

Extraños sucesos navales

VÍCTOR SAN JUAN



Colección: Historia Incógnita
www.historiaincognita.com

Título: *Extraños sucesos navales*

Autor: © Víctor San Juan

Copyright de la presente edición: © 2016 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Revisión y adaptación literaria: Teresa Escarpenter

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

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

ISBN edición impresa: 978-84-9967-778-1

ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-779-8

ISBN edición digital: 978-84-9967-780-4

Fecha de edición: Febrero 2016

Impreso en España

Imprime: Servicecom

Depósito legal: M-40124-2015

Para Miguel del Blanco
y todo su equipo

Índice

Introducción	13
Capítulo 1. El famoso caso del <i>Mary Celeste</i>	15
Célebre misterio decimonónico	15
Travesía de misterios	18
Formulando todo tipo de hipótesis	21
¿Posible reconstrucción?	24
Capítulo 2. Un accidente inexplicable	29
Buscando justificar lo injustificable	29
Armados y peligrosos	32
¿Dónde ponemos los cañones?	35
Instrucciones imposibles	40
Fatalidad y obediencia debida	45
Capítulo 3. El sumergible fantasma	49
Un arma nueva	49
Los submarinos alemanes	51
Comienza la guerra submarina	54
El submarino fantasma	58
Reconstrucción	61

Capítulo 4. Varada en masa	65
Una serie multitudinaria	65
Dudas en la niebla	69
Siete barcos a las piedras	74
Asumiendo la responsabilidad	76
Capítulo 5. Monstruos marinos	79
Calamares y serpientes	79
Otros «monstruos» marinos	84
El increíble caso de «Paco el de la bomba»	85
Capítulo 6. Cuando un muerto habla	91
Bulos y realidades	91
Matar todavía mas <i>japs</i>	93
Patrulla de combate	96
Leyendas y montajes	101
Habla un muerto	103
Capítulo 7. Mascota insumergible	107
Caer siempre de pie	107
Uno: el <i>Bismarck</i>	166
Dos: el <i>Cossack</i>	108
Tres: <i>Ark Royal</i>	115
Capítulo 8. Cargamento único	123
Olor a derrota	123
La ruta submarina	127
Opio, oro, uranio y... secretos	130
Tres versiones y una búsqueda abisal	133
Capítulo 9. El filo de la navaja	139
Capitanes valientes	139
Capitán normal, barco vulgar	145
Los problemas crecen	148
El filo de la navaja	150
Epílogo conspiranoico	154

Capítulo 10. El número de la mala suerte	157
Seis días de guerra y sus consecuencias	157
Rumbo a casa	160
Mala suerte reiterada	163
Capítulo 11. Fenómeno UFO	169
Barcos para todo	169
¿Corbeta o patrullero?	171
Destino: el banco	174
Avistamiento UFO sobre Fuerteventura	175
Capítulo 12. El <i>affaire Invincible</i>	183
Un mal recuerdo	183
Crucero de cubierta corrida	185
A la guerra en el frío sur	188
Ataque al <i>Invincible</i>	192
Completo enigma	195
Capítulo 13. Aterriza donde puedas	203
Arriba y abajo	203
Sorpresa en alta mar	206
Trifulca en puerto	213
Capítulo 14. Tesoro de ida y vuelta	217
La plata de la <i>Mercedes</i>	217
La trampa que trajo una guerra	221
Finta para despistar a un gobierno	226
El expolio de la <i>Mercedes</i>	229
Veredicto final	230
Capítulo 15. Salto a la tierra	233
Una ruta muy trillada	233
Modernidad, velocidad y pasajeros	235
Sentido y sensibilidad	237
Epílogo	243
Bibliografía y fuentes	248

