



LA
OTRA
CARA
DE LA
HISTORIA

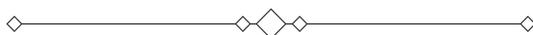
MÍRIAM DEL RÍO

MISTERIOS Y ENIGMAS
EXTRAORDINARIOS

Luciérnaga

MÍRIAM DEL RÍO

LA OTRA CARA DE LA HISTORIA



MISTERIOS Y ENIGMAS
EXTRAORDINARIOS



Ediciones
Luciérnaga

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

© del texto: Míriam del Río, 2021

© de las imágenes de interior: Shutterstock; CrackerClips Stock Media; Jandi; Creative Lab; Morphart Creation; Naci Yavuz; Ralf Liebhold; Everett Collection; Alexey Seafarer

© de la imagen de cubierta: Shutterstock / Maisei Raman / Paprika_only

Diseño de la cubierta: Planeta Arte & Diseño

Primera edición: octubre de 2021

© Edicions 62, S. A. 2021

Ediciones Luciérnaga
Av. Diagonal, 662-664
08034 Barcelona
www.planetadelibros.com

ISBN: 978-84-18015-78-6

Depósito legal: B. 7.803-2021

Impreso en España – *Printed in Spain*

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como papel ecológico y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

SUMARIO

<i>Introducción</i>	9
<i>Prólogo</i>	11

ACONTECIMIENTOS

1. El hundimiento del <i>Titanic</i>	15
2. La llegada a la Luna	29
3. El juicio de las brujas de Salem	47
4. La expedición de Shackleton	59
5. La creación del mito del vampiro	77
6. El ocultismo nazi	91

ESCENARIOS

7. Las piedras de Stonehenge	119
8. El área 51	133
9. El misterio del triángulo de las Bermudas	149
10. El monstruo del lago Ness	161
11. El origen del Vaticano	173
12. El enigma de los <i>crop circles</i>	189
<i>Epílogo</i>	203

Capítulo 1

EL HUNDIMIENTO DEL *TITANIC*

El agua negra y glacial avanzaba y subía lentamente por el barco y allí me di cuenta de que no había vuelta atrás. Cuando estaba a la altura de los pies, traté por todos los medios de salvarme.

JULIÁN PADRÓN MANENT, superviviente español

Sin ser el naufragio más catastrófico en lo que a víctimas se refiere, el hundimiento del *Titanic* es, sin lugar a dudas, el mayor desastre marítimo de la historia y el que más conmocionó al mundo entero.

Era un espléndido transatlántico de última generación, admirado incluso antes de ser botado, que prometía ser la joya de la corona de la White Star Line con unos 28 metros de manga y 269 metros de eslora. Sus 46.000 toneladas de peso y su altura (superior a la de un edificio de 80 pisos) lo convertían en el titán de los océanos.

Zarpó de Southampton (Gran Bretaña) con destino a Nueva York el 10 de abril de 1912 y, cuatro días después de su botadura, se hundió trágicamente tras chocar con un iceberg que le resquebrajó el casco por el lado de estribor y abrió una brecha que, finalmente, llevó al buque al fondo del mar partido en dos.

Desde aquella fatídica noche, hace ya más de un siglo, diversos científicos y expertos han seguido discutiendo y desarrollando teorías sobre por qué naufragó y se hundió el que se consideraba el barco insumergible por antonomasia.

El comedor del RMS *Titanic*.

En una primera y simple lectura, el único factor que causó la ruina del *Titanic* fue la grieta que se abrió en el navío cuando chocó con el enorme bloque de hielo, pero lo cierto es que fueron diversos factores los que precipitaron el destino del malogrado buque. Algunos fueron producto de la mala suerte y otros fácilmente se podrían haber evitado. Así pues, ¿qué fatídica sucesión de acontecimientos tuvo lugar la noche del 14 al 15 abril? ¿Se podría haber evitado el choque con aquel monstruoso iceberg? ¿Qué causas llevaron a un barco de esas características a hundirse sin remedio?

