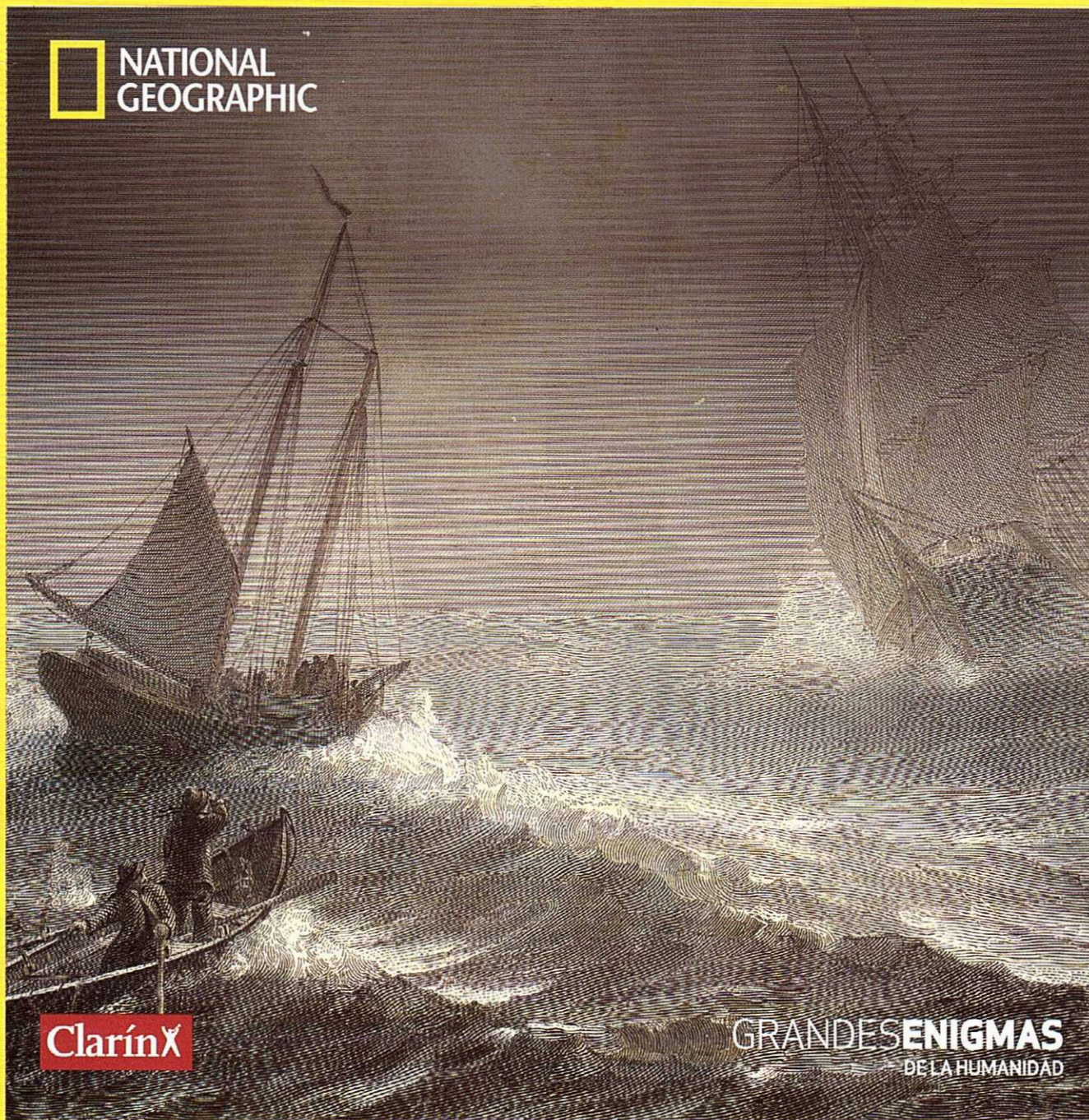


16 | Barcos fantasmas



 NATIONAL
GEOGRAPHIC



ClarínX

GRANDES ENIGMAS
DE LA HUMANIDAD

Barcos fantasmas



GRANDESENIGMAS
DE LA HUMANIDAD

El misterio de los barcos fantasmas

Barcos fantasmas. Hay tantas historias sobre ellos en los anales del mar como sobre casas encantadas en la tierra. Nos encontramos ante una espeluznante mansión victoriana. Las contraventanas chirrían en sus bisagras. Una suave brisa levanta las hojas secas sobre la vereda que conduce a la entrada. Los transeúntes nos cuentan historias sobre propietarios que han enloquecido o inquilinos que han huido presas del pánico, abandonando todas sus pertenencias con tal de escapar.

Sin embargo, un barco fantasma es un verdadero problema. Huir de una casa y

buscar refugio es una cosa, pero salir de una nave sólida y estable hacia... en fin, hacia ninguna parte, no tiene ningún sentido. Algunos saltaron a sus botes salvavidas para escapar. En otros casos, el bote sigue chirriando en sus pescantes, como manso testimonio de un misterio. ¿Qué podía ser tan aterrador como para que una tripulación abandonara su única isla de seguridad en medio del pérfido mar?

Las leyendas se originan a raíz de este tipo de acontecimientos inexplicables. Los escépticos se ceban en las inexactitudes de los detalles para desechar el episodio en su totalidad. Pero es un hecho que, por cada leyenda del mar, probablemente hay otros diez casos desconocidos de auténticos barcos fantasmas y traineras encantadas. De hecho, los casos famosos de naves

misteriosas son sólo una pequeña muestra de lo que realmente ocurre en el mar. El capitán de fragata de la Marina de Estados Unidos C. D. Sigsbee publicó en 1894 un estudio para la Oficina Hidrográfica que comprendía los años 1887-1893. Descubrió que para ese período había 1.628 derrelictos (buques u objetos abandonados en el mar) a flote en el Atlántico Norte, la mayoría de ellos en una zona entre las Bermudas y la costa oriental de EE. UU.

Entre las leyendas inspiradas por hechos reales destaca la del *Marlborough*. Desapareció en 1890 después de zarpar de Nueva Zelanda, pero fue avistado a la deriva frente a la costa chilena 23 años después, en 1913, abandonado, con las velas rotas, las cuerdas podridas y su timonel muerto, todavía agarrando el timón. Pero si bien el *Marlborough* está envuelto en el mito, algunas circunstancias casi increíbles rodean al *Fanny E. Wolston*. Su tripulación abandonó el barco en 1891. Durante alrededor de cinco años navegó a la deriva por todo el mar de los Sargazos, y a menudo los cargueros informaban de que lo habían avistado... hasta que finalmente sucumbió al juicio final del mar.

Tanto plebeyos como reyes han asegurado haber visto el famoso barco fantasma *Holandés errante* (nombre que algunos atribuyen al capitán de dicho barco). Los espejismos nos han mostrado imágenes distantes, no sólo en el espacio, sino también en el tiempo. Algunos barcos han tenido mala suerte. Se han ganado fama de malditos, y los marinos hablan de sucesos anormales y extraños espectros.

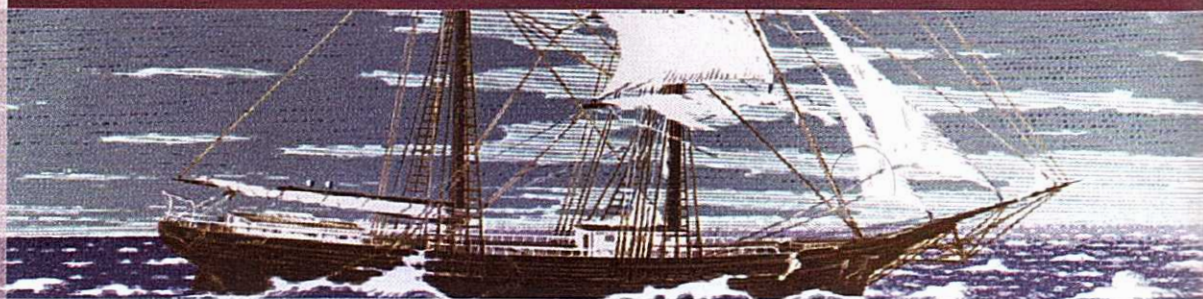
Pero los buques abandonados misteriosamente no son sólo chismes. Son un hecho tangible, y que todavía hoy se produce. Algunos tenían un solo tripulante, y otros tenían varios. Sin embargo, aunque son cada vez menos los que desaparecen, las circunstancias todavía mueven a reflexión. Cuando el capitán de la Marina jubilado Tom Olchefske desapareció de su barco de vela, el *Pájaro del Trópico*, dejó tras de sí una pista solitaria: su última anotación diaria en el cuaderno de bitácora había quedado inconclusa. Tenía un radar a bordo. ¿Acaso una señal luminosa captada en su radio de acción atrajo su atención e hizo que subiera a investigar? En cualquier caso, jamás se le volvió a ver. Las explicaciones no son hechos. Son conjeturas que han resultado ser preferidas. Aquí, sin embargo, el lector se hará una idea de muchos de estos misterios. Desde los que han sido documentados en detalle, como el malhadado *Mary Celeste*, hasta aquellos que, como el *Marlborough*, todavía siguen parcialmente ocultos en las leyendas... pero el hecho es que lo que cuentan las leyendas bien podría ser cierto. Se ha demostrado una y otra vez en otros casos. Hace falta algo extraordinario para que las personas abandonen un barco sólido y estable. No nos debe sorprender, pues, que los relatos del mar contengan algunas de las leyendas y de los hechos más fabulosos y fantásticos.

Gian J. Quasar

Escritor y ensayista estadounidense. Está especializado en los misterios del mar, tema que aborda en su último libro *Distant Horizons* (2011) y en *El Triángulo de las Bermudas: en busca de la verdad detrás del misterio más grande del mundo* (2003).

Página
06

Introducción



Página
18

¿Existen los barcos fantasmas?

¿Son los barcos fantasmas únicamente visiones quiméricas de la imaginación, sueños tabernarios...



Página
22

¿Hay barcos condenados a vagar sin fin?

Ya en el siglo XVIII se registró el caso de la goleta *Lady Lovibond* en el canal de la Mancha...



Página
26

¿Existen las desapariciones inexplicables?

En 1761, el *Octavius* zarpó de Inglaterra hacia el Lejano Oriente con el plan de...



¿Hay espectros en los barcos hundidos?

Los barcos fantasmas no son la única materia de leyenda entre la gente de mar. Los naufragios y las...

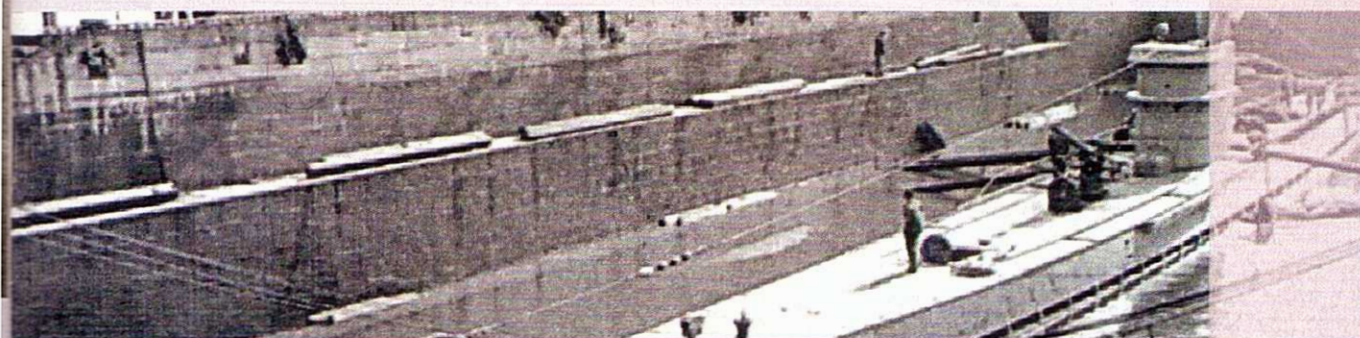
Página
30



¿Fue el UB-65 un submarino embrujado?

Al igual que el *Caleuche* de los brujos del archipiélago de Chiloé, capaz de navegar bajo...

Página
34



Hipótesis alternativas

Página
36

El misterio de los barcos fantasmas

Relatos ficticios o reales sobre sucesos aparentemente inexplicables han nutrido las leyendas de los barcos fantasmas, un fenómeno con tintes sobrenaturales que desbordó el ámbito marino original.

El *Holandés Errante* se convirtió en el arquetipo de los barcos fantasmas que surcaron mares y océanos, incluso lagos y ríos, dando vida a una sucesión de hechos fabulosos anclados en la tradición popular. Cualquier lobo de mar tenía su propia historia sobre la súbita aparición de un barco sin tripulante alguno a la vista, que desaparecía también con gran rapidez y de modo desconocido. A falta de explicaciones razonables, sólo quedaba la llegada a puerto para dejar correr la imaginación en la taberna bajo los efectos del alcohol. Así, de puerto en puerto, se fue tejiendo un mar de relatos fantásticos y de terror que se convirtieron en leyendas.

En tiempos de la piratería organizada, allá por el siglo XVII, el capitán holandés Bernard Fokke, al que otras fuentes

daban el nombre de Falkenburg, ganó cierta notoriedad a fuerza de hacer la travesía marítima entre las ciudades portuarias de Amsterdam y Batavia (hoy Yakarta), situada en la isla indonesia de Java, en un abrir y cerrar de ojos. Ni siquiera los corsarios berberiscos, activos tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, eran capaces de asaltar a un bajel que parecía volar. Pronto se difundió la especie –quizá inventada por el corsario holandés Jan Jansz, conocido como Murad Reis en las costas de Berbería, con objeto de restar méritos a su compatriota– de que Fokke había firmado un pacto con el demonio.