Introducción

La moderna tecnología, el progreso y las ayudas a la navegación han dejado las grandes extensiones de los océanos convertidas en autopistas marítimas y dispositivos de tráfico, mientras muchos marinos acuden a los puentes de mando como si fueran a la oficina. Muy poco queda sin prever en los modernos y potentes buques, capaces de convertir el antiguo azar y aventura incierta en simple planificación, estudio de negocio y volumen de rentabilidad. Los marinos actuales, completamente inmersos en la certeza y la rutina, han olvidado otros tiempos en los que todo se fiaba a la pericia y la intuición, corriéndose terribles riesgos. Un buque del siglo XIX tenía un ochenta por ciento de posibilidades de terminar sus días en un siniestro marítimo; para los del siglo siguiente —que incluyó dos guerras mundiales— esta posibilidad era del cuarenta por ciento y, en la actualidad, apenas un tres por ciento de los barcos que circulan por los mares se irán a pique, terminando todos los demás sus días en el dique o amarradero de desguace.

Debemos congratularnos de ello en la medida en que el predominio de la seguridad significa disminuir exponencialmente el número de víctimas; pero no es menos cierto que lo imprevisible relacionado con el hecho de hacerse a la mar ha desaparecido casi por completo, si exceptuamos

el marginal porcentaje de imprudentes o profanos que deciden emprender su primera travesía y acaban siendo carne de cañón de los equipos de rescate y salvamento. Aun así, resulta curioso que no todo sea previsible con la mar y los barcos; siempre ha habido, hay y habrá sucesos extraños e inverosímiles misterios que se salen absolutamente de la normalidad y que no siempre tienen un carácter enigmático o esotérico. Esto último difícilmente encuentra explicación, pero tampoco es fácil buscarla para otros casos en los que, como llevados de una especie de inexorable atracción o destino fatal, se producen inevitablemente.

Esta es una recopilación de unos cuantos de estos misterios, algunos de los cuales encontraron explicación y otros no. Lejos de afirmar la rotunda hipótesis de la necedad y soberbia del hombre en su enfrentamiento con la naturaleza desatada de las aguas, los misterios de la mar confirman lo que normalmente no se tiene en cuenta, el hecho de que, navegando, siempre cabe la posibilidad de encontrarse con algo absolutamente inesperado, ver cosas a las que no podremos encontrar explicación inmediata y que sucedan hechos que de forma habitual no se producen. Parece como si la mar, escondiendo siempre sus secretos, sólo los mostrara de vez en cuando, sugerente, como para decir al hombre que, en realidad, aunque crea dominar las aguas, la propietaria del cetro continúa hoy tan inescrutable en sus designios como en los albores mismos del mundo de la navegación.

Capítulo 1

El famoso caso del *Mary Celeste*

El barco que apareció sin su tripulación a bordo en uno de los más célebres y extraños sucesos de la mar (1872)

CÉLEBRE MISTERIO DECIMONÓNICO

El caso de la desaparición de la tripulación del bergantín *Mary Celeste* a unas trescientas cincuenta millas al este de las Azores a finales de 1872, es uno de los grandes clásicos de misterio en la mar. No se trata de un barco desaparecido –nunca lo estuvo– sino de su tripulación, la cual, sin constancia de que mediara violencia ni trauma alguno, pareció volatilizarse de la faz de la Tierra dejando su barco como único y mudo testigo. El hecho de que el seguro (Lloyd) pagara el importe de la póliza proponiendo hipótesis poco convincentes, y, sobre todo, que la prensa (y algún famoso escritor, como veremos) se cebara en él, hizo que este extraño –aunque no único– suceso alcanzara una fama desproporcionada, lo que tal vez fuera contraproducente para que se llevase a cabo una exhaustiva investigación, poniendo en evidencia las notables contradicciones entre las diferentes teorías propuestas.

Llama mucho la atención que, en un interesante momento del siglo XIX por otras muchas circunstancias, la inexplicable desaparición de la tripulación de un pequeño buque de vela transatlántico (en suma, un pequeño incidente náutico, que hoy ocuparía sólo un rincón de la página

de sucesos) acabara transformándose en un enigma de dimensiones tales como para sobrevivir más de un siglo a que llegaran la literatura esotérica y expertos en lo paranormal para ocuparse a conciencia de él, asegurando así la pervivencia del caso hasta nuestros días.

