

Titanic y otros grandes naufragios

VÍCTOR SAN JUAN



Colección: Historia Incógnita
www.historiaincognita.com

Título: *Titanic y otros grandes naufragios*
Autor: © Víctor San Juan

Copyright de la presente edición: © 2014 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez
Revisión y adaptación literaria: Teresa Escarpenter

Responsable editorial: Isabel López-Ayllón Martínez
Maquetación: Patricia T. Sánchez Cid

Diseño y realización de cubierta: Reyes Muñoz de la Sierra

Imagen de portada: NOAA / Institute for Exploration/University of Rhode Island or NOAA/IFE/URI

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-635-7
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-636-4
ISBN edición digital: 978-84-9967-637-1
Fecha de edición: Septiembre 2014

Impreso en España
Imprime: Grafilia
Depósito legal: M-21.731-2014

Índice

Introducción	13
Capítulo 1. ¿Queda aún algo que decir?	
Tragedia del <i>Titanic</i> , Atlántico Norte, abril de 1912	15
A vueltas con un naufragio	15
¿Qué pasó con el <i>Titanic</i> ?	20
Lo que se ha aprendido con este naufragio	36
Capítulo 2. ¿Fatídico ataque o pérfida conspiración?	
Hundimiento del <i>Lusitania</i> , sur de Irlanda, mayo de 1915	41
Navegando hacia el desastre	41
Historia de un barco y una enrevesada conspiración	47
Los restos del desastre	59
Capítulo 3. A propósito del <i>Titanic</i> español	
Accidente del <i>Príncipe de Asturias</i> , costa brasileña, marzo de 1916 ...	63
El peligro de navegar cerca de la costa	63
Una piedra en el camino	65
Leyendas y falsedades	75

Capítulo 4. Matanza entre hermanos	
Nafragio del crucero <i>Baleares</i> , cabo de Palos, marzo de 1938	79
Tratados, arrogancia y mal uso	79
Dos barcos más que buenos	81
Parte de combate	99
Capítulo 5. Como una tragedia wagneriana	
Hundimiento del crucero <i>Hood</i> ,	
sur de Groenlandia, mayo de 1941	103
Dispersos por la mar	103
Gloria y desastre británicos	105
Un golpe anonadante	117
Capítulo 6. La mayor catástrofe del mundo	
Hecatombe del <i>Wilhelm Gustloff</i> , mar Báltico, enero de 1945	121
Miles de muertos	121
Evacuación y horror	123
¿Asesino o héroe?	130
Capítulo 7. El último de los grandes veleros	
Desastre del <i>Pamir</i> , islas Azores, septiembre de 1957	133
Nostalgia de otros tiempos	133
Escaseces de posguerra	136
Lo que no se quiso aclarar	143
Capítulo 8. La interpretación del Reglamento de Abordajes	
Siniestro del <i>Andrea Doria</i> ,	
barco faro de Nantucket, julio de 1956	145
Tramo de elevada siniestralidad	145
Abordaje en la niebla	148
Romántica conclusión	161
Capítulo 9. El primer petrolero accidentado	
La catástrofe ecológica del <i>Torrey Canyon</i> ,	
islas Scilly, marzo de 1967	165
Chapapote a la vista	165
Depósitos peligrosos y difíciles de conducir	168
Prólogo de grandes catástrofes ambientales	176

Capítulo 10. Víctima de un absurdo conflicto	
Hundimiento del crucero C-4 <i>General Belgrano</i> ,	
Atlántico Sur, mayo de 1992	179
Islas remotas pero codiciadas	179
Una pieza de museo flotante	182
Presencia costosa e innecesaria	191
Capítulo 11. Un infierno de llamas y horror	
Siniestro del ferri <i>Doña Paz</i> , mar de Sibuyán, diciembre de 1987 ...	193
Remoto escenario de accidentes catastróficos	193
Horrible como una pesadilla	195
Demasiadas asignaturas pendientes	202
Capítulo 12. Trampa mortal en un mar helado	
Tragedia del ferri Estonia, mar Báltico, septiembre de 1994	205
Un elemento fundamental	205
Trágico fin de fiesta	207
Demasiados pecados	216
Capítulo 13. La explosión de un submarino ruso	
Accidente del submarino lanzamisiles balísticos <i>Kursk</i> ,	
mar de Barents, agosto de 2000	219
Sumergibles muy peligrosos	219
Un accidente inconfesable	222
Los accidentes de submarinos hoy	228
Capítulo 14. El estropicio del megacrucero	
Embarrancada del crucero de vacaciones	
<i>Costa Concordia</i> , isla de Giglio, enero de 2012	233
Pasajeros en masa, negocio seguro	233
Una embarrancada inexplicable	235
Presente y futuro de los «megas»	244
Epílogo	247
Bibliografía y fuentes	249

