendirán múltiples homenajes póstumos. Julián y

Purificación han estado casados sólo nueve años y no han tenido descendencia en común. A pesar de la dolorosa pérdida, sólo unos meses después, se celebra la boda de Ana Peñasco con Augusto Perogordo Losada.

Por fortuna, el año 1910 va a estar cargado de acontecimientos dichosos para Purificación. El 9 de febrero, José Canalejas, cuñado de su difunto esposo, es investido presidente del gobierno español, el 16 de julio nace en San Sebastián el primero de los tres hijos de Ana, Santiago, y para poco antes de Navidad está previsto el enlace nupcial de Víctor. Con 24 años, se ha convertido en un apuesto y elegante caballero, todo un *gentleman* miembro de una familia muy acaudalada y vinculada a la más alta esfera política del país. El joven se ha prometido a María Josefa Pérez de Soto Vallejo, a la que llama cariñosamente *Pepita*, una atractiva joven de 21 años que pertenece a un arraigado linaje de Soto en Cameros, en La Rioja, y que es heredera de una de las mayores fortunas de la época.

Profundamente enamorados, Víctor y María Josefa contraen matrimonio el día 8 de diciembre de 1910 en Madrid y, como era habitual entre las parejas de recién casados de las clases adineradas, emprenden una larguísima luna de miel por las principales capitales europeas, un romántico itinerario que se va a prolongar durante casi un año y medio. Los felices esposos irán acompañados por el mayordomo de Víctor, Eulogio, pero van a necesitar una doncella. María Josefa conoce a una costurera que le merece gran confianza y le hace el ofrecimiento. Se llama Fermina Oliva Ocaña y tiene instalado su modesto taller de costura en una vivienda de la madrileña calle Regueros. Fermina, que tiene 38 años, había nacido el 11 de octubre de 1872 en el pequeño pueblo conquense de Uclés y, siendo la quinta de once hermanos, se había trasladado pronto a Madrid para trabajar. La mujer acepta la oferta y, como dama de compañía de María Josefa, parte hacia Europa.

La primera etapa del viaje será la elegante población costera de Biarritz, en el sudoeste de Francia, donde la familia de María Josefa posee una residencia de verano. Sólo medio siglo antes, Biarritz seguía siendo un pequeño puerto de barcos balleneros, hasta

que en 1855 Napoleón III ordenó construir un soberbio palacio frente al mar, hoy convertido en el lujoso Hôtel du Palais. Era el sueño de su esposa, la Emperatriz Eugenia de Montijo, que, desde su infancia, se había sentido fascinada por sus seis kilómetros de increíbles playas salpicadas de imponentes acantilados.

Siguiendo sus pasos, toda la realeza europea sucumbe a los encantos de la costa y Biarritz, aquel pueblecito de pescadores con sus casas blancas de tejados rojos y postigos verdes, como la definiría Víctor Hugo, comienza a engalanarse con señoriales palacetes. A principios del siglo XX, es la estación balnearia de moda y no hay noble o aristócrata que no disponga de una espléndida villa en la localidad.

Tras abandonar Biarritz, el joven matrimonio Peñasco y sus dos sirvientes visitarán Londres, se desplazarán hasta Montecarlo para jugar en su famoso Casino y se trasladarán a Viena, donde habían reservado un palco en el majestuoso Teatro de la Ópera, a la que eran muy aficionados. De hecho, la familia de María Josefa disponía de un abono en el Teatro Real de Madrid, que se renovaba cada año.

En el mes de mayo de 1911 reciben una terrible noticia. Su hermanastra, María Luisa Suárez Inclán, sobrina de Canalejas, ha muerto en Madrid con sólo 21 años. A pesar del duro impacto emocional, la luna de miel prosigue. A principios de 1912 están establecidos en París, en el hotel Majestic, muy próximo a la Place de l'Étoile, en la Avenida de los Campos Elíseos, un imponente edificio que medio siglo antes había sido la morada de la reina exiliada de España Isabel II y que, en 1912, era un relevante centro de la vida social europea.