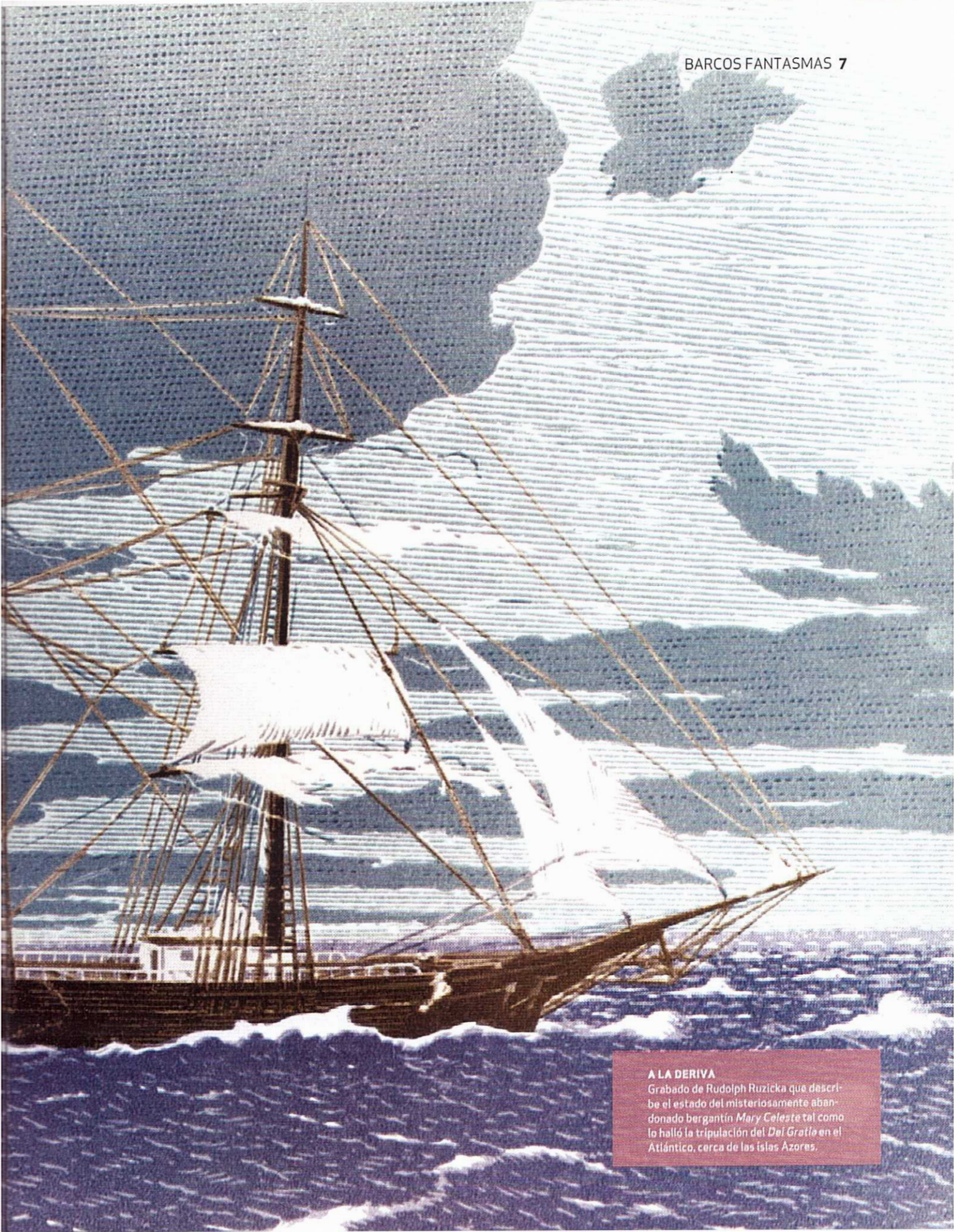
Sea como fuere, aquella diabólica noticia llegó a oídos de Dios, que montó en cólera y condenó al navío con toda su tripulación a vagar eternamente por el mar. De esta manera se interpretó su misteriosa desaparición en las aguas oceánicas sin dejar rastro. Fueron piratas del mismo siglo

quienes primero lo avistaron en medio de una fuerte tempestad, convertido ya en un barco fantasma y maldito, heraldo de la muerte para las tripulaciones a las que se aparecía.

LEYENDA MALDITA

A partir de entonces dio comienzo la leyenda del *Holandés Errante*, aunque nunca se pudo saber a ciencia cierta si este título se atribuía al barco o a su capitán. La historia del barco maldito pasó de la tradición oral de los marineros –entre quienes ya corría una nueva versión: el mismísimo demonio se había apoderado del alma del capitán condenándolo a vagar eternamente por el mar al mando de un barco con tres ancianos barbudos– a la tradición escrita. De hecho, el drama de Fokke inspiró la imaginación de los escritores románticos y de terror gótico, que ofrecieron personajes malditos empeñados en la búsqueda de la redención.





A LA DERIVA

Grabado de Rudolph Ruzicka que describe el estado del misteriosamente abandonado bergantín *Mary Celeste* tal como lo halló la tripulación del *Dei Gratia* en el Atlántico, cerca de las islas Azores.

A un insigne carterista irlandés del siglo XVIII llamado George Barrington, que llegó a robar una tabaquera valorada en treinta mil libras de la época al conde ruso Orlov, en el teatro Covent Garden de Londres, y acabó siendo deportado a un penal de Nueva Gales del Sur (Australia) en 1790 por su pertinaz reincidencia, se debió la primera mención literaria del *Holandés Errante* en el capítulo sexto de su libro *Viaje a Botany Bay*, editado en 1795. Este tipo de aires mundanos, que eludió una condena de siete años ganándose el favor de las autoridades coloniales, obtuvo la primera orden de libertad en 1792, ejerció de superintendente de convictos y acabó de alto comisario de la ciudad australiana de Parramatta. Se labró un camino de redención gracias a una obra literaria fundada sobre un nombre de leyenda, el *Holandés Errante*, y una frase no menos legendaria: "Abandonamos nuestro país por el bien de nuestro país", aparecida en *Historia de Nueva Gales del Sur* (1795).

RELATOS MARINEROS

Basándose en relatos sobre barcos fantasmas de algunos "marineros supersticiosos", Barrington dejó constancia de lo siguiente: "Parece que años atrás un navío de guerra holandés desapareció en el cabo de Buena Esperanza y no se salvó alma alguna; el barco que lo seguía pudo sortear todas las dificultades y llegó tiempo después a El Cabo. Habiendo reparado los daños, de vuelta a Europa, debió

afrontar una violenta tempestad casi en la misma latitud. Durante la noche, algunos tripulantes vieron, o imaginaron haber visto, un navío justo en frente a toda vela, como si fuera a embestirlos. Uno de ellos dijo que se trataba de la embarcación desaparecida o cuanto menos de una aparición suya. Al clarear, aquel objeto, algo así como una espesa y oscura nube, dejó de ser visible... Así las cosas, los marineros no salieron de su asombro hasta tocar puerto. Una vez en tierra, su historia anduvo de boca en boca y el supuesto fantasma fue llama-

do el *Holandés Errante*". Con el paso del tiempo, el barco fantasma de El Cabo dio pábulo a nuevas páginas literarias de otros autores, que contribuyeron a mantener viva la leyenda aportando novedades. En *Escenas de infancia* (1803), del escocés John Leyden (1775-1811), salió a la luz que la tripulación del *Holandés Errante* se había visto envuelta en "algún terrible crimen" y, como castigo divino, la peste se abatió sobre ellos, por lo que fueron condenados, una vez muertos, a seguir navegando a perpetuidad. Otro escocés,

sir Walter Scott, anotó en su poema *Rokeby* (1812) que era un barco pirata cuya aparición, "el peor de todos los presagios", causaba espanto entre los marineros. En 1821, John Howison, también escocés, publicó el relato de terror *El pirata de Florida*, en el que dio al capitán del *Holandés Errante* el nombre de Van der Decken, empeñado ciegamente en doblar el cabo de Buena Esperanza a pesar de una tempestad de mil diablos, aun a costa de afrontar el Día del Juicio Final. El fantasma del *Holandés Errante* llegó incluso a los





EL "HOLANDÉS ERRANTE"

La leyenda del *Holandés Errante* ha sido objeto de representaciones artísticas como esta del estadounidense Albert Pinkham Ryder en 1896.

MUERTE INEXPLICABLE

Ilustración de 1913 del *Petit Journal* que representa el hallazgo de un buque a la deriva en aguas neozelandesas, con sus tripulantes fallecidos por causas desconocidas.



teatros. Primero en 1826, de la mano del dramaturgo inglés Edward Fitzball, y luego en 1841, gracias a una ópera del compositor alemán Richard Wagner, que se inspiró en las *Memorias del señor Von Schnabelwopsky* (1833), del romántico alemán Heinrich Heine. En el libreto se introdujo el elemento femenino capaz de redimir al capitán del buque fantasma, siempre y cuando "encontrara a una mujer que le fuera fiel en tierra firme", aunque la obligación de tocar puerto una vez cada siete años iba dejando un reguero de víctimas de la condenación eter-

na. El cuento marinero de una mujer en cada puerto salía a flote y alejaba una y otra vez al *Holandés Errante* de la salvación para mayor gloria de su leyenda, tema recurrente en la literatura, la música, el cine o la taberna del puerto.

BARCOS FANTASMAS

En alta mar, los barcos fantasma seguían viéndose como siempre en el espejo del *Holandés Errante*. Contra viento y marea, las tripulaciones de los navíos de la Marina Real británica ayudaron a mantener firme la leyenda del demoníaco navío. Uno de

sus capitanes, W.F.W. Owen, dio cuenta de varias apariciones del barco fantasma en los anales de la primera mitad del siglo XIX. Aunque el testimonio más sonado sería el del adolescente príncipe de Gales Jorge V, futuro rey de Inglaterra, mientras viajaba a bordo del *H.M.S. Inconstant*. "A las cuatro de la mañana el *Holandés Errante* se cruzó por proa", escribió el 11 de julio de 1880 en su diario de navegación. Pero también empezaron a registrarse casos de desapariciones de tripulaciones completas en barcos intactos, igual de

Océanos misteriosos

Los sucesos náuticos envueltos en misterios insondables se localizan en las aguas de todo el planeta. Los naufragios inexplicables, los barcos fantasmas que flotan a la deriva sin tripulación y los avistamientos de navíos espectrales componen un catálogo plagado de enigmas.

S.S. EDMUND FITZGERALD
Carguero, 1975

Se cree que una tempestad lo envió a pique.

ADMIRAL
Remolcador, 1942

Desapareció en el lago Erie.

PRINCESS AUGUSTA
Velero, 1738

Avistado en llamas en Rhode Island.

CHALEURS
Galeón, s. XVI

Aparece antes de una tempestad.

LADY LOVIBOND
Goleta, 1748

Aparece cada 50 años.

H.M.C.S. ATHABASKAN
Submarino, 1944

Naufragio sin resolver.

YARMOUTH
Bergantín, 1812

Apariciones anuales entre 1812 y 1872.

SEABIRD
Bergantín, 1850

Sus ocupantes eran un perro y un gato.

DESCONOCIDA
Goleta, 1881

Desapareció con algunos marinos de la *Ellen Austin* al ser abordada.

MARY CELESTE
Bergantín, 1872

Su historia es la más célebre de las dedicadas a barcos fantasmas.

M.S. MÜNCHEN
Carguero, 1978

Súbito hundimiento de este carguero alemán, debido a una ola gigante.

RAMBLER
Goleta, 1859

Encallada en Clatsop Spit, jamás se encontró a su tripulación.

J.C. COUSINS
Yate, 1883

Nunca se halló a los tripulantes de este barco varado en el estuario del río Columbia.

CARROLL A. DEERING
Goleta, 1921

Abandonada sin causa aparente en el cabo Hatteras.

EL CUZQUEÑO
Motonave, 1989

Esta nave peruana y su tripulación ha sido vista desde su desaparición.

CALEUCHE
Galeón, s. XVII

Legendario barco pirata que se aparece a los marinos en los mares de Chiloé en las noches de tormenta.

MARLBOROUGH
Clíper, 1890

Fue avistado de nuevo en 1913 en el cabo de Hornos.

OCEANO PACÍFICO

OCEANO ATLÁNTICO

REFERENCIAS

-  Aparición
-  Barco fantasma
-  Naufragio inexplicable

¿Qué lugar del mundo registra la mayor cantidad de barcos desaparecidos?

enigmas

La región marítima del Atlántico noroccidental es la que tradicionalmente ha registrado el mayor número de casos. Ello se debe, en gran medida, a la presencia del temido Triángulo de las Bermudas, un ficticio perímetro geográfico considerado una puerta a otra dimensión. En términos más prosaicos, el tranquilo mar de los Sargazos, corazón del sector, adquirió ya desde los primeros viajes transatlánticos el título de lugar misterioso y temido al acumular restos de naufragios.

FV GAUL Pesquero, 1974

Naufragó sin dejar rastro durante una tempestad en el mar de Barents con sus 36 tripulantes.

OCEANO
PACÍFICO

MV JOYITA Yate, 1955

25 personas desaparecieron de este yate, reconvertido en pequeño mercante.

OURANG MEDAN Carguero, 1947

Barco de leyenda cargado de cadáveres y que desapareció tras una terrible explosión.

JIAN SENG Buque cisterna, 2006

Apareció abandonado flotando a la deriva en el golfo de Carpentaria.