Puede que el principal motivo, aparte de los mencionados, sea que se trataba de un período histórico en el que se producían notables descubrimientos, interpretados a nivel del gran público como prodigios; en otras palabras, todo, o casi todo, podía ser posible, incluida la desaparición de una tripulación. Eran tiempos en los que un autodidacta estadounidense, Thomas Alva Edison —que comenzó su carrera como redactor y vendedor de un pequeño pasquincillo o periódico de trenes, el *Weekly Herald*— logra en los laboratorios de su propiedad el sensacional invento del fonógrafo; un año después (1878) la prodigiosa lámpara incandescente, que puso el misterio de la electricidad a disposición de los municipios y, finalmente, de todos los ciudadanos en sus casas; un auténtico genio yugoslavo, Nikola Tesla, trabajó con Edison brillando para la posteridad con revolucionarias creaciones. En un plano más sugerente, en 1874 nacen otros dos inspirados genios, Guillermo Marconi, científico italiano que inventó la telegrafía sin hilos (radio) y Erich Weiss, ilusionista que —con el nombre artístico de Harry Houdini— se haría famoso por su habilidad, logrando librarse de cualquier sistema que le apresara o retuviera.

En el mundo de la navegación, tiene enorme trascendencia la apertura del Canal de Suez en noviembre de 1869, después de diez años de trabajos dirigidos por el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps. Esta vía marítima comercial, que reducía de forma muy considerable el tránsito naval entre Europa y Extremo Oriente, tuvo como primera consecuencia el declive del tráfico de veleros mercantes de altura, que los Estados Unidos habían llevado a su máximo desarrollo con los famosos *clippers* y condujeron a su decadencia con la guerra de Secesión. El canal de Suez representó la puntilla definitiva para la navegación a vela, puesto que, por su propia configuración, sólo era apto para vapores comerciales. De la mano del *premier* Benjamin Disraelí, Gran Bretaña no dudó en apoderarse, con ayuda de la Banca Rothschild, de 177.000 acciones de la Compañía del Canal, constituyéndose en accionista mayoritaria de una ruta que, a través del Mediterráneo, unía Inglaterra y la India con un tránsito de quinientos buques al año, consolidando así la comunicación de un formidable imperio. Considerado como estratégico, del mismo modo que



Grabado del bergantín *Mary Celeste*, célebre por el misterio de una tripulación completa que desapareció, por autor desconocido.

Panamá por su canal, Egipto no tardaba en convertirse en el siguiente objeto de deseo, lo que traería pronto la correspondiente ocupación militar.

El otro coloso en ciernes, los Estados Unidos de América, acababa de emerger de la tremenda guerra de Secesión con el asesinato del presidente Lincoln (14 de abril 1865) que trajo el difícil mandato de Andrew Johnson; sucedido este por el ex general republicano Ulysses Simpson Grant, su presidencia se caracterizó por un cúmulo desordenado de corrupciones y especulación –conocido como «Edad Dorada»– que concluyó poniendo el país al borde de grandes crisis y bancarrotas, aun cuando ambas costas, este y oeste, quedaran al fin unidas por el ferrocarril. En el lado más épico de la cuestión, cuando desaparece la tripulación del *Mary Celeste* en 1872, aún faltan cuatro años para que el jefe siux Toro Sentado derrote a George Armstrong Custer cerca del río Little Bighorn, unos cien kilómetros al sureste de la actual ciudad de Billings, Montana.

Lo cierto era que, en Europa, otros países lo pasaban mucho peor: Prusia acababa de derrotar a Francia en la guerra declarada entre los dos

países, lo que significaba el final del fatuo gobierno de Napoleón III; los excesos de la subsiguiente Comuna de París acabaron trayendo la Tercera República tras un ingente baño de sangre. Más al sur, en España gobernaba en precario el príncipe italiano Amadeo de Saboya, que, tras un atentado renunciaría al trono al año siguiente (1873), lo que daría lugar a la Primera República, en cuyo seno España se deshizo en mil y un pedazos independientes. Con estos sucesos en ciernes, no mucha gente en la Península debió prestar atención al hecho que se había registrado en sus costas: en concreto, en aguas españolas de Gibraltar, donde dos pequeños buques recalaban a finales de 1872 con una extraña historia que contar.

