

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	
Naufragio del crucero <i>Baleares</i> , cabo de Palos, marzo de 1938	79
Tratados, arrogancia y mal uso	79
Dos barcos más que buenos	81
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 Torrey Canyon, 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 ferry Doña Paz, 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 ferry 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 Kursk,	
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	
Costa Concordia, 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 ferrry 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 partir de este punto, llegamos a la guerra de las Malvinas y los más escalofriantes siniestros de ferrrys. 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

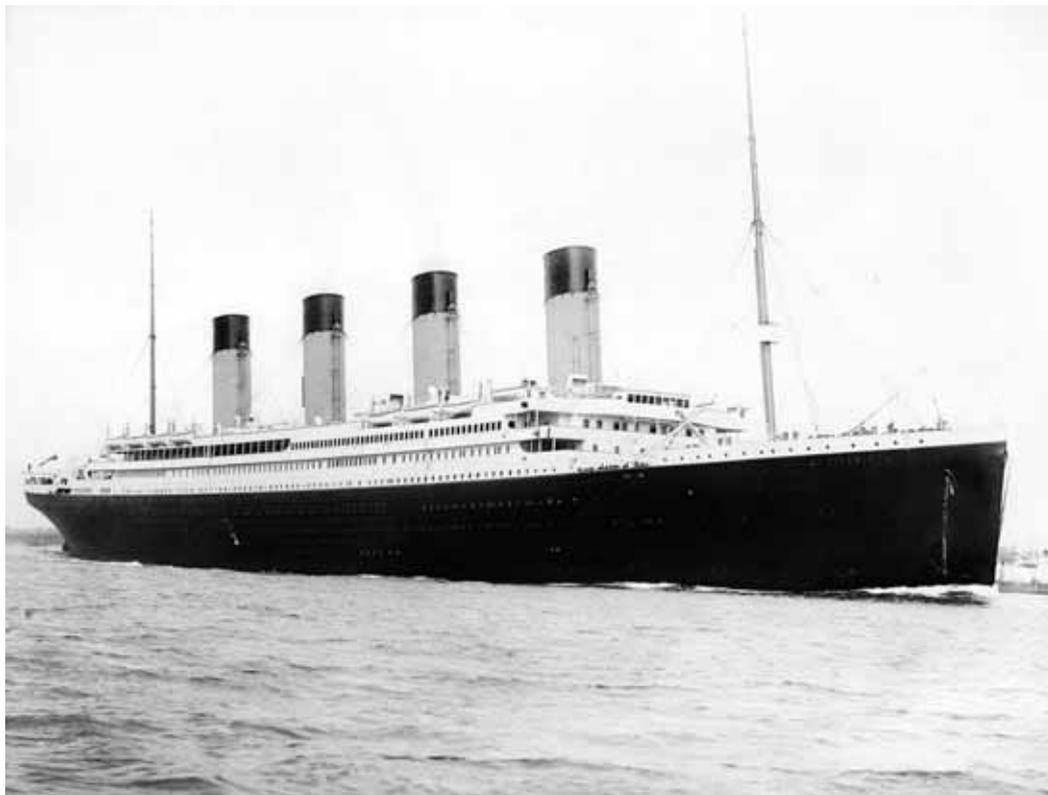
¿Queda aún algo que decir?

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 29 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

**WHITE
STAR
LINE.**

**"OLYMPIC."
45,000 TONS.
AND
"TITANIC."
45,000 TONS.
THE LARGEST STEAMERS
IN THE WORLD.**

ALL STEAMERS BUILT IN IRELAND.

QUEENSTOWN-NEW YORK
ON THURSDAYS AND FRIDAYS.

QUEENSTOWN-BOSTON
ON WEDNESDAYS.

For Freight and Passage apply to

JOHN DENNEHY,
Insurance Agent, CAHIRCIVEEN, Co. Kerry

La cartelería publicitaria fue una constante en los vapores que emprendían la travesía del Atlántico y acabaría cristalizando en competiciones como la Cinta Azul al barco más rápido en materializarla. Hoy constituyen auténticas obras de arte, recuerdos de una época olvidada



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



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



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 14. 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



El transatlántico *Titanic* en los muelles de Southampton antes de zarpar para su primera, última y célebre travesía. No era el más rápido, ni el más grande, pero por su trágico y paradójico final llegaría, por méritos propios, al puesto de más famoso.

radioeléctrico, no sólo impidiendo la llegada de nuevos avisos, sino que otros barcos comunicaran entre sí.

El drama, pues, siguió su curso irremisiblemente. A las 11:40 de la noche, habiendo rebasado el *Titanic* la «segunda Esquina» de Smith y Pitman ligeramente por el sur, y navegando a una cómoda velocidad de 20,5 nudos –la comercial podía llegar a veintidós–, con la mar en

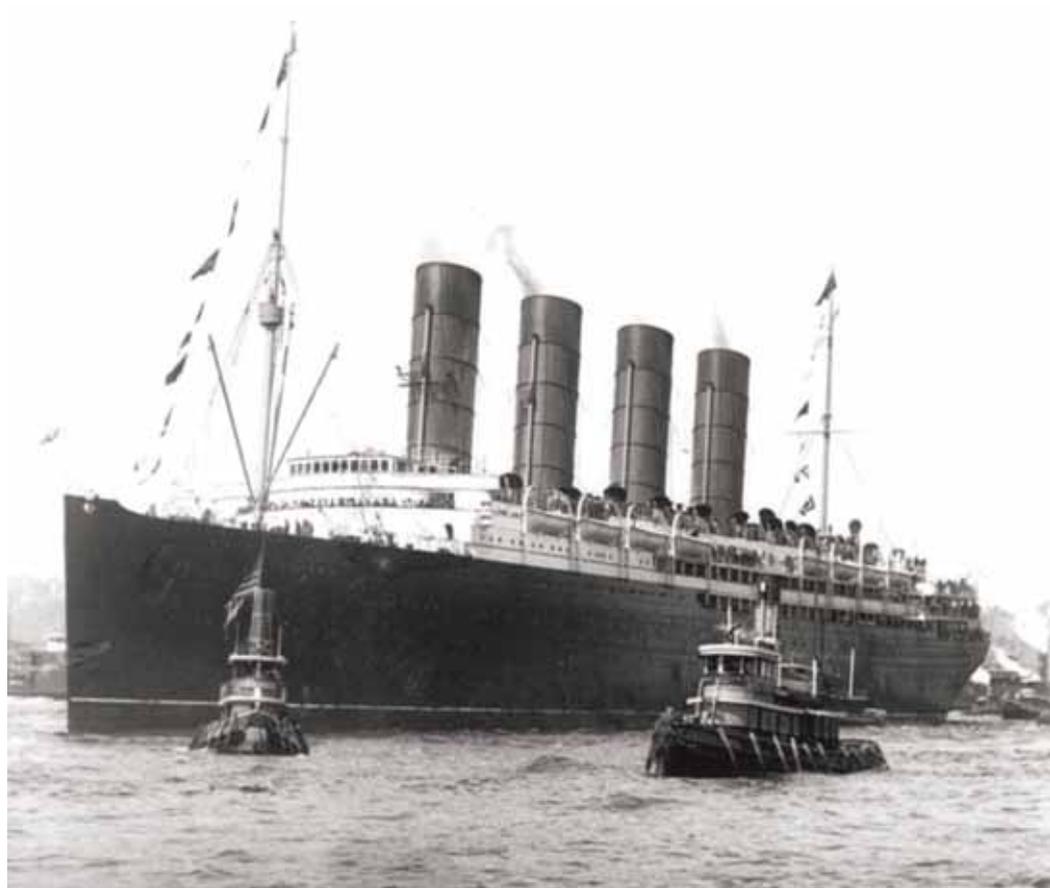
Capítulo 2

¿Fatídico ataque o pérfida conspiración?

