

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA
KLEBER SIENNA**

**TITANIC, O LEGADO DO GRANDE NAVIO:
PERMANÊNCIAS E ALTERAÇÕES NO IMAGINÁRIO DAS CATÁSTROFES**

**Uberlândia
2018**

KLEBER SIENNA

TITANIC, O LEGADO DO GRANDE NAVIO:
PERMANÊNCIAS E ALTERAÇÕES NO IMAGINÁRIO DAS CATÁSTROFES

Dissertação apresentada ao Programa de Pós - Graduação em História, da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em História.

Área de concentração: Imaginário naval.

Orientadora: Profª Drª Jacy Alves de Seixas

Uberlândia
2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

S572t Sienna, Kleber, 1990-
2018 Titanic, o legado do grande navio : permanências e alterações no
 imaginário das catástrofes / Kleber Sienna. - 2018.
 151 f. : il.

 Orientadora: Jacy Alves de Seixas.
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em História.
 Disponível em: <http://dx.doi.org/10.14393/ufu.di.2018.243>
 Inclui bibliografia.

 1. História - Teses. 2. Titanic (Navio a vapor) - História - Teses. 3.
Naufrágios - História - Teses. I. Seixas, Jacy Alves de. II. Universidade
Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em História. III.
Título.

CDU: 930

KLEBER SIENNA

TITANIC, O LEGADO DO GRANDE NAVIO:
PERMANÊNCIAS E ALTERAÇÕES NO IMAGINÁRIO DAS CATÁSTROFES

Dissertação aprovada para a obtenção do
título de Mestre no Programa de Pós –
Graduação em História da Universidade
Federal de Uberlândia (MG) pela banca
examinadora formada por:

Uberlândia, 28 de fevereiro de 2018.

Prof^ª. Dr^a. Jacy Alves de Seixas, UFU/MG

Prof^ª. Dr^a Mara Regina do Nascimento, UFU/MG

Marilena Julimar Aparecida Fernandes Jerônimo UEG/GO

*À Deus,
por sua bondade e misericórdia
À Molly Brown e ao capitão Smith,
por suas respectivas coragem e determinação.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus de infinito amor e bondade que pela sua graça e auxílio me concedeu a força necessária para levar ao término essa obra, por sua consoladora companhia que não me abandonou sozinho, pela sua misericórdia que não olhou minhas faltas, mas enxugou minhas lágrimas quando elas insistiam em cair, pela sua forte mão que me manteve de pé diante das tribulações e pela sua insofismável sabedoria que me trouxe novos sonhos para recomeçar.

Agradeço a meus pais, José Roberto Sienna e Rita Rodrigues da Silva Sienna, anjos da guarda adicionais que a divina providência me proporcionou nessa trajetória. Agradeço ao apoio, presença constante, preocupação zelosa e amor sem limites que eles à mim dedicaram.

Agradeço a minha orientadora e demais membros das bancas pelas quais esse trabalho passou: Jacy Alves de Seixas, Mara Regina do Nascimento, Regma Santos e Marilena Julimar Aparecida Fernandes Jerônimo pela paciência, orientação, disponibilidade e preciosas colaborações.

Por fim, agradeço a meus amigos que compõe uma verdadeira família de irmãos, personificação do auxílio divino nos momentos mais turbulentos; sem eles, nada disso poderia ter sido feito. Agradeço a Fabrícia Vieira de Araújo, amizade eterna, inteligência única e doce sorriso cativante; agradeço a Ana Maria Bertolino, companheira sempre presente, ombro reconfortante, ouvido atento, Mariane Mundim Borges, joia divina, cantar dos querubins, amor que aquece o coração; a Vinicius Ventura de Melo, tesouro celeste, parceiro de confiança, espírito nobre e a Fernanda Borges Brianez, dádiva angelical, carisma inigualável, porto seguro da amizade. Vocês são preciosidades únicas que trago em meu coração para todo o sempre. Que Deus, nosso Senhor, conceda a estes meus irmãos as bênçãos do céu e as maravilhas da terra por todo auxílio que me prestaram na fase final deste trabalho.

Muito obrigado.

RESUMO

Desde aquela fatídica e gélida madrugada de 15 de abril de 1912, o mundo assistiu a construção de navios maiores, alguns já desmontados ou jazem, solitários, na escuridão do fundo dos oceanos e outros ainda em circulação. Também se observou desastres marítimos envolvendo maior número de vítimas, como o SS Kiangya em 1948 e o MV Doña Paz em 1987. Entretanto, nenhum outro navio se tornou tão famoso e significativo para a história naval e imaginário popular quanto o *Royal Mail Ship Titanic*. O *RMS Titanic* entrou para o imaginário da marinha, da literatura e do cinema. Alimentou os sonhos e pesadelos de gerações, a contar daquela de 1912 que ficou perplexa ao receber a notícia do desastre até a nossa presente geração que o tem na ambivalência de uma proeza da engenharia de seu tempo, como também um fruto da arrogância de seus idealizadores. Esta dissertação busca analisar o imaginário provocado pela construção e naufrágio do *Titanic* e os seus mecanismos de manutenção e propagação no decorrer do século XX e início do século XXI por meio de obras literárias que elegem o grande navio como temática.

Palavras-chaves: RMS Titanic, White Star Line, transatlântico, naufrágio, imaginário, mentalidades, catástrofe marítima.

ABSTRACT

Since that fateful and chilly dawn of April 15, 1912, the world has witnessed the construction of larger ships, some already dismantled or lying, solitary, in the darkness of the bottom of the oceans and others still in circulation. There were also sea disasters involving more victims, such as SS Kiangya in 1948 and MV Doña Paz in 1987. However, no other ship has become as famous and significant for popular naval and imaginary history as the Royal Mail Ship Titanic. The RMS Titanic has entered into the imagery of navy, literature and cinema. He fed the dreams and nightmares of generations, from that of 1912 that was perplexed to receive the news of the disaster until our present generation that has it in the ambivalence of a feat of the engineering of its time, as well as a fruit of the arrogance of its idealizadores . This dissertation seeks to analyze the imagery caused by the construction and wreck of the Titanic and its mechanisms of maintenance and propagation throughout the twentieth and early twenty-first century through literary works that elect the great ship as thematic.

Keywords: RMS Titanic, White Star Line, transatlantic, shipwreck, imaginary, mentalities, maritime catastrophe.

“Não viva a vida com medo do que vai acontecer amanhã, pois desta maneira você só conseguirá viver assustado. Planos há longo prazo são inúteis e servem apenas para trabalhar e trabalhar e nunca aproveitar o que foi alcançado. Tenha 25 ou 55 anos, o melhor que se tem a fazer é ir, viver de acordo com os acontecimentos, um dia após o outro, já que nunca se sabe quando será o último. As coisas nem sempre são como a história diz, mas a verdade sempre vem à tona e será reveladora para mudar o que já foi escrito sobre o Titanic”.

Elizabeth Gladys Millvina Dean
(Última sobrevivente do Titanic)

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| RESUMO | 06 |
| INTRODUÇÃO | 09 |
| CAPÍTULO I: | |
| Tecendo a história do transatlântico: as tentativas de organização factual | 25 |
| 1. O contexto criador do Titanic | 27 |
| 1.1. O <i>Titanic</i> e a sua curta trajetória | 32 |
| 2. As organizações descritivas do naufrágio: Lord, Masson e Faraco | 51 |
| 2.1. Uma noite fatídica; Walter Lord | 54 |
| 2.2. <i>Titanic</i> : a história completa; Philippe Masson | 66 |
| 2.3. O crepúsculo da arrogância; Sergio Faraco | 75 |
| CAPÍTULO II: | |
| A ficção dos romances históricos: os sonhos e a tragédia | 89 |
| 1. Elementos constitutivos nos romances sobre o Titanic: sonhos e devaneios | 96 |
| 2. Cada um por si: <i>Titanic</i> , um romance; Beryl Bainbridge | 101 |
| 3. A costureira; Kate Alcott | 116 |
| CONCLUSÃO | 131 |
| BIBLIOGRAFIA | 140 |
| ANEXOS | 143 |

INTRODUÇÃO

“Quando eu pensar no Titanic no futuro, verei sua proa repousada no fundo do mar, cheia de dignidade, apesar de sua decadência, e descansando, finalmente.”¹
(Dr. Robert D. Ballard)

As catástrofes deixam marcas profundas que podem ir além de uma geração e suas vozes ecoarem pelas décadas, contando a nós suas histórias, invadindo e seduzindo nossa imaginação. O lendário *Royal Mail Ship Titanic* de maneira alguma se esquivaria a essa norma, mas a complementa e lhe dá testemunho. E muito além de ser um representante de uma catástrofe, o grande navio inaugura um conjunto de observações, usos e interpretações da tragédia para além de um fato circunscrito em um espaço e tempo, para algo que ultrapassa os limites de seu contexto. O legado do grande navio vai além de artefatos vislumbrados em museus ou ainda guardados em seus conveses no fundo do oceano, abarca um conjunto de representações que se estendem pelo tempo e também a memória do navio e de seus passageiros. Sendo assim, o outrora insubmergível transatlântico tece um imaginário que ainda não havia sido visto antes na história das navegações e que até os dias atuais não foi superado. O navio pode ter sido superado em matéria de grandeza numérica, seja referente aos dados de seu tamanho ou ao número de mortos, porém sua experiência em uma única viagem consagrou a sua imagem para além de seu tempo, delegando às gerações posteriores uma farta matéria prima para a literatura, cinema, teatro, pintura e especialmente sonhos.

Diante desses diferenciais e particularidades que constituíram a história do navio e seus significados, esse trabalho se propõe compreender como o imaginário do *RMS Titanic* se manteve durante o século XX e ainda se apresenta vivo para o século predecessor. Quais são os mecanismos de atuação de sua fama e de fomentação de uma memória latente sobre os acontecimentos daquela madrugada de 15 de abril de 1912? Os sobreviventes que embarcaram nos botes salva-vidas foram poupados das gélidas águas do Atlântico Norte, porém não foram absolvidos de viverem suas vidas à sombra das lembranças daquela noite. Tais sobreviventes iriam assistir duas Guerras Mundiais e o colapso de toda uma concepção de mundo, de seus valores e certezas, porém os acontecimentos de uma única noite fariam mais alto que tudo isso. Diante de toda essa pompa que precede e sucede à única viagem do grande navio, este presente trabalho busca respostas à indagação: o que faz o *Titanic* tão especial assim? Seria o tamanho da embarcação? Porém outras maiores foram e são

¹ SERLING, Robert J. **A maldição do Titanic**. Rio de Janeiro: Record, 1994, p. 7.

construídas. Seria o naufrágio em si? Outras catástrofes de maior grandeza ocorreram e suas histórias se mantêm enclausuradas em páginas de livros mal lidos. Há algo no *Titanic* que se apega ciosamente à vida, que na superfície dos tempos históricos dá testemunho daquilo que se encontra na profundidade de mais de cem anos do oceano temporal. Sendo assim, esse trabalho procura compreender a atuação da magia e do fascínio que mantém a memória do navio vivo por meio de um rico imaginário que tende a criar cada vez mais significações e representações de variadas formas. Sendo assim, buscaremos compreender o imaginário que foi sendo construído sobre o navio e sua viagem, usando como fontes principais obras literárias sobre o tema que serão posteriormente elencadas.

Enquanto o *RMS Titanic* repousava em seu leito subaquático no decorrer do último século, a historiografia passava por profundas transformações, fruto de um longo embate entre uma vasta abertura proposta pela História Nova e antigas concepções tradicionais sobre o objeto da história e a natureza de suas fontes.

O positivismo e a escola metódica, em sua longa jornada de buscar um meio de se consagrar a História como uma ciência, elegeram um conjunto de métodos que acabavam por privilegiar a história política como alvo da historiografia e os documentos oficiais como fontes mais adequadas para o ofício do historiador. Longe de excluir outros tipos de fontes, um conjunto de restrições, e determinadas desconfianças, eram colocadas em relação ao seu uso. Uma tímida abertura se via com o surgimento de uma história social de viés marxista, porém, o domínio de análise quase que puramente econômica acabava por negligenciar um conjunto amplo de outras áreas ou perspectivas que compõem o diverso acervo das experiências humanas. Foi assim que as inovações e aberturas oriundas do berço dos *Annales* permitiram o surgimento de uma nova forma de se olhar e pensar a experiência humana no decorrer do tempo: a história das mentalidades. Como nos apresenta Vovelle poderíamos compreender a história das mentalidades como “[...] estudo das mediações e da relação dialética entre, de um lado, as condições objetivas da vida dos homens e, de outro, a maneira como eles a narram e mesmo como a vivem.”²

Dessa forma, a história das mentalidades seria esse observar a maneira como os homens de mais de uma geração interpretam o universo e vivenciam essa compreensão como parte de seu mundo real. Sendo assim, a compreensão do imaginário e a resistência de suas transformações se tornam campos férteis para se interpretar a epopeia do *RMS Titanic* como uma experiência que não se esgota em sua viagem inaugural, mas vai muito além dessa. Aqui

² VOVELLE, Michel. **Ideologias e mentalidades**. 2ª ed, São Paulo: Brasiliense, 1991, p. 24.

se observa a semana em que ele esteve flutuando e as duas horas e vinte minutos de sua agonia não como um ponto de chegada da análise do historiador, mas como um ponto de partida para uma aventura muito mais ampla: um navio mesmo que morto ainda fala quando questionado, mesmo submerso ainda navega nas emoções e sonhos e é no presente que sua glória se manifesta a partir de seus destroços em decomposição.

Em suma, compreender as pilastras que sustentam a imagem do *Titanic* flutuando na superfície de um vasto oceano de empolgantes histórias marítimas é também compreender esse movimento, ainda que paradoxo, do qual de sua morte surge a vida. A vida do grande navio e sua importância ultrapassa os limites de sua existência útil como um navio flutuante, mas ganha um significado que se projeta para além de seu tempo por meio do portal da catástrofe. É nesse momento emblemático que o mito se estrutura e torna-se referencial, sendo a partir dele construídas narrativas que reatualizam aquela noite nas quais transbordam tentativas de se compreender as sucessões dos minutos e suas representações em diferentes mídias da ficção.

Aqui se apresenta o grande desafio desse trabalho. As condições objetivas da vida dos homens, do trajeto do transatlântico e de sua agonia já são conhecidas e fartamente documentadas. Obviamente há sempre um conjunto de revisões das mesmas que possibilitam novas questões serem levantadas, ocasionando uma verdadeira tempestade no mundo das teorias e suposições sobre como os momentos se sucederam.

No que tange a essas condições objetivas, ao menos três grandes blocos são contemplados pelos pesquisadores sobre o tema, formando uma tríade: há aqueles que se concentram na viagem e debruçam seus esforços na magia abordo, quando o *Titanic* flutuava e tudo ia bem; há também aqueles, em sua grande maioria, que se concentram na noite do naufrágio: a compreensão do desenrolar de cada minuto, tal como uma investigação policial, é de extrema importância para esse viés, pois foram esses detalhes que oscilaram a balança entre a vida e a morte dos passageiros; em terceiro, há uma parcela da produção que se volta para os eventos que ocorreram após o naufrágio, em especial o momento do resgate dos sobreviventes feito pelo *RMS Carpathia* e o recolhimento dos corpos dos mortos pelo *Mackay Bennett*³.

O desafio desse trabalho residiria então em, a partir dessas condições objetivas, avançar e compreender a maneira como elas são narradas, ou seja, compreender esse imaginário que apresenta os eventos de 1912 para as gerações posteriores. É importante frisar

³ WARD, Christopher. **E a orquestra continuou tocando**. São Paulo: Lafonte, 2012, p. 30-31.

que esse imaginário não é menos real que o navio construído em aço ou a experiência dos passageiros naquela semana de abril de 1912. E muito daquilo que tomamos como real, também advém desse imaginário e como ele observa e organiza os objetos, como nos apresenta Castoriadis:

O imaginário de que falo não é imagem de. É criação incessante e essencialmente indeterminada (social-histórica e psíquica) de figuras/formas/imagens, a partir das quais somente é possível falar-se de “alguma coisa”. Aquilo que denominamos “realidade” e “racionalidade” são seus produtos.⁴

Aquilo que foi pensado sobre o *Titanic*, inclusive no plano especulativo, é tão real quanto o navio, pois faz parte desse complexo mecanismo que torna o transatlântico vivo nos dias presentes. É sob essa égide que esse trabalho irá procurar caminhar, compreender o que ficou após os acontecimentos ditos objetivos, como o mundo pensou e pensa o naufrágio, lhe oferecendo todo um destaque que a opinião pública não oferece à outras catástrofes marinhas.

Quando nos voltamos para a produção sobre imaginário e mentalidades, os sentimentos e representações que se fazem deles tornam-se um campo mais propício para uma análise nessas vertentes. Análises sobre temas vastos como morte, família e religião acabam sendo mais exploradas sob essa perspectiva temporal mais prolongada, na qual as mudanças se dão mais lentamente, ou nas palavras de Vovelle, na história das mentalidades há uma resistência das estruturas mentais, cujas transformações ocorrem mais lentamente, ou seja, trabalha-se “*uma força da inércia das estruturas mentais*”⁵ Nesse sentido, os recortes temporais envolvendo séculos são comuns para o estudo de determinado objeto. No caso do presente tema, ficaremos com o recorte temporal do primeiro centenário, 1912-2012, para analisar os mecanismos e funcionamento desse imaginário.

Tal escolha temporal teve como critério uma delimitação na qual a fama e a memória do navio são invocadas de maneira latente, adicionando ao imaginário uma simetria estética permeada pela exatidão de um século. Tal particularidade soma um novo aspecto à experiência do navio, trata-se do desejo do retorno, sob o qual a linearidade parece perder o seu espaço para a visão cíclica dos antigos gregos, oferecendo uma nova vida ao navio seja na temporalidade como também nos locais de memória e, em especial, nas comemorações que reatualizam o mito do transatlântico.

A escolha do ano de 1912 é objetiva. Para ser mais específico os dias que permearam as datas de 10 de abril e 18 de abril, que marcam a partida do transatlântico de Southampton e

⁴ CASTORIADIS, Cornelius. **A Instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982

⁵ VOVELLE, Michel. **Ideologias e mentalidades**. 2ª ed, São Paulo: Brasiliense, 1991, p. 20.

a chegada dos sobreviventes abordo do *Carpathia* em Nova York. Embora pouco se soubesse em terra o que acontecia em alto mar nessas datas, a proliferação de dados, confusos ou claros, se dariam nos dias seguintes ocasionando grande mobilidade sentimental pública que, de alguma forma, se manteve e foi se renovando no decorrer das décadas quando o navio era invocado. A semana de abril de 1912 deu início a um novo capítulo da história naval - no tocante ao imaginário das catástrofes- que não ficou circunscrito unicamente aquele ano, mas se projetou além dele, no plano das sensibilidades e sonhos alimentados pelas produções culturais.

A escolha do ano de 2012 é significativa. É o ano do primeiro centenário, a simetria dos primeiros cem anos faz com que os ânimos se reanimem no universo dos fãs e se constitui como uma festa de memória para a história da marinha anglo-americana. Em 2012 tivemos comemorações em diferentes locais do globo- em especial pela Associação Histórica Titanic norte-americana-, inauguração de um museu em Belfast e lançamento de livros. Também esse foi o ano em que o filme de James Cameron é relançado em tecnologia de 3D nos cinemas, e a empresa *Miles Morgan Travel* organizou um cruzeiro com descendentes dos passageiros originais que embarcaram no transatlântico *Balmoral* e concluíram a travessia. Também havia a expectativa de a empresa *Cunard Line* realizar um evento semelhante com o *Queen Mary II*, o maior navio de sua frota, mas acabou não se realizando. Sendo assim, a escolha do ano de 2012 como delimitação final surge diante de toda essa mobilização que a data proporciona em relação à memória do navio. Todas essas comemorações revelam uma característica especial do imaginário do navio: o desejo do retorno do Titã, de novamente se caminhar, ainda que por meio do exercício mental, por seus conveses.

O máximo expoente dessa vontade seria a obra “*Resgatem o Titanic*”,⁶ de Cliver Cussler, revelando uma constante do século XX que ganha maior evidência em 2012: o desejo do retorno de um navio que deveria ainda estar íntegro no fundo do oceano. A descoberta dos destroços frustra a perspectiva ficcional de Cussler, porém, a mesma leitura desse autor pode ser observada enquanto formação de um dos muitos imaginários que gravitam em torno do navio. Obviamente as diferentes temporalidades históricas e seus questionamentos formam imagens diferentes do transatlântico naufragado, novamente frustrando a perspectiva de se encontrar uma imagem intacta do navio, mesmo que seja no plano intelectual. Tais frustrações não empobrecem o imaginário, antes possibilitam o surgimento de novas perspectivas e sensibilidades, permitindo assim o surgimento de

⁶ CUSSLER, Clive. **Resgatem o Titanic**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1976.

romances como “*O fantasma das grandes banquisas*”⁷ de Arthur Clarke no qual, mesmo com um navio fraturado, temos a continuidade de sua memória para além de uma geração e até mesmo para além da civilização humana como se pode observar no singular desfecho da obra. Em suma, o ano de 2012 foi o ano de encontro dessas imagens gestadas ao longo do século XX por diferentes obras culturais que dão forma e estrutura para o imaginário do *Titanic*.

O imaginário do *Titanic* que pretendemos analisar aqui é alimentado por diversas fontes. Um vasto acervo cultural de distintas naturezas colabora para que a imagem do navio se configure sempre de maneira presente, atualizando-a para cada nova geração que surge no transmutar das décadas que compuseram o século XX e o jovem século presente. Poemas, imagens, revistas, teatro, músicas, livros, cinema, documentários e outras expressões artísticas ou, simplesmente informativas, foram cunhando no decorrer do século XX as principais imagens que surgem na mente quando o termo “*Titanic*” é invocado. Sem sombra de dúvida, a literatura e o cinema são as manifestações artísticas que tiveram maior atuação na cunhagem dessas imagens durante o século passado e, especialmente, na transição para o século XXI.

É inegável a repercussão da obra de James Cameron lançada em 1997⁸ que rendeu 11 óscares, batendo recordes de premiações e bilheterias. A obra de Cameron retratou a glória esperada em relação ao transatlântico, sendo ela própria a força motriz de uma nova imagem do navio, marcada pelas cores, tecnologia e vivacidade fazendo os espectadores “entrarem” na dramaturgia e possibilitando uma experiência particular do naufrágio. Reconhecida a importância desse tipo de manifestação artística para a construção e atualização do imaginário, é necessário evidenciar aqui que as obras cinematográficas não serão as fontes principais para o desenvolvimento desse trabalho, mas aparecerão em alguns momentos propícios para melhor ilustrar e corroborar com outros tipos de elementos a discussão presente. Sendo assim, esse trabalho elege como fontes as obras literárias referentes ao tema e, por meio dessas, buscar compreender as imagens que são comuns entre os diferentes relatos sobre a catástrofe e como elas vão surgindo e se consolidando em diferentes momentos históricos do século XX.

O *Titanic* navega nos dias atuais em um oceano de livros com os mais variados títulos. A isso se soma produções de outras naturezas que muito agregam na difusão da história do navio, seja na contemporaneidade, como também no decorrer do século XX. Seguindo uma concepção quantitativa de análise, costumeiramente aplicada às fontes em um estudo sobre as

⁷ CLARKE, Arthur Charles. **O fantasma das grandes banquisas**. São Paulo: Siciliano, 1992.

⁸ TITANIC. Direção: James Cameron. EUA: Twentieth Century Fox & Paramount Pictures, 1997. 1 filme (194min).

mentalidades, teríamos a exigência de um estudo do maior número de fontes possíveis. Porém, devido ao limite temporal para a conclusão dessa pesquisa, apenas as bibliografias clássicas referentes à temática foram elencadas como fontes para esse trabalho. A saber, tais obras foram fichadas e catalogadas em três categorias distintas que oferecem as estruturas dos presentes capítulos que compõem esse trabalho. As particularidades dessas obras serão tratadas em seus respectivos capítulos.

A primeira categoria aqui abordada é referente às obras voltadas a uma descrição factual, acrescidas de alguns vieses interpretativos dos acontecimentos que antecederam e sucederam o naufrágio, e serão as fontes para o desenvolvimento do primeiro capítulo. Entre elas ganha destaque o clássico *“Uma noite fatídica”*⁹ de Walter Lord, *“O Crepúsculo da Arrogância”*¹⁰ de Sergio Faraco, *“Titanic, a história completa”*¹¹ de Philippe Masson. Tais livros se voltam para uma descrição mais pontual, com algumas preciosas reflexões sobre a história do navio em duas das três fases mais conhecidas e aqui citadas, ou seja, a viagem, o naufrágio e os resgates.

Walter Lord era um escritor americano que nasceu em 1917 e veio a falecer em 2002, dez anos antes das comemorações do primeiro centenário. Além de publicar o clássico *“Uma noite fatídica”*, também escreveu outras obras como *“Day of infamy”* (1957) e *“Peary to the pole”* (1963). Formado em história e em direito, Lord pode acompanhar em vida a evolução das imagens que foram gestadas sobre o navio durante o século XX.¹² Embora ele não tenha sido contemporâneo ao transatlântico, sua infância se processa em um mundo no qual a ideia de progresso crescente já havia sido colocada em dúvida e o clima de tensão do período entre guerras já anunciava que a paz não seria muito duradora. Testemunhou a queda da bolsa em 1929 e, observando esses acontecimentos trágicos de seu tempo, somados com a desilusão em relação à evolução da técnica, é fácil compreender a natureza nostálgica que seus inscitos imprimem quando elegem o *Titanic* como ponto de ruptura entre um mundo de certezas para um universo de inseguranças.

A obra de Lord se situa em um contexto no qual muito se falava sobre o navio, mas tais informações se encontravam dispersas e seu melhor compêndio ainda era a conclusão dos inquéritos, os quais levavam em consideração mais os relatos da tripulação do que a voz dos sobreviventes. Sendo assim, Lord não se restringe às fontes oficiais mas faz uso da oralidade

⁹ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012.

¹⁰ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006.

¹¹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011.

¹² LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, capa e orelha do livro.

dos sobreviventes, recolhendo testemunhos de mais de sessenta, aprofundando e organizando as informações que se tinha do naufrágio. Finalmente o livro é publicado em 1955 e se torna um best-seller, servindo de inspiração e base para as outras obras que tratam. Tal importância e escolha dessa obra se dão no nível de influência que Lord consegue exercer na geração de produção cultural que viria posteriormente. É impossível estabelecer uma linha divisória que demarque o quanto Lord se manteve objetivo aos fatos que se passaram naquela noite, uma vez que seu trabalho, como tantos na História, é apenas uma representação; porém é fácil perceber que o tom do naufrágio visto em outras obras, sejam elas literárias ou cinematográficas, em especial a de James Cameron de 1997, passam pela obra de Lord. Tal obra é utilizada neste trabalho devido ao seu pioneirismo e originalidade na organização dos acontecimentos durante o naufrágio e, também, por causa de sua influência em relação ao processo construtivo do imaginário clássico do navio, sendo que as principais imagens do transatlântico, feitas em obras posteriores, tratam-se de uma herança de Lord.

Faraco é autor de uma longa lista de títulos, entre eles *“Hombre”* (1978), *“A dama do bar Nevada”* (1987), *“Dançar tango em Porto Alegre* (1998), entre outros. É natural de Alegrete, no Rio Grande do Sul, nascido em 1940, morou na URSS durante o período de 1963-1965.¹³ Seu livro inaugura um novo estilo de se narrar os acontecimentos, no qual a cronologia e descrição detalhista chamam atenção. Seu livro se situa em um contexto em que as informações sobre as histórias clássicas do navio já são abundantes, porém, Faraco aprofunda isso em sua obra ao nível de sequência de segundos, em um exaustivo trabalho. Tal obra revela a dimensão do fascínio que o navio exerce nesse momento de sua publicação, em 2006, às vésperas das comemorações do primeiro centenário. Sendo assim, o livro é escolhido e busca ser analisado sobre esses ângulos múltiplos: a originalidade no estilo da escrita, o que essa originalidade apresenta, as contribuições informativas que ela soma as imagens cunhadas primordialmente por Lord e a renovação do imaginário nesse momento que antecede o primeiro centenário.

Masson, de origem francesa, é um dos principais historiadores especializados em História da Marinha que aborda a tragédia do grande navio. É autor, professor acadêmico e pesquisador cuja especialidade abrange conflitos do século XX, atuando tanto como professor de História e de Estratégia da *École Supérieure de Guerra Navale* como também chefe da sessão histórica do *Service Historique de la Marine Française* e membro da

¹³ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, orelha do livro.

Académie de Marine.¹⁴ Sua obra ganha destaque na medida em que apresenta a dimensão do naufrágio - que atrai o interesse do universo da pesquisa para além do mundo anglo-americano, e aprofunda as discussões de ordem socioeconômica, cultural e técnica- se constituindo em um dos melhores manuais para se compreender tal tragédia no último quarto do século XX. Sua edição brasileira de 2011 reabre as discussões sobre o naufrágio e pode ser inserida na movimentação do imaginário ocasionada pela aproximação do primeiro centenário.

A segunda categoria de livros aqui elencada está voltada para a literatura. O uso da literatura em diferentes períodos da história ofereceu grandes contribuições diante de uma inevitável ausência de documentos de outros tipos. Para a história das mentalidades, mesmo diante da abundância de fontes de outros tipos, o uso da literatura ganha uma importância fundamental, uma vez que: “[...] a literatura oferece um testemunho elaborado e complexo, muito mais significativo do que um reflexo direto da prática social vivida.”¹⁵

Dessa forma, o uso da literatura nos possibilita mergulhar em um nível mais profundo do que aquilo que simplesmente os olhos podem observar ao olhar para uma época. A literatura aqui abre espaço para entrarmos em contato com o universo dos sonhos que podem divergir completamente do mundo externo no qual eles se processam, até mesmo atuando como um refúgio do mundo vivido.

Cabe ressaltar novamente que, embora esses sonhos façam parte do mundo da imaginação, seja do leitor que se debruça sobre essas obras ou dos autores que a produzem, tais sonhos e devaneios que os gestam, também são parte integrante do mundo real e vivido e podem até mesmo ser apalpados por meio das ações que deles resultam. Podemos melhor compreender isso através de todas as dimensões da história do navio e o próprio navio, fruto resultante dos sonhos de seus projetistas que ganharam espaço e razão de existir no universo dos sonhos dos consumidores de seus serviços.

O uso da literatura nesse trabalho possibilita um avanço a mares mais profundos e não apenas analisar o reflexo das práticas sociais vividas do universo de 1912, como nos aponta Volvelle, mas refletir sobre universos distintos e espalhados no decorrer do século XX, cujas preocupações e sonhos ofereceram significativo combustível para a produção de variados títulos literários que revitalizaram a odisseia do grande navio. Em suma, esses dois capítulos se dedicam a essa atividade, ou seja, observar uma realidade além do reflexo social vivido e

¹⁴ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, orelha do livro.

¹⁵ VOVELLE, Michel. **Ideologias e mentalidades**. 2ª ed, São Paulo: Brasiliense, 1991, p. 59.

que oferece material, seja para a manutenção, como também para a expansão do imaginário sobre o *Titanic*.

No segundo capítulo foram elencados os romances históricos uma vertente literária muito explorada, seja nos livros como também em filmes, uma vez que a tragédia do navio é propulsora de inúmeras tragédias familiares em particular e sonhos interrompidos. Obviamente o uso de uma tragédia amorosa como instrumento de marketing para a venda da bibliografia é algo inegável; porém, a sua dimensão como realidade para além e aquém da literatura nos possibilita elementos para a compreensão da profundidade dos níveis da tragédia e a vivência da mesma dentro do âmbito pessoal. Podemos observar isso em uma rápida análise dos próprios títulos que popularmente os navios envolvidos ganharam, se o *Titanic* ficou conhecido como o “navio dos sonhos”, o *Carpathia*, após recolher os botes salva-vidas, ganharia o nome de “*navio das viúvas*”.

Essa sensibilidade que faz parte intrínseca do imaginário do *Titanic* não pode ser negada nem posta de lado; embora ela ser facilmente observada em diferentes documentos do período, é na literatura dos romances históricos que ela ressoa seus ecos constantes no decorrer do século XX, levando-nos a pensar sobre essa dimensão das relações que, antes de serem taxadas de puramente sociais, são humanas em seu plano de afeições. Para esse segundo capítulo foram escolhidas as obras “*Cada um por si – Titanic Um romance*”¹⁶, de Bery Bainbridge, e “*A Costureira*”¹⁷ de Kate Alcott.

Bainbridge nasceu em 1934 na cidade de Liverpool, mesmo local onde foi feito o registro oficial do *Titanic*. Após deixar a carreira de atriz, se tornou escritora produzindo um conjunto de obras bem variadas que abarcam romances, ensaios, contos e peças para televisão.¹⁸ Em seu romance sobre o *Titanic*, a autora explora com profundidade a imagem do naufrágio como uma advertência a nossa arrogância e a forma como conduz a trama pelas relações entre os personagens acaba se tornando um desdobramento daquela imagem que critica o excesso de confiança, seja na técnica, ou nas pessoas que a produzem. Tal romance ganha espaço nesse trabalho ao ser utilizado como uma ferramenta para compreender também o universo das sensibilidades que nasce com o navio, ou que é afetado pelo mesmo, no qual os sonhos, seja eles amparados na técnica ou nas relações amorosas, encontram um destino fatal por se tratarem apenas de uma ilusão.

¹⁶ BAINBRIDGE, Beryl. *Cada um por si: Titanic, um romance*. São Paulo: Companhia das letras, 1998.

¹⁷ ALCOTT, Kate. *A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic*. São Paulo: Geração Editorial, 2013.

¹⁸ BAINBRIDGE, Beryl. *Cada um por si: Titanic, um romance*. São Paulo: Companhia das letras, 1998, orelha do livro.

Alcott é o pseudônimo adotado pela jornalista estadunidense Patrícia O'Brien, nascida em 1945. "*A Costureira*" é o seu primeiro romance sobre esse pseudônimo. Publicado em fevereiro de 2012, é uma das obras mais recentes que trabalham novamente as imagens tradicionais do transatlântico, oferecendo enfoque para a participação da mulher.¹⁹ É uma obra que ganha importância e dimensão no centenário do naufrágio, oferecendo uma nova leitura ficcional sobre o navio, sem perder de vista o drama tradicional do naufrágio, mas explorando os desdobramentos do mesmo. A obra situa-se em um contexto de uma nova geração de produções sobre o naufrágio e é utilizada aqui como uma chave de leitura para as sensibilidades resultantes das semanas que se seguiram à tragédia.

Jacques Le Goff ao discorrer sobre os conceitos que compõem o imaginário, para melhor o defini-lo, vem nos apresentar que:

Só se pode falar de simbólico quando o objeto considerado é remetido a um sistema de valores subjacente – histórico ou ideal. Os reis de França representados nos portais das catedrais francesas são a atualização dos antigos reis de Judá (ou inversamente). A mulher de olhos vendados da escultura gótica é o emblema da sinagoga. Essas estátuas são simbólicas, exprimem uma correspondência entre o Antigo e o Novo Testamento, entre o mundo realengo da Idade Média e o mundo bíblico, entre as figuras da arte e as ideias da religião. Quando Victor Hugo diz de Notre Dame, vista por Quasímodo, 'A catedral não era para ele somente a sociedade mas também o universo e toda a natureza', cria uma catedral simbólica'.²⁰

A realização desse trabalho também analisa a história do *Titanic* e seus personagens como símbolos de sua época e sociedade. Tal símbolo pode ser apropriado por diferentes contextos e relido de acordo com circunstâncias diferentes. Tudo isso colabora para a perpetuação e ampliação do seu imaginário que vai construindo um corpo de significados a cada nova geração. Exemplo disso é a apropriação nazista do naufrágio como símbolo da queda do império britânico durante a Segunda Guerra, pelo filme alemão "*Titanic*" de 1943²¹, ou a recente apropriação do navio como atrativo de entretenimento turístico pelo resort de luxo *Seven Star* em Daying. A empresa encomendou a reconstrução do navio em tamanho real o qual ficará atracado permanentemente.²²

O *Titanic* pode ser observado como uma célula que representa todo o conjunto social de seu tempo. Nele encontramos elementos de toda a estrutura social, desde os magnatas da

¹⁹ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, orelha do livro.

²⁰ LE GOFF, Jacques. **O imaginário medieval**. Lisboa: Estampa, 1995, p. 12.

²¹ TITANIC. Direção: Hebert Selpin. Alemanha: Tobis Filmkunst, 1943. 1 filme (85min).

²² EFE, Agência. **Começa na China construção de réplica do Titanic em tamanho real**. 01 dez. 2016. Disponível em: <<https://www.google.com.br/amp/s/g1.globo.com/economia/noticia/comeca-na-china-construcao-de-replica-do-titanic-em-tamanho-real.ghml>>. Acesso em 18/01/2018.

aristocracia britânica e americana, os “novos ricos”, camadas médias e as camadas inferiores. As formas de tratamento oferecidas aos passageiros que permeiam toda a primeira e única viagem do transatlântico não são uma forma isolada dos padrões sociais, mas uma continuidade daquilo que era praticado no continente. Da mesma forma, podemos entender o navio em sua totalidade, como uma continuidade da sociedade, cultura, economia e política administrada em terra firme.

De resto, aquele palácio flutuante espelhava a pirâmide social contemporânea. Na Primeira Classe, John Jacob Astor e Benjamin Guggenheim. Na Segunda, a emergente classe média, constante de intelectuais, artistas e pequena burguesia que derivava da Revolução Industrial. Na terceira, os miseráveis agrupados nos conveses inferiores, em cabines de até dez leitos, que abandonavam os humildes lares em busca de um sonho, a prosperidade que porventura encontrariam nos Estados Unidos [...].²³

O *Titanic* foi um símbolo de sua época e nos oferece importantes indícios da forma de se pensar daquele período. É aqui que o imaginário começa a ser gestado, e são os sonhos daquela geração o fertilizante essencial para o seu crescimento. Se os sonhos daquela geração possibilitaram a construção do navio, e uma rica agregação de valores e expectativas ao seu redor, é justamente o fim desses sonhos que dará novo impulso para a amplificação desse imaginário para outros tempos e locais. Convém assim observar que as imagens e ideias sobre o *Titanic* em 2012 são muito mais abundantes do que em 1912; e mesmo que essas imagens nos redirecionem para a cultura, formas de pensar e lidar com o mundo daquele princípio de século, elas também revelam muito sobre o nosso tempo, sonhos e medos; que encontram na imagem do navio um porto seguro de ancoragem ou de identificação. Em sua maioria são imagens dicotômicas que personificam a força e fraqueza; arrogância e humildade; prudência e negligência; luxo e exploração. Tais imagens podem ser lidas nas diferentes partes dos relatos clássicos sobre o navio, como o número reduzido de barcos, a orquestra que continuou tocando, a falta de preparação da tripulação, o sacrifício do capitão Smith, entre outros.

Neste sentido, fazendo interlocução com aquilo que Le Goff apresenta, os reis dos portais das catedrais góticas francesas ganhavam significados quando estavam inseridos em um contexto que se alimentava não somente da cultura gótica, mas também religiosa e bíblica que além de lhe oferecerem compreensão também lhe asseguravam legitimação; porém, aquelas imagens e estatuetas são apropriadas como heranças pelas gerações posteriores que a

²³FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 09.

elas voltam seu olhar. Tal contemplação pode ser contínua e descontínua, dependendo dessa dialética de atribuição de significados.

O mesmo se dá com o *Titanic*, a grande catedral náutica de seu tempo. A catedral de Quasímodo era a sua sociedade e seu mundo e nela também se expressavam elementos sociais que se projetavam além de suas paredes, tal como o *Titanic*, que também trazia elementos que se projetavam para além de seu casco e para além do visível: todos elementos reais que compunham o universo daqueles que nele embarcaram.

O *Titanic* do início do século, tal como a catedral de Quasímodo, surge aqui, *a priori*, como uma expressão de seu tempo; porém, extrapola esse tempo na medida em que se torna apropriação de outras gerações. A representação reside aqui na leitura e nos relatos feitos sobre a experiência do naufrágio, sendo que estes representam o evento de acordo com a experiência particular, no caso dos sobreviventes, ou de acordo com interesses históricos, no caso de observadores não contemporâneos, que irão retratar os eventos por um viés político, econômico, moral, sentimental, entre outros. A apropriação está principalmente vinculada aos observadores não contemporâneos, os quais tomam para si uma experiência que não lhes pertencem, mas a representação do evento se apresenta com tal intensidade por meio da produção cultural referente ao tema que este indivíduo, conjuntamente com a obra que produz ou consome, se torna parte integrante desse imaginário do transatlântico.

A relação de representação –entendida como relação presente e um objeto ausente, uma valendo pelo outro porque lhe é homóloga – traça a teoria do signo do pensamento clássico, elaborada em sua maior complexidade pelos lógicos de Port Royal. Por um lado, são essas modalidades variáveis que permitem discriminar diferentes categorias de signos (certos ou prováveis, naturais ou instituídos, aderentes a ou separados daquilo que é representado, etc) e caracterizar o símbolo por sua diferença com os outros signos.²⁴

As imagens do navio, nesse sentido, ganham significado diante da ausência do objeto - o transatlântico - em um presente que o invoca. Ao invocar esse objeto ausente, aquilo que um dia foi físico, agora assume a forma de um signo. A leitura dá-se por imagens e se materializa na medida em que observamos as tentativas de decodificação desse signo, que se tornam as obras referenciais no primeiro capítulo desse trabalho.

Igualmente nessas imagens podemos fazer uma leitura dos aspectos econômicos, sociais, políticos e imaginários das suas respectivas épocas quando ocorrem essas apropriações. No *Titanic* observamos as diferenças sociais expressas nas dependências do

²⁴ CHARTIER, ROGER. **O mundo como representação. Estudos avançados.** São Paulo, v. 5, n. 11, maio. 1991, p. 184. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/8601/10152> > . Acesso em 18/01/2018.

transatlântico; o evidente contraste entre as luxuosas acomodações da primeira classe e a simplicidade das cabines da terceira. Conjuntamente a isso, observamos a rígida hierarquia personificada na separação dos espaços, evitando o contato das classes mais baixas com a dos aristocratas. Mas, muito além do social, o *Titanic* também pode ser observado como este documento sólido do imaginário e nele ser lido os sonhos da geração que o construiu e, consequentemente, o desmoronar dos mesmos diante da inesperada notícia de seu colapso.

Neste sentido, a frase emitida pela protagonista Rose na dramaturgia de James Cameron de 1997²⁵ é muito significativa e expressa a essência do imaginário que permeava o navio e a sociedade que ele representava: “*Titanic was called the ship of dreams, and it was. It really was.*” O *Titanic* representava assim a materialização de sonhos de diferentes setores sociais; desde o contínuo aperfeiçoamento do setor técnico – industrial, como também a oportunidade de uma nova vida na América. Sonhos que revelam uma natureza que, agora pode nos parecer ingênua, mas que para eles era um paradigma concreto. O naufrágio também ganhou a sua (e talvez mais importante) simbologia, que se constituiu no início do colapso de uma sociedade e de seus sonhos: apenas dois anos após o *Titanic* desaparecer sobre as escuras águas do oceano Atlântico, estourava na Europa a Primeira Grande Guerra e o mundo conhecia os horrores que a evolução da tecnologia bélica poderia ocasionar. A frieza das relações humanas e de um mundo dividido em nações e classes sociais apresentava seu máximo expoente na impessoalidade da guerra que tem como base a própria evolução tecnológica, como nos apresenta Eric Hobsbawm,

Outro motivo, porém, era a nova impessoalidade da guerra, que tornava o matar e o estropiar uma consequência remota de apertar um botão ou virar uma alavanca. A tecnologia tornava suas vítimas invisíveis, como não podiam fazer as pessoas evisceradas por baionetas ou vistas pelas miras de armas de fogo.²⁶

O início da Primeira Guerra Mundial e suas consequências colocaram em dúvida os sonhos e o imaginário edificadas durante a era vitoriana e que motivaram a construção do *Titanic*. Juntamente a isso, o próprio positivismo e suas concepções de que a humanidade caminhava em contínuo e ascendente progresso também foi questionado e até mesmo amplamente desacreditado. Tudo isso foi confirmado com a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria que criaram um novo tipo de imaginário: a ameaça nuclear. Sendo assim, a

²⁵ TITANIC. Direção: James Cameron. EUA: Twentieth Century Fox & Paramount Pictures, 1997. 1 filme (194min).

²⁶ HOBBSAWM. Eric. **Era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

violência e o cenário de guerra, quase que constantes no decorrer do século XX, abalariam gerações. Estas passariam a cultivar uma profunda nostalgia em relação ao passado e pouca esperança relacionada ao futuro, devido as ameaças nucleares que julgavam comprometê-lo. Problematicar os avanços tecnológicos e os retrocessos humanos também é uma preocupação deste trabalho. A tecnologia, da qual o *Titanic* foi fruto, realizou avanços inimagináveis durante o século XX, entretanto, sua aplicação em setores bélicos ocasionou tragédias muito maiores que qualquer cruzada medieval ou guerra napoleônica. Quase que em uma visão profética, o colapso do *Titanic* anunciava um novo século a vir; um século de tragédias e avanços tão imprevisíveis para aquela geração quanto o destino do próprio navio. A sociedade europeia, com seus nacionalismos e disputas neocoloniais, tal como o *RMS Titanic* navegando em um campo de gelo às escuras, estava em rota de colisão e aniquilamento. Sergio Faraco ilustra bem essa reflexão:

Decorrido quase um século, o destino do *RMS Titanic* ainda nos comove, e deixou de pertencer, simplesmente, à história da navegação marítima, para velar qual mítica sombra nos caminhos da memória humana. Não era apenas um navio. Era uma bandeira. Fez sua viagem inaugural nos anos do fausto do império britânico, e suas gigantescas dimensões, a potência de seus motores turbinados, o luxo de suas instalações, demonstravam ao mundo a incontestável grandeza da nação que lhe dominava os mares. Seu surpreendente naufrágio pode ser entendido qual metáfora, dir-se-ia uma espécie de logomarca do crepúsculo do império, que haveria de acentuar-se após a Primeira Guerra Mundial, com a perda de mercados marítimos, a concorrência do mercado exportador norte-americano, a crise de sua indústria algodoeira e da produção de suas minas carboníferas.²⁷

Essa talvez seja a representação mais forte e a metáfora mais impactante que o navio e sua história delegam para as gerações posteriores: o símbolo do final de uma época. A literatura saberá se apropriar fartamente desse tipo de imagem, como veremos no romance “*A costureira*”, nele a trajetória do poderoso navio e da poderosa estilista lady Duff Gordon se confundem, refletem uma época que está na iminência de ser superada e, após uma luta na qual o destino triunfa, sucumbem diante do alvorecer de novos tempos.