LA JOYA DE LA CORONA

El *Titanic* fue la joya de la corona de la White Star Line, y para construirlo se necesitaron a 3.000 obreros que trabajaron durante dos años aproximadamente. Costó unos 7,5 millones de dólares (unos 128 millones de euros actuales), lo que lo convirtió en uno de los barcos más caros del momento. La ecléctica lista de embarque incluía a algunas de las personalidades más ricas del momento, junto a cientos de humildes emigrantes. Desde opulentos magnates a modestos obreros, todos compartían el mismo barco, pero jamás se mezclaban. Allí, los ricos se sentían aún más ricos, y los pobres, un poco menos pobres.

Iceberg Alley

El *Iceberg Alley*, cuya traducción sería «el callejón de los icebergs», se encuentra cerca de Terranova, en una de las provincias más orientales de Canadá y América del Norte, que es, además, la mayor zona de pesca del mundo. Se trata de una corriente de agua que se extiende desde Groenlandia y bordea la península del Labrador y la isla de Terranova. Por allí es por donde navegan las principales rutas marítimas entre Europa y EE. UU., y también es por donde, dependiendo de la estación del año y de las mareas que haya, pueden encontrarse flotando centenares de icebergs de todos los tamaños imaginables. Algunos de ellos sobresalen 80 metros sobre la superficie del mar, pero su dimensión real, sumando la parte sumergida, puede llegar a superar diez veces esa cifra.

¿QUÉ ES UN ICEBERG?

Un iceberg es una masa de hielo de agua dulce que se desprende de un glaciar o una plataforma helada y flota en mar abierto. El más grande del mundo fue el B15, que al separarse de la plataforma de hielo de Ross (Antártida) medía 300 kilómetros de largo y 37 kilómetros de ancho. Se cree que el iceberg contra el que chocó el *Titanic* tenía 30 metros de altura y unos 300 metros más sumergidos bajo el agua. Por ello, la gran amenaza de un iceberg yace bajo la línea de flotación, donde aguarda el 90 por ciento del bloque de hielo.

Fue justamente en esas gélidas y peligrosas aguas del norte donde el *Titanic* encontró su lóbrego destino.

La mayoría de los icebergs del Atlántico norte se originan en el oeste de Groenlandia y, desde ahí, los enormes bloques de hielo llegan a la costa. De acuerdo con esto, ¿cómo se desprende un iceberg? Ocurre cuando el final de un glaciar se agrieta y se separa una parte. Es entonces cuando la corriente oceánica

transporta los icebergs hacia el sur (Terranova) y crea el *Iceberg Alley*, el único lugar del mundo donde el hielo flotante se cruza con las principales rutas marítimas. Pero, si era de sobra conocido por todos los navegantes que, en aquellas frías aguas, gigantescos bloques de hielo flotaban sin control, ¿por qué colisionó el *Titanic*?

La alineación cósmica

Los científicos Donald Olson y Russell Doescher, físicos de la Universidad de Texas, publicaron en 2012 una interesante teoría en la revista *Sky & Telescope*. Afirmaban que un insólito evento astronómico podría haber contribuido a complicar aún más las condiciones de navegación del *Titanic*, y es que, aquella noche, había una desmesurada cantidad de icebergs en las rutas de navegación.

Los investigadores afirmaron que el aumento de bloques de hielo podría haber sido causado por una extraña y enigmática alineación de la Tierra, la Luna y el Sol, cuya fuerza gravitacional habría aumentado y producido una marea mucho más alta de lo habitual. Además, la Luna estaba situada aquella noche en su punto más cercano a la Tierra, lo que se conoce como «superluna», justamente en lo que era su posición más cercana en 1.400 años.

Todos estos factores podrían haber potenciado la fuerza de la marea (y provocado una marea extraordinariamente alta), que habría ayudado a reflotar inmensos icebergs varados en aguas poco profundas frente a las costas de Terranova y Labrador y los habría movido a una velocidad excepcionalmente rápida (unos 3 km/h) hacia el sur. Justamente hacia la zona donde se encontraba el *Titanic*, que habría tenido que navegar entre decenas de icebergs, lo cual habría aumentado la probabilidad de colisión.