Una hermosa noche de la deliciosa primavera parisina, Víctor y Josefa acuden a cenar al cercano restaurante Maxim's, en el número 3 de la *rue Royale*, que con su estilo *art nouveau* y su clientela mundana y elegante seduce desde a la más ilustre nobleza hasta a eminentes intelectuales y aclamados artistas del cine y del teatro. Y, allí, cae en sus manos un cuadernillo publicitario que atrae su atención. Va a zarpar con destino a Nueva York, haciendo escala en Francia, el vapor más grande jamás construido. Se llama *Titanic*.

La White Star Line había puesto en marcha una importante campaña a través de llamativos folletos y carteles. Además, la revista inglesa *Shipbuilder*, de amplia repercusión internacional, había editado un número especial dedicado por completo a los dos buques emblemáticos de la naviera, el *Olympic* y el *Titanic*. Con el apoyo de la prensa, se difunden las perfectas características técnicas del moderno transatlántico, que lo hacen insumergible, y sus suntuosas instalaciones, que lo convierten en un auténtico hotel de lujo flotante.

Un viaje a Estados Unidos a bordo de aquel magnífico barco sería el broche de oro para su espléndida luna de miel. Entusiasmados, Víctor y María Josefa deciden embarcarse en el *Titanic*. Pero, Fermina se sentía inquieta. «A mí de pronto me dio miedo y no quise ir -relataría años después- me acordaba del *Reina Regente* y tuve un mal presentimiento». El *Reina Regente*, un buque de la Armada Española, se había hundido en 1895 en el Estrecho de Gibraltar durante una espantosa tormenta. La embarcación había desaparecido sin dejar rastro y, aunque se efectuaron numerosas batidas de búsqueda, nunca apareció, lo que dio lugar a leyendas y coplillas que hicieron muy popular el naufragio. «¿Qué barquito será aquel que viene dando tumbos? Será el *Reina Regente* que viene del otro mundo», solían cantar los niños. La madre de Víctor también había presagiado algún peligro y había rogado a la pareja que no navegasen. «Viajad a dónde queráis, pero no toméis ningún barco», les suplicó. Serán sólo dos de las muchas premoniciones que hubo de la catástrofe.

Obviando las recomendaciones de Purificación, Víctor y María Josefa compran los pasajes para el *Titanic* en la agencia que la White Star tiene abierta en París, en el número 9 de la *rue Scribe*, justo enfrente del Palacio de la Ópera. Adquieren un billete conjunto con la numeración 17.758 por el que abonan 108 libras esterlinas y 18 chelines, una suma elevada para la época, y que incluye dos cabinas, una para el matrimonio y otra para Fermina. Eulogio se quedará en la capital francesa.

Para no preocupar a su madre, Víctor ha urdido un divertido plan. Dejarán escritas unas cuantas postales y el mayordomo se encargará de enviar a Madrid una cada día. Con este ocurrente ardid,

Purificación creerá que continúan en París mientras ellos ponen rumbo a Nueva York. A primera hora de la mañana del miércoles 10 de abril, Víctor, María Josefa y Fermina toman un taxi en dirección a la estación ferroviaria de Saint-Lazare para coger el tren que les llevará hasta el puerto de Cherburgo, donde embarcarán en el *Titanic*. Felices como siempre, están muy lejos de sospechar el trágico destino que les aguarda.

2. El Palacio de Cristal

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX cientos de miles de asturianos abandonaron su tierra natal para cruzar el Atlántico rumbo a América, en especial, con destino a Cuba que, debido al desarrollo de las industrias azucareras y tabaqueras y del ferrocarril, disfrutaba de una vigorosa economía. En la Asturias rural se inculcaba a los niños, desde su más tierna infancia, la idea de que, al alcanzar los quince años de edad, debían partir hacia las colonias de ultramar junto a algún pariente con el objetivo de labrarse un porvenir y, en el mejor de los casos, amasar una fortuna. La emigración contribuía a aliviar la carga de la difícil subsistencia familiar y, además, ofrecía la oportunidad de evadirse del servicio militar que, en aquella época, podía llegar a prolongarse hasta doce años y que se regulaba mediante unas injustas ordenanzas de reclutamiento.