Essa metáfora matriz possibilita às outras gerações pensarem o navio de diversas formas, como veremos na análise dos romances aqui elencados. Determinadas épocas privilegiaram a imagem de um navio forte e invencível, que mesmo diante do naufrágio manteve a sua honra e guardou dentro de si os segredos para um futuro melhor. Porém, a imagem de sucessão de falhas também é presente, nela a tecnologia do período não corresponde as expectativas e é responsável pela morte e por sua conseqüente dor. É

²⁷FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 09.

importante observar os momentos em que cada obra foi escrita e os significados que podem ser atribuídos a partir disso. Essa imagem oscilante entre um navio forte e um navio fraco é muito mais que uma imagem construída sobre o navio adormecido no fundo do leito oceânico, é uma imagem do próprio século XX e de suas intempestividades que, em alguns momentos apontam um otimismo associado ao futuro, em outros fantasiam um passado idílico e há até mesmo aqueles instantes nos quais o presente é elencado como o único lugar possível para se resolver os problemas. Entretanto, há um ponto no qual essas diferentes correntes de representações sobre o grande navio se convergem, oferecendo uma unidade compreensiva para o imaginário, ou melhor, para os imaginários sobre o navio: o *Titanic* e sua experiência continuam a ser o referencial, a base para se pensar uma recente caminhada humana e civilizacional que pauta sua segurança em sua tecnologia. Sendo assim, o imaginário aqui pode ser lido no conjunto de símbolos que tornam a sua expressão visível.

CAPÍTULO I

Tecendo a história do transatlântico: as tentativas de organização factual.

“Contudo, a maneira de contar a história revela mais sobre nós mesmos do que sobre o que aconteceu”²⁸
(Daniel Mendelsohn)

A História do *Royal Main Ship Titanic*, conhecida por muitos, nos causa comoção, intrigas e curiosidade. Essa história é formada por várias histórias que foram largamente contadas e repercutiram por diferentes partes do globo, de diferentes maneiras e em épocas distintas. São as histórias da orquestra que continuou tocando até o final, dos lendários botes salva-vidas com capacidade limitada, atos de heroísmo e desapego que não apenas se circunscrevem no plano historiográfico e factual, mas ultrapassam a esses limites, se consagrando em uma memória coletiva banhada por uma profunda admiração que consagra a epopeia do grande navio como um mito dos tempos modernos.

É apenas nesse plano das sensibilidades que podemos compreender, ou começar a compreender, a vastidão das atenções que se voltam para aquela madrugada de 15 de abril de 1912. É comum em temas clássicos vários trabalhos se acumularem na tentativa de melhor representar o objeto estudado ou buscar respostas para questões que estavam abertas em outros momentos. As formas de abordagem e perspectiva mudam, diferentes tipos de análises e novos ângulos de visão são adotados, mas o tema central continua e conforme somam-se trabalhos a ele dedicados, maior alcance no domínio coletivo vai sendo a ele agregado. Embora sempre haja os críticos a essa afirmação, tais temas são considerados marcos no campo em que eles se localizam, seja pela intensidade de seus acontecimentos ou pelo nível de transformação ocasionada por eles e pelos seus desdobramentos. Sendo assim, os relatos que abordam esses marcos referenciais no tempo acabam revelando uma dimensão importante que serve como justificativa para muitos trabalhos: ao tentarmos compreender o outro acabamos nos encontrando nele; ao tentar conhecer um determinado passado, refletimos nele o nosso presente. Isso é compreensível, uma vez que as problemáticas e indagações que movem uma pesquisa partem sempre do presente. É do presente que voltamos o nosso olhar ao passado e dirigimos as perguntas, por nós formuladas a ele.

²⁸ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 20.

Dessa maneira, a história do *Titanic* foi fartamente vasculhada no último século, fazendo surgir uma verdadeira gênese de numerosos livros com a mesma temática que hoje nos fazem ter mais conhecimentos sobre o navio do que os passageiros que nele embarcaram. Porém, uma das formas de se compreender essa popularidade do transatlântico em nossos dias, e também no decorrer do século XX, é que o *Titanic* e sua história têm mais a contar sobre nós do que nós sobre ele. Esse exercício se processa ainda no inconsciente gerando, quase que automaticamente, uma relação de identificação e de aproximação, na qual vemos os nossos questionamentos se projetarem sobre o comportamento de seus passageiros. É nesse momento que o observador é retirado de si, pelo envolvimento da narrativa, e se vê caminhando pelos seus conveses na simples ação de foliar um livro antigo, reeditado diversas vezes.

Por fim, deve se alimentar de diversas formas o imaginário do grande navio para que ele possa se manter vivo. A primeira maneira clássica com que isso se dá é por meio da narrativa de sua história. Obviamente, não pela historiografia acadêmica, uma vez que muito de seus autores literários clássicos não possuem esse tipo de formação; porém isso não impede, e em certo sentido até mesmo favorece que eles pintem uma imagem envolvente de um cenário passado que permita a atuação da imaginação do leitor nas entrelinhas de sua obra. São memorialistas, literários, colecionadores, museólogos e também alguns historiadores que se debruçam sobre esse tema, mantendo a memória e história do navio sempre recente no campo das lembranças de segmentos populares a ele ligados. Dando início à análise dos mecanismos de funcionamento e manutenção do imaginário latente do *RMS Titanic*, esse presente capítulo busca analisar as diferentes formas de narrativa de natureza descritiva voltada ao tema. Como já muito afirmado, o *Titanic* navega sobre um oceano de produção literária, uma importante corrente dessa são as obras que se preocupam em descrever com maior objetividade o que ocorreu naquela viagem e na noite do naufrágio. A estruturação desse capítulo se dará em dois blocos, no primeiro faremos uma contextualização sobre o universo criador do *Titanic*, tornando o leitor a par dos acontecimentos que marcaram a viagem inaugural. No segundo bloco, faremos a análise da produção voltada ao ordenamento sequencial dos fatos da viagem e características múltiplas do transatlântico. As obras dessa natureza costumeiramente se apresentam e podem ser organizadas por meio de duas características: narrativa e descrição cronológica de dados.

1. O contexto criador do *Titanic*

O *Titanic* é fruto de uma associação de múltiplos fatores, cujo principal expoente é uma concepção clara de progresso contínuo e interrupto. Essa é visão da técnica que salta aos olhos ao observarmos o navio enquanto tal, ou seja, uma estrutura náutica destinada ao transporte de passageiros. Porém, nisto surge outros desdobramentos nos quais devemos aferir importantes características para além da técnica: o social e o cultural. Se no plano da engenharia o progresso contínuo da técnica é algo sempre apresentado, no universo social e cultural possuímos rígidas divisões de uma sociedade de classes que podem ser lidas na própria estrutura do transatlântico. As consequências da Segunda Revolução Industrial são visíveis em todos os lugares: inchaço e verticalização dos grandes centros urbanos, péssimas condições de empregos e moradias, altos níveis de desempregos e subempregos faziam com que a busca por melhores condições no novo mundo crescesse entre as massas do proletariado, oferecendo assim um vasto mercado consumidor para as empresas navais construir megatransatlânticos.

O *Titanic*, embora tenha nascido na aurora do século XX, é uma expressão de uma realidade muito mais voltada para o século XIX do que propriamente do século XX. Aqui começam aparecer às metáforas e imagens que revestem o navio. Além de ser uma expressão da imprevisibilidade e paradoxo funcional, o navio e sua história se tornou uma imagem-resumo, ou uma chave de leitura para os tempos do rei Eduardo. Se a era vitoriana foi marcada por grandes conquistas do imperialismo, coroando o Império Britânico como a grande potência do período, a era eduardiana já assinala o início de seu desgaste e as primeiras fissuras visíveis de sua estrutura que colocaria toda a graciosidade de seu monumento a baixo no decorrer do século XX. Após o naufrágio, o *Titanic* passou a ser observado em uma posição de metáfora profética do desenrolar desses complexos acontecimentos, nos quais toda uma concepção de mundo é colocada à prova e acaba falhando devido a suas próprias contradições, em especial, pelo excesso de confiança na técnica.

Essa ideia de progresso contínuo e modernidade em relação ao passado nos ajuda a compreender esse sentimento, que após o naufrágio, ficou conhecido como arrogância. É no *Titanic* que se dá a representação mor do embate entre civilização e selvageria, entre máquina e natureza. Essa imagem é clássica e se sobressai em relação à experiência do *Titanic*. O imaginário do navio, embora não tenha surgido do desastre, se consagra por meio dele tendo a sensibilidade do apego e frustração ditando os parâmetros em um primeiro momento, para depois revezar seu espaço com outra forma de admiração pela técnica, na transição do século

XX –XXI e nas comemorações do primeiro centenário: admiração pela beleza da estética que se apropria do antigo e o insere em um novo contexto pela admiração do que a geração dos avós pôde fazer.

Seria os conveses do *Titanic* um bom local de leitura para compreendermos essa crise de consciência em relação ao progresso? Os conveses do navio flutuando com relativa certeza não, porém, os conveses inclinados durante o naufrágio anunciam essa leitura cujo ponto alto está na fratura do navio ao meio, simbolizando a própria fratura da certeza de um progresso inviolável. Porém, o navio é apenas um símbolo, uma imagem no espelho que apresenta uma realidade externa muito maior; é nas grandes guerras que a estrutura de pensamento do século XIX será posta definitivamente em cheque e essa igual certeza da modernidade como sinônimo de superioridade passa a ser vista com ressalvas.

O período renascentista colocou em evidência o sentimento de superioridade em relação aos tempos passados, com exceção da antiguidade clássica. Esse tipo de sentimento se tornou comum nas épocas posteriores, ganhando maior expressão no século XIX e XX. Porém, a forma de se lidar com essa ideia pode variar, desde uma sensação de superioridade em relação ao passado, um quase culto divino ao avanço científico em suas variadas áreas, ou uma sensação mais modesta que reconhece que o avanço da técnica pode ser superado por recessões, mas estas seriam seguidas por outros avanços criados pelo intelecto humano, resultado disso, nenhuma época superior a outra. Tal noção de progresso ganha uma complexidade ainda maior quando ela não necessariamente significa um avanço linear, mas sim um retorno aos antigos, para deles continuarmos o avanço, como foi o caso da cunhagem da noção do progresso no século XVI:

Até os humanistas olham para o passado: ler Cícero, Ovídeo, Virgílio significa retornar a uma civilização que o humanista considera superior àquela em que lhe tocou por sorte viver e que constituiu o inatingível modelo de toda forma de convivência humana.²⁹

Sendo assim, aqui se observa um ponto intrigante dessa noção de progresso. O progresso não seria uma invenção da era vitoriana ou das múltiplas Revoluções Industriais que podem ser contadas na contemporaneidade, mas pode ser observado em diferentes épocas consideradas obsoletas pelas suas sucessoras. De maneira especial, a concepção de progresso que cria as condições materiais e ideológicas que possibilitam a construção do *Titanic* e de

²⁹ROSSI, Paolo. **Naufrágios sem expectador: a ideia de progresso**. São Paulo; Editora UNESP, p. 77.

seu mito data ainda do período Renascentista³⁰, em que para se estruturar a noção de evolução de um tempo superior, também se necessita forjar a concepção de um tempo inferior.

Por fim, a cultura humanista reinante depois do século XVI fez suceder à Idade Média um período chamado Renascimento, definido pelo Humanismo e pelo Renascimento artístico. Esse período de transição, a que a época das Luzes chamaria Dark Ages – o Tempo das Trevas -, foi desde as origens definido pela expressão ‘Idade Média’ – um conceito pejorativo – como um período não negativo, pelo menos inferior ao que se lhe seguiu.³¹

A divisão tríade da História por eles elaborada, Antiguidade, Medievo e Modernidade, implica na construção de uma imagem de superação dos tempos passados. O Medievo é considerado pelos renascentistas como um período inferior no que tange o desenvolvimento das técnicas, sendo assim, a retomada do conhecimento dos antigos propiciaria a própria retomada do desenvolvimento.

Guardadas as devidas críticas ao desconhecimento, ou preconceito, desses renascentistas sobre os desenvolvimentos obtidos pela Idade Média, como as inovações do que chamamos hoje engenharia civil, aplicadas à construção das grandes catedrais; o renascimento italiano do século XVI representou um momento em que a capacidade artística e inventiva, uma caminhando ao lado da outra na mente de homens considerados gênios como Leonardo Da Vinci, dominou o universo dos intelectuais desse período. O surgimento das universidades, fruto da Idade Média e não do renascimento, aproxima essas mentes pensantes. A proliferação de suas bibliotecas, também herança medieval dos monges copistas, corrobora para a interligação de ideias que oferecem novo rumo ao desenvolvimento, aqui entendido como transformação da técnica utilizada para determinados fins. As grandes navegações e a conquista das Américas nascem, em parte, como filhas diretas desse contexto marcado por transformações, não apenas na técnica, mas também na economia. Tal evolução nas ideias e descoberta de outros mundos, dos quais aflorariam uma torrencial gama de riquezas que futuramente darão impulso à industrialização, leva a transformações políticas, sociais e, especialmente, nos ideais como o movimento do iluminismo.

Os séculos XVII e XVIII são marcados pelos profundos avanços na forma de se visualizar o mundo. No âmbito científico, as descobertas de Newton lançam novas bases para o desenvolvimento da física, afastando-a de vez da alquimia medieval e comprovando, por meio da observação, as teorias de Kepler. O Iluminismo do século XVIII ofereceu

³⁰ ROSSI, Paolo. **Naufrágios sem expectador: a ideia de progresso**. São Paulo; Editora UNESP, p. 47.

³¹ LE GOFF, Jacques. **O Imaginário medieval**. Lisboa: Estampa, 1995, p. 18-19.

importantíssimas contribuições para um novo pensar sobre a organização social criticando o Antigo Regime e a dominação do clero. Igualmente, essas revoluções se aplicavam ao mundo da economia, no qual os fisiocratas teciam as bases do liberalismo que iria, em breve, substituir o velho capitalismo mercantilista que já apresentava sinais visíveis de decadência. A Revolução Francesa coroa esse processo, consolidando o ápice das revoluções burguesas que finalmente detém o controle econômico e o administra de acordo com os seus interesses. É nesse contexto que a ideia de progresso, que irá compor um dos filetes de DNA do *Titanic*, foi gestada.

A imagem ‘moderna’ da ciência a que se fez referência aqui desempenha um papel decisivo e determinante na formação da ideia de progresso. Ela implica de fato: 1. A convicção de que o saber científico é algo que aumenta e cresce, que atua mediante um processo para o qual contribuem uma após outra, diferentes gerações; 2. A convicção de que esse processo, em qualquer uma de suas etapas, ou de seus momentos, jamais é completo: ou seja, que não necessita de sucessivos acréscimos, revisões ou integrações.³²

O século XIX, por sua vez, recebe essa herança e a potencializa. O papel do positivismo aqui é inegável, tudo se pretende tornar científico por meio das explicações naturais, biológicas e matemáticas. O mundo que até então era controlado pela vontade divina agora é regido e compreendido pela razão que não está acima do homem, mas ao seu alcance, esperando para ser decifrada. A situação atinge seu extremo com o culto à razão, promovido por Augusto Conte e a fundação de sua igreja positivista, na qual a mensagem é clara: os homens não devem cultuar o desconhecido, mas sim se dedicar a exclusividade da razão. A febre de Conte revela sua ardência em uma mistura de aspectos religiosos com científicos, na medida em que demonstrava críticas ao primeiro e enaltecimento do segundo; então, qual seria o significado de criar-se uma religião da razão? A resposta pode ser clara e visualizada no provérbio árabe explorado por Bloch: “*Os homens se parecem mais com sua época do que com seus pais*”, ou seja, Conte é um fruto do meio em que vivia e revela traços inquietantes de que até que ponto a confiabilidade na razão poderia chegar.

Nesse sentido, tendo em vista os devaneios de Conte, não é de se admirar que o universo de 1912 acreditasse tanto que seria possível a construção de um navio que superasse os limites de um oceano, o qual insistia em tragar para suas profundezas as maravilhas náuticas criadas pelo homem em tempos de outrora. Assim, “*A tese da superioridade dos*

³² ROSSI, Paolo. **Naufrágios sem expectador: a ideia de progresso**. São Paulo; Editora UNESP, p. 49.

*modernos é apoiada pela constatação daquelas maravilhosas descobertas da técnica desconhecidas para o mundo dos antigos”.*³³

Embora o século XIX não ter cunhado o termo do progresso, e talvez muito menos a crença de que ele seria algo sempre inevitável, como estava na máxima positivista, poderíamos apontar que ele foi o grande propagador dessa certeza. Tal propagação se dava, obviamente pelo discurso científico, porém ela possuía outro veículo muito mais eficiente que foi comum ao século XIX: a tempestade de descobertas e invenções que potenciavam a noção de avanço do saber e da modernidade:

[...] a ideia de progresso não é marginal, mas constitutiva da imagem moderna da ciência. Dos primeiros anos do século XVII até a segunda metade do século XIX, a ideia de um crescimento de um *avanço do saber* acompanha todos os vários e diferentes programas científicos, constituindo, por assim dizer, seu fundo comum.³⁴

Esse progresso no século XIX se concentra em dois locais especiais: primeiramente na indústria, nesta os meios de produção vão ganhando automação e os funcionários cada vez mais sendo substituídos. O reflexo do uso da máquina também se observa em seus produtos: maior rapidez e padronização da produção a menor custo. Com maior abundância de produtos, a Inglaterra irá dominar os mercados intercontinentais, estendendo suas influências nas mais variadas regiões do globo. Em segundo, os meios de locomoção ganham especial desenvolvimento neste contexto. O quadro “chuva, vapor e velocidade” ilustra muito bem a transformação vivida por este momento, a máquina a vapor possibilitou uma agilidade nunca antes vista nos transportes, seja por terra ou por mar; essa agilidade não pode ser impedida, ou prejudicada pelas forças da natureza (a chuva) como ocorria com os transportes de tração animal. As locomotivas encurtaram as distâncias por meio de sua agilidade, porém, é sem dúvida no mar que temos um grande destaque para a evolução tecnológica.

O mar, desde os tempos dos antigos era visto como um obstáculo quase que intransponível ao homem. Era o bloqueio por excelência que criava mitos e lendas, os quais se tornam alvos de destruição pelo progresso e técnica. A nau é a personificação do conhecimento que abre caminhos diante do desconhecido, assim o navio se apresenta, já para o período renascentista, como uma proeza tecnológica que abre janelas para o mundo do além horizonte:

³³ ROSSI, Paolo. **Os filósofos e as máquinas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 80.

³⁴ Idem.

O mar, lembra Hans Blumenberg, é a metáfora da inconstância, do risco, do movimento, contrapostos à certeza, à segurança, à estabilidade da terra firme. [...]. A viagem não oferece certezas, mas apenas esperanças. A viagem oceânica é uma longa e imprevisível aventura [...].³⁵

Sendo assim, o navio, enquanto objeto tecnológico, possui grande importância econômica e representativa para o século XIX e início do XX. A grandeza não se apresenta apenas no tamanho físico, mas também no conjunto de conhecimentos ali aplicados, desde a estrutura como no funcionamento de motores. A própria utilização do termo “*horses power*” como unidade de medida da potência dos motores, seja de uma locomotiva ou de um transatlântico e, posteriormente, dos carros populares, já demonstra essa superação da natureza onde suas funções começam a ser substituídas pelas invenções humanas que se demonstram mais eficientes e podem trabalhar por um período maior de tempo sem se cansar.

1.1. O *Titanic* e sua curta trajetória.

Tendo esse universo como útero, o *Titanic* teve sua construção iniciada no fim da era eduardiana, em 1909, pelos estaleiros da *Harland & Wolff*. Era um transatlântico britânico de passageiros da empresa *White Star Line*. Ao contrário do que muito se pensa, o *Titanic* não era o único de seu modelo, era o segundo navio de uma nova classe de transatlânticos denominada “*Olympic Class*”. O primeiro navio foi batizado de *Olympic*, o segundo *Titanic* e o terceiro *Gigantic*, tendo o seu nome mudado para *Brittanic*, após o naufrágio do *Titanic*. A empresa adotaria doravante uma política de evitar nomes provocativos.

Estas (embarcações) surgem como uma extrapolação dos *Big Four*, os quatro grandes navios – o *Celtic*, o *Cedric*, o *Baltic*, e o *Adriatic*. Construídos por Harland para a *White Star* entre 1899 e 1907, cuja tonelagem oscilava entre 18 mil e 26 mil. A comparação, no entanto, acaba aí. Com 268 metros e mais de 45 mil toneladas, os três novos mastodontes superam o *Lusitania* e o *Mauritania*, assim como os mais recentes aquetes alemães. Ao entrarem em serviço, serão sem dúvida os maiores navios do mundo, e os nomes escolhidos, *Olympic*, *Titanic* e *Gigantic*, retratam a dimensão das ambições da *White Star*.³⁶ (Sem recuo)

Era costume os transatlânticos britânicos receberem antes de seu nome a sigla “*RMS*”, ou seja, *Royal Mail Ship*, “navio do correio real”, uma vez que o transporte de quase totalidade das informações entre o velho e o novo mundo ainda era feito por cartas organizadas em malotes e transportadas por navios. O prêmio da Fita Azul é compreendido nesse contexto na medida em que incentivava o aumento da velocidade dos transatlânticos

³⁵ ROSSI, Paolo. **Naufrágios sem expectador: a ideia de progresso**. São Paulo; Editora UNESP, p. 23.

³⁶ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 24.

para que o correio também chegasse mais rápido. Criado em 1860, o prêmio da *Fita Azul*³⁷ tinha o objetivo de distinguir os transatlânticos mais velozes. Tal prêmio revela, ou até mesmo pode ser o propulsor, de uma verdadeira obsessão pela velocidade. Obsessão semelhante pela grandeza é nitidamente observada pelas dimensões que os transatlânticos vão ganhando naquela virada de século. A obsessão pela velocidade de travessia será um dos indícios mais investigados no que tange a tragédia do *Titanic*, seja pela parte dos inquéritos americanos e britânicos, como também pela produção relacionada ao navio nas décadas seguintes.

Nesse sentido, aqui se pode traçar um dos primeiros objetivos essenciais dessas embarcações já evidenciado em seu próprio nome de registro, elas eram o principal canal comunicativo entre o velho e o novo mundo. A comunicação por cabos telegráficos, apesar de já não tão recente assim, ainda era muito rudimentar para transmissão de mensagens longas, se destinando apenas às mensagens simples que pudessem ser codificadas de maneira mais prática pelo Código Morse. Aqui também temos o engatinhar da comunicação via-rádio, feita por meio do telégrafo e sua linguagem em Código Morse. Nas comunicações via-rádio, os transatlânticos desempenhavam importantíssimas funções, visto que atuavam como antenas de propagação para outros navios que, em um sistema de retransmissão contínua de mensagens, eram os responsáveis para a sua devida entrega nas estações costeiras.

Em uma época em que ainda não se sonhava com os modernos satélites do fim do século XX, responsáveis pela transmissão das comunicações globais, esses navios e suas estações de rádio agiam com a função dos nossos atuais satélites, oferecendo ainda mais significado à antiga concepção de que um navio é a extensão do território cuja bandeira ele ostenta. Nesse sentido, observa-se aqui ainda a importância dos navios e o controle marítimo para o exercício da soberania de uma nação dentro e além de suas fronteiras. Se em tempos de outrora, desde o renascimento italiano, perpassando a era das Grandes navegações até a era napoleônica, o poderio militar, expresso no binômio exército/marinha era essencial para assegurar a soberania econômica. Agora temos somado a essa realidade ainda presente o poderio da comunicação como pré-requisito para um domínio econômico a nível global. De fato, os transatlânticos nesse sentido oferecem um precioso suporte para o desenvolvimento de uma comunicação rápida e sem fio a todo o mundo; esse avanço nas comunicações também irá transformar o mundo no decorrer e final do século XX, quando finalmente as naves deixaram de navegar os mares para alcançar os céus. Se tal comunicação sem fio revela sua importância para o domínio econômico nesse recém inaugurado século XX, muito mais

³⁷ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 17.

revela a sua importância para a segurança no mar, é de conclusão dos inquéritos e visivelmente perceptível que o desastre seria muito maior se não fosse a invenção de Marconi entrar em funcionamento. O *Titanic* se torna aqui o principal expoente representativo dessa importância, nos seus sentidos mais diversos.

Com o *Titanic*, não há dúvida de que as mensagens pelo rádio evitaram que os sobreviventes, perdidos em meio ao gelo, conhecessem um destino trágico. Se a catástrofe tivesse ocorrido dez anos antes, eles teriam morrido de frio e de esgotamento nos botes. O desaparecimento do gigante dos mares estaria inscrito, com certeza, entre os grandes enigmas da história marítima.³⁸

Além de se constituir o canal comunicativo entre o velho e o novo mundo, os transatlânticos do início do século XX eram projetados para transportar objetos e pessoas. Embora o transporte de objetos de escala industrial seja, nessa e noutras épocas, função de navios cargueiros, os grandes transatlânticos de passageiros eram construídos com amplos porões destinados ao transporte da bagagem de seus passageiros, como também poderiam ser fretados ou destinados ao transporte das mais variadas mercadorias.

Não apenas o *Titanic* como também os navios de seu tempo ficaram conhecidos pelas sofisticadas decorações internas que revelavam padrões de luxo e requinte, destinados aos passageiros que representavam a nata da sociedade de seu tempo. O *Titanic* e os navios irmãos foram planejados para que o diferencial da viagem não estivesse tanto na velocidade, mas sim no prazer em se viajar em um vapor da *White Star Line*. Entretanto, pouco se sabe que o objetivo de se construir a *classe Olympic* não era o de priorizar a primeira classe, mas sim a terceira. Basicamente, a terceira classe era composta por imigrantes que tinham suas necessidades atendidas, especialmente, pela marinha germânica, sendo assim, a preocupação das grandes empresas britânicas em relação à esses passageiros ultrapassa apenas uma concorrência meramente empresarial, mas revela também a concorrência nacional entre as potências marítimas, provendo consideráveis abusos comerciais.

[...] a Alemanha se aproveita admiravelmente da evolução do movimento dos emigrantes e tende a monopolizar a emigração dos povos eslavos, com o apoio das autoridades oficiais. Afetando um cuidado sanitário legítimo, o governo do Reich estabelece postos de controle em suas fronteiras orientais. Esses postos são confiados a agentes das companhias de navegação, que se empenham em rejeitar todos os candidatos à emigração que, por acaso, estejam de posse de bilhetes de viagem e companhias não germânicas.³⁹

³⁸ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 155.

³⁹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 18.

A transição do século XIX para o século XX é marcada por esta grande imigração do velho mundo para o novo; operários e camponeses buscavam uma nova vida na América e eram motivados por sonhos que os faziam abandonar seu mundo para migrar rumo a uma realidade desconhecida. Essa corrente imigratória iniciada desde a conquista do oeste continua a demonstrar o seu pleno vigor no início do novo século e as companhias de navegação exploraram esse potencial. Talvez seja essa a razão pela qual os transatlânticos não apenas dobraram, mas triplicaram a sua tonelagem no último quartel do século XIX, surgindo verdadeiros leviatãs que abriram os portões das navegações do século XX. Sendo assim, o *Titanic* tem como prioridade econômica em seu projeto esses passageiros e tal relação pode ser observada em suas acomodações.

[...] os passageiros da terceira classe, para surpresa geral, são especialmente favorecidos. O porão obscuro e nauseabundo no qual se amontoavam, havia apenas meio século, centenas de infelizes emigrantes com seus pertences, é apenas uma lembrança ruim. Decidida a atrair ao máximo uma clientela que assegura a fortuna das companhias alemãs, a White Star praticamente eliminou os dormitórios de quarenta a cinquenta pessoas que ainda se encontravam nos navios da época.⁴⁰

Obviamente não poderiam ser comparadas ao luxo da primeira classe, entretanto eram acomodações acolhedoras e confortáveis para os padrões da época. Os navios da geração predecessora, e muitos ainda em circulação em 1912, acomodavam os passageiros da terceira classe em imensos porões coletivos, como se não houvesse diferenciação entre eles e a carga que transportavam. Famílias inteiras eram obrigadas a conviver com desconhecidos em locais que poderiam reunir até cem pessoas. Nesse sentido, é possível imaginar que as condições de salubridade desses transatlânticos não eram as melhores, observavam-se casos de abusos sexuais e outros problemas que colaboravam para uma viagem consideravelmente traumatizante. Nesse ponto, os engenheiros do *Titanic* tomaram uma postura modernizadora. Os antigos porões vastos, mal iluminados e sem ventilação cedem espaço para cabines menores destinadas à acomodação de uma família em particular, ou um conjunto de amigos que desejassem viajar juntos. Como as famílias de operários eram numerosas nesse tempo, tais cabines poderiam acomodar beliches para quatro a dez pessoas.

A fim de evitar problemas de abusos sexuais ou outras situações embaraçosas, os passageiros solteiros eram organizados em sessões separadas do navio: na proa, próximo as cabines da tripulação, ficavam os homens solteiros e na popa as mulheres solteiras e as famílias.

⁴⁰ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 39-40.

Por fidelidade às normas da moral vitoriana e para evitar os incidentes dos barcos de emigrantes do século anterior, os homens e mulheres que viajavam sós são separados – os primeiros na parte dianteira, os segundos na parte traseira do navio. Essa sabia precaução não impede que haja encontros amorosos e logo, seguindo uma tradição própria a todas as classes, as jovens são escoltadas por seus cavaleiros com uma rara solicitude.⁴¹

Tais passageiros tinham à sua disposição o acesso aos conveses a eles destinados, um salão em que pudessem conversar e escrever cartas e um restaurante no qual eram servidos pratos variados e nutritivos, como frango, peixe fresco, arroz e frutas que poderiam ser consumidos à vontade. Embora não possa ser estabelecida uma comparação entre as acomodações da primeira e terceira classe, visto que se constituíam universos totalmente distintos dotados de barreiras quase intransponíveis, as acomodações da terceira classe do *Titanic* poderiam até ser comparadas com acomodações de segunda classe em bons navios de seu tempo.

A maior parte dos passageiros fica em cabines com dois a cinco beliches, situadas na proa ou na popa, do convés E ao convés G. As refeições são servidas numa enorme sala de jantar, com pessoal de serviço que pode acolher 473 pessoas. Uma sala de reunião 100m² está disponível na parte traseira. Os homens podem ainda se reunir numa sala para fumantes. A terceira classe também dispõe de um convés de passeio na coberta traseira e de um espaço aberto na proa no convés D, dotado de cadeiras, mesas, sendo utilizável a qualquer hora.⁴²

A exploração desse mercado e o aproveitamento que a *White Star Line* tirou disso é mais bem evidenciado no pagamento dos custos da viagem. Somente o valor arrecadado da terceira classe era suficiente para quitar os custos da viagem, sendo assim, a arrecadação proveniente da segunda e primeira classe constituía a margem de lucro. Nesse sentido, pode-se observar os verdadeiros impérios que tais companhias navais se constituíam e a rivalidade que poderia ser traçada entre elas.

No topo dessa lista de empresas estava a *Cunard Line*⁴³, companhia fundada em 1840 por Samuel Cunard, que possuía um caráter quase que oficial na produção dos transatlânticos britânicos de passageiros, e a *White Star Line*,⁴⁴ fundada por John Pilkington e Henry Wilson em 1845. Um dos outros objetivos de se construir os transatlânticos da *classe*

⁴¹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 50.

⁴² MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 40.

⁴³ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 16.

⁴⁴ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 17.

Olympic nasce da concorrência entre essas duas empresas. Em 1909 a *Cunard Line* havia lançado uma dupla de megatransatlânticos incomparáveis: o *Mauritania* e o *Lusitania*, ambos com 230 metros de comprimento e tonelagem bruta de 31.938 t⁴⁵. Tais navios, graças ao seu moderno sistema de propulsão a turbina ganham o prêmio da Fita Azul e colocam a *Cunard Line* no topo da lista entre as maiores empresas do mundo, proprietária dos maiores navios. Era uma época marcada pelas disputas imperialistas, tanto no plano político mundial como no econômico e, em especial, no nível do empresariado em que tamanho e força eram sinônimos de riqueza, além de que qualidade e quantidade se misturam em um único termo.

O desejo da *White Star Line* não era apenas se igualar à sua rival, a *Cunard*, mas superá-la. Tal disputa marcada por uma profunda ganância de mercado a faz estabelecer contrato com os estaleiros *Harland & Wolff* encomendando três imensos transatlânticos maiores que os da rival, com 269 metros de comprimento e 46 toneladas brutas cada⁴⁶. Para a sua construção, toda uma nova estrutura teve que ser montada e um novo estaleiro ser erguido, de forma que os dois primeiros transatlânticos foram construídos de maneira quase simultânea, um ao lado do outro, sendo que o *Olympic* teve o seu lançamento e conclusão primeiro, seguido logo depois pelo seu irmão *Titanic* em maio de 1912. Caso o projeto desses megalodontes obtivesse êxito, a *White Star Line* daria um passo decisivo em frente da *Cunard* se tornando a primeira empresa a dominar os transatlânticos do maior império náutico do mundo.

A decorrência dos fatos históricos demostram a contrariedade aplicada pela soberania do acaso em frente à vontade e planejamento da diretoria da *White Star Line*: O *Titanic* afundou drasticamente em 1912 manchando a imagem da empresa diante da imprensa e opinião pública; com o início da Primeira Guerra Mundial, o terceiro navio agora rebatizado de *Brittanic* é convocado para servir como “navio hospital” e afundou em 1916 após colidir com uma mina deixada por um submarino alemão. Ele nunca serviu à empresa como um navio de passageiros, restando apenas o *Olympic* como testemunha dos ambiciosos planos de 1909. Em contrapartida, diante do lançamento da *Classe Olympic*, a *Cunard* encomenda um terceiro navio, com dimensões levemente maiores aos leviatãs da *White Star Line*, para se somar a sua dupla e o batiza de *RMS Aquitânia*. Era de costume para a *Cunard* batizar seus navios com nomes de regiões próprias do Império Romano, deixando aqui um simbolismo que testemunhasse suas apreensões de glória, grandeza e realeza que podem ser observadas, como em um paradoxo, na simplicidade de sua bandeira: um leão com o fundo vermelho

⁴⁵ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 18.

⁴⁶ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 12.

indicando duplamente a realeza do império ao qual servia. Posteriormente, com o conjunto de tragédias que se abateu sobre a *White Star Line*, esta é obrigada a reconhecer a sua derrota diante dessa colossal queda de braço com a concorrência e, sob pressão do governo britânico, se fundiu com a mesma, surgindo assim a *Cunard White Star Line*, que posteriormente voltará a se chamar apenas *Cunard Line*. Essa empresa ainda se encontra em serviço, proprietária de um dos maiores e mais emblemáticos transatlânticos da atualidade, o *Queen Mary II*.

A própria construção da dupla *Mauritânia* e *Lusitânia* nascerá de uma rivalidade muito maior: a do império britânico com o império alemão. Tais sinais que podem ser lidos no capítulo da história dos transatlânticos dessa época são muito reveladores de que algo não ia bem e os efeitos, que apenas hoje podemos contemplar com clareza, foram devastadores sejam para os sonhos, projetos e mentalidade da época.

A empresa alemã *Norddeutscher Lloyd* lançou em 1897 o transatlântico *SS Kaiser Wilhelm der Grosse*⁴⁷. Diante desse lançamento que representava uma tentativa de superação dos colossos ingleses, a rainha dos mares não deixa por menos. Diferentemente do *Titanic* e de seus irmãos, *Mauritania* e o *Lusitania* foram construídos com incentivos do governo britânico, revelando assim essa tensão de rivalidade que ia muito além do recinto empresarial, mas dominava o plano internacional. A gestação dos nacionalismos nesse período é de profunda importância para a compreensão das aflições e tensões do nascente século XX, quando o orgulho da nação representado e materializado em seus símbolos e domínios estava acima do bem do indivíduo.

Cabe aqui ressaltar, junto da gestação dos nacionalismos, a importância da representação e materialização desse orgulho nacional em símbolos que traduzissem devidamente o grau de evolução tecnológica das nações. Essa evolução deveria seguir um gráfico sempre ascendente, cuja função pudesse ser compreendida em uma equação envolvendo muito mais que a soma, mas a multiplicação de conhecimentos e suas tecnologias. Como aqui falado, se na atualidade o computador seria esse símbolo que melhor representaria a acumulação tecnológica, ou melhor, que seria o fruto desta acumulação, para o início do século XX eram os navios e suas tecnologias que representavam a junção de conhecimentos e técnicas de diferentes áreas, para oferecer funcionalidades matematicamente calculadas que unissem o todo; o produto final dessa fórmula expressaria a grandiosidade, ou seja, a imagem da nação que o possuísse.

⁴⁷ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 17.

Nesse sentido, falar que um navio era a continuidade do território no mar já se torna demasiadamente incompleta; o navio seria também uma célula do imenso império do qual ostentava a bandeira tremulante em seu mastro de popa. Dessa célula podemos extrair filetes de DNA para compreender a totalidade do organismo ao qual pertence, ou seja, além de compreender o *Titanic* e a sua memória, buscar compreender a sociedade em terra da qual o navio é extensão.

Finalmente, outro motivo para a construção do *Titanic* se refere à disputa de velocidade e às acomodações luxuosas. A velocidade, como mencionado, era um importante e valorizado atributo para aquela geração de transatlânticos, cuja relevância pode ser encontrada no prêmio da Fita Azul. Igualmente sabido, o *Titanic* foi criado com a mais moderna tecnologia de seu tempo, o que aumentou potencialmente o choque emotivo após o naufrágio do transatlântico. Entretanto, embora tal afirmação tivesse ganhado popularidade nos inúmeros relatos sobre o naufrágio do *Titanic*, é necessário frisar que ela não é inteiramente verdadeira no que tange ao grau de sua modernidade.

Por motivos estritamente econômicos, a White Star passa a concentrar seus esforços na capacidade e no luxo das instalações, assim como na regularidade e na segurança – deixando de lado a competição quanto à velocidade. Querer rivalizar com a Cunard, tirar a fita azul dos “galgos dos mares”, levaria a construção de mastodontes de 300 metros com 80 mil toneladas e uma potência de cerca de 80 mil cavalos. As despesas de gestão se tornariam então proibitivas. Como observa ironicamente um dos diretores da CGT, a partir de determinada velocidade, o caviar acaba custando menos que o carvão!⁴⁸

O *Lusitania* havia sido construído para ser um navio veloz, seu motor era movido por turbinas que aumentavam potencialmente o seu desempenho, entretanto tal novidade na propulsão náutica possuía um preço a ser pago. Os motores do navio realizavam altas vibrações que eram sentidas nos camarotes da popa gerando desconforto durante a viagem. Já os construtores do *Titanic* preferiram apostar na tecnologia antiga visando duas coisas: os resultados seguros obtidos por meio da experiência e o conforto de seus passageiros.

Nesse sentido, poder-se-ia afirmar que o *Titanic* não foi um navio construído para ser veloz? Tal afirmação também não é totalmente verdadeira. Quando partimos para uma análise das propagandas e cartazes do período, é comum encontrarmos, lado a lado, as expressões “*maior navio do mundo*” e “*linha mais rápida*”. A própria evolução da estrutura, demonstrada durante o século XIX, também colaborava para uma maior confiança nos navios modernos em relação à lentidão e fragilidade dos veleiros de madeira:

⁴⁸ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 21.

A madeira foi substituída na construção naval pelo ferro doce (1822-1850) e depois pelo aço estrutural; as velas foram sendo abolidas paulatinamente à medida que a propulsão mecânica se impôs, primeiramente com as rodas laterais e depois com as hélices (1843). Esses processos iniciais permitiram a construção de navios de bem maiores dimensões. As caravelas portuguesas do século XVI, deslocando 1.500 toneladas, ainda eram consideradas avantajadas no início do século XIX. [...] Depois de 1890, navios com mais de 30 mil toneladas começaram a ser feitos em vários países.⁴⁹

Obviamente, a velocidade era uma preocupação da *White Star* no projeto desses novos navios, pois, como afirmado, velocidade era um critério intrinsicamente associado ao desempenho necessário como transporte do correio real; porém, essa não era a prioridade para os navios da classe *Olympic*. Ao optar por usar um motor de tecnologia mais antiga, porém mais confiável, a *White Star* imprimia em seus navios maior estabilidade de deslocamento que, associada ao tamanho e designer do transatlântico, permitia que seus passageiros mal sentissem a instabilidade dos oceanos, evitando assim os enjoos daqueles que não estavam acostumados com o subir e descer das ondas. Também é bem verdade que, mesmo diante da estabilidade do motor antigo, era possível aos passageiros dos níveis inferiores sentir o navio trocar de marcha durante a viagem, porém, não há relatos conhecidos de que isso tenha sido motivo para algum incômodo, mesmo para os passageiros provenientes do proletariado, que transitavam pelos conveses inferiores:

Quanto à propulsão, o engenheiro Andrews adotou uma fórmula original e econômica. Diferentemente dos navios velozes da *Cunard* ou mesmo do *France* da CGT, ele deixou de lado um sistema de motor baseado unicamente em turbinas. Os dois mastodontes foram equipados com duas máquinas a vapor clássicas, de 15 mil cavalos, enquadrando uma turbin de baixa pressão prevista unicamente para a marcha para frente. A potência total transmitida aos eixos dos três hélices alcança, assim, 45 mil cavalos para uma velocidade de cruzeiro de 21 a 22 nós. O vapor é fornecido por 29 caldeiras e 159 fornalhas.⁵⁰

Além do conforto das instalações, há um ponto indiscutível: a ausência total de vibrações. Estas só são perceptíveis nos banheiros, e só quando se coloca a mão sobre os encanamentos. [...]"

Para os frequentadores de travessias transatlânticas, o fenômeno não deixa de ser espantoso, principalmente para os que viajaram a bordo do *Lusitania* e mais ainda do *Mauritania*, no qual a mudança dos hélices não logrou suprimir completamente vibrações extremamente desagradáveis quando estava em alta velocidade.⁵¹

Dessa forma, a *White Star* queria um navio estável, por isso rejeitou um projeto mais moderno, mas menos confiável e que revelou um problema, como no caso do *Lusitania*.

⁴⁹ CAMINHA, João Carlos. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p. 221.

⁵⁰ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 25.

⁵¹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 53.

Porém outro motivo pode ser somado a esse: o consumo de carvão. Por mais que rapidez fosse uma preocupação marcante dos projetistas, havia um problema de difícil superação para a tecnologia da época: a eficiência do consumo de carvão. Até certa velocidade o navio conseguia um bom desempenho com o uso de determinada quantia de carvão, mas quando acelerava para ultrapassar esse limite de velocidade, o consumo dobrava.

A viagem inaugural do *Titanic* foi atrasada por uma série de motivos como a colisão do *Olympic* com o *Hawke*,⁵² que forçou o navio irmão a voltar ao estaleiro para reparos, e a falta de carvão oriunda da greve dos mineiros. Tais acidentes seriam popularmente representados, posteriormente à catástrofe, como profecias ou sinais de que algo de errado iria acontecer: tais interpretações desempenharam um importante papel na mistificação do acidente. Porém, a escassez de carvão disponível no mercado naquele ano revelou a eficiência dos projetistas em relação à escolha do motor. Isso nos leva a outra prioridade na pauta dos engenheiros e decoradores: o luxo. Já que a *White Star*, ao contrário do que pode ser visto na propaganda, optou por um motor não tão potente como os da *Cunard*; dessa forma, ela precisava investir em outra área para poder equilibrar a balança ao seu favor, e este investimento se deu em conforto e luxo, especialmente para os passageiros da primeira classe.

Como afirmado, o *Titanic* foi construído pensando explorar o mercado imigratório, para isso grandes investimentos de conforto para essa classe foram realizados. Soma-se a isso o aperfeiçoamento das luxuosas instalações da primeira classe as quais foram agregadas um conjunto de novas atrações quando comparadas com outros navios. Já que a viagem não podia ser mais rápida, então foi criado todo um ambiente em que a última coisa que os passageiros pudessem pensar era no término da mesma, e ainda, deixaria impresso nesses passageiros o desejo de que a viagem fosse estendida um pouco mais: os construtores realmente queriam que o navio fosse uma extensão das experiências de conforto vivenciadas em terra.

Para melhor compreender, é importante observar também o perfil desse passageiro de primeira classe, a quem tais implementações estavam voltadas. Os passageiros que ocupavam as suntuosas suítes dos conveses superiores, geralmente eram compostos de magnatas que encontravam seus pares em viagens exóticas de temporadas, como um tour europeu ou uma visita às pirâmides do Egito. Porém, essa busca pelo excêntrico se encontrava em uma simbiose por um estilo de viagem totalmente diferente daquilo que os atuais pacotes de cruzeiros oferecem. Uma viagem inaugural de um transatlântico como o *Titanic* era visto como a última parte dessa temporada de aventuras, um momento de relaxamento com a

⁵² FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 22.

companhia de um bom livro sem muitas altas emoções, como podemos observar hoje nas festas eletrônicas em alto mar. Sendo assim, ao contrário do que popularmente se pensa, o *Titanic* não possuía uma pista de dança⁵³. Para então melhor agradar essa clientela, um conjunto de atrativos foi somado ao bilhete da primeira classe: além das tradicionais bibliotecas a bordo, foi incluída uma quadra de squash, um ginásio de esportes com aparelhos de ginástica, uma sala de banho turco (sauna) e uma piscina aquecida, algo inédito para transatlânticos até então. Em suma, o embrião de nossos atuais cruzeiros estava lançado.

Por fim, o *Titanic* também foi pensado e projetado para a segurança. A concepção de Thomas Andrews, o projetista chefe, era de criar um navio que fosse o seu próprio salva vidas. Para isso, o navio foi dividido em dezesseis compartimentos selados por portas a prova d'água que se fechavam quando acionadas da ponte de comando, isolando o compartimento afetado. Nesse sentido, teoricamente o navio poderia ser cortado em quatro pedaços e lançados ao mar: os quais não afundariam.

Em seu conjunto, o *Titanic* parece oferecer um nível de segurança inédito. Seu sistema de navegação – bússola, timão, tábuas de marés, odômetro – está na vanguarda da técnica. A embarcação dispõe de um aparelho de detecção acústica de obstáculos submersos. Por suas dimensões, parece a salvo dos vendavais mais violentos. Seu fundo duplo, mesmo não alcançando a linha de flutuação, deve permitir-lhe resistir a um atrito do casco com o fundo do mar ou até mesmo a um encalhe.⁵⁴

Tal mecanização significava o expoente máximo da tecnologia de segurança naval do período, um navio, nas palavras da empresa, “*praticamente inafundável*”. Diante de tal declaração, somada com a confiança que o período colocava na evolução da técnica, a imprensa transformou a sentença “*praticamente inafundável*” para “*Nem Deus afunda esse navio!*”. Após a catástrofe, as interpretações de cunho religioso encontraram, em abundância, um fértil material para evidenciar a ira de um Deus que foi desafiado, tal como no episódio bíblico da torre de babel. Mas, antes que se pensasse em tamanha catástrofe, ou castigo divino, o *Titanic* e, principalmente, as propagandas extraoficiais que foram feitas dele, vendiam realmente a sensação de que por fim o homem conseguiu vencer a natureza por meio do cálculo, projeto e técnica. Nisto podemos observar os efeitos no plano da sensibilidade do choque entre o planejamento da racionalidade humana civilizada e o acaso da natureza selvagem, onde o trauma do predomínio da última fez a primeira despertar (talvez apenas na

⁵³ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 33.