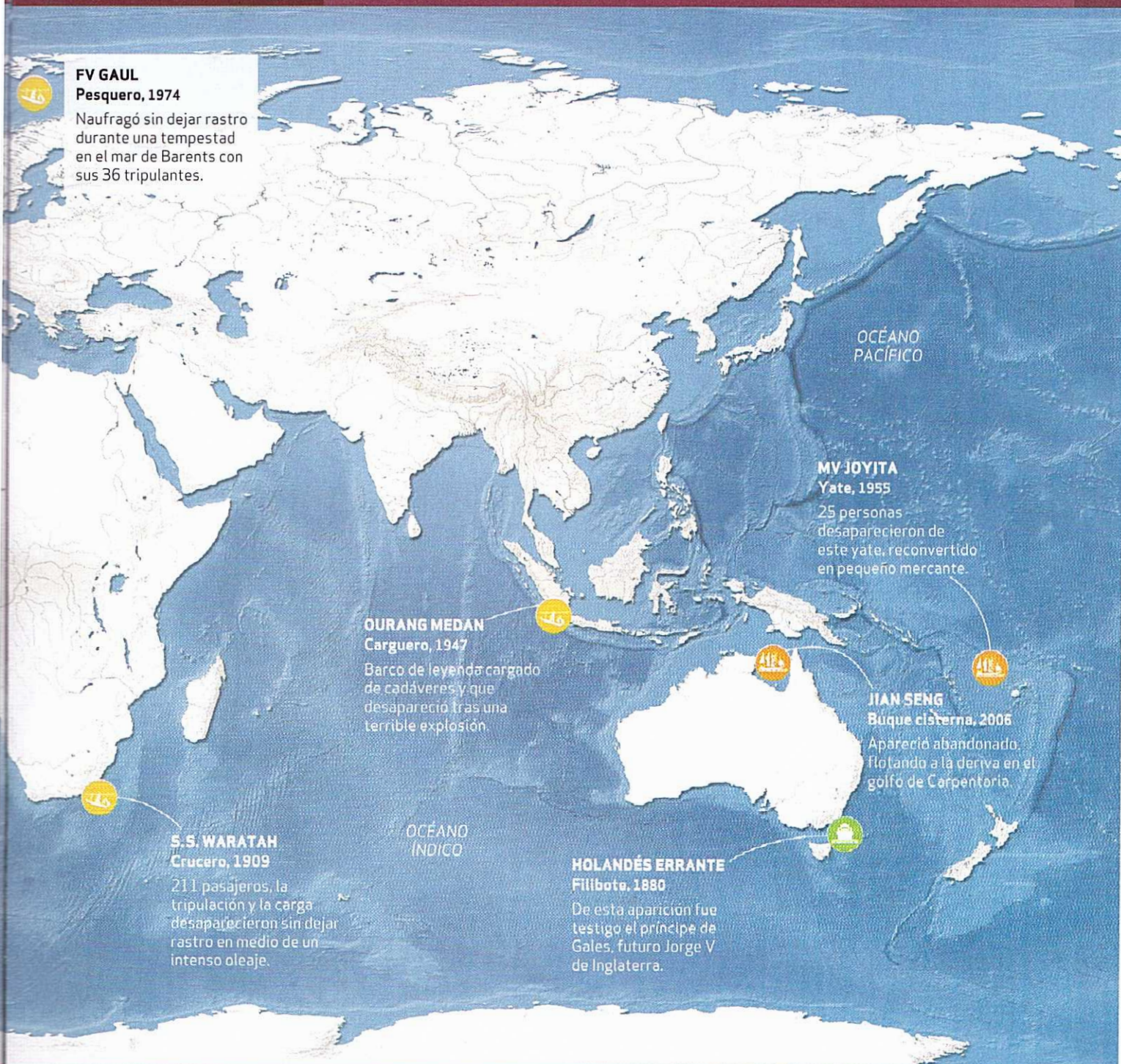
S.S. WARATAH Crucero, 1909

211 pasajeros, la tripulación y la carga desaparecieron sin dejar rastro en medio de un intenso oleaje.

OCEANO
INDICO

HOLANDES ERRANTE Filibote, 1880

De esta aparición fue testigo el príncipe de Gales, futuro Jorge V de Inglaterra.



enigmáticos y con sello de identidad propia: *Lady Lovibond*, *Octavius*, *Mary Celeste*, *Carroll Deering*, *Marlborough*. Sin abandonar su aura primigenia, el cabo de Buena Esperanza empezó a tener una competencia muy intensa con el Triángulo de las Bermudas, el Triángulo del Dragón y el cabo de Hornos, entre otras áreas de fenómenos navales extraordinarios e inexplicables.

BARCOS Y MITOS

El viaje eterno por el mar del *Holandés Errante*, sin posibilidad de acercarse a tierra, no dejaba de recordar vagamente al del Judío Errante. Hacia la primera mitad del siglo XVII, más o menos en los tiempos en que se gestó la leyenda del capitán holandés Fokke y su veloz barco, se escuchaba continuamente el rumor sobre la inminente redención de los judíos y su retorno a Jerusalén. El teólogo alemán Heinrich Oldenburg se hizo eco de ello en una carta escrita al filósofo holandés Baruch Spinoza, augurando una revolución si se confirmaba la noticia del "regreso de los israelitas a su propio país". Corría 1666, conocido como el Año de la Bestia, la cifra que contenía todos los años de acuerdo con el alfabeto numérico romano (MDCLXVI), el año del fin del mundo para los profetas del Apocalipsis, cuando el cabalista y rabino sefardí Sabatai Zevi decidió proclamarse el Mesías. En medio de la euforia mesiánica, se extendió la buena nueva de la aparición en el norte de Escocia de un barco con velas de seda, bandera de las Doce Tribus de Israel y marineros que hablaban hebreo. Un barco fantasma que siguió navegando para siempre en las aguas legendarias del Éxodo. Más allá del terror gótico de las apariciones y desapariciones de navíos condenados a vagar eternamente por el mar o sin un alma a bordo, la leyenda del barco fantasma *Caleuche* dejó entrever la riqueza mitológica del archipiélago de Chiloé, allá en el sur de Chile. Pudo tratarse de una réplica nativa del *Holandés Errante*, aunque tampoco se descartó que tuviera relación con el barco *Calanche* del

corsario holandés Vincent van Eucht, desaparecido en aquella zona. En realidad, el mito se basa en una creencia popular con diversas versiones. Unas veces el *Caleuche* aparece envuelto en la neblina bajo la forma de un gran velero blanco rebosante de luces y música y de aspecto festivo, con una tripulación de muertos recogidos del mar que pueden transformarse en un grupo de lobos marinos o aves marinas para pasar inadvertidos. Otras veces es una nave de locos en la que un enjambre de pescadores, transformados en esclavos por mirarla más de la cuenta, pena en cubierta con una pierna doblada sobre la espalda y baila al son de una orquesta de olas. Al final, el barco fantasma, siempre envuelto en tinieblas y al mando de brujos, se hace repentinamente invisible, como por arte de magia, dejando un ruido inquietante de cadenas. En las islas del archipiélago de Chiloé, que dieron amparo al *Caleuche* -palabra que posiblemente provenga de la lengua mapuche y significa "gente transformada"- era fama entre los chilotas que la rápida prosperidad de algunas personas llegaba tras sellar un pacto de libre comercio con los brujos del barco fantasma, atiborrado de tesoros provenientes de ciudades fantásticas del fondo oceánico a las que descendía como si fuera un submarino. Pura magia natural.

CONTRABANDISTAS

En aquella época remota en que nada se sabía acerca del fenómeno de los Objetos Sumergibles No Identificados (OSNI), tampoco faltaron voces discordantes, poco tenidas en cuenta, que hablaban de otra realidad más prosaica: detrás de tanta actividad espectral se escondía una operación de desembarco montada por contrabandistas terrenales. Sin lugar a dudas, aquel barco fantasma del Pacífico Sur se adelantó a los enigmas modernos de los submarinos embrujados y las psicofonías marinas. Es una pena que los sonidos musicales del *Caleuche*, atribuidos a espíritus del Más Allá, nunca pudieran ser registrados.

Brian Hicks 1966

Galardonado periodista de *The Post and Courier* de Charleston, Carolina del Sur (Estados Unidos), Brian Hicks es autor de varios libros de historia, algunos de los cuales están dedicados a temas marítimos. Entre estas obras sobresale *Ghost Ship* (*Barco fantasma*), una profunda investigación sobre lo que ocurrió a bordo del bergantín *Mary Celeste*. Su caso, ocurrido en una transitada ruta atlántica, es el más notorio entre los conocidos de barcos fantasmas reales. La misteriosa desaparición de su tripulación y el rescate del barco fueron fiscalizados a fondo por las autoridades de la época.

PISTA. En su trabajo sobre el *Mary Celeste*, Hicks llegó a la conclusión de que la causa del abandono de la nave fue la toxicidad de la carga.



Clive Cussler 1931

Nacido en Illinois, este célebre novelista estadounidense, conocido por sus libros de aventuras de ambientación marítima, es el fundador de la NUMA (National Underwater and Marine Agency, en español Agencia Nacional Submarina y Marina), una organización sin ánimo de lucro dedicada a la preservación del patrimonio marítimo mediante el descubrimiento y conservación de restos de naufragios. Cussler es un acreditado arqueólogo submarino al servicio del patrimonio naval de EE.UU.

RESCATE. Gracias a NUMA se han rescatado del olvido pecios como el submarino confederado *Huntley*, de la Guerra de Secesión.



Jim Al-Khalili
1962

Este físico –de padre iraní y madre inglesa– es catedrático en la Universidad de Surrey y un investigador de primer orden en física teórica. Autor de varios libros, colabora activamente en televisión para la divulgación científica. Ha recibido muchos premios y títulos.

DISTORSIÓN. Sus teorías de mundos paralelos y distorsiones del espacio-tiempo podrían justificar ciertos sucesos marinos extraordinarios.

Gian J. Quasar

Gian Julius Quasar es un escritor e investigador especializado en los fenómenos de enigmáticas desapariciones. Alcanzó la celebridad con su primera obra, *Into the Bermuda Triangle* (En el Triángulo de las Bermudas), fruto de una meticulosa investigación en los archivos oficiales de las "sobrenaturales" desapariciones de tripulaciones en ese misterioso

paraje atlántico. Estudiante de Historia y lector de Ciencias, Filosofía y Arquitectura, este californiano ha dedicado más de 20 años a la investigación de estos sucesos y es una de las voces más autorizadas en cuanto se refiere al riguroso análisis de los hechos y los testimonios recogidos que envolvieron las misteriosas desapariciones de naves y tripulaciones, atribui-

das a elementos fantásticos, sobrenaturales o extraterrestres. Colabora habitualmente en prensa y TV en la divulgación y esclarecimiento de estos casos. Entre sus obras más recientes destacan *Hell Ship* (Barco diabólico), en el que aborda el caso del *U.S.S. Cyclops*, y *Distant Horizons* (Horizontes lejanos), una brillante recopilación de otros episodios célebres.

RIGUROSIDAD. La excelencia del trabajo documental de Quasar inspiró una resolución del Congreso de Estados Unidos para homenajear a los integrantes del famoso Vuelo 19, desaparecido en el Triángulo de las Bermudas en 1945.

1958

“Los misterios del océano han fascinado al ser humano durante siglos porque no existe ningún paralelismo entre el viaje por tierra y el periplo por mar.”

Gian J. Quasar

Vincent H. Gaddis
1913-1997

Gaddis alcanzó notoriedad como periodista de fenómenos extraños y paranormales. Colaborador de la revista popular *Argosy*, acuñó la expresión “Triángulo de las Bermudas” en 1964 en un artículo de portada para referirse a una zona del Atlántico Norte donde se habían extraviado muchas naves. Al año siguiente recopiló profusamente estos casos en un título ya clásico: *Invisible Horizons: True Mysteries of the Sea* (Horizontes invisibles: verdaderos misterios del mar).

PIONERO. Su libro sirvió de ejemplo a una posterior generación de investigadores sobre sucesos extraños, como Gian J. Quasar.

Jay Robert Nash
1937

Este escritor, nacido en Indianápolis, es conocido en Estados Unidos por ser uno de los mayores especialistas en la delincuencia y la crónica negra de su país. Autor de más de 70 libros, también ha incluido en sus investigaciones los casos de las personas desaparecidas en el mar. En las páginas de su libro *Among the Missing* (Entre los desaparecidos), enumera abundantes casos, más o menos célebres, de tripulaciones completas que se han esfumado sin dejar rastro entre 1800 y el tercer cuarto del siglo XX.

DESAPARECIDOS. Sin poder evitar las especulaciones, Nash (foto derecha) dio a las desapariciones de barcos tintes de realidad, útiles para posteriores investigaciones, al incluirlos en la crónica negra.



En el fondo del mar

El estudio de la Tierra incluye también el del fondo del mar, que guarda las simas más profundas del planeta. La tecnología actual ha conseguido diseñar naves tripuladas capaces de soportar la enorme presión del agua a esos niveles y alcanzar el suelo del mundo.

Hacia el fondo del abismo

Los nuevos minisubmarinos de última generación, con una tripulación de una a tres personas, permitirán llegar al hombre a lugares donde nunca antes había podido acceder. Las misiones científicas revelarán qué esconden los fondos marinos, de los que apenas conocemos un diez por ciento.

Nave nodriza

El sumergible viaja en un catamarán y desde aquí se lanza al fondo del mar.



1.000 m

Profundidad a la que se desplazan las ballenas.



200 m

Nivel promedio en el que nada un pingüino emperador.



1.020 m

Profundidad a la que viaja el submarino de combate ruso K-278.



2.100 m

Profundidad promedio a la que se encuentran las fuentes hidrotermales.



3.500 m

Hábitat del pulpo batipelágico Dumbo.



3.708 m

Profundidad a la que se encuentran los restos del *Titanic*.



El minisubmarino viaja unido a la nave nodriza por un cable.



6.000 m

Profundidad máxima que alcanza el sumergible ruso *Mir*.



7.000 m

Criaturas bioluminiscentes que habitan en las profundidades del mar.



PROFUNDIDADES DE LOS OCÉANOS



10.912 m

Profundidad que alcanzó el batiscafo *Trieste* en 1960 en su exploración de la fosa de las Marianas.