Uno de esos jóvenes fue Servando José Florentino Ovies. Nacido en Avilés el 21 de febrero de 1876, era hijo de Ramón Ovies y María del Carmen Rodríguez-Maribona y pertenecía a una antigua familia de indianos afincada en el barrio avilesino de Villalegre donde, como otros acaudalados clanes de inmigrantes, habían construido palacetes coloniales con aleros cuajados de filigranas y jardines repletos de palmeras tropicales. Los familiares de Ovies edificaron mansiones como La Perla o la Casa Maribona, también conocida como la Casa del Puente, hoy en ruinas e inmersa entre la maleza, al igual que la mayoría de los maltrechos muros de las magníficas villas que embellecían aquella *Pequeña Habana* en la que había llegado a transformarse Villalagre. Los Rodríguez-Maribona también invirtieron en las industrias más pujantes de la zona, como la empresa azucarera de remolacha, la harinera Ceres y la curtidora.

Los hermanos de su madre, José Antonio y Francisco Rodríguez-Maribona, habían emigrado a Cuba hacia décadas y se habían dedicado al lucrativo negocio de la banca, aunque también poseían empresas de importación y distribución de productos textiles. José Antonio había abierto en la calle Mercaderes de La Habana una tienda de telas, denominadas sederías, a la que bautizó con el rimbombante nombre de El Palacio de Cristal, inspirado en la fama mundial del *Crystal Palace* de Londres, una gigantesca construcción erigida en 1851 para albergar la primera Gran Exposición Universal y que, en 1936, fue destruida por un devastador incendio.

José Antonio era asiduo colaborador del *Diario de la Marina* de la Habana, en el que se hizo popular bajo el seudónimo de Bartolo. Fundado y dirigido por asturianos, era el periódico más influyente de la isla y uno de los máximos exponentes de la prensa de América y fue órgano de los ideales e inquietudes de los españoles en Cuba. Además, José Antonio se había interesado por la política y, en 1884, se convirtió en el décimo cuarto alcalde del municipio de Cárdenas, en la provincia de Matanzas, aunque su mandato fue breve, apenas duró un año. A su regreso a España fue cofundador y consejero del Banco de Gijón y de la Banca Maribona y alcalde de Avilés.

En 1891, con escasos quince años, Servando Ovies llega a La Habana para trabajar en la sedería de su tío José Antonio. «Empezó limpiando baños. Era un hombre muy habilidoso y trabajador y no tardó en ascender de posición», relataba su nieto Servando en una entrevista concedida hace años al periodista cubano Waldo Fernández Cuenca. En aquella época, en La Habana, como ciudad portuaria, florecía un dinámico sector de servicios. Las calles rebosaban de todo tipo de comercios, desde farmacias, perfumerías y joyerías, hasta un sinfín de sastrerías, sederías y las denominadas casas de moda, en las que se atendía al público en francés y en inglés, además de diversos servicios profesionales, que abarcaban desde consultas de dentistas hasta bufetes de abogados.

En ese momento, una de las sederías más famosas era El Encanto, situada en la calle Galiano, «más que una tienda, una institución

nacional», como proclamaban los anuncios publicitarios. Inaugurada en 1888 por dos hermanos asturianos emigrados a Cuba, José y Bernardo Solís, pronto obtuvo un merecido éxito motivado por las originales prácticas comerciales adoptadas, que incluían desde la incorporación de diferentes departamentos hasta el escaparatismo. En el primer tercio del siglo XX su progresión seguía siendo imparable impulsada por la política de innovación constante que imprimían sus gerentes entre los que cabe destacar, entre otros, al también asturiano César Rodríguez González que, tras retornar a España en 1934, fue el primer presidente de El Corte Inglés, y que había empleado en el negocio a su primo Pepín Fernández, luego fundador de Galerías Preciados, y a su sobrino Ramón Areces, primer director general y posterior presidente de El Corte Inglés.