TRAVESÍA DE MISTERIOS

El pequeño bergantín *Mary Celeste*, de 31 metros de eslora y 286 toneladas, había sido construido en 1861 como *Amazon* en Parrsboro, isla Spencer, Nueva Escocia, y con sucesivos armadores fue alternando el pabellón inglés con el americano. Su nombre ya trae, desde el inicio, complicaciones, pues alguna fuente señala que debería haberse llamado *Mary Sellars*, pero el pintor del rótulo se confundió. A principios de noviembre de 1872 se encontraba en el puerto de Nueva York al mando del capitán Benjamin Spooner Briggs, natural de Marion, Massachusetts, de treinta y siete años y abstemio convencido, cargado con mil setecientos barriles de alcohol industrial para añadir al vino (y darle «octanaje») valorados en 42.000 dólares que debía llevar a Génova, Italia. Abarloado a él se encontraba otro buque similar, el también bergantín *Dei Gratia*, británico, al mando de David R. Morehouse, preparándose ambos para zarpar. El día 5 ambos capitanes cenaron juntos en compañía de la mujer del primero, Sarah; la señora Briggs iba a viajar también junto a su hija, la pequeña Sofía, acabando por sumarse las dos a los otros siete tripulantes desaparecidos del *Mary Celeste*, entre los que predominaban jóvenes alemanes.

El 7 de noviembre, dos días después, el bergantín *Mary Celeste* largó amarras, dejando atrás Ambrose y Sandy Hook para emprender la travesía del Atlántico de oeste a este. La siguiente vez que se tiene constancia de él es el 13 de diciembre del mismo año —es decir, 37 días después— cuando arriba al puerto de Gibraltar en la estela del *Dei Gratia*, que dice no tener noticia de su completa tripulación ni de la embarcación de



El capitán Briggs del *Mary Celeste*, nacido en Marion, Massachusetts; siendo abstemio llevaba un cargamento de alcohol para fabricar vino peleón al otro lado del Atlántico.

servicio (chalupa o chinchorro, se supone, no «embarcaciones salvavidas», como citan las crónicas) del *Mary Celeste* y tampoco de los instrumentos de navegación (sextante y cronómetro) del capitán Briggs ni de la documentación del barco. Sin embargo, todos los efectos personales de la gente del bergantín, el capitán y su familia están a bordo.

El *Mary Celeste* llega a Gibraltar conducido por sólo tres marinos, el primer oficial del *Dei Gratia* Oliver Deveau y otros dos hombres del mismo barco. Ante la estupefacción de las autoridades gibraltareñas, el capitán Morehouse cuenta una historia que hará las delicias de la prensa y los libros de temas esotéricos durante muchos años: el día 4 de diciembre, como a media distancia entre Santa María de Azores y el cabo San Vicente, el *Dei Gratia* avistó otro buque similar a una distancia de entre tres y cuatro millas, siguiendo un rumbo errático y con las velas cazadas «de la mala» (acuarteladas) para el viento reinante, es decir, como si la brisa, del norte en aquel momento, llegara del sur. Como decimos los marinos, hicieron por él, y, para su consternación, se trataba del *Mary Celeste*, sin

rastro de presencia humana a bordo. Enviado Deveau en un bote, este no pudo sino confirmar que en el *Mary Celeste* no había nadie: la ropa, dinero y efectos personales de todos estaban en su lugar, la mesa con restos de comida y la cocina limpia, faltando, como se ha dicho, la embarcación auxiliar y los instrumentos y documentación mencionados, lo que sugería un repentino abandono de la tripulación por motivos desconocidos.