Hundimiento del *Lusitania*, sur de Irlanda,
mayo de 1915

NAVEGANDO HACIA EL DESASTRE

En la mañana del 7 de mayo de 1915, un enorme símbolo se acercaba navegando, a dieciocho nudos, al sur de la costa irlandesa. Era un gran barco, pero también un emblema, como se dijo en su día, de la seriedad de Samuel Cunard (perdurable hasta nuestros días con el gigantesco *Queen Mary II*), la elegancia de Edward Collins, efímera, y el poder del ingenio de Charles Parsons, heterodoxo ingeniero que había proporcionado a los buques de vapor el mecanismo de turbina capaz de hacerles volar sobre las olas. En sus casi ocho años de existencia, el transatlántico *Lusitania* había recibido grandes elogios como aquel que decía que «era más hermoso que el templo de Salomón, y con capacidad para todas sus esposas». Sin duda, lo merecía; había cruzado el Atlántico, hasta entonces, por lo menos dos centenares de veces, y gracias a sus formidables máquinas de sesenta y ocho mil caballos de potencia (capaces de impulsar sus doscientos metros de eslora a veinticinco nudos de velocidad), ganó tres veces la Cinta Azul, adjudicada al barco más rápido en atravesar el Atlántico.



Impresionante fotografía del *Lusitania* tras su viaje inaugural, en septiembre de 1907. Las turbinas Parsons de su aparato propulsor habían sustituido a las clásicas máquinas alternativas, logrando 68.000 caballos para una velocidad de 24 nudos a pesar del ingente consumo de sus 25 calderas con 129 hogares, mil toneladas de carbón por día. Los pasajeros se encontraron atravesando el Atlántico en menos de cinco días, impensable en su época.

El *Lusitania* y su hermano *Mauritania*, pertenecientes a la compañía Cunard Line, eran dos corceles espléndidos que dejaban a sus primos de la competencia, la White Star (*Britannic*, *Olympic* o el celeberrimo *Titanic*) tan sólo como mastodontes venidos a menos que, para gastar poco carbón, apenas podían soñar en los veintitrés nudos con sus cuarenta y seis mil caballos. Verdaderamente, el *Lusitania* era el sueño de todo naviero de principios de siglo; pero sólo la Cunard podía permitírselo. Rodeado de una nube de agua pulverizada y etéreas briznas



El capitán del *Lusitania*, William Turner, conocido como *Bowler Bill*, era un veterano de la ruta del Atlántico. Su actuación fue impecable incluso en el naufragio; no entraba en su mentalidad victoriana denunciar las arbitrariedades a que fue sometido, por lo que cargó injustamente con todas las culpas, lo que arruinaría su carrera.



El capitán Walter Schwieger con la tripulación del U-20; lejos de considerar el hundimiento del *Lusitania* hazaña de gran mérito, Schwieger, que pudo contemplar por el periscopio los terribles momentos finales del “liner”, lo tomó como una circunstancia más del cumplimiento del deber.

de la Armada incluso en batallas de gran trascendencia como la de Jutlandia. Suspense absoluto, pues, para la ayuda que recibieron los naufragos del *Lusi*.

En este caso, y como se ha ido descubriendo a lo largo de un siglo por diferentes investigadores, más que hablar de errores o irresponsabilidades en el mando, hay que hablar de franca culpabilidad. Todo apunta a que el *Lusitania*, con casi dos centenares de estadounidenses a bordo, fue deliberadamente enviado a un área de gran peligro submarino para encontrarse con una escolta que previamente se retiró, de forma que quedara completamente indefenso y expuesto al peligro de un ataque cuyas consecuencias acabarían provocando la entrada en guerra de Estados Unidos. Cargar un buque lleno de pasajeros con material de guerra fue una irresponsabilidad criminal, que provocaría la pérdida última del buque. El banquillo tendría que haber sido aquí ocupado por autoridades británicas, por conspirar, y estadounidenses, por consentir. Pero, finalmente, el único que compareció ante la ley fue el capitán Turner.

Capítulo 3

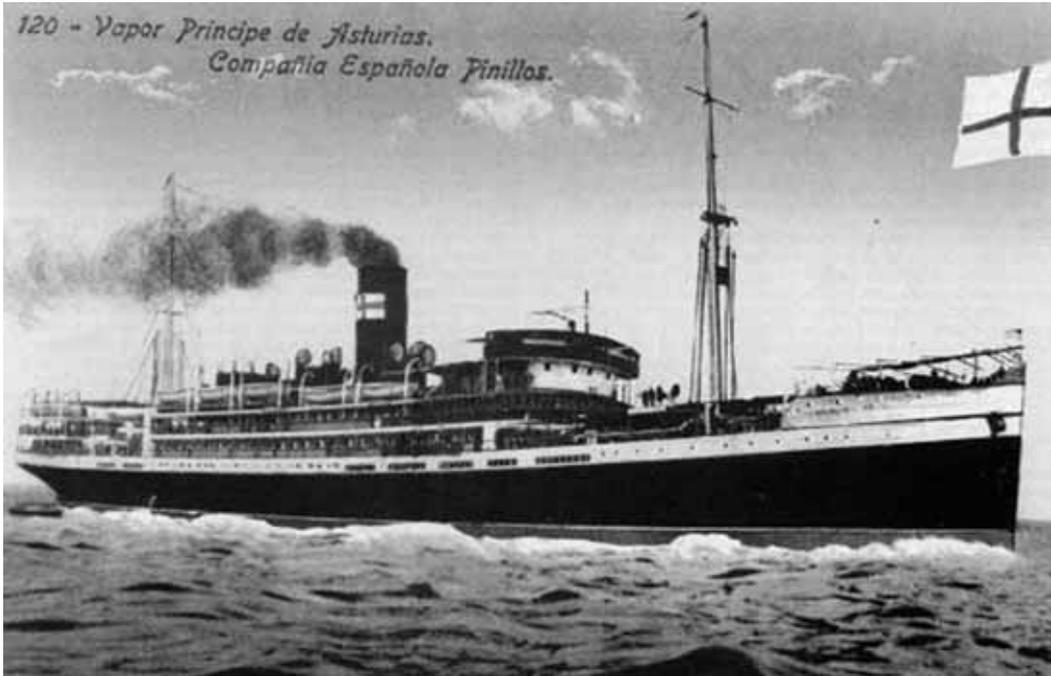
A propósito del Titanic español

Accidente del *Príncipe de Asturias*, costa brasileña, marzo de 1916

EL PELIGRO DE NAVEGAR CERCA DE LA COSTA

Arrimar el barco a tierra y pegar contra una roca; ese ha sido, y será, el destino casi telúrico, la condena universal de cuantas naves navegan, a alguna de las cuales toca pagar por las demás la cuenta pendiente por la exhibición de audacia al eludir los peligros y llegar con bien a puerto. De vez en cuando, uno tiene que abonar este precio, satisfaciendo así al misterioso, enconadizo e implacable dios que vela en la frontera entre la tierra y las aguas. Un día, una noche, se verifica el cruento sacrificio, y, tras la penosa recogida de víctimas, la divinidad perversa queda saciada, y ya no vuelve a molestar hasta la próxima ocasión.

Muchos fueron los ángeles de la guarda, querubines y sirenas que, desde lo más lejano de los tiempos, vigilaron para que las frágiles naves no acabaran chocando contra los traidores escollos. Se dice que los delfines sólo juegan en las proas de los barcos afortunados cuando no existe piedra alguna en su camino. Únicamente aquellos que, por uno u otro motivos, se han visto obligados a buscar de noche, en plena oscuridad, un roquedal de la costa por cualquier causa saben, y conocen, la agudeza del aguijón que se clava en la boca del estómago cuando hay que



A pesar de ser conocido como el “*Titanic* español”, nada más lejos del buque de la emigración española *Príncipe de Asturias*, mucho más modesto, pequeño y de clásico aparato propulsor (máquinas alternativas), aunque de bella estampa. Lo materializaron los astilleros escoceses por encargo de la naviera Pinillos.

para cebarse desproporcionadamente con uno de los mejores barcos de la flota española de principios de siglo xx: el suyo.