Introducción

Catástrofes y siniestros navales ha habido y habrá siempre –por desgracia– que navegue un gran número de barcos y el hombre se atreva a aventurarse en la mar con ellos. De alguna forma, los siniestros navales son el lado oscuro del progreso de la humanidad a través del planeta mar, y, por lo tanto, parte de nuestra historia. Como tales, huyendo del morbo, los récords, y las desgraciadas historias personales, merecen la pena para una obra de divulgación que los estudie y ponga a disposición del gran público. Los siniestros navales, por decirlo así, son los pasos en falso a nivel colectivo que hemos protagonizado en navegación, pagando alto precio por ello; nuestra obligación es conocerlos a fondo, o estaremos condenados a repetirlos irrevocablemente.

Durante los últimos cien años (los que quedan más próximos y, por tanto, más conocidos) ha habido centenares de siniestros navales, en los que han muerto millones de personas. Tan sólo en los catorce escogidos para este trabajo resulta un número escalofriante de víctimas, cercano a las veinte mil doscientas. Sin embargo, no parece buen criterio esta cifra para elegir cada caso. Los cien años casi exactos que median entre el célebre naufragio del *Titanic* y la estrepitosa embarrancada del *Costa Concordia* abarcan prácticamente todo el siglo xx, que se inició con las

obras armoniosas y fascinantes de grandes y veloces transatlánticos, prosigue hasta su mitad inmerso en los conflictos mundiales artificialmente prolongados con la Guerra Fría, mientras en el transporte de pasajeros y mercancías se iban imponiendo en número e importancia los buques ferris y los grandes petroleros. Guste o no, esta es la historia naval del pasado siglo, y los siniestros responden a este orden: los tres primeros nos introducen en las tragedias de buques de pasajeros de principios de siglo, los siguientes tratan de la guerra con su inmensa crudeza, y a partir del capítulo siete abordamos accidentes impensables de un velero superviviente de otra época, un moderno transatlántico y el primer gran incidente que afectó a un gran petrolero; a continuación, llegamos a la guerra de las Malvinas y los más escalofriantes siniestros de ferris. Los casos más recientes implican buques más modernos, el submarino atómico *Kursk* y el *fun-cruiser Costa Concordia*. El criterio de elección queda así definido por la celebridad de cada siniestro, que marcó profundamente su época, tanto en la prensa como en otros medios de comunicación.

De los catorce casos expuestos, espero que muy pocos le sean desconocidos al lector, al menos, por los nombres. El objeto de este trabajo es que, cuando acabe la lectura, le sean además familiares las circunstancias en que se produjeron, la intrínseca problemática de cada uno y la tragedia de unas víctimas que, sin poder elegir si deseaban verse envueltos en ellos, acabaron pagando un alto precio para que generaciones futuras tuvieran ocasión de aprender a través de errores ajenos.