La declaración de lo hallado por Deveau era muy interesante: no encontró rastros de lucha, sangre o desperfectos que pudieran sugerir un motín, pero otras fuentes señalaron que el tambucho de popa de acceso a la cabina principal había sido reforzado como para resistir un asedio. Además, el peto de arriado del bote estaba abierto, y pendían restos de una amarra, como si hubiera sido cortada precipitadamente. La escotilla principal y las de carga estaban cerradas, pero el tambucho y la de la despensa permanecían abiertas; cerca de una de ellas, para consternación del primer oficial del *Dei Gratia*, apareció un sable manchado con algo que parecía sangre. Deveau halló también en cubierta la barra de sondeo de la cala, lo que le empujó a entrar dentro del barco a investigar; desde luego, si fue como contó, le echó valor. Midiendo el agua en la sentina, encontró casi un metro, lo que los cronistas no encuentran muy grave, pero a nosotros, en un barco del tamaño del *Mary Celeste*, nos parece nivel alarmante, que habría obligado a una actuación inmediata ante el inminente hundimiento; aunque, desde luego, no a abandonar el barco precipitadamente.

Aún más interesante: entre la carga de barriles de alcohol se encontraron nueve vacíos o deteriorados, no especificándose si lo estaban por hallarse mal estibados o alguien los había maltratado para abrirlos, comprobación que se antoja fundamental. El cuaderno de bitácora y la pizarra del puente incluían anotaciones normales hasta el 25 de noviembre, es decir, diez días antes de que el *Dei Gratia* encontrara el buque abandonado. Morehouse pensó en qué podría haberle pasado a la familia Briggs, o cómo podía llevar a cabo un rastreo en su busca; su segundo, más práctico —y posiblemente acuciado por la tripulación— le sugirió la posibilidad de tripular el *Mary Celeste* y solicitar por él la correspondiente recompensa. No fue fácil convencerle, pero, al final, Morehouse cedió. El *Mary Celeste* fue tripulado por el primer oficial y dos marineros. Mientras se mantuvo el buen tiempo ambos buques se mantuvieron en conserva, pero una repentina tormenta los sorprendió en la boca del Estrecho, llegando a recalar sobre el Espartel, lo que permitiría al *Dei Gratia* llegar a



Pintura figurada del momento de suspense en que el *Dei Gratia* avista el *Mary Celeste* en la ruta de las Azores.

Gibraltar un día antes, ya que los vientos soplaban a favor y los barcos avanzan con más rapidez cuando esto sucede.

FORMULANDO TODO TIPO DE HIPÓTESIS

Naturalmente, lo primero que se hizo fue desconfiar de Morehouse y su tripulación; era mucha casualidad que hubieran encontrado al *Mary Celeste* precisamente ellos. Además, los diferentes tripulantes del *Dei Gratia* incurrieron en contradicciones al declarar, y otros muchos puntos de la declaración y hechos no encajaban. Fueron acusados por la prensa de farsantes, conspiradores y asesinos. Se nombró una comisión investigadora a cargo del procurador del Almirantazgo británico, Solly Flood, que dijo haber llevado a cabo una completa investigación, concluyendo en su informe que no era posible esclarecer la desaparición del capitán, su familia y los tripulantes. El famoso

sable, la prueba más llamativa, sólo tenía óxido. El misterio, pues, estaba servido.

La misma investigación no pudo encontrar nada contra los tripulantes del *Dei Gratia*, así que la compañía de seguros se decantó por la teoría de una combustión espontánea de la carga que ahuyentó a la tripulación, extinguiéndose luego por sí sola, de lo que tampoco consta si se hallaron o no pruebas. Así que la hipótesis de la implicación del *Dei Gratia* quedó descartada, y Morehouse y los suyos cobraron una indemnización de más de ocho mil dólares.