UNA PIEDRA EN EL CAMINO

Recuperada del marasmo decimonónico, la flota mercante española comenzaba a resurgir por entonces con pujanza, y ningún síntoma mejor de ello que la recuperación de la línea con Sudamérica y el Río de la Plata, precisamente el motivo que había movido a Pinillos a encarar la construcción, en astilleros escoceses, del *Príncipe de Asturias*, un hermoso barco de 8.371 toneladas de registro bruto botado en 1914 en Glasgow. A despecho de la Gran Guerra que acababa de declararse, el *Príncipe* y su gemelo *Infanta Isabel* estaban destinados a otra guerra, la comercial, contra un rival de primera fila, la Compañía Transatlántica,



Cubierta de proa y puente con amplias “bacaladas” (aleros) del *Príncipe de Asturias*, donde pueden apreciarse las características típicas de estos buques: cubiertas despejadas llenas de entoldadas, grandes ventiladores, confinados y pequeños espacios de superestructura.

Capítulo 4

Matanza entre hermanos

Naufragio del crucero *Baleares*, cabo de Palos, marzo de 1938

TRATADOS, ARROGANCIA Y MAL USO

Cuando los papas, cardenales, sacerdotes y curas, inmersos en graves tensiones y desacuerdos, se vieron necesitados de un «congreso», hicieron el Concilio de Trento. Cuando los políticos, halcones armamentistas, generales y almirantes tuvieron que poner fin a la escalada armamentista naval posterior a la Primera Guerra Mundial o Gran Guerra –los humanos rara vez hemos tenido remedio– se sentaron alrededor de una mesa para firmar un papel que se llamó Tratado de Washington.

Este tratado, aparte de dar pasto y trabajo a los chatarreros (un montón de heroicos cruceros y acorazados llenos de medallas por sus hazañas de guerra fueron dados de baja y desguazados), obligar a los ingenieros a hacer prodigios del transformismo –pues varios cruceros de batalla estadounidenses y japoneses se convirtieron, de la noche a la mañana, en portaaviones– y limitar el número de unidades que podía disponer cada potencia, con predominio de los de siempre, prefijó el tamaño de estas últimas para que no volviesen a salirse de madre. Se definió un tamaño para los acorazados, cruceros, etc., y este se midió según las toneladas inglesas o «ton». Una vez hechas las normas, es decir, la ley, a



Botadura del *Baleares* en 1932; aunque aún no tiene montada la artillería ni las superestructuras, pueden apreciarse las dimensiones del casco de casi 200 metros de eslora que convertía estos barcos en sólidos, marineros, habitables, rápidos, muy bien armados y oportunos. Carecían no obstante de protección, y lugar en una marina como la española que basaba todo su poder en las flotillas de submarinos y destructores.

parecida a como lo había sido el *Baleares* cuatro años atrás. Ninguno, sin embargo, fue «cazado» por submarinos alemanes, ni fulminantemente echado a pique por unidades de superficie adversarias, como sucedió a otros cruceros. Ello, más que de sus cualidades, nos habla de su correcto empleo y atinado conocimiento de sus limitaciones por parte de quienes los utilizaron.

Construidos sobre diseño del ingeniero Tennyson, oportunamente modificados por Berry para sucesivas series inglesas, y Watts para los *Canarias* y *Baleares*, se diferenciaron entre sí en múltiples detalles, como la protección submarina contra impactos de torpedo, que en unos se hizo aumentando la compartimentación, mientras que en otros se añadieron en los costados «bulges» exteriores para absorber el impacto. Los *Baleares* pudieron contar con ambos sistemas, y presumir, sin temor a equivocarse, de ser, como postreros (se iniciaron en 1928), los mejores *County*

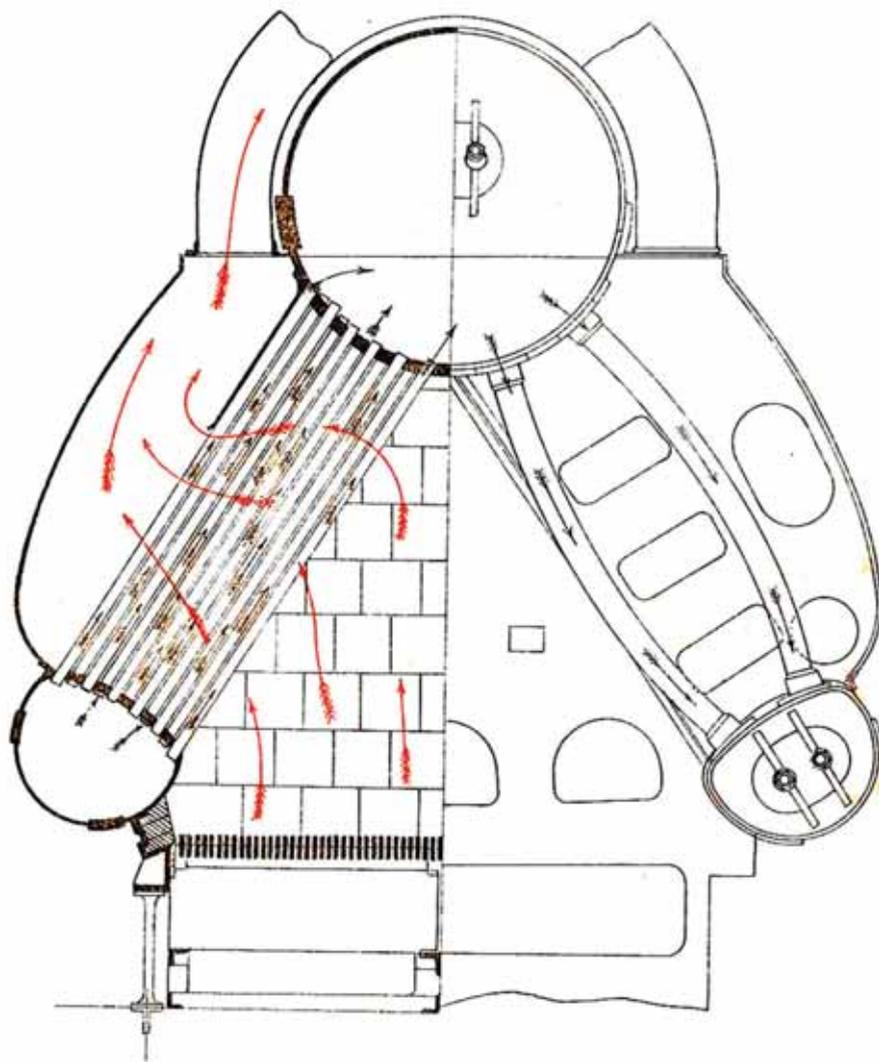


FIG. 9. YARROW BOILER.

→ direction of circulation of water
→ " " " " flames & gases.

Caldera Yarrow de las que llevaban ocho cada uno los cruceros *Canarias* y *Baleares*, además de cuatro turbinas a sendos ejes y hélices para una potencia total de 96.000 caballos, alcanzando velocidades superiores a los 30 nudos. Los *Canarias* fueron los mejores tipo County de los quince construidos en total para la Royal Navy y la Marina Española.