Capítulo 1

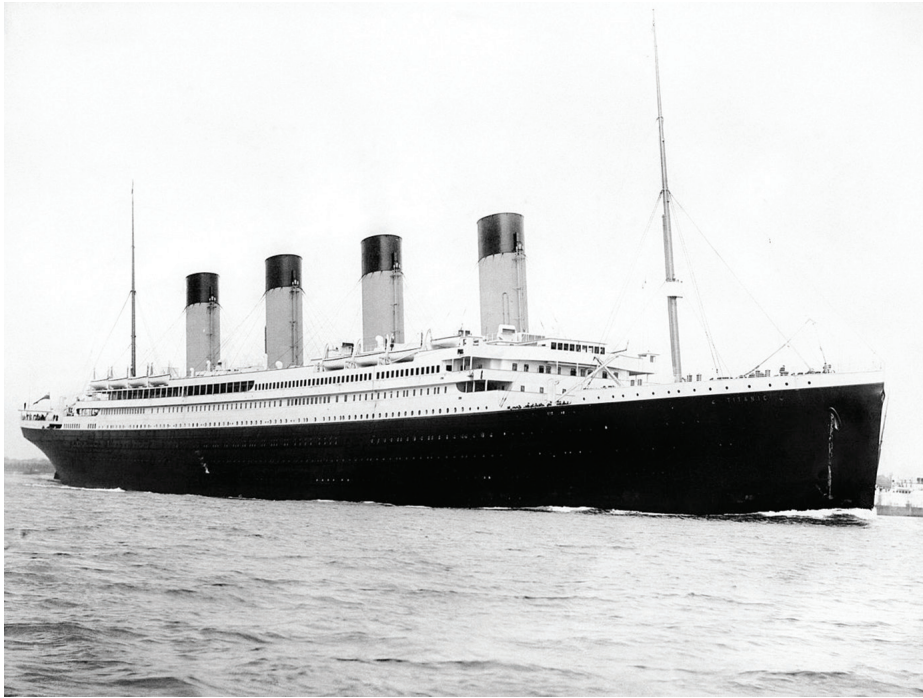
¿Queda aún algo que decir?

Tragedia del *Titanic*, Atlántico Norte, abril de 1912

A VUELTAS CON UN NAUFRAGIO

El 14 de abril de 2012 se cumplieron cien años del naufragio más célebre de la historia, el del transatlántico, *steamer* ('vapor') o *liner* ('de línea regular') inglés *Titanic*, y, sin que se pueda evitar, surgen de inmediato dos preguntas: ¿qué puede decirse que no se haya dicho ya de este siniestro?, y la segunda: en realidad, ¿qué tenía el *Titanic* para llegar a ser tan famoso? En la pretensión de que, respondiendo a la segunda, empezaremos a encontrar un camino hacia la primera, emprendemos con ánimo este difícil artículo, el somero estudio del siniestro naval por excelencia, en el que a la necesaria brevedad y concisión tenemos que añadir la aportación condensada de cuantos datos fidedignos hayan ido apareciendo aparte de lo ya escrito, hecho in situ o investigado. Si no llegáramos, en cualquier caso, a satisfacer nuestro propósito, queden aquí, al menos, estas modestas líneas como conmemoración literaria de la efeméride, que no es mal homenaje para tan trascendente suceso.

Lo cierto es que el cine, la literatura, el mito, la curiosidad, internet, las hemerotecas y los clubs de adictos a cualquier cosa han terminado por convertir el *Titanic* en protagonista de una historia que



Magnífica vista del *Titanic*, de la clase *Olympic*, perteneciente a la White Star Line. El casco de alto bordo debía contener las veintinueve calderas de carbón, dos máquinas alternativas y una turbina de baja presión, pues estos barcos estaban pensados para economizar combustible. La cuarta chimenea era falsa, tan sólo un elemento más de la tramoya publicitaria (cuantas más chimeneas, mejor).

ya casi ni le pertenece, sin que muchos sepamos realmente por qué. ¿Tan esquizofrénica se encuentra nuestra civilización? Puesto que ni este transatlántico ni su peripecia final fueron singulares, peculiares o únicos, ni líderes de nada. La sencilla historia naval registra precedentes de choques contra icebergs en el mismo o parecido sitio que el *Titanic*, al sur de los bancos de Terranova, lugar conocido en la profesión como La Esquina, puesto que, desde allí, se gira para recalar en el barco faro de Nantucket, marcar la isla de Block, barajar Long Island y plantarse, finalmente, en los Narrows de Nueva York. Puede que, en su día, este barcarrón fuera el más grande del mundo (tenía cinco toneladas más



El *Olympic* y el *Titanic* (a la derecha), este aún en construcción. Barcos destinados a la majestuosidad y ostentosa forma de navegar de la época, prácticamente gemelos, tendrían, sin embargo, finales bien distintos, pues el *Olympic* prolongó sus días hasta 1934, cuando lo remitieron al desguace después de llevarse por delante el barco faro de Nantucket. El *Britannic* sería hundido por una mina en las islas griegas.

de registro que su hermano mayor y antecesor, el *Olympic*), pero estaba a punto de ser superado holgadamente por el alemán *Imperator*. Tampoco fue el barco con final más dramático –en este ejemplar tal vez encuentre el lector otros de su agrado– ni, por desgracia, el que se ha llevado consigo más muertos. Contra lo que se suele creer, tampoco era el más rápido, pues, en su tiempo, mientras la compañía White Star presumía de él y sus gemelos *Olympic* y *Britannic*, la Cunard, haciendo trampas con una subvención estatal, construía dos «Ferraris» incomparables, el *Lusitania* y el *Mauretania*, mucho más veloces.