Así que, aunque parezca inverosímil, es posible que esta curiosa alineación cósmica y el gran número de icebergs que había aquella noche precipitaran la inminente colisión.

TITANIC, OLYMPIC Y GIGANTIC

En 1907, Bruce Ismay, presidente de la White Star Line, y lord Perrie, presidente de los astilleros Harland & Wolff, de Belfast, acordaron construir tres barcos descomunales como jamás nadie había visto antes para disputarse la supremacía que, hasta entonces, ostentaba la Cunard Line con sus famosos barcos *Lusitania* y *Mauretania*. Los navíos que debían hacerles la competencia serían conocidos como *Titanic*, *Olympic* y *Gigantic*, que después del desastre sería rebautizado como *Britannic*.

Según los registros, Smith viajaba a 22,5 nudos (unos 40 km/h), una velocidad extremadamente alta para un barco de esa envergadura que, además, navegaba de noche. Otros navíos como el *Californian*, capitaneado por Stanley Lord, pasaron por la misma zona, pero consideraron que las aguas eran demasiado peligrosas y decidieron parar máquinas durante la noche.

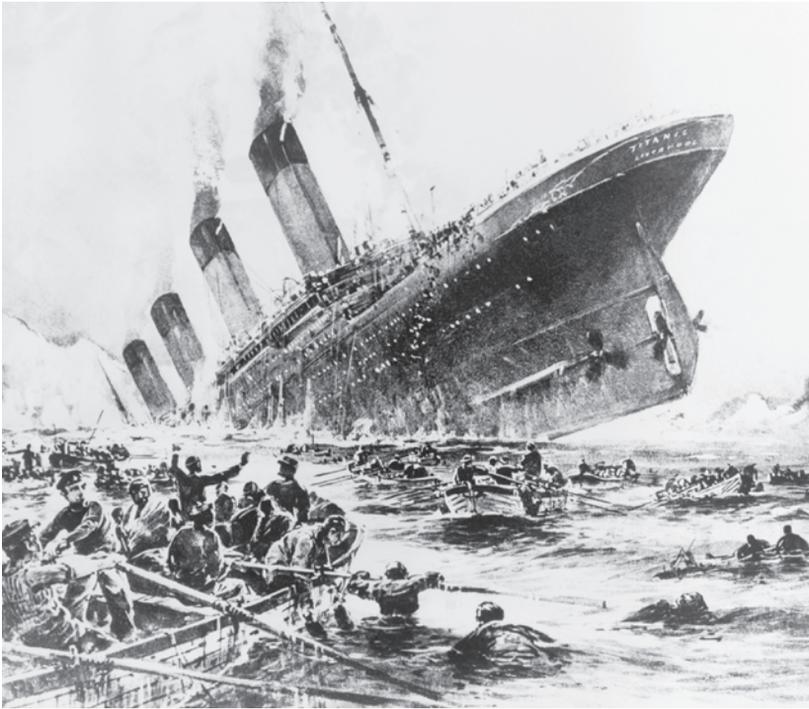
Sin embargo, el *Titanic* continuó su viaje a una velocidad desmesurada. Quizá tuviera que ver la presión que recibía el capitán por parte de Bruce Ismay, el director de la White Star Line, que, además, viajaba también en esa travesía inaugural, para llegar a Nueva York antes de lo previsto y generar así espectaculares titulares de prensa.

Por tanto, desde que el vigía del *Titanic* avistó el iceberg y alertó al puente de mando hasta que intentaron virar el barco hacia estribor tan solo transcurrieron 30 segundos, pero ya era demasiado tarde, la elevada velocidad fue determinante: el *Titanic* estaba condenado. El navío rozó el hielo, que resquebrajó el flanco derecho del casco y abrió unas fatales vías de agua, de 90 metros de longitud. Pero, aunque el choque con el iceberg no se hubiera podido impedir, lo que ocurrió en las horas previas a la colisión sí que pudo haber evitado el nefasto accidente, y es que la mañana del 14 de abril el *Titanic* empezó a recibir avisos de hielo en su zona. Al menos recibió cinco alertas, de las cuales solo tres de ellas llegaron al puente de mando. Es más, la alerta más crítica de todas, la que informaba de la situa-

ción exacta del terrible iceberg, nunca llegó a manos del capitán.