Capítulo 5

Como una tragedia wagneriana

Hundimiento del crucero *Hood*,
sur de Groenlandia, mayo de 1941

DISPERSOS POR LA MAR

Cuando la Royal Navy, durante la Primera Guerra Mundial, sufrió la estrepitosa e inoportuna derrota de Coronel, frente a las costas de Chile, el anciano, genial e irascible almirante Fisher gruñó indignado: «Miren nuestras fuerzas, divididos, desperdigados, fuertes en ningún sitio, débiles en todos». Un cuarto de siglo después, cuando el almirante sir John Tovey emprendía la cacería del mejor acorazado jamás construido, el alemán *Bismarck*, con toda justicia podía haberse quejado de lo mismo. A pesar del impresionante despliegue que sus unidades debían componer sobre la carta del Atlántico Norte desplegada en los secretos sótanos del Almirantazgo, cualquier conocedor se habría dado cuenta de un hecho: de las cinco diferentes agrupaciones de poderosos buques de guerra disponibles, ninguna podía enfrentarse en condiciones de igualdad al *Bismarck* y su escolta, el crucero pesado *Prinz Eugen*. Fuertes, pues, en ningún sitio, débiles en todas partes. La única posibilidad de atrapar con garantías aquel poderoso felino salido de su guarida del mar Báltico tenía que pasar necesariamente por el complicado encaje de bolillos de unir dos de los grupos para hacer frente al enemigo, esperando que este



Esta magnífica estampa del crucero de batalla *Hood* nos hace comprender con facilidad por qué asombró y encantó a nuestros antepasados aficionados a los barcos; sus defectos, no obstante, estaban ahí también, escondidos tras un fino velo que el combate final con el *Bismarck* rasgaría traumática e inevitablemente.

poderosa artillería de gran calibre de un *dreadnought* sin que este tuviera tiempo de poner pies en polvorosa? La solución, pensó Fisher, era un barco grande, enorme (más que un acorazado) y también más rápido, al que llamó crucero de batalla.

El crucero de batalla era el héroe cruzado, el valiente Lanzarote que, completamente desprovisto de protección y fiando todo a su pericia, agilidad y rapidez, acomete al enemigo para darle el golpe de gracia. «La velocidad es coraza», había dicho Fisher, y nadie se atrevió a rechistarle. Como consecuencia de esta aventuradísima teoría del barco desequilibrado, tan destinada al fracaso como la precedente del almirante Aube y su famosa «Escuela Joven» que pretendió consagrar al torpedero como buque fundamental de las flotas, verían la luz varias series de cruceros de batalla, los pioneros *Invincible*, luego los *Lion* y el *Tiger*, por último los escandalosos —por su desequilibrio— *Renow*, *Repulse*, *Furious*, *Glorious* y *Courageous* (los tres últimos finalmente reconvertidos a portaaviones), y el último de tan desafortunada «saga»: el *Hood*.



Uno de los tres únicos supervivientes del *Hood* fue el marinero Tillburn, el que estaba más cerca del lugar del impacto sirviendo en un montaje antiaéreo, y cuya descripción del desastre lleva a comprender que se salvó literalmente de milagro. Aquí pasea a su hermano pequeño alegremente.

Capítulo 6

La mayor catástrofe del mundo

Hecatombe del *Wilhelm Gustloff*,
mar Báltico, enero de 1945

MILES DE MUERTOS

Aunque sea difícil creerlo, existen casos tan desproporcionadamente monstruosos que las fuentes y cronistas acaban confundidos hasta en los calificativos que deben emplear. Seguramente lograremos acuerdo unánime al llamar tragedia inconmensurable aquella en la que a bordo de un sólo buque encuentran la muerte nueve mil personas, triste récord absoluto de todos los tiempos. Sin embargo, cuando nos enteramos de que muchos de estos pasajeros eran nazis, militares o funcionarios del gobierno del III Reich alemán, puede que alguien tuerza la nariz recordando las atrocidades imperdonables de los campos de concentración. Como habría pretendido el más sagaz abogado, se ha sembrado la duda. Pero de aquí a considerar este hundimiento como un éxito clamoroso y condecorar a quien lo provocó, sin escrúpulo ni cargo de conciencia alguno, media un abismo que no ya las personas con algún atisbo de principios o humanitarismo, sino simplemente los que conozcan el significado de la palabra sensatez deberían considerar. Independientemente de su adscripción política, trabajo en el que se ocuparan, credo fanático al que sirvieran o gobierno que les tocara en suerte, en el naufragio del *Wilhelm*



El trasatlántico para viajes de placer de la Alemania nazi *Wilhelm Gustloff*, destinado a protagonizar, muy a su pesar, durante la evacuación del frente del este en la llamada operación *Hannibal* a principios de 1945, una espantosa catástrofe con más de 9.000 víctimas, récord absoluto de la historia naval en un solo siniestro.

—*Wilhelm Gustloff*, *Robert Ley*, *Deutschland* y *Stuttgart*— además del *Sierra Córdoba*, cargados con medicinas, alimentos y pertrechos, llegó al puerto de Vigo. La Alemania fascista mandaba oportuna ayuda al flamante régimen del general Franco, con sus mejores deseos, y este devolvía agradecido los efectivos de la legión Cóndor, que zarparon en los mencionados buques rumbo a casa, regreso en el que fueron escoltados por los nuevos acorazados «de bolsillo» de la flota, *Admiral Graf Spee* y *Admiral Scheer*.

El siguiente cometido del *Wilhelm Gustloff* sería el más digno de su carrera. Poco antes de la invasión de Polonia fue habilitado como «barco lazareto» o barco hospital, pintado de blanco y con cruces rojas en el casco, trasladando numerosos contingentes de heridos del frente polaco a Alemania. En la primavera del 40 navegó a Oslo en busca de los heridos de la campaña de Noruega, que llevó a Sttetin y Schwinemünde. Asignado a partir de entonces a la cancelada Operación León Marino (invasión de Inglaterra), finalmente acabó en los muelles de Gdynia como barco



Comunista hasta la médula, antinazi y aficionado al vodka, el comandante del submarino S-13, capitán Marinesko, de origen ucraniano, fue el autor del hundimiento del *Wilhelm Gustloff* y el *General Steuben* con una cifra conjunta de víctimas estimada en más de 13.000 muertos; pasó el resto de su vida reclamando una condecoración para sus “hazañas”.

Pero volvamos al puerto de Gdynia en plena y dramática evacuación. Estamos a finales de enero de 1945, y la nieve cubre los tejados, casas, barracones y tinglados en la inmensa base naval. También las acoradas superestructuras del acorazado *Gneisenau*; desarmado de sus tres grandes torres triples de cañones de doscientos ochenta milímetros, su casco flota alto y oxidado, pero aún majestuoso. A principios de 1942 este magnífico barco, con su gemelo *Scharnhorst* y el *Prinz Eugen* (que fuera compañero del *Bismarck*), había participado en la Operación Cerberus, el cruce a todo riesgo del canal de la Mancha por parte de la escuadra alemana, durante el cual resultó averiado por una mina. Sin embargo, había conseguido llegar a la patria para reparaciones; estando en Kiel le alcanzaron dos bombas de aviación aliadas, decidiéndose su traslado al entonces más seguro puerto de Gdynia. Se redactó para él un gran proyecto de remodelación, con casco alargado y nuevos cañones, así que los suyos se mandaron a Holanda y Noruega, para artillería de costas. Dicho proyecto nunca se llevó a cabo, así que allí quedó el enorme acorazado, mudo testigo de la auténtica marea humana que, en medio de la gélida madrugada (diez grados bajo cero) trataba de conseguir un sitio en los mercantes de pasajeros disponibles por la SEETRA. Pero pronto le



En este sello se puede ver un submarino ruso similar al S-13, que, en realidad, derivaba del tipo IX alemán, como consecuencia de la transferencia técnica derivada del pacto germano-soviético anterior a la invasión de Polonia por las tropas de Hitler. Se construyeron unas 40 unidades que luego se emplearon contra sus propios creadores, con resultados terribles, propios del Armagedón.

Horrorizados por la escena, los torpederos y dragaminas del convoy cercano acudieron en su ayuda. También lo hizo otro torpedero, el T-36, que escoltaba al crucero pesado *Admiral Hipper* cargado de refugiados, y los cargueros *Gotland* y *Gottingen*. Del convoy acudieron a toda prisa los torpederos *Löwe* y TF-19, rescatando cuatrocientos setenta y dos y siete naufragos, respectivamente, y los dragaminas M 387, M 375 y M 341, que sacaron del agua a ciento setenta y ocho personas. Los cargueros sólo pudieron salvar treinta supervivientes, y el *Vorpostenboot* 1703 hizo el auténtico milagro, localizando y arrebatando a las olas inmisericordes un pequeño bebé. Mientras aquella complicadísima operación de salvamento se llevaba a cabo, el S-13 buscaba nuevas víctimas, escogiendo al T-36, torpedero que llevaba rescatadas al mayor número de víctimas, casi seiscientas personas. Marinesko lo encuadró detenido sobre las olas y trató de hundirlo con dos torpedos, lo que habría sido origen de una nueva tragedia; por suerte, falló por poco, y el T-36, dando avance estremecido, entró a las dos de la tarde en puerto seguro. En total, sólo se pudieron salvar 1.239 naufragos de los más de diez mil refugiados que iban a bordo del *Gustloff*.