Salón de lectura del *Titanic*; este tipo de fotografías servían de reclamo para demostrar la absoluta comodidad y presunta invulnerabilidad de estos buques, que, en realidad, estaban tan sometidos a circunstancias imprevistas y avatares de la mar como cualquier otro.

En resumidas cuentas, da la sensación de que durante un siglo se nos ha vendido la moto del fabuloso y moderno transatlántico que, fruto de la más moderna tecnología e impecablemente construido, llevaba a Estados Unidos la flor y la nata de la sociedad inglesa de la época en su viaje inaugural conducido de forma temeraria por un excesivamente confiado capitán que esperaba batir con él todas las marcas pero acaba dando con la helada horma de su zapato en forma de gélido iceberg que, como un

descomunal abrelatas, abre la panza del maravilloso buque y pone fin a sus días con saldo trágico, previa escenificación de dramáticas escenas de vida o muerte donde horas atrás sólo había frivolidad e inocuos juegos florales de amoríos de verano y cursis escarceos sexuales.

Como suele suceder, en todo lo anterior hay algo de cierto, y también mucho de falso. El *Titanic* no era «el que más», sino uno más de los grandes y modernos paquebotes que cruzaban el Atlántico a la caza de fama y gloria, pero, sobre todo, de rentabilidad. La moderna investigación y el descubrimiento del pecio en el fondo del mar nos ha permitido, al modo de la investigación arqueológica, y también la forense estilo CSI, saber mucho más sobre el *Titanic* y cómo estaba construido, de forma que podemos concluir con certeza que, sin ser en absoluto una chapuza y mucho mejor que bastantes barcos del siglo xx que no tuvieron tan mala suerte, tampoco era ninguna maravilla, y habría sido expedientado con varias «no conformidades» en un moderno control de calidad. Estos «defectillos», que podían haber colado (y colaron perfectamente en sus gemelos) se pusieron en evidencia cuando sufrió el relativamente improbable accidente de chocar de costado y refilón contra un iceberg. Por lo que se refiere al capitán, veterano del *Olympic*, examinando fríamente su actuación –y exceptuando la polémica velocidad final del *Titanic*–, no se puede menos que reconocer su irreprochable ejecutoria y sentido de responsabilidad, muy lejos del alarde que la inicua leyenda –y el cine infame– le supone. Jamás pudo el capitán Smith soñar con la Cinta Azul al barco más rápido del Atlántico puesto que su buque no era un modelo «de carreras» como el *Lusitania*, sino un fiable transporte transatlántico con la única pretensión de transportar cuantos más pasajeros, mejor. El único peligro para la navegación que había aquella fría y serena noche de abril en La Esquina era, desgraciadamente, el iceberg, que una vez perpetrada su vandálica y dañina acción, desapareció en la noche como un egregio fantasma, tal vez a la espera del siguiente incauto a la vuelta de los siglos.

¿QUÉ PASÓ CON EL *TITANIC*?

Aunque pocas veces se dice, la «gestación» del *Titanic* se produjo en 1894, cuando el que iba a ser próximo presidente y director de la White Star, Joseph Bruce Ismay, fue presentado a lord William J. Pirrie, presidente



Joseph Bruce Ismay, armador del *Titanic*, pensó en realizar un sueño con los tres enormes *Olympic* –*Olympic*, *Titanic* y *Britannic*– pero, en realidad, en vez de aumentar su prestigio, lo sucedido a bordo del segundo, en el que viajaba, acabó por convertirse en su peor pesadilla.

