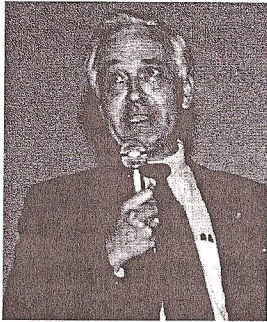


De la Arquitectura Naval en 1912 y el "Titanic"



Francisco Fernández González, Dr. Ingeniero Naval
Catedrático de Construcción Naval de la E.T.S. de Ingenieros Navales, Madrid

Resumen

En este trabajo se tratan algunos aspectos de la tecnología de la Arquitectura Naval que se incorporaban en el proyecto y en la construcción del "Titanic" en 1912 y que fueron más debatidos en relación con su naufragio. Para ello, se ha partido de los estudios técnicos que siguieron al naufragio del "Titanic" en 1912, y de la revisión de algunos supuestos tras el hallazgo y la comprobación de varios detalles en los restos fotografiados en el fondo del Atlántico Norte entre 1989 y 1995.

Se analiza el estado de la Arquitectura Naval en 1912 desde el punto de vista de su aplicación a los barcos de pasaje, para explicar algunos detalles técnicos del hundimiento del "Titanic".

Se estudian las Reglas del Lloyd's Register of Shipping para barcos de acero que se aplicaron, que tratan los materiales, el diseño y la construcción del casco, y se presentan algunas de las características del barco, para explicar su comportamiento durante el accidente.

Se comentan las normas de la Reglamentación Nacional Británica y la Internacional que estaban vigentes en ese año, así como las modificaciones que se introdujeron a raíz de esta catástrofe.

Se comparan las Normas aplicables en 1912 con las que se corrigieron después de éste y otros naufragios famosos.

Se comentan las conclusiones de los expertos contemporáneos que estudiaron el naufragio desde el punto de vista de la Ingeniería Naval.

Las normas adoptadas para el Proyecto y la Construcción Naval han sido casi siempre el resultado de catástrofes que han tenido una gran repercusión pública.

Sin embargo, siempre las normas, y aún más la legislación, han ido muy por detrás del progreso de las construcciones navales. Dejando a un lado el caso atípico y singular, verdadero punto discontinuo del "Great Eastern", tal ha sido históricamente el caso de los barcos "Liberty" soldados de 1943, que destapó los problemas de entalla y las roturas; el de los grandes petroleros de los 70, que trajeron consigo las varadas con derrames de crudo, hasta el "Exxon Valdez" que dio lugar a la OPA'90, entre otras disposiciones, y los accidentes de transbordadores como el "Herald of Free Enterprise" (1989) y el "Estonia" (1995).

Contemplado en el marco de su tiempo, la pérdida del "Titanic" no fue una novedad, y tampoco provocó cambios drásticos en la arquitectura naval. Tan sólo sirvió para añadir tecnología a las normas del proyecto, la construcción naval y la navegación.

INDICE

1. Introducción
2. Un reciente análisis forense
3. Las Reglas del LRS para barcos de acero 1905 - 1906
4. Comparación de las Reglas del L.R.S. de 1906 y 1990
5. Escantillones del "Titanic" según el LRS de 1906 y 1990
6. La Seguridad en el "Titanic"
7. El "Titanic" y los Convenios de SOLAS
 - 7.1. El Convenio de 1914
 - 7.2. El convenio de SOLAS - 1929
 - 7.3. El "Titanic" en relación con otros transatlánticos
8. Un estudio premonitorio del "Titanic"
9. Investigación y Reglamentación en la estela del "Titanic"
 - 9.1. De los medios de salvamento
 - 9.2. De la vida humana en la mar
 - 9.3. Del buque que no se hunde
 - 9.4. De los efectos en las estructuras

(Continuación del número anterior)