Capítulo 7

El último de los grandes veleros

Desastre del *Pamir*, islas Azores,
septiembre de 1957

NOSTALGIA DE OTROS TIEMPOS

Si hay una tragedia temprana para la Marina de la República Federal Alemana, en la casi inmediata posguerra, esta es la del *Pamir*. Cuando parecía que el siglo xx, con modernas motonaves y sistemas de comunicaciones, iba a lograr lo que no consiguió el xix incorporando la Revolución industrial y el mundo del vapor —es decir, exterminar definitivamente de los mares la navegación a vela—, hete aquí que unos grandes, pocos y heroicos veleros de última generación se atrevían, sin ser totalmente buques escuela o yates particulares de recreo, a efectuar travesías al impulso de henchidas gavias, velachos y juanetes.

Para hallar el origen de esta estirpe de buques de vela tenemos que remontarnos a mediados del siglo xix, cuando una serie de revolucionarios armadores, proyectistas y constructores estadounidenses revolucionan el concepto de buque mercante al sonido de una palabra: «Clip», clíper, cortar, por oposición al concepto anterior de vaso, «vessel», capacidad. Los clíperes de Boston, Nueva York y Baltimore van a poner del revés el concepto de barco de carga, en el que lo importante era esta y la capacidad, por otra filosofía que concede prioridad al barco que transporta



Bella foto de la fragata-barca *Pamir*, de la Marina Mercante Alemana, con todas las velas desplegadas. Los marinos de la República Federal Alemana se vieron obligados a emplear en la posguerra estos barcos añejos para uso mixto mercante-buque escuela por la carencia de naves -destruidas todas durante la II Guerra Mundial o confiscadas para las compensaciones de guerra a los aliados- con nefastos resultados.

tenía 96,4 metros de eslora y catorce de manga, siendo construido en 1905 por la Blohm y Voss de Hamburgo. El *Passat* se construyó en el mismo sitio pero seis años después, y, contra lo que se suele creer, no era gemelo del *Pamir*; de hecho, serían acontecimientos posteriores a la Segunda Guerra Mundial los que los emparejaran. Después del conflicto anterior, la Gran Guerra, los barcos de la Flying P se distribuyeron entre los aliados como indemnización de guerra, que es una forma cursi de hablar de botín. Sin embargo, el hijo del fundador de la Flying P, Carl Laeisz, con encomiable tenacidad los fue recomprando, aunque no pudo mantenerlos mucho tiempo; en 1931 hubo de vender el *Pamir* al armador y capitán finlandés Gustav Eriksson, que lo destinó a la «Ruta del Grano» transpacífica, entre Wellington (Nueva Zelanda) y San Francisco. Todo un nuevo desafío.

Capítulo 8

La interpretación del Reglamento de Abordajes

Siniestro del *Andrea Doria*, barco faro de Nantucket, julio de 1956

TRAMO DE ELEVADA SINIESTRALIDAD

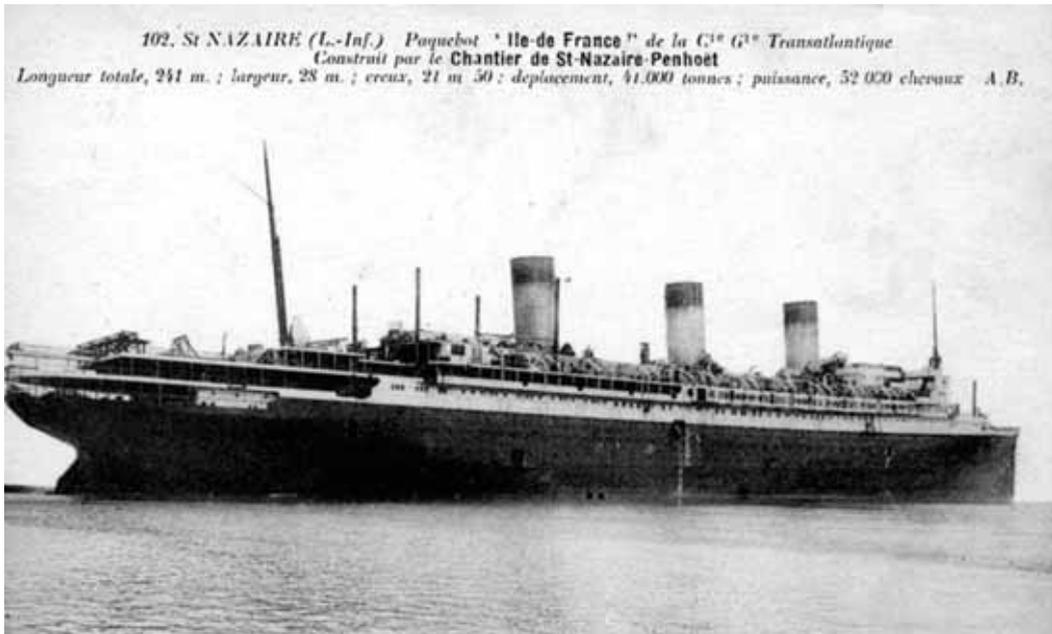
El barco faro de Nantucket, situado al sur de la bahía de Nantucket y la isla del mismo nombre al este del famoso islote de Nueva Inglaterra, en el que Marta debió de plantar una viña (Martha's Vineyard) y que acabó siendo uno de los centros balleneros más importantes del mundo –recuerden Moby Dick–, es legendario punto de recalada para travesías transatlánticas cuyo destino final sea Newport o Nueva York que, como las autovías españolas, debería haber llevado un cartel de «Tramo con elevada concentración de accidentes». Las olas del Atlántico recalán allí con fuerza, el viento llega helador desde latitudes árticas, y, por si algo faltara, cuando viento y mar se calman haciendo la vida un poco más agradable, aparece la niebla, convirtiendo el lugar en un condenado laberinto donde los mastodontes ciegos que son los barcos parecen buscarse unos a otros para embestirse como ciervos en días de berrea. Ni siquiera el propio barco faro quedaba a salvo; en 1934, un barco con pedigrí, el *Olympic* –gemelo del *Titanic*–, entró a saco en el lugar y, a falta de nada mejor, se lo llevó por delante, saldándose el lamentable incidente con siete muertos.



El célebre barco faro de Nantucket, primer hito para la recalada en el puerto de Nueva York que, por su emplazamiento en un lugar de elevado tráfico marítimo y frecuentes bancos de niebla ha sido testigo de multitud de accidentes en sus proximidades, como el del *Andrea Doria*, cuando no ha sido víctima él mismo, como le sucedió con el *Olympic* –hermano del *Titanic*- en 1934, con pérdida de vidas.

Dispositivo de Separación de Tráfico como los que rigen hoy en todas las complicadas intersecciones marítimas.