a su vez de los astilleros irlandeses (del norte) Harland & Wolff, de Belfast, y se supone hablaron de los proyectos en ciernes, poniéndose el astillero a disposición del armador. La competencia de las líneas en el Atlántico en ese momento era muy fuerte, y la White Star, que contaba entre sus filas con el magnífico *Oceanic* –buque que hizo el trayecto transpacífico Yokohama-San Francisco en trece días y medio–, el *Teutonic*, con una Cinta Azul en su haber (1891), el *Celtic* o el *Cedric*, estaba dispuesta a aguantar el tirón. En 1902 entra en el accionariado de la White Star el

financiero J.P. Morgan, y comienza a soñarse con grandiosos proyectos. El diseñador Thomas Andrews diseñó por encargo de Ismay los tres buques, que se construyeron en Harland de Belfast. Lo que sucedió al final es que el presidente de la White Star, que concibió el proyecto y logró financiar la construcción, cometió el insospechado error de navegar a bordo en su último viaje, pasando a la leyenda oscura como un naviero prepotente que no cesaba de importunar al capitán como si fuera el dueño del barco, pero que, a la hora de la verdad, cuando sucedió el choque, no dudó en embarcarse «de extranjis» en uno de los botes con el pretexto de que ayudaba a bajarlo al agua, condenándose con ello para el resto de su vida por una sociedad inglesa que no le perdonó llevar sobre su frente el marchamo de «cobarde». Así que no resulta descaminado decir que aquello que fuera su sueño de poder y ostentación —el *Titanic*— acabó siendo para él una pesadilla y trampa que, además de acarrearle la ruina económica, se llevó al fondo del mar su reputación personal. Si Joseph Ismay lo hubiera sabido, podemos aventurar que este buque y sus gemelos jamás hubieran visto la luz.

Pero, en fin, obras son amores, y, a comienzos del siglo xx los richachones, en vez de lujosos megayates con gimnasio, jacuzzi y spa incluidos como hoy en día, preferían encargarse imponentes mastodontes de casi cincuenta mil toneladas que no cabían en ninguna parte, costaba hacer rentables y eran vulnerables a serios peligros, el mayor de los cuales podía ser la nada remota posibilidad de chocar contra un semejante. El *Titanic*, pasto fácil de la leyenda, si algo mostró de inicio fue su mal fario, materializado con la muerte de dos trabajadores durante su construcción; puede que una oportuna cita con un brujo maorí que lo exorcizara hubiera resuelto la situación —al crucero de batalla *New Zealand* le dio óptimos resultados—, pero, con las prisas, debió de olvidarse este imprescindible trámite, y el malhadado *Titanic* prosiguió su carrera de desgracias.

Ahondando en lo esotérico, nos interrogaremos ahora por la existencia de un posible Jonás a bordo; reviste especial interés como sospechoso considerar la candidatura del poco conocido capitán Bartlett, que lo fuera de quilla y lo trasladó de Belfast a Southampton, donde le «largaría el muerto» a Edward John Smith para que pasara a la historia. Posteriormente, Bartlett llevó el *Britannic* a chocar con una mina cerca de la isla de Kea, lo que produjo su hundimiento, convirtiéndose en un «titanicida» de mucho cuidado. Otra posibilidad es la famosa camarera, de nombre Violeta Jessop, superviviente primero del *Titanic* y, después,



La famosa y hollywoodiense camarera del *Titanic*, Violet Jessop, presente en ambos naufragios (también en el del *Britannic*) ha quedado para el público como romántico personaje de una singular suerte, y para el imaginario marítimo, como señalada representante del término «Jonás» de a bordo.

también del *Britannic*. Pero todo apunta a que el verdadero imán de la negra fortuna fue un tal Morgan Robertson, que, en 1898 –cuando en España humedecíamos sábanas por la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas– publicó la novela *Futility* en un escalofriante arrebatado premonitorio (lástima no disponer de un ejemplar), pues trata de un transatlántico, el *Titán*, que, navegando el 3 de abril a medianoche con una velocidad de veinticinco nudos choca contra un iceberg, pereciendo gran

número de pasajeros. Si Bartlett, Ismay o Smith hubieran mostrado más afición por la lectura, tal vez el desastre se hubiera evitado.

El caso es que la mala pata acompañó al *Titanic* desde que nació. Cuando por fin quedó listo, una serie de huelgas y retrasos afectaron su normal desenvolvimiento en el tráfico comercial. Al pasar junto a un colega, el *New York*, abarloado al *Oceanic*, lo succionó con tan poca amabilidad que sus amarras faltaron, teniendo que atracar en otro sitio. No logró hacer relleno completo de carbón, y, navegando hacia Francia, se le incendió una carbonera, cuyos rescoldos permanecieron latentes durante tres días, es decir, se sofocó veinticuatro horas antes del naufragio, de forma que el *Titanic* acabó de luchar contra el fuego para tragarse una ración triple de hielo. Si todos estos síntomas no significan poca fortuna, baje Dios y lo vea.