Las dos hipótesis juzgadas como más verosímiles por los entendidos no eran tan diferentes. La más espeluznante defendía que los marineros, después de ingerir el alcohol, atentaron contra el capitán y su familia, tirando los cadáveres por la borda; luego, horrorizados por su acto, abandonaron el barco en un acto final de insensatez. En otra hipótesis menos truculenta, se consideró que el vaciado accidental del alcohol de las barricas vacías pudo producir una acumulación de gases en la cala, origen de una pequeña explosión; si quedaron llamas o algún incendio, capitán y tripulantes pudieron pensar que todo el barco explotaría y lo abandonaron sin pensarlo dos veces. La amarra del bote falló inesperadamente, así que, una vez extinguidas las llamas por sí solas, ya no pudieron regresar. Esta última se parecía notablemente a la que aceptó la aseguradora.

Pero hubo muchas más; el capitán Millet propuso en 1924 que el *Mary Celeste*, fuera de su derrota por los fuertes vientos o una mala recalada sobre el cabo de San Vicente, llegó a la costa africana (la costa de Salé, actual Marruecos) para ser abordado por piratas en plena encalmada. Briggs y su gente abandonaron el barco huyendo y fueron perseguidos por los malhechores, lo que dejó el bergantín solo al impulso de sus velas, que lo llevaron de vuelta a la ruta de Azores. La teoría no era mala y algún navegante de la época (como Joshua Slocum en su obra *Navegando en solitario alrededor del mundo*) sufrió estos ataques en la zona, pero no encajan los tiempos. Para que el *Dei Gratia* lo encontrara tras esta aventura de ida y vuelta a Marruecos, el *Mary Celeste* tenía que haber cruzado el Atlántico a tal velocidad que sus singladuras fueran capaces de hacerle rivalizar con los doce días, cuatro horas, un minuto y diecinueve segundos que invirtió la goleta *Atlantic*, de Charlie Barr, en 1905 para batir el récord de este océano.

Nada impide, por supuesto, que el *Mary Celeste* hubiera chocado contra un pulpo o un calamar gigante, huyendo del cual se produjo la

Trágicamente desaparecidas, la mujer, Sarah, y la hija del capitán Briggs, polarizaron la atención de la prensa sobre el caso.



evacuación. O que entes de otros mundos pudieran secuestrar al capitán Briggs, su familia y los tripulantes, no mostrando interés alguno por el barco o el cargamento, como sugerirían después los textos esotéricos. En cualquier caso, quedaba por averiguar el paradero de Briggs, su familia y su gente; resultaba reveladora la desaparición de la embarcación auxiliar y de los aparatos de navegación, pues podría indicar que Briggs preveía una larga y difícil navegación. En este último caso, la cuestión vuelve a ser la misma: ¿A dónde fueron? ¿A las Azores? ¿Tal vez a África? Y, sobre todo: ¿por qué se abandonó el buque?

Queda también la posibilidad de un motín. Pueden ser de ayuda, en este sentido, las palabras escritas por el ya mencionado solitario navegante estadounidense Joshua Slocum, que, no mucho tiempo después, en 1887, sufrió uno en las costas brasileñas a bordo de su bricbarca *Aquidneck*, que le obligó a matar a dos de sus tripulantes:

Quizá convenga explicar aquí a las personas que no conocen los usos y costumbres vigentes en los barcos que la tripulación tiene sus cuarteles en la parte de proa del barco, donde, en puerto o en horas de descanso, deben permanecer, sin situarse nunca más atrás del palo mayor. De ahí la expresión «a proa del mástil».

En otras palabras, que la fortificación del tambucho difícilmente respondería a una amenaza interna –desde que se transgrede esta frontera, el capitán tiene tiempo de armar un arma y disparar, como le sucedió a Slocum– sino a una amenaza exterior, lo que concordaría con los nulos indicios de lucha a bordo. Pero ¿quién pudo intentar atacar al *Mary Celeste*?

Esto último abre de nuevo la hipótesis de los piratas; se derrumba, sin embargo, fácilmente. Los piratas pudieron, en efecto, abordar el *Mary Celeste* y matar a su tripulación pero ¿por qué abandonar el barco con todo su cargamento después? Aparte de que, en las grandes extensiones oceánicas, los ataques piráticos son muy raros; en cualquier caso el buque atacado nunca queda en navegación sobre la ruta en la que fue sorprendido, como el *Mary Celeste*.