En 1898, al final de la guerra de Cuba, El Palacio de Cristal se traslada a la esquina de Muralla y Habana, donde radica hasta 1922, fecha en que se asienta de forma definitiva en la calle Aguilar 569. La independencia de Cuba no supuso una ruptura con la isla antillana. De acuerdo con el Tratado de Paz de París, los ciudadanos españoles que desearan continuar residiendo en el país podían conservar sus propiedades y no se adoptarían represalias contra los que hubieran asumido una posición hostil ante el reclamo de libertad de los cubanos. Multitud de inmigrantes mantuvieron allí sus negocios, entre ellos la familia de Servando Ovies. A partir de la culminación de la contienda bélica, el despegue de El Palacio de Cristal es cada vez más acelerado y se convierte en una sólida empresa textil, célebre, entre otras cosas, por la alta calidad en la confección de guayaberas, prendas de vestir masculinas elaboradas en tejidos de algodón, lino o seda que, en su versión más elegante, constituyen un atuendo de etiqueta en los países tropicales.

Con el paso de los años, aquel muchacho adolescente se había transformado en todo un hombre. Aunque no era muy alto, medía 1,68 metros, era corpulento y de complexión fornida. Tenía el cabello negro y los ojos oscuros y lucía un espeso bigote, muy de moda entre los caballeros de la época. Elegante, culto, cosmopolita y de aspecto respetable, sentía auténtica vocación hacia su trabajo, al que consagraba todos sus esfuerzos.

Servando había llegado a convertirse en copropietario de la próspera fábrica de su tío y, debido a su actividad profesional y a sus contactos familiares, se relacionaba con altos ejecutivos de prominentes compañías estadounidenses, entre ellos, con José María Menéndez, natural de Oviedo que, en esas fechas, era el encargado de la expansión internacional de la H.B. Claflin and Company, una poderosa mayorista textil cuya sede principal se encontraba situada en Manhattan, en el distrito financiero de Wall Street, y que tenía en nómina a más de 700 empleados.

Gracias a su dominio del idioma inglés, mantiene también una sólida amistad con el empresario judío Isidoro Geldbtrunk, natural de Varsovia, en aquel momento, territorio ruso. Entre sus múltiples negocios, Isidoro y su hermano Maurice poseían una explotación minera de plata en El Salvador. En 1989, el robo de 22.000 dólares en plata por parte de revolucionarios salvadoreños provocó la presentación de una demanda contra el gobierno del país solicitando una indemnización. El requerimiento, firmado por la esposa de Isidoro, Rosa, generó un conflicto diplomático entre Estados Unidos y El Salvador que requirió la mediación de otros estados. Aunque perdió la reclamación, esta disputa, conocida mundialmente como el *caso Rosa Geldbtrunk*, sigue siendo, en la actualidad, un referente en el arbitraje internacional.

Debido al crecimiento que la empresa de Ovies experimentó en los primeros años de la naciente república cubana se hizo necesario importar materias primas de la lejana Europa, cuna de grandes telares. Por esta razón, Servando comienza a realizar frecuentes viajes al Viejo Continente en busca de contratos ventajosos con los proveedores. Al menos desde 1907, se embarca una vez al año para navegar desde La Habana hacia los grandes puertos franceses de la Alta Normandía, Le Havre y Cherburgo, con escalas en Nueva York tanto a la ida como a la vuelta. Siempre reserva un camarote de primera clase y lleva encima importantes cantidades de dinero. Servando tiene el hábito de elegir los barcos más veloces y lujosos de cada momento, La Provence, en 1907, el Saratoga, en 1908, o el alemán Kronprinz Wilhelm, en 1909, que era uno de los transatlánticos más rápidos y suntuosos de todos los que atravesaban en aquellos tiempos el Atlántico Norte.

En el período comprendido entre 1907 y 1912 Oviés efectuará su ya rutinaria travesía todos los años excepto uno, 1910. Tiene un motivo muy especial. Va a contraer matrimonio con Eva López del Vallado, una joven natural de Gibara, una bella localidad costera de la provincia de Holguín también conocida como *La Villa Blanca*. Eva es hija de Ramón López del Vallado, un comerciante santanderino muy respetado en toda la región, y de Concepción Riverón, nacida en el municipio cubano de Camagüey.