¿Puede un mini-submarino soportar las enormes presiones del fondo marino?

enigmas

El minisubmarino *Virgin Oceanic* está construido con una aleación de fibra de carbono y titanio. Estos materiales flexibles y de gran resistencia permiten a su casco soportar, según sus fabricantes, la presión del agua, que llega a más de 1.000 atmósferas (1 atmósfera equivale a 1.033 kg/cm²) en lo más profundo de los fondos abisales. Sólo la carlinga, fabricada en cristal de cuarzo, está diseñada para soportar el peso equivalente al de tres lanzaderas espaciales.

CARACTERÍSTICAS DE LA NAVE "VIRGIN OCEANIC"

Tripulación: 1 persona

Autonomía:

Viaje hasta el fondo del mar y regreso en 5 horas

Velocidad de crucero:

2,2 nudos

Velocidad máxima:

3 nudos

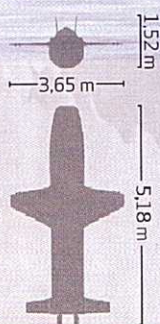
Velocidad de ascenso o descenso:

101 m/minuto a $\pm 45^\circ$ inclinación

Profundidad de operación:

11.277,6 m

Dimensiones:



Plataforma petrolera



265 m
Récord de buceo.



1.609 m
Máxima profundidad en la que se han registrado peces del orden Lophiiformes.



3.000 m
La mayor profundidad a la que puede llegar un submarino militar.



4.027 m
La mayor profundidad que alcanzó el sumergible de investigación chino *Jiaolong* en 2010.



6.500 m
Profundidad máxima que alcanza el sumergible *Alvin* de la armada de EE.UU.



6.500 m
Profundidad máxima del sumergible japonés *Shinkai*.



9.144 m
La mayor profundidad de la que se ha llegado a extraer petróleo.



10.902 m
Profundidad a la que llegó el vehículo no tripulado *Nereus* ROV en 2009.



11.277,6 m
Profundidad a la que descenderá el *Virgin Oceanic* (según datos de la compañía fabricante).

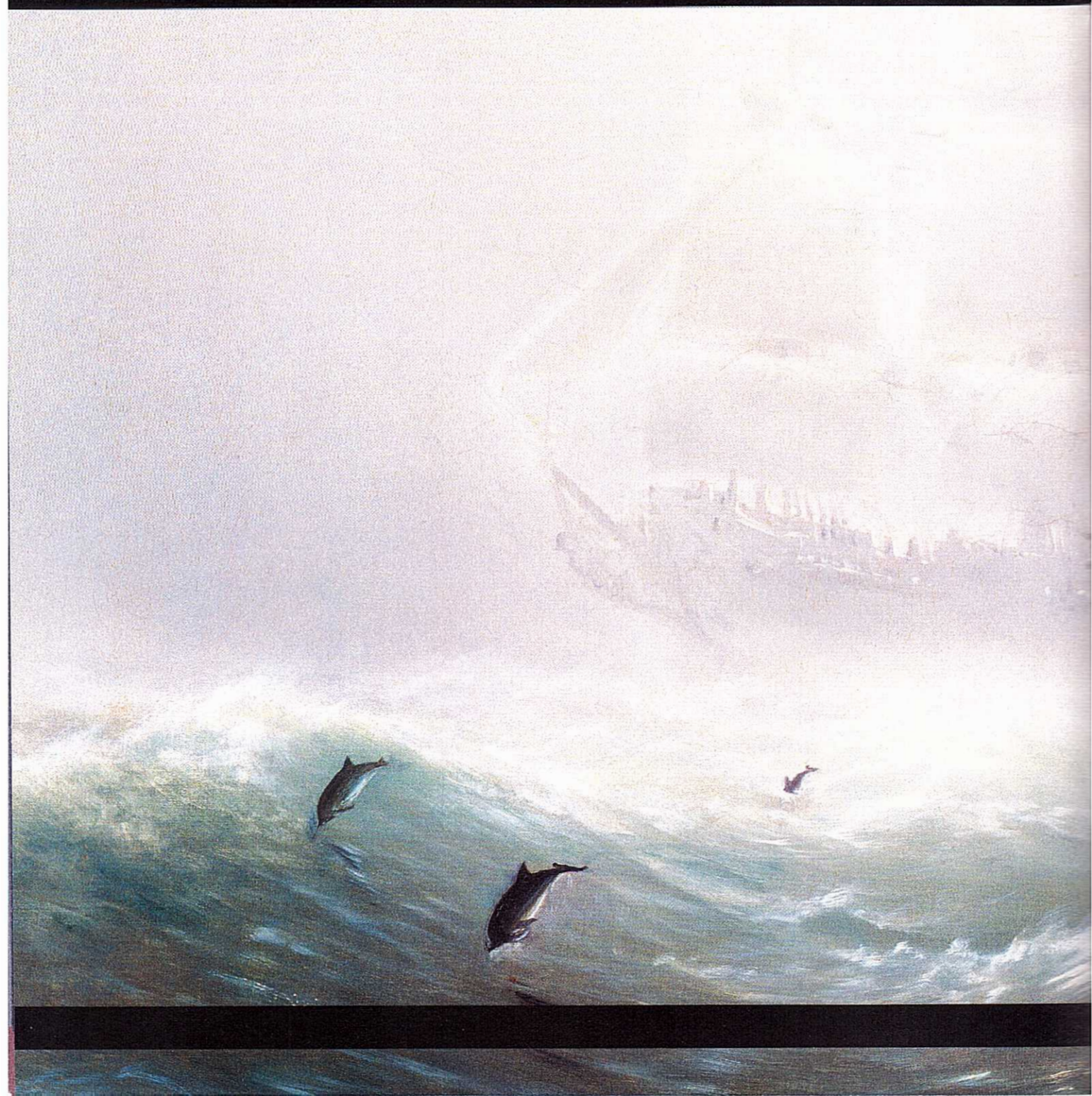


Nave ampliada



Océanos de temor

Su tamaño inconmensurable, su superficie desnuda y su silencio son para algunos autores el germen del temor al mar. La sensación de insignificancia y desamparo que experimenta el ser humano en su inmensidad es la base de las leyendas sobre hechos misteriosos, terribles e inevitables.



Los OSNI

La leyenda del *Caleuche* ha contribuido a asentar la creencia en los Objetos Sumergibles No Identificados (OSNI), versión acuática de los OVNI, entre los ufólogos. Para unos son naves extraterrestres que hallan protección bajo las aguas; para otros, naves de una ignota civilización submarina. Algunos casos de barcos fantasmas y otros misterios se deberían a ellos.



APARICIÓN FANTASMAGÓRICA Dramática escena marina de Charles Temple Dix (1840-1873) sobre el terrorífico *Holandés Errante*.

¿Existen los barcos fantasmas?

Los barcos fantasmas no son un misterio sino una realidad registrada documentalmente. Son naves que flotan sin rumbo, abandonadas misteriosamente por sus tripulaciones, de las que nunca más se tuvo noticias.

Son los barcos fantasmas únicamente visiones quiméricas de la imaginación, sueños tabernarios o leyendas más maravillosas que verdaderas? Las apariciones y los abordamientos de barcos sin rastro de su tripulación se han registrado de forma continuada a lo largo de los tiempos, sobre todo a partir del siglo XVIII.

Aunque algunos de los avisamientos de estos navíos se hayan atribuido a la refracción de la luz, que podría engañar al más veterano de los marinos al observar de manera fugaz la imagen de su propio barco reflejada en el espejo de las aguas turbulentas, lo cierto es que algunos casos históricos siguen sin resolverse, tanto a la luz de los datos aportados por las investigaciones y los conocimientos científicos de

la época en que sucedieron, como con el respaldo de los avances técnicos y de medición actuales.

Por otra parte, es posible que con el nuevo sistema experimental de seguimiento global de buques en mar abierto desde el espacio, basado en la identificación automática e ideado originalmente para la localización terrestre costera, muchos barcos fantasmas tengan los días contados.

"MARY CELESTE"

El 7 de noviembre de 1872, el bergantín *Mary Celeste*, bajo pabellón estadounidense, zarpó de Nueva York con destino al puerto italiano de Génova cargado de vinos y licores. A bordo, además del capitán Briggs, su esposa y su hija de dos años, había siete tripulantes. Casi un mes después, el 4 de diciembre, fue visto navegando a toda vela por los marinos del *Dei Gratia*, cuyo capitán More-

house, intrigado ante su apariencia fantasmal, decidió abordarlo para salir de dudas. La sorpresa fue mayúscula al comprobar que no había alma alguna a bordo ni tampoco indicios de violencia o robo. Todo parecía estar en buen estado, incluso los víveres para medio año. Tan sólo se echaban en falta el sextante, el cronómetro y el bote salvavidas. La última nota en el diario de navegación, fechada el 25 de noviembre, hacía suponer que anduvo a la deriva unas dos semanas. Morehouse decidió transportar el *Mary Celeste* al puerto de Gibraltar, lo que despertó las sospechas de las compañías de seguros marítimos sobre un posible arreglo entre los dos capitanes para obtener dinero por el rescate. Finalmente, tras superar la investigación judicial, los tripulantes del *Dei Gratia* pudieron repartirse la recompensa por el salvamento del bergantín,

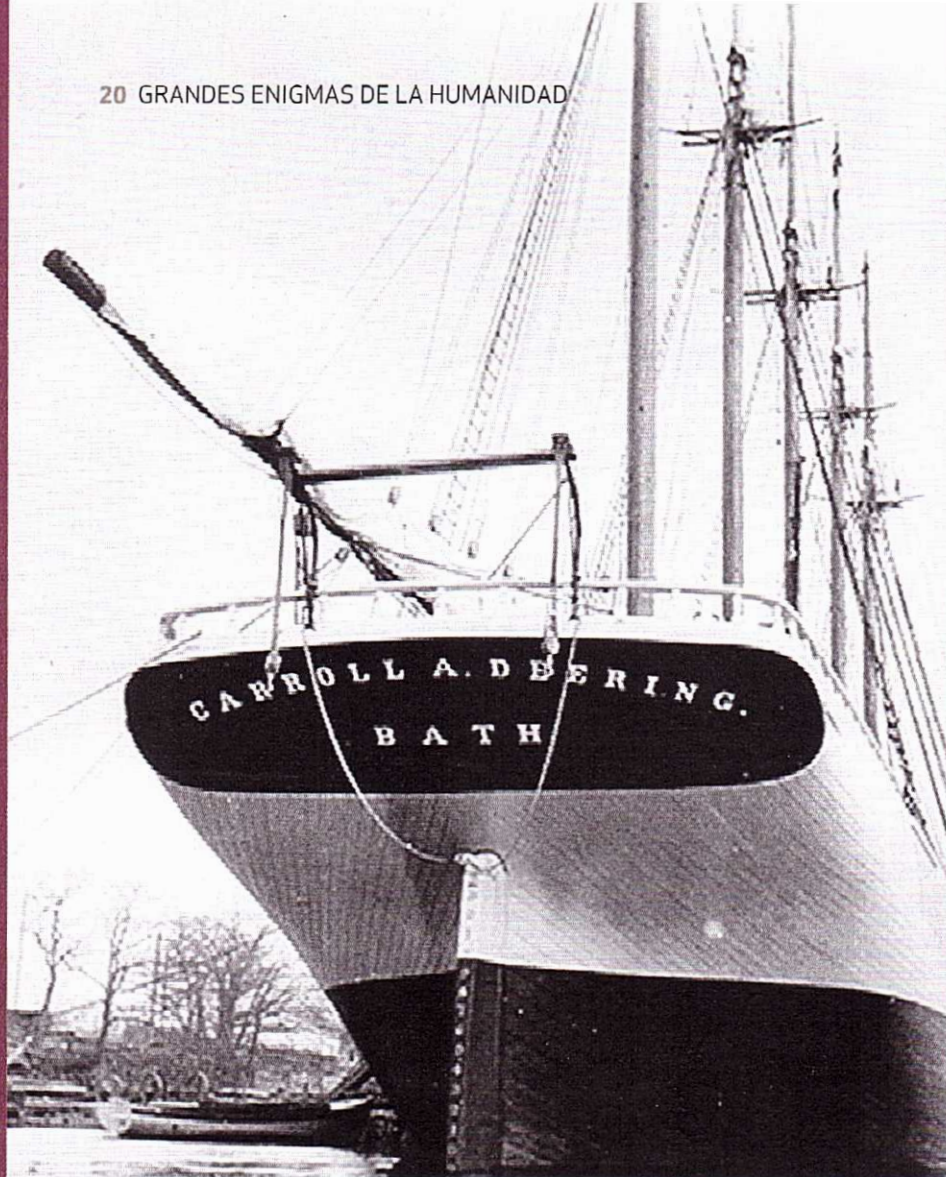
enigmas

¿Es el *Holandés Errante* un espejismo marino?

La superstición asegura que la aparición del *Holandés Errante* es sinónimo de infortunio para quien lo divisa. En alta mar eso significa, generalmente, que se avecina una monumental tempestad que si no engulle a la embarcación, causará muchas víctimas. Los marinos menos supersticiosos saben que sobre la superficie marina se reproducen espejismos, ilusiones ópticas que son capaces de reproducir una imagen distorsionada de un barco. Este fenómeno óptico, conocido como "fata morgana", es producto de la inversión térmica y suele producirse después de noches frías sobre mares en calma. Todas estas circunstancias explicarían por qué el *Holandés Errante* se describe generalmente como flotando por encima de la superficie de las aguas, envuelto en luz y con un tamaño descomunal. El miedo y la autosugestión de los marinos supersticiosos —acompañados del empeoramiento de las condiciones climatológicas— daban al espejismo categoría de fenómeno tan sobrenatural como real y terrible.