En aquella época, el código morse era el sistema habitual de comunicación entre los barcos y las estaciones terrestres. El SOS se había convertido en señal de socorro en 1908 y solo llevaba cuatro años utilizándose, por lo que era un código relativamente nuevo.

John Phillips y Harold Bride fueron los radiotelegrafistas encargados de la sala Marconi del *Titanic*. Su trabajo principal consistía en enviar y recibir mensajes del pasaje, aunque también colaboraban con los avisos de navegación y el boletín meteorológico.



El día anterior a la colisión, el telégrafo se estropeó y tuvo que ser desmontado, lo que provocó que docenas de mensajes de los pasajeros quedaran acumulados en la sala. Por tanto, la mañana del 14 de abril, John y Harold estaban muy ocupados enviando

una ingente cantidad de mensajes personales pendientes cuando, probablemente, recibieron el aviso de alerta de icebergs. Además, los operarios de la Marconi Company que trabajaban en los barcos no estaban necesariamente formados en protocolo marítimo debido a que la radiotelegrafía aún no estaba reglamentada, así que desconocían que cualquier mensaje que llegara al *Titanic* encabezado con las letras MSG (mensaje al capitán) debía ser entregado inmediatamente en el puente de mando. Pero incluso se ha comprobado que dos de los tres avisos recibidos tampoco las llevaban. Ni siquiera el aviso más crítico, que alertaba de la latitud y la longitud exacta del mortal iceberg, llevaba el encabezado «MSG», así que, aunque los telegrafistas hubieran conocido el protocolo, el capitán tampoco habría sido advertido de que se encontraba en ruta directa de colisión. No obstante, ese no fue el único problema.

Esa noche, barcos como el *Californian* o el *Carpathia* se encontraban cerca del *Titanic* cuando este empezó a emitir su señal de SOS, pero los avisos de socorro no fueron escuchados debido a que todos los barcos estaban emitiendo en el mismo canal y el caos de señales superpuestas impidió captar al *Titanic*. Es más, antiguamente no había ninguna obligación de estar las 24 horas en la sala Marconi, así que el operario del *Californian* apagó el telégrafo a las 23.30 h y se fue a dormir. ¡Y tan solo se encontraba a 2 h de distancia! El *Titanic* tardó 2 h 40 min en hundirse, así que hubieran podido llegar a tiempo.

También se habla de un tercer barco que estaba en la zona, mucho más cerca que el *Carpathia* o el *Californian*. Se trata de un ballenero ilegal que estaría faenando en esas aguas y que, para no descubrir su posición, habría omitido las señales de socorro del *Titanic*, aunque esto es solo una leyenda no confirmada.

El diseño del barco

Y ¿qué hay del barco? ¿Era tan insumergible como la publicidad había difundido? ¿Hubo algún fallo estructural en el diseño?

Algunas teorías apuntan a que hubo errores que propiciaron que la tragedia fuera aún mayor.

El *Titanic* fue diseñado para que fuera insumergible: tenía 16 compartimentos estancos separados por unos mamparos transversales y, aunque cuatro de ellos se hubieran inundado, el barco tendría que haber seguido a flote. Pero los diseñadores creyeron que, en caso de colisión, esta sería frontal. Por tanto, los dos primeros mamparos (llamados «mamparos de colisión») eran más altos para evitar que el agua se desbordara hacia el resto de los compartimentos. Pero nadie imaginó un choque lateral, así que los 14 mamparos restantes solo sobresalían 3 metros de la línea de flotación, por lo que el agua fue anegando el resto de los compartimentos a razón de 400 toneladas/minuto. Los compartimentos no solo no controlaron la inundación, sino que retuvieron el agua en la proa y aumentaron la velocidad de hundimiento. Si el barco hubiera chocado frontalmente, se cree que los mamparos de colisión habrían absorbido el impacto y la nave no se habría hundido.