En 1912 Servando se dispone a emprender otro de sus largos viajes de negocios por Europa. Su mujer está embarazada del primer y único hijo de la pareja, Ramón Servando Ovies. Eva desea acompañar a su marido pero, debido a su avanzado estado de gestación, no resulta recomendable que se someta a un itinerario tan agotador. El trece de enero Ovies se despidió de su esposa, abandona su residencia de la calle Habana 121 y pone rumbo a Nueva York en el vapor *Habana*. Lleva 500 dólares en efectivo y, como es usual, se instala en una cabina de primera clase. El 16 de enero arriba a Nueva York y se hospeda en el Hotel American. Días después, emprende camino hacia Europa y recorre Inglaterra y Francia para cumplir con sus citas profesionales. Como era habitual, antes de volver a Cuba, tiene previsto recalar en Nueva York y, siguiendo sus inclinaciones de escoger los buques más sofisticados, decide adquirir un pasaje en el famoso *Titanic*.

Siguiendo su costumbre, como cada año, se traslada a Asturias para visitar a su madre y a su hermana en su casa de Villa Magdalena. Según una investigación realizada por el periódico ovetense *La Nueva España* las dos mujeres se sentían algo inquietas por la travesía en el *Titanic* y Servando intenta tranquilizarlas asegurando que antes se hundiría el techo de la residencia familiar que el insumergible *Titanic*.

El 9 de abril de 1912 Servando Ovies se encuentra en París. Ya ha comprado su billete en primera clase en el transatlántico, que le ha supuesto un desembolso económico nada despreciable de 27 libras esterlinas, 14 chelines y 5 peniques y que tiene el número 17.562. Está hospedado en el Hotel Benoît de Sainte-Paulle, en la zona de Montmatre, a la espera de trasladarse al puerto de Cherburgo para embarcar en el *Titanic* y, como siempre, regresar a casa.

3. La pasajera enigmática

Una de las pasajeras españolas del *Titanic* que más intriga provoca a los apasionados de la historia del transatlántico y que más preguntas y comentarios suscita en los numerosos foros que existen en Internet sobre el barco es Encarnación Reynaldo. Este interés está motivado por la escasa información que se ha conseguido recabar sobre su vida. Existe constancia documental de que nació en 1881 en la ciudad malagueña de Marbella y de que contrajo matrimonio en 1902, a los 21 años de edad. En un periodo inferior a una década tendrá tres hijos, uno de ellos fallecido a temprana edad, y se quedará viuda. Aunque no se han encontrado fotografías, gracias a los diferentes registros relacionados con el *Titanic*, se sabe que era una mujer de escasa estatura, medía 1,52 metros, con el cabello castaño y los ojos marrones.

También se ha podido comprobar que Encarnación tenía una hermana pequeña, Luisa, que había nacido el 13 de octubre de 1890. Como muchas otras jóvenes de la región, ambas trabajaban como personal doméstico para los oligarcas de la zona o para familias inglesas del cercano Peñón de Gibraltar o afincadas en ciudades españolas limítrofes.

En 1908, su hermana Luisa está contratada por los Berntich, un matrimonio británico instalado en Ronda. El 9 de mayo de ese año, Luisa tomará un vapor desde Gibraltar con destino a Nueva York acompañando a los cinco hijos de la pareja. Ya nunca abandonará Norteamérica, excepto para realizar alguna visita puntual a sus parientes, y llegará a adquirir la nacionalidad estadounidense. En 1910 ha cambiado su nombre por el de Louise Reynaldo y está sirviendo como doncella en un domicilio del número 12 de Manhattan Ward, una isla situada en el East River. Poco después, se casa con el puertorriqueño Miguel Requena.

En esas mismas fechas, ha sido posible localizar a Encarnación Reynaldo empleada en la residencia gibraltareña de Henry Vásquez, un adinerado representante de la empresa Indie Rubber, dedicada a la importación y distribución de caucho desde la India, entonces todavía colonia británica. A principios del siglo XX no existían dificultades para atravesar las barreras fronterizas entre España y el