VISIÓN ESPECTRAL
Ilustración del británico E. S. Hodgson que recrea un episodio con un buque fantasma.

E. S. Hodgson



Motín a bordo

Lo acontecido en 1921 a bordo de la goleta *Carroll A. Deering* —izquierda— constituye uno de los mayores enigmas de la historia de la marina mercante estadounidense. Hasta cinco departamentos del gobierno —Comercio, Tesoro, Justicia, Marina y Estado— participaron en una investigación de la que no se obtuvo ninguna conclusión cierta. La hipótesis oficial más aceptada es que la tripulación se amotinó, abandonó el barco en los botes salvavidas y desapareció. Varios testimonios, como los de los capitanes Jim Goodwin y Hugh McLellan, quienes tuvieron ocasión de hablar con el capitán del *Carroll A. Deering*, Willis B. Wormell, y con su primer oficial, Hugh McLellan, en Barbados, y el vigilante del buque faro que intercambió mensajes con el marinero pelirrojo que permaneció en el alcázar del velero, un lugar reservado exclusivamente a los oficiales, sirvieron para corroborar esa conjetura.

estimada en 8.528 dólares: la quinta parte del valor del cargamento del *Mary Celeste*.

OTROS EPISODIOS

Otro caso misterioso fue el protagonizado por el *Ellen Austin*, que el 5 de diciembre de 1880 salió de Londres en dirección a Nueva York. A mediados de julio, se cruzó con una goleta sin nombre ni tripulación que parecía ir a merced de la corriente. El capitán Baker envió a dos de sus marinos a registrarla de arriba abajo en busca de señales de vida o de muerte. No encontraron nada, a

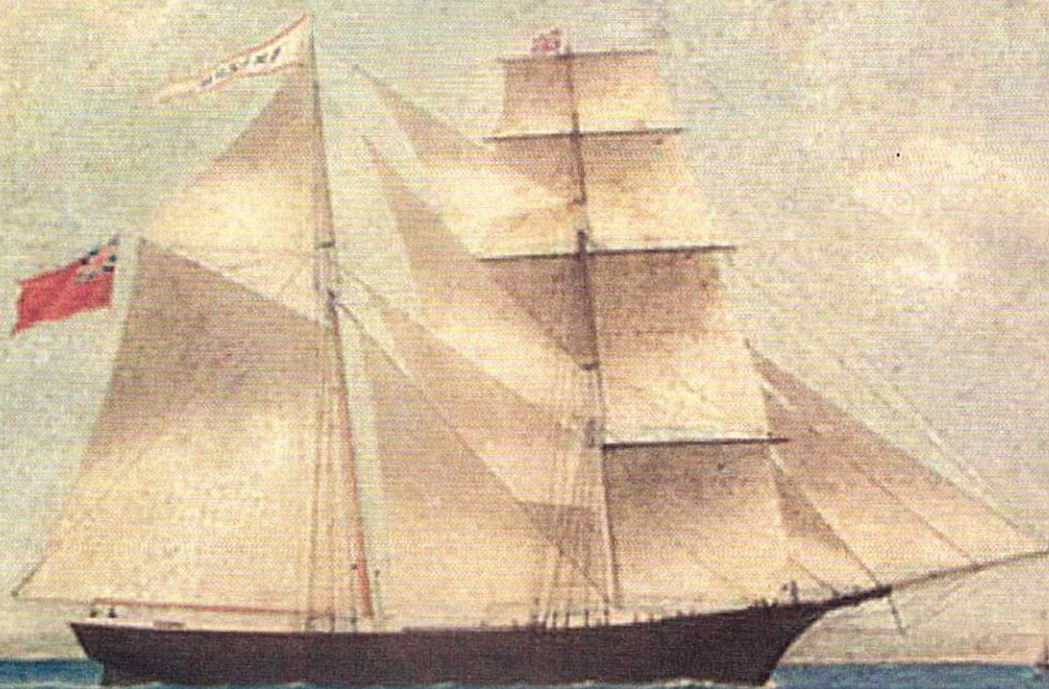
excepción de un cargamento intacto de maderas preciosas que bien podía significar una sustanciosa recompensa si llevaban aquel barco fantasma a buen puerto. Las cosas empezaron a torcerse con el estallido de una fuerte tormenta, seguida de un banco de niebla, que separó a las dos embarcaciones. De la goleta y los marinos enviados a bordo para gobernarla nunca más se supo.

En 1883, el yate *J. C. Cousins* zarpó de madrugada de Fort Stevens, en Oregon (EE.UU.), y poco tiempo después los vigilantes de un faro cercano

observaron con extrañeza que regresaba a toda velocidad, como si huyera del diablo. Todo parecía indicar que la embarcación estaba atravesando una situación apurada. Pero antes de tocar puerto embarrancó de forma violenta en un banco de arena. Los guardacostas acudieron rápidamente en su auxilio, pero al subir a bordo descubrieron asombrados que no había tripulantes. Encontrar la estufa encendida, la mesa puesta, algún que otro cigarro humeante en los ceniceros y una última anotación rutinaria de aquella

misma mañana en el cuaderno de bitácora aún los desconcertó más y los sumió en la confusión sobre el destino de los oficiales y la tripulación del yate.

Tres décadas antes, hacia 1850, el caso del velero *Seabird*, localizado frente al litoral de Newport, en el estado estadounidense de Rhode Island, fue muy parecido. Esta vez, en el interior del barco olía a tabaco recién fumado, el café aún estaba caliente, y los instrumentos de navegación se encontraban en funcionamiento. Incluso se descubrió un solitario perro en cubierta.



Los infortunios del *Amazon*

Antes de convertirse en el *Mary Celeste* del capitán Briggs, el bergantín había navegado bajo el nombre de *Amazon*. Botado en Nueva Escocia (Canadá) en 1861, sus comandantes anteriores fueron víctimas de un inusual cúmulo de desgracias. El primero, hijo de uno de los propietarios, contrajo una pulmonía y falleció

en el viaje inaugural. El infortunio también acosó al siguiente patrón, que chocó con un pesquero. Mientras era reparado, el *Amazon* sufrió un incendio. Finalmente, durante su primer viaje a Europa el bergantín colisionó con otro navío en el canal de la Mancha, lo que supuso la dimisión del último capitán del *Amazon*.

Asesinato de un capitán

En contra de las versiones que incluyen el caso de la *Carroll A. Deering* entre los buques fantasmas, recientes revisiones, como la del escritor Glean J. Quasar, se muestran más realistas. Sostienen que se abandonó la nave porque el capitán Willis B. Wormell —derecha—, un estricto marino de Nueva Inglaterra, fue asesinado por uno o varios miembros de su tripulación. Apuntan, además, que el homicidio ocurrió al menos una semana antes del embarrancamiento de la nave y que se tramó un plan para cubrir el crimen. Sin embargo, el mal estado del mar hizo fracasar, aparentemente, el plan de fuga, hundiendo los botes salvavidas que se emplearon para abandonar el barco.



En el siglo xx, la goleta *Carroll A. Deering* pareció seguir la estela misteriosa que habían dejado *Mary Celeste*, *Cousins*, *Seabird* y otras embarcaciones menos famosas. Su última travesía, de Norfolk (Virginia) a Río de Janeiro, se vio comprometida por la enfermedad del capitán Merritt, que dejó el mando al capitán Wormell, un viejo lobo de mar de 66 años, quien calificó a la tripulación, compuesta por diez escandinavos, como “la peor que había tenido en toda su carrera”. A principios de diciembre de 1920, la goleta atracó en Barbados para abastecerse de

provisiones y el primer oficial McLellan, completamente ebrio, amenazó con liquidar al capitán en una charla con otros colegas. Aquella bravata llegó a oídos de Wormell, quien mandó arrestarlo. El 28 de enero de 1921, el piloto de un buque faro vio a un marino pelirrojo en la cubierta de la *Carroll A. Deering* que pedía ayuda porque el barco había perdido las anclas. Tres días más tarde, un guardacostas encontró la nave embarrancada en la zona del cabo Hatteras, en Carolina del Norte (EE.UU.), sin rastro de los navegantes.

¿Hay barcos condenados a vagar sin fin?

Tras la estela del *Holandés Errante*, otros navíos están condenados a vagar por los océanos. Leyendas o visión sobrenatural de un desastre naval, el hallazgo de barcos abandonados por su tripulación está documentado.

Ya en el siglo XVIII se registró el caso de la goleta *Lady Lovibond* en el canal de la Mancha, a la altura de Goodwin Sands, un banco de arena situado seis millas al este de la ciudad inglesa de Deal, escenario de terribles batallas navales y naufragios. El 13 de febrero de 1748, el capitán Reed, recién casado, subió a su joven esposa a bordo para celebrar la luna de miel durante un viaje a Oporto. El primer oficial Rivers, enamorado de la misma mujer, sufrió un incontenible ataque de celos, mató a Reed y gobernó el timón de la nave hacia las traicioneras aguas de Goodwin Sands. No hubo sobrevivientes. En el informe de la autoridad correspondiente se señaló que el trágico hundimiento ocurrió de modo accidental. Pero la *Lady Lovibond*, intacta y sin

tripulantes, volvió a hacerse visible el 13 de febrero de 1798, según atestiguaron el capitán Westlake del *Edenbridge* y el patrón de un barco pesquero. Desde entonces, su aparición ha sido registrada puntualmente cada 50 años, en la fecha y la zona del naufragio.

FANTASMAS Y MALDITOS

El *Baychimo* se hizo célebre en las aguas heladas de Alaska. Este carguero frecuentaba el noroeste de Canadá movido por el comercio de pieles y abrigo con los inuit (esquimales) de la tundra ártica. Hacia 1931 quedó atrapado en el hielo y su tripulación debió ser evacuada. La compañía propietaria, convencida de que se hundiría durante el gélido invierno, abandonó el barco a su suerte. De forma sorprendente, el *Baychimo* se mantuvo a flote y a lo largo de casi 40 años apareció una y otra vez en distintos lugares del norte de Alaska a la vista

de todos, incluso al alcance de algunos inuit y marineros que llegaron a subir a bordo.

El 5 de enero de 1937, el *Khosron* navegaba bajo una intensa lluvia haciendo sonar su sirena cada dos minutos cuando de pronto oyó otra sirena cercana y casi fue embestido por un barco del que algunos tripulantes sólo pudieron leer el nombre francés: *Tricoleur*. Poco después, el capitán tomó la carta náutica para fijar la posición en la que se habían cruzado ambas naves y descubrió lo siguiente: "*M.S. Tricoleur* explotó y se hundió en este punto el 5 de enero de 1931 a las 17.00 horas".

Otro barco maldito francés del siglo XVII, que posiblemente se hundió envuelto en llamas en una batalla contra los ingleses, sigue apareciendo llameante cada año en la bahía de Chaleur, cerca del puerto canadiense de Bathurst, hasta el punto de convertirse en un atractivo turístico.



enigmas

¿Por qué la mala suerte acecha a algunos barcos?

La azarosa historia del bergantín *Amazon*, reconvertido en el *Mary Celeste*, no es una excepción en los anales náuticos. Los marineros creen que hay barcos perjudicados por la mala suerte. Algunos atribuyen estos casos a la superstición, a que la armadura de su quilla o su botadura se celebraron en un día negro. Pero otra causa de desgracia es la ejecución de un crimen a bordo. Tal vez eso le pasó al yate *MV Joyita*, abandonado, pese a su inmejorable flotabilidad, por su tripulación y pasajeros en 1955. Sobre el barco siempre recayó la sospecha de que fue el escenario del asesinato de la actriz Thelma Todd a manos de su amante, el director de cine Roland West, patrón del barco 20 años antes.

MAL PRESAGIO

Tradicionalmente, los marineros han sostenido que los barcos fantasmas son un mal presagio, una señal sobrenatural que anuncia calamidades y desgracias para las tripulaciones que los divisan.



THELMA TODD

La memoria de los fondos

Los exploradores de lo sobrenatural aseguran que ciertos objetos recuperados de un trágico naufragio consiguen estremecer a las personas espiritualmente sensibles porque mantienen una intensa conexión ultraterrena con sus antiguos propietarios.

Restos del "Titanic"

El trágico hundimiento del *Titanic*, que supuso la muerte de 1.517 personas el 15 de abril de 1912, ha estado rodeado desde entonces de sucesos paranormales. Manifestaciones psíquicas a través de médiums de fallecidos en el naufragio, registros de mensajes de auxilio del transatlántico décadas después del siniestro y otros sucesos han llamado la atención de parapsicólogos e investigadores. La cantidad de anhelos, deseos y pasiones invertidos en la construcción del *Titanic* y en su viaje inaugural por parte de armadores, tripulación y pasajeros parecen rodear al barco de un halo sobrenatural que para algunos se transmite

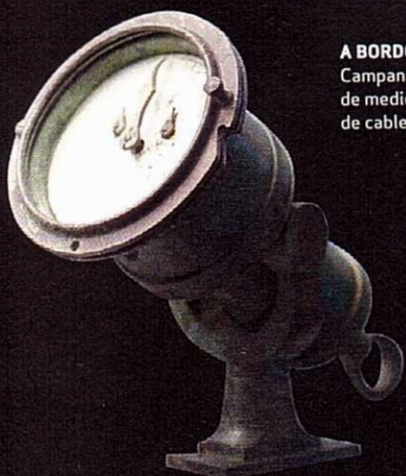
a los objetos de a bordo. Así, las llaves son instrumentos que comunican el mundo material con el de ultratumba; las campanas emiten señales de alarma y convocan a las almas... Las supersticiones marineras aseguran que las campanas de algunas naves se oyen los días en que se cumple su naufragio.



LLAVE, CAUDALES Y BILLETE
Llave del servicio de la cubierta "E" y puerta de una caja de caudales, resistente al fuego. A la izquierda, un pasaje de segunda clase.



A BORDO
Campana, instrumento de medición y tensor de cables.