⁵⁴ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 27.

teoria) de seu sono. Lord oferece o seu tom enfático e nostálgico disto: “*De certo modo, o Titanic cerrou as cortinas sobre aquele modo de ver. A vida nunca mais voltou a ser a mesma. A guerra primeiro e o imposto de renda depois garantiram que não voltassem.*”⁵⁵. Nesse sentido, aqui Lord também atua na disputa de poder no campo do imaginário ao fortalecer a imagem idílica dos tempos em que o transatlântico ainda flutuava, como um símbolo daquele tempo.

Baczo destaca que os bens simbólicos não possuem caráter irrisório e ilimitado. Para o autor, alguns bens são extremamente raros e de elevado valor, constituindo “objetos de lutas e conflitos encarniçados e que qualquer poder impõe uma hierarquia entre eles, procurando monopolizar certas categorias de símbolos e controlar outras”.⁵⁶

Entra-se aqui em uma disputa de imagens quando os olhares se voltam para o navio. Se por um lado Lord apresenta uma imagem nostálgica, apregoada ao conforto e certezas de uma época que gestou o transatlântico, as testemunhas diretas divergem um pouco dessas considerações. Obviamente essa divergência não se dá em matéria da qualidade do navio ou ao luxo de suas instalações, porém mesmo que por quase cinco dias tais passageiros usufríssem das melhores instalações, a lembrança da noite do naufrágio dominou a cena, fazendo do *Titanic* muito mais um trauma a ser lidado do que um sonho a ser desejado. Isso se soma com as próprias experiências corriqueiras da vida dos passageiros, em especial dos membros da terceira classe e da tripulação de baixa patente. Tais indivíduos enfrentavam duras realidades no velho mundo, o que possibilitou o sonho de migrar para uma nova terra sob a promessa do enriquecimento. A desilusão do sonho se personificou com a desilusão do naufrágio, o qual não apenas ceifou seus sonhos, mas também a vida de familiares, fazendo do *Titanic* um lugar de morte.

Essa mesma disputa irá aparecer em outras épocas também, em especial em dois momentos. O primeiro se refere à descoberta dos destroços e a recuperação dos bens do navio, aqui encontramos também uma bipolarização de opiniões que assumem dois lados distintos, os primeiros são os arqueólogos marinhos que veem no sítio do naufrágio um fértil campo para o estudo das condições do navio e a preservação da memória do mesmo por meio da recuperação dos objetos possíveis, uma vez que a superestrutura do transatlântico está lentamente ruindo; e há aqueles, sejam os últimos sobreviventes ainda vivos naquele período

⁵⁵ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 182.

⁵⁶ MAGALHÃES, Wallace Lucas. O imaginário social como um campo de disputas: um diálogo entre Baczo e Bourdieu. **Albuquerque – revista de história**. vol. 8, n. 16. Jul-dez/2016, p. 97.

ou familiares próximos, que observam o navio como uma sepultura que deve ser respeitada. O mesmo podemos observar na atualidade referente às manifestações contra o projeto de reconstrução do navio nos estaleiros chineses apresentando que o embate está nos interesses comerciais com a atração turística versus a noção de respeito moral que se deve com esse passado histórico. Entretanto, nessas diferentes posturas observa-se também o elemento da confiança e o abalo da mesma, seja a confiança na arqueologia ou no turismo como forma de preservação, ou na confiança no respeito e ética moral também voltada à preservação de valores subjetivos. Talvez seja o embate entre ambas as posições a causa do colapso dessas duas posturas, produzindo material para que o *Titanic* ainda seja para os dias atuais um navio polêmico.

O *Titanic* é fruto dessa época de extrema confiança do início do século e talvez seja uma das heranças mais significativas que ela deixou para a posteridade. Muito mais que uma herança material, visto que o navio apenas fala quando interrogado, mas principalmente uma herança simbólica e representativa nos planos do imaginário, memória e sensibilidade. Tal importância pode até ser observada no plano da linguagem, cujo interesse não é o nosso aqui. O adjetivo *Titanic* (titânico) é um dos mais conhecidos da língua inglesa e o seu uso referente a problemas do cotidiano, expressos em charges e outras linguagens de crítica, é notável até mesmo para outros idiomas do mundo ocidental. Como nos apresenta Mendelsohn, é um dos temas mais pesquisados.⁵⁷ Além de um navio, feito de aço e ferro como tantos outros, o *Titanic* seria essa explosão de metáforas e significações no plano do imaginário, memória e sensibilidade, talvez sendo os seus conveses e salões um lugar extremamente propício para o encontro entre essas três dimensões, que no percurso dessa viagem aqui proposta não estariam tão separadas assim, tal como os passageiros que, embora classificados e organizados em três classes distintas, estavam todos no mesmo barco e vivenciando os mesmos eventos. O *Titanic* e sua temporalidade seriam por assim dizer, um *tempo quente* para a explosão de um imaginário, pois condensaria em si os elementos necessários para esse tipo de evento. As imagens que surgem do navio são muitas, e talvez seja o paradoxo dos desdobramentos o principal ingrediente para essa explosão, aqui temos como ponto de partida a certeza da técnica que o navio representava quando estava ancorado em Southampton, porém temos a desilusão e a frustração da ausência do mesmo no porto de Nova York e, em seu lugar, o simples e pequeno *Carpathia*. Esse paradoxo, essa crise de expectativa seria, ou se aproximaria a noção de *comoção de estruturas*.

⁵⁷ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 8.

Segundo ele (Baczko), em alguns momentos históricos, irá acontecer o que denomina um “tempo quente” na produção de imaginários – ou seja, durante um momento de conflito social (ou “comoção de estruturas”) a imaginação poderá sofrer um ímpeto particular, ocorrendo uma produção acelerada de significações para os acontecimentos.⁵⁸

Aqui, poderíamos ir um pouco mais além na noção de *comoção de estruturas* para observar um verdadeiro abalo das mesmas diante da realidade do inimaginável acontecido. Tal abalo, obviamente não se inicia e se conclui com a experiência do *Titanic*, sendo este apenas um símbolo desse longo processo que começa antes da construção do navio, com as disputas imperialistas, e vai se consolidando no decorrer do século XX e de seus conflitos, tornando ele, como se lê no título da obra de Eric Hobsbaw, uma “*era dos extremos*”⁵⁹.

Embora não se conclua no naufrágio, essa dinâmica de transformação ou de revolução (no sentido de abalo estrutural) é sentida no *Titanic* e muito mais bem visualizada no decorrer das décadas que se seguiram, por meio da ótica das produções que se escreveram sobre o destino do transatlântico. Lord ressurgue aqui como principal expoente dessa tradição que volta o seu olhar para o transatlântico com comoção e nostalgia. Então a fama e a repercussão do imaginário do *Titanic* também podem ser observadas e compreendidas por meio dessa comoção estrutural, ou abalo, de acordo com a intensidade das mudanças que seguiram após o naufrágio.

A própria dinâmica da revolução, a transformação das estruturas políticas e sociais, bem como dos modos de pensar e dos sistemas de valores, e ainda os conflitos políticos e sociais marcados pela presença das massas, em especial as multidões revolucionárias – todos esses fatores estimulam a produção acelerada dos sentidos que se procura atribuir à precipitação de acontecimentos cujos efeitos muitas vezes surpreendem os atores políticos e sociais.⁶⁰

Todos esses elementos descritos por Baczko podem ser lidos no *Titanic* e em seu contexto, disputa política e econômica entre os impérios britânico e alemão, disputas empresariais e econômicas entre as empresas navais, os sistemas de valores e crenças referentes ao progresso, desenvolvimento e estilos de vida tradicionais que eram atropelados pela modernidade e, muito em especial, a presença das multidões, visualizadas em quase todas as etapas da história do navio: a multidão dos operários que o constrói, a multidão de

⁵⁸ ESPIG, Márcia Janete. O conceito de imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Texturas**. Canoas, n. 9, nov. 2003 a jun. 2004, p. 31.

⁵⁹ HOBBSAWM, Eric J. **A era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

⁶⁰ BACZO, Bronislaw. Imaginação social. In: **Enciclopédia Einaudi**. Lisboa: Antropos, 1985, p. 320.

imigrantes que possibilita o crescimento dos transatlânticos no final do século XIX, a multidão de pessoas reunidas na popa do navio lutando pela sobrevivência, sendo contempladas por outra multidão de sobreviventes nos botes, a multidão no porto de Nova York e em frente aos escritórios da *White Star Line* aguardando notícias, entre tantos outros exemplos, trata-se de um momento, no mínimo, digno de ser observado por diferentes setores sociais de também diferentes épocas e locais. É nessa perspectiva que podemos compreender a durabilidade do termo *Titanic* no decorrer do século XX.

O termo *Titanic* ressoa pelas décadas que completaram seu primeiro centenário demonstrando a duração de sua fama que pode ser compreendida por uma profunda imersão no imaginário naval. A cultura popular nesse aspecto volta-se para os grandes transatlânticos atuais e os relacionam com o *Titanic*. O *Titanic* surge nesse imaginário naval, mais amplo por excelência, com um conjunto de imagens ainda mais diversas que as tradicionais, como por exemplo, um sinal de aviso para o futuro. O transatlântico, ao se tornar referência pela fama que a ele foi agregada, também se torna métrica comparativa para se compreender as dimensões e estilos dos transatlânticos modernos pelo público menos inserido nesse contexto, mesmo que entre o colosso da *White Star* e os atuais transatlânticos da *Royal Caribbean*, tenham pelo menos três grandes gerações de transatlânticos já superadas que sucederam o *Titanic*, marcadas, sucessivamente, pelo *Imperator*, *Queen Mary*, *André Dória*, *Queen Elizabeth II*.⁶¹

Tal imersão no contexto naval, violenta e profunda, gera respingos em outras áreas para além da história marítima na qual tal metáfora é reapropriada como a figuração de uma mitologia contemporânea. O naufrágio marca um momento de exaltação e configuração de simbolismo, o qual, com seus múltiplos empregos, vai tecendo a trama do imaginário. A durabilidade do mito *Titanic* ganha também expressão e sustentáculo por meio do simbolismo. Tal simbolismo, a cada invocação, tece o imaginário do *Titanic* reatualizando, em um momento instantâneo do agora, a imagem do naufrágio e sua articulação com o significado que se pretende dar no contexto da invocação. Tal imaginário, e as imagens que lhe dão forma, ganham coesão por meio da amálgama do símbolo, o qual permite a inteligibilidade da ideia a ser transmitida quando o termo “*Titanic*” é declinado em uma frase.

O símbolo, dessa forma, seria a ponte pela qual o imaginário transita de algo abstrato, mas não menos real, aqui novamente entendido como o mundo das ideias, para algo de maior concretude, uma imagem, relíquia, livro, filme ou até mesmo os restos em decomposição do

⁶¹OTHFORS, Daniel; LJUNGSTRÖM, Henrik. **Ship Histories**. 24 jun. 2014. Disponível em: <http://www.thegreatoceanliners.com/index2.html>. Acesso em: 19/01/2018.

navio naufragado que lhe conferem um encanto peculiar. Podemos observar mais claramente esse traslado e, especialmente, esta articulação entre simbólico e imaginário nas palavras de Castoriadis:

As profundas e obscuras relações entre o simbólico e o imaginário aparecem imediatamente se refletirmos sobre o seguinte fato: o imaginário deve utilizar o simbólico, não somente para ‘expressar-se’, o que é óbvio, mas para ‘existir’, para passar do virtual a qualquer coisa a mais. O delírio mais elaborado bem como a fantasia mais secreta são feitas de ‘imagens’, lá estão como representando outra coisa; possuem, portanto, uma função simbólica.⁶²

Talvez uma rica expressão e exemplo elucidativo disso seja a produção cinematográfica alemã de 1943,⁶³ que leva o nome do navio. Embora o filme traga o nome do transatlântico em seu título, tal produção deve ser observada mais como uma propaganda do regime nazista do que propriamente um relato histórico sobre o transatlântico. A imagem de um navio fraco construído sob as ambições dos ingleses e americanos, estes aqui também com imagens estereotipadas, se torna o símbolo da simbiose estabelecida entre a inferioridade desses povos e a nefasta consequência de suas ações, ou seja, o naufrágio e a perda de vidas.

Em um claro dualismo entre bem e o mal se destaca a coragem e a prudência alemã diante da catástrofe. É comum observar a fraqueza diante da certeza em diversos traços do imaginário do navio em distintas épocas. O filme alemão traz consigo o navio como símbolo não da falência do projeto progressista moderno, mas sim, como falência do império britânico, das ideias liberais e modelo de organização política, social e especialmente cultural das nações opositoras ao Terceiro Reich. Porém, essas imagens apenas fazem sentido se observadas por meio dos símbolos e suas funções: o navio como símbolo e sua fraqueza como significado, os ingleses e americanos e sua arrogância em face de sua inferioridade e, no extremo oposto, os alemães como símbolo e a sua fortaleza e destreza como significado. Por fim, em um nível um pouco mais profundo, tais imagens e sua planejada construção vão além da demonstração de estereótipos, mas representam, mesmo que artificialmente arquitetadas, a justificativa para as necessidades de intervenção militar que ocorria além da fantasia da tela do cinema, na realidade da guerra e de seus campos de batalha, ou seja, a passagem do virtual para o “*alguma coisa a mais*”.

Entretanto, o simbolismo com o qual o *Titanic* foi revestido só apenas consegue existir graças à faculdade mental de se criar imagens, estas com base em recordações ou em outras imagens vistas anteriormente das quais o termo *Titanic* se torna um gatilho do pensamento

⁶² CASTORIADIS, Cornelius. **A Instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 154.

⁶³ TITANIC. Direção: Hebert Selpin. Alemanha: Tobis Filmkunst, 1943. 1 filme (85min).

que as atualiza. Tais imagens delineiam a forma do símbolo e do termo partindo daquilo que o navio e sua experiência eram no passado, mas que não o é agora. Dessa maneira, a imagem invocada pelo termo *Titanic*, associada ao substantivo feminino catástrofe, remetem à imagem de um navio obtida por fotos e um cenário caótico de desespero inspirado por criações cinematográficas, sendo que estas últimas podem se aproximar da experiência de 1912, mas sempre com o ar frustrado de nunca se igualar a ela, uma vez que aquela experiência, tal como o transatlântico, estão perdidos para sempre no fundo de dois oceanos distintos: o do tempo e o do Atlântico. Podemos até conceber uma imagem com exatidão de detalhes por meio de fotos de época, mas o filme mental sobre o que se passou a bordo se projeta na tela de nossa imaginação a partir dos relatos dos sobreviventes, imprecisos e descontínuos, que provocam igualmente impressões e sensações também imprecisas e descontínuas. As imagens que emergem desses relatos não são as mesmas do relator, mas podem ganhar livre forma de acordo com a capacidade imaginativa de cada um, sem claro, obscurecer o significado nodal do substantivo catástrofe, mas tornando-o compreensivo ao lhe dar o movimento de um verbo. Sendo assim, além do imaginário utilizar o simbólico, tal simbolismo pressupõe a capacidade imaginativa:

Mas também, inversamente, o simbolismo pressupõe a capacidade imaginativa. Pois pressupõe a capacidade de ver em uma coisa o que ela não é, de vê-la diferente do que é. Entretanto, na medida em que o imaginário se reduz finalmente à faculdade originária de pôr ou dar-se, sob a forma de representação, uma coisa e uma relação que não são (que não são dada na percepção ou nunca o foram), falaremos de um imaginário último ou radical, como raiz comum do imaginário efetivo e do simbólico. É finalmente a capacidade elementar e irredutível de evocar uma imagem.⁶⁴

Ainda nessa análise de Castoriadi, existe um forte vínculo entre o imaginário e o simbolismo que poderíamos chamar de representação, o qual pode ser aplicado tanto às imagens que se formam sobre o navio, como ao simbolismo que ele adota ao perambular a representatividade de força e fraqueza, proeza e tragédia ou segurança e negligência. Esse ir e vir de concepções evidencia a fluidez do saber histórico, que não permanece inalterável, por mais que os autores clássicos sobre a temática pretendam manter fidelidade histórica ou objetividade na concepção oferecida pela escola metódica. Sendo assim, o *Titanic* está sempre sendo reescrito e suas imagens se readaptando aos novos contextos de acordo com as novas obras e até mesmo evidências que são descobertas sobre o transatlântico.

⁶⁴ CASTORIADIS, Cornelius. **A Instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 154.

O saber histórico não é um objeto estanque, estável, a-histórico, evidente por ele mesmo. Tampouco é uma série de monopólio dos historiadores, como se eles possuíssem alguma forma de cláusula pétrea que lhes concedesse o direito exclusivo de se falar *a partir da* história, todos os outros sendo meros amadores ou, pior, “apenas jornalistas”. O historiador é mais um participante deste jogo, que é jogado muitas vezes de forma tensa, com uma torcida pouco amistosa e com jogadas desleais por parte de muitos jogadores (historiadores incluídos).⁶⁵

Dessa forma, embora tais escritos sobre o *Titanic* não serem feitos necessariamente por aquilo que conveniou-se a denominar no presente como “historiadores”, eles não perdem sua importância e significado, principalmente para o plano da memória naval na qual reside o campo de atuação, por excelência, do *Titanic* e da classe de transatlânticos que ele pertencia. É no encontro desses diferentes relatos que a riqueza de imagens se configura, oferecendo um imaginário que pode partir do universo naval, mas não se detém nele, se expande para representações da política, economia, cultura, em especial quando podemos observar a oscilação aqui mencionada entre “fortaleza” e “fraqueza”.

Obviamente algumas ressalvas devem ser feitas nessas obras, por exemplo, tais relatos diversos de pessoas com distintas áreas de formação buscam levar o leitor a um passado que já não mais existe. Não podemos voltar a um determinado passado; apenas podemos tomar consciência de seus rastros e vestígios por meio da sensibilidade e investigação histórica, deixando que o exercício imaginativo e intelectual (ambos abstratos e virtuais) faça o resto, seja por meio de evidências ou devaneios.

É levando isso em consideração que podemos pensar a volta dos olhares ao *Titanic* e a diferentes constituições de suas imagens. Há uma cena emblemática na dramaturgia de James Cameron⁶⁶ para melhor se compreender esse retorno. A cena abre-se com a já idosa Rose revendo seus objetos pessoais recuperados de sua suíte no *Titanic*. Cada objeto atua como um gatilho de memória que, não apenas lhe traz lembranças diferentes, mas também lhe possibilita experimentar sensações diferentes. Porém, um objeto lhe toca de maneira especial: um prendedor de cabelo em formato de borboleta que muda radicalmente o seu semblante: aparentemente o véu da temporalidade desaparece e o seu passado está de volta. Nesse momento o pesquisador, líder da expedição, Brock Lovett lhe indaga: “*Are you ready to go back to Titanic?*”. Com um aceno de cabeça, passivamente sendo conduzida pelo turbilhão de suas memórias involuntárias, ela diz que sim e posteriormente, ao observar filmagens do

⁶⁵ BAUER, Caroline Silveira; NICOLAZZI, Fernando Felizardo. O historiador e o falsário: Usos públicos do passado e alguns marcos da cultura histórica contemporânea. **Varia Historia**. Belo Horizonte, v. 32, n. 60, set/dez 2016, p. 818.

⁶⁶ TITANIC. Direção: James Cameron. EUA: Twentieth Century Fox & Paramount Pictures, 1997. 1 filme (194min).

interior do navio naufragado, imersa em um triste espanto, inicia o seu longo relato de suas lembranças que oferecem o corpo do filme.

Todo o filme são as lembranças de Rose, imagens guardadas em sua mente que são verbalizadas e assumem novamente a forma de imagens na mente de seus ouvintes. No final, o tesouro deixa de ser o diamante para se tornar a própria narrativa na qual os expectadores, depois de experimentarem essa imersão nas memórias de Rose, se encontram em um estado contemplativo: a emoção entrou em seus corações. Dessa forma, a volta ao *Titanic* aqui não é de forma alguma objetiva, mesmo que fosse até os seus destroços concretamente falando. As memórias de Rose não são a realidade no momento atual, mas vestígios de uma época passada que vem até ela, assim temos a notável “*presença do ausente*”. Com grande certeza as imagens que se formam na mente dos ouvintes não são as mesmas de Rose, porém, a codificação por meio dos símbolos torna as imagens compreensivas e prepara para o mais importante daquela narrativa: o encontro e o reconhecimento de sentimentos que emociona até o frio coração do ambicioso caçador de tesouros.

Busca-se aqui compreender também essa noção de representação em seu sentido básico, “*re*”-*presentar*, apresentar novamente ou eleger um elemento ou pessoa para atuar ou simbolizar algo ou alguém que não está mais presente. As lembranças de Rose ou os personagens, fictícios ou reais, que são apresentados nas obras literárias vem atuar nesse sentido, em especial na representação de sensações e vivências que poderiam ter ou não ter acontecido a bordo. Tudo acaba sendo uma atividade da imaginação que se alimenta de um real que sabemos que existiu (o naufrágio), mas não sabemos exatamente suas particularidades com maior exatidão, criando assim um vácuo. É no vácuo factual dos acontecimentos que a literatura tomará maior liberdade para atuar, em especial, como uma tentativa de preencher esse espaço seja com a liberdade criativa, seja motivada por questões do presente. Magalhães, ao analisar as obras de Chartier nos traz uma importante dimensão do “fazer crer” desse universo da representação, no qual aquilo que é colocado no presente não é o objeto ausente que se encontra no passado, mas se comporta de tal maneira que faça o leitor crer, o que é observável principalmente nas obras de cunho factuais.

Dessa forma, Chartier expõe que as representações estão inseridas em um espaço de luta, em que um grupo busca impor a outros sua concepção de mundo, legitimando-se através de sua capacidade de “fazer crer”. Para o autor “é do crédito dado (ou recusado) às representações que um poder político ou que um grupo social propõe de si mesmo que depende a autoridade do primeiro e o prestígio do segundo”. A capacidade de “de fazer crer” de um grupo ou classe proposto por Chartier como forma de predomínio de determinada representação segue as linhas de Boudieu, para

quem uma classe social é definida tanto por seu “ser” quanto pelo seu “ser percebido”, ou seja, é como ela se vê e os demais a vêem.⁶⁷

É por meio dos relatos e utilizando o critério do rigor e exatidão na organização dos fatos que tais autores exercem esse “fazer crer”, já que no que tange as obras literárias é a memória, a presença de um sobrevivente que dá testemunho, a sensibilidade envolvida na cena que atua como elemento de convencimento do leitor, como o testemunho de Rose, os relatos do jovem Morgan em “*Cada um por si*”, como observaremos mais tardiamente no segundo capítulo.

Observa-se ainda naquela cena de Cameron como os conceitos se relacionam quase que em um efeito de cadeia: o passado não está presente, mas ele deixou os seus vestígios, o prendedor de cabelo que se torna o gatilho de memória; tal memória é desencadeada por meio da sensibilidade (o olhar e o toque de Rose) a qual estabelece uma narrativa construída por imagens e símbolos, que por sua vez toca a sensibilidade dos ouvintes os quais, a partir de então, tecem uma nova mentalidade sobre o transatlântico que pode ser observada nas palavras do pesquisador nos últimos momentos do filme: “*Três anos, e eu não pensei nada além do Titanic, mas eu nunca entendi bem, ele nunca me emocionou ...*” e a cena finaliza com ele olhando para o vazio do oceano. Memória, imagens, simbolismos, sensibilidades e narrativa, talvez sejam os possíveis órgãos cuja associação desempenho mútuo dão vida ao imaginário singular do *Titanic* na história das navegações. Um imaginário que é tecido a partir do ventre no qual o *Titanic* é concebido.

2. As organizações descritivas do naufrágio: Lord, Masson e Faraco.

Como afirmado, a produção do *Titanic* é vasta em diversos sentidos, seja na produção bibliográfica, cinematográfica, quadros, maquetes com riquezas de detalhes, poemas, entre tantos. A primeira produção sobre o navio, obviamente, foram as plantas referentes ao transatlântico que, para qualquer olhar leigo, já revelavam a complexidade do empreendimento que a *White Star Line* buscava lançar. Já os primeiros escritos sobre a tragédia começaram a ser produzidos em instante imediato: matérias especulativas de jornais, com informações pouco consistentes e com várias contradições anunciavam ao mundo naquela manhã de 15 de abril de 1912 o inesperável. A partir disso, as publicações e produções não parariam mais.

⁶⁷ MAGALHÃES, Wallace Lucas. O imaginário social como um campo de disputas: um diálogo entre Baczko e Bourdieu. *Albuquerque – revista de história*. vol. 8, n. 16. Jul-dez/2016 p. 95.

Logo após o *RMS Carpathia* ter ancorado no porto de Nova York, trazendo os sobreviventes, foi instalado um inquérito no senado norte-americano para apurar o que havia acontecido e, posteriormente com o retorno da tripulação sobrevivente para a Inglaterra, o parlamento britânico também estabeleceu um inquérito com intensidade muito maior para se averiguar as possíveis falhas que desencadearam a tragédia. Podemos observar esses dois inquéritos como a primeira tentativa de reconstituir os acontecimentos daquela noite, porém como é comum à natureza de qualquer investigação policial, o corpo dos inquéritos é constituído de informações fragmentadas, confusas e embaralhadas como peças de imenso quebra-cabeça disperso sobre uma mesa esperando para serem montadas. As conclusões dos inquéritos nos oferecem uma imagem mais visível e objetiva sobre o que possivelmente aconteceu naquela noite.

Atualmente, as noções de investigação histórica formuladas pelas atuais historiografias não abordam mais a existência de uma realidade absoluta a ser reconstituída, porém não é isso que aqueles senadores e parlamentares buscavam em suas entrevistas exaustivas e intermináveis. Os inquéritos, com suas conclusões, buscavam oferecer uma visão oficial sobre os acontecimentos ocorridos naquela noite. Tal caráter de legitimidade e oficialidade produzida por aqueles documentos de mais de mil páginas, imprimiriam as características das produções feitas em relação ao navio durante a maior parte do século XX.

Isso apenas mudaria após o descobrimento dos destroços do *Titanic*, submersos a uma profundidade de 3.657 metros, por Robert Ballard em 1º de setembro de 1985.⁶⁸ As expedições que se seguiram após as novas descobertas associadas com o auxílio de programas de computadores, permitiram aos pesquisadores levantarem novas informações e reescreverem a história do naufrágio do ponto de vista técnico, recriando uma nova imagem do *Titanic* que possibilitava novos ares de vida ao seu imaginário e seus vínculos íntimos com o interesse popular. Mas, antes que a técnica do presente nos abrisse as portas para a compreensão da técnica do passado, o interesse das produções estava voltado para as relações humanas que se passaram a bordo, especialmente o comportamento das pessoas e dos passageiros em face ao perigo. Sendo assim, podemos observar que no imaginário do *Titanic* construído a partir das bibliografias, sejam elas voltadas para as narrativas descritivas como para a literatura, vai sendo arquitetado em seus personagens as noções de heroísmo, honra, ganância e arrogância que se entrecruzam e perpassam todo o imaginário e história do navio

⁶⁸ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 201.

sob uma trama que comporta, quase que ao mesmo tempo, o romance e o drama como músicas de fundo para o desenrolar da história.

Dessa forma, cada momento do século XX e a aurora do século XXI apresenta uma obra singular que permite um ressurgimento desse imaginário na mentalidade popular. Assim como a dramaturgia de James Cameron permitiu o surgimento de quase uma histeria coletiva sobre o navio em 1997 e as festividades do primeiro centenário em 2012 levaram a publicação de novos volumes sobre o tema, temos outras obras que atuaram nesse mesmo sentido e ganharam grande repercussão, a tal ponto delas se tornarem tão lendárias como o próprio navio que é seu objeto de narrativa. Neste conjunto de obras, a mais clássica é “*A night to remember*”⁶⁹ de Walter Lord, publicada originalmente em 1955⁷⁰. Por mais que as conclusões dos inquéritos atuem em uma tentativa pioneira na organização dos dados sobre o que teria ocorrido naquela noite, é a obra de Lord que se torna o principal referencial para todas as outras produções e plano de fundo para o cinema, cujos filmes não seriam muito mais que uma releitura dos diretores daquilo que Lord escreveu sob um plano de um romance específico.

Até o livro de Lord, o que a maioria das pessoas tinham lido sobre o Titanic vinha das notícias iniciais e, mais tarde, com a passagem dos anos, de artigos e entrevistas publicados nos aniversários do naufrágio. Lord foi o primeiro escritor a juntar tudo com um ponto de vista mais distanciado. O despojamento sem pressa de seu relato espelha bem a calma estranha que, segundo dizem tantos sobreviventes, prevaleceu a bordo do navio atingido.⁷¹

Transparece na obra de Lord um caráter envolvente, típico da literatura, mas que envolve fatos datados. É impossível compreendermos a totalidade daquilo que aconteceu no naufrágio e muito menos estabelecermos com objetividade a sensação de vivenciar o mesmo, uma vez que cada sobrevivente possuiu a sua em particular, abrindo espaço assim para uma quase infinidade de experiências e sensações a serem traçadas. Este amplo leque de possibilidades permite que o *Titanic*, apesar dos vários esforços, continue a ser um mistério intrigante. Ao mesmo tempo em que não podemos compreender a totalidade das sensações e acontecimentos daquela noite, as sensações que as obras, sejam elas literárias ou cinematográficas buscam reproduzir, possuem a sua matriz em Lord e as tentativas de

⁶⁹ Traduzida para a língua portuguesa como “*Uma noite fatídica*”.

⁷⁰ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 200.

⁷¹ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 8.

reescrita sobre o naufrágio acabam sendo um claro desdobramento dessa obra de 1955, tornando ela um clássico sobre o tema.

2.1. Uma noite fatídica, Walter Lord

Uma das primeiras características que a obra de Lord nos possibilita pensar é o *Titanic* como uma parábola, ou uma metáfora que transmite um conhecimento ao mesmo tempo objetivo (entendido pela inteligência sobre a técnica daquilo que deve ou não deve ser feito), como também um conhecimento filosófico para além da objetividade como uma exortação de vida. Provavelmente essa concepção metafórica do navio já estava presente antes de Lord, uma vez que ele já se apropria de elementos colocados desde o naufrágio sobre o imaginário do navio e por meio desses elementos ele tece sua obra, mas seu estilo em particular de apresentar os dados é uma novidade nesse universo de produções e faz escola é o drama que se torna o fio condutor da narrativa que envolve o leitor e o faz se reconhecer na obra, um drama que não é particularidade daquele desastre naval, mas de toda a civilização que ele representa: a metáfora aqui ganha vida.

[...] o desastre é menos uma linha divisória histórica do que uma tela na qual a sociedade do início do século XX projetou suas ansiedades sobre as raças, os sexos e a imigração. Todas essas interpretações são legítimas, e até provocativas; no entanto, de algum modo nenhuma delas parece inteiramente satisfatória. Se o *Titanic* ocupou tão vivamente nossa imaginação neste último século, deve ser por causa de algo maior do que qualquer fato da história social, política ou cultural. Para ir até o fundo do motivo pelo qual não conseguimos esquecer-lo, devemos nos afastar dos fatos e considerar o reino a que o *Titanic* e sua história estão naturalmente ligados: o do mito.⁷²

Os temas que ele encontra são caracterizados por uma cativante combinação de nostalgia e ceticismo. Uma noção é que o naufrágio marcou ‘o fim dos velhos tempos’ da confiança do século XIX na tecnologia, assim como da *noblesse oblige*; outra é uma sensação de que as pessoas se comportavam melhor naquela época, fossem nobres, passageiros da terceira classe ou tripulantes. Quando um oficial foi finalmente recolhido de seu bote salva-vidas, arrumou cuidadosamente as velas e o mastro antes de subir a bordo do navio de resgate.⁷³

Porém, é um drama diferenciado, é o drama da calma, no qual se alternam uma angústia natural e uma estranha calma que, por sua vez, acaba se tornando o pivô do próprio drama (tragédia). A narrativa de Lord apresenta um drama límpido e objetivo que foca na tragédia em si. Isso diferencia o estilo de Lord dos demais romances referente ao tema, os quais ao entrelaçar a paixão amorosa com a catástrofe do navio, também se tornam uma

⁷² MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o *Titanic*. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 10.

⁷³ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o *Titanic*. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 15.

catástrofe, acabam se constituindo como um drama amoroso adicional típico do gênero de romance histórico. Isso garante ao leitor uma estrutura narrativa mais limpa de elementos que em sua quase totalidade tendem para a ficção e possibilita a emergência de fatos mais claros, evitando sobretudo a linguagem policial dos inquéritos.

Em pouco menos de 250 páginas, o autor desenvolve limpidamente uma narrativa que, como ele intuiu com razão, não precisa de nenhum drama adicional. Ele começa praticamente no momento do impacto. ‘*Do alto da gávea*’ do suntuoso navio novo – o maior já construído, amplamente admirado por seu projeto de hélice triplo e proclamado ‘*inafundável*’ pela imprensa, dois vigias que esquadriam o Atlântico Norte invulgarmente calmo avistam de repente um iceberg ‘*logo a frente*’. Em algumas páginas o destino do navio é selado: Lord descreve os agonizantes 37 segundos decorridos entre a visão e a colisão, e depois o estranhamento discreto momento do impacto, o ‘*vago barulho de trituração*’, sentido por tantos passageiros e tripulantes (“*Se eu estivesse segurando um copo com água até a boca, nem uma única gota teria sido derramada*”, recordou um sobrevivente). Só então ele expõe os fatos que levaram até aquele momento – dentre os quais se destaca a decisão de atravessar em alta velocidade águas sabiamente coalhadas de icebergs – e o que se seguiu.⁷⁴

Embora Lord em seu estilo e escrita já visualizava o *Titanic* e sua importância no nível metafórico, ele não aprofunda essa interpretação para outros níveis históricos, nem mesmo para a história naval. Por exemplo, ele não faz uma reflexão sistemática e muito menos comparativa com o *RMS Lusitania*. Isso é compreensivo, uma vez que as histórias dos dois grandes colossos nunca tenham se cruzado no plano meramente objetivo, nível este de intensidade e proposta de Lord, porém a existência de um levou a construção de outro e ambos padeceram do mesmo fim, levando para as profundezas a vida de milhares de pessoas. Sem dúvidas, historicamente o naufrágio do *Lusitania* teve muito mais impacto político e, especialmente, bélico que o *Titanic*, uma vez que o bombardeio ao colosso da *Cunard* foi usado como justificativa para a entrada dos EUA na Primeira Grande Guerra e partir daí seus desdobramentos, já o *Titanic*, além do impacto emocional, apenas alterou a legislação e alguns pontos na engenharia naval. Entretanto, Lord não fez uso disso em sua análise, observando claramente o naufrágio do *Titanic* como ponto de chegada e não como ponto de partida para interpretações de um nível e recortes históricos mais aprofundados. Muito menos uma reflexão foi estabelecida entre o *Titanic* e o cargueiro *Californian*, cujas histórias se entrecruzaram naquela noite em uma total passividade do segundo navio que oferece até hoje calorosos debates sobre a responsabilidade de seu capitão naquela noite. *Se Lord fosse dado a*

⁷⁴ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 11.

*grandes interpretações, poderia ter visto, no primeiro navio, um símbolo da força premente do esforço humano e, no outro, a resistência inabalável da franca estupidez.*⁷⁵

Nisto, a história do Titanic possui uma característica especial que auxilia a sua popularidade: uma simetria elegante dos elementos da tragédia que permite ao escritor montar uma clássica obra de arte do gênero da tragédia. Lord soube se apropriar muito bem desses elementos, sem os discriminar obviamente, mas no decurso da obra o leitor vai se afeiçoando e identificando a estes elementos e, como na maioria das histórias de ação, a expectativa cresce a cada nova página, mesmo o leitor já sabendo do final da trama.

A estrutura da história do Titanic tem também a simetria elegante da literatura: o herói fica entre um enérgico salvador (o Carpathia) e um vilão obtuso (o Californian). E outro fator sugere a qualidade de ter sido concebida como um espetáculo dramático. Uma grande diferença, entre o Titanic e outros naufrágios – o do Lusitania, por exemplo – é a maneira como sua história se desenrolou em tempo real. Torpeado por um submarino em maio de 1915, o navio da Cunard afundou em dezoito minutos – um intervalo curto de mais, em outras palavras, para gerar histórias. O Titanic levou duas horas e quarenta minutos para ir a pique depois de bater no iceberg – quer dizer, mais ou menos o mesmo tempo que um filme de sucesso leva para contar uma história.⁷⁶

É claro que aqui deve se desconfiar de uma tendência que acredita que o *Titanic* pode possuir uma “naturalidade ao sucesso bibliográfico”; porém ao mesmo tempo não se pode negar que em sua história podemos mais facilmente encontrar elementos de popularidade que conduzem a esse sucesso. Em síntese, não adianta ter em abundância esses elementos para compreendermos o sucesso de uma determinada história no imaginário coletivo, mas sim os usos diferenciados que são feitos desses elementos na composição da história e a sua apropriação pelos diferentes tipos de mídias. Caso contrário, navios maiores e tragédias marítimas mais dramáticas com margens mais largas no número de mortos provocariam um impacto muito maior; porém o que observamos no decorrer da história marítima é o inverso dessa lógica. O naufrágio do *Titanic* é clássico porque a associação de seus elementos ímpares é feita de tal modo que nos permite pensar a noção de tragédia e catástrofe em diferentes ambientes de diferentes temporalidades.

A existência desses elementos conjuntamente a sua arquitetônica aplicação nas obras literárias é que o faz com hoje seja aceito um mito vivenciado em outrora. Lord assume a dianteira nesse processo de construir uma obra prima sendo que nessa linha, a cinematografia de James Cameron tenha atingido o seu máximo expoente, porém há expoentes menores, em

⁷⁵ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 14.

⁷⁶ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 29.

matéria de grandeza artística, mas não de menor importância para o universo do conhecimento sobre o navio, o qual atua também na construção de novos elementos para esse rico imaginário como os relatórios das expedições mais recentes aos destroços que por meio dessas pesquisas, parece ganhar vida: o velho navio ainda tem muito a falar quando interrogado.

Agora um ponto importante deve ser constatado aqui. Como observado, Lord, em sua obra, já aponta para um clima de nostalgia referente a um tempo que não volta mais do qual o *Titanic* seria a fronteira final, o grande navio e sua história, como apresentado, surgem como um símbolo da crise desse progresso, ou melhor, da crise da aposta nesse progresso. Entretanto, essa crise não é aceita universalmente, mesmo com o estourar das grandes guerras e como um pensamento reacionário, os avanços técnicos do século XX levavam ainda uma sobrevivência dessa aposta, a qual, por sua vez levava a desastres semelhantes. Aqui observamos algo muito peculiar e paradoxo, o *Titanic* se torna um paradigma, e até mesmo um ídolo, por justamente criticar outro paradigma do século, o próprio progresso, ou seja, o seu naufrágio é uma insubmissão a infalibilidade da técnica. Dessa forma, o *Titanic* vai se definindo como uma mitologia contemporânea na medida em que, tal como nas cosmogonias gregas, ele derruba antigos deuses (o progresso) para inaugurar uma nova geração de divindades (a certeza da falha).

Apesar dos assaltos da reação e das dúvidas, sobretudo a partir de 1890 sobre o valor da ideologia do progresso, apenas do choque da Guerra de 1914-1918, o progresso é um valor largamente reconhecido em 1920 no Ocidente, quando Bury publica o seu livro *The idea of progress – An inquiry into its origin and growth*. Aí, define a ideia de progresso como o ‘ídolo do século’, a ideia que impera e regula a ideia de civilização ocidental; lembra que a expressão ‘civilização e progresso’ se tornou um lugar comum que se encontram a todo momento os pares ‘liberdade e progresso’, ‘democracia e progresso’⁷⁷

Essa construção do *Titanic* como paradigma, ou como marco na história naval, também se dá por meio da repetição com a qual a história é contada, pelas diferentes formas de produção cultural, como uma febre coletiva que volta os seus olhares ao navio. Nesse sentido, a importância que leva a essa constante repetição não necessariamente está ligada ao número de mortos ou tamanho da embarcação, mas sim do conjunto completo da associação desses elementos distintos que proporciona a história um caráter distinto das demais que abordam histórias do mar e catástrofes de embarcações. A constante repetição desses elementos cuidadosamente ordenados para a formação de imagens clássicas e com essas um

⁷⁷ LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7ª ed. Revista – Campinas: Editora da Unicamp, 2013, p. 245.

imaginário mais definido é o que confere o destaque que o *Titanic* ostenta nos últimos cem anos. Derrida nos ajuda a compreender isso ao refletir sobre a febre que se tornou a catástrofe do 11 de setembro:

[...] nós repetimos isso, precisamos repetir isso, e é muito necessário repetir, porque não sabemos realmente o que é nomeado assim, como se para exorcizar duas vezes em um só golpe: por um lado, esconjurar como mágica a “coisa” em si, o medo ou o terror que ela inspira [...].⁷⁸

De acordo com o que o autor nos apresenta, o termo “*Titanic*” e sua repetição também pode ser observada como uma forma de se afastar o trauma, ou retirá-lo de dentro. Isso se observa, ao menos, nos momentos que se aplicaram após a catástrofe. A análise que Derrida faz aqui chama a atenção para o momento presente e a necessidade que as pessoas possuem em repetir esse fato, o que aconteceu na acumulação de mesmas notícias dos jornais do período cujos redatores pareciam ter apenas olhares para a tragédia do *Titanic*, porém, muito além da tragédia do transatlântico, era a crise no progresso que esses jornais anunciavam seguido da crise dos imperialismos em 1914, da economia e do liberalismo em 1929, etc.

Dessa forma, os limites que demarcariam essa crise e auge do progresso não seriam tão claros assim. Essa mesma flexibilidade abre espaço para interpretações da metáfora proposta por Lord. Tal metáfora ganha uma nova significação no par “liberdade e progresso”, novamente aqui temos que observar o papel, tanto simbólico quanto objetivo exercido pelo navio. Se o mar se constitui uma fronteira natural que impede o avanço da civilização, o navio, fruto do progresso é aquele que rompe essa fronteira e constitui-se como ponte sobre a qual o progresso flui. Uma das chaves para se compreender o estourar da Primeira Guerra estaria exatamente no rompimento desse par inicial, as rígidas fronteiras dos imperialismos não apenas não se curvavam a uma liberdade econômica global, mas como gerava uma intensa rivalidade entre as potências europeias cujo fim é o naufrágio de uma concepção de segurança gerada pela ideia de progresso. Observar o navio como uma metáfora que contradiz essa ideia de progresso e anuncia a catástrofe que se segue a ela, permite que a literatura a invoque em diversos momentos, mesmo que os enfoques sejam diferentes e assim, mantendo o imaginário sempre presente. Parece que Lord, inconscientemente percebe isso, ao fabricar uma narrativa de fácil adaptação a diferentes contextos. Talvez isso seja um fator que colabore para que ele se torne o clássico como é visto em toda a literatura pertinente ao transatlântico.

⁷⁸ BORRADORI, Giovanna. **Filosofia em tempos de terror: diálogos com Jürgen Habermas e Jacques Derrida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2004, p. 96.

Essa adaptabilidade também se dá a um segundo fator, mais sobre o navio do que aquilo que foi escrito posteriormente sobre ele. Ele reflete tragédias antigas, seu nome nos lança aos mitos gregos em uma dupla perspectiva: de exaltação e de grandeza (a glória dos Titãs) e de tragédia (aprisionados eternamente nos abismos). Além dessa alegoria com a mitologia, que pretendemos desenvolver em outro momento, temos também elementos pertinentes a uma realidade mais próxima do que a antiguidade. Como nos apresenta Le Goff na citação apresentada na página 59, o ideal de progresso já apresentava sinais de sua crise na década de 1890. O *Titanic*, nesse sentido, se tornaria muito mais um símbolo de um ideal que apresentava desgaste, do que a materialização do auge desse ideal. Como veremos no romance “*A Costureira*”, o navio, tal como madame Lucile, eram símbolos de uma época gloriosa, mas que já se encontrava em decadência.

O naufrágio do navio e a perda de prestígio da *socialyte* apenas é o último tropeço de uma caminhada rumo ao declínio. Quando partimos para o próprio projeto do navio, de fato encontramos inovações preciosas aqui apresentadas e vistas largamente na maioria da produção voltada ao tema, o que ajuda na construção da imagem de um navio progressista que volta sua proa para o futuro. Mas em determinados aspectos sua proa estava muito mais voltada para o passado do que para o futuro propriamente dito, uma vez que, como aqui já apresentado, a *White Star Line* optou por um motor de tecnologia mais antiga, porém mais confiável e, além disso, também podemos observar que o estilo da decoração interna não era muito inovador, mas reproduzia um padrão já aplicado em outros navios da *White Star*. Nesse âmbito da decoração, o que a *White Star* realmente fez foi lançar estilos tradicionais em uma escala colossal, e não inventar algo puramente novo.

[...] o Modern Style não foi adotado nos gigantes dos mares e o classicismo reina absoluto, excessivo às vezes, como se constata no transatlântico *France*, cujo lançamento coincide com o do *Titanic*. [...]

A bordo do *Titanic*, o conjunto é mais discreto, mesmo que represente uma amostra quase completa de todos os estilos europeus dos séculos XVII e XVIII. As grandes escadarias são inspiradas na época de Guilherme III e d. Maria II da Inglaterra, da segunda metade do século XVII. Os largos painéis de carvalho são ornamentados com placas de bronze e esculturas. Um conjunto domina o primeiro patamar: as estátuas da honra e da glória ladeando um relógio, símbolo do tempo.⁷⁹

Sendo assim, o navio símbolo do progresso e do desenvolvimento também era clássico e conservava vestígios antigos. Essa efusão de elementos constitutivos que o torna clássico auxilia a sua maior adaptabilidade em outros tempos, porém é no mito que ele se destaca

⁷⁹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 36-37.

invocando temas antigos e recorrentes a diferentes épocas. Seria o *Titanic* um capítulo moderno da *Odisseia* de Homero, atualizada e escrita pelos britânicos, os novos gregos, que não dominam mais simplesmente o Egeu, mas todo o “*mar dos medos*”: o Oceano Atlântico? Tal questionamento nos levaria a uma longa discussão a ser feita em outro momento, porém é certo que a epopeia do *Titanic*, ao abordar o novo e o antigo, adota um sabor reconhecido em diversas épocas. Este é um importante indício que nos permite compreender o reconhecimento que o leitor tem ao folhear a obra de Lord que, ao trabalhar o clássico, adota este mesmo estilo de revestimento decorativo.