Pero, al final, de nada sirvieron ni radar, ni reglamento, ni mucho menos recomendaciones, al transatlántico *Andrea Doria* ni al más pequeño pero de su misma clase *Stockholm* aquella noche de verano de 1956, en la que los mandos de ambos barcos, trágicamente atrapados por la más sombría fatalidad, se equivocaron y acertaron mostrándose igualmente prudentes y, a la vez, fatalmente atraídos por una marca—el barco faro— de negra reputación que resultó mudo testigo de su aproximación irreversible para acabar produciendo un sonado siniestro con el lamentable rosario de víctimas habitual entre los pasajeros, algunos de los cuales,



El elegante y legendario transatlántico de la Línea Francesa *Ile de France*, que, al mando del aristócrata capitán Raoul de Beaudéan se convirtió en oportuno y magnífico rescatador del pasaje del *Andrea Doria*, llegando al lugar del suceso en apenas unas horas.

el rumbo antes de la medianoche en dirección al barco faro. Calamai fue ordenando los mensajes, y, antes de recibir los del *Stockholm*, ya sabía que al menos seis barcos se dirigían hacia él. Tendrían que tener cuidado con la niebla para no embestirse entre sí, como les había sucedido a ellos. En tal sentido, el barón avisó a la Guardia Costera de que la visibilidad era nula.

Mientras tanto, a bordo del transatlántico, la situación se tornaba dramática. Aunque la oficialidad siguió el ejemplo del capitán, manteniendo la cabeza fría, muchos camareros y gente de servicio buscaron la salvación empujándose con los pasajeros en algún punto de desembarque. Los primeros botes que llegaron al *Stockholm* decepcionaron a su tripulación, pues venían llenos de camareros del buque italiano. Sin embargo, uno de ellos, Gino Rovelli, protagonizó un heroico episodio, al trabajar durante varias horas para liberar a una mujer atrapada que, finalmente, murió. El y su marido tuvieron la sangre fría de pedir un gato de tornillo a otro buque y esperar hasta que llegara. El capitán Calamai

Capítulo 9

El primer petrolero accidentado

La catástrofe ecológica del *Torrey Canyon*, islas Scilly, marzo de 1967

CHAPAPOTE A LA VISTA

Desempolvando uno de los clásicos juveniles con más solera acerca de la mar, *La isla del tesoro* de Robert Louis Stevenson, encontraremos en sus páginas que La Mancha Negra era la maldición filibustera con la que los piratas se anunciaban el paso al otro mundo entre sí. El cruel ciego Pew, atraído a la posada del Almirante Benbow, marca con ella la palma de la mano de Billy Bones –secuaz del legendario pirata Flint–, ocasionándole así inexorablemente la muerte. Aparte de deleitarnos con su fantasía no tan lejana a la realidad pirática, ¿podría sospechar Stevenson que estaba realizando una especie de vaticinio con un siglo de antelación? Probablemente no. Pero lo cierto es que, a la vuelta del tiempo, La Mancha Negra iba a ser la maldición que persiguiera cualquier punto de una bella costa, sin importar continente donde se hallara, ni su nacionalidad, anunciando su próxima devastación. Todo ello por los nuevos y deslumbrantes buques que el desarrollismo y la industrialización del siglo xx iba a ver navegando majestuosamente sobre la tersa superficie de los mares: los petroleros.



Superpetrolero o VLCC de primera generación *Torrey Canyon* de la Barracuda Tanker Corporation, un excelente buque construido en EE.UU. y alargado posteriormente en Japón que, con su accidente en las islas Scilly (en el extremo soroccidental de Inglaterra) iniciaría la larga serie de siniestros de grandes petroleros que conmocionaron la opinión pública a finales del siglo XX.

poniendo luego los accidentes sobre la mesa la evidencia de que muchos superpetroleros navegaban inmersa su gestión en tal cúmulo de papeles, cambios, contratas, subcontratas y fletes que resultaba francamente difícil saber quién era el propietario del buque o de la carga, o qué empresa aseguradora respondería en caso de siniestro.

Lógicamente, las autoridades, puede que después de ver el film *Los intocables de Eliot Ness* para remover sus conciencias, emprendieron la persecución legal y física de estos procederes –se dieron casos de fraude y estafa como el famoso del petrolero *Salem*, que, después de vender su cargamento de crudo árabe en un país embargado (Sudáfrica) fue echado a pique por su tripulación cerca de Dakar para cobrar el seguro– generando la legislación correspondiente e inspeccionando concienzudamente todos los petroleros con especial atención para los de bandera «de



El *Torrey Canyon* varado en el paso de cinco millas entre el barco faro *Seven Stones* y las islas Scilly. Ceñirse a la derrota prevista cuando se había derivado al este y diversos problemas de navegación en momentos críticos, condujeron al enorme buque de casi 300 metros de eslora y 120.000 toneladas de desplazamiento, completamente cargado, a una embarrancada catastrófica de la que no pudo salir jamás.

«empujaron» aún más la derrota sobre las Scilly, resultando que, con la corriente de casi un nudo a favor, los bajos quedaban sólo a dos millas por la proa. Cuando quisieron darse cuenta (por una demora al *Seven Stones*), Rugiati intentó meter toda a babor, pero el piloto, en modo fijo, lógicamente no obedeció. Un tiempo precioso transcurría mientras el capitán revisaba un posible fallo de piloto y llamaba a máquinas para que hicieran lo mismo abajo, en el servo, hasta que se dio cuenta de que sólo tenía que ponerlo en «manual». Metió toda la caña a babor, y, a casi dieciséis nudos, con rumbo norte, tocó fondo y destrozó su barco en el paraje conocido como Pollard Rock, donde murió el *Torrey Canyon* de la forma más injusta e inmerecida que un buen barco puede morir.

Todos los intentos para extraer al petrolero de su tumba durante aquella jornada resultaron inútiles, y, al día siguiente, Rugiati ordenó la evacuación. Varios expertos y un equipo de salvamento llegaron al



Restos del *Torrey Canyon* tras ser bombardeados por la aviación británica para eliminarlo como peligro para la navegación. Este “tratamiento de choque” para petroleros accidentados fue desechado al comprobarse su inutilidad para paliar la marea negra, es decir, que resultaba mucho peor el remedio que la enfermedad.

tanques, de fondo sencillo, la cubierta plagada de tuberías, spots, válvulas y posteleros, majestuosas superestructuras *all-aft* (‘todo atrás’), y una sola máquina, una hélice y un timón que habrían debido mover todo aquel mastodonte de un lugar a otro del mundo, pero que, en caso de fallo, los dejaban inermes y a la deriva.

Esta generación de buques llegó a estremecernos con sus siniestros. A finales de los setenta, el superpetrolero español *Urquiola*, al mando del capitán Francisco Rodríguez Castelo, entrando en el puerto de La Coruña por el canal norte, tocó el banco de Yacentes con su aparadura produciéndose pequeñas averías. Increíblemente, la Comandancia de Marina le ordenó marcharse por donde había venido, lo que hizo a nueve nudos, incrustándose en el bajo y haciendo explosión. El pundonoroso capitán fue la única víctima del accidente, que produjo un vertido de dieciséis mil toneladas de crudo. Dos años después, el *Amoco Cádiz*, al mando del capitán Bardari, quedó a la deriva en el dispositivo de tráfico de Ouessant, en la Bretaña francesa. Era un gran buque con doscientas veinte mil

Capítulo 10

Víctima de un absurdo conflicto

Hundimiento del crucero C-4 *General Belgrano*,
Atlántico Sur, mayo de 1992

ISLAS REMOTAS PERO CODICIADAS

Para encontrar el origen de la pugna por las islas Malvinas, en la que intervienen, además de británicos y argentinos, españoles y franceses, hay que remontarse nada menos que a 1520, cuando una nao de la flota de Magallanes, la *San Antón* o *San Antonio*, al mando del portugués Esteban Gomes, encuentra tales dificultades para la penetración en el estrecho patagónico que opta por desertar y regresar a la patria. Es entonces cuando, inesperadamente, tropieza con este archipiélago perdido en los confines del continente iberoamericano, ligeramente al norte de la isla de los Estados, como «recogido» en el amplio seno de la extremidad formal patagónica, unas doscientas millas al este del territorio argentino.