Sin embargo, aún había otro fallo mayor en el diseño. El *Titanic* se construyó con placas de acero unidas por tres millones de remaches y se ha comprobado que varios de ellos eran de hierro forjado de baja calidad (no acero), que es inferior en fuerza y calidad. Además, si el material no es puro, aún es más débil. Por eso, se especula que, durante la colisión, muchos de los remaches no aguantaron la embestida y cedieron con demasiada facilidad.

A todo ello hay que sumar un nuevo error humano que fue la sentencia de muerte final para los pasajeros. Se habían previsto 64 botes de madera con capacidad para unas 60-65 personas cada uno, lo que era más que suficiente para acomodar a toda la lista de embarque. Pero un inepto ejecutivo de la White Star Line, al ver el diseño de los planos, quedó muy disgustado con la estética de la cubierta, así que mandó reducir el número de botes salvavidas de 64 a 20 para que sintonizaran más con la estética elegante que buscaba: 16 botes de madera y 4 plegables con una capacidad máxima para solo 1.100 personas de las más de 2.000 que iban a bordo.

También se culpó en su momento a parte de la tripulación, pues muchos de ellos eran marineros inexpertos que tardaron más tiempo del establecido en arriar los botes al agua. Por lo visto, no tenían la formación adecuada y no conocían bien el uso de los pescantes (grúas), que son los que ayudan a los tripulantes a posar los botes en el mar. Si, normalmente, se tardaba unos tres minutos en efectuar el arriado, en el *Titanic* llegaron a tardar hasta una hora, en algunos casos.

Es más, había previsto un simulacro de seguridad con botes salvavidas para el día en que el *Titanic* se hundió, pero fue cancelado por el capitán por razones que aún se desconocen.

Durante la evacuación, no hubo un protocolo específico establecido, pero se dio prioridad a las mujeres y a los niños de primera clase, así que el número de supervivientes fue mayor en primera que en segunda o tercera clase. De 2.223 personas, tan solo sobrevivieron unas 706 (aunque este dato difiere según la fuente): 492 pasajeros y 214 tripulantes. Del agua se recuperaron 333 cuerpos inertes; el resto desaparecieron en las negras y glaciales aguas del océano.

El efecto

Un año después del hundimiento del *Titanic*, se creó una organización operada por el servicio de guardacostas de EE. UU. que vigilaba las rutas de navegación cercanas a Terranova y realizaba un seguimiento de los icebergs a la deriva, sobre todo durante la temporada alta, de febrero a agosto, que es cuando se intensifican estas misiones de reconocimiento. Así, mediante aviones y radares, se elaboraban completos listados de icebergs que después se distribuían a toda la comunidad marítima. Desde entonces, ningún barco que haya hecho caso a sus advertencias ha colisionado.

Otro de los cambios que se desarrollaron a raíz del hundimiento tuvo lugar en 1914, cuando el SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) estableció diversas normas, sobre todo en lo que a botes salvavidas

se refiere, para evitar que la tragedia del *Titanic* se repitiese, y es que este convenio obligaba a llevar suficientes botes para el pasaje y la tripulación. Además, el reglamento de radio también evolucionó, ya que la ley de radiocomunicación que se estableció después del desastre instauró, entre otras medidas, la de que los operadores de comunicación inalámbrica debían tener licencia, usar unos determinados anchos de banda y reservar unos canales concretos para la marina, y también la de que los puestos de trabajo estuvieran atendidos las 24 horas del día.

Así que, en la actualidad, es improbable que un accidente de tal magnitud se repita. No obstante, no se puede prevenir el error humano, que aún hoy sigue siendo la causa número uno de los siniestros en el mar.