No final de *Uma noite fatídica*, Walter Lord faz uma breve menção ao ‘elemento do destino’ da história, que provoca os leitores com o sentimento simultâneo da inevitabilidade e de quão facilmente as coisas poderiam ter ocorrido de outro modo. É como, diz ele, ‘uma tragédia grega clássica [...] a coisa mais óbvia sobre a história do Titanic: ela reproduz estranhamente a estrutura e os temas de nossos mitos mais fundamentais e de nossas mais antigas tragédias. Como Ifigênia, a embarcação naufraga é uma bela ‘virgem’ sacrificada no altar dos planos de homens gananciosos ansiosos para zarpar; a embarcação de 46 mil toneladas é apenas a mais recente em uma longa linha de lindas vítimas, um arquétipo da feminilidade vulnerável que está no cerne da tradição literária ocidental.’⁸⁰

Sendo assim, aqui podemos chegar a uma primeira conclusão sobre o transatlântico, que também é responsável pelo próprio sucesso da obra de Lord: o *Titanic* já nasce imerso na fama do sucesso, como também carrega em si elementos da tragédia. Tais elementos da tragédia, vivenciados outrora por outros transatlânticos como o *Tayleur*, são previstos por meio de um implacável sistema de segurança. Mas a própria grandeza do transatlântico é objeto de espanto e ao buscar evitar-se o erro, temos a própria queda no erro. Talvez a intensidade do crescimento das estruturas dos navios, sem precedentes até então, ocasionasse não apenas admiração, mas também desconfiança da mesma. Essa desconfiança sentida por meio de um ceticismo em relação à segurança pode ser observada também na literatura. No caso do *RMS Titanic*, isso é observado de maneira assombrosa e é partir disso que Lord começa o seu relato.

Naquela virada de século, Morgan Robertson escreveu um romance contando a história de um imenso e luxuoso transatlântico de quatro chaminés que colide com um iceberg e começa a naufragar. Diante da ausência de botes salva-vidas para todos, muitos desses passageiros acabam falecendo. O nome do navio era “*Titan*” e a obra ficou conhecida como “*Futilidade ou o naufrágio do Titan*”. Até aqui qualquer leitor desavisado afirmaria que a

⁸⁰ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 27.

obra seria uma cópia da história do *Titanic*, na qual o autor nem ao menos teve o cuidado de criar um nome novo. O intrigante é que tal romance foi escrito em 1898, justamente quatorze anos antes do naufrágio do verdadeiro *Titanic*, em um momento em que nem a *White Star Line*, nem a *Cunard Line* haviam pensado em começar a projetar os seus colossos dos mares. Dessa forma Lord o descreve:

Em 1898, um escritor desconhecido chamado Morgan Robertson criou um romance sobre um transatlântico fabuloso, muito maior do que qualquer outro já construído. Robertson encheu esse navio com pessoas ricas e complacentes, e então o afundou em uma noite fria de abril, fazendo-o colidir com um iceberg. Isso de certa maneira mostrava futilidade de tudo, e, com efeito, o livro recebeu o título *Futilidade* quando foi publicado naquele ano pela empresa de M.F.Mansfield.⁸¹

Logo em seguida Lord introduz o *Titanic*; aqui ele utiliza de uma organização cronológica que produz no leitor dois efeitos. Primeiramente, aqueles que conhecem a história do navio pelas notícias de rádio e jornal da década de 1950 ficam espantados por se depararem com tantas coincidências em uma obra datada anterior ao momento em que o *Titanic* naufragou. Em segundo, quem não conhece, entra em um momento de expectativa ao observar, no parágrafo seguinte, que o romance de Morgan não é apenas uma ficção, mas apresenta os elementos de sua catástrofe (o navio e o iceberg) na realidade.

Lord já fissa o seu leitor nos dois primeiros parágrafos de sua obra pelo anúncio da tragédia. É interessante como a curiosidade humana é facilmente aguçada pelo elemento do trágico e para ele volta seus olhares buscando compreendê-lo, ou minimamente contemplar o seu espetáculo. Nesse sentido, Lord em sua narrativa não se preocupa em descrever a construção do navio, ou os fatos que ocorreram quando ele deslizava sobre o oceano, mas ele vai direto ao ponto: a noite do naufrágio buscando suscitar em seu leitor a mesma curiosidade que levou milhares de pessoas às portas dos escritórios da *White Star* e aos cais do porto atrás de informações. Para ainda aumentar a surpresa, Lord prossegue com as comparações fazendo o leitor saltar no tempo.

Catorze anos mais tarde, a companhia de navegação britânica White Star Line construiu um vapor notavelmente parecido com o do romance de Robertson. O novo transatlântico tinha 66 mil toneladas de deslocamento; o de Robertson, 70 mil. O navio real media 269 metros de comprimento; o ficcional, 244. Os dois dispunham de hélices triplos e podiam alcançar de 24 a 25 nós. Ambos possuíam capacidade para cerca de 3 mil pessoas e botes salva-vidas para apenas uma fração desse

⁸¹ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 45.

número. Isso, porém, não parecia ter importância, porque os dois navios foram rotulados como inafundáveis.⁸²

Lord não abre espaço mais para reflexões aqui. Ele permite que o pensamento do leitor voe livre no que tange as interpretações. A carência dessas interpretações também abre espaço para a participação do leitor na história em sua própria tentativa de compreendê-la. A própria ausência de uma maior explicação, a qual poderia levar páginas para ser realizada diante da riqueza de elementos comparativos e significados que podem ser atribuídos, permite que a curiosidade do leitor se aguace progressivamente, tal como um viajante que quer saber o que há depois da próxima curva de um rio, assim o leitor se posiciona ao folhear a obra de Lord.

O autor, ainda nesse jogo comparativo, encerra o seu prefácio: “*Robertson chamou o seu navio de Titan; a White Star Line batizou o dela de Titanic. Esta é a história de sua última noite.*”⁸³ Observe-se que Lord não utiliza o termo “uma”, relativizando seu trabalho como as atuais correntes historiográficas costumam apresentar, mas ele utiliza o termo “a” história de sua última noite. Embora seja arriscado afirmar que Lord possuía alguma influência positivista de Ranke, que apresentava que a história deveria contar os fatos tal como eles ocorreram, podemos falar que Lord está interessado em apresentar um relato claro sobre o que aconteceu naquela noite. Se ele possuía a intenção ou pretensão de criar uma obra ímpar, também é difícil de afirmar, embora ele o tenha conseguido dentro do universo bibliográfico sobre o *Titanic*. Mas de qualquer modo, ele está interessado em relatar com objetividade os fatos daquela noite. Trata-se de uma busca por uma verdade com clareza, mas ao mesmo tempo com profundidade que o leva as fontes tradicionais referentes ao naufrágio, ou seja, os inquéritos e o relato oral.

A importância dos inquéritos foi brevemente abordada aqui como um indício esclarecedor e não é nosso interesse aprofundar em delongas esse ponto. Em segundo, não menos importante, os relatos orais dos sobreviventes se tornam verdadeiras relíquias nas mãos dos pesquisadores sobre o tema em diversas temporalidades do século XX e o ainda mais se tornaram na medida da progressão de seus falecimentos. Não apenas seus relatos, mas esses sobreviventes se tornaram verdadeiras relíquias do *Titanic* e irão ter que se acostumar a viver à sombra do grande navio. Isso pode ser observado plenamente na figura de Elizabeth Gladys Millvina Dean, última sobrevivente viva do *Titanic* antes de seu falecimento; ela era apenas um bebê a bordo do maior transatlântico do mundo e possui tantas memórias diretas como

⁸² Idem.

⁸³ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 24.

qualquer um de nós, entretanto, sua presença era requisitada em diversos congressos e comemorações nas quais o nome do navio fosse invocado. Porém, ela possuía uma vantagem por ter ouvido os relatos de sua mãe, ela concebeu em sua imaginação memórias indiretas e assim, mesmo não tendo imagens vivas em sua mente daquela noite, acabou fazendo de sua vida uma extensão daqueles acontecimentos. Talvez não seja uma virtude a fama que se impregna nesses passageiros durante toda a sua vida, pois as lembranças que carregam consigo trazem dolorosas recordações, preferindo muitas vezes não tocar no tema. Marschall nos apresenta o exemplo de Billy Carter, passageiro sobrevivente da primeira classe, viajando no *Titanic* ainda criança. Billy conseguiu entrar em um dos botes salva-vidas acompanhado da mãe, mas como tantos passageiros ele perdera o pai. Posteriormente ao naufrágio, voltou para a Filadélfia onde cresceu e virou um homem de negócios bem sucedido, morrendo em 1985, justamente no ano em que os escombros do navio foram descobertos.

Não sabemos se Billy Carter viu as fotografias dos escombros. Durante sua vida, ele nunca gostou de falar sobre o *Titanic*. Como muitos dos outros sobreviventes do navio, tentou esquecer aquela noite fria de 1912 quando o R.M.S. *Titanic* foi para seu túmulo.⁸⁴

Porém há testemunhas de diferentes naturezas e sensibilidades. Há aqueles que possuem a pretensão de fazer algum dinheiro com a história, como é o caso do telegrafista do *RMS Carpathia*, que será intensamente questionado durante os inquéritos; há aqueles que preferem se manter distante das lembranças, como Carter e ainda há aqueles que também não recusam em oferecer suas informações, independentemente da época de suas vidas como o jovem Jack Thayer. Dessa forma, Lord busca por meio dos relatos de diversos sobreviventes, estabelecer, em sua perspectiva, um relato fiel dos acontecimentos de acordo com a sua concepção narrativa.

Lord teve contato com muitos sobreviventes, e os detalhes que estes tinham guardados na memória possuem a persuasiva estranheza da verdade. Um deles fornece uma inquietante trilha sonora para a terrível hora e meia entre o naufrágio, às 2h20, e a aparição do resgate. Jack Thayer, passageiro adolescente oriundo da afluyente região da Filadélfia conhecida como “Main Line”, que foi uma das poucas pessoas recolhidas do mar por um bote salva-vidas, recordou mais tarde que o som emitido pelas muitas centenas de pessoas debatendo-se na água a dois graus abaixo de zero, afogando-se ou morrendo congeladas, era como o barulho de gafanhotos zumbindo nos campos da Pensilvânia em uma noite de verão.⁸⁵

⁸⁴ MARSCHALL, Ken. **Por dentro do Titanic**. São Paulo: Editora Manole Ltda, 1998, p. 31.

⁸⁵ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o *Titanic*. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 13.

A memória aqui ganha uma importante função na narração de Lord. Embora o seu uso seja largamente criticado por alguns historiadores de ofício pelo conjunto de subjetividades que traz consigo, Lord aproveita isso como uma forma de envolvimento sensorial do leitor na tragédia na qual ele discorre. Mesmo como expectador, o leitor se sente ao lado dos personagens apresentados.

O passageiro da terceira classe Carl Johnson teve uma experiência ainda mais perturbadora no terceiro compartimento a ré. Lá ficavam as acomodações de passageiros mais baratas de todas – na parte mais baixa e mais próxima da proa do navio. Quando Johnson se levantou para ver o que estava causando uma leve comoção fora da cabine, escoou água por baixo da porta e em volta dos pés dele. Decidiu vestir-se e, quando terminou, a água já lhe cobria os sapatos. Com um interesse desapegado, quase clínico, observou que a água parecia estar no mesmo nível por todo o piso. Ali perto, Daniel Buckley, também passageiro da terceira classe, foi um pouco mais lento para reagir, e, quando finalmente pulou da beliche, a água ultrapassou seus tornozelos.⁸⁶

Não é preciso dizer a importância que essas memórias irão ter para os sobreviventes, seja de maneira positiva como também negativa. Mas longe de se pretender fazer um juízo de valor sobre isso, o importante é observar a função dessa memória como constituinte da identidade desses passageiros. Primeiramente, somos aquilo que lembramos ser, diante de alguma demência ou outra patologia degenerativa da memória, a pessoa deixa de saber quem ela é, pois já não domina mais o essencial da trajetória que a configurou com determinados valores e aspectos múltiplos que a identificam como um indivíduo. Nesse sentido, podemos observar que *“a memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia.”*⁸⁷

De fato, na sociedade contemporânea existe uma verdadeira obsessão pela memória, aqui quase impera um dever de tudo se lembrar, quando muito se deseja esquecer. Desde o momento em que os sobreviventes desembarcam no cais do porto de Nova York, jornalistas e curiosos desejam levantar o máximo de informações possíveis; o mesmo se dará com os inquiridos para se tentar compreender, o máximo a fundo, os acontecimentos daquela noite. Lord, por sua vez, também apresenta esse desejo de profundidade nas várias entrevistas que ele realiza e na riqueza de detalhes que sua obra apresenta. Ele tenta organizar esses detalhes seguindo, no máximo possível, um rigor cronológico, sem necessariamente fazer apontamentos de horários e minutos, como outras descrições narrativas irão fazer mais tarde.

⁸⁶ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 50.

⁸⁷ LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7ª Edição revista – Campinas: Editora da Unicamp, 2013, p. 435.

Porém é possível acompanhar os desdobramentos da história que apresenta seu ponto de partida: o impacto, e o seu ponto de chegada: o descanso de Thayer em um beliche. Esse descanso é emblemático: trata-se do descanso de um jovem após uma intensa luta pela sobrevivência. Mas ele já não é mais simplesmente um jovem, está mudado e sente que está se tornando um homem, seja pelo passar do tempo, mas principalmente pela maturidade que duramente lhe foi impressa pelo desastre. Tal amadurecimento é observado pelo conhaque que lhe é servido para que possa relaxar. Lord encerra seu relato dessa forma amena, com o descanso na segurança do *Carpathia*:

Jack Thayer estava em outra cabine ali perto. Um homem generoso tinha lhe emprestado um pijama e um beliche. Thayer, agora, podia ir para a cama, exatamente como começara a fazer dez horas antes. Enfiou-se entre os lençóis frescos e ocorreu-lhe que o copo de conhaque que acabara de engolir tinha sido a sua primeira bebida forte. Parecia que ele estava mesmo virando adulto.⁸⁸

Esse amadurecimento forçado de Thayer não é apenas o crescimento de um jovem. Há uma hipótese de aqui se ler o amadurecimento de todo um mundo com o desastre do navio. A última mensagem da obra de Lord assim possibilita o leitor refletir sobre o crescimento que a tragédia resultou, seja ao indivíduo como também ao coletivo. Embora o livro se fecha com um tom de serenidade nos últimos parágrafos, não podemos nos enganar que isso reflita o universo das sensibilidades dos passageiros sobreviventes abordo do *Carpathia*. Como apresentado anteriormente, o navio de resgate ficou conhecido como o “o navio das viúvas”. Embora também seja revestido de um heroísmo singular, por ter sido o navio que mais rápido chegou ao local e salvou os náufragos, o *Carpathia* também se reveste de um tom de luto e decepção. Isso pode ser observado na sua chegada a New York pelos parentes e curiosos: a expectativa era a da chegada do *Titanic* em todo o seu esplendor dois dias antes, mas agora se vê a chegada de um navio de dimensões corriqueiras que traz o que sobrou do grande navio.

Para os espectadores, especialmente os parentes das vítimas, também é um navio que simboliza a esperança por trazer algum familiar vivo. Lord não aborda essa chegada ao porto em sua obra; como falado, ele encerra a sua narrativa no sono de Thayer, configurando assim, não um final feliz a sua narrativa, mas ao menos um final em paz. Na verdade ele não precisa ir muito além para garantir um final afável ao seu relato, a própria presença dos passageiros, em segurança, abordo do *Carpathia*, representados em Thayer, já traz em si esta ideia de segurança, que estão novamente sobre um chão firme, lembrando aqui a concepção de que um

⁸⁸ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 253.

navio é a extensão de um território. O sono de Thayer permite compreender a esperança do resgate que, embora aquele navio não fosse tão ideal como o *Titanic*, porém era sólido e muito melhor que os botes salva-vidas, oferecendo assim a capacidade para os passageiros descansarem um pouco e, posteriormente, voltarem a sonhar.

2.2. *Titanic*: a história completa; Philippe Masson

Talvez a segunda obra em qualidade, traduzida para a língua portuguesa, seja a de Masson. Como já apresentado na introdução, Masson é um historiador francês especializado em conflitos do século XX e história naval, tratando-se também de um pesquisador nesta mesma área. Sua obra se localiza com destaque em uma longa série de produções visando descrever a trajetória do navio, desde a sua concepção, viagem, naufrágio e eventos posteriores ligados a essa catástrofe, em especial, o desenvolvimento dos inquéritos e a cinematografia produzida desde 1912 até o centenário de 2012. Originalmente publicada sob o título “*Le Drame du Titanic*”, a obra apresenta um recorte temporal maior que a de Lord. Masson procura abordar o máximo de informações decorrentes de toda a viagem, dando início ao seu relato no momento em que o navio zarpa de Southampton em 10 de abril de 1912. O autor descreve os fatos objetivos referente aos dados do navio e o desdobrar dos acontecimentos que constituem a tragédia. Porém Masson não para nisso, ele analisa também o processo de resgate dos sobreviventes, as tentativas de busca, o encontro do navio submerso por Ballard e os desdobramentos do naufrágio na posteridade.

Embora Masson não aplicar o termo imaginário para se referir a esse conjunto de representações e significados que o *Titanic* assume no senso comum, ele consegue evidenciar bem a posição do gigante dos mares na mente das pessoas como um marco em paralelo a outros grandes acontecimentos.

Por sua extraordinária e durável repercussão, vem imediatamente após a Guerra de Secessão e antecipa os dois grandes conflitos mundiais e o caso do Vietnã. Para muitos, o fim trágico e espantoso do gigante dos mares foi interpretado como uma espécie de aviso, uma chamada à ordem da Providência, à maneira do que acontece no conto ‘Il Colombre de Dino Buzzati’⁸⁹

Masson se aproxima de Lord ao evidenciar o navio como um marco na história naval. Dessa forma, ele colabora diretamente com a construção desse imaginário, cujo um dos principais expoentes está nessa delimitação posicional que o navio ocuparia na narrativa dos acontecimentos no oceano. Dessa maneira entende-se aqui que a história, ou as narrativas que

⁸⁹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 259.

se fazem de um determinado objeto possuem grande influência na construção desse imaginário que não é gratuito e nem natural, mas o nível de profundidade, ou de importância que o cultural e social confere a algum determinado objeto, no caso do navio, se localiza nos usos que são feitos dele, em especial das imagens que esse objeto deixa. Sendo assim, outra dimensão se abre nesse sentido: tais histórias, relatos ou narrativas não apenas contribuem para a construção de um imaginário, como também trazem consigo e são banhadas em um imaginário particular ou antecessor. O mesmo se aplicaria à literatura, em especial alguns romances históricos que ao pretender narrar determinado passado, trazem consigo inúmeras imagens do presente que, de acordo com o estilo do autor, se transveste em imagens do passado, mas que são lidas mais claramente no presente ao qual pertencem. Sendo assim podemos observar que:

Estamos, pois, diante de uma construção social da realidade, obra dos homens, representação que se dá a partir do real, que é recriado segundo uma cadeia de significados partilhados. Entre estas formas de recriação do mundo, de forma compreensiva e significativa, se situariam a História e a Literatura, como diferentes discursos portadores de um imaginário.⁹⁰

Desta maneira, ponto explorado nessa obra de Masson e de importante ressonância do imaginário do navio é a apresentação das especulações sobre o naufrágio. O *Titanic* abre um conjunto de mistérios que comportam um universo ainda maior de especulação. Os estudos que se voltam para o grande navio não apenas se restringem a descrever os eventos ou interpretá-los em seus sentidos metafóricos e representativos, mas vão além tentando explicar e elaborar uma realidade paralela, caso alguma medida diferente fosse tomada, mudando toda a reação em cadeia dos eventos objetivos. Talvez esse universo da especulação não seja uma tarefa muito recomendável ao historiador que se prenderia mais aos fatos e representações, porém eles nos ajudam a compreender uma importante dimensão do imaginário do *Titanic* que é a continuidade de sua trajetória nos sonhos, agora aqui entendidos também como especulação (principalmente no que tange aos sonhos). É as grandes projeções daquilo que poderia ter acontecido: se o navio tivesse colidido de frente, se o *Californian* tivesse ouvido as mensagens, se a data de partida não tivesse sido adiada, entre outros, faz com que possibilidades se abram para uma história diferente.

Na evidente impossibilidade de um retorno do tempo para se alterar os fatos e salvar o navio, essas especulações ganham forma e terreno na literatura na qual a imaginação toma

⁹⁰ PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPEL**, n.14, set 2003, 35.

corpo e se desenrola em enredo, seja construindo as imagens que irão compor o corpo do imaginário do navio, como também carregando consigo outros imaginários, como apresentado por Pesavento. Aqui a ficção renova o imaginário oferecendo novos elementos à história que, embora não se afastar muito dos fatos objetivos, para não perder o elemento do reconhecimento e identificação que garante a posição de mito do navio, permite que no plano da ficção os sonhos ganhem vida. Porém, como tudo no plano especulativo, as ideias apenas ganham realidade no papel, jamais podendo ser colocadas em prática na realidade. O grande problema das especulações, em especial aquelas que pensam situações do passado em outras condições, é que nunca poderão ser comprovadas, uma vez que não é possível recriar fatos e condições históricas.

Os atuais aplicativos de computadores oferecem uma esperança à essa inquietação: ao calcular velocidade, aceleração e distância levando em consideração a massa do objeto e deslocamento da água, tais programas podem oferecer uma resposta mais confiável sobre o que fisicamente aconteceria ao objeto se alguma decisão sobre o seu percurso fosse tomada de outra maneira. Mas o que os computadores não conseguem fornecer é a imprevisibilidade do comportamento humano em face ao perigo e as decisões de imediato que devem ser tomadas nessas frações de segundos. Isso não é completamente ruim como aparentemente possa soar, mas a incapacidade natural de se resolver com exatidão equações envolvendo projeções especulativas permite o levantamento de mais questões, oferecendo ainda mais espaço para a ampliação e repercussão popular do *Titanic*.

As próprias especulações criam uma dimensão tão grande de possibilidades investigativas e de respostas que tendem ao infinito quando colocadas em um plano cartesiano. Trata-se de uma progressão geométrica de possibilidades, cujos caminhos se tornam insondáveis em sua totalidade e, igualmente em muito deles, em sua comprovação, abrindo assim espaço para o mistério. É exatamente esse um nutriente vital para a perduração do imaginário: o mistério de determinadas questões que lhe imprime um caráter quase metafísico.

Uma das teorias especulativas de maior ressonância é que a causa do naufrágio não foi diretamente o iceberg, mas sim um incêndio em um dos depósitos de carvão que enfraquecera as placas de aço justamente no local onde o iceberg colidiu, fazendo com que o casco não conseguisse aguentar o impacto.

Durante um exame minucioso, a equipe do *Nautilus* distinguiu a estibordo uma brecha de 3 a 4 metros de diâmetro, dando margem a especulações fantasiosas. Esse buraco seria a consequência de uma explosão interna de poeira de carvão ligada a

um incêndio que teria ocorrido, desde a partida, no depósito da caldeira 5. Essa explosão teria acelerado o fim do gigante e talvez até tivesse sido a causa principal da catástrofe.⁹¹

A especulação ganha ainda mais força e se entrelaça na história do navio buscando se disfarçar de fatos:

Sem ir tão longe, esse incêndio teria levado o capitão Smith a adotar uma rota mais curta e a manter uma velocidade elevada para alcançar o mais rapidamente possível Nova York, onde os bombeiros do porto estavam em estado de alerta. O caso teria sido cuidadosamente mantido em segredo em 1912, por razões de segurança.⁹²

Embora o incêndio realmente tenha existido, sua extensão e consequências não teriam sido tão profundas assim. Masson aqui se revela um pesquisador criterioso e cauteloso, aprofundando a sua investigação procura desconstruir esse mito:

Se esse incêndio no depósito de carvão número 5 não dá margem à dúvida, também é verdade que nenhum relato dá conta da menor explosão, e que um incidente desse tipo, impossível de dissimular, nunca foi evocado por ocasião das comissões de inquérito e escapou totalmente às investigações febris da imprensa americana da época. Os oficiais sobreviventes que poderiam ter utilizado esse álibi jamais negaram que o desaparecimento do *Titanic* devia-se a um erro de navegação, provocado em grande parte pela negligência dos operadores do telégrafo.⁹³

Dessa maneira, podemos compreender a origem da adaptação do título para a tradução brasileira. O título original busca evidenciar a natureza da história, comum a todos os livros que buscam compreender o tema, ou seja, o drama. O título da tradução talvez venha a corresponder mais o objetivo da obra do que o título original, uma vez que se torna claro a intenção de se fazer uma história totalizante. Totalizante aqui não no sentido de esgotar o tema, apresentando todos os fatos e explicações dos mesmos, uma vez que isso é impossível a qualquer narrativa sobre qualquer objeto; ainda mais o é referente ao *Titanic* cercado de mistérios e, entre tantas características, sobressai a incapacidade do saber, que abre espaço para o universo de especulações e projeções explicadas a cima. O termo “história completa”, mesmo não sendo completa no significado literal dos termos, deve ser entendida no sentido de que o autor busca compreender a história do transatlântico em suas várias dimensões.

Porém, independentemente das especulações serem ou não verdadeiras, desde as especulações sobre o que poderia ter sido, ou teorias que apontam para um rumo totalmente

⁹¹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p.240.

⁹² MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 241.

⁹³ Idem.

distinto daquilo que é aceito como pontos factuais na história do navio, é importante aqui observar que tais especulações agregam ainda mais elementos ao imaginário, mesmo que tais elementos sejam invenções fantasiosas. Isso é percebível principalmente nas obras literárias ou cinematográficas, nas quais os protagonistas são, em sua maioria, pessoas fictícias que não estavam a bordo e é por meio dessa ficção que outros elementos factuais vão se intercalando e o leitor se vê imerso, não na realidade do navio que se encontra no passado, mas em uma construção imaginária, com seu conjunto de metáforas e representações que oferecem formato para a obra desenvolvida. A construção especulativa nesse sentido, ou meramente uma criação ou invenção do autor, agrega novos elementos contemporâneos a esse imaginário, independente se olhamos para ele sob o superado ângulo de análise metódico de busca de verdade histórica. Sendo assim, poderíamos acrescentar que:

Na tentativa de evocar o passado, o memorialista precisa recriá-lo e, ao fazê-lo, pode se sentir tentado a fantasiar: um detalhe aqui e acolá, uma cena, um diálogo. Essa tentação é aceita e reconhecida como o papel da imaginação na elaboração da narrativa histórica e também nos processos de evocação mnemônica. Porém, mais instigante e controverso é seu questionamento decorrente destas “liberdades inventivas”: em todo caso, será que é importante o fato de fragmentos ser realidade ou ficção? Não bastava a narrativa ser tão comovente e vigorosa que fizera centena de milhares de leitores penarem a respeito e talvez “sentir” – se não entender – o Holocausto?⁹⁴

Como já observado em outros momentos, aqui pode se perceber que o imaginário do *Titanic* se processa, e poderíamos aqui acrescentar, se estrutura no plano das sensibilidades pois suas imagens estão voltadas também para as sensações que elas produzem, desde a admiração, medo, compaixão, entre outros. Utilizando as palavras do excerto acima, é na comoção pública, seja da temporalidade de 1912, ou da temporalidade do primeiro centenário de 2012 que o imaginário se processa. A comoção, essa sensibilidade inseparável do imaginário do navio é o meio em que estão inseridas as imagens, como também pode ser criada pelas mesmas a cada nova obra, oferecendo assim uma continuidade e atualização do destaque que o navio possui na história naval.

A obra de Masson, diferentemente da de Lord, busca compreender a história em suas fases distintas, aqui já também brevemente comentadas. Primeiramente observemos os momentos que antecedem a viagem: os planejamentos, a construção e os testes. Nesse plano, tanto Masson, como também Lord, não levam em consideração a análise dos testes, superficiais para os padrões que se estabelecera após o naufrágio, mas considerados

⁹⁴ LAPPIN, Elena. O homem de duas cabeças. **Granta**, n.4. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009, 208.

suficientes até o ponto de oferecer o aval de navegação ao navio, se preocupando mais em descrever o navio, suas dependências e o contexto do período marcado pela concorrência entre as empresas britânicas e nações europeias pelo domínio do comércio de passageiros do Atlântico.

O segundo bloco refere a história do navio durante a sua flutuação, os quatro dias de sua partida de Southampton até a colisão na região das grandes banquisas, próxima a Terra Nova. Em terceiro o naufrágio. Aqui permite-se uma comparação com Lord: o envolvimento da narrativa que permite ao leitor se ater as cenas que vão sendo descritas. Em seguida apresenta o resgate, que chega ao clarear do novo dia em uma cena que, tal como a totalidade da história do navio, envolve a admiração e o trágico, ou talvez a admiração pelo trágico; a escuridão da noite se dissipa com a chegada do *Carpathia*, a claridade do novo dia oferece novas esperanças em um cenário lotado de icebergs em deriva, para onde quer que se olhe. Esse bloco que sucede o naufrágio é marcado pelas mensagens contraditórias e pelo silêncio do *Carpathia*, até a sua chegada em Nova York no dia 18 de abril, a busca pelos corpos com o navio *Mackay-Bennett*. Posteriormente a estruturação da fama do *Titanic* pela mídia em suas várias naturezas até a descoberta dos destroços que abre novos questionamentos, favorecendo novamente o debate. Assim, é uma história total na medida em que busca compreender esses momentos principais que formam a estrutura da história do *Titanic*, porém há elementos que naturalmente ficam de fora, mas que não fazem a obra de Masson perder a qualidade na medida que, diferentemente de Lord, apresenta uma preocupação maior com as interpretações dos fatos.

Logo na apresentação, Masson traz a imagem com que o navio será tratada no livro. A imagem é a próxima de Lord, evidenciando a importância do navio já no momento de seu lançamento e ampliada diante do choque com o iceberg. Se Lord, para assegurar a atenção dos leitores, utiliza o recurso de apresentar a coincidência da obra de Robertson do final do século XIX e logo em seguida lança o leitor no tempo, na noite do naufrágio, Masson começa o relato na madrugada de 15 de abril, no auge do drama, evidenciando a importância desse momento.

A emoção foi intensa no mundo inteiro e o drama do gigante dos mares tomou proporções de uma catástrofe internacional. Emoção ainda mais viva porque essa magnífica embarcação, obra-prima da engenharia, parecia marcar uma etapa decisiva na história da construção naval e era considerada insubmersível.⁹⁵

⁹⁵ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 7.

O estilo da escrita se entrelaça com a maneira de ler. Dois aspectos diferentes que se processam na narrativa. As imagens vão ganhando forma na medida do estilo e funções que a leitura oferece, sendo assim, a dimensão do leitor é de extrema importância para a formação e ressonância desse imaginário, uma vez que é no interior desse leitor que as imagens são produzidas e também podem se diferenciar das imagens que o autor quis montar na hora de redigir determinado texto. A tradição de leituras condiciona igualmente a produção dessas imagens, por isso que cada nova narrativa pode oferecer não apenas uma imagem nova, ou transformada, mas também possibilita o ato de transformar ou criar, que se dá na imaginação do leitor.

É preciso considerar também que a leitura é sempre uma prática encarnada em gestos, espaços, hábitos. Longe de uma fenomenologia da leitura que apague todas as modelidades concretas do ato de ler e o caracterize por seus efeitos, postulados como universais, uma história das maneiras de ler deve identificar as disposições específicas que distinguem as comunidades de leitores e as tradições de leitura.⁹⁶

Mas também o contrário é possível, ou seja, por meio do estilo da escrita o autor também pode influenciar a leitura direcionando características básicas das imagens que se pretende formar. Por exemplo, Masson não economiza nos adjetivos, isso não quer dizer que ele adquiere, ou reproduza o discurso de 1912, mas usa como recurso literário para apresentar aquele ambiente. Não é de sua preocupação aqui adotar uma postura “desconstrucionista”, e não há necessidade disso, a própria história do navio fará isso no decorrer de sua apresentação. Caso essa postura fosse adotada com rigor acadêmico no decorrer de sua obra teríamos ao mesmo tempo um ganho na objetividade, mas um empobrecimento de uma decodificação interna da amplitude desse imaginário, em outras palavras, esse contato direto com o discurso bruto é necessário para depois ser analisado.

Após disso, começa a sua narrativa voltando ao passado, contextualizando o leitor sobre as particularidades daquela época e especialmente ambientando o leitor nas dependências do navio. Para isso ele usa de um recurso que Lord não o fez: o uso de imagens ilustrativas. O livro de Masson é um verdadeiro álbum de fotos dedicado à memória do *Titanic*. Tais imagens permitem que o leitor viaje entre a leitura verbal e a leitura averbal representada nas fotos, enriquecendo as informações. A descrição associada ao uso de

⁹⁶ CHARTIER, ROGER. O mundo como representação. *Estudos avançados*. São Paulo, v. 5, n. 11, maio. 1991, p. 184. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/8601/10152>> . Acesso em 18/01/2018, p. 178.

imagens permite que o leitor tenha uma dimensão mais aprofundada daquilo que está se tratando, facilitando o *tour* que o autor pretende que o leitor faça nessa parte do livro.

O *Titanic* – como o *Olympic* – é um exemplo dessa nova concepção. Para começar, os que chegam pela primeira vez não escodem a admiração diante da longa escadaria dupla que conduz do convés de passeio ao convés C. Essa escadaria fica entre a primeira e segunda chaminé e tem uma réplica mais atrás, entre as duas últimas chaminés. Imitando os dois navios ‘galgos’ da Cunard, essas escadas, que levam a vastos patamares, são ligadas a três elevadores muito apreciados pelos hóspedes dos conveses inferiores ou pelas pessoas idosas.⁹⁷

Masson não se restringe apenas a fazer uma descrição de um observador na contemporaneidade, mas vai atrás das descrições feitas pelos jornais do período. É importante observar aqui que grande parte da fama que o *Titanic* possui foi gestada pela propaganda empresarial da *White Star Line* e também pela mídia sensacionalista do período. Ao mesmo tempo, Masson busca se posicionar entre o que a imprensa afirmava e as reais dimensões do transatlântico, mas é intrigante nesse processo como ele parece misturar os discursos, não sendo, talvez, muito feliz nesse processo.

De fato, à margem de uma campanha de imprensa cuidadosamente orquestrada, deve-se reconhecer que o novo *super-liner* constitui uma obra-prima da arquitetura naval. Nunca se fez algo melhor, e não se fará nada muito melhor. Trata-se do maior transatlântico do mundo. Com seus 269 metros e suas 46.328 toneladas, ele ultrapassa em alguns centímetros e em algumas centenas de toneladas o seu *sister-ship*.⁹⁸

Como nas vários títulos referentes ao navio, o naufrágio ganha uma especial atenção. Aqui se evidencia a descrença em relação ao que estava ocorrendo. Não apenas as pessoas em terra firme não acreditavam que o navio realmente havia afundado, como também os passageiros a bordo não acreditavam que o navio estava condenado. Isso auxilia a compreender porque muitos botes salva-vidas saíram vazios. Nos inquéritos vemos alguns oficiais testemunharem que não havia mais pessoas próximas para embarcar, muitas se negavam a entrar, havia a falta de mulheres que permitiu a entrada de homens, entre outras justificativas que permitiam que os botes saísse vazios além da tradicional explicação do medo de que eles não suportassem o peso e virassem nas águas.

De fato aqui os testemunhos se encontram, muitos não acreditavam que o navio iria afundar, outros achavam que permanecer no navio era mais seguro do que nos barquinhos de madeira e a maioria não tinha dimensão do perigo que estava ocorrendo. Dessa maneira,

⁹⁷ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p.32.

⁹⁸ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 28.

muitos saíram do convés dos barcos e voltaram para dentro dos salões do transatlântico, onde estava mais quente.

Naufragando? Claro que o *Titanic* não podia estar naufragando! – Isto era besteira. Ele é tão perfeito, novo – no momento estava tão firme! Nenhum som, depois daquele ruído enorme que parecia com que algo está sendo triturado. Em pouco tempo o *Titanic* estaria tão cheio de vida, mas agora era a personificação da imobilidade.⁹⁹

Dessa maneira, ao contrário do que se conserva na cinematografia referente o tema, o naufrágio do *Titanic* foi marcado por uma calma muito grande, antes que as pessoas comessem a sentir a inclinação do convés e entrassem em pânico, nos momentos finais de agonia do navio. Essa estranha estabilidade abordo também é retratada por Lord, junto de uma tripulação despreparada:

Por isso, agora os passageiros esperavam calmamente no convés principal – despreocupados, porém muito confusos. Não houvera nenhum exercício de abandono do navio. Sua alocação dos botes não tinha sido feita. A da tripulação, sim, mas quase ninguém se preocupou em consultar a lista. Agora, os tripulantes agiam de improviso e, mesmo assim, de alguma forma, pareciam intuir onde eram necessários e como ser úteis. Os anos de disciplina estavam compensados.

[...]

Com um pé no barco e outro no convés, Lightoller então chamou as mulheres e as crianças. A resposta foi pouco entusiástica. Por que trocar o convés iluminado do *Titanic* por algumas horas escuras em um bote a remo? Até John Jacob Astor ridicularizou a ideia:

-Estamos mais seguros aqui do que nesse barquinho.¹⁰⁰

As próprias mulheres se recusavam a entrar nos botes:

Nesse momento somente, enfim, o barulho das sirenes diminui repentinamente de intensidade, para cessar totalmente alguns minutos depois. Um silêncio surpreendente, anormal, opressor se estabelece. A estibordo, Murdoch controla as operações, em conjunto com Lowe. Ele chama imediatamente os passageiros a embarcar, mulheres e crianças primeiro. A reação é hesitante. Visivelmente, as mulheres têm medo de se jogar nas embarcações, de tentar a aventura de uma descida interminável ao longo de um casco negro de 25 metros, a altura de um edifício de 10 andares, para chegar até uma água glacial, sepulcral.¹⁰¹

E Masson completa a narrativa:

⁹⁹ JESSOP, Violet. **Sobrevivente do Titanic; as memórias de Violet Jessop, tripulante sobrevivente dos naufrágios do Titanic e do Britannic**. Fortaleza: Brasil Tropical, 1998, p. 166.

¹⁰⁰ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, pp. 102-103.

¹⁰¹ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p.74.

São quase 2 horas. O fim está próximo. No teto das cabines dos oficiais, algumas pessoas procuram liberar as duas últimas balsas. Mas sem sucesso. Os barcos parecem estar presos às estruturas. Com a partida das últimas embarcações, uma calma estranha, sobrenatural, reina a bordo. Centenas de passageiros ligados, a partir de então ao destino do navio demonstram um desprendimento surpreendente. Sem gritos, sem pânico¹⁰²

O mesmo se processa com a imprensa, buscando nisso evidenciar a superioridade anglo-saxônica:

É com uma satisfação que chega a ser irritante que a imprensa anglo-saxônica destacará repetidamente a calma, a disciplina, o espírito de sacrifício demonstrado pelos passageiros de origem britânica ou americana. O fato inegável. Pode-se enfatizar o respeito quase religioso dos anglo-saxões pela lei, o autocontrole dessa elite da cultura e do dinheiro. O *self-control* não é uma palavra vazia. Os privilegiados demonstraram uma bravura evidente; eles souberam morrer. Houve vários atos de coragem e de abnegação. Isidor Strauss entregou o seu colete a uma passageira que não o possuía. Basta lembrar ainda o comportamento de Benjamin Guggenheim, de John Astor, de Stead ou do engenheiro Andrews.¹⁰³

Por fim, depois de realizar o seu percurso sobre o descobrimento dos destroços, o levantamento de hipóteses e especulações sobre os mesmos, Masson conclui a sua obra com a mesma perspectiva que transpassa a obra de Lord: a nostalgia banhada na certeza de que o *Titanic* marcava um fim, ou um conjunto de fins, de acordo com a amplitude do leque interpretativo, que ia muito além do fim de uma época.

2.3. O crepúsculo da arrogância: *RMS Titanic* minuto a minuto; Sergio Faraco

Embora Faraco tenha cursado o Instituto Internacional de Ciência Sociais e se bacharelado em Direito antes de retornar ao Brasil, em Moscou, sua produção expressiva estava voltada para a literatura, angariando com elas um conjunto de premiações como: o Prêmio Açorianos de Literatura, Troféu Destaque Literário e o Prêmio Nacional de Ficção, atribuído pela Academia Brasileira de Letras à coletânea *Dançar tango em Porto Alegre*.¹⁰⁴ Porém, a obra que nos interessa é seu livro intitulado “*O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto*”. Dentro da produção bibliográfica voltada ao tema, tal obra se localiza em um dos cumes das tentativas de levantamento factual e ordenamento objetivo dos eventos que antecederam e sucederam o naufrágio, ou que a ele estão ligados. Antes mesmo do *Carpathia* ancorar trazendo os sobreviventes, as perguntas sobre o que estava acontecendo

¹⁰² MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 82.

¹⁰³ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p.152.

¹⁰⁴ FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 212-213.

com a proeza da engenharia naval do início do século se proliferaram, dando início a uma verdade febre em saber o que havia se passado com o grande navio em sua viagem inaugural. Essa febre deu origem a dois inquéritos, com volume muito maior aos convencionais estabelecidos nesses contextos de acidentes.

A obra de Faraco é filha direta, e talvez maior expoente, dessa tentativa de se organizar o quebra-cabeça factual do que levou o recém construído transatlântico ir para o fundo do oceano em um tempo calmo, limpo e com a melhor tecnologia do período. Esta obra auxilia compreender a importância que o levantamento quantitativo tem para o corpo do imaginário, ou seja, foi uma história com acontecimentos breves, porém intensos, a tal ponto de mobilizar as comoções dos dois lados do Atlântico. E também nos possibilita observar pontos capitais da história do navio e a forma que essas imagens vão assumindo em Faraco como, por exemplo, o insolúvel dilema dos botes salva-vidas e, em especial, a imagem da arrogância que acompanhou o navio desde a sua construção até o seu naufrágio.

Entre os vários pontos de convergência entre as obras que buscam tratar da tragédia do *Titanic*, o elemento da arrogância ganha destaque. Se o impacto com o iceberg foi o fator direto do naufrágio, as obras nos condicionam a observar que o caminho para esse impacto foi traçado pela arrogância humana que ganha forma e vida em inúmeros símbolos representativos. Esta lista é longa, mas é interessante observar que ela se evidencia, principalmente, após a catástrofe. O que após o naufrágio é lido como vício, anteriormente se apresenta como virtude.

Vejamos, por exemplo, o tamanho do navio; anteriormente era observado como uma proeza da engenharia, representante da força, e após o naufrágio surge como um exagero, algo desmedido que provocou e não venceu a grandeza da natureza. A velocidade anteriormente ao acidente era tida como uma meta a ser alcançada, instigada por meio do prêmio da Fita Azul, posteriormente como uma medida inconsequente que devia ser evitada e, por fim, talvez o máximo expoente dessa arrogância era a expressão popular, não empresarial, de que “*Nem Deus afunda esse navio*”. Aqui não podemos negar que provavelmente a *White Star Line* tirou muita vantagem da popularização dessa sentença, mas justiça seja feita, ela nunca cunhou esse tipo de afirmação, se limitando a pronunciar oficialmente que o navio era praticamente insubmergível, como aqui já tratado. A frase popular ficou gravada na história do navio tal como seu nome foi escrito em seu casco e se torna a expressão máxima da arrogância que por muito tempo provocou desde a ira dos fanáticos religiosos mais exaltados até a desconfiança dos céticos em relação a essa capacidade técnica oferecendo, após o

naufrágio, um campo vasto para a especulação e criação de teorias escatológicas sobre a arrogância humana e o juízo/punição divina.

De qualquer modo, fica impossível de se negar que o *Titanic* não trouxesse consigo certa arrogância em sua construção, ou no mínimo, um orgulho nascente de um projeto bem sucedido. Esse orgulho e arrogância produzem um fruto funesto, que também possui a sua margem de responsabilidade no naufrágio ao lado do iceberg, trata-se de negligência:

O drama do *Titanic* parece, definitivamente, explicar-se pela negligência e pela fatalidade. Negligência do operador de rádio que não transmitiu à ponte de comando duas mensagens de importância capital. Negligência dos oficiais que se recusaram a fornecer, contrariando o que é habitual, binóculos aos vigias, apesar de numerosas reclamações. Negligência do próprio capitão que, não adotando o hábito de alguns comandantes, não reuniu, no final do dia, os oficiais destinados a assumir o quarto da noite, para estudar com eles a situação geral.¹⁰⁵

Sendo assim, a imagem do *Titanic* como um navio administrado pela negligência é unilateral, pelo menos para os padrões atuais e até mesmo para a lógica básica refletida já naquele período. Entretanto, essa lógica não estava presente na legislação marítima vigente no momento, cuja desatualização em face do tamanho dos transatlânticos que estavam sendo construídos já era outro símbolo de negligência e de arrogância das próprias concepções navais que imprime, por sua vez, uma imagem de inefabilidade técnica que dispensava qualquer prevenção legal. Sendo assim, as conclusões do inquérito e ainda uma reflexão atual levando em consideração as normas vigentes, não poderiam condenar o capitão e a sua equipe, uma vez que o navio estava totalmente dentro da lei, e suas estratégias de segurança, até mesmo a quantidade de botes salva-vidas não apenas respondiam ao exigido, mas como iam além disso.

Nesse sentido, essa imagem da arrogância que perpassa diferentes dimensões da história do *Titanic* também é fruto dos levantamentos factuais sobre o tema que o analisam sob o ponto de vista lógico que domina as atuais concepções de segurança naval, e não necessariamente as normas vigentes do período que tornam legalmente o transatlântico totalmente navegável.

Essa concepção de arrogância se torna evidente no título da obra de Faraco que abre caminho para longas interpretações, relacionadas em grande parte com a concepção de que o *Titanic* se torna esse marco que fecha um tempo, que também é compartilhada pelos dois autores analisados anteriormente. Diferentemente de aurora, ou alvorecer, o termo crepúsculo nos remeteria a fragilidade da luz no declínio do dia, quando a morte do mesmo e a chegada

¹⁰⁵ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p.140.

da noite é certa. Essa perspectiva de morte que ronda toda a história do navio e compartilhada por esses autores, novamente aqui é invocada o fim de uma época, que parece querer resistir, mas seu término natural se torna inevitável. Esse “resistir” as mudanças temporais que podemos ler no imaginário do navio é aceito pelo público por que, principalmente de maneira inconsciente, ele traz consigo o próprio desejo humano de preservação daquilo que é prazeroso ou confortante e sua perpetuação; porém o mundo do *Titanic* já estava conhecendo o seu declínio, cedendo o seu espaço para outra época.