Pero ¿qué es lo que hace tan interesantes estas islas como para pelearse por ellas? Aparentemente, no son más que un rosario de islotes fríos y pelados, auténticos eriales inhóspitos que, lejos de inspirar disputas, se regalarían con gusto al primero que llegara. Geográficamente, vienen definidos por las dos islas más grandes, la Gran Malvina del lado de tierra, e isla Soledad hacia la mar, separadas, en diagonal, por el estrecho de San Carlos, fácilmente navegable. Un holandés, Sebald de Weert, reclamó su

Capítulo 11

Un infierno de llamas y horror

Siniestro del ferry *Doña Paz*,
mar de Sibuyán, diciembre de 1987

REMOTO ESCENARIO DE ACCIDENTES CATASTRÓFICOS

Las tragedias y calamidades en islas lejanas como las Filipinas tienen tan habituados y abotargados nuestros sentidos que es como si no sucedieran. Un cruel manto de insensibilidad parece caer sobre cada accidente en aquellas remotas aguas descubiertas en el siglo XVI por don Miguel López de Legazpi y que hasta 1898 (durante más de trescientos años) fueron españolas. La impronta de nuestros antepasados sigue allí latente, tal vez no tanto en el idioma –el colonialismo estadounidense ha impuesto el inglés– como en cultura, costumbres, devoción y también nombres, pues la gran mayoría de los filipinos tienen nombre o apellidos españoles. Sin embargo, cuando los noticiarios traen una nueva catástrofe a sus portadas, la precipitada conclusión es que seguramente se trataría de otro sobrecargado ferry filipino que ha volcado, y la abrumadora cantidad de víctimas nos resulta tan inasumible que preferimos pasar sobre ella inconscientemente, como si nunca hubiera sucedido. No hay remedio para la tragedia; no hay enmienda para una crónica de desastres navales, la de los ferrys filipinos, que cada cuatro años se repite puntual, luctuosa,



El ferry filipino *Doña Paz* de la Sulpicio Lines no era otro que el ex japonés *Himeyuri Maru*. Respondía a líneas conceptuales de su época, aunque mostraría una notable nobleza y robustez soportando el uso abusivo al que fue destinado hasta el 20 de diciembre de 1987, cuando sufrió un espeluznante accidente en el Mar de Sibuyán con más de 4.000 víctimas.

de ellas habitadas por unos cincuenta millones de personas), un ferry es un barco tan valioso que resulta inevitable acabar haciendo la vista gorda sobre su edad, equipamiento o capacitación profesional de quienes los manejan, pues el servicio, conseguir unir una orilla con la otra, es lo fundamental. Probablemente si, cuando sucedió el accidente del *Doña Paz*, a alguna autoridad se le hubiera ocurrido paralizar los buques para una revisión periódica, o citar a la tripulación para actualizar sus permisos, el jefe del negociado correspondiente habría sido inmediatamente destituido, y las oficinas asaltadas y arrasadas por la multitud, de no haber algún paisano perpetrado la barbaridad de tomar por la fuerza el ferry para manejarlo por sí mismo. Lo que hubiera pasado en tal caso mejor ni imaginarlo, sobre todo sabiendo lo que sucedió aceptando el mal menor, a saber, una relajación absoluta tanto en el control de embarque como en la situación técnica del ferry o la capacitación de su gente. Lo más espantoso es que las mismas masas que fuerzan a utilizar los ferrys casi de

Capítulo 12

Trampa mortal en un mar helado

Tragedia del ferry *Estonia*,
mar Báltico, septiembre de 1994

UN ELEMENTO FUNDAMENTAL

Cuando un avión se accidenta con el triste rosario de víctimas posterior, junto con la inevitable búsqueda de las cajas negras —en realidad son rojas o anaranjadas— se suele decir que habrá más de una causa del accidente, pues una sola no habría sido suficiente. Este argumento es particularmente exacto en el siniestro del *Estonia*, que se hundió una despacible madrugada otoñal en un mar Báltico para cuyas aguas, a diez grados centígrados de temperatura, no sirven los criterios normalmente aceptados en cualquier otro escenario marítimo. Se trata de aguas confinadas, someras, en las que el «efecto cizalla» del viento es capaz de levantar difíciles marejadas, cortas y de olas verticales, en un plazo de tiempo sorprendentemente breve. Los impactos que esas olas verticales producen sobre los barcos que intentan navegarlas pueden ser parecidos a los que recibe un púgil sonado con efecto acumulativo, acabando por dar con él en la lona completamente KO.

Para afrontar las olas, desde tiempos inmemoriales en los que seres humanos se aventuraban sobre las aguas sobre cestas alquitranadas o juncos bien amarrados, un arcaico e ingenioso carpintero de ribera anónimo

Capítulo 13

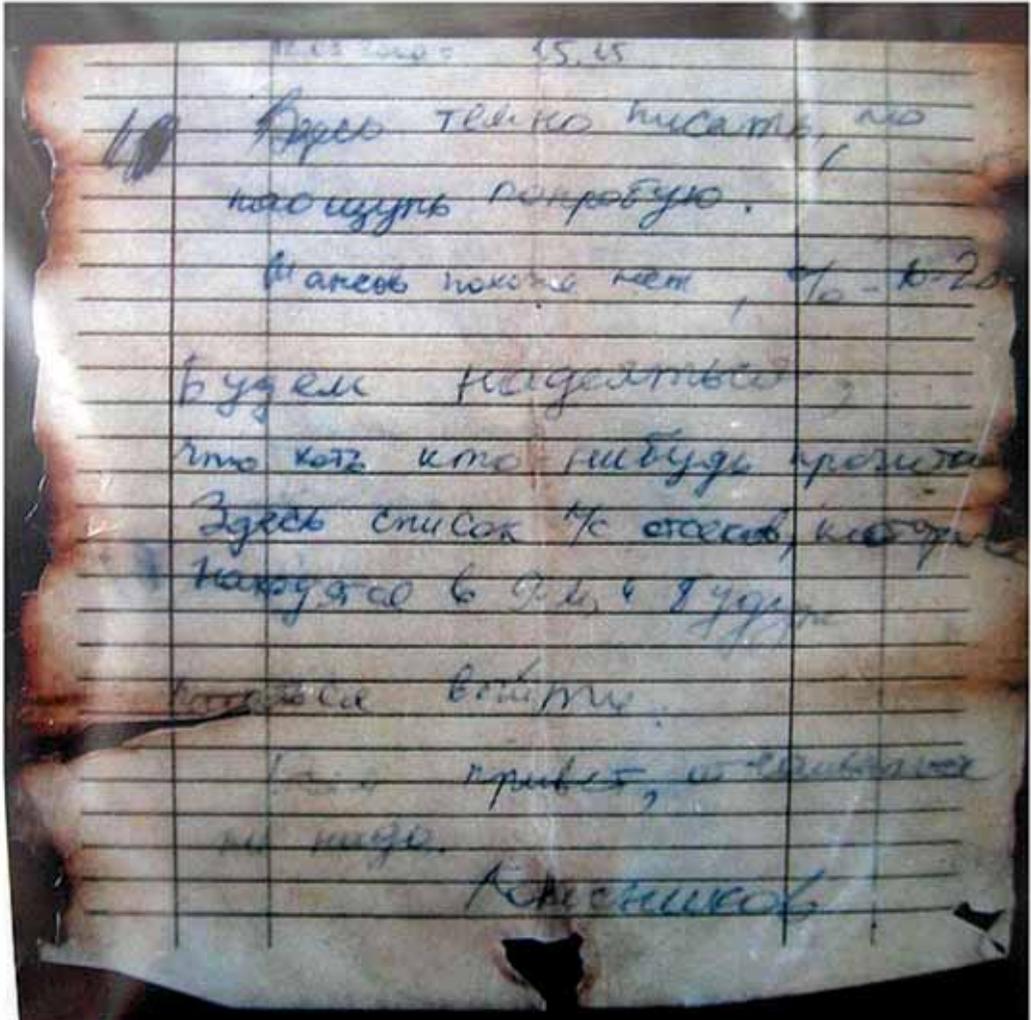
La explosión de un submarino ruso

Accidente del submarino lanzamisiles balísticos *Kursk*,
mar de Barents, agosto de 2000

SUMERGIBLES MUY PELIGROSOS

En uno de los recovecos del mar Blanco, un rincón abrigado y protegido de los hielos invernales que asolan estas latitudes, se encuentra la base naval y fondeadero de Arkhangelsk (Arkangel para los occidentales) contiguo a la factoría naval y astillero de Severodinsk. Este lugar tranquilo y remoto fue, durante los tiempos de la guerra fría, el cubil perfecto para que la Armada de la desaparecida URSS incubara y echara al mundo decenas y decenas de sumergibles, los «lobos grises» de los soviets con los que el comunismo pensaba alterar –o, al menos, cuestionar– el dominio de los mares que ejercía, primero con sus gigantescos portaaviones convencionales, luego con los de propulsión nuclear, la todopoderosa Armada de Estados Unidos.