“Doña Paz”

El choque en aguas filipinas entre el ferry *Doña Paz* (foto) y el petrolero *Vector* está considerado el mayor desastre de la historia naval en época de paz. El 20 de diciembre de 1987, 4.321 personas fallecieron después de que el incendio provocado en el carguero tras

el choque invadiera el ferry –sobrecargado con más de 2.000 pasajeros–, que se hundió en minutos. En 2002, otro ferry, el senegalés *Joala*, naufragó por sobrecarga frente a las costas de Gambia arrastrando consigo a 1.172 almas, más del triple de su capacidad.



COCINA

Vajilla con el símbolo de la compañía White Star Line, propietaria del *Titanic*, y un cazo de la cocina del barco.

LUCES

Modelos diferentes de apliques para camarotes de distinta clase.

Objetos personales



EN EL CASCO

Placas de identificación del barco, atornilladas al casco.

¿Existen las desapariciones inexplicables?

El súbito hundimiento de un barco sin dejar restos en la superficie de las aguas ha desatado siempre la fantasía de los marinos, quienes han encontrado en los fenómenos paranormales un bálsamo para sus temores.

En 1761, el *Octavius* zarpó de Inglaterra hacia el Lejano Oriente con el plan de cruzar el Pasaje del Noroeste, una ruta ártica hasta entonces nunca hecha. El 11 de octubre de 1775, el ballenero *Herald* dio con el *Octavius* al oeste de Groenlandia. A bordo, los tripulantes aparecieron en estado de congelación. El capitán permanecía tieso en su cabina, con un lápiz en la mano aún puesto sobre la página del cuaderno de bitácora, acompañado de una mujer, un niño cubierto con una manta y un marino agarrado a unas yescas, todos muertos de frío. La última entrada del diario de navegación era de 1762. Ello significaba que la infortunada tripulación llevaba trece años muerta por congelación. El *Herald* siguió su camino y el *Octavius* desapareció como por ensalmo, convirtiéndose

así en el barco fantasma del Ártico por excelencia.

EN RÍOS Y LAGOS

En junio de 1872 ocurrió una de las desapariciones más extrañas que se recuerdan en la historia naval, sobre todo porque tuvo lugar en un río y no en el vasto océano. El vapor *S. S. Iron Mountain*, con 55 personas a bordo, hacía la ruta fluvial del Mississippi desde Nueva Orleans a Pittsburgh. En Vicksburg hizo una parada para cargar azúcar, algodón y barriles de melaza, bien alineados sobre la hilera de barcazas que arrastraba. Ese mismo día, otro vapor, el *Iroquois Chief*, encontró las lanchas que flotaban libremente corriente abajo, con las mercancías en su sitio. Del *Iron Mountain*, la tripulación y los pasajeros no quedó ni rastro. Simplemente desaparecieron del mapa. La región de los Grandes Lagos entre Canadá y Estados Unidos no tiene nada que

envidiar a otras áreas marítimas famosas por sus desapariciones inexplicables. Ya en septiembre de 1679, *Le Griffon* se esfumó en las aguas del lago Michigan, entrando en la leyenda como el primer barco fantasma de la región. El ferry *Marquette & Bessemer* nº 2, que llevaba 32 vagones llenos de carbón y 36 tripulantes a bordo, se hundió en el lago Erie el 8 de diciembre de 1909, pero solamente fue encontrado uno de sus botes salvavidas con nueve marinos congelados en su interior. La noche del 10 de noviembre de 1975, en medio de una fuerte nevada, el *Edmund Fitzgerald* se perdió en el fondo del lago Superior con 26 hombres.

EL MISTERIO DEL "OURANG MEDAN"

El caso del carguero holandés *Ourang Medan* tuvo lugar en junio de 1947 o en febrero de 1948, dependiendo de la fuente consultada. Parece fuera de toda duda que





enigmas

¿Son capaces los kraken de atacar grandes embarcaciones?

El kraken es un legendario monstruo marino, un cefalópodo gigantesco que, según la mitología escandinava, era capaz de arrastrar a las profundidades grandes embarcaciones con sus poderosos tentáculos. Seguramente los supersticiosos cazadores de ballenas debieron tejer la leyenda del diabólico kraken tras observar extrañas cicatrices en la piel y restos de grandes tentáculos en los estómagos de los cachalotes, depredadores naturales de estos cefalópodos abisales. Aunque no existen registros fiables sobre embarcaciones atacadas por calamares gigantes, en enero de 2003 un veterano patrón de yate francés, Olivier de Kersauson, confirmó a la prensa que, a las pocas horas de zarpar de Bretaña para participar en el Trofeo Julio Verne de la Vuelta al Mundo a Vela, uno de esos monstruos se había amarrado al casco de su nave y lo sujetaba con fuerza. Señaló también que al detener la nave, el calamar soltó su presa y se alejó.

Fenómenos naturales

Hasta hace pocos años la comunidad científica consideraba que las narraciones de algunos marinos sobre la aparición de enormes olas en medio del océano capaces de voltear grandes embarcaciones eran patrañas producto de la rica imaginación de este colectivo. Sin embargo, el impulso de las investigaciones oceanográficas ha permitido, gracias al empleo de nuevas tecnologías de captación de datos, registrar olas de hasta 29 m de altura en mares tempestuosos. Además, en pruebas de laboratorio, investigadores estadounidenses han podido reproducir a una escala menor las condiciones que provocan la repentina aparición de estas olas gigantes. La existencia de este fenómeno podría explicar los casos de navíos como el del *S.S. Waratah*, un vapor con 211 pasajeros que desapareció sin dejar ningún rastro



LA GRAN OLA DE KANAGAWA

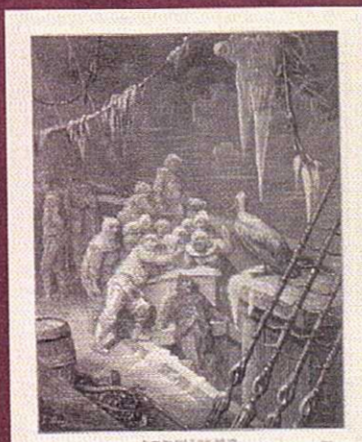
En su celebre xilografía, el artista japonés Katsushika Hokusai plasmó en el siglo XIX el fenómeno de las grandes olas.

el 26 de julio de 1909, mientras navegaba frente a la costa sudafricana en medio de una furiosa tempestad camino de Australia. Aparte de la enorme altura de estas olas, los barcos han de afrontar su embestida, equivalente a millones de toneladas de agua, que puede afectar la estructura

del buque. Hasta que la instalación de sondas en puntos de alta mar conocidos por sus peligrosas condiciones no aportó reveladores datos al respecto, los expertos habían sostenido que las grandes olas constituían un fenómeno que sólo se registraba cerca de la costa.

Congelación súbita

Los espeluznantes detalles que sobre el estado de congelación de los ocupantes del *Octavius* relataron quienes los descubrieron parecen poco creíbles. Pero el frío ha demostrado que eso es muy posible. El hallazgo en Siberia de mamuts congelados en posiciones activas o la descripción que el escritor Curzio Malaparte hace sobre los caballos y los jinetes congelados en un lago finlandés en su novela *Koppitt* demuestran que la congelación de un cuerpo vivo sometido a temperaturas de congelación, como las que debió sufrir la mal equipada tripulación del *Octavius* por encima del círculo polar ártico, es muy rápida, casi súbita. En una primera fase, los músculos se contraen, comprimen el flujo respiratorio y sanguíneo —que también se hiela— y fijan la postura del cuerpo. Luego, vencido el calor corporal, el frío fija esas posturas en muy poco tiempo.



EN EL POLO SUR

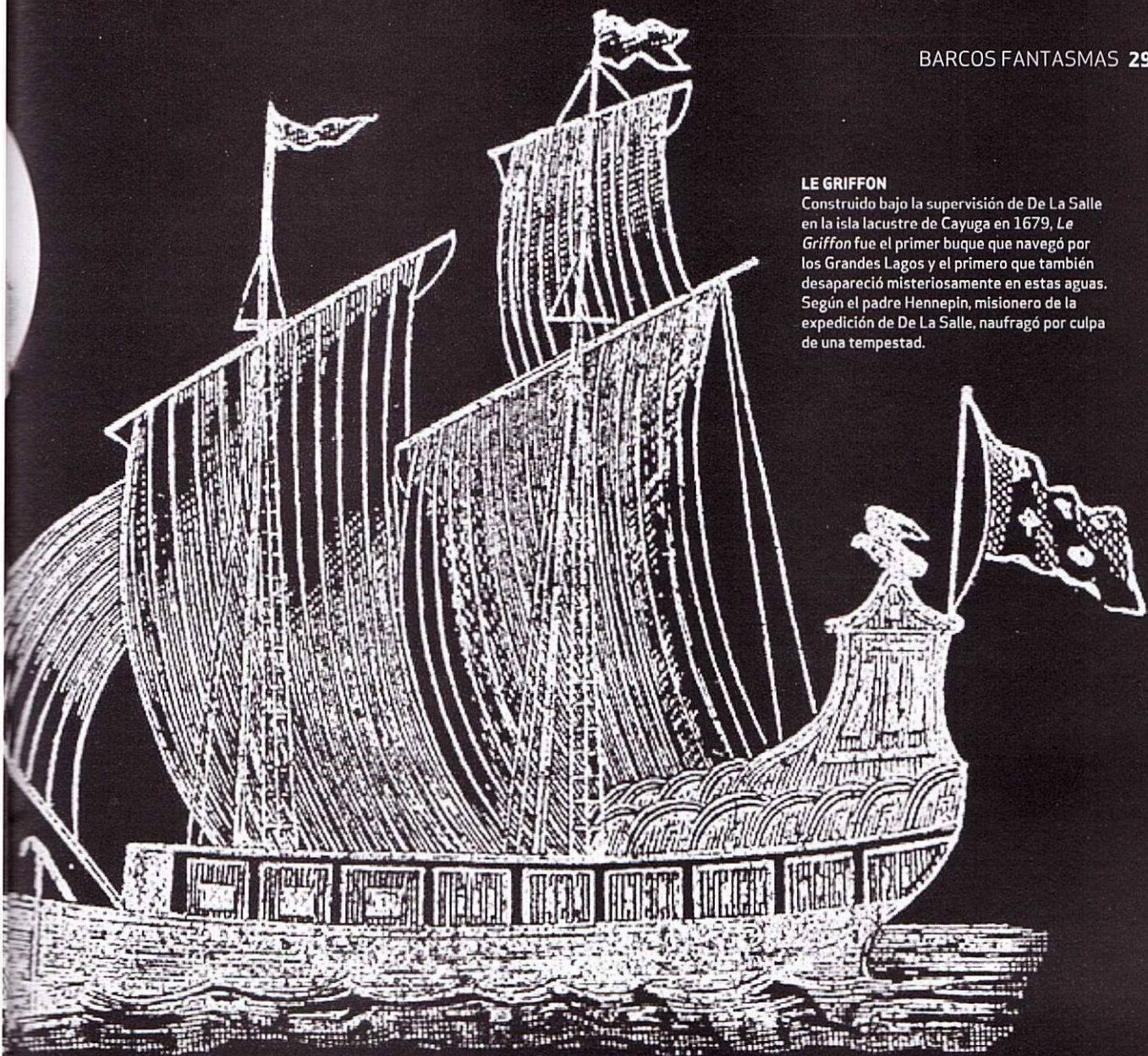
El frío antártico según el dibujante Gustave Doré, en la versión que hizo del poema de Coleridge *La balada del viejo marinero*.



ROBERT DE LA SALLE

Empeñado en hallar el paso del noroeste hacia el Lejano Oriente, este aristócrata francés del siglo XVII exploró los Grandes Lagos y el curso del río Mississippi hasta su desembocadura. Reivindicó para Francia el territorio al que denominó Luisiana, en honor del rey Luis XVI.

estaba navegando a través del estrecho de Malaca, entre la isla indonesia de Sumatra y la península malaya. Desde aquella posición, el telegrafista del barco envió un mensaje en el que daba cuenta de la muerte del capitán, los oficiales y posiblemente del resto de la tripulación, lanzando un SOS acompañado de rayas y puntos indescifrables. Al poco rato, mandó dos últimas palabras: "Me muero" y se cortó la línea. Dos barcos estadounidenses,



LE GRIFFON

Construido bajo la supervisión de De La Salle en la isla lacustre de Cayuga en 1679, *Le Griffon* fue el primer buque que navegó por los Grandes Lagos y el primero que también desapareció misteriosamente en estas aguas. Según el padre Hennepin, misionero de la expedición de De La Salle, naufragó por culpa de una tempestad.

el *City of Baltimore* y el *Silver Star*, recibieron la señal y se dirigieron rápidamente hacia su posición.

El *Silver Star* fue el primero en llegar y un puñado de hombres subió a bordo del carguero holandés. El espectáculo que se ofrecía ante sus ojos les heló la sangre: la tripulación, cada- vérica, tenía los dientes apretados, las caras torcidas hacia el sol, los ojos llenos de espanto, como si hubieran visto algo terrible hasta caer todos

mueritos. Incluso había un perro tendido en el puente con las cuatro patas al aire, pero no había rastros de violencia. No hubo tiempo para observar nada más. De improviso, se declaró un fuego que obligó a evacuar el barco. Se produjo una tremenda explosión y el mercante holandés desapareció bajo las aguas.

La tragedia del *Ourang Medan* nunca apareció en los registros de la compañía naviera Lloyds ni en los anales de los desas-

tres marítimos más relevantes, por lo que se cree que se trata de una leyenda moderna.