Sendo assim, observa-se que o *Titanic* abre portas para alguns pontos, e fecha para outros. Abre caminho para uma concepção de transatlântico que abrange conforto e luxo, mas começa a fechar as portas para viagens transatlânticas tranquilas, nas quais o melhor companheiro seria um livro, ou a escrita de uma carta. Igualmente se aplica as já discutidas crenças na infabilidade do progresso, ideia quase que infantil, que sede seu espaço para a emergência de um conjunto de medidas de segurança e procedimentos adicionais.

É inegável que o mundo daquele tempo estava em rápida transformação, e o *Titanic* ofereceu sua contribuição e também se tornou ícone desse processo. Da mesma forma não podemos fechar os olhos para as transformações da atualidade que ocorrem em uma velocidade muito maior do que os vapores do princípio do século XX. Essa frenética velocidade pode, inicialmente, nos apontar para a aurora do domínio de um progresso sempre em aperfeiçoamento cuja velocidade nos remete ao *Titanic* fazendo dele ainda necessário. Porém o crepúsculo se faz presente também no inconcebível que pode vir a qualquer momento, também fazendo a leitura do mito do grande navio necessária para os dias atuais. Seja na aurora, ou no crepúsculo, nosso mundo se identifica com o *Titanic*.

As imagens da aurora e do crepúsculo são fortes e definem a temporalidade cronológica que o navio atua. Mesmo que a memória, ou as produções sobre o tema, queiram realizar um retorno ao navio, a temporalidade linear de sua construção, vida útil e morte, facilita a identificação da trajetória do navio com a trajetória humana. Em especial com aquelas, cuja motivação se encontra nos pragmatismos materiais, desenvolvendo assim toda uma moral que tais imagens trazem consigo e as apresentam quase que a todo momento. Essas imagens se processam no inconsciente e não são gratuitas. Não é preciso afirmar categoricamente que as riquezas materiais não puderam salvar os homens da primeira classe, porém a imagem deles ao lado dos homens da terceira, amontoados na popa do navio os configuram como todos pertencentes ao gênero humano lutando pela sobrevivência e compartilhando do mesmo destino. Tal imagem não é gratuita, na medida que é utilizada para encontrar esse reconhecimento na praticidade da vida humana. Ao encontrar respaldo nesse

cotidiano, ela ganha significado e utilidade, desde que seja uma utilidade reflexiva ou por meio desse reconhecimento geral garantir sucesso de bilheteria ou de venda de títulos. Tais imagens também são construídas de acordo com o critério das épocas, se adaptando as variações sociais e culturais dos períodos. Assim, poderíamos ler no imaginário do *Titanic* aquilo que o *Dicionário crítico de política cultural* tenta definir um conceito para imaginário, o qual seria:

O conjunto das imagens não gratuitas e das relações de imagens que constituem o capital inconsciente e pensado do ser-humano. Este capital é formado pelo domínio do arquetipal – ou das invariâncias e universais do comportamento do gênero humano – e pelo domínio do ideográfico, ou das variações e modulações do comportamento do homem localizado em contextos culturais específicos e no interior de unidades grupais. Não se trata, portanto, de um conjunto de fantasias no sentido de irrealidades mas de um substrato simbólico ou conjunto psicocultural (presente tanto no pensamento “primitivo” quanto no civilizado, no racional como no poético, no normal e no patológico), de ampla natureza, que se manifesta sob diferentes formas e cuja função é promover o equilíbrio psicossocial ameaçado pela consciência da morte.¹⁰⁶

Essas imagens então se processariam na adaptação e resistência. É certo que Bloch afirmou que “*os homens mais se parecem com o seu tempo do que com os seus pais*”¹⁰⁷, e não queremos aqui contraria-lo, mas também é observável que ao mergulhar na temporalidade das mentalidades estamos adentrando no universo das resistências. Nesse universo, o mundo do *Titanic* não é mais o nosso, ele já vivenciou o seu crepúsculo e outros depois dele também passaram pelo mesmo; mas também não é totalmente diferente do nosso, se limitando a ser um avô, a passar a sua genética que permite o reconhecimento de seu rosto infantil na face de seus netos. Parece que ao nos deparar com uma necessidade de refletirmos o nosso presente em uma perspectiva comparativa com o passado, abre-se uma necessidade psíquica de se ver a continuidade ou descontinuidades desses objetos, o que aqui denominamos de necessidade de reconhecimento. Sobre isso nossa capacidade sensorial exerce importante função, seja no reconhecimento entre a continuidade e descontinuidade de determinada característica e o funcionamento da mente na fabricação de imagens e os seus usos pela memória. A união entre memória e sensibilidade é fantástica: lembramos o *Titanic* porque o sentimos, seja esse termo entendido nas imagens que ele expressa: drama, agonia, empolgação, comoção e, por fim, a morte.

Esse drama que o termo crepúsculo nos impõe, parece fazer com que as permanências sejam mais salutares do que as rupturas, como em um desejo consciente das mudanças do

¹⁰⁶ COELHO, T. *Dicionário crítico de política cultural*: cultura e imaginário. São Paulo: Iluminuras, 1997.

¹⁰⁷ BLOCH, Marc. *Apologia da história ou O ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

amanhecer que já não é mais o dia que termina, entretanto, muito de sua configuração é a mesma oferecendo condições de funcionamento para a rotina, a qual permite o desdobramento de todos os outros aspectos. Isso nos faz perceber, no universo das sensibilidades, o *Titanic* para além do exótico, do diferente, ou do *retrô*. Nos faz apreendê-lo com parte integrante de nossas perspectivas: a busca pelo sólido, pelo conforto, pelo sonho e pela estabilidade, mesmo que essa venha a entrar em choque com a natureza mais básica da ideia de progresso que implicaria em mudança, ou, em outra perspectiva analítica, até mesmo apoiaria essa noção de progresso entendido como conservar os acertos e superar as falhas, concepção última essa mais aplicável à proposta de engenharia do grande navio. Mas de todo modo, nossos sentidos nos levam ao transatlântico, pois nos vemos nele, inclusive na alternância entre continuidade e descontinuidade como aspectos do pensamento contemporâneo.

Com efeito, ao observar que a continuidade das percepções tem caráter funcional, vendo nisso uma ficção destinada a ‘dissimular a descontinuidade de nossas percepções [...], permitindo sua existência contínua’ (:294), Hume afirma: ‘Nós fingimos a existência contínua das percepções de nossos sentidos para suprimir a sua descontinuidade, e chegamos às noções de alma, de eu e de substância para disfarçar a sua variação’ (:346). Aborda, assim, algo essencial à compreensão dos modos de funcionamento contemporâneos, ou seja, a alternância entre continuidade e descontinuidade das percepções como condição de pensamento.¹⁰⁸

É claro que também podemos observar o exercício que o a ordenamento factual atua sobre o tema: na aproximação, ou separação da temática compreendida pela forma do sensível pelas pessoas. O “crepúsculo”, ao mesmo tempo que inflige uma sensação de término, apresenta uma separação do nosso presente, como se não mais compartilhássemos daquelas perspectivas, mas ao invocar o *Titanic* como metáfora, o reaproxima ao aplicá-lo em nosso contexto pois ali ele encontra o seu reconhecimento. Nota-se, nesse exercício de aproximação e distanciamento, de auroras e de crepúsculos, as imagens que a memória faz do navio, seja no sentido nostálgico, expresso pelos autores anteriormente trabalhados, ou memória entendida como algo vivo no presente, como parte igualmente objetiva desse presente, mesmo que invoca, em certa medida, algo ausente.

Virtual, essa lembrança só pode tornar-se atual pela percepção que a atrai. Impotente, empresta sua vida e sua força à sensação presente na qual ela se materializa’, escreve Bergson. O movimento da percepção, que arranca a memória de sua sonolenta a apaziguadora virtualidade, opera *subtraindo, eliminando*,

¹⁰⁸ HAROCHE, Claudine. **A condição sensível: formas e maneiras de sentir no Ocidente**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2008, p. 203.

seleccionando; a percepção nada acrescenta à memória a não ser introduzi-la no tempo presente.¹⁰⁹

Dessa forma, a noção de crepúsculo impressa nesse contexto do navio e utilizada no título da obra, abre espaço para uma grande quantidade de reflexões possíveis. Porém, ao abrir o livro o leitor pode se decepcionar com a estrutura da obra, que também se evidencia no decorrer da segunda parte do título. Como vimos, se Lord não era dado a grandes interpretações, preferindo um estilo narrativo mais claro, Faraco se exime quase que totalmente dessa função, se tornando fiel a sua proposta de apresentar os fatos “*minuto a minuto*”. Fica claro que a obra de Faraco não é uma obra de interpretação, ou uma narrativa convencional como vemos em outros autores que se propõe a escrever sobre a história do *Titanic*. Faraco é um organizador de dados, com uma metodologia o máximo objetiva possível, reconhecendo até mesmo a impossibilidade de fazê-lo mediante a ausência de dados ou informações ambíguas. Isso faz do livro de Faraco mais uma obra de consulta, uma longa tabela de dados para base de novas pesquisas.

Tudo isso, de maneira nenhuma retira a legitimidade, utilidade e valor da obra deste autor. Faraco se aplica na materialização de um desejo pujante desde que a notícia do naufrágio chegou em terra firme, compreender a sucessão de minutos e as ações humanas nos mesmos para enfim, compreender o que levou o insubmergível *Titanic* para o fundo dos mares. Isso torna, provavelmente, aquela noite a mais intensamente pesquisada, isso não apenas pelo acúmulo de títulos que tratam do mesmo tema, mas principalmente pelo esforço para se compreender, literalmente, minuto a minuto do que se passou desde o impacto do iceberg às 23h40 até o desaparecimento do colosso dos mares às 2h20.

Faraco organiza sua obra citando o horário e descrevendo os eventos. Tal estilo oferece a tradicional cronologia e também lhe confere uma sensação de movimento progressivo, no qual o leitor já conhece o final trágico e se assombra com o conjunto de ações que poderiam ser evitadas, ou as omissões que se somam a esse montante complexo de fatores que somados levaram ao desaparecimento do transatlântico, por exemplo, quando o telegrafista do *Titanic*, Phillips destrata o telegrafista Evans do cargueiro *Californian*, que avisava sobre a presença de gelo próxima e também se tratando do navio mais próximo do *Titanic* naquela noite e as estranhas posturas do capitão Stanley Lord que comandava o

¹⁰⁹ SEIXAS, Jacy Alves de. Os campos (in)elásticos da memória: reflexões sobre a memória histórica. In: SEIXAS, Jacy Alves de; BRESCIANI, Maria Stella e BREPOH, Marion (orgs). **Razão e paixão na política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002, p. 65.

pequeno cargueiro. Percebe-se aqui que por mais objetivo que Faraco tente cunhar a sua obra, ele abre algumas exceções, imprimindo maior vida a seu relato para além de dados tabelados.

23h

Recebida do *Californian* a sétima advertência de gelo. O capitão (Stanley) Lord informa que seu cargueiro, cercado pelo gelo em 42°7'O, vai passar a noite ali.

23h10min

Por que o *Titanic*, obra-mestra da moderna construção naval, haveria de interromper a expedição das mensagens que os magnatas encomendaram de suas suítes, para dar ouvidos àquele monte de sucata, Àquele decrepito cargueiro que, por medo, agachou-se no meio do gelo?

Phillips responde:

Caia fora. Cale a boca. Estou operando com Cape Race e você está bloqueando meu sinal.

E não passa a mensagem recebida à sala de navegação. Evans, por sua vez não retruca e, durante a próxima meia-hora, irá distrair-se ouvindo o incessante tráfego do *Titanic*.¹¹⁰

A história ganha ares de inacreditável quando, apenas cinco minutos antes da colisão do *Titanic*, o telegrafista do *Californian* vai dormir desligando o aparelho. A situação piora quando ambos os navios, separados por alguns poucos quilômetros, não conseguem se comunicar usando a lâmpada Morse e ninguém no *Californian* apresenta a iniciativa de acordar o telegrafista para saber o que estava acontecendo com o navio misterioso no horizonte. O *Californian* apenas irá saber que o *Titanic* afundou na manhã seguinte quando o seu telegrafista volta às atividades e, finalmente eles percebem que assistiram de camarote o maior naufrágio até então ocorrido e não fizeram nada para intervir.

23h35min

No *Californian*, Evans desliga o aparelho e vai dormir. No cargueiro parado no gelo, mantêm-se desperto tão só o pessoal do quarto. Um dos tripulantes tenta contatar pela lâmpada Morse com o navio cujas luzes são vistas pela proa de bombordo. Não há resposta, embora o alcance dos sinais da lâmpada seja de 18km.

Fleet, no cesto da gávea, percebe uma névoa à frente do *Titanic*. Na asa da ponte, Murdoch também vigia, acompanhando de Moody, mas eles só podem ver aquilo que aparece acima da linha da proa. Um distante ponto de luz branca, a bombordo, que jamais será identificado, chama a atenção dos vigias e dos oficiais e quem sabe os distrai. Talvez seja a mesma embarcação que o Capitão Lord vê do *Californian*. Talvez seja o próprio *Californian*.¹¹¹

A partir disso um imenso debate inicia discutindo se as luzes vistas do *Titanic* eram realmente o *California* e se as luzes vistas do *Californian* eram realmente as do *Titanic*. Há

¹¹⁰ FARACO, Sergio. *O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto*. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 58-59.

¹¹¹ FARACO, Sergio. *O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto*. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 59.

teorias que apontam que havia outro navio presente no cenário, também há teorias, a favor do capitão Lord, teóricos estes conhecidos como os *lordistas*, de que mesmo se o telegrafista do *Californian* tivesse ouvido a mensagem do *Titanic*, não poderia ter chegado a tempo, apesar da proximidade, uma vez que o *Californian* estava preso nas banquisas e precisaria realizar uma longa volta para chegar até o *Titanic*.

Se é verdade que ambos os navios eram o *Titanic* e o *Californian*, uma recente explicação ajuda compreender essa confusão. Os fatores climáticos daquela noite foram realmente incomuns. Um dia com temperatura quente, seguido por uma queda brusca da temperatura ocasionada pela Corrente do Labrador, vinda do norte, a mesma que trouxe os icebergs. A partir do momento que o *Titanic* entra na corrente do labrador e essa atravessa aquela parte do oceano, um efeito meteorológico conhecido como *Fata Morgana* acontece. A *Fata Morgana*¹¹² é um efeito muito parecido com as miragens nos desertos, mas ocorre no oceano a baixas temperaturas provocando uma extensão do horizonte rumo ao céu, obstruindo ou confundindo a visão. Em uma noite sem lua, porém limpa com o brilho das estrelas e mar calmo intensifica esse feito. O resultado prático disso foi a confusão entre os navios que não conseguiam se identificar pela lâmpada do código Morse. Essa explicação também auxilia compreender a dificuldade em se observar o iceberg, a *Fata Morgana* teria “escondido” o iceberg, que apenas se revelou quando o navio estava perto de mais. Uma das maneiras de se localizar icebergs nesse período é observar as ondas do mar quebrando em suas bases, na ausência das mesmas em um mar calmo, tal possibilidade de se detectar um iceberg é diminuída consideravelmente. Na verdade, aquilo que os vigias observaram nem foi o iceberg em si, mas uma sombra negra obstruindo a visão das estrelas no horizonte. Mesmo que aquelas luzes fossem, respectivamente do *Titanic* e do *Californian*, na prática, eles não estavam se vendo.

A favor da posição dos *lordistas*, calcula-se que havia, ao menos, quatro navios a mais naquela região que poderiam ter alcançado o *Titanic* antes do seu desaparecimento. Os dois primeiros eram, respectivamente, um *schooner* e um cargueiro, ambos visualizados pelo *Mount Temple*:

Ao contrário ainda das informações do serviço hidrográfico de Washington, outras embarcações estariam nas paragens. Às 3h30, o *Mount Temple* avistou com nitidez um *schonner* que seguia uma rota para leste, e que se encontrava entre a posição do

¹¹² DAILY MAIL REPORT, False wall of water created by 'Fata Morgana' mirage may have hidden iceberg from Titanic lookouts until it was too late. **Mail Online**. 16 abril 2012. Disponível em: <http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2130598/False-wall-water-created-Fata-Morgana-mirage-hidden-iceberg-Titanic-late.html>. Acesso em 24/01/2018.

Titanic e a dele. Um pouco mais tarde, avistou um cargueiro mercante na mesma direção. Tanto um quanto outro podiam não ter telégrafo.¹¹³

Havia também um cargueiro norueguês, desenvolvendo atividades ilegais naquelas imediações, mas na ausência de um telégrafo a bordo, não poderia tomar conhecimento do que estava acontecendo.

De fato, realmente haveria outro navio na proximidade do *Titanic*. Essa embarcação seria um modesto *sealer* norueguês de 500 toneladas, o *Sanson*, um navio que caçava focas sem autorização, ao largo de Terra Nova. Ao retornar para a Islândia, teria sabido do drama do *Titanic*. O imediato do navio, o tenente Erik Naess, teria então contado ao cônsul da Noruega que, durante a noite de 14 de abril, tinha visto ‘grandes estrelas’, lanternas e muitas luzes que se apagaram bruscamente¹¹⁴

O escritor Robert de la Croix adiciona uma revelação perturbadora sobre esse ponto:

Em 1962, o capitão de um pequeno navio me confiou, em seu leito de morte, que se encontrava próximo ao *Titanic* no momento de seu naufrágio. Em pouco tempo poderia tê-lo alcançado e salvar um grande número de pessoas, mas, porque fazia contrabando, temia ter de se explicar e preferiu ficar afastado sem intervir. Um horrível remorso o corroeu até o fim da vida.¹¹⁵

O que torna a história do *Titanic* ainda mais atrativa, aguçando a imaginação e curiosidade são essas inúmeras possibilidades de ter se evitado o choque, somados a outro conjunto de possibilidades de resgate que poderia ter evitado a morte dos passageiros, mas que não ocorreram. Os desencontros são tão numerosos que permitem ao leitor se indagar a quase todo momento: mas como? Nesse sentido, ao apresentar uma narrativa organizando os fatos cronologicamente, o autor permite ao leitor também organizar a sucessão de erros e desencontros que agravavam cada vez mais a situação naquela noite. Ao mesmo tempo isso fortifica a imagem do despreparo que se desencontrava em todos os níveis, seja do técnico ao profissional, por mais que a propaganda de lançamento do navio seja totalmente contra.

É essa imagem sobre o navio que irá predominar durante o século XX. As literaturas de diferentes gêneros reforçam a ideia de que o navio, embora grandioso e imponente, estava totalmente despreparado para enfrentar uma situação dramática daquela natureza. Essa imagem apenas será desconstruída recentemente com as últimas expedições ao navio que revelam uma nova face do *Titanic*, muito próxima da imagem vendida pela propaganda oficial de 1912 que apresentava o navio como uma proeza da engenharia. Atualmente uma releitura

¹¹³ MASSON, Philippe. **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011, p. 166.

¹¹⁴ Idem, p. 166.

¹¹⁵ Idem, p. 167.

vem sendo feita sobre o grande navio, *não se falando mais do Titanic que matou 1500 pessoas, mas do Titanic que salvou 732*¹¹⁶. Essa vertente de pensamento é explorada e apresentada no documentário “*Titanic: mistério resolvido*” lançado em 15 de abril de 2012, reavaliando as concepções técnicas de como o naufrágio teria ocorrido naquela noite, cem anos atrás. É exatamente nesse ponto que temos um novo impulso no imaginário do *Titanic*, que ressurge no mundo da imaginação com esplendor parecido daquele com o qual era tratado em 1912. Sendo assim, essa releitura que evidencia a força do *Titanic* acaba que por interligar as duas pontas do centenário no que tange a avaliação do nível de força do navio.

Essa nova concepção, diferentemente das narrações e descrições até então desenvolvidas, não privilegia uma análise voltada para compreender os caminhos que levam até a catástrofe, mas sim procuram, no ponto de vista técnico da engenharia, compreender o desempenho do navio durante o naufrágio. É uma perspectiva inovadora e antiga ao mesmo tempo. A tentativa de se retratar minuto a minuto os acontecimentos do naufrágio, também engloba tentar responder como o *Titanic* afundou; entretanto se torna inovadora na medida em que explora o lado estrutural do transatlântico e o seu comportamento quando submetido as tensões do naufrágio e os rompimentos da estabilidade para a qual foi projetado.

Até agora as obras que retratam a história do *Titanic* privilegiam o lado social, focando nas relações entre os indivíduos, suas posturas e decisões, as divisões de classes e especialmente as falhas humanas que conduziram a tragédia, tudo isso investigado minuto a minuto. Embora, de acordo com a concepção de Bloch de que a história é a “*Ciência dos homens, dissemos. [...] dos homens no tempo*”¹¹⁷, uma análise estrutural do transatlântico, que competiria muito mais ao domínio da engenharia náutica do que ao historiador, teria muito a dizer e a colaborar com a narrativas sobre o tema. Provavelmente, falar da técnica seja uma função mais apropriada para a engenharia, ou seja, com os avanços da tecnologia e da arqueologia marinha, conjuntamente com os próprios avanços da engenharia naval, teríamos uma resposta mais sólida, porém não definitiva, sobre os limites da resistência estrutural do transatlântico e seu respectivo desempenho durante o naufrágio. Até então, muito do domínio especulativo tem dominado essa área, porém com as recentes expedições novas respostas esclarecedoras têm surgido sobre como foi a trajetória do grande navio desde o impacto com o iceberg até a colisão final com o leito do oceano. Entretanto, muitas perguntas inda ficam sem

¹¹⁶ *Titanic: Mistery Solved*. Direção de Tony Bacon, Rushmore Denooger. EUA: History Channel, 2012. 1 filme (1h28min).

¹¹⁷ BLOCH, Marc Leopold Benjamin. **Apologia da história, ou, O ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001, p. 55.

respostas deixando espaço para a imaginação cultivar ainda mais o fascínio que permeia o imaginário do *Titanic*.

Por fim, Faraco não encerra o seu trabalho no momento do naufrágio, descrevendo os eventos posteriores, como o desembarque em Nova York e a convocação dos inquéritos, coroando a sua obra com uma lista completa dos passageiros salvos, local de embarque e bote salva vida no qual embarcaram. Entretanto, o desfecho simbólico se dá momentos antes, quando descreve o desaparecimento do leviatã:

2h20min

Com rugido monstruoso, a popa começa a mergulhar. As ondas sacodem os botes mais próximos. Aquele prodígio sobre as águas, insígnia da opulência eduardiana, não existe mais, e a deformada carcaça de uma era de esplendor viaja para o seu túmulo, num ângulo de 30º graus e à espantosa velocidade de 75km/h, a 1.600 km da cidade em que Ismay queria aportar na terça-feira.¹¹⁸

Nota-se a mistura dos estilos, a objetividade dos dados com a lamentação do término. Aqui mais uma vez se reforça a imagem de que uma época se finda com o desaparecimento do transatlântico, que leva consigo sonhos e expectativas. Embora Lord tenha realizado um esforço para findar sua obra com um quadro mais ameno, porém a imagem que fica é a da perda em suas múltiplas dimensão e uma lamentação interna por causa disso. Seja a perda do navio enquanto maravilha náutica, a perda de vidas humanas como também a perda de expectativas. Torna-se evidente que o *Titanic* deixa uma lacuna atrás de si, um vácuo que produz uma força de sucção e que arrasta para o fundo aquilo que ficou na superfície. Seja a sucção real que fez com que os botes se afastaram, ou uma sucção simbólica, mas não menos verdadeira, e importante observar que o fascínio que o navio e sua história produzem atuam como sucção que leva a atenção para si.

Nesse sentido, o imaginário seria essa correnteza de resistência às mudanças como também algo que puxa para si e oferece um direcionamento. Por mais que navios maiores sejam construídos, eles não conseguem tirar a imagem de grandeza do *Titanic* e, caso um desastre marítimo de igual intensidade aconteça, como o caso do *Costa Concordia* em 2012, tal acidente acaba ficando a sombra da história do *Titanic*, o qual é invocando para fazer referência a essa tragédia mais contemporânea. Em síntese, a dimensão das sensibilidades de uma tragédia náutica recente só se torna melhor compreendida quando o *Titanic* é invocado, o que ocorre quase de maneira automática, ou no mínimo inconsciente. Pode-se observar

¹¹⁸ FARACO, Sergio. *O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto*. Porto Alegre: L&PM, 2006, p. 115.

também que, por exemplo, a tragédia do *Costa Concordia* foi apenas um gatilho que acionou uma memória, não individual, mas coletiva: o *Titanic* ausente como navio se fez presente como representante e significante. E além disso, também pode se observar o *Titanic* como reflexo dessa sociedade, cuja imagem também se reflete no naufrágio do *Costa Concordia* que traz consigo elementos simbólicos do presente e do passado. Ambos os naufrágios, e sua relação de um invocando o outro, possuem o seu impacto na sociedade, seja como uma comoção coletiva ocasionada pela mídia diante de uma grande catástrofe social, como também um alerta de que a civilização e seus elementos constitutivos não são infalíveis: todo o mundo construído pelas mãos humanas ainda está sujeito a um fim. A grandeza de nossas construções apenas tentaria esconder essa realidade no sentido de trazer um conforto a mais no inconsciente, porém, o simbolismo desses naufrágios não deixam de exercer esse impacto, seja no social quanto nas mentalidades; assim poderíamos compreender que:

Estas representações da realidade social (e não o simples reflexo destas), inventadas e elaboradas com materiais tomados do fluxo simbólico, tem uma realidade específica que reside em sua mesma existência, em seu impacto variável sobre as mentalidades e os comportamentos coletivos, nas suas múltiplas funções que exercem na vida social.¹¹⁹

Por assim dizer, ao acionar a nossa curiosidade o *Titanic* também abre espaço para compreender a nossa própria modernidade e os acontecimentos, especialmente as tragédias, a ela relacionadas e seus impactos na vida social conjuntamente com as funções que suas imagens exercem nesse mesmo campo. De fato, nossa mentalidade contemporânea não nasce com o grande navio, mas pode tê-lo como símbolo ou como um significado de compreensão, como um verbete no dicionário que possibilita o entendimento de determinado termo. E é buscando as diferenças e continuidades que nos aproximamos desse símbolo e conseguimos compreender melhor determinados aspectos de nosso cotidiano e suas formas de pensar. Nesse sentido, o imaginário do grande navio se torna uma necessidade de compreensão que nossa civilização apresenta, uma necessidade de olhar para o universo sensível de outras gerações, diferentes mas não tão antagônicas a nós, para realizar um exercício de auto – compreensão, ou, no mínimo, se reconhecer nesse outro.

Talvez os homens de hoje sintam a necessidade de trazer para a superfície da consciência os sentimentos de outrora, enterrados numa memória coletiva profunda. Pesquisa subterrânea das sabedorias anônimas: não sabedoria ou

¹¹⁹ BACZKO, Bronislaw. **Los Imaginarios Sociales: memorias y esperanzas colectivas**. 2ª ed, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión SAIC, 1991, p. 8.

verdade atemporal, mas sabedorias empíricas que reagem as relações familiares entre as coletividades humanas e cada indivíduo, a natureza, a vida, a morte, Deus e o além.¹²⁰

¹²⁰ ARIES, Philippe. A História das mentalidades. In: LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. 4º ed, São Paulo: Martins Fontes, 2001, p.175.

CAPÍTULO II

A ficção nos romances históricos: os sonhos e a tragédia.

“A água, então, primeiro deslizando, depois forçando passagem aos borbotões, varreu-nos para longe um do outro.”¹²¹
(Beryl Bainbridge)

O imaginário poderia ser visto como uma dimensão fluída e real, tão importante para compreensão do social e cultural, em especial as formas de entender as representações que são feitas desse mundo externo. A história nos possibilita uma abertura significativa nesse sentido, porém outros campos podem ampliar nossa visão por meio de diferentes elementos que não se limitem a compreensões econômicas e políticas, mas apreendem outra importante dimensão: as imagens que são feitas e refeitas de determinado objeto. Para isso a literatura abre igualmente outra janela de grande importância para esse exercício de compreensão de uma determinada realidade. História e literatura aqui podem atuar juntas e com igual importância para a compreensão desse imaginário. Ambas partem de um real, seja o historiador que parte de suas fontes documentais, ou o escritor que utiliza dos recursos linguísticos e das sensibilidades para produzir sua obra. Podem ser linguagens distintas em seus respectivos campos, mas quando unidas ampliam as possibilidades interpretativas cujas análises estariam limitadas diante de uma visão puramente econômica ou política. Sendo assim podemos observar que:

No caso, este entendimento da História como uma narrativa sobre o passado liga-se ao conceito de representação, que encarna a ideia de uma substituição, ou ainda da presentificação de uma ausência. Assim, no sistema de representações sociais construídas pelos homens para atribuir significado ao mundo, ao que se dá o nome de imaginário, a Literatura e a História teriam o seu lugar, como formas ou modalidades discursivas que tem sempre como referência o real, mesmo que seja para negá-lo, ultrapassá-lo ou transfigurá-lo.¹²²

Dessa maneira, tanto literatura quando história partiriam de uma realidade mas não parariam nela; da mesma forma que em seus escritos não poderiam conter essa realidade, seja a quantidade de fatos que poderiam ser contados ou a quantidade de sonhos que poderiam ser esquematizados. Porém, tanto uma como a outra são formas de se compreender essa realidade

¹²¹ BAINBRIDGE, Beryl. **Cada um por si: Titanic, um romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 8.

¹²² PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel**, n.14, set 2003, p. 33.

por diferentes ângulos de vistas, o que nos conferiria diferentes imagens. É nessa variação de imagem que podemos mergulhar com maior intensidade na fluído psíquico do imaginário. Pensavento aprofunda a sua análise colocando em evidência o caráter interpretativo do trabalho do historiador:

Na busca de construir uma representação sobre o passado, o historiador está preso a algo que tenha ocorrido e que tenha deixado traços objetivos, pois ele não cria traços, ele os descobre, pela pergunta que faz e o que cria realmente é a versão interpretativa.¹²³

Sendo assim, o trabalho do escritor literário apontaria uma vantagem em relação ao do historiador. O estilo de escrita do primeiro não estaria presa aos critérios de comprovação, mas estaria a serviço da imaginação. Sendo assim, a literatura também auxiliaria, de maneira profunda, na construção, manutenção e propagação de um determinado imaginário.

O romance histórico, estilo abordado em larga escala em relação as obras literárias produzidas sobre o *Titanic*, surge sob essa lógica, ou seja, sempre na perspectiva do escritor a narrativa se ambienta em um determinado passado histórico, ou naquilo que o escritor elege como características desse passado, mas estrutura todo um novo mundo com novos personagens que agora se relacionam com personagens reais em ambientes conhecidos pela história. As velhas imagens se tornam novas, e o plano da especulação se vê livre para passear sobre aquilo que poderia ter acontecido, mas já não há mais necessidade de comprovação. O leitor entra em potencial criando em si, com base em suas experiências, imagens pessoais daquilo que está registrado e vai construindo o seu imaginário sobre o *Titanic*. Enquanto uma base está voltada para a sua experiência pessoal, outra se volta para o imaginário que o livro está inserido, o qual também é fruto dessa codificação de uma realidade externa para uma realidade interna.

Já a literatura, nos indica Paul Ricoeur, cria uma modalidade narrativa referencial ao mundo, com pretensão aproximativa. Não precisa comprovar ou chegar a uma veracidade, mas obter uma coerência de sentido e um efeito de verossimilhança. A rigor, História e Literatura obtêm o mesmo efeito: a verossimilhança, com a diferença de que o historiador tem uma pretensão de veracidade.¹²⁴

É buscando compreender essa verossimilhança que possuímos uma aproximação entre história e literatura. Esta última muito tem a agregar a primeira no sentido de poder expressar

¹²³ PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel**, n.14, set 2003, p. 35.

¹²⁴ PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel**, n.14, set 2003, p. 37.

determinadas peças para a montagem de um quebra cabeça que determinadas fontes históricas convencionais estariam incapacitadas de fazer. Em especial tais peças se voltariam para o universo das sensibilidades, muito mais abundante e rico na literatura enquanto expressão artística e do imaginário, do que outros espaços, como o trabalho do historiador que elege como paradigma métodos, teoria e fontes como padronização científica de seu trabalho. Juntamente com esse domínio da sensibilidade temos a dimensão criativa do autor; tal criatividade, ao lado da curiosidade que move o historiador, é um importante instrumento de construção desse imaginário no qual o *Titanic* se encontra circunscrito.

A história do *Titanic* é um convite que atinge, ao menos, duas dimensões do pensamento humano: a curiosidade e a criatividade. A curiosidade, como apontado no capítulo predecessor nos leva a indagação, a pesquisa, buscar compreender o que aconteceu naquela noite. Isso leva aos interessados mergulhar a fundo em frenéticas pesquisas cujo objetivo é esmiuçar, o máximo possível, os acontecimentos que envolvem o navio e a sua tragédia. As obras narrativas, ou seja, as escritas sobre a história do *Titanic* nascem desse ponto de partida e ganham maior dinâmica no estilo da escrita, produzida por sua vez, pela criatividade do redator. Dessa forma, grandes temas como o naufrágio do *Titanic* dificilmente teriam a repercussão e dariam corpo a um imaginário se atendo unicamente a dados técnicos descritivos, mas a construção desse imaginário também passa pela invenção e imaginação, encontrada muito mais fartamente na literatura. Como nos apresenta Baczko ao analisar a influência do imaginário na manutenção do poder real durante a Idade Média:

Através destes objetos, este *corpus regalitatis medii aevii*, e sua copiosa fortuna, se encontram um trabalho multissecular de invenção e de imaginação que buscava materializar as representações de poder real e particularmente os princípios de sua legitimidade.¹²⁵

A materialização desse imaginário é de grande importância para a sua eficácia, seja no objeto da coroa, do manto ou do cetro, como também no do navio, nos seus botes e no *Carpathia*. Tais imagens, por sua vez são apropriadas pela literatura e passada a diante por meio da transformação que a criatividade do escritor lhe proporciona. É possível igualmente observar aqui que o imaginário nasce também da produção artística e por meio dela se desenvolve ganhando mais amplitude. Por exemplo, o que seria do imaginário cristão do purgatório se não fossem as obras de artes das catedrais, os sermões e das hagiografias, que estão todos interligados, direta ou indiretamente, a um tema central lhe oferecendo corpo,

¹²⁵ BACZKO, Bronislaw. **Los Imaginarios Sociales: memorias y esperanzas colectivas**. 2ª ed, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión SAIC, 1991, p. 14.

inteligibilidade e assim permitindo que pelos meios sensoriais adentre no universo íntimo do indivíduo, para ali desenvolver ações concretas? Nesse sentido, esses elementos artísticos visíveis, como uma pintura, literatura ou música, oferecem estilos de matéria prima com a qual o imaginário irá ganhar forma, seja coletivamente ou individualmente na imaginação do observador. Esse por sua vez não é passivo, interfere em sua posição na construção dessas imagens e também em sua difusão, é ele que abre as portas de sua imaginação na qual novas estruturas começam a ser criadas e elementos constituídos.

Se a curiosidade leva a um levantamento de dados, por meio da tentativa de compreensão e da busca pelas respostas dos porquês; a criatividade daria impulso a outro tipo de produção: a literatura. Esta, por sua vez, expressaria um conjunto de informações que, ao interrogadas, falaria muito mais além, ou seja, por meio da leitura podemos ir mais afundo no indivíduo, ou coletividade, para compreender as suas formas de pensar. Não é necessário ir muito além, podemos observar a importância que a literatura possui para as religiões livrescas e como esse material, o livro sagrado, imprime uma configuração a um determinado tipo de imaginário e, a partir dele, as formas de agir daquela sociedade. As histórias ali registradas, factuais ou não, ou um híbrido entre facto e alegoria, se tornam quase que ao mesmo tempo um fruto inspirado por aquela cultura e também o fruto que inspira essa mesma cultura.

Nessa perspectiva, a literatura se torna uma importante porta para compreensão de um determinado imaginário, sua formação e atuação, conjuntamente com a relação das pessoas com o mesmo. Nesse caminho de compreensão do imaginário por meio da literatura, se torna quase que evidente noutra dimensão de igual importância para se compreender desde o imaginário, a literatura e a relação entre ambos: a sensibilidade. É na sensibilidade coletiva que temos as vias de transição daquelas informações, ou matérias primas, que permitem a formação de imagens internas ao indivíduo e esse processo, no nível coletivo, oferece gradualmente corpo ao imaginário: *A literatura, instrumento eletroscópio, vibra e registra prontamente os frêmitos da sensibilidade coletiva. A críspação sobre a morte, expressão e metáfora do mal de viver, torna-se um dos indicadores privilegiados da história da sensibilidade atual.*¹²⁶

Pode-se perceber que a literatura que elege o naufrágio do *Titanic* como tema, ou de alguma forma a ele faz referência, ao mesmo tempo auxilia compreender o imaginário do navio conjuntamente alimenta o mesmo. Auxilia compreender por que nela fazemos uma leitura sobre as sensibilidades coletivas que faz com que os olhares se voltem para o navio e

¹²⁶ VOVELLE, Michel. **Ideologias e mentalidades**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991, p. 58.

alimenta esse imaginário na medida em que a criatividade, usando de elementos factuais e ficcionais, oferece novas roupagens a antigos sonhos, demonstrando a suas adaptações a novos cenários e contextos. Como apresentado no capítulo anterior, tais cenários não se distanciam muito do universo de 1912, uma vez que se isso ocorresse não haveria o reconhecimento que permite identificarmos com o navio e receber como herança o seu legado. Ao mesmo tempo não é totalmente igual devido a um conjunto de fatores amplos, como o aumento da velocidade das transformações estruturais no decorrer do século XX, gerando essa diferenciação que, por sua vez, colabora em um processo de estranhamento, mas não necessariamente de rejeição.

É nessa diferenciação que a história, enquanto disciplina, se torna possível e aqui poderíamos acrescentar outra reflexão: se essa diferenciação permite o trabalho historiográfico, ela também abre espaço para a curiosidade em saber. Quando isso é aplicado ao romance histórico, as duas dimensões trabalham juntas, ou seja, a diferenciação abre caminho para a busca pelo saber e a criatividade da imaginação, com esse material recolhido, promove a trama. Essa promoção da trama é capital tanto para a compreensão do imaginário do navio como também para a compreensão dos pontos de partida do tempo e do autor que a produz. É importante que esse autor, diferentemente do historiador positivista, não pretende “*descrever os fatos tal como ocorreram*”, mas trabalha em um espaço destinado a ficção a qual abre licença poética e dá vida ao universo das especulações relacionadas ao tema: o navio não se parte, ele ressurge do oceano, seus mortos ganham vida, protagonistas e antagonistas revelam suas naturezas.

Tal obra, nesse sentido, ganha pelo menos três temporalidades, que enriquecem ainda mais as análises que podem ser nelas feitas. Primeiramente busca se ambientar a trama na época em que o desastre se passa, dando-lhe o caráter de romance histórico, mas não se reduz a isso. A segunda temporalidade seria a do autor, o tempo em que ele escreve. Tal como o historiador, o passado e suas fontes não falam por si, mas respondem apenas quando interrogadas, ou seja, existem traços e preocupações do presente envolvidas nesse relato que deseja se localizar em um passado. Esses traços e preocupações são, em sua grande maioria, indagações e indícios que acabam falando mais sobre nós, do que sobre aqueles que são o objeto de estudo. Isso revela uma importante dimensão de nossa sensibilidade, por meio da qual entendemos, ou pelo menos podemos reconhecer os indícios que nos levam a priorizar um quadro ao invés de outro em uma análise historiográfica, ou na construção de um romance histórico.

No que tange esse gênero de literatura sobre o *Titanic*, elementos da sensibilidade se tornam as pilastras que fornecem o tempero à obra e, ao fazer isso, colaboram com o tom do imaginário. O primeiro é o drama, que também invade os diferentes estilos das narrativas historiográficas, como também apontado no capítulo anterior. O tom da catástrofe, do terror, especialmente da eminência da morte, comum a todas as épocas e que sempre ganha sua maior expressão no universo sensível do presente, uma vez que não é necessariamente a morte dos passageiros que nos assusta, ela está distante e já ocorreu, mas sim é a projeção da nossa morte na deles que nos ocasiona o terror, por isso essa maior evidência no presente. O segundo é o elemento da afeição, o romance que no envolve, o conforto e fúria da paixão que são substituídos bruscamente pela luta pela sobrevivência e o luto da perda do amado.

Nota-se aqui que o romance histórico que abarca como tema o *Titanic* elege dois tipos de sensibilidades primitivas e talvez aqui esteja as primícias mais básicas para o processo de reconhecimento e atrativo que o transatlântico realiza. Primeiramente está a busca pela sobrevivência e um ambiente hostil (o naufrágio), no qual os instintos do indivíduo tomam a frente de sua razão fazendo que ele tome atitudes que não faria no ambiente artificial e protetor da civilização, como disparar uma arma em um convés cheio de pessoas, pular contra o espelho d'água de uma altura de um prédio de dez andares, entre outros. O instinto de sobrevivência aqui entra em conflito com a postura civilizacional e é desse conflito que surge a figura do herói do *Titanic*.

A figura do herói do *Titanic* possui um perfil fácil de ser compreendido, mas difícil de ser vivenciado, por isso ele encontra na ficção um espaço apropriado para brilhar e promover admiração; o que também ocorre nas narrativas voltadas para o tema, as quais não se preocupam em realizar um processo de desconstrução dessa imagem e até mesmo realizam uma promoção. Pelo menos para o imaginário, não importa essas narrativas comprovarem, ou não que indivíduos como o capitão Smith ou o engenheiro Tomas Andrews tiveram posturas ímpares, sendo eficientes o máximo que podiam no decorrer de todo o processo de agonia do navio. Essa imagem já é consagrada e tradicional desse imaginário que vai se configurando segundo esses paradigmas.

Esse herói primeiramente é desapegado de si, consegue vencer o instintivo apelo de salvar sua vida e parte para auxiliar o salvamento de seus semelhantes. Por natureza, esse herói é altruísta, se preocupa com o outro por que sua função lhe impõe isso como responsabilidade, seja do capitão, dos oficiais, do engenheiro chefe ou dos homens em geral aos quais, neste contexto, lhe são apresentadas a sua função de provedores e protetores dos ditos frágeis e colaboram nesse processo, evidência principal nisso está na famosa frase

“mulheres e crianças primeiro”. Em segundo, está o comportamento sereno, que confere ao naufrágio o “estranho ambiente de calma”, também discutido no capítulo anterior, a supremacia britânica é exaltada e o preconceito contra os latinos também é evidenciado, os quais aparecem nos relatos como os desesperados e causadores de desordem, ou seja, atuam segundo os seus instintos básicos, colocando a sua vida em primeiro lugar, diferente do britânico, de classe e moral elevada, civilizado que atua nos moldes desse altruísmo.

Em segundo, está o instinto de preservação da espécie, que surge de duas formas. A primeira é o relacionamento amoroso, a paixão e o desejo. Tais sensações são altamente controladas pela rígida moral vitoriana que ainda pairava no alvorecer do século XX, porém o navio é o espaço do desconhecido, embora ser considerado uma continuidade do território, fruto e extensão da civilização, navega no meio do mar, da natureza e do selvagem. É ali o encontro do desconhecido, do novo, no qual brota a proibição, seja da moral vitoriana, como também a proibição de contato entre a não menos rígida hierarquia de classes. Toda essa proibição aumenta o desejo da aventura e favorece as paixões.

Percebe um traço de ensinamento moral também no imaginário do *Titanic*, tais paixões, quando não são combatidas ou controladas terminam em tragédia pois o próprio destino, por meio do instrumento do naufrágio, impõe a sua vontade que o encontro entre essas classes é proibido. Mas o desejo instintivo, puramente animal com o objetivo de fortalecer a espécie por meio da variação genética, deseja essa experiência que impulsiona a uma relação amorosa abordo do transatlântico, mas o apêndice moral da história aqui ressurge, reforçando a sua mensagem de que tudo aquilo não passava de um sonho, como o próprio navio que não existe mais ao raiar do sol do dia 15: o amante está morto nas águas gélidas e sede seu local à solidão, já o orgulhoso e luxuoso navio sede seu lugar ao modesto e velho *Carpathia*.

A segunda forma não é menos interessante e, por mais contraditória que pareça, está na raiz do comportamento heroico do civilizado e moralizado súdito britânico. O desejo de salvar os mais frágeis, na história representados pelas mulheres e crianças, não nasceria necessariamente de uma posição nobre ou uma consciência coletiva gestada em uma civilização cristã de colocar o outro em primeiro lugar, mas sim em colocar a espécie nesta posição prioritária. Isso levaria os homens a se sacrificarem pelas mulheres e crianças porque umas garantiriam a continuidade da procriação e as outras a existência da próxima geração. Isso se daria no submundo do inconsciente e aconteceria despercebidamente porque, obviamente, em uma catástrofe na qual o tempo é um luxo que as pessoas não possuem, ninguém ficaria se dando a esses tipos de reflexões teóricas, mas dedicaria suas energias a

ação do salvamento, movidos por esse desejo altruísta que, aquém de ser algo civilizacional, primordialmente é uma atitude animal.

A literatura sobre o *Titanic*, abordaria esse dois temas primordiais, base comum para a confecção dos sonhos: a vida em sua plenitude, representada pelo romance e a morte, responsável pelo drama. Retomando as palavras de Mendelsohn, o *Titanic*:[...] *reproduz a estrutura e os temas de nossos mitos mais fundamentais e de nossas mais antigas tragédias*.¹²⁷ O *Titanic* se torna representação do processo natural da vida. Tal como as tragédias gregas, o desfecho é marcado pelo golpe final do destino, no qual as moiras cortam o novelo da vida, destino inevitável a todos os seres vivos. Não importa a condição que ela ocorra, a morte sempre assume o efeito trágico, do luto e da perda irreparável, seguida pela lamentação, pelo silêncio dos sobreviventes boiando em barquinhos sobre um oceano de incertezas.

1. Elementos constitutivos nos romances sobre o *Titanic*: sonhos e devaneios.

Como apresentado anteriormente, para se compreender melhor sobre os valores, sentimentos, sonhos e todo esse universo sensível, tão caro na relação de formação das imagens e seus efeitos na psique humana, a literatura se torna um excelente recurso, pois como nos apresenta (*o escritor da literatura*) *Tem, talvez mais que o próprio historiador, esta consciência de que há um público leitor e que é preciso cativá-lo*,¹²⁸ ou seja, o escritor precisa estar ciente daquilo que está na mente de seu público leitor e não simplesmente criar uma obra totalmente inovadora que não tenha respaldo também na imaginação das pessoas, caso contrário ela jamais teria reconhecimento.