¿POSIBLE RECONSTRUCCIÓN?

Transgrediendo ya la línea de la realidad, pasemos a las conjeturas, intentando que todas las piezas de este complicado puzzle encajen. Establezcamos unos hechos básicos: la desaparición de la tripulación, que al *Mary Celeste* lo encontró el mismo barco que lo despidió (el *Dei Gratia*) y que el cargamento permaneció a bordo, pagando el seguro religiosamente y sin grandes dificultades. Todo podría haber sido un triple acuerdo entre ambos capitanes, y un colaborador –posiblemente el agente– de la aseguradora.

El plan pudo ser el siguiente: el capitán del *Mary Celeste* vendió el barco al del *Dei Gratia* por un valor menor del asegurado, con la pretensión de cobrar este último por el barco rescatado su importe aproximado, donde estaría incluida la «remuneración» del agente de la aseguradora. Ambos barcos atravesaron el Atlántico independientemente, fijando un punto de *rendez-vous* ('encuentro') en las proximidades del Estrecho de Gibraltar, tal vez a sotavento de San Vicente, en el saco de Cádiz. Allí se entregó el dinero y desembarcó la tripulación del *Mary Celeste*, que se dirigiría a Portugal o Tánger, en África, ciudad en la que era posible emprender una nueva vida sin ser localizados. El último punto tiene a su favor la recalada sobre el Espartel, injustificable de otro modo para un marino experimentado, pues significa que se ha dejado abatir excesivamente por el meandro este del anticiclón de las Azores, con riesgo de no poder

tomar el Estrecho y verse empujado sobre la costa atlántica marroquí; circunstancia sólo permitida por un piloto bisoño o muy descuidado.

La historia del encuentro del barco abandonado sería, pues, completamente falsa, inventada para no tener solución y desorientar a los investigadores durante años, como, en efecto, se habría conseguido. El *Dei Gratia* y el *Mary Celeste* llegaron felizmente a Gibraltar, pero la historia no era tan creíble como habían pensado y necesitaron apoyo de la aseguradora para que, finalmente, se diera por buena. Pero la prensa y el esoterismo no tragarón, obligando con su insistencia a que quedara abierto el caso. Finalmente Morehouse apenas conseguiría como indemnización una cuarta parte del valor del cargamento, con lo que la jugada fue una ruina por la que no podía protestar so pena de verse acusado de fraude inmediatamente.

Desde luego que esta hipótesis presenta puntos débiles que ya se formularon en su día: no tiene sentido hablar de acuerdo cuando Briggs era propietario de una parte del barco, y, por lo tanto, según la ley de salvamentos vigente a la sazón, habría tenido que pagar. Se debe, pues, contemplar la hipótesis con distancia y ojo crítico, pues supone dar por hecho la falta de honorabilidad de dos capitanes contra los que nada se ha podido demostrar y que no pueden defenderse. Básicamente, pues, injusta y rechazable hasta que se aporten pruebas o indicios. A su favor pesa también el hecho de que ambos capitanes gozaban de excelente reputación. Supone, sencillamente, una hipótesis de trabajo que da lugar, inevitablemente, a otras variables: para poner a salvo la reputación del capitán Briggs, puede que el acuerdo se llevara a cabo a sus espaldas, con el resto de la tripulación del *Mary Celeste*. En cualquier caso, la falta de datos fidedignos refleja una investigación poco escrupulosa en este como en otros muchos casos de barcos siniestrados.