Aparte de sus propios diseñadores y constructores, la Marina soviética se había beneficiado mucho con la captura de científicos y técnicos de la Alemania nazi al final de la Segunda Guerra Mundial. Estos cerebros, capitaneados por el famoso profesor Walter, habían sido capaces de construir el mejor submarino del mundo en 1945 (el tipo XXI) no sólo por sus avances técnicos, sino por la experiencia operativa acumulada en



Una hoja del escalofriante diario del marinero Kolesnikov, que se encontró en su cadáver. Tras la explosión de un torpedo 65-76A propulsado por peróxido de hidrógeno, quedaron a bordo 23 supervivientes sin esperanza, pues apenas tenían aire para ocho horas y los medios de rescate tardaron más de diez días en acceder al submarino siniestrado.

británico LR-5, de veintiuna toneladas, con tres tripulantes a bordo y capacidad para dieciséis rescatados, no llegaría a intervenir.

Confirmado el fatal desenlace, se inició la ardua faena de extraer el submarino del fondo. Se barajaron soluciones como extraer los misiles del pecio, o ir troceando este para que fuera más fácil izarlo, pero, ante

Capítulo 14

El estropicio del megacrucero

Embarrancada del crucero de vacaciones *Costa Concordia*, isla de Giglio, enero de 2012

PASAJEROS EN MASA, NEGOCIO SEGURO

Aunque hoy día las palabras estropicio y hecatombe se emplean con la consabida licencia literaria para cualquier catástrofe, la primera suele asociarse a un evento doméstico en el que algo muy valioso, pero frágil, es hecho pedazos por alguien con muy mala mano, normalmente un tierno *bambino*, el más querido de la casa, el cual, tras recibir severa reprimenda del *pater familiae*, vuelve al redil y aquí no ha pasado nada. Pues bien, en el trágico naufragio del *Costa Concordia* tenemos todos los elementos del estropicio: el objeto frágil y caro, o sea, el precioso y gigantesco buque, el travieso *bambino* en la persona de su capitán, y el padre severo que quiso ser el comandante de la Región Marítima de Livorno, administrador de la reprimenda; y todo podía haber quedado en eso (más los daños materiales) si no fuera por la aparición de la hecatombe, que significa muchos muertos. En el *Costa Concordia*, desgraciadamente, los hubo.

Pero, por encima de todo, lo que más conmueve y alarma de este naufragio es que se produjo en una nave modernísima, dotada de los mejores sistemas de navegación electrónicos y medios de comunicación,



El impresionante megacrucero o *funcruiser* (crucero de vacaciones) *Costa Concordia* por la amura de babor. El gigantismo de estos barcos, muy alejado de la estética clásica, sólo responde a su desproporcionada pretensión de albergar confortablemente –y divertirse de forma inagotable– a casi 4.000 pasajeros para una alcanzar una saneada rentabilidad, siempre que pequeños islotes no se interpongan en la ruta.

que, cuando las cosas se pongan feas, les cueste reconocer las ansiedades que sus «angelitos» les producen, la falta de capacidad evolutiva, el efecto del viento sobre una superficie tan alta, y la inercia imparabile de una mole ciega como esta. La línea C, de hecho, posee una vasta flota con catorce de estos ejemplares, de los que empezó a dotarse en los años noventa con los magníficos *Marina*, *Allegra*, *Clásica* y *Romántica*, este último reformado luego y rebautizado *neoRomántica*. De cómo mudan los tiempos dará una idea el hecho de que hoy, con Carnival Cruisers en el accionariado de Costa Cruceros, los habituales clientes echen de menos el clasicismo latino y la atención personalizada a bordo de estos cuatro nuevos



La isla de Giglio con su pequeño puertecito, en cuya proximidad vino a morir, por verdadera suerte y casualidad -acostándose sobre su banda de estribor- el *Costa Concordia* tras haber pasado en forma previa e inexplicable por el saliente de la Punta Castellari, isola Escole, que rasgó su obra viva lo suficiente para echarlo a pique. Aunque diera tiempo a evacuar a casi toda la tripulación y el pasaje, hubo 34 muertos..

Para la que sería su última operación, el crucero de vacaciones embarcó casi tres mil doscientos pasajeros en Savona y Civitavecchia, que habría debido llevar de vacaciones navideñas a Génova, Sicilia, Cerdeña, Mallorca, Barcelona, Marsella y vuelta a Italia. Lo cierto es que si el *Costa Concordia*, navegando inicialmente de Civitavecchia a Génova, hubiera afrontado una derrota «prudente» –que es a la que todo capitán con casi diez metros de calado bajo sus pies tiende inevitablemente en las azules pero traicioneras aguas mediterráneas– habría pasado aquella noche fría las islas de Giglio, Pianosa, Elba y Capraia por estribor, enseñándoles su amable luz verde, dejando para la *sinistra*, únicamente, la aislada Montecristo, donde aún velará el literario espectro de don Edmundo Dantés. Pero, como señalaron desde la naviera con posterioridad al accidente: «No trasladamos pasajeros,

Epílogo

Antes de que sucediera el accidente del *Titanic*, alguien tuvo el presagio de lo que podía suceder. La sensación que queda tras repasar las páginas de este libro, o el accidente absurdo del *Costa Concordia*, es que un día podemos vernos, consternados, ante el holocausto de un crucero de vacaciones con varios miles de víctimas. La reciente pérdida del ferry surcoreano *Sewol* nos pone de nuevo ante la realidad de un accidente con centenares de víctimas no tan distinto, aparentemente, al ocurrido con el *Estonia*: el ferry navegaba de Inchon a la isla de Jeju sobrecargado, cuando un desplazamiento de carga provocó una escora incontrolable que lo hizo zozobrar, con cientos de estudiantes a bordo. Las escenas grabadas por estos últimos en sus teléfonos móviles han estremecido al mundo.

No se olvide que, si el viento no hubiera arrastrado el *Costa Concordia* a su lecho de muerte sobre la costa de Giglio, podía haberse tenido que lamentar un número de víctimas superior al del *Titanic*. Aunque a diario las tripulaciones de cientos de ferrys y decenas de megacruceros demuestran, en todos los mares del mundo, su magnífica cualificación, el peligro siempre está ahí con barcos que, como estos, representan un peligro superior al resto, en el primer caso, por su falta de compartimentación y posibles puntos débiles creados por las proas y popas abatibles

Bibliografía y fuentes

BALLARD, Robert D. *The Discovery of the Bismarck*. Toronto: Warner-Madison Press Book, 1990

BARCELÓ-FORTUNY, Jose María. *Historia y estela del crucero Canarias*. Madrid: Almena Ediciones, 2004

BUTLER, David. *Lusitania: a ship and a story never to be forgotten*. Londres: Macdonald y Co., 1982.

CERVERA PERY, José. *La guerra naval española (1936-1939)*. Madrid: Editorial San Martín, 1988.

CHICHESTER, Francis. *Siguiendo la ruta de los clíperes*. Barcelona: Editorial Juventud, 1994.

DE LA ROCHA MILLE, Ramón. *150.000 millas a bordo del Canarias*, en *Revista de Defensa*, 2002; Año XXV; n.º 291-292.