É no caminho desse “cativar” que o escritor começa a traçar elementos constitutivos do imaginário social de determinado seguimento para a criação das imagens de sua obra. No que se refere ao *Titanic*, as imagens do romance proibido que termina em tragédia junto do navio, tal como um sonho que tem seu fim estipulado com o despertar do sonhador, ou seja, precisa conhecer o seu fim por meio do despertar, ou da desilusão. Diante disso, por meio da criatividade o autor vai conduzindo a sua narrativa até esse ponto final, que se dá geralmente com o naufrágio ou como um desdobramento deste. Sendo assim, a literatura possibilita traçar

¹²⁷ MENDELSON, Daniel. Inafundável: por que não conseguimos esquecer o Titanic. In: LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 28.

¹²⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel**, n.14, set 2003, p. 39.

esse caminho de construção da narrativa com tais elementos, o sonho, o romance, a tragédia, o heroísmo, a fragilidade, a arrogância, o devaneio, entre outros. Podemos perceber então que:

Mas, se o historiador estiver interessado em resgatar as sensibilidades de uma época, os valores, razões e sentimentos que moviam as sociabilidades e davam o clima de um momento dado no passado, ou em ver como os homens representavam a si próprios e ao mundo, a Literatura se torna uma fonte muito especial para o seu trabalho. A literatura, como se sabe, é sempre fonte de si mesma, ou seja, diz sobre o presente da sua escrita e não sobre a temporalidade do narrado.¹²⁹

A criatividade que impulsiona a construção do romance utiliza o devaneio como instrumento. O devaneio aqui não deve ser entendido simplesmente como uma abstração alienante que rouba o indivíduo de uma realidade consciente, muito pelo contrário. Trata-se de um devaneio que brota da criatividade e faz da realidade, física e psíquica, seu ponto de partida. O devaneio criativo se alimenta dessa realidade, seja contemporânea que move os interesses e questionamentos, como também a realidade passada, perdida pela dimensão passageira do tempo, mas refletida pela reconstrução representativa. É a partir desse devaneio que possibilita ao romance histórico abrir uma janela para uma nova dimensão que avança além dos limites factuais guardados no tempo. *Esse devaneio e um devaneio que escreve, ou que pelo menos promete escrever. Ele já está diante desse grande universo que é a página em branco. Então as imagens se compõe e se ordenam.*¹³⁰

Tal devaneio não nega esses fatos, mas se alimenta deles. As alterações que transitam e separam nossa época da qual se ambienta o romance, possibilitando assim o surgimento das diferenças, não apenas criam a possibilidade de se construir uma narrativa, mas também possibilitam o deslocamento à esse passado. Esse deslocamento não é em sentido literal, mas apenas uma figura de linguagem, o que na realidade se processa nesse movimento é a criação de imagens por meio da atividade intelectual que não necessariamente devem objetividade realística histórica, mas também não se furtam a essa. A criação dessas imagens é fruto desse devaneio, que por sua vez permite a existência do sonho. O devaneio então seria, primeiramente, um deslocamento do nosso ponto presente para a construção virtual de um universo que se caracteriza pelo hibridismo temporal, de maneira muito geral, sensibilidades presentes, travestidas com roupas históricas passeiam pelos conveses iluminados do *Titanic*. Isso oferece nova vida ao transatlântico e assim, ao pintar uma nova imagem, ou uma imagem atualizada, acrescenta-se um parágrafo a mais ao seu imaginário.

¹²⁹ Idem.

¹³⁰ BACHELAER, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 6.

*Um mundo se forma no devaneio, um mundo que é o nosso mundo. E seu sonho sonhado ensina-nos possibilidades de engrandecimento de nosso ser nesse universo que é o nosso.*¹³¹

É nesse ponto que o leitor deixa de ser um expectador passivo e passa a atuar na trama. Por meio de imagens prévias, oriundas de experiências múltiplas, ele constrói o cenário ali descrito sob suas perspectivas pessoais. Esse movimento é uma atividade que pode ser exercida com excelência no campo da literatura, e seu principal construtor é o devaneio. A literatura assim se torna um encontro desses devaneios, seja o do escritor que constrói um universo de personagens e de relações ambientados em um passado histórico, como a do leitor que toma e se apropria dessas relações e dos demais conjuntos da trama como seus, fazendo deles a sua realidade nesse devaneio propiciado pela leitura. Por exemplo, o leitor pode não ter passado pela experiência da traição de um amigo, como o protagonista Morgan da obra de Bainbrigde, mas com a descrição e criação do ambiente que a autora constrói, logo esse leitor se torna testemunha presente nas suítes de luxo do *Titanic*, passando pelo processo de identificação e de apoio ao rapaz vitimado, tomando suas dores para si. É nesse momento também que os sentimentos afloram o desejo de proteção a vítima, de intervenção, de revolta contra o antagonista, ou seja, todo esse universo sensível parte do indivíduo e oferecem vida a obra. *Todos os sentidos despertam e se harmonizam no devaneio poético. É sua polifonia dos sentidos que o devaneio poético escuta e que a consciência poética deve registrar.*¹³²

Esse conjunto de emoções, construções, imagens e deslocamentos são constituídos por meio desse devaneio e também constitui o devaneio, em uma mão de via dupla e será esse o imaginário, ou parte do imaginário que o indivíduo ou a coletividade levará do *Titanic*, dependendo do grau de influência e de aceitabilidade da obra.

A título exemplificativo, a ponta visível do iceberg que se constitui o imaginário do *Titanic* na atualidade, e em algumas situações a totalidade desse iceberg, são as imagens do filme de James Cameron¹³³ no qual a magia do cinema possibilitou um devaneio tão forte que faz do expectador resistir em despertar do sonho, levando para a realidade histórica personagens fictícios. Não é função nossa aqui analisar como o diretor possibilita isso, o que obviamente não é apenas de sua responsabilidade, mas de toda a equipe e, especialmente, da aceitabilidade do expectador que compra essa imagem como uma realidade sua, pertencente a sua experiência como testemunha que vivencia essa trama. Porém, uma coisa se torna clara nesse processo e que, de igual forma, ocorre na literatura e aqui já pincelado: a obra pelo

¹³¹ BACHELAER, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 8.

¹³² BACHELAER, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 6.

¹³³ TITANIC. Direção: James Cameron. EUA: Twentieth Century Fox & Paramount Pictures, 1997. 1 filme (194min).

diretor ou pelo autor traz consigo elementos do presente que acabam falando diretamente com o expectador, porém ambientados no passado. Considerável parte da população já vivenciou um romance com obstáculos rígidos e aparentemente intransponíveis como dos personagens principais da maioria dessa produção, tal coincidência leva o expectador se colocar no local do outro, em um movimento de altruísmo, e se compadecer de sua dor, lhe oferecendo apoio e torcendo pelo seu sucesso na expectativa de castigo do vilão. Provavelmente esse impedimento amoroso do indivíduo não passou pelas barreiras de classes herdadas da era vitoriana em um navio de luxo eduardiano, o que não impede esse processo de reconhecimento proporcionado pelo devaneio, mas alarga ainda mais o caminho para atuação desse devaneio, em especial pela curiosidade em si, de vivenciar essa realidade diferenciada, oferecendo novo impulso ao envolvimento com a trama e, conseqüentemente, mergulhar mais fundo nesse imaginário.

O romance histórico se torna um lugar propício ao envolvimento desse devaneio, além de oferecer um cenário histórico, pega impulso na força latente da paixão. A paixão por sua vez, embora intensa, não é de grande durabilidade, mas passageira; tal como os passageiros do navio que lhe dão condição de existência, como a própria vida curta do transatlântico, cujo fim é a catástrofe; tal paixão então se revela mortal pelas proibições como pelo contexto da tragédia que se processa em um espaço para além dos corações envolvidos e sobre eles determinam os seus destinos.

Esse toque de ficção nascido da criatividade e que encontra sua condição de existência pelo e no devaneio é que possibilita enriquecer o imaginário com novas representações. Isso oferece uma forma mais completa do imaginário, como se os fatos históricos, meramente descritivos lhe dessem uma estrutura principal, da qual saíssem ramificações de escolha do leitor, tais ramificações brotariam dos devaneios e da ficção. Conforme esse imaginário vai se estendendo ao longo da linha do tempo, tais ramificações também possibilitam a criação de novas estruturas. Exemplo disso é o mito que a orquestra do *Titanic* teria tocado a canção “*Mais perto de Ti, meu Deus*”. Entretanto, o vínculo, embora fictício, dessa música com o naufrágio do navio, se tornou tão intenso e repetitivo nas obras referentes a catástrofe que atualmente é impossível pensar o naufrágio destituído da mesma.

Por mais que os testemunhos dos passageiros divergem daquilo que é relatado pela ficção, os devaneios que levaram a construção delas assumiram uma forma tão consolidada que parte do universo por eles criado indo atuar em substituição de fatos históricos, os quais ocasionam surpresas quando são desenterrados por um levantamento sistematizado, parecendo não se identificar com a história e com o transatlântico.

Por ironia da história, a lembrança dos sobreviventes é bem diferente. A maioria não notou a presença da orquestra. Não ouviram nada, principalmente os que se encontravam a bombordo, separados pelos músicos pela chaminé e pelo ginásio. Outros não deram importância a isso. Entretanto, concordaram num ponto: a orquestra só tocava músicas da moda, *ragtimes*. Talvez, no final, tenham executado o hino 'Outono. Em todo caso, uma coisa é certa, nunca tocou o cântico que lhe é atribuído, o que teria sido, como dirá Lawrence Beesley, de uma suprema inconveniência... Isso não impediu que, na França, fossem vendidos mais de 50 mil exemplares da partitura de 'Mais perto de Ti, meu Deus'.¹³⁴

Os romances históricos a respeito do *Titanic*, também nos colocam diante de outra dimensão importante da vida humana, a solidão. Essa perpassa o indivíduo, até em momentos em que ele esteja acompanhado. A solidão, retratada e significada em outras épocas como forma de ascese espiritual, ganha ressignificação na contemporaneidade, parecendo se tornar uma parceira do homem contemporâneo. A perspectiva de uma visão sobre as massas, na qual perde-se a individualidade do homem, abre espaço para essa solidão em meio a multidão. Lê-se isso na metáfora do *Titanic* e aqui já poderíamos analisar que a solidão aparece imersa no título da obra de Bainbridge "*Cada um por si*". Materialmente, em seu corpo, o indivíduo necessariamente enfrentará a experiência da morte e, sobretudo a luta pela sua sobrevivência que precede a catástrofe final, sozinho. Ele está acompanhado, possui ao seu redor mil e quinhentas pessoas a bordo, amontoadas no convés de popa do transatlântico, participando do mesmo destino, mas ele está sozinho. Essa solidão se evidencia seja na luta por um espaço nesse convés, último lugar a ser engolido pelas águas, no qual se torna o lugar da vã esperança, como também nas águas geladas, pedindo socorro pois foi deixado para trás, traído.

Tal traição e abandono se dão em dois níveis, o primeiro é pela técnica e pelo navio que os abandona; isso ganha uma dimensão de participação para além do devaneio invadindo o domínio jurídico, que livrará o oficial Lightoller de qualquer condenação, o qual "*poderá dizer que não abandonou o navio, mas que foi o navio que o abandonou*"¹³⁵. O segundo é o abandono pelos pares, que ouvem os gritos de socorro, mas optam pela omissão, para salvarem suas próprias vidas que imprime, tanto à história como também à ficção, uma moral condenatória ao seu egoísmo. "*Apele ao oficial que não volte! – implorou uma senhora ao camareiro Etches, que remava. – Por que todos nós deveríamos perder a vida em uma*

¹³⁴ MASSON, Philippe, *Titanic: a história completa*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 190.

¹³⁵ MASSON, Philippe, *Titanic: a história completa*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 84.

tentativa inútil de salvar outros do navio?”¹³⁶ A solidão, posteriormente encontra sua face cruel quando o indivíduo está sozinho do seu próprio eu, não podendo mais prever suas ações diante da tensão do momento. Essa solidão questiona suas virtude e é ela a grande prova final, cujo desempenho do personagem lhe consagrará uma imagem e uma posição dentro deste universo total do imaginário do transatlântico. A literatura, em especial o romance histórico evidencia isso e auxilia na construção dessa imagem na medida em que vai descrevendo as ações deste indivíduo.

“Não há como saber qual vai ser nossa reação ao perigo até estarmos frente a frente com ele. Nem dá para saber qual a nossa capacidade de nobreza e auto sacrifício até que essas qualidades entrem em ação movidas por algum acontecimento.”¹³⁷

Essa invasão latente de recordações durante esses momentos de solidão é observável nos personagens dos romances. São momentos curtos quando olhados cronologicamente, porém longos ou infinitos dentro da atemporalidade que tais reflexões fazem o indivíduo mergulhar em seus pensamentos. É o momento da reflexão, das possibilidades que não ocorrerão; em suma, é o tempo da lamentação e culpa. *Tayer pensou em todos os bons momentos que tivera e em todos os prazeres futuros que nunca desfrutaria. Pensou no pai e na mãe, nas irmãs e no irmão. Sentia-se muito longe de si mesmo.*¹³⁸

E ainda no romance de Bainbridge:

Por um instante tive vontade de dar vivas também, mas logo em seguida o ímpeto de alívio foi substituído por um mal-estar que se converteu em sentimento de culpa, pois naquele momento eu já havia começado a esquecer os mortos. Agora que eu sabia que iria viver, havia algo de desonroso na sobrevivência.¹³⁹

2. Cada um por si: *Titanic*, um romance; Beryl Bainbridge.

Beryl Bainbridge nasceu em Liverpool, porto de registro do *Titanic* e também um dos portos mais importantes do Reino Unido. Sendo assim, sua experiência pessoal de vida se dá muito próxima desse ambiente, mesmo que posteriormente ela tenha seguido a carreira de

¹³⁶ LORD, Walter. *Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic*. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 192.

¹³⁷ BAINBRIDGE, Beryl. *Cada um por si: Titanic, um romance*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 181.

¹³⁸ LORD, Walter. *Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic*. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 151.

¹³⁹ BAINBRIDGE, Beryl. *Cada um por si: Titanic, um romance*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 224.

atriz e de escritora. Sua imersão no meio artístico lhe proporcionou uma firme expressão de transmitir sensibilidades, é o que vemos em sua obra *“Cada um por si”*. Esse romance também se localiza em uma contínua tradição que trabalha o navio como uma advertência a arrogância humana, tal como Faraco expressa no título de sua obra. Seu estilo é lacônico e permite termos uma dimensão mais profunda do universo das sensibilidades que estão em jogo nessa trama. Por fim, é um romance por excelência dentro das perspectivas das obras que abrangem o *Titanic*, no qual os destinos do amor e a tragédia do navio caminham no mesmo sentido e tendo o mesmo fim: a catástrofe que nasce da aposta em uma certeza que se revela, abruptamente, uma desilusão. O romance é publicado no Brasil em 1998, próximo do lançamento do filme de Cameron, o que auxiliou na maior difusão e procura do romance de Bainbridge pelos leitores interessados na temática.

Parece que existe uma relativa constância nas obras que envolvem o *Titanic* que o diferenciam de sua história, esta aqui entendida como experiência vivida. Poderíamos resumir o drama do navio em apenas uma sentença: o luxuoso, gigantesco e inafundável transatlântico que choca-se com o iceberg e naufraga. Essa é a síntese da história vivida, na qual os adjetivos que implicam certeza e diferencial qualitativo e quantitativo precedem a tragédia e oferecem as condições de existência para o trauma, ou o choque de se testemunhar o intestemunhável. Os adjetivos e propaganda do navio são o ponto inicial do imaginário enquanto grande leviatã, a fama positiva, um estado de glória insuperável por outras embarcações, porém o choque do desastre oferece o ponto inicial para a nova face desse imaginário, a tragédia e a morte. Observa-se aqui a oposição vida e morte, a última que dá término à certeza de existência da primeira; mas para que isso aconteça, é necessário que haja a construção de um estado de conforto prévio para ser destruído pelo impensável, seja esse a imprudência ou meramente o acaso. Em suma, o interesse não está tanto na construção de um castelo de carta, uma atividade trabalhosa e demorada, mas sim no ato de derrubá-lo, algo instantâneo que prende olhar a cada lampejo de movimento das cartas, uma caindo sobre as outras.

Entretanto, as obras que tratam do naufrágio do *Titanic*, como a de Lord e Masson, utilizam outro recurso e nele se apoiam para prender a atenção do leitor. Elas antecipam o final, anunciando-o logo de início. Logo na primeira página o cenário de devastação é descrito; mesmo que o leitor não tenha muitas informações sobre o naufrágio, essa cena primordial de devastação permite lhe aguçar a curiosidade e começa a folhear as outras paginas para, somente no fim da obra, compreender o seu início. Nota-se que início e fim da história se dão as mãos, formando um círculo. O desdobramento linear é rompido para uma

concepção circular, símbolo do infinito, traduzindo simbolicamente uma durabilidade, nem tanto da história, mas de sua lição, que abstratamente ultrapassaria o tempo, mas palpavelmente se revela na longa duração.

Nesse processo dar-se a familiarização com os personagens e a criação das expectativas. A certeza do naufrágio já está dada, falta descobrir qual vai ser a sorte que o destino ofertará as suas vítimas. É esse mesmo recurso que encontramos logo de início na obra de Bainbridge. É certo que o romance, além de focar nas afeições amorosas, também apresenta como tendência o uso da morte, que faz dele um drama. O auge do sentimento surge nele, característica permanente das paixões, nas quais não há um nivelamento ou estabilidade. É justamente o rompimento da estabilidade o efeito que a paixão produz no ser, o que já se constitui como uma tragédia para o indivíduo, que não é mais dono de si, mas perde sua racionalidade para um fenômeno da natureza enquanto animal: se envolver com outro de sua espécie.

Nessa perspectiva, talvez o romance histórico seria a melhor dimensão da literatura para se ambientar uma ficção sobre o *Titanic*, uma vez que o próprio romance movido pelas paixões é a personificação desse duelo entre razão e planejamento contra a emoção e imprevisibilidade. Dentro disso, o cume da história não é necessariamente o sucesso do casal, mas a tragédia do mesmo, na qual a dor deve prevalecer. Esse domínio da dor é a prova do despertar do sono, da sensação frustrada que aquilo que estava sendo vivido era uma ilusão e agora o indivíduo desperta para uma realidade fria. O naufrágio é esse toque do despertador que acorda o mundo e o lança na realidade. Da mesma forma, a autora lança seu leitor nessa realidade, no qual esse breve prólogo descrevendo rapidamente a cena de devastação se torna a antessala para os visitantes que adentram ao romance.

15 de abril de 1912

O que ele me disse foi:
“Salve-se, se puder.”

E eu respondi com razoável firmeza, se bem que estivesse tremendo e sem saber a que me agarrar.”¹⁴⁰

O termo *agarrar* que surge na última linha da citação também é emblemático. Ele pode ser lido de duas maneiras, primeiramente esse agarrar pode estar no sentido de buscar algo firme para se apoiar, algo que flutue após o naufrágio permitindo ao passageiro sobreviver; em segundo podemos lê-lo no sentido metafórico, o agarrar assume a sua função

¹⁴⁰ BAINBRIDGE, Bery. **Cada um por si: Titanic, um romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 7.

representativa que pode ser entendida como buscar uma esperança na qual se apegar, visto que as certezas estão desmoronando ao seu redor e o naufrágio físico do navio é apenas a materialização de um outro naufrágio muito amplo: a crise que as potências europeias viviam naquele momento. Soma-se outra crise a essa primeira, uma crise pessoal. O universo do narrador personagem está desaparecendo junto com o navio. A tragédia do amor não correspondido dilacera o seu coração, os gemidos de dor do coração e da estrutura do navio agonizante se confundem em um só barulho perturbador. Tanto o coração como o navio acabam sumindo na escuridão do oceano, na qual surge a necessidade de buscar um algo a mais para colocar as esperanças, porém a pergunta geral, seja para uma crise política/econômica imperialista como para o sentimentalismo pessoal é: onde buscar essas esperanças?

O narrador-personagem chama-se Morgan, um jovem que perdeu a mãe e não conhece o pai, mas que teve a sorte de ser acolhido pela família rica do tio, permitindo a sua ascensão social. Observa-se já nesse momento a crítica ao universo das classes daquele período que também pode ser aplicada as tradicionais visões de história usadas no ensino básico, no qual estamos acostumados a ouvir que a Revolução Francesa marcou ao ascensão da burguesia ao poder, obstruída pela imobilidade estamental do Antigo Regime. Porém o que vemos nos conveses do *Titanic* é que essa burguesia apenas se apropriou dos privilégios de uma antiga estrutura e se configurou uma nova nobreza. Embora o transatlântico não ser francês, mesmo tendo feito uma parada em território francês, ele demonstra que o lema da Revolução Francesa apenas se constitui-se como tal, um lema; a visão idealística de libertação promovida pelo processo revolucionário não se concretizara, pelo menos até 1912, no mundo ocidental e talvez muito menos na própria França, cujos transatlânticos adotavam igualmente a divisão de classes. A velha pirâmide social com três estamentos do Antigo Regime se personificava em aço, e flutuava sobre os mares. É fácil atestar isso, o romance “Futilidade”, que antecipou em quatorze anos o naufrágio do *Titanic*, já surgia como uma crítica às normas do sistema de classes na figura de seu protagonista que, mesmo sendo um herói, nunca recebe o reconhecimento e recompensa que merece.

Essas barreiras de classes conduzem a morte. Aqui a literatura e cinematografia ganham uma responsabilidade muito grande na criação da imagem de um amplo conjunto de passageiros da terceira classe trancafiados atrás de portões de aço, enquanto a primeira classe entrava em botes salva-vidas. Justiça histórica seja feita, isso não ocorreu e muito menos foi a terceira classe que teve o maior número de mortos; nem sequer esses portões aparecem naqueles números nas plantas do navio, havia sim espaços apropriados para cada uma das

classes, mas a organização e posicionamento dos botes não seguia esse protocolo. Essa acusação foi levantada primeiramente durante os inquéritos, nos quais se suspeitou de que, no momento da evacuação do navio, fosse atribuído tratamento diferente entre as classes. Tal indício é aproveitado pelos devaneios da literatura que criam todo um cenário de pânico, portões e corredores inundados. Entretanto, uma chave de leitura aqui pode ser colocada, muito mais importante que a discussão de haverem, ou não portões trancados no transatlântico. Só a preocupação em se pensar na existência de um tratamento diferente entre classes, que conduziria a salvação de uma e o extermínio da outra, revela a existência de uma concepção estratificada muito forte nessa sociedade, onde os privilégios de classe se mostrariam mais fortes e urgentes do que a necessidade de se retirar o máximo de pessoas a bordo. Os portões simbólicos são muito mais importantes do que os portões físicos. Tais portões se constituem a imagem do controle social que está no continente e se projeta a bordo do navio. Tal controle não apenas define a vida do indivíduo e a posição social que ele ocupa, seja na pirâmide hierárquica de organização social, ou no navio físico que se torna a personificação dessa imagem; esse controle, personificado pela literatura na imagem de um portão trancado também define a morte, hierarquizando a ordem de importância da vida dos passageiros: quem deve ser salvo primeiro e quem deve ser deixado. Essa representação do controle social (o portão) se tornam os guardas do sistema social vigente, como podemos observar:

Agora bem, ao produzir um sistema de representações que reflita e legitima mais uma vez sua identidade e sua ordem social, uma comunidade instala também “guardas” do sistema que dispõe de uma técnica determinada de manejo dessas representações e símbolos.¹⁴¹

Embora a experiência histórica do naufrágio não tenha sido a literatura consagra a presença desses portões de aço, mas cuja expressão que realmente interessa em uma leitura analítica é o seu simbolismo, mesmo que sua existência, tal como descritos, seja plano apenas da ficção. Portões simbólicos são muito mais fortes do que os de aço e se constituem como guardas do sistema, não se abrem nem em um momento de emergência. Eles predem as pessoas e abrem passagem para a morte, seja essa morte física ou a morte de um sentimento de amor pela separação. Não existem relatos que apontem para a possibilidade de um relacionamento amoroso entre passageiros de classes distintas a bordo do *Titanic*, pode ter havido, ou não; não há como afirmar isso. Entretanto, havia casais em lua de mel a bordo do

¹⁴¹ BACZKO, Bronislaw. **Los Imaginarios Sociales: memorias y esperanzas colectivas**. 2ª ed, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión SAIC, 1991, p. 18.

transatlântico na noite do naufrágio que não tiveram um final feliz. Esse tipo de caso inspira diversas obras sobre o navio, de um amor bruscamente interrompido e agrega, de modo inseparável, a imagem do amor e da morte no decorrer dos relatos sobre o navio. *A morte pode tão bem fazer o papel de amante, que dá para entender um homem enlevar-se nessa expectativa.*¹⁴²

Conforme o naufrágio vai vagarosamente avançando, o amor e a morte caminham de mãos dadas de forma mais apertada; no *Titanic*, o amor conduz necessariamente à morte. Isso se dá de várias formas, de maneira geral temos o desapego do amante à sua própria vida que abre mão de seu posto no bote para proteger e salvar a amada, e para convencê-la de entrar, precisa encenar que tudo vai ficar bem, mesmo sabendo que não é verdade. Isso ultrapassa a figura do cavaleiro nobre de primeira classe, figura essa que prevalece no discurso da viagem, quando o *Titanic* ainda está flutuando normalmente. Durante esse decurso, temos o momento das pompas e boa educação, do cuidar e proteger os mais fracos.

Sentia-me como se devesse protegê-lo; era tão garoto! Nunca tive um irmão, além de que jamais conhecera mãe ou pai. As mulheres são capazes de criar qualquer ser que seja suficientemente pequeno, mas acho que os homens precisam de alguém que seja de seu próprio sexo para despertar neles um instinto isento de possessividade. Charlie estava com dezenove anos e eu com vinte e dois, e esses três anos poderiam valer por uns trinta se fosse possível medir uma diferença de inocência.¹⁴³

[...]

Claro. Ele me aconselhou a não abordá-la até que o navio deixasse Southampton. Ela deveria ter encontrado um amigo em Southampton. Ele não apareceu. É o seu protetor, me entende? [...].¹⁴⁴

E quando essa proteção não ocorre, gera um profundo desconforto; é um golpe contra o cavalheirismo:

Ela ficou ali por um momento antes de sair para o convés, como se a espera de que ele se juntasse a ela. Devo reconhecer que eu estava desconcertado; a despeito da afabilidade de suas maneiras e do ar de autoridade ligado à sua pessoa, ninguém que fosse verdadeiramente um cavalheiro trataria sua mulher de modo tão grosseiro, muito menos se se tratasse de sua amante”

Como se fosse capaz de ler os meus pensamentos, exclamou:

- ‘*Mais uma donzela em apuros. Elas estão em toda a parte*’. ”¹⁴⁵

Quando o navio começa a afundar, sessa-se o tempo dos exibicionismos e do puro cavalheirismo por protocolos para se começar ou outro momento, o momento da ação. Aqui a

¹⁴² BAINBRIDGE, Bery. **Cada um por si: Titanic, um romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 7.

¹⁴³ Idem, p. 33.

¹⁴⁴ Idem, p. 65.

¹⁴⁵ Idem, p. 38.

literatura consagra ao imaginário não mais cavaleiros, mas sim heróis. O herói seria então o cavaleiro que eleva ao máximo expoente seus compromissos de protetor e os vive na radicalidade. A morte, nesse estágio da história literária se associa ao amor na dimensão temporal: o navio está afundado e cada minuto que se passa deve ser dedicado a busca de uma forma de sobrevivência, entretanto, o herói agora dedica esse tempo não à sua sobrevivência, mas à da amada, indo em sua busca, tentando encontrá-la e se depara com um ambiente hostil. Os outrora aconchegantes corredores agora se tornam labirintos indecifráveis, exigem coragem e força. É uma batalha.

Descer aos labirintos internos do navio, era àquela altura uma aventura sinistra. Não havia ninguém por perto, e mesmo assim todas as luzes estavam acesas. Não usei o elevador, com receio de que de repente houvesse uma pane de energia e eu ficasse preso. A inclinação do navio chegara a um grau extremo e eu era obrigado a percorrer os corredores apoiando as mãos num e noutro lado das paredes.¹⁴⁶

A condução do amor à morte apresenta a sua forma mais clara no casal Straus. O casal são passageiros verídicos do naufrágio, e sua imagem foi utilizada em diversas produções sobre o mesmo. O sr. Straus é convidado a entrar no bote, por causa de sua idade, porém a sua honra o impede de fazer isso e opta em permanecer no navio. Logo em seguida ele insiste para que sua esposa embarque, mas ela também se demonstra inflexível. O extremo da consequência do amor se revela aqui, ela prefere a morte a perder o marido. “-*Sempre fiquei com meu marido; por que haveria de deixá-lo agora?*”¹⁴⁷.

Naquela noite, os Straus foram ao convés com os outros, e no início a sra. Straus parecia ter dúvidas sobre o que fazer. Em certo momento, ela entregou algumas pequenas joias a sua criada, Ellen Bird, para em seguida pegá-la de volta. Depois, atravessou o convés principal e quase embarcou no bote 8, mas fez meia volta e juntou-se de novo ao marido. Tinha decidido:

- Estivemos vivendo juntos por muitos anos. Aonde você for, eu irei.”¹⁴⁸

Uma das características marcantes do romance de Bainbridge é as constantes rememorações que seu narrador-personagem faz no decorrer da obra. Isso auxilia a compreender os momentos de solidão, já descrito aqui, que permitem esses devaneios particulares pela história do personagem. Importante observar que esses devaneios auxiliam ao leitor a compreender mais sobre a origem e características desse personagem, possibilitado a formação de uma imagem mais rica, qual também oferece maiores condições de afeição

¹⁴⁶ BAINBRIDGE, Bery. **Cada um por si: Titanic, um romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 216.

¹⁴⁷ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 120.

¹⁴⁸ Idem.

diante da descrição de suas virtudes e comprometimento, seja com o seu trabalho ao lado do engenheiro chefe Thomas Andrews, como também na dedicação com seus amigos.

Esses devaneios também chamam atenção para a solidão grupal. Essa não é apenas uma característica do universo de classes do *Titanic*, mas pode ser lido como uma necessidade natural do ser-humano, na medida em que precisa desses momentos de deserto pessoal, mesmo imerso na multidão da qual se torna praticamente impossível se esquivar na contemporaneidade, para melhor se identificar e se conhecer. Esses devaneios particulares, imerso em uma solidão, muitas vezes criada pelo próprio personagem, também surgem como um forma de contemplação, em especial uma contemplação do passado. Morgan está em busca de suas origens. Ele não chegou a conhecer a sua mãe e desconhece quem é seu pai. Em um profundo dialogo com Scurra, um passageiro da primeira classe por quem Morgan dedica uma profunda e verdadeira admiração. Diante de tamanha confiança em Scurra, o narrador lhe confia seu passado:

Meus pensamentos não se relacionavam realmente com minha mãe. Nos recortes de jornais, ela era mencionada como uma viúva cujo marido, não nomeado, morrera no exterior. Jamais pensei em meu pai, nunca ouvi uma descrição de como ele era, nunca soube de ninguém que houvesse falado com ele, nem sequer meu tio. Minha mãe e ele se haviam conhecido em Londres, ela fugiu com ele para Paris, eles me conceberam e, dois meses antes de eu nascer, meu pai sumiu de cena. Era a minha mãe que aparecia em sonhos e somente como alguém a quem eu gritava por ajuda quando a velha fazia aqueles barulhos horríveis e eu tinha acessos de fúria.¹⁴⁹

Morgan nessa cena nutre uma profunda esperança que Scurra seja seu pai, por ter reconhecido o quadro de sua mãe no camarote do jovem e ter relatado que conviveu com ela no passado. Mais que uma certeza que ele alimenta em si, Morgan constrói uma esperança, mas logo suas expectativas são frustradas, e uma imensa dor lhe invade.

-E você conheceu ele?, não resisti a perguntar.
 -Quem?, perguntou Scurra. Ele estava sentado na beirada do sofá, os ombros arqueados, uma expressão defensiva.
 -Meu pai.
 -Ela estava só, disse-me, fugindo à pergunta.
 -É possível que ele ainda viva?
 Foi então que Scurra me entendeu, e toda esperança se desfez, pois ele declarou:
 -Não sou seu pai, Morgan”¹⁵⁰.

¹⁴⁹ BAINBRIDGE, Bery. *Cada um por si: Titanic, um romance*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 118.

¹⁵⁰ Idem, pp. 118-119.

Parece que o destino de Morgan também se confunde com o do navio, ou seja, o desenrolar dos acontecimentos levam a frustração das esperanças. De maneira geral, parece que os passageiros deixam de serem passageiros diante da tragédia, para se fundir ao transatlântico de maneira permanente, tal como os rebites que lhe seguravam o casco, tornando-os membros fixos do navio a, inexoravelmente, compartilhar do mesmo destino do transatlântico, no limiar da eternidade. Isso acontece em vários níveis. Em um nível mais geral, os passageiros sobreviventes irão viver suas vidas a sombra do grande navio, como em outro momento aqui descrito. Em vários momentos, quando reconhecidos ou convidados para algum evento comemorativo, irão ser questionados sobre os acontecimentos daquela noite, tornando-se relíquias vivas do *Titanic* que conseguiram manter-se na superfície. Em relação às vítimas fatais, fazem do *Titanic* seu eterno e luxuoso mausoléu; aqueles que embarcaram para desembarcar, o que nunca ocorreu conheceram a eternidade em seus salões. Por fim, vivos ou mortos, todos tiveram suas vidas e sonhos alterados pelo *Titanic*. Em suma, independentemente da classe social, tiveram seus sonhos e objetivos frustrados tal como foi o destino do navio.

No caso do personagem Morgan, a situação se torna ainda mais séria quando ele descobre a traição de Scurra. Morgan é apaixonado por Wallis, que embora considerá-lo um bom amigo, não corresponde ao nível de seu amor. Entretanto, mesmo diante disso, Morgan não deixa de demonstrar preocupação por Wallis, tentando lhe garantir proteção. Na véspera do naufrágio, Morgan decidiu se declarar por meio de uma carta que iria colocar sob a porta do camarote de Wallis. Ao fazer isso, deixou o corredor, mergulhado em devaneios sonhando como seria a reação de Wallis e, desperta abruptamente para a realidade quando a vê em sua frente e a abraça instintivamente. Nessa ação automática, Wallis o solta e fala que irá fingir que aquilo aconteceu, abalando as esperanças de Morgan. Posteriormente, ele desiste da ideia da carta e decide entrar no camarote de Wallis para recolhê-la. Scurra e Wallis chegam e Morgan tem que se esconder. É nesse momento que Morgan testemunha os dois tendo relações sexuais e fica perplexo. Seu mundo desmorona.

Envelheci prematuramente ao agachar-me todo encolhido nas sombras daquele quarto cheirando desagradavelmente a lavanda. Apesar da assustadora situação em que eu me encontrava – a qualquer momento podendo ser descoberto –, ardia de ciúmes com tal intensidade que precisei manter as mandíbulas bem cerradas para evitar que meus dentes ficassem batendo uns aos outros.¹⁵¹

¹⁵¹ BAINBRIDGE, Bery. **Cada um por si: Titanic, um romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 150.

Posteriormente, quando Scurra e Wallis saem do camarote, Morgan volta para o dele com seus sentimentos dilacerados e pensando como que conviveriam até o término da viagem.

[...]. Ainda faltavam três longos dias em que eu os encontraria diariamente, trocaríamos gracejos, beberíamos juntos. Em sua companhia teria que agir como um louco desvairado, guardando o segredo deles em meu peito como um revólver engatilhado para estourar o meu coração em mil pedaços. Como eu o detestava! Como eu desejava que ela morresse.¹⁵²

Buscando algo para descontar a fúria, Morgan encontra o retrato da mãe e a culpa pelos seus medos de infância. Retira o quadro da parede e sobe até o convés para jogá-lo no mar. Nesse momento ele encontra Scurra que tenta impedi-lo de fazer isso. Morgan, fora de si, desabafa toda a sua frustração:

-Foi cruel da sua parte, gritei-lhe. - Foi você quem me encorajou a me aproximar dela.

[...]

-Eu a amava, queixei-me. -Querida agradar ela.

-Temos pouco tempo para agradar aos vivos, disse-me. -E toda a eternidade para agradar aos mortos. Ao dizer isso, tomou de minhas mãos o quadro e espanou com a manga do paletó o rosto nele pintado. -Venha para dentro, implorou. -Isso, seja um bom rapaz. Lá fora está frio.

-Você não tinha direito, murmurei. -Não foi o procedimento de um amigo."

-Meu caro rapaz, disse ele. Ainda não aprendeu que na vida é cada um por si?

Esse trecho é muito significativo e traria a imagem geral da obra. Também aqui se reflete a atmosfera do período, na qual observa-se o quanto arenosas são as coisas que se apresentam sólidas. Isso se aplica ao mundo empresarial, a superioridade de uns perante os outros, na segurança do navio ou das crenças no progresso, e também na relação de confiança e amizade. O transatlântico e o romance não deixam de fazer sua lição de moral, característica marcante da imagem do *Titanic*: na frase *"Ainda não aprendeu que na vida é cada um por si"* Scurra apresenta a Morgan o quanto o mundo pode ser frio, isso nos leva novamente a dimensão de solidão do ser humano, aqui ampliada para uma concepção de confiança, que não deve ser aplicada em plenitude, mas sim com cautelosas reservas para com as pessoas, independentemente do grau de proximidade.

Reflete-se aqui também a fragilidade das aparências. Scurra se apresenta e deixa se notar como alguém sábio, de confiança. Sua experiência e compostura parecem lhe colocar a cima de qualquer falha, o que inspira em Morgan ainda mais o desejo de que ele seja o seu

¹⁵² BAINBRIDGE, Bery. *Cada um por si: Titanic, um romance*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 152.

pai; da mesma forma, o aço e a tecnologia do navio o coloca a cima de qualquer suspeita de fragilidade. A origem da dor de Morgan diante da descoberta da traição e do choque ocasionado no mundo pelo naufrágio do leviatã, não residem aqui somente no relacionamento de Scurra e Wallis, seja a traição como o naufrágio, mas reside no abrupto despertar da realidade que não condiz com o sonho; tal origem da dor está na traição que essa imagem de confiança realiza. Em outras palavras, aqui temos a desilusão diante de um sonho, diante das esperanças.

O que acontece com o *Titanic* pode ser lido na imagem de um sonho noturno, sendo que o próprio navio pode ser apreendido nos aspectos de um sonho noturno. Nele estamos totalmente entregues um devaneio do qual não temos controle. O sonho noturno rouba-nos de nós mesmos, sem poder controlá-lo. Quando se trata de um pesadelo, desejamos que ele termine, mas ele continua e rege até mesmo, para além de nossas atividades psíquicas, as nossas ações físicas: o terror faz com que suemos frio e acordemos gritando por socorro. O mesmo acaba acontecendo com sonhos bons, desejamos prolongá-los a todo custo, continuar sonhando a partir do ponto que paramos, mas já não conseguimos mais, restando a resiliência de transferir esses devaneios noturnos inconscientes para os devaneios diurnos conscientes, saboreando essas memórias no decorrer do dia. O sonho revela muito de nós, sonhos positivos revelam o profundo de nossos desejos, pesadelos o profundo de nossos medos. Aquilo que não apresentamos ao outro, ou negamos/desconhecemos em nós mesmos acaba se afluando nos sonhos. O sonho se torna, assim, o universo mais íntimo do ser, nos reconhecemos diante dessa incógnita que é o universo dos sonhos. É por meio do sonho “*Titanic*” que aquele universo de 1912 revelou segredos internos, talvez desconhecidos pela seu consciente: a fragilidade de suas estruturas, a mortalidade de suas certezas, sejam essas na técnica, na política imperialista, na economia liberal, entre outros. *Tornamo-nos inapreensíveis para nós mesmos, pois damos pedaços de nós a seja lá quem for, a seja lá que for. O sonho noturno dispersa o nosso ser sobre fantasmas de seres heteróclitos que não passam de sombras de nós mesmos.*¹⁵³

Essa seria a realidade de 1912, mas referente ao predomínio do imaginário do navio no presente, seria o *Titanic* e sua trajetória esses fantasmas, sombras de nós mesmos? Talvez muito provável, na medida que a tragédia não é apenas técnica, mas diz respeito a vidas humanas e, mesmo no plano frio da técnica e da perda do objeto material, temos a perda de uma concretude de um sonho humano. A perda do *Titanic* se torna a perda do próprio gênero

¹⁵³ BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 140.

humano. Tais perdas também se apresentam em níveis, primeiramente é a perda daqueles que o planejaram e o construíram, é a perda da *White Star Line* que não se recupera mais economicamente e muito menos moralmente. É perda das vidas, tanto daqueles que morreram como daqueles que sobreviveram e, muito mais, daqueles que sobreviveram de modo suspeito, como o diretor Bruce Ismay; a essas pessoas é possível constatar que o naufrágio não apenas os despertaram de um sonho para a realidade, mas também que os jogaram de um sonho para um pesadelo. Aqui se observa o peso da responsabilidade de ter sobrevivido que acabou se tornando um fardo muito maior do que a morte. A opinião pública puniu até mesmo aqueles que, por negligência ou simples obra do acaso, não sabiam de nada do que estava acontecendo, mas se envolveram na tragédia como o capitão Lord do cargueiro *Californian*. Tais pessoas se perderam para sempre e não mais receberiam em vida absolvição, mesmo que tivessem oferecido o melhor de seu desempenho.

Nesse sentindo, o *Titanic* revelou a sombra das pessoas, sombra essa que se trata de um elemento que acompanha o indivíduo onde ele for, uma sombra que vem do passado, se projetando rumo ao indivíduo mas sem o alcançar. A sombra do navio se projetaria em nós, fazendo dele nosso contemporâneo. *Contemporâneo é aquele que recebe em pleno rosto o facho de trevas que provém de seu tempo [...]. Perceber no escuro do presente essa luz que procura os alcançar e não pode fazê-lo, isso significa ser contemporâneo.*¹⁵⁴

Nisto também nos tornamos contemporâneos ao *Titanic*, quando conseguimos realizar uma fratura no tempo e dele nos aproximar, mas nem sempre podendo alcançá-lo. Para a narração e descrição temática, esse exercício pode ser considerado algo complicado de ser feito, porém não para a literatura, cujo devaneio oferece condição de possibilidade para isso. Nesse sentido, a história das mentalidades corrobora no sentido das permanências que podem ser vividas ao longo do tempo, então além de nos projetar no *Titanic*, esse também se projetaria em nós por meio de seu imaginário. Esse ponto nodal de aproximação do passado e presente, visualizado no presente, seria a verdadeira razão da história das mentalidades e ainda mais, também pode ser considerado uma pedra angular sobre a qual surgem as primeiras estruturas de uma narração.

Assim, o passado, o tempo de diferença, se aproxima de nós, tornando-se cada vez mais difícil ignorá-lo [...]. As diferenças de todas as idades nos assediam, contudo nossa percepção ingênua, imediata, contínua sempre sendo de nosso próprio

¹⁵⁴ AGAMBEN, Giorgi. **O que é o contemporâneo e outros ensaios**. Chapecó, SC: Argos, 2009, p.64-65.

presente, único ponto de ancoragem no tempo. A recente aproximação entre presente e passado não será a verdadeira razão da história das mentalidades?¹⁵⁵

Seja no levantamento descritivo sobre o tema, como na literatura, essa aproximação com o *Titanic* evidencia a continuidade e a perda. A continuidade ajuda a compreender nossa identificação, a perda também possibilita uma projeção nele. Isso se torna mais claro quando o compreendemos como um sonho ou como fruto de um devaneio que revela algo circunscrito no mais íntimo, no mistério do ser. Aqui se soma outro aspecto interessante que favorece ainda mais esse tipo de aproximação: a noite. O navio naufraga a noite, a morte se dá a noite e e, no caso, as frustrações dos personagens do romance de Bainbridge, especialmente Morgan, também se dão, especialmente a noite. A noite é o ambiente das trevas, é o ambiente no qual cessamos nossa vigilância para adormecer e, por isso, nos tornamos vulneráveis. O navio se tornou vulnerável ao cair da noite, sem visão e adormeceu eternamente, perdendo o seu impulso da vida, se tornando o nada. Diferentemente do dia, no qual a claridade torna as coisas visíveis, dando confiança: é no alvorecer do dia que o *Carpathia* chega, restaurando as esperanças: a vida possuía agora uma nova oportunidade.

Na vida noturna há profundezas nas quais nos sepultamos, nas quais não temos mais a vontade de viver. Nessas profundezas, intimamente, roçamos o nada, o nosso nada. Haverá outros nadas além do nada do nosso ser? Todas as aniquilações da noite convergem para esse nada do ser. No limite extremo, os sonhos absolutos nos mergulham no universo do Nada.¹⁵⁶

Isso representa bem a sensibilidade de Morgan. Ele já não se considerava algo na medida em que perdeu, não digo seus paradigmas, mas seu sonho: Wallis. Isso se agrava ainda mais, porque a traição vem de um amigo, justamente o alicerce em que ele poderia buscar consolo. A partir disto perde-se a vontade de viver; isso não quer dizer que Morgan iria, necessariamente, se suicidar, jogando-se do navio no momento em que Scurra o encontra; mas o ato simbólico de retirar da parede o quadro da mãe e querer arremessá-lo ao mar já é indicador de uma auto-anulação, no qual ele quer se livrar de seu passado, no qual ele se origina como um ser. Na medida em que ele renúncia esse seu ser, ao arremessar seu passado, sua origem no fundo do abismo, ele se anula, se tornando um nada. Intrigante que é justamente Scurra que impede que isso aconteça, mantendo o rapaz de pé, levando para a segurança do interior navio que ainda flutua normalmente. Mas a dimensão da perda é

¹⁵⁵ ARIES, Philippe. A História das mentalidades. In: LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. 4ª ed, São Paulo: Martins Fontes, 2001, p. 173.

¹⁵⁶ BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 140.

insaciável, o *Titanic* ainda vai afundar e levar os pertences de memória dos passageiros para o fundo, junto da vida de seus familiares, ou seja, quem embarca no *Titanic*, quem nele deposita a sua confiança, ou acredita na confiabilidade desse sonho que é o transatlântico, cedo ou tarde, perde a si mesmo. Nenhum dos sobreviventes que subiram a bordo do *Carpathia* embarcaram inteiros, por isso ele fica conhecido como o “*navio das viúvas*”. Até mesmo as poucas mulheres, como Lady Duff Gordon que conseguiu se salvar, com seu marido, sai perdendo. Após o naufrágio divulgou-se a fama de que o Sr. Gordon tinha comprado os marinheiros para não voltarem ao navio para recolher mais pessoas, sendo que eles estavam em bote para 60 pessoas com apenas 12 abordo. A versão apresentada pelos Gordon’s afirma que o Sr. Gordon apenas ofereceu um presente ao marinheiros, e não um suborno. Independentemente do que tenha acontecido naquele bote, a imagem consagrada desse casal após o naufrágio não é nada positiva e constitui-se uma das recorrentes percas daqueles que sobreviveram aparentemente invictos: a perda moral que se reflete também na perda da oportunidade de se consagrarem como heróis.