LAS VISIONES DEL "KENNISON"

No menos inexplicable fue la historia que protagonizó el destructor estadounidense *Kennison* en 1942, mientras patrullaba por la bahía de San Francisco. En medio de una espesa niebla, navegando a poca velocidad en aguas quietas, dos marinos vieron surgir una vieja goleta de dos másti-

les, indetectable por el radar. Pasó a toda vela por delante de ellos. Cuando iban a informar, percibieron que había desaparecido. Poco después, el mismo destructor, que navegaba de noche frente a San Diego, tuvo otro extraño encuentro. Los centinelas vieron un barco que se dirigía hacia ellos. Dieron la alerta, pero el radar no detectaba nada. Y el barco no dejaba de acercarse a simple vista. De pronto, se desvaneció sin dejar rastro.

¿Hay espectros en los barcos hundidos?

Los fenómenos extraordinarios también podrían reproducirse en el fondo del mar. Los espectros y las voces de las víctimas de los naufragios u otros desastres ¿se manifiestan en los cementerios navales y en los cascos hundidos?

Los barcos fantasmas no son la única materia de leyenda entre la gente de mar. Los naufragios y las tragedias ocurridas a bordo de veleros, buques de guerra o transatlánticos también han dado pie a fenómenos paranormales de difícil explicación, como espectros y psicofonías. El 22 de junio de 1893, el *Victoria*, buque insignia de la Real Flota británica, colisionó accidentalmente con el *H. M.S. Camperdown* durante unas maniobras cerca de la costa libanesa de Trípoli, y se fue a pique al cabo de 13 minutos. Era fama que, antes de ser engullido por las aguas, el vicealmirante sir George Tryon acertó a decir desde el puente de mando: "Todo es culpa mía". El número de víctimas resultó escalofriante: 358 oficiales

y marinos, incluido el vicealmirante. Más asombroso fue el testimonio de varios invitados a una fiesta ofrecida por la esposa de Tryon en su casa de Londres que aseguraron haber visto al marino en el salón poco después de producirse el desastre naval. Otros fantasmas preferían manifestarse de otro modo. Así sucedió en diciembre de 1924 tras la muerte accidental por emanación de gases de dos limpiadores del tanque de petróleo del *S.S. Watertown*, que hacía la ruta entre Panamá y Nueva York. Como de costumbre, los cuerpos de ambos marinos fueron arrojados al mar. A partir de entonces, los tripulantes advirtieron con nitidez y reiteración la presencia de sus rostros en el agua siguiendo la estela del petrolero. El capitán Keith Tracy informó a los armadores sobre el extraño suceso y llegó a entregarles una serie de fotografías como

prueba. En 1988 se pudo registrar otro caso similar en el fondo del lago Superior, entre Canadá y Estados Unidos, donde un submarinista buceaba con fines recreativos entre los restos del vapor *Emperor*, hundido en 1947. Al penetrar en el interior del casco vio el espectro de un tripulante recostado en una litera que giró la cara y lo miró fijamente.

VOCES SUBMARINAS

Como en los cementerios terrestres, las voces de ultratumba se registran también en los barcos hundidos. El *Titanic* se ha convertido en un preciado trofeo para los parapsicólogos, ávidos de grabar voces de espíritus. Al parecer, ya en 1936, tras 24 años de su hundimiento al chocar con un iceberg, algunos radioaficionados recogieron señales morse de los mensajes cruzados entre el *Titanic* y el *Carpathia*.

NAUFRAGIO

Pecio del *Angelika*, un carguero hundido en 1981 en el estrecho de Bonifacio, entre las islas de Córcega y Cerdeña.

enigmas

¿Se oye ruido de motores en la "flota fantasma" de las islas Truk?

Desde mediados de febrero de 1944, el atolón de las islas Truk (Federación de Micronesia) alberga el mayor cementerio naval del mundo. Bajo sus aguas reposan 60 barcos y 275 aviones japoneses, abatidos por las fuerzas de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. Más de 4.000 hombres perecieron en el ataque de tres días. Los submarinistas han informado de cierta actividad paranormal en algunos pecios de la llamada "flota fantasma". En el del *Fujikawa Maru* se habría captado el sonido de sus motores.

ABORDAJE

La catástrofe del *Victoria*, abordado por el *Camperdown*, según la prensa francesa de la época.



Psicofonías marinas

El estudio de las psicofonías marinas es bastante reciente. El primer registro data apenas del 2009 y el segundo de un año después. En ambos casos se trató de equipos de televisión estadounidenses que se aventuraron, en el primer caso, en un pantano, y en el segundo en las islas Truk, en el Pacífico.

Voces bajo el agua

Tras la aplicación del sonar durante la Segunda Guerra Mundial, la grabación de sonidos bajo el agua tuvo una creciente demanda. Entre las aplicaciones más destacadas y fructíferas destaca la de los zoólogos marinos, que pudieron registrar, clasificar e, incluso, codificar los diversos cantos de diferentes tipos de cetáceos. Finalmente, los avances tecnológicos también han permitido a los investigadores de lo paranormal introducir en el ámbito subacuático sus métodos de captación de las psicofonías, sonidos a los que se atribuye un origen sobrenatural. Aparte de utilizar una tecnología adaptada al medio, el procedimiento para registrar psicofonías submarinas no difiere en gran medida de los efectuados en tierra. La complejidad radica en la clasificación e interpretación de los sonidos, que se transmiten con frecuencias diferentes de como lo hacen por el aire, y no son, por tanto, fácilmente identificables.

1 BÚSQUEDA

Se calcula que en el mundo existen alrededor de 35 millones de restos de barcos naufragados, por lo que explorar todo el fondo marino sería costosísimo. La búsqueda de "fantasmas" recae entonces en las experiencias paranormales de los buceadores en, mayoritariamente, algunas zonas de recreo.

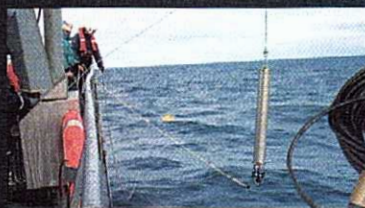


MAPA DE NAUFRAGIOS

Mapa con los pecios de barcos hundidos junto a la isla de Nantucket, en la costa de Massachusetts.

2 PESQUISA

Una vez que se haya determinado el barco o restos a investigar, un barco laboratorio -cargado con todo el equipamiento necesario- se posiciona sobre este. Los buzos son los encargados de llevar el hidrófono hasta la zona pertinente.

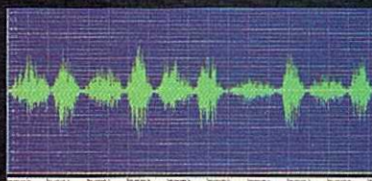


HIDRÓFONO

Es un aparato similar a un micrófono diseñado para captar sonidos bajo el agua. La mayoría de ellos emplean un transductor piezoeléctrico que recibe las señales acústicas y las transforma en señales eléctricas.

3 SEÑAL

Una de las computadoras dispuestas en el barco graba cada vez que se registra una señal proveniente del barco hundido.



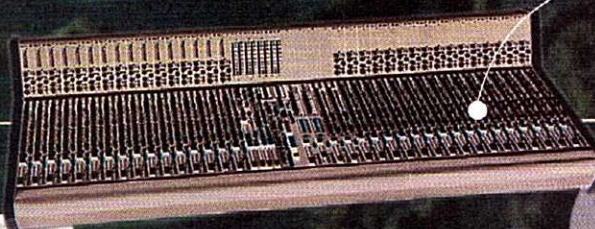
Fotografías espectrales

La actividad de los investigadores de los fenómenos extraordinarios en los fondos marinos no se limita al registro de sonidos supuestamente provenientes de ultratumba. Un equipo de submarinistas estadounidenses especializado en este campo consiguió incluso captar en una cueva sumergida el escalofriante plano de la escafandra autónoma de un buzo que había fallecido en aquel lugar tiempo atrás.



ECUALIZADOR

Si se encuentra algún sonido "paranormal" o no catalogable, se lo puede pasar por distintos tipos de filtros para intentar mejorar su calidad. Con el uso del ecualizador se refuerzan las bandas de frecuencia hasta lograr un sonido más audible o comprensible.



OSCILOSCOPIO

4

GRABACIONES

Si se obtienen grabaciones, estas se analizan, bien con un osciloscopio o con un software que cumpla esta misión. Los análisis determinan gráficamente los tipos de sonidos: radio, ruidos marinos, acción humana, etc.



5

¿PSICOFONÍA?

Si tras horas de análisis que requiere escuchar y procesar distintos sonidos, se lograra escuchar una inexplicable voz de procedencia no humana con un mensaje, se habría obtenido una psicofonía.



6

MÁS EXPERIMENTOS

Si un investigador de lo paranormal consiguiera una psicofonía submarina, lo más probable sería que en la siguiente fase del experimento intentase contactar con el "ente". Para ello se grabarían mensajes con preguntas cortas y precisas como "¿quién eres?" o "¿qué ha pasado?", con la intención de iniciar nuevamente todo el proceso de grabación hasta dar con una respuesta.

¿Fue el UB-65 un submarino embrujado?

La sucesión de desgracias ocurridas a bordo del submarino alemán UB-65 hizo pensar que se trataba de un barco hechizado. Al final, la tripulación entera pagó con su vida el precio de una extraña y desconocida maldición.

Al igual que el *Caleuche* de los brujos del archipiélago de Chiloé, capaz de navegar bajo la superficie del mar en dirección a reinos insondables habitados por atlantes, parecen existir buques submarinos cuyas apariciones y desapariciones fantasmales invitan a pensar en fuerzas de atracción misteriosas y ocultas. El sumergible alemán UB-65 adquirió por méritos propios la categoría de embrujado desde el momento en que empezó a ser construido en los astilleros de la ciudad de Hamburgo (hay otra versión que habla de los astilleros belgas de Brujas) durante la Primera Guerra Mundial. Ya antes de ser botado ocurrieron dos accidentes mortales durante su construcción: en 1916, una pesada viga aplastó a dos hombres y una fuga de gas tóxico envenenó a tres obre-

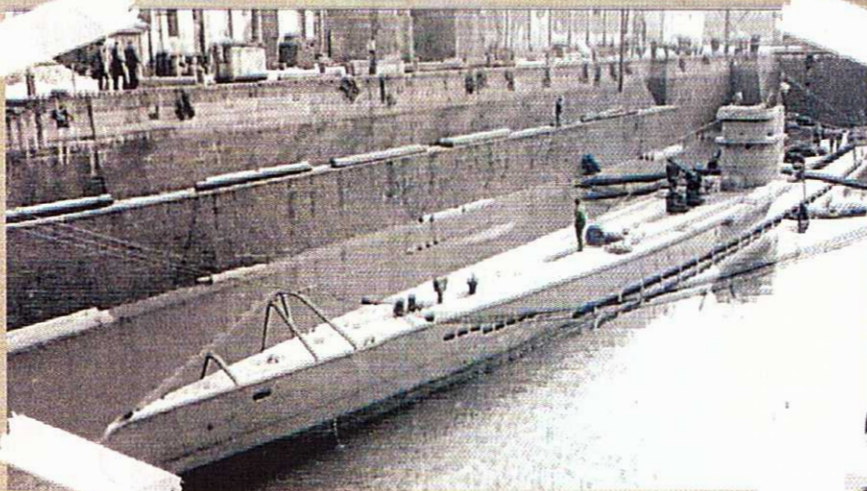
ros. Luego, a la hora de los primeros ensayos, un marinero se suicidó. Poco después, el submarino quedó atrapado doce horas bajo el mar hasta que milagrosamente pudo emerger sin mayores problemas. Las desgracias continuaron cuando estalló un torpedo que mató a seis tripulantes, entre ellos el segundo teniente.

OFICIAL FANTASMA

Durante la reparación, dos trabajadores de los astilleros juraron haber visto al oficial muerto camino de proa, con los brazos cruzados y la mirada fija en ellos. Dos días más tarde, reapareció el fantasma, cosa que suscribió el mismo comandante en un informe enviado al almirante Schroeder. Este decidió conceder unas largas vacaciones al comandante, envió un capellán a bordo para exorcizar el submarino y, harto del fantasma que seguía apareciéndose, despidió a toda la tripulación.

El UB-65, con nuevos oficiales y marineros a bordo, empezó a patrullar por la zona del canal de la Mancha.

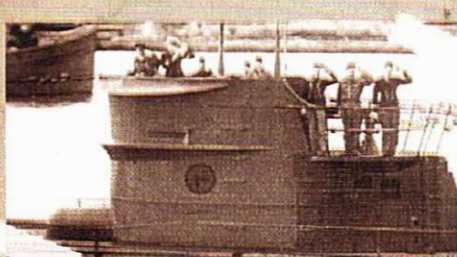
El 14 de julio de 1918, al sur de Irlanda el comandante del submarino estadounidense L-2 observó por el periscopio un sumergible alemán que permanecía inmóvil en la superficie, y a un hombre con los brazos cruzados, petrificado, en la proa. Pudo distinguir también claramente el nombre del buque: UB-65. De golpe, el submarino explotó y desapareció como por arte de magia. El 31 de julio, el Estado Mayor alemán emitió un comunicado en el que anunciaba la desaparición en alta mar de aquel sumergible embrujado, y de su tripulación, formada por 35 oficiales y marineros. Al término de la Primera Guerra Mundial se abrió una investigación sobre la misteriosa y trágica suerte del UB-65, pero no aportó ningún dato revelador.



La historia real del UB-65

El UB-65 fue un submarino alemán de la clase UB-III, un sumergible lanzatorpedos que operaba cerca del litoral. Construido en los astilleros Vulcan de Hamburgo, fue botado el 26 de junio de 1917 y entró en acción el 18 de agosto del mismo año. Fue hundido por el submarino estadounidense L-2. El diario de este

recogió que, tras el impacto, el UB-65 permaneció a flote unos minutos hasta que se produjo una explosión que lo arrastró al fondo. No hay mención alguna a figuras espectrales en la proa del submarino. Tampoco el historial del UB-65 recoge cuestiones sobrenaturales que minaran la moral de la tripulación.