El *Titanic*, hoy

Por desgracia, el pecio más famoso de todos los tiempos tiene los días contados, pues durante el hundimiento, el impacto inicial retorció el metal y esas torsiones, a su vez, abrieron grietas en el acero que lo hicieron mucho más accesible a la biodegeneración. Por ello, el casco está siendo engullido por una colonia de bacterias que devora cientos de quilos de acero al día. Se estima que en los próximos veinte años diversas zonas del *Titanic* colapsarán e irán desapareciendo hasta transformarse en sedimento.

PREMONICIONES Y MALDICIONES

En 1911, un año antes del desastre, se editó en Nueva York *Predicciones para 1912*, un libro en el que se publicaron todas las profecías, visiones y precogniciones, así como los sueños premonitorios, de los más destacados videntes, médiums, adivinos, profetas y astrólogos de Estados Unidos. Entre todas ellas, la premonición más insólita era una que se refería a lo siguiente: «Un titán del mar, un coloso que se hundirá en las frías aguas del Atlántico norte».

Otra coincidencia la encontramos con William Thomas Stead, un famoso escritor de la época que fue advertido por dos afama-

dos videntes del momento, Cheiro y Kerlor, de que su vida corría peligro si emprendía un viaje por mar. Sin embargo, Stead desatendió el aviso, compró un billete y se embarcó en el *Titanic*, del cual jamás regresó. Ahora bien, otras personas, como el banquero J. Pierpont Morgan, también compraron su pasaje y, a pesar de tener ya todo el equipaje a bordo, lo cancelaron debido a una superstición de última hora.

Otro caso es el del hermano más joven de Bruce Ismay, el presidente de la White Star Line, que se despertó muy alterado de un estado de coma el mismo día del hundimiento y afirmó haber soñado que su hermano Bruce tenía problemas. Sin embargo, Bruce consiguió salvar la vida.

Pero el suceso más enigmático es el de la maldición de una momia que viajaba a bordo del *Titanic*. Se trataba de Nafterut, una importante reina de la XII dinastía que iba a ser trasladada del Museo Británico de Londres al Museo de Ciencias Naturales de Edmonton (Canadá). Su tumba había sido abierta años antes haciendo caso omiso a la inquietante inscripción de su entrada:

Maldito será quien profane esta entrada, pisadas de dolor para quien mueva mi cuerpo, en el abismo desaparecerá quien perturbe mi descanso. Nafterut reina descansará en los dominios de Ajdut.

Lo que más sorprende es que en la interpretación original del texto, una de las palabras del escrito se tradujo como «abismo», aunque, en realidad, en egipcio, también significa «fondo del mar». Otra incógnita más para el naufragio de este mítico y legendario barco.

PARA SABER MÁS:

- ◇ *The Loss of the SS Titanic: its Story and its Lessons* (1912), de Lawrence Beesley. Fue el primer libro escrito por un superviviente, tan solo nueve semanas después del desastre, y una de las principales fuentes de inspiración de James Cameron cuando rodó *Titanic* (1997).
- ◇ *Futility, or The Wreck of the Titan* (1898), de Morgan Robertson. Es un misterioso libro que narró, con una precisión de detalles abrumadora, un desastre marítimo casi idéntico al del *Titanic*, con la diferencia de que fue escrito en 1898; es decir, 14 años antes del famoso naufragio. Un gran barco llamado *Titán*, catalogado como insumergible, choca una noche de abril con un iceberg. ¿Una críptica coincidencia o una trágica profecía? Pues aún hay más, y es que Robertson escribió otra novela titulada *Beyond the Spectrum* (1914), donde narra una futura guerra entre Estados Unidos y Japón que se iniciaba con el ataque sorpresa de los japoneses a unas instalaciones norteamericanas de Hawái. De nuevo, este intuitivo escritor se adelantó 27 años al ataque de Pearl Harbor de 1941.
- ◇ **Blue Marble Private** es la empresa que ya ha empezado a comercializar la experiencia de descender 4.000 metros hasta el *Titanic* a bordo de un submarino con capacidad para 9 personas especialmente diseñado para llegar hasta el famoso navío. El precio también promete ser titánico.