Ismay poderia ter sido considerado um herói, os relatos demonstram que ele corria de um lado para o outro tentando embarcar as mulheres e crianças. No momento que ele entra no bote, contrariamente do que tradicionalmente se pensa, não havia mais mulheres e crianças por perto e ele resolveu entrar. Ismay fez tudo o que os heróis do naufrágio poderiam ter feito naquela hora mas diferentemente do capitão Smith que permaneceu abordo até o fim e afundou com o navio, o diretor não completou o ritual de apoteose com o seu próprio sacrifício. É esta ausência do sacrifício pessoal que consagra heróis em covardes no contexto do *Titanic*. Smith passou por todas as etapas e acredita-se que ele realmente afundou com seu navio, se Ismay tivesse permanecido a bordo e morrido, sua imagem seria diferente na memória coletiva. Mesmo se ainda ele tivesse conseguido sobreviver, se refugiando em algum destroço boiando sobre a água e recolhido posteriormente por algum bote, a opinião pública teria sido menos severa com ele, uma vez que ele passou por esse ritual do sacrifício.

Aqui se coloca uma questão muito importante nessas imagens que são construídas desses personagens. É a relação entre imagem e memória. Tal imagem que é formada na memória, principalmente de imagens indiretas, ou seja, imagens que montamos pelos relatos de terceiros; não precisam necessariamente obter uma objetividade factual histórica para se consagrarem. Muito delas se tratam de construções advindas da forma de se narrar os fatos, privilegiando determinados aspectos em relação à outros, ou reproduzir indistintamente aquilo que acredita-se ter mais lógica de acordo com o ocorrido e tal relação se torna ainda mais complexa conforme avançamos na distância temporal. Os próprios sobreviventes, em suas

memórias diretas dos acontecimentos, divergem em muitos pontos objetivos, ou não conseguiam lembrar-se do que havia ocorrido. O trauma do desastre auxilia nessa confusão de imagens que acaba tornando a memória ainda mais subjetiva e propiciando uma verdadeira confusão em o que é recordação e o que é imaginação. As descrições dos romances e literatura em geral colaboram para essa confusão dentro daquela perspectiva que reproduzem caricaturas consagradas e, obviamente, não possuem responsabilidade com a factualidade histórica, uma vez que seu objetivo é claramente outro e não os da historiografia acadêmica.

Quanto mais mergulhamos no passado, mais aparece como indissolúvel o misto psicológico memória-imaginação. Se quisermos participar do existencialismo do poético, devemos reforçar a união da imaginação com a memória. Para isso é necessário desembaraçar-nos da memória historiadora que impõe seus privilégios ideativos. Não é uma memória viva aquela que corre pela escala das datas sem demorar-se o suficiente nos sítios das lembranças”¹⁵⁷

Em um desastre, a primeira coisa natural que os sobreviventes, parentes de falecidos e o social como um todo fazem é procurar um responsável, a partir disso a *White Star Line*, mesmo tendo cumprido com todas as responsabilidades previstas pelas normas vigentes daquele período, conjuntamente com seus diretores, passam a ter que conviver com a pior imagem reproduzida pela opinião pública e consagrada no imaginário e em sua longa duração. Nessas horas de pesar, motivada pela dor, a imaginação não cessa de agregar elementos que pensem na imagem de determinado personagem responsável e com o desejo de justiça o afundem com o navio, mesmo o personagem estando ainda na superfície. O mesmo acontece com a imagem dos heróis. Os relatos que enaltecem a figura dos tripulantes e passageiros vão agregando elogios e homenagens públicas, favorecendo suas imagens que irão ser aproveitadas pela literatura e apropriadas pela imaginação, dessa forma, essa “*memória imaginação faz-no viver situações não factuais, num existencialismo do poético que se livra dos acidentes*”¹⁵⁸ aqui podendo ser entendidos como descompassos ou incoerências naquilo que se espera da narrativa. Para compreender isso, como afirma o autor, é necessário se afastar da memória histórica, a qual pode oferecer material para a construção de um romance histórico, mas está muito longe de determinar a estruturação da obra.

A repercussão dessa obra e a sua atuação dentro do imaginário se daria muito mais pela associação entre imaginação e memória do que entre memória e história. Porém, essa leitura pelo viés da associação entre imaginação e memória pode ser feita em qualquer gênero

¹⁵⁷ BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 114.

¹⁵⁸ BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 114.

de literatura referente ao tema, inclusive dentro de algumas estruturas narrativas, como a de Lord. Se observarmos a produção de James Cameron, destaca-se a profunda dedicação do diretor em ser fiel aos fatos históricos, porém estes apenas são o pano de fundo, o cenário onde se desenrola a trama da ficção, representada pela história de amor entre os dois jovens. O mesmo pode ser aplicado à obra de Bainbridge, se torna frustrante para o leitor que recorre à sua obra esperando compreender uma narrativa de cunho descritivo sobre o drama do *Titanic*, mas quando ele deixa se conduzir pela essa associação imaginação e memória, finalmente ele adentra no enredo proposto e compreende as inquietações que marcam a travessia de Morgan.

Por fim, o relato da obra de Bainbridge também é uma narração de pensamentos que vem aleatoriamente à mente, sem uma necessária conexão entre eles, mesmo que a estrutura geral da obra aponte como eixo norteador a cronologia de divisões de dias entre os capítulos e sucessão de momentos destes mesmos dias que compuseram a viagem inaugural. A viagem, como o livro é um devaneio no qual o leitor, também um viajante, não sabe o que vai encontrar na próxima parada. Assim a narrativa vai se organizando, acompanhamos a trajetória de Morgan, bem localizada nos espaços internos do navio, mas seu pensamento é indomável, voa para além da situação transportando o leitor para outro local e outro momento. São duas realidades que a autora trabalha: primeiramente a realidade da viagem, da qual todos compartilham do espaço e das relações que são ali estabelecidas. A segunda é o universo de Morgan, onde podemos adentrar em sua esfera íntima e compreender seus pensamentos e, com isso, o seu universo sensível. Vemos e apreendemos o *Titanic* pela e com a sensibilidade de Morgan e vamos codificando essas imagens em nosso imaginário privativo a partir de nossa perspectiva sobre aquilo que Morgan nos revela.

3. A costureira; Kate Alcott.

Kate Alcott é o pseudônimo de Patrícia O'Brien, jornalista especializada em política e também escritora contemporânea. A obra de Kate Alcott intitulada "*A costureira*", é de origem mais recente, lançada em 2012 nos EUA e a tradução para a língua portuguesa em 2013 no Brasil e ganha popularidade não apenas por tratar do *Titanic*, mas também pela sua proximidade com as celebrações do primeiro centenário. Tal como as obras desse gênero, a narrativa perpassa as características do sonho e desilusão. Sejam fictícios ou reais, os passageiros que embarcaram em Southampton não são os mesmos que desembarcam em Nova York, eles estão mudados, especialmente seus sonhos que são desestruturados e suas

perspectivas de vida bruscamente mudadas. Talvez uma mudança de vida não sejam os termos mais apropriados para abordar essa transformação dos personagens dessa obra, seria mais conveniente falar que eles descobriram camadas mais profundas e significativas de seu ser que foram reveladas pelo naufrágio. Esse é um efeito a ser pensando na tragédia: a dor que ela ocasiona produz amadurecimento, o choque desperta o indivíduo, ou no caso a coletividade, para a realidade e, por fim, a tensão em face do perigo revela uma identidade obscura, escondida no íntimo do ser que agora é revelada na busca da sobrevivência. A partir disso, a forma com a qual é construído os personagens e suas ações em diferentes momentos demonstram a sua índole. É nessa construção dos personagens que temos a revelação dos símbolos, ou imagens que permeiam o navio. O navio oferece o plano de fundo, mas no caso específico do romance de Alcott, são os personagens que se tornam os verdadeiros agentes da narrativa, pois a história se processa principalmente durante a condução dos inqueritos, em um momento que o navio já havia saído de cena e os interesses e desejos dos personagens vão de revelando. Tais imagens desses passageiros são, gradualmente esquematizadas na imagem do próprio transatlântico. Dessa forma, podemos observar que: *Os sistemas simbólicos sobre os quais seapia e através daqueles que trabalham a imaginação social se constrói sobre as experiências dos agentes sociais, como também sobre os seus desejos, aspirações e interesses.*¹⁵⁹

É complexo falar em protagonistas e antagonistas aqui, especialmente a personagem de Lady Gordon, que apesar de sua postura nada humilde, apresenta afeição por Tess, deixando transparecer sua humanidade. Fica a critério de o leitor fazer o juízo que melhor representaria a imagem de Lady Gordon, se tornando uma figura emblemática, o que nos encaminha refletir sobre as dificuldades das escolhas a serem feitas em um naufrágio, no qual, mesmo indiretamente, se define quem vai morrer ou quem vai viver. Outros personagens possuem uma imagem clássica tão bem definida que é impossível não se afeiçoar a eles, como a passageira da primeira classe, espontânea e caridosa Molly Brown, conhecida posteriormente ao naufrágio como “*Molly Brown que não naufraga*” e o personagem fictício Jim Bonney, um pobre marinheiro que se apaixona verdadeiramente por Tess.

A história se passa em 1912, Tess é uma moça de personalidade forte e acredita que merece algo a mais da vida do continuar a trabalhar de doméstica; porém o velho mundo já não lhe oferece oportunidade para uma ascensão econômica. Tess aprendeu o ofício de costura com sua mãe, e seu talento para com esse trabalho o torna uma verdadeira obra de

¹⁵⁹ BACZKO, Bronislaw. **Los Imaginarios Sociales: memorias y esperanzas colectivas**. 2ª ed, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión SAIC, 1991, p. 30.

arte; nisto surge nela o sonho de ser estilista. A notícia de que um grande transatlântico está prestes a partir para América, necessitando de mulheres para trabalhar na limpeza, surge como a forma de ideal de ir para a terra das oportunidades e abandonar a sua velha vida. Ela se dirige para o cais da *White Star Line*, onde o navio se encontra ancorado, prestes a partir. Infelizmente ela não consegue o emprego, mas o destino cruza seu caminho com a famosa estilista lady Duff Gordon, ou madame Lucile, como ela pede para ser tratada por Tess durante a viagem. Tess consegue um emprego com Lucile, é a sua grande chance, porém no meio da viagem o navio colide com um iceberg e começa a ir a pique.

O navio não é o protagonista do romance, mas apenas lhe oferece um plano de fundo para o desenvolvimento da história. A viagem e o naufrágio se dá antes da metade da narrativa, e grande parte da história abordara o complexo processo do inquérito norte americano conduzido pelo senador Smith.

Lady Duff Gordon e seu marido se envolvem em um escândalo, dizem que o Sr. Gordon subornou os marinheiros de seu bote para não voltar ao navio para o embarque de mais passageiros e isso é evidenciado nos inquéritos, nos quais se estabelece uma investigação. Embora a inflexível Lucile começar a sentir um verdadeiro afeto por Tess e reconhecer o seu trabalho, Tess perde a admiração que cultivava por Lucile quando reconhece a sua frieza humana, expressa no naufrágio do *Titanic*. Paralelamente a isso Tess enfrenta um doloroso dilema do coração, ao mesmo tempo ela se apaixona por dois homens, o primeiro é o marinheiro pobretão Jim e o segundo é o empresário norte-americano Jack; ela precisará escolher entre um e o outro.

O livro parte de um sonho, tal como a construção do grande navio: o sonho de Tess em mudar de vida. Tess é apenas uma representante de um vasto número de trabalhadores que compram o sonho de buscar uma vida melhor na América, e embarcam nessa jornada sem ao certo saber o que lhes esperam do outro lado do oceano. Tal como Tess, o navio se torna essa ponte de travessia entre sua realidade paupérrima e o alcance do sonho, que se torna tão distante quanto o próprio continente americano. O navio já é impressionante (observe-se aqui o efeito da sensibilidade explorado por Alcott) pelas suas dimensões e seu luxo, e se torna ainda mais na medida em que se apresenta como a condição de concretização desse sonho. A atitude aqui pode parecer inocente, como um sonho, porém é fruto de um devaneio que nasce de uma projeção lançada a partir de uma dada realidade. A leitura que é feita da obra deve levar isso em consideração, partir desse sonho e compreender que o desastre não se restringe a perda material ou a perda de vida, mas a perda de sonhos.

Como falado, no *Titanic*, não existem sobreviventes invictos e poderíamos ir um pouco mais além disso. Na medida em que esses passageiros apostam tudo em seus sonhos, a tal ponto de abandonar sua vida, tudo e todos os que eles conhecem, esses passageiros passam a viver seu sonho e até mesmo se definir nesse sonho pela intensidade com a qual eles refletem em suas ações e estrutura pessoais. Sendo assim, na morte do sonho, diante do naufrágio, somado com a morte de entes queridos que levam pedaços de sua sensibilidade, podemos constatar que temos a morte do indivíduo sobrevivente, cuja vida caracterizada por projetos e expectativas, deixa de existir. Temos uma sobrevivência biológica, nos sentidos vitais, mas o naufrágio roubou suas expectativas e direção. Essa acaba sendo a dimensão mais profunda da tragédia do *Titanic*, a morte da representatividade do ser.

Começo de vida, começo de sonho. Eis como Pierre Albert-Birot nos sugere viver a felicidade de Adão: ‘Sinto que o mundo me penetra como os frutos que como – sim, eu me alimento do Mundo.’ Cada fruto bem saboreado, cada fruto poeticamente exaltado é um tipo de mundo feliz. E o sonhador, quando sonha bem, sabe que é um sonhador dos bens do mundo, dos bens *mais próximos* que o mundo lhe oferece.¹⁶⁰

O naufrágio corta esse sonho que alimenta a vida do sonhador. Este se alimenta desses elementos que são colhidos do mundo. A vida do ricos e a própria divisão de classes que atinge sua personificação na forma dos privilégios, cria nesse indivíduo da terceira classe o desejo de alcançar uma posição melhor, de enriquecer e chegar no ponto dos magnatas. Obviamente, lampejos de realidade passam na mente desses passageiros que apontam a dificuldade e até mesmo a impossibilidade de se alcançar isso, mas mesmo assim o sonho se mantém, pois a imagem da América como a terra da oportunidade é tão bem construída e definida que se mantém em pé. Somente um Titã pode derrubar o outro, é a catástrofe que naufraga o grande navio levando consigo esse sonho, igualmente grandioso, dos passageiros da terceira classe. Não somente aos passageiros da terceira classe, mas os demais passageiros e tripulantes enfrentam o mesmo destino. O capitão Smith acreditava que era a sua última viagem, antes de sua aposentadoria e vivenciar uma vida tranquila, sonhos da *White Star* em ocupar a posição da *Cunard*, sonhos dos empresários em seus negócios, sonhos familiares como o de Astor em ser pai novamente, e sonhos dos pobres em possuir algo nessa vida. O sonho que impulsiona o navio e seus passageiros, o naufrágio os paralisa. A partir disso temos não mais um ser, mas uma massa fluida composta de devaneios.

A morte do sonho não é apenas a morte do ser, mas também a morte do mundo desse ser, no qual se torna possível sua condição de existência, onde é reconhecido e pode se

¹⁶⁰ BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 148.

correlacionar com outros elementos. O desastre faria com esse indivíduo saísse do mundo do devaneio.

A correlação do sonhador o seu mundo é uma correlação forte. E esse mundo vivido pelo devaneio que remete mais diretamente ao ser do homem solitário. O homem solitário possui diretamente os mundos por ele sonhados. Para duvidar dos mundos do devaneio, seria preciso não sonhar, seria preciso sair do devaneio.¹⁶¹

A situação se torna muito mais complexa porque essa separação não é fácil, ela não ocorre sem haver uma mutilação, uma perda de uma parte de si. Somente é sob essa condição de mutilação que o sonhador pode se separar de seu sonho, uma vez que o mundo do sonho e da realidade do ser estão muito próximos, se complementando mutuamente.

O homem do devaneio e o mundo do seu devaneio estão muito próximos, tocando-se, compenetrando-se. Estão no mesmo plano de ser; se for necessário ligar o ser do homem ao ser do mundo, o *cogito* do devaneio há de enunciar-se assim: eu sonho o mundo; logo, o mundo existe tal como eu sonho.”¹⁶²

É por esses termos que podemos compreender melhor a articulação entre os romances e o imaginário, seja como este imaginário era visto na época em que o romance é ambientado, como também esse imaginário é absorvido pelas mentes dos leitores na atualidade na relação de afeição ou repulsa que se estabelece. Após isso, essa poética do devaneio, encontrada nas construções da literatura, “*vai determinar consolidações dos mundos imaginados, desenvolver a audácia do devaneio construtivo, [...] e abrir todas as prisões do ser para que o humano tenha todos os devires*”¹⁶³. Porém isso apenas pode acontecer quando esses autores “*alimentam-nos de imagens com as quais podemos concentrar nossos devaneios de repouso*”¹⁶⁴

O elemento do sonho já é observado de imediato, no começo do livro. Tess arruma a cama e ficando sonhando acordada ao ver uma baronesa da nata sociedade passar:

Ela olhou pela janela. Uma mulher passava por ali, usando um chapéu esplêndido encimado por uma fita verde-escura brilhante e girando uma sombrinha vermelha, com uma expressão radiante e determinada. Tess tentou se imaginar andando assim com tanta confiança, sem ninguém para acusá-la de agir como se pertencesse a uma

¹⁶¹ Idem, p. 152.

¹⁶² BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 152.

¹⁶³ Idem.

¹⁶⁴ Idem.

classe superiora à sua. Quase podia sentir seus dedos ao redor do cabo macio e polido daquele guarda-chuva. Onde estaria indo aquela mulher?¹⁶⁵

Tess está em Cherbourg, na França. Não existiria lugar melhor para uma jovem costureira começar a sonhar. A moda francesa cria tendências, e as belas senhoras, com seus ricos e ornados vestidos dão novos impulsos à imaginação de Tess. Tanto no passado, como no presente há pessoas que se lançam desses momentos de devaneios, sonhando em ascender na vida e algumas delas se comportam como se já estivessem lá. Tal ação faz parte do sonho e tal como esse, ocorre no ambiente do privado: a pessoa dança, canta e fala sozinha. Isso não quer dizer que ela esteja negando a realidade ao exterior, como o quarto e a cama que Tess tem que arrumar, mas esse devaneio, como aqui falado, parte também desse exterior e vai além dele, como a rica mulher que Tess avista da janela, a qual lhe proporciona esse momento de sonho que arrebatava Tess de seu mundo, criando-lhe, pelo menos por alguns instantes, um mundo novo. Mas como todo sonho, ele precisa terminar, sua morte pode ser adiada, mas não evitada. Mesmo que seja uma interrupção momentânea, para que esse sonho possa continuar a ser saboreado em outro momento, alimentando assim as perspectivas da personagem. *“Olhou para trás, para a cama feita pela metade. Chega de fantasias, nem mais um minuto”*.¹⁶⁶

Esse sonho, por sua vez, entra em divergência com a realidade e é justamente essa diferenciação que oferece ao sonho a sua condição de existência, ou seja, o desejo de mudança de uma realidade não ideal, para a construção de uma posição ideal. Embora essa posição ideal não venha a ocorrer nos parâmetros previstos, é a idealização que oferece impulso ao sabor ao sonho.

Essa imagem da realidade se personifica na própria imagem de Tess se olhando no espelho, uma imagem de uma empregada cujo uniforme denuncia a sua posição. Note-se que o espelho é cercado por uma moldura dourada, coloração símbolo da riqueza. A ironia aqui reside no fato de que, ao mesmo tempo Tess desejar a riqueza, essa riqueza é a que a prende em sua posição, tal como a moldura dourada do espelho circunscreve a sua imagem dentro de um limite: o espelho. Essa riqueza é administrada por poucos que mantêm o seu círculo de pares fechados. Essa é a representação da sociedade estratificada britânica, embora a riqueza não ser necessariamente passada, de maneira hereditária, na forma de terras e títulos, como na Idade Média, mas muito desse imaginário e costumes medievais ainda estão presente.

¹⁶⁵ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 9.

¹⁶⁶ Idem.

A primeira classe, composta por nobres e pela alta burguesia é tão admirada e suscita tantos sonhos justamente por causa da dificuldade que se estabelece quando o indivíduo tenta se inserir nesse círculo. Essa proibição que toma sua forma em uma extrema dificuldade de se atingir uma cadeira no clube da primeira classe é uma razão da sua supervalorização, da raridade de seus membros e da proibição, que se coloca naquele momento como quase que natural, de se aproveitar dos mesmos privilégios.

Andou para fora do quarto e parou, contida pela visão do próprio reflexo no espelho dourado de corpo inteiro do final ao corredor. Seus longos cabelos escuros, como sempre, tinham escapado do coque desalinhado, embora a curvatura de seus queixo, que normalmente lhe conferia um ar de arrogância, continuasse intocada. Mas não havia como negar o vergonhoso ponto crucial: o que ela viu foi uma jovem magricela com um vestido preto e um avental branco, carregando uma pilha de roupa suja e que usava um chapéu idiota de servente bem no alto da cabeça. Uma imagem de servidão. Arrancou o chapéu e atirou-o em direção ao vidro. Ela não era servente nenhuma. Era uma costureira, e das boas, e seria paga pelo seu trabalho. Tinha se equivocado em aceitar aquele emprego.¹⁶⁷

É diante dessa revolta, fruto de um orgulho pessoal, que Tess resolve mudar sua vida. O orgulho, junto ao sonho, também acaba se tornando uma força propulsora e definidora da imagem desses personagens que caminham pelos conveses do navio. Percebe-se que não há muito espaço para a humildade nesse ambiente, que se mostra sofisticado em seus últimos detalhes. É notável que uma regra consuetudinária brota aos olhos, os passageiros precisam combinar com o ambiente em que eles estão, para não afetar a harmonia da história. Sendo assim, seja pelas vestimentas, como também pelas atitudes e comportamentos. A definição dos locais das classes se estende para muito mais além dos limites de um mapa, de grossos portões de aço entre os corredores: ele está nas pessoas e naquilo que é aceito sobre o que elas são. Molly Brown se destoa desse universo, embora ela ser rica como os outros, seu jeito não polido e espontâneo faz que a sua aceitação pelos pares seja limitada.

Quando o navio afunda, ele impõe uma humildade generalizada ao homem pelo poder da natureza, a qual não se curva diante das artificiais convenções e formas de organização humana. Uma vez esse orgulho, força propulsora deixa de existir, as ações que ela motivava também cessam e esse passageiro de primeira classe fica sem reação diante do universo despojado que lhe é imposto. Tem-se aqui o silêncio pronunciado por Lord e a calma, que no fundo acaba sendo provocada pela ausência de perspectivas e referenciais. O mesmo

¹⁶⁷ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 10.

acontece em relação ao seu papel de força definidora, já não existem mais passageiros de primeira, ou terceira classe; existem pessoas que lutam pela sobrevivência.

Pode se observar isso diante do próprio vestuário dos passageiros diante do naufrágio. A notícia lhes chega no meio da noite, são acordados e de imediato é dada a ordem para subir ao convés dos barcos, não há muito tempo para se arrumarem com toda a pompa acostumada para os jantares. Os próprios camareiros não incentivam isso, uma vez que lhes é informado somente algo sobre um treinamento rápido, para que tais passageiros simplesmente colocassem uma roupa quente. Dessa forma, temos um verdadeiro desfile de roupões e pijamas quase que cômicos, nos conveses do navio.

Marchavam escada acima – uma multidão silenciosa em trajes que eram uma mixórdia. De baixo do sobretudo, Jack Thayer agora vestia um paletó e um colete de tweed esverdeado sobre outro colete de *mohair*. Robert Daniel, o banqueiro da Filadélfia, estava só de pijama de lã. A sra. Turrell Cavendish usava um roupão e o sobretudo do marido... A sra. John C. Hogeboom, um casaco de pele sobre a camisola... A sra. Ada Clarkjust, apenas uma camisola. A sra. Washington Dodge não se preocupava em calçar meias com os sapatos de botões, que abanavam abertos porque ela não tinha parado para fechá-los. A sra. Astor parecia ter acabado de sair de um provador, com um atraente vestido leve [...]¹⁶⁸

Um despojamento muito maior pode ser visto no momento do resgate pelo *Carpathia*. Alguns desses passageiros conseguem uma cabine a bordo, mas as instalações do velho navio da *Cunard*, estão muito longe do luxo do *Titanic*. Percebe-se nessa cena que, além do luxo, alguma coisa a mais faltava, tanto em Lucile quanto em Tess. A conversa não é mais sobre frivolidades, mas sobre essências da vida. Ambas foram privadas de parte de si, de certezas que deram o seu lugar ao medo e a insegurança: a vulnerabilidade do ser humano se tornou evidente.

- Eu lhe trouxe um cobertor extra para o caso de a senhora estar com frio – disse ela, quando a porta se abriu.
 - Não é necessário – retrucou Lucile com grosseria. – Estou cansada, não quero nenhum cobertor e nada do tipo agora. – Ela estava vestida com um suéter velho por cima de um vestido de flanela que lhe fora doado, uma combinação que a fazia parecer estranhamente vulnerável. – Vá para a cama. Por que você não está dormindo?
 - Não consigo – respondeu Tess.
 - Por que não?
 - Fico sonhando com o navio afundando.
 - Acabou, e nós sobrevivemos. É melhor deixar essas coisas para trás – disse Lucile com firmeza. Porém o seu olhar vacilou. – Ah, entre então, - falou ela, abrindo um pouco mais a porta.

¹⁶⁸ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 96.

Tess entrou. O quarto era minúsculo, tão absoluto e nu. Algo mais além do luxo havia sido arrebatado.¹⁶⁹

A partir disso, abordo do minúsculo *Carpathia*, Lucile revela pela primeira vez sua humanidade, levando o leitor até mesmo desenvolver certa empatia com ela. Ela fala sobre o medo e se aproxima de Tess. Ao pronunciar um discurso sobre o medo, Lucile se revela humana, *até os ricos possuem medo*¹⁷⁰. Quando se aproxima de Tess, e lhe oferece conselho como uma mãe, oferece a sensação que ela se afasta das coisas supérfluas de sua classe e se volta para o essencial, como se o naufrágio a tivesse redimido. Porém o que se segue no decorrer do livro é bem diferente, os vícios adquiridos nesse mundo da primeira classe parecem resistir aos ensinamentos traumáticos oferecidos pelo *Titanic*.

- *A senhora sente um pouco de medo?* – sussurrou ela.
Lucile ficou imóvel. Seu rosto pareceu se descompor, depois se recuperou com rapidez.
- *Estou sempre com medo* – disse ela.
- *Está?*
- *Dá água* – emendou logo Lucile. Sentou unindo as mãos diante do corpo. – *Quase me afoguei quando tinha dez anos* – disse ela de modo abrupto.
[...]
- *Isso deve ter aterrorizado a senhora* – disse Tess em voz baixa, imaginando o medo de uma criança se afogando.
- *Não, não deixei isso acontecer. Sente.* – Lucile deu um tapinha na cama estreita e cheia de ondulações.
Tess sentou-se ao lado de Lucile. Estavam sentadas tão perto uma da outra que ela pode sentir os vestígios do perfume de jasmim favorito de Lucile, gora no fundo do mar.
- *Você vai aprender a seguir em frente* – disse Lucile, quase com gentileza. – *Vai Tess. Aprendi a não demonstrar medo, a assumir o comando, a lutar e ser forte.*¹⁷¹

A água ganha uma importante dimensão associada ao medo. O *Titanic* também se torna uma história de terror na medida em que invoca medos básicos, guardados no inconsciente, como o retratado por Lucile. Bachelard, busca compreender a beleza da poética por meio da associação de elementos da matéria, entre eles os quatro elementos básicos da alquimia antiga: terra, fogo, água e ar. Desses quatros elementos, ele retira características que dariam significados, formas e sensibilidade à poética.

[...] toda obra poética que mergulha muito profundamente no germe do ser para encontrar a sólida constância e a bela monotonia da matéria, toda obra poética que

¹⁶⁹ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, pp. 92-93.

¹⁷⁰ Idem.

¹⁷¹ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 93.

adquire suas forças na ação vigilante de uma causa substancial deve, mesmo assim, florescer, as exuberâncias da beleza formal.¹⁷²

É entre essas substâncias e suas características que os recursos poéticos e literários ganham seus efeitos, conquistando a atenção do leitor. Essas substâncias e sua natureza permitem à imaginação do leitor a arte criativa da elaboração de representações. Tais representações, por sua vez, auxiliam não apenas na compreensão mas, paralelamente a isso, a introjeção do imaginário de determinado objeto no mundo do indivíduo. Assim, para seduzir, a imaginação, diferenciada por ele como imaginação formal, trabalha a alegria (ou outras sensações como o medo) com elementos que retratem a alegria (ou o medo). Essas imagens são muito bem compreendidas dentro da lógica do imaginário, especialmente na sua duração temporal. De acordo com Bachelard ao citar Jacques Bousquet “*uma imagem custa tanto trabalho à humanidade quanto uma característica nova à planta*”¹⁷³. Nesse sentido, por mais que as narrações acrescentem uma nova imagem sobre o comportamento de Ismay no naufrágio do *Titanic*, ou a responsabilidade da *Fata Morgana* e, conseqüentemente, a inocência do capitão *Lord*, estes jamais seriam absolvidos, pois sua imagem de covardia e falta de responsabilidade já se petrificou.

Nisto, essa imagem que se origina de devaneios, para que assuma a forma de escrita, precisa encontrar a sua matéria, o seu elemento:

Para que um devaneio tenha prosseguimento com bastante constância para resultar em uma obra escrita, para que não seja simplesmente a disponibilidade de uma hora fugaz, é preciso que ele encontre sua *matéria*, é preciso que um elemento material lhe dê sua própria substância, sua própria regra, sua própria poética específica.¹⁷⁴

No caso do *Titanic*, ele encontra a sua melhor matéria no elemento da água. Embora parecer uma ironia a natural ligação de um navio com água, o *Titanic* e sua história abraça esse elemento por um conjunto de fatores muito amplos. Observemos que, de acordo com a análise de Bachelard, é esse elemento que concede ao *Titanic* as características mais essenciais que sustentam o seu imaginário, por exemplo, o medo advindo do trauma de Lucile que retorna após o trauma do naufrágio. Nesse ponto, o *Titanic* não foi responsável por esse trauma diretamente, e sim o elemento fluido ao seu redor. Indo um pouco mais a fundo, esse

¹⁷² BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 2.

¹⁷³ BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 3.

¹⁷⁴ BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 4.

trauma não é uma novidade da tragédia, mas sim a catástrofe do grande navio apenas permitiu que um trauma muito mais antigo retomasse o palco principal da vida de Lucile, sob a forma do medo.

Assim Bachelard demonstra que cada elemento (água, terra, fogo e ar) possui sua fidelidade poética, que pensamos ser uma imagem, mas é um sentimento primitivo (medo):

Todos os demais elementos prodigalizam semelhantes certezas ambivalentes. Sugerem confidências secretas e mostram imagens resplandescentes. Todos os quatros têm seus fiéis, ou, mais exatamente, cada um deles e já profundamente, materialmente, um *sistema de fidelidade poética*. Ao cantá-los, acreditamos ser fiéis a uma imagem favorita, quando na verdade estamos sendo fiéis a um sentimento humano primitivo, a uma realidade orgânica primordial, a um temperamento onírico fundamental¹⁷⁵

O elemento água, além do medo, estaria principalmente ligado à melancolia. Esse é o estado que Lucile está abordo do *Carpathia*, é o sentimento de Morgan diante do amor não correspondido de Wallis, é o sentimento de Rose, na dramaturgia de Cameron, ela tem que se casar forçada. Bachelard prossegue citando Lessius aprofundando os desdobramentos da melancolia em imagens visíveis, expressas nos sonhos e devaneios que permitem a estruturação da obra: “*Os sonhos [...] dos melancólicos (são) de enterros, de sepulcros, de espectros, de fugas, de fossas, de tudo o quanto é triste; dos pituitosos, de lagos, de rios, de inundações, de naufrágios*”¹⁷⁶. Percebe-se aqui, o quão bem o *Titanic* se enquadra nessa classificação de características elementares que a água oferece à narrativa.

Essa sensibilidade do medo que atrai Lucile, justamente esse sentimento primitivo, e uma das formas de compreendermos a atenção que o *Titanic* provoca no decorrer dos séculos. A frase de Lucile é bem significativa nesses termos: “*Sempre estou com medo*”. De fato, independentemente da época, o ser humano sente medo de algo. Medo da morte, do inferno, da pobreza, da doença, enfim; diferentes medos, mas que compartilham um ponto em comum e que permitem que eles se tornem sentimentos reconhecíveis por diferentes épocas: o medo de se perder algo que estima. Esse medo é compreensível: um determinado bem, algo material, um relacionamento ou um sonho, como aqui também afirmado, é parte integrante do ser da pessoa e também elemento formador e constitutivo de seu mundo, ao perdê-lo, um vácuo se abre e a melancolia encontra o seu domínio.

¹⁷⁵ BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 p. 5.

¹⁷⁶ BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 p. 4.

No *Titanic*, reina mais uma ironia, a mesma água dos oceanos, que de acordo com as teorias darwinistas é o local onde a vida surgiu, é a mesma água que ceifa essa vida nos seus sentidos mais amplos, inclusive os sonhos. Nesse vácuo, ela deixa a melancolia, ou arrasta o ser humano para a melancolia, na qual ali, junto do navio, para sempre vai habitar. Essas imagens são profundamente ricas para se compreender a dimensão do mistério do *Titanic* e como ele nos atrai e nos fascina no decorrer do século XX. Parece que temos muito mais que uma história naval, digna de registro, mas o próprio navio se torna um registro vivo, material e sua história se torna uma representação dos medos mais profundo da humanidade: a perda total em face da morte. Embora o homem viva sob a certeza de que a morte é uma realidade que se manifesta, cedo ou tarde, o *Titanic* nos revela outro aspecto que vem com a dimensão da certeza da morte: sua imprevisibilidade e o desejo de postergá-la o máximo possível. Tal desejo tem um efeito colateral, o ser-humano nunca está pronto para ela, e por não estar pronto para ela, abre-se espaço para a melancolia. Isso não ocorre com a figura do herói.

Existe sim, a dor dos parentes que ficaram em terra por perder um ente querido, mas acompanhado isso vem a consolação de se saber sobre suas ações exemplares que não o permitiram fugir do seu dever e a morte foi a sua coroação final, lhe concedendo uma imagem inviolável para o decorrer do futuro. Agora os que optaram em embarcar nos botes e, no imaginário comum, roubaram o lugar de mulheres e crianças, de pessoas ditas indefesas, devem conviver, como penalidade, com a versão mais nefasta da melancolia que é o remorso, cuja expressão é o suicídio.

No romance de Alcott isso acontece com o casal Darling. Lucile não possuía boas relações com a Sra. Darling e para prejudicá-la, deixou escapar para a imprensa que seu esposo, Jordan Darling havia embarcado no bote com a cabeça coberta para que os oficiais não percebessem que ele era um homem. Resultado final dessa intriga foi o suicídio de Jordan no romance.

Cosmo fechou a porta da suíte e as encarou, com lábios enrijecidos e sem cor.
-Jordan Darling se enforcou – disse ele, sem tirar os olhos de Lucile – *Sua esposa o encontrou algumas horas atrás.*
 Um estremecimento – vindo, da sua barriga, das suas pernas, de onde? – se espalhou frio e incontrolável, pelo corpo de Tess. As mãos começaram a tremer.
 Cosmo olhou o papel em sua mão como se pudesse explodir a qualquer momento.
-É da mulher dele. É para Lucile.
- Não quero ver – disse Lucile. A carne embaixo do seu queixo estava trêmula.
-Você vai ouvir, então. – Cosmos passou o papel para Elinor, que leu em voz alta uma única frase rabiscada com letras de cor púrpura ligeiramente tremidas.

Por que você foi tão cruel?

Lucile desabou em uma cadeira com um gemido, cobrindo o rosto com as mãos.”¹⁷⁷

A partir do conjunto desses escândalos, a imagem de Lucile vai se degradando cada vez mais e sua história, que se confunde com o destino do navio, ou seja, também termina em tragédia. Lucile quis postergar a morte, ao embarcar no bote salva-vidas, mas a morte veio bater em sua porta novamente, mas de uma forma diferente. Na ficção, o casamento de Lucile não consegue resistir a tantos desgastes e brigas. Cosmo não resiste mais ter que encobrir as falhas que Lucile faz, muito delas tão imprudentes quando o naufrágio do próprio *Titanic*, e sai de casa. Tess também não resiste mais as falhas da patroa e a abandona diante da perseguição que Lucile faz à Jim. Seu mundo começa a se partir igual ao navio e seu destino também se torna semelhante: ficar sozinha nas profundezas da melancolia.

A confusão dos destinos do navio e de Lucile não param por aí, ambos marcam o final e a decadência de uma época, de estilos de vida. Enquanto o *Titanic* fecha as portas dos sonhos do século XIX, Lucile representa o fim de um estilo de moda marcada por vestidos longos e extremamente decorados, que deixavam agora espaço para vestidos mais curtos que representavam um novo tipo de mulher que não era mais a da moral vitoriana, mas sim as sufragistas que lutam pelos direitos e para isso precisam de mobilidade, a qual não era oferecida pelos longos e pesados vestidos e os apertados espartilhos.

Justamente quando ela (Tess) tinha começado a entender, chegou o fim. Seus pensamentos voltaram para a mulher grandiosa (Lucile) seu caminhar pelo convés do *Titanic* como se fosse dona do mundo. Madame Lucile. Andar ao lado dela, ouvindo a trilha suave de murmúrios maravilhados ante sua passagem... Sabem que ela é? A melhor e mais famosa *couturière* do mundo. Usar roupas daquela mulher era estar no auge. E tudo foi dissolvido... tudo era uma fantasia.¹⁷⁸

E a fantasia se estende para os variados aspectos daquela sociedade, devaneios coletivos que deram origem ao mito que se tornou o transatlântico. Dessa forma a autora vai refletir o impacto do colapso desse sonho tecnológico, usando a clássica imagem do naufrágio do *Titanic* como o naufrágio de toda uma época e sociedade.

¹⁷⁷ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 196.

¹⁷⁸ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 353.

[...] Ele diz que estamos correndo sobre o nosso próprio *iceberg*, que somos uma sociedade que esta rachando. Diz que todo o tecido do século XIX esta afundando, esta me ouvindo? E todos nos, amigos ou inimigos, vamos afundar junto.¹⁷⁹

Esse naufrágio pode ser entendido também como uma mudança. Aqui a autora é mais afável e não tão pessimista. Após pedir demissão à Lucile, Tess oferece um novo rumo a sua vida, não mais conduzida pelos valores da arrogância e orgulho de ascensão social, que a motivaram a embarcar no *Titanic*, mas agora se revela mais humana. Ela rompe com o empresário Jack e escolhe ficar com Jim. Observa-se a sua mudança de mentalidade, não apenas ocasionada por um amadurecimento que o trauma do naufrágio lhe proporcionou, mas também pela sua convivência com essa aristocracia privilegiada que, embora brilhar em suas vestimentas e joias, apresentava um interior tão escuro quanto a profundidade na qual foi parar o grande navio. A obra, tal como a história do navio e seu imaginário, deixa uma lição de moral: Tess é esperta, não quer compartilhar do mesmo destino do navio e da nata que brilhava em seus salões, ela escolhe o lado humano, dá voz ao coração e opta por Jim. Diferentemente de várias interpretações que param na tragédia e na melancolia, o destino de Tess aponta uma esperança de felicidade, diante da possibilidade do surgimento de novos sonhos. Há uma sensação de apaziguamento no término da obra de Kate, que faz lembrar a sensação de paz, não de felicidade, arquitetada por Lord no final de “*Uma noite fatídica*”. Porém na obra de Kate há uma tendência maior para essa felicidade cujo lugar na obra de Lord é dominado pela nostalgia, que não deixa de ter suas raízes mergulhadas na melancolia. Isso também diferencia o término da obra de Kate da de Bainbridge, cujo termino aponta mais para esperança de uma continuidade da vida, sem oferecer pistas se essa continuidade apontara para melancolia ou para uma possibilidade de felicidade. *Tess fechou os olhos e só abriu quando as portas se abriram no térreo. Ninguém estava por ali – nenhum repórter gritando, nenhuma cliente. Ela saiu do elevador, sentido como se tivesse abandonando um sonho para entrar em outro.*¹⁸⁰

Por fim, é por meio dessas e outras produções literárias que temos acesso a essa dimensão das sensibilidades do *Titanic*, que acabam sendo as nossas na medida em o leitor se entrega e se envolve com o enredo traçado nos conveses do navio. É impossível observar o *Titanic* excluindo a suas metáforas e sensibilidades, o seu imaginário é composto disso. Esse talvez seja mais um dos diferenciais entre ele e outros navios: o nível de profundidade

¹⁷⁹ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 176.

¹⁸⁰ ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013, p. 253.

sensível que as obras literárias conseguem lhe atribuir. Dessa maneira, buscando ler essas imagens do navio, podemos observar também que:

Nesse mundo verdadeiro de coisas de mentira, a literatura diz muito mais do que outra marca ou registro do passado. Ela fala do invisível, do imperceptível, do apenas entrevisto na realidade da vida, ela é capaz de ir além dos dados da realidade sensível, enunciando conceitos e valores. A Literatura é o domínio da metáfora da escrita, da forma alegórica da narrativa que diz sobre a realidade de uma outra forma, para dizer além.¹⁸¹

¹⁸¹ PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel**, n.14, set 2003, p. 30.

Conclusão

Objetivo inicial desse trabalho tratou-se de compreender como o imaginário do *Titanic* foi construído e os meios que sustentaram a sua manutenção no decorrer do século XX, uma vez que a mídia perseverou em oferecer um destaque ao navio no decorrer daquele século e com as comemorações do primeiro centenário em 2012. Tal destaque ganha ainda mais notoriedade na medida em que comparamos o *Titanic* com outros navios notáveis, seja do seu tempo como também de outras épocas que possuíram importante participação histórica, porém foram há muito tempo esquecidos.

Pensou-se, ainda na fase de preparação de projeto, de que tal fama se devia ao tamanho do navio ou ao número de mortos tal como o imaginário popular referente ao transatlântico trouxe consigo, porém essa possibilidade foi logo descartada nessa fase inicial, tendo em vista a grandeza de outros transatlânticos de seu tempo, como o *Imperator* e dos transatlânticos modernos, como o *Oasis of the Seas* e também houveram outros desastres marinhos em períodos de guerras ou de paz que levaram a um número maior de mortos, como o SS Kiangya em 1948 e o MV Doña Paz em 1987, sem mencionar outros naufrágios com números menores, mas com repercussão diplomática internacional muito mais significativa, como o *Lusitania* em 1915. Como é comum se pensar, as grandezas e os números de mortos são o grande diferencial do *Titanic* em relação a outros transatlânticos, uma vez que essas são as duas principais imagens que acompanham o termo *Titanic* quando este é invocado em alguma frase. Mas essa concepção popular revelou-se ainda mais falha, principalmente após o contato com o pensamento de Derrida e de sua afirmativa [...] *naturalmente que não se contam os mortos da mesma forma do mundo*¹⁸², sendo assim, o impacto de determinada tragédia não residiria tanto no número de mortos, mas talvez na atenção oferecida pela mídia.

A participação da mídia em produzir um fato assombroso por meio na insistência no mesmo se torna inegável, principalmente *devemos estar atento ao fenômeno da linguagem, ao nomear e datar, essa compulsão a repetição*.¹⁸³ Essa repetição seria comum a esses tipos de acontecimentos, foi o que aconteceu em 1912 em relação ao *Titanic*, ou o 11 de setembro, em relação ao *World Trade Center*. Derrida aprofunda essa análise chamando a atenção que essa

¹⁸² HABERMAS, Jürgen. **Filosofia em tempos de terror: diálogos com Jürgen Habermas e Jacques Derrida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2004, p. 100.

¹⁸³ Idem, p. 97.

repetição, ou aquilo que forma um *evento maior* está lidado ao desconhecimento daquilo que está acontecendo, *o acontecimento é antes de mais nada tudo aquilo que não compreendo*.¹⁸⁴

Com base nessas afirmações de Derrida, o destaque que o *Titanic* possui, surge com o espanto do desconhecido, de não saber o que está acontecendo. Podemos observar esse movimento abundantemente no universo de 1912, logo que a notícia do choque com o iceberg chegou em terra e inicia-se o desespero em saber o que estava acontecendo. Informações confusas e contraditórias chegavam nas estações de telegrafia, aumentando a ansiedade das pessoas. O silêncio do *Carpathia* aumentava ainda mais esse clima de desconhecimento, que começaria a ser quebrado apenas com o desembarque do navio no dia 18 de abril e o início dos inquéritos, seja nos Estados Unidos como também na Inglaterra.

Essa dimensão do desconhecimento é tão significativa que possui os seus reflexos até os dias atuais. Como podemos ver, a obra de Faraco trabalhada aqui, *O crepúsculo da arrogância, Titanic minuto a minuto*, se torna um dos últimos e maiores expoentes dessa tentativa de se compreender o que havia acontecido naquela noite, que provoca a curiosidade em desvendar cada minuto abordo do transatlântico para se compreender uma tragédia que se desenvolveu em condições tão peculiares. Essa mesma curiosidade conduz ao levantamento e produção de outras obras factuais, o que nos demonstra outro sistema de propulsão do imaginário do *Titanic*, agindo assim no movimento de um círculo vicioso: o imaginário do navio leva o estabelecimento de novas pesquisas, essas reatualizam e propagam o imaginário, o qual geraria novas pesquisas e produções.

O “desconhecido” proposto por Derrida ganha dimensão ainda mais elevada para se compreender esse imaginário na medida em que o navio se trata de um elemento simbólico. Tal como o *World Trade Center* possuía o seu simbolismo como coração econômico do mundo ocidental, e a destruição do mesmo teve repercussão simbólica em mesma intensidade a destruição física, o mesmo acontece com o *Titanic*. É inegável que a morte de milhares de pessoas concentradas em um único lugar ocasiona profunda comoção pública, porém o elemento simbólico do objeto ali envolvido auxilia solidificar a durabilidade desse efeito para além do tempo e do espaço.