HOJA DE SERVICIO

En su breve historial bélico el UB-65 hundió una corbeta británica y seis mercantes, y causó desperfectos a otros seis transportes más. También sufrió daños en combate.



TRIPULACIÓN

El UB-65 no registró ningún suicidio, ni accidente reseñable entre los marineros y los oficiales.



COMANDANTE

El comandante del UB-65 fue el capitán Martin Schelle, que gobernó la nave desde su entrada en servicio hasta su hundimiento.

Hipótesis alternativas

¿Existen barcos con tendencias homicidas?

La literatura estadounidense ha abordado el tema de los barcos diabólicos, metáforas de monstruos marinos enemigos del ser humano. No obstante, las embarcaciones reales también se han hecho merecedoras de esa mala fama, como le ocurrió al *Great Eastern*, algo así como el *Titanic* del siglo XIX, que ya entró con mal pie en la historia naval el mismo día en que lo botaron. Corría el 30 de enero de 1858 y de puro milagro no fue a parar directamente al fondo de las aguas portuarias. Finalmente, tras

permanecer un año en el dique seco, se hizo a la mar, aunque la misteriosa desaparición del maestro carpintero presagiara lo peor. Su primer viaje empezó fatal: una caldera de agua saltó por los aires, mató a un hombre y quemó a varios pasajeros. Al cabo de un mes, el constructor del buque murió de un infarto. En 1862, estuvo a punto de hundirse en medio de una tempestad. Por si fuera poco, la tripulación se quejaba siempre de un martilleo continuo, todo un concierto espectral que podía oírse hasta en la cubierta superior. El fantasma-orquesta del *Great Eastern*, ya en vías de desguace, dejó de serlo cuando se descubrió el esqueleto del desaparecido maestro carpintero entre la doble hélice.

¿Está poblado de espectros el *Queen Mary*?

En mayo de 1936, el transatlántico inglés *R. M. S. Queen Mary* realizó su primer viaje de Southampton a Nueva York y a partir de 1941 fue utilizado para el transporte de tropas aliadas en la Segunda Guerra Mundial. En 1967 se vendió a la ciudad californiana de Long Beach, donde pudo iniciar un nuevo servicio como museo, hotel, restaurante y centro de congresos. Más allá de la atracción turística, este buque de sangre real, al menos de nombre, se convirtió rápidamente en un reino de fantasmas sin igual. Los cazafantasmas encontraron un filón: una joven dama vestida de punta en blanco iba por el Salón de la Reina; un hombre en traje de etiqueta estaba en una suite de primera clase; un grupo de niños, en un cuarto trastero; dos mujeres ahogadas, en la piscina de primera clase, y un miembro de la tripulación llamado John Pedder al que aplastó una puerta en 1966. Tampoco faltaban sonidos de ultratumba, como los lamentos de los 329 marinos muertos del *Curacao*, que chocó con el *Queen Mary* el 2 de octubre de 1942.



OBITUARIOS

Notas necrológicas del oficial Albert Tilley del *Curacao* fallecido a causa del accidente con el *Queen Mary*.

¿Hay litorales predilectos de los buques fantasma?

Existen costas en el mundo, célebres por la acumulación de trágicos naufragios, que han dado pie a numerosas leyendas sobre embarcaciones fantasma. Uno de esos lugares malditos es el litoral de Nueva Escocia, en Canadá, donde proliferan esas embarcaciones espectrales. Así, en New Brunswick creían ver de vez en cuando al *Colbum*, que desapareció en medio de una tormenta en 1838; las luces del *John Craig*, hundido en las traicioneras aguas de Shippigan Shoals por la misma época, o al *Isabella*, perdido con un cargamento de maderas en dirección a Sudamérica en 1868. En Merigomish preferían aferrarse a su propia historia y descubrir la silueta de un galeón pirata, cañoneado por una fragata británica durante la guerra napoleónica. Una aparición que se entremezclaba con la de un navío de tres mástiles, fiel a su cita con el equinoccio de otoño, bien visible gracias a una llamarada que lo consumía todo en un instante.

FILIBOTE

Un filibote como el *Batavia* fue el barco del capitán Bernard Fokke, que inspiró la leyenda del *Holandés Errante*.

¿Es la leyenda del *Holandés Errante* de origen bretón?

No se conoce a ciencia cierta el origen de la leyenda del *Holandés Errante*, pero está claro que surgió a partir del siglo XVII, cuando holandeses, ingleses y franceses arrebataron a portugueses y españoles el control de las rutas atlánticas. Es posible que la condición de barco maldito se basara en las supersticiones marineras de la Bretaña francesa, donde existía la creencia de que algunos barcos hundidos volvían a emerger una y otra vez junto a sus tripulantes muertos. En

cada aparición se mostraban más grandes y aparecían cargados con un mayor número de marinos. Un lobo de mar cuyo primer barco se había ido a pique cerca de la isla de Sein aseguró haberlo divisado de nuevo en aguas lejanas, cada vez más grande, y soñaba con subir un día a bordo, en vez de morir en su cama, para continuar navegando eternamente. Era fama que el *Lestr an Anaon* navegaba de noche, cerca de Finisterre, con un cargamento de almas. Algo semejante al *Bag-Noz* en Audierne, siempre gobernado por el primer muerto del año. En el puerto de Tréguier tenían su propio barco que llevaba las almas de los difuntos, especialmente las de personas ahogadas, hacia islas ignotas.



Hipótesis alternativas

¿Surcan los mares barcos fantasmas benefactores?

Al capitán Hampson, patrón del yate *Mary Ann*, nunca se le borró de la memoria aquel día de julio de 1934 en que navegando en alta mar cayó la niebla y surgió por estribor, delante de él, un viejo velero a toda velocidad, sin nadie a bordo. Para esquivarlo tuvo que hacer una brusca maniobra. Pero desapareció tan rápido que no pudo leer el nombre. Al clarear, divisó un remolcador y vio también una buena partida de madera a flor de agua que se había desprendido del tren de popa de alguna embarcación. Asombrado, comprendió que de no ser por la aparición del viejo velero habría naufragado al chocar

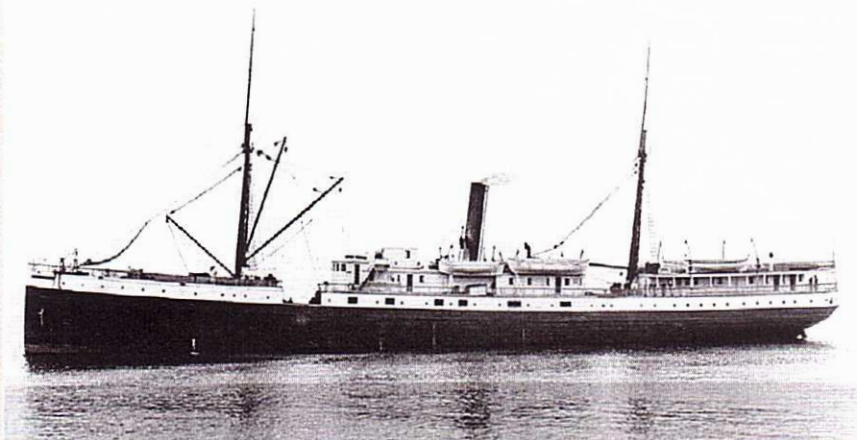
contra una barrera de sólidas piezas de madera. Otra versión del misterioso incidente cuenta que Hampson no pudo evitar el impacto con la vieja embarcación, pero que esta no advirtió el choque. Nada crujió ni nada se movió. El velero estaba desierto y sus velas rotas parecían hincharse con el viento pese a que todo estaba sumido en el más completo y espectral silencio.

S.S. VALENCIA

El vapor cubría la ruta de San Francisco a Seattle cuando una tempestad lo envió a pique.

¿Han existido casos de botes fantasmas?

Allá en las costas canadienses de Vancouver, en una zona peligrosa conocida por los marineros como "El cementerio del Pacífico", el vapor *S. S. Valencia* se hundió en 1906. Solo pudieron salvarse 37 personas de las 180 que iban a bordo. Cinco meses después de la tragedia, un pescador dijo haber descubierto un bote salvavidas con ocho esqueletos en una cueva. Los guardacostas se acercaron rápidamente al lugar indicado, pero no encontraron nada. Veintisiete años más tarde, fue visto un bote vacío del *Valencia* en perfecto estado de conservación, flotando sobre las aguas, cerca de Barkley Sound, al norte del punto donde había ocurrido aquel terrible naufragio.



¿Transportó la *Deering* ron durante la Ley Seca?

La goleta *Carroll A. Deering*, cuyos restos fueron oficialmente dinamitados por orden de los guardacostas del *Manning* en marzo de 1921, siguió siendo objeto de las hipótesis más descabelladas. Sin duda, una de las más exitosas hacía referencia a un grupo de contrabandistas de los tiempos de la Ley Seca que pirateó la goleta para convertirla en uno de los cargueros clandestinos que transportaba cajas de ron desde su sede en las Bahamas.

¿Fue el *Ourang Medan* atacado por seres extraños?

No existen documentos oficiales que registren ni la existencia ni la desgracia del *Ourang Medan*. Los especialistas creen que se trata de una invención periodística, concretamente de la revista *Fate*, una publicación estadounidense especializada en fenómenos científicamente indemostrables que contó la historia en 1953. Según esta, el rictus de espanto que mostraban los cadáveres de

los marinos hallados sobre la cubierta del carguero era producto del ataque de Ovnis o de algún otro ser de aspecto tan horroroso que fue capaz de matar de miedo a los tripulantes. Dejando de lado los factores paranormales, otras fuentes creen que el barco transportaba clandestinamente una materia prohibida, altamente tóxica, volátil y peligrosa. Por eso no estaba inscrito en ningún registro oficial. Ese material inestable sería también el causante de la súbita explosión que destruyó el navío.

RON CLANDESTINO
Ron confiscado en el cutter *Séneca* en 1924, durante la Prohibición.





Inspiring people to care about the planet
The National Geographic Society is chartered in Washington, D.C., as a non-profit scientific and educational organization "for the increase and diffusion of geographic knowledge." Since 1888 the Society has supported more than 9,000 explorations and research projects, adding to knowledge of earth, sea, and sky.

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY

Chairman of the Board and Chief officer John M. Fahey, Jr.
President Timothy T. Kelly
Executive Vice President, President, Publishing Declan Moore

Executive Vice President and Chief Creative Officer, books, kids and family
Melina Gerosa Bellows

BOOK DIVISION

Vice President and Editor in chief Barbara Brownell Grogan

Designer Director, books and children's publishing Jonathan Halling
Director of Design Marianne R. Koszorus
Director of maps Carl Mehler
Production Director R. Gary Colbert
Managing Editor Jennifer Thornton
Administrative Director, Illustrations Meredith Wilcox

NATIONAL GEOGRAPHIC IMAGE COLLECTION

Vice President Maura Mulvihill
Photo Editor Deborah Li
Project Management Gina Martin
Production Susan Riggs
Production Paula Washington
Production Rebecca Dupont

INTERNATIONAL LICENSING AND ALLIANCES

Vice President, International Book Publishing Rachel Love
Account Manager, Books Gordon Fournier
Account Manager, Books Heather Jansen
Photo Rights Manager, Books Constance Roellig

ClarínX

Directora Ernestina Herrera de Noble
Editor General Ricardo Kirschbaum

GRANDES ENIGMAS DE LA HUMANIDAD

Editor General de Revistas y Proyectos Especiales
Norberto Angeletti

Editor Jefe de Proyectos Especiales
José Antonio Alemán

Subeditor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdociimi

Jefe de Arte
Jorge Doneiger

© 2012 Editorial Sol 90
Barcelona - Buenos Aires
Todos los derechos reservados

Idea original y concepción de la obra Joan Ricart

Dirección General Fabián Cassan

Coordinación Mar Valls

Textos Albert Cañagueral

Prólogo Gian J. Quasar

Edición Joan Soriano

Diseño Cósima Aballe, Munchi Vega, Javier Covatto

Diagramación Paola Fornasaro

Corrección Miquel Arderiu

Infografías 4D News

Traducción del prólogo Tradym

Fuentes fotográficas ACI, Age Fotostock; Corbis/
Cordon Press; Getty Images.

Impreso en la Argentina por Artes Gráficas Rioplatense S.A.
Copyright 2012 AGEA SA/ Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723. Libro de edición argentina. No se permite la reproducción parcial o total de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio sin el permiso previo y por escrito del editor.

Barcos fantasmas / edición literaria a cargo de Alejandro Prosdociimi - 1a ed. - Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2012.
42 p. + DVD : il. ; 27x21 cm. - (Grandes enigmas de la humanidad National Geographic; 16)
ISBN 978-987-07-1649-5
1. Historia de la Humanidad. I. Prosdociimi, Alejandro, ed. lit.
CDD 909

Fecha de catalogación: 17/11/2011

GRANDES ENIGMAS

DE LA HUMANIDAD

- 1 Atlántida, la leyenda del continente perdido
- 2 Roswell y el fenómeno OVNI
- 3 Vlad Draculea, el auténtico Drácula
- 4 El Triángulo de las Bermudas
- 5 El caso de Jack el Destripador
- 6 Los milagros en el mundo moderno
- 7 Rasputín y los últimos días del zar
- 8 Los hombres que volvieron de la muerte
- 9 Los experimentos secretos de la CIA
- 10 Visitantes de la Antigüedad
- 11 Los secretos de los faraones
- 12 La vida en Marte y en otros planetas
- 13 La vida secreta de Jesús
- 14 Las ciudades perdidas del Amazonas
- 15 La muerte de Hitler
- 16 **Barcos fantasmas**
- 17 Mitos del Antiguo Testamento
- 18 Tumbas antiguas
- 19 El primer humano
- 20 Los misterios de la Segunda Guerra Mundial