Encabeza el reparto de esta desgraciada historia el capitán del barco, Edward J. Smith, un veterano de sesenta y dos años que venía de mandar el buque gemelo y anterior al *Titanic*, el *Olympic* —a la postre último superviviente de la serie—, y estrellarlo contra el costado del crucero *H.M.S. Hawke*, lo que le daría una idea de cómo se las gastaban estos nuevos transatlánticos. La White Star quiso contar con un experto al borde de la jubilación para el estreno de su flamante barco, dándole así justo homenaje que el homenajeadó puede que no apreciara en toda su dimensión, pues, lejos de una «patada hacia arriba» estratosférica, el cargo le obligaba a soportar, durante todo el viaje, al armador Ismay, el diseñador Andrews y potentados como John Jacob Astor, propietario del Waldorf Astoria, Ben Guggenheim o George Widener, el «rey de los tranvías»; acabando por recibir, como inmerecido premio a su paciencia, un pasaje «de aquí a la eternidad».

Tampoco sobrevivió el primer oficial Murdoch, personaje ciertamente desafortunado, pues, aparte de ser el ejecutante del impacto contra el iceberg, permitió que algunos hombres se saltaran la prohibición de «mujeres y niños primero» al subir a los botes, y (¡horror!) incluso le hizo la pelota a algún millonario para que subiera. El cine le castiga por ello con un espectacular suicidio a punta de revólver, escena que se ha demostrado falsa al comparecer testigos confirmando que Murdoch desapareció al sorprenderle el hundimiento colaborando en la botadura de las balsas. Puede que fuera una suerte que no se suicidara, pues, de haberlo intentado, tal vez se hubiera dudado hasta de su buena puntería.



El veterano y muy experto capitán del *Titanic*, Edward J. Smith, venía de mandar el *Olympic* y jamás pudo llegar a concebir accidente como el ocurrido a su buque. Supervisó una navegación bien apartada del límite de los hielos, pero, a pesar de los avisos, apenas redujo la velocidad hasta chocar con un solitario iceberg a la deriva.

El segundo era Lightoller, que acabó en el agua. El tercer oficial era el de derrota, Herbert John Pitman, que se salvó al mando de la lancha número cinco, igual que el cuarto Boxhall, que lanzó los cohetes y luego tomó el mando de la número dos. El auténtico héroe de la oficialidad fue el quinto, Harold Lowe, que hizo frente –este sí– a los pasajeros insurrectos disparando su revólver, tomó el mando de la número catorce, organizó un grupo de lanchas, y, mediante los oportunos transbordos, volvió con la suya al rescate en el lugar donde se hundió el buque, cosa que



El quinto oficial del *Titanic*, Harold Lowe, héroe de la noche al mando del bote número catorce. Mostrando una gran presencia de ánimo, organizó salvamento y transbordos, regresando al lugar una vez hundido el buque buscando supervivientes; en una escena de película, llegó a enfrentarse a punta de pistola a los pasajeros amotinados.

Pitman no consiguió, pues las mujeres de la suya se amotinaron. El radiotelegrafista de frases célebres y contrapuestas fue John George Phillips, polémico personaje desaparecido, despertando su ayudante, Harold Bride, que sobrevivió, mayores simpatías. Pero el gran mérito del *Titanic*, aparte de su capitán, fue el jefe de máquinas Joseph Bell, que mantuvo su negociado en funcionamiento hasta que materialmente fue imposible seguir.

No se debería concluir este repaso sin incluir tres personajes más presentes o que acudieron al escenario de la catástrofe. El auténtico y desgraciadísimo don Tancredo fue el *Californian*, el cual, distante tan sólo diez millas, permaneció impertérrito contemplando sus oficiales aquellas cosas tan raras que hacía el buque iluminado lanzando cohetes que tenían tan cerca mientras su radiotelegrafista dormía a pierna suelta. A ninguno se le pasó por la cabeza que, aquella plácida noche, se pudiera estar