O *Titanic* era símbolo do progresso de sua época. Concebido para ser um navio resistente, *praticamente inafundável*, logo foi transformado pela mídia e opinião pública em um navio que *nem Deus afunda*. Essa transformação é de vital importância para se compreender o espanto gerado na época e a construção de uma das principais imagens que

¹⁸⁴ Idem, p. 100.

compõe esse imaginário do *Titanic*, ou seja, a arrogância. O naufrágio do navio nessa perspectiva cria duas reações: a primeira é referente a desilusão na técnica, a comprovação de que o progresso era algo falível e, em segundo, o estabelecimento de uma moral que alertava que a arrogância humana não poderia passar impune. As imagens vão se acumulando nesse sentido. A evolução desse imaginário vai transformando a história do navio como um mito moderno, a semelhança dos mitos gregos antigos nos quais depois de uma história incrível temos uma moral que parte da tragédia. Tudo isso se torna ainda mais emblemático com a aproximação da história do navio com a dos Titãs gregos, aprisionados no fundo do oceano após desafiarem os deuses. Percebe-se aqui como o imaginário do navio ganha movimento já nesse primeiro momento, somente pela atuação midiática do período, e pela apropriação da história por outras temporalidades do século XX.

Entretanto, a explicação de Derrida só ganha sentido na medida em que já existe um sistema simbólico pré-estabelecido sobre determinado objeto, então aqui pôde-se concluir que o imaginário do *Titanic* também surge, a priori, de toda uma construção que já estava sobre o navio, até mesmo antes desse ser construído e pensado. A obra “*Futilidade, ou o naufrágio do Titan*”¹⁸⁵, escrita quatorze anos antes do naufrágio do *Titanic* ao apresentar dados estranhamente parecidos com a história real de 1912 nos auxilia a compreender isso. Somado com a contribuição das obras de Lord e de Masson, estudadas no primeiro capítulo desse trabalho, podemos chegar a concluir que a história do *Titanic* se tornou tão marcante porque as pessoas já sonhavam com isso antes, ou seja, já esperavam que todo aquele mundo artificial tecnológico poderia entrar em algum tipo de colapso instantâneo. Isso abre espaço para um conjunto de interpretações diversas que nos tiram do navio e nos levam para o universo que o construiu. Surge aqui uma hipótese de que a ideia de progresso já estivesse abalada naquele contexto de 1912, ou tal abalo já estivesse sendo sentido antes mesmo do lançamento da quilha do leviatã da *White Star*, mas faltava ainda um elemento simbólico real que comprovasse isso. Tal elemento encontrou sua materialização no *Titanic*, desencadeando um conjunto de imagens de advertência a arrogância humana como falado a cima.

Nesse sentido, fica claro aqui que a construção inicial do imaginário do *Titanic* repousaria inicialmente em duas pilastras: a crença na ideia de progresso e o choque diante do impossível, ou seja, do naufrágio que instantaneamente mergulhou aquela sociedade (ou micro sociedade dos envolvidos direta ou indiretamente com o naufrágio) no desconhecido, em um evento no qual as pessoas não sabiam o significado ou as dimensões, questionamentos

¹⁸⁵ LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012, p. 45.

que seriam respondidos em seguida, em um movimento que perambula todo o século XX e a transição para o século XXI.

A partir disso pode-se compreender parte da manutenção desse imaginário, que se dá por meio da insistência no tema, no desejo de se desvendar um mistério na medida em que se abre outro. O *Titanic* seria um navio de mistérios, os quais se estenderam desde o seu desaparecimento até a descoberta de seus destroços por Robert Ballard em 1985. A descoberta desses destroços, além de mexer novamente com a opinião pública trazendo o drama do *Titanic* de volta, também prometia resolver os mistérios que cercavam o naufrágio, mas ao encontrá-lo dividido em duas partes, a proa preservada e a popa seriamente danificada e um longo perímetro de destroços, mais perguntas surgiram e ficaram sem respostas aumentando o mistério sobre o navio.

Esse universo de mistério ganha ainda mais força e tamanho quando somamos outra importante face do imaginário do *Titanic*: as especulações. Quando os destroços foram encontrados e novos estudos realizados sobre a trajetória final do navio, da superfície até o leito do oceano, novas probabilidades interpretativas surgiram e questões foram levantadas traçando diferentes destinos ao navio se pequenas decisões fossem tomadas no tempo certo, como a presença de binóculos para os vigias, a possibilidade de uma colisão frontal, ou a devida entrega dos avisos de gelo à ponte de comando. Se os mistérios fomentam a curiosidade no plano real dos acontecimentos, as especulações atuais no plano das projeções, daquilo que é real e que poderia ter acontecido *se* algo fosse diferente. Esse “*se*” faz o diferencial aqui abrindo espaço para questões quase infinitas, que aumentam ainda mais o mistério sobre o que poderia ter acontecido.

Plano factual e plano de projeções. A esse deve ser somado um terceiro plano que é o da ficção. A ficção no imaginário do *Titanic* ganha importante dimensão no gênero literário do romance histórico como também no terror e ficção científica. Entre esses três existe um ponto de convergência que seria o drama. Nesse trabalho, por questões de viabilidade temporal e maior repercussão desse estilo de gênero literário, o romance histórico foi elencado para a compreensão das imagens e sensibilidades que compõem o imaginário do *Titanic*. Tais romances não estão preocupados com a natureza técnica do transatlântico, ou serem fiéis ao plano factual que autores como Lord, Masson e Faraco se propõem a fazer, mas focam no universo do sentimental e das decepções. Nisso encontramos um outro instrumento que colabora na manutenção e funcionamento do imaginário do *Titanic*, ou seja, o drama.

No contexto das produções sobre o navio, drama está sempre relacionado a uma história de amor que se encerra abruptamente diante da tragédia, o recurso do drama traz

consigo diferentes mecanismos de funcionamento que abordam o envolvimento do leitor com o protagonista, o desejo de ver sua felicidade e o impacto diante da tragédia ocasionada pelo desastre ou por fatores ligados a estes. Sendo assim os romances somam a tragédia do navio e do casal como um só drama, na expectativa frustrada, trazendo um pouco para o leitor o universo de frustração de 1912 sob a perspectiva do escritor, seja no nível geral na crise da aposta no progresso, ou a crise a nível pessoal, a destruição familiar ou de um relacionamento. Isso pode ser extensamente encontrado, seja na literatura como na cinematografia do período que abordam a história do navio como plano de fundo e fazem um apelo emocional com o casal protagonista. Esse apelo não é apenas uma construção ficcional com interesse mercadológico, mas também possui bases no contexto histórico, como por exemplo o casal Strauss abordados nesse trabalho.

Essas tragédias pessoais, mesmo que fictícias, ganham maior dimensão no plano da comoção que a tragédia do transatlântico enquanto objeto material. Isso se torna ainda mais intenso quando nos voltamos para as biografias de personagens reais e vemos a extensão da tragédia em suas vidas pessoais, totalmente reconfiguradas após isso. Infelizmente não foi possível um aprofundamento nesse estilo de narrativa nos capítulos desse trabalho, mas aqui fica um apontamento para um trabalho futuro, que observe a história do *Titanic* sobre o prisma dessas tragédias pessoais e o reconhecimento e identificação do público com esses dramas específicos como uma forma de perpetuação da memória do *Titanic*. Duas obras ganham importância e serviriam como fontes iniciais para o desenvolvimento desse trabalho: *E a orquestra continuou tocando*, de Christopher Ward¹⁸⁶, lançado no Brasil no ano comemorativo do primeiro centenário e *Sobrevivente do Titanic* de Violet Jessop¹⁸⁷.

O *Titanic* assim é formado por um imaginário diverso, sustentado e atualizado pelas obras referentes ao tema que surgem como uma tentativa de compreender o mesmo ou a ele acrescentar uma nova história. Porém também é necessário apresentar as conclusões de quais imagens são empregadas e a articulação das mesmas de tal forma que o drama do *Titanic* se faça sempre presente.

A primeira imagem que poderíamos apresentar aqui é a do navio forte, símbolo do progresso e do auge da técnica que assumiu o título de inafundável. Essa imagem foi construída pelo universo das propagandas do período e traz consigo o desenvolvimento de uma tecnologia de ponta, auge da construção naval. Porém, como foi apresentado nesse

¹⁸⁶ WARD, Christopher. *E a orquestra continuou tocando*. São Paulo: Lafonte, 2012.

¹⁸⁷ JESSOP, Violet. *Sobrevivente do Titanic; as memórias de Violet Jessop, tripulante sobrevivente dos naufrágios do Titanic e do Britannic*. Fortaleza: Brasil Tropical, 1998.

trabalho, tal afirmação não era real. O *Titanic* na verdade era uma extrapolação de um estilo de construção e decoração já aplicados em outros navios da *White Star Line*. O modelo de seu motor já havia sido ultrapassado pelo modelo turbinado adotado pela *Cunard Line* no *Lusitania* e *Mauritania* e a decoração interna do *Titanic* já era usada nos *Big Four* da empresa, sendo assim, em matéria de inovação técnica conclui-se que o *Titanic* não tinha muito a apresentar a nível de evolução técnica/estrutural, com exceção de novos atrativos que foram colocados a bordo, como piscina, academia (ginásio como era denominado no período) e os banhos turcos. Sendo assim, em matéria de avanço técnico então não poderíamos apontar grandes inovações, as quais residiriam nessa ambientação interna, o que tornaria o *Titanic* o avô dos atuais cruzeiros de luxos. Entretanto, a imagem que ficou referente à tecnologia no imaginário do *Titanic*, era a do símbolo do avanço tecnológico, sem igual em toda a superestrutura do navio com suas portas estanques, caldeiras, propulsores, sistema de aquecimento entre outros.

Após o naufrágio, essa imagem do navio cede lugar para imagem do navio fraco, do navio com problemas de rebites que não conseguiu aguentar o impacto com o iceberg e afundou, matando mais de 1500 pessoas. Essa foi a imagem que perdurou o decorrer do século XX contra a qual a empresa tentou lutar, como se conclui ao estudar os inquéritos, a insistência em se afirmar que o navio afundou intacto, mesmo contra o testemunho dos passageiros sobreviventes que afirmaram que o navio havia se partido. Essa imagem do navio fraco encontra o auge de seu expoente no filme alemão¹⁸⁸ sobre o *Titanic*, no qual este se torna símbolo da vergonha e decadência do império britânico no contexto da Segunda Guerra. Tal imagem não é explorada nesse sentido pelos romances aqui trabalhados, esses apresentam outra imagem parecida: a arrogância humana e sua fragilidade.

Essa é a imagem referente a moral que o imaginário do *Titanic* também traz consigo. Do embate entre homem e natureza do qual a última sai vitoriosa diante da pretensão do primeiro em tudo dominar. Também aqui se observa o universo da primeira classe compartilhando do mesmo destino da terceira, é a imagem que critica a sociedade de classes como algo superficial e frágil tal como o navio e recebe o seu mesmo destino. Essa imagem é amplamente explorada nos romances aqui trabalhados e também nas obras descritivas sobre o navio. Conclui-se também que uma das pilastras de sustentáculo desse imaginário reside nessa crítica social, expressa pelas classes, pelos portões de aço e pelo espartilho de Rose na

¹⁸⁸ TITANIC. Direção: Hebert Selpin. Alemanha: Tobis Filmkunst, 1943. 1 filme (85min).

dramaturgia de James Cameron, como também na lição de cunho moralista que a história imprime no final, tudo se torna frágil e tende a um fim, seja o homem como suas construções.

Talvez isso seja responsável pelo fato do *Titanic*, mesmo após cem anos ter naufragado, pareça tão atual para os tempos presentes que se aproximam daquela transição do século XIX ao XX confiante na sua tecnologia. Talvez a sociedade atual se apoie muito mais na tecnologia e coloque sua confiança nas máquinas do que os homens de 1912, uma vez que toda a organização civilizacional do século XXI se apoie na eletrônica e na informática para a sua organização e bom funcionamento, o mesmo podendo se aplicar na vida particular com o predomínio dos computadores pessoais e telefones celulares. Provavelmente, a atualidade que o *Titanic* apresenta na comemoração do seu primeiro centenário esteja muito além de uma data meramente simétrica de um século, mas tal atualidade e a imagem do navio em nosso século denunciem um novo estilo de escravismo da técnica que reside em uma total transformação artificial da vida humana, inclusive nas relações pessoais, em especial pela eletrônica e informática. Nesse sentido, o exemplo do *Titanic* ainda se encaixaria em nosso contexto de século XXI e a ele teria muito a falar.

Obviamente aqui se observa uma apropriação e uma experiência desse passado. Se tal ação é possível de se fazer em uma época em grande parte distinta, podemos concluir igualmente nessa pesquisa que existem respaldos na atualidade que permitem essa apropriação do passado, por mais que tais épocas sejam diferentes ou distantes temporalmente. Aqui se abre uma importante dimensão do imaginário que nos ajuda a compreender a fama do *Titanic* no presente, ou seja, as resistências às mudanças, nas quais podemos nos reconhecer em nossos avós por meio das permanências deles que habitam em nós. Porém um processo inverso também pode ser diagnosticado nesse sentido. Uma vez que o objeto não fala por si só, mas quando questionado, existe um movimento de retorno ao *Titanic* que estabelece questionamentos buscando compreender as diferenciações e não apenas as permanências. Se vivemos em um mundo apoiado na técnica, também devemos reconhecer nesse mundo uma descrença na mesma que leva as pessoas refletirem sobre a frivolidade com que a vida se reduz diante de tanta dependência tecnológica e das possíveis patologias que surgem em relação a essa.

Tal como o fim do século XIX que também revela esse movimento de descrença em contrapartida ao movimento de aposta na tecnologia, movimento de desilusão que leva a publicação de *Futilidade, ou o naufrágio do Titan*, provavelmente nossa época volta os olhares ao *Titanic* buscando encontrar algo perdido, se tratando de uma busca movida pela nostalgia, a mesma nostalgia que move Lord em sua obra. Isso é amplamente observado na

obra desse autor, escrita em um universo que desabava durante a Segunda Guerra Mundial e que fazia o mundo perder as esperanças no presente e no futuro, que se tornava incerto diante de tantas catástrofes. Então, ainda na atualidade poderia se observar traços dessa nostalgia de Lord, em observar o *Titanic* como um espaço e tempo nos quais as coisas eram claras e definidas e havia sonhos e projeções para se apegar. O mesmo acaba se aplicando a nós, que mesmo ainda confiando em nossa técnica, também, em algum lugar do inconsciente, sabemos que isso é uma ilusão e queremos, em um desejo recalcado, retornar a confiança do passado.

Nesse sentido, ressurge no presente a imagem do navio forte. Essa imagem é proveniente da evolução da arqueologia marinha na qual complexos programas de computadores e seus logaritmos, fotografias e mapeamento das áreas dos destroços nos conseguem oferecer uma dimensão mais clara do que pode ter acontecido com a estrutura do navio durante o seu naufrágio e o seu percurso até o fundo do oceano, como podemos observar no documentário “*Titanic, mistério resolvido.*”¹⁸⁹

Outras imagens agregam importância ao imaginário como o dilema dos botes-salvas vidas, os atos de heroísmo dos passageiros e tripulação, a passividade do *Californian*, entre outras que colaboram na edificação do drama. Conclui-se que o uso desses elementos pelos romances arquitetam o drama o *Titanic* e na medida em que encontramos essa repetição em obras distintas temos a petrificação dessas imagens. Como afirmado no decorrer desse trabalho, por mais que hoje tenhamos informações de que indivíduos como Ismay tenha colaborado prontamente com os passageiros, sendo digno de ser classificado como um “herói” nessa epopeia do transatlântico, ele sempre vai ser representado como vilão que forçou o navio a ir em velocidade máxima, mesmo que isso nunca tenha acontecido, ou seja, temos essa conservação por meio da continua repetição que fornece corpo e definição ao imaginário.

Fica claro que essas imagens de herói e vilão também são construídas. Seja pela mídia quanto pela literatura, é difícil estabelecer com precisão o comportamento dos passageiros durante o naufrágio, se este evento realmente foi calmo como nos afirma Lord, ou foi dominado pelo pânico como na dramaturgia de Cameron, mas isso não nos interessa aqui. O importante é se observar que com essas construções temos a exaltação do homem britânico e de seu comportamento civilizacional. Em contrapartida observamos outro movimento, a da redução dos latinos, cujas imagens representam a sua falta de organização e selvageria no naufrágio, uma postura totalmente contrária dos britânicos.

¹⁸⁹ Titanic: Mystery Solved. Direção de Tony Bacon, Rushmore Denooger. EUA: History Channel, 2012. 1 filme (1h28min).

Observa-se aqui que a xenofobia era algo presente nos conveses do *Titanic*, e tal preconceito faz parte do naufrágio, mesmo que tenha sido excluída de muitos romances publicados originalmente em língua inglesa, fazendo-nos aqui perceber que tal imagem do nobre inglês e da superioridade de um estilo de cuidados patriarcais, continua sendo mantida pela literatura referente ao tema, mesmo passado um século dos acontecimentos. Porém nota-se uma ligeira transformação nesse sentido. O romance “*A costureira*”, um dos mais recentes referente ao tema, começa a traçar um caminho na contramão dessa tendência, evidenciando o papel da mulher e de sua luta por sua liberdade, seja econômica, política ou pessoal. O auge disso observa-se quando Tess se une ao movimento das sufragistas que faziam uma manifestação em Nova York; tal representação também se dá na figura de Molly Brown que se apresenta como uma provocação ao sistema e ao ambiente que está inserida, sendo totalmente o oposto da figura de lady Duff Gordon.

Por fim, conclui-se que o diferencial do *Titanic* não está no luxo, ou na grandiosidade da embarcação, mas sim em um conjunto de fatores ímpares que se uniram formando uma história sem precedente: o inafundável maior e mais luxuoso navio do mundo, feito para durar a eternidade, naufraga em sua viagem inaugural com a nata da sociedade a bordo. Se isso tivesse ocorrido na sua décima viagem, provavelmente não teria a mesma repercussão, da mesma forma que se tirássemos qualquer um desses elementos não teríamos o mesmo efeito. A importância com que o navio é tratado é proporcionada por outros elementos, como surpresa diante do improvável e desconhecido, o choque de realidade, a comoção social, a lição de moral, o drama cuidadosamente arquitetado por meio de imagens clássicas nas obras literárias, os mistérios insolúveis e as especulações, a receptividade do presente e o reconhecimento por meio de pontos convergentes de realidades temporais distintas nos ajudam a compreender os meios pelo qual esse imaginário atua na mente das pessoas, conservando o esplendor do *Titanic*.

Bibliografia

- ALCOTT, Kate. **A costureira: segredos, romance e morte no rastro do Titanic**. São Paulo: Geração Editorial, 2013.
- AGAMBEN, Giorgi. **O que é o contemporâneo e outros ensaios**. Chapecó, SC: Argos, 2009.
- ARIES, Philippe . A História das mentalidades. In: LE GOFF. Jacques. **A História Nova**. 4ª ed, São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: **Enciclopédia Einaudi**. Lisboa: Antropos, 1985.
- BACZKO, Bronislaw. **Los Imaginarios Sociales: memorias y esperanzas colectivas**. 2ª ed, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión SAIC, 1991.
- BAINBRIDGE, Bery. **Cada um por si: Titanic, um romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- BAUER, Caroline Silveira; NICOLAZZI, Fernando Felizardo. O historiador e o falsário: Usos públicos do passado e alguns marcos da cultura histórica contemporânea. **Varia Historia**. Belo Horizonte, v. 32, n. 60, set/dez 2016,
- BLOCH, Marc Leopold Benjamin. **Apologia da história, ou, O ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- CAMINHA, João Carlos. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- CASTORIADIS, Cornelius. **A Instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- CHARTIER, ROGER. **O mundo como representação. Estudos avançados**. São Paulo, v. 5, n. 11, maio. 1991, p. 184. Disponível em:
<<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/8601/10152>> . Acesso em 18/01/2018.
- CLARKE, Arthur Charles. **O fantasma das grandes banquisas**. São Paulo: Siciliano, 1992.
- COELHO, T. **Dicionário crítico de política cultural: cultura e imaginário**. São Paulo: Iluminuras, 1997.
- CUSSLER, Clive. **Resgatem o Titanic**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1976.

ESPIG, Márcia Janete. O conceito de imaginário: reflexões acerca de sua utilização pela História. **Texturas**. Canoas, n. 9, nov. 2003 a jun. 2004.

FARACO, Sergio. **O crepúsculo da arrogância: RMS Titanic minuto a minuto**. Porto Alegre: L&PM, 2006.

HABERMAS, Jürgen. **Filosofia em tempos de terror: diálogos com Jürgen Habermas e Jacques Derrida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2004.

HAROCHE, Claudine. **A condição sensível: formas e maneiras de sentir no Ocidente**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2008.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

JESSOP, Violet. **Sobrevivente do Titanic; as memórias de Violet Jessop, tripulante sobrevivente dos naufrágios do Titanic e do Britannic**. Fortaleza: Brasil Tropical, 1998.

LAPPIN, Elena. O homem de duas cabeças. **Granta**, n.4. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7ª Edição revista – Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

LE GOFF, Jacques. **O Imaginário medieval**. Lisboa: Estampa, 1995.

LORD, Walter. **Uma noite fatídica: o clássico relato das horas finais do Titanic**. São Paulo: Três Estrelas, 2012.

MAGALHÃES, Wallace Lucas. O imaginário social como um campo de disputas: um diálogo entre Baczko e Bourdieu. **Albuquerque – revista de história**. vol. 8, n. 16. Jul-dez/2016.

MARSCHALL, Ken. **Por dentro do Titanic**. São Paulo: Editora Manole Ltda, 1998.

MASSON, Philippe, **Titanic: a história completa**. São Paulo: Contexto, 2011.

OTHFORS, Daniel; LJUNGSTRÖM, Henrik. **Ship Histories**. 24 jun. 2014. Disponível em: <http://www.thegreatoceanliners.com/index2.html>. Acesso em: 19/01/2018.

PESAVENTO, Sandra Jatahv. O mundo como texto: leituras da História e da Literatura. **História da Educação, ASPHE/FaE/UFPeL**, n.14, set 2003.

ROSSI, Paolo. **Naufrágios sem expectador: a ideia de progresso**. São Paulo; Editora UNESP s/d.

ROSSI, Paolo. **Os filósofos e as máquinas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

SEIXAS, Jacy Alves de; BRESCIANI, Maria Stella e BREPOH, Marion (orgs). **Razão e paixão na política**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

SERLING, Robert J. **A maldição do Titanic**. Rio de Janeiro: Record, 1994.

SOUZA, Solange Jobim; JUNIOR, Nilton Gamba. **Novos suportes, antigos temores: tecnologia e confronto de gerações nas práticas de leitura e escrita.** Caxambu: ANPed, 2002.

Titanic: Mistery Solved. Direção de Tony Bacon, Rushmore Denooger. EUA: History Channel, 2012. 1 filme (1h28min).

VOVELLE, Michel. **Ideologias e mentalidades.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

WARD, Chiristopher. **E a orquestra continuou tocando.** São Paulo: Lafonte, 2012.

Anexos



Figura 1 Titanic iniciando sua viagem inaugural. Fonte: History on the net. Disponível em: <https://www.historyonthenet.com/titanic-sinking-a-new-theory/>. Acesso em 24/01/2018.

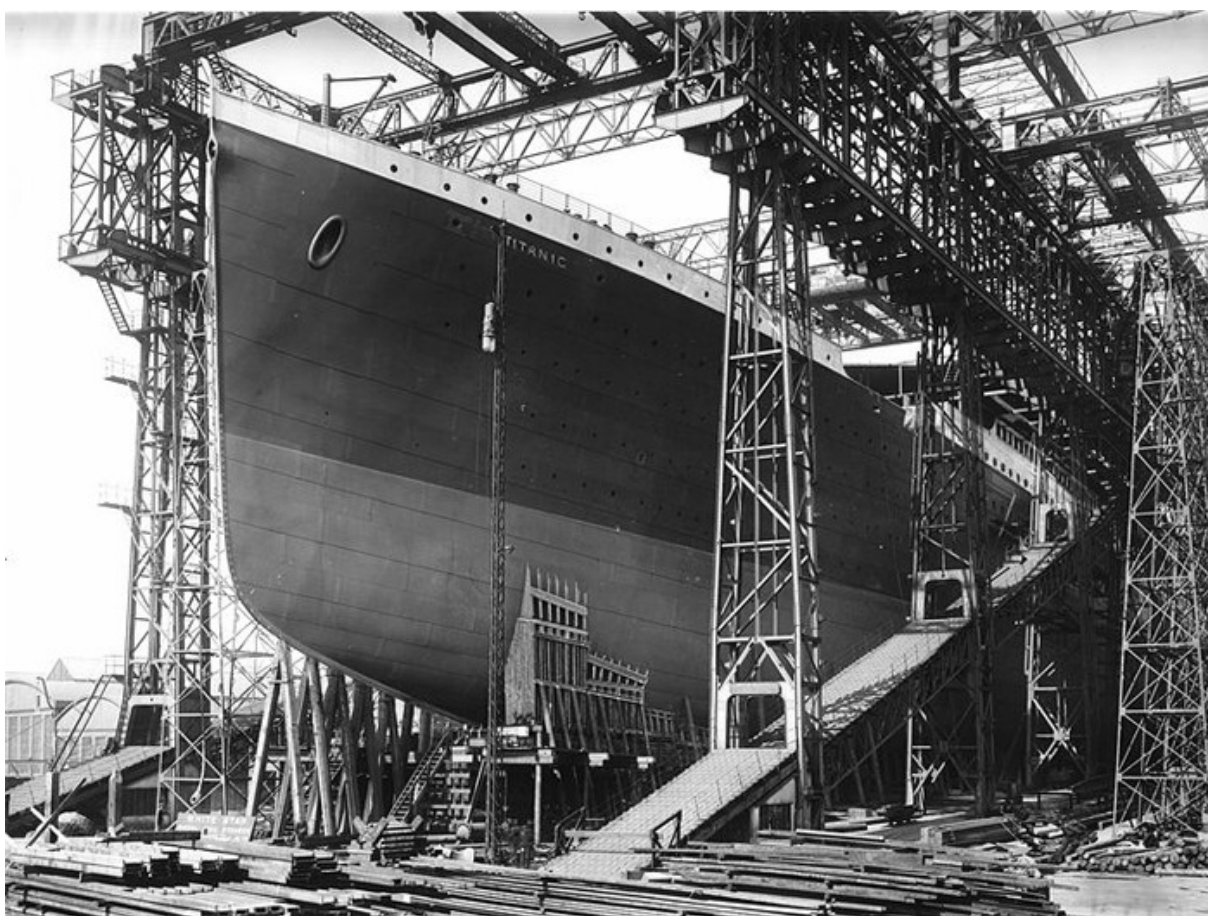


Figura 2: Construção do Titanic nos estaleiros da Harland and Wolff em Belfast. Fonte: Portal R7. Disponível em: <http://i1.r7.com/data/files/2C95/948F/3698/8C00/0136/9898/EC6A/0EA6/titanic-constru%C3%A7%C3%A3o-G.gif> Acesso em 24/01/2018.

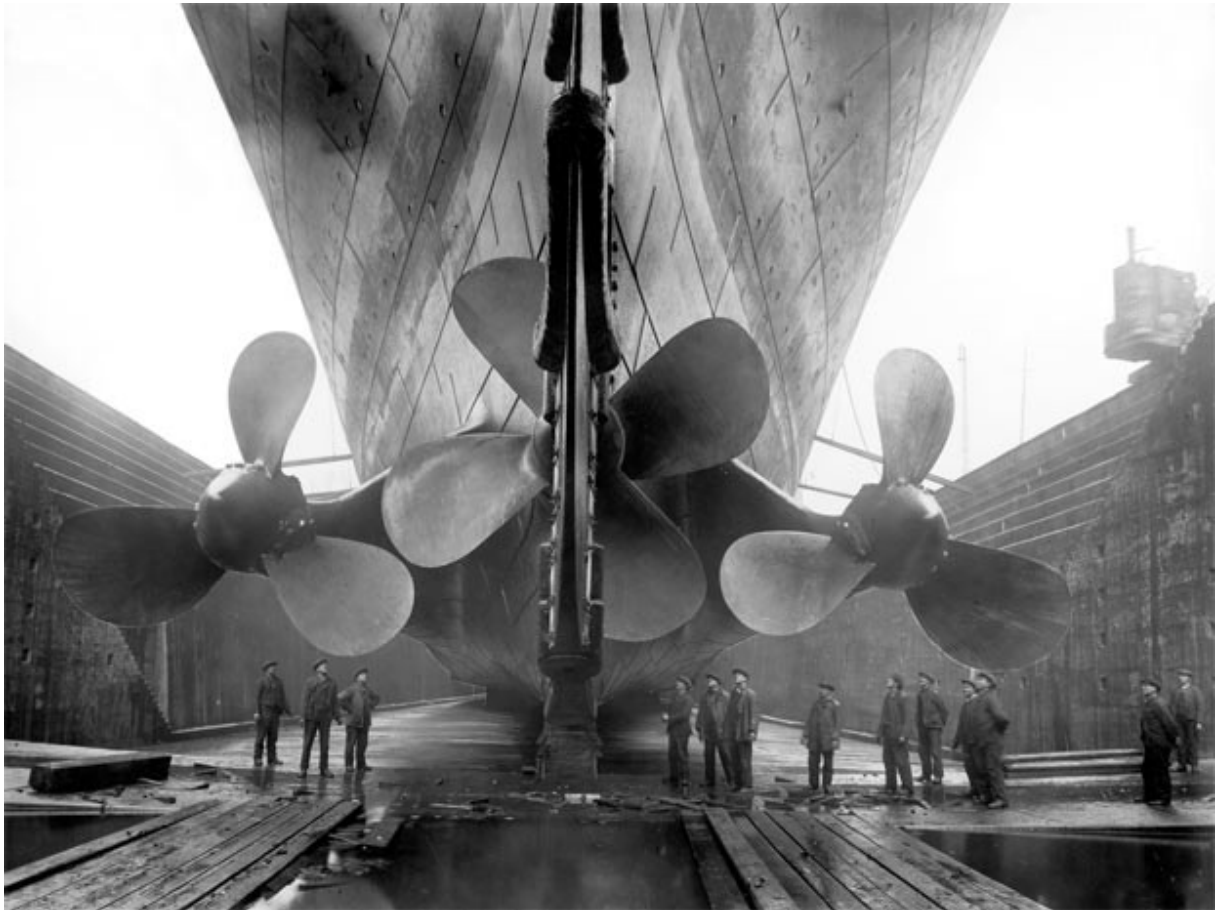


Figura 3: Hélices traseiras do Titanic colocado em uma doca seca. Fonte: Pinterest. Disponível em: <https://i.pinimg.com/originals/29/58/ce/2958cefbfc13c485efeba181bc4bca4c.jpg>. Acesso em: 24/01/2018.

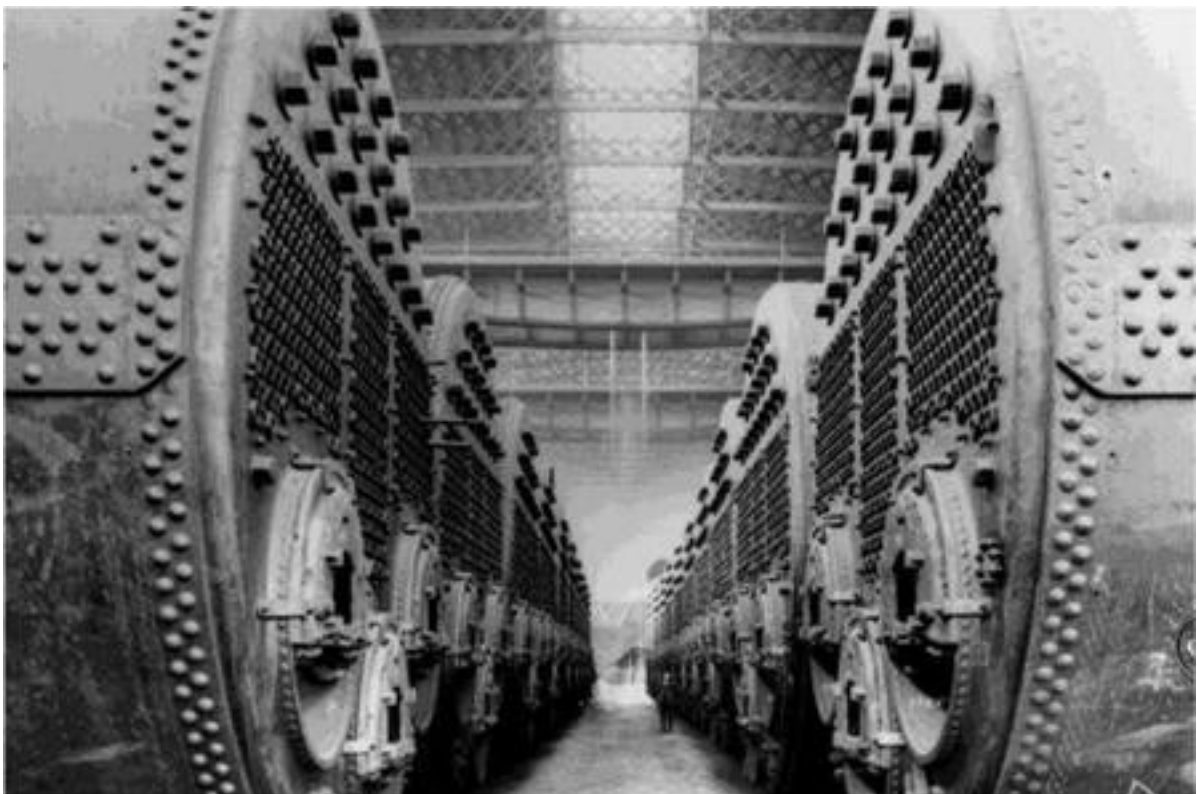


Figura 4: Caldeiras do Titanic antes de serem instaladas no navio. Fonte: Instituto de Engenharia. Disponível em: https://www.institutodeengenharia.org.br/site/noticias/exibe/id_sessao/4/id_noticia/7312/Curiosidade---Constru%C3%A7%C3%A3o-do-Titanic. Acesso em 24/01/2018.

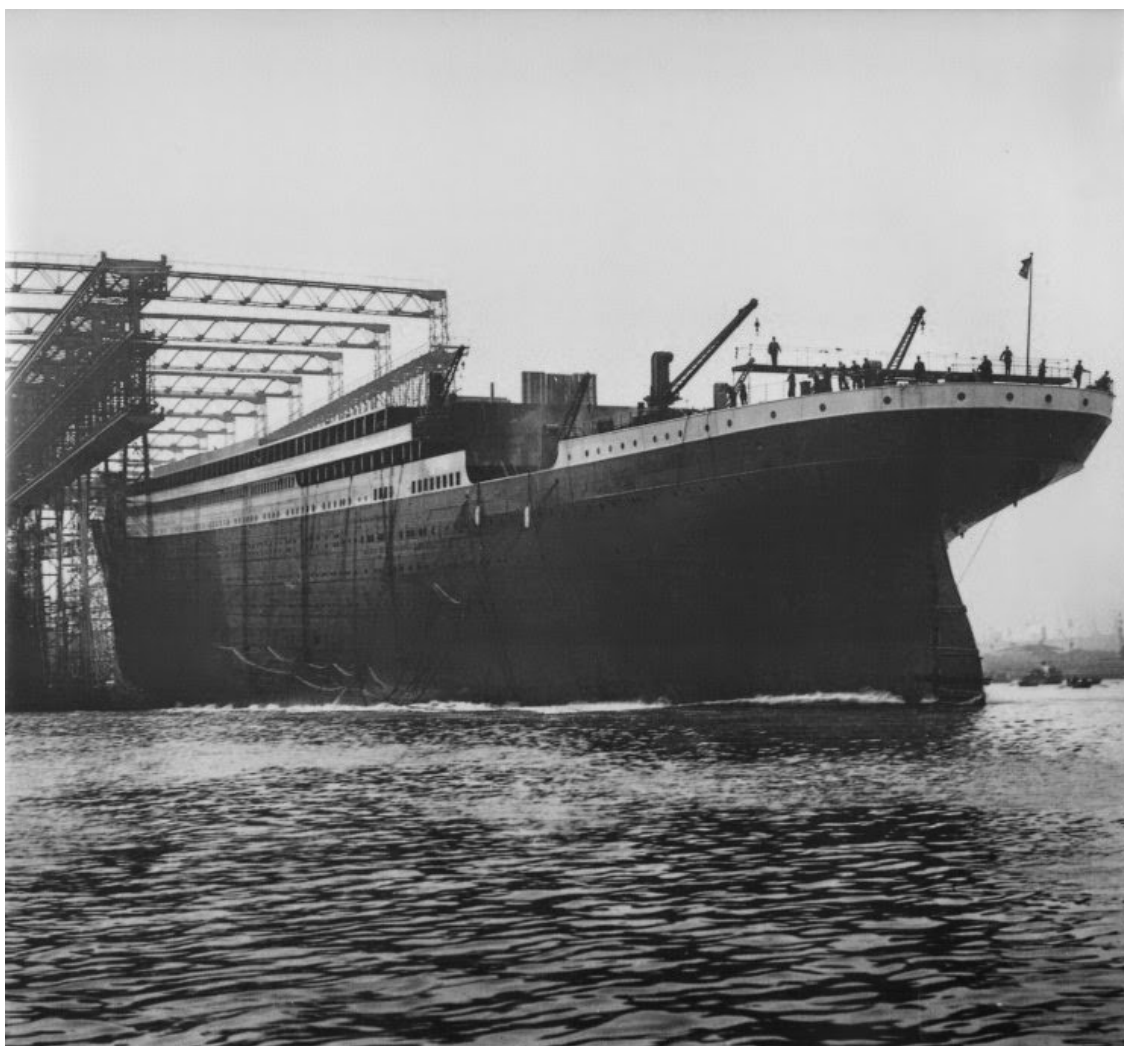


Figura 5: Lançamento do Titanic ao mar. Fonte: TITANICFANS. Disponível em: http://4.bp.blogspot.com/-qSow4BTXWwI/U4kihDYHmNI/AAAAAAAAATw/ZeMpYiq5-QQ/s1600/15_titanic.jpg. Acesso em 24/01/2018.



Figura 6: Grande escadaria da Primeira Classe. Fonte: Daily Mail. Disponível em: http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2016/02/10/15/310DB01E00000578-3440405-image-a-3_1455119198599.jpg. Acesso em: 24/01/2018.



Figura 7: Reconstituição por outro ângulo da grande escadaria pelo jogo de computador *Titanic Honor and Glory*. Fonte: Titanic Honer and Glory. Disponível em: http://www.dsogaming.com/wp-content/uploads/2017/06/19390827_1571450602867867_8730326193142337159_o.jpg. Acesso em 24/01/2018



Figura 8 Banhos turcos (sauna). Reconstituição feita pelo jogo de computador *Titanic Honor and Glory*. Fonte: Titanic Honor and Glory. Disponível em : <http://www.titanichg.com/>. Acesso em: 24/01/2018.



Figura 9. Salão de jantar da primeira classe. Reconstituição feita pelo jogo de computador *Titanic Honor and Glory*. Fonte: Titanic Honor and Glory. Disponível em : <http://www.titanichg.com/>. Acesso em: 24/01/2018.



Figura 10: Suíte da primeira classe, foto colorizada. Fonte: História licenciatura blogspot. Disponível em: <https://1.bp.blogspot.com/-UX2kJUCLcME/Vjd7X8Qynml/AAAAAAB6dQ/J3fe0MqGChI/s1600/Colorized%2BTitanic%2B%252836%2529.jpg>. Acesso em: 24/01/2018.



Figura 11: Cabine de terceira classe. Fonte: Gazeta do povo. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/viver-bem/wp-content/uploads/2016/02/5.jpg>. Acesso em: 24/01/2018.



Figura 14:
Cartaz de propaganda dos irmãos Olympic e Titanic.
Fonte: Titanic Momentos.
Disponível em:
<http://photos1.blogger.com/blogger/309/1494/320/cartaz.jpg>.
Acesso em: 24/01/2018.



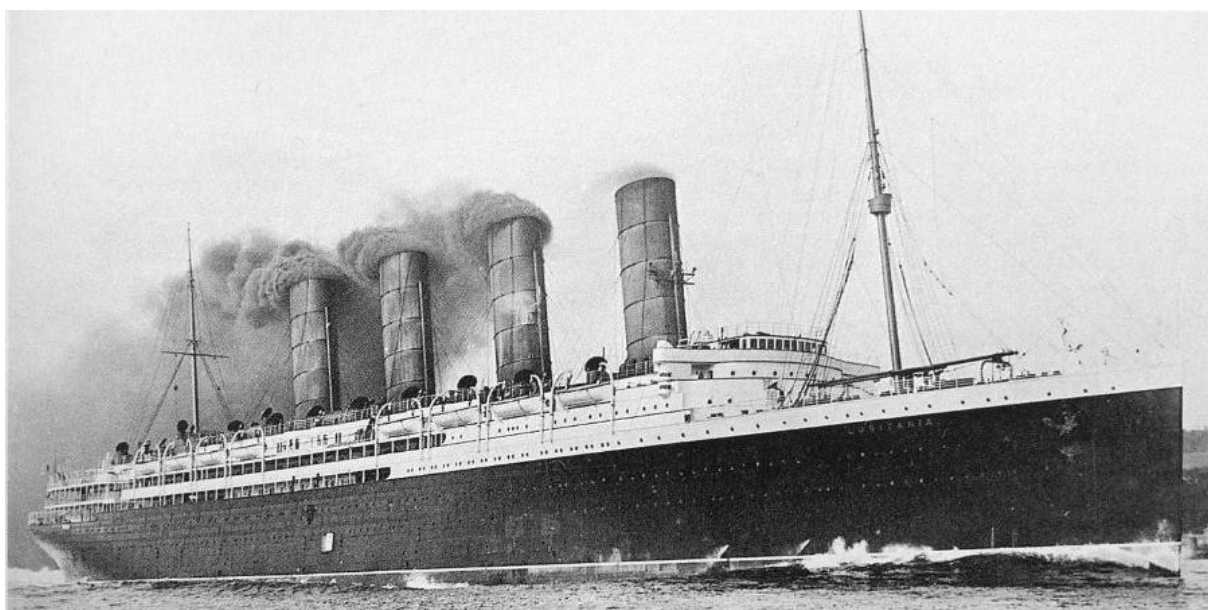


Figura 15: Lusitania, o colosso da Cunard Line com quem o Titanic competia. Fonte: Tok de História. Disponível em: <https://tokdehistoria.files.wordpress.com/2015/04/lusitania-17.jpg>. Acesso em: 24/01/2018.

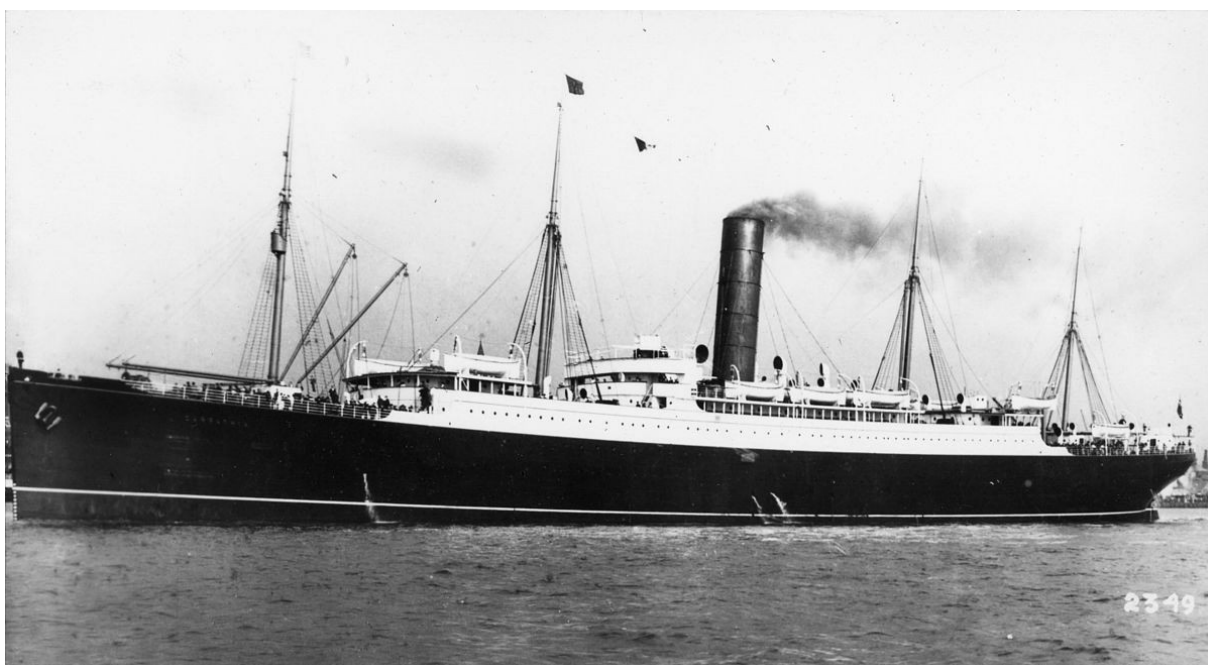


Figura 16: Carpathia, o navio da Cunard Line que realizou o resgate dos botes no amanhecer do dia 15 de abril. Fonte: Wikipédia. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/96/RMS_Carpathia.jpg/1200px-RMS_Carpathia.jpg. Acesso em: 24/01/2018.

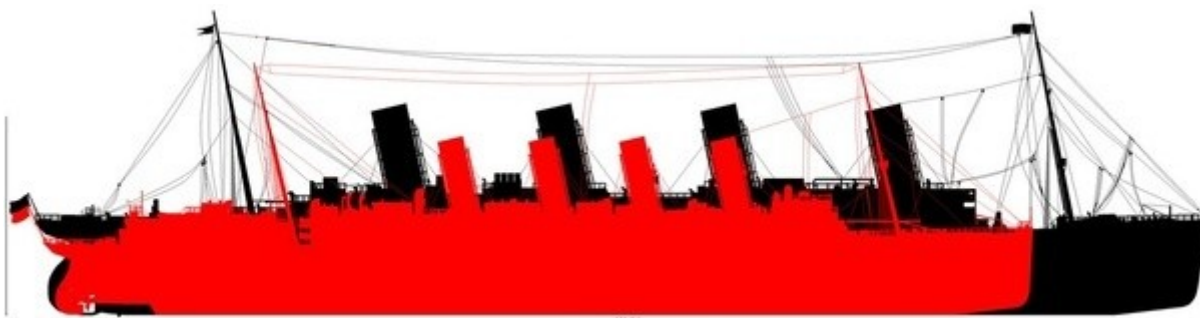


Figura 17: Comparação entre os tamanhos do Titanic (preto) e o Lusitania (vermelho). Fonte Quora. Disponível em: <https://qph.ec.quoracdn.net/main-qimg-dec4b7598a33823853e3ff8d5ad7c910-c>. Acesso em: 24/01/2018.



Figura 18. Cartaz da época comparado o Titanic com outras construções históricas. Fonte Titanic Momentos. Disponível em: <http://photos1.blogger.com/blogger/309/1494/1600/Carto.jpg>. Acesso em: 24/01/2017.