Por último, decir que los datos que aportan los libros esotéricos acerca de la fama del *Mary Celeste* como barco maldito –cuyos capitanes habían padecido desgracias de todo tipo, seguidas de accidentes de navegación– parecen gratuitos y carentes de cualquier valor como indicios acerca de lo sucedido. En aquella época era normal que pequeños buques mercantes como este sufrieran todo tipo de pequeños incidentes, siniestros, etc., y hay que decir sobre el particular que el *Mary Celeste* no era uno de los más castigados ni de peor suerte; leer al respecto *La Bestia* de Joseph Conrad. Sí resulta singular, como ya se dijo, la fama que ha logrado por el extraño suceso que le afectó, gracias al cual su nombre ha



Grabado dramatizado del estado de la mar y las velas en que se halló el *Mary Celeste*; en realidad, para poder llevar a cabo el abordaje las condiciones debían ser más benignas.

perdurado con fuerza en el imaginario común, llegando hasta nuestros días. En gran parte, esta fama del buque pudo traerla un relato publicado en 1884 en el *Cornhill Magazine*, en el que el *Mary Celeste* se convierte en escenario de una historia delirante de suicidio de un capitán desesperado por la desaparición de su familia, firmado por un tal J. Habakuk Jephson, seudónimo tras el que se esconde la identidad de sir Arthur Conan Doyle, el padre de Sherlock Holmes, en una pieza literaria que entendemos de muy dudoso gusto e inspiración.

Las dudas que genera el nombre del bergantín, planteando si realmente se llamaba *Mary Sellars* en el registro, nos han llevado a una pequeña investigación en el magnífico libro de Cutler *Queens of the Western Ocean*, (prologado por el mismo almirante Chester W. Nimitz) donde se detalla al completo la flota velera estadounidense a mediados del siglo XIX. Lo primero que se debe decir es que había decenas de barcos con características similares al *Mary Celeste*; encontramos al menos trece con el nombre de «Mary», de mayor a menor: *Mary Ogden*, *Mary Washington*, *Mary Matilda*, *Mary Lucretia*, *Mary D. Lane*, *Mary Hamilton*, *Mary*

Stedman, Mary Emma, Mary Varney, Mary Silsby, Mary Jane Lonan, Mary A. Howland y Mary Archer, todos veleros, bergantines o *schooners* ('goletas') de entre 84 y 934 toneladas de desplazamiento, construidos entre 1838 y 1858. Los que más se aproximan al «retrato» del *Mary Celeste* son el *schooner Mary D. Lane*, de 398 toneladas, construido en 1853 en East Haddam, y el bergantín *Mary Hamilton*, del mismo año y 292 toneladas, perteneciente a la Established Line y cuyos capitanes fueron los señores A. B. Walker y S. S. Jordan. Pero del *Mary Celeste* o el *Mary Sellars* ni rastro; es aquí, y en este punto del primer capítulo, donde se verifica una tesis que veremos confirmada en este trabajo, como es que los más extraños sucesos se producen casi siempre en contingentes muy numerosos y vulgares.

De hecho, la historia del *Mary Celeste* no era nada nuevo ni original. Antes de su aparición sin nadie a bordo, se había encontrado del mismo modo, en 1849, el pesquero holandés *Hermania*, con evidencias de colisión y el bote aún en los pescantes. El 26 de febrero de 1855, el velero *James B. Chester*, de tres palos, fue encontrado por el *Marathon* con las sillas revueltas y los botes en su sitio, pero sin nadie a bordo. Y, tras el incidente del *Mary Celeste*, apareció en 1884 el bergantín *Resolven* en casi idénticas circunstancias. Resulta curioso que los textos sobre misterios no hayan profundizado en estos casos, cada uno de los cuales habría necesitado, reivindicándoles, a su Arthur Conan Doyle particular.

Por lo que respecta al resto de la vida del *Mary Celeste* con nuevas tripulaciones, se prolongó durante doce años. Finalmente, en 1884, un capitán desaprensivo, Gilman C. Parker, de Massachusetts (es decir, paisano de Briggs), lo estrelló en un arrecife de coral en Haití para tratar de cobrar el seguro. Descubierta el pastel y la culpabilidad de Gilman, este se libró no obstante por tecnicismos legales, quedando su mala acción en el olvido. Pero el que fuera su desgraciado buque, el *Mary Celeste*, aunque dejara su aparadura contra los crueles filos del coral caribeño, ha trascendido a la inmortalidad como el buque fantasma sin tripulación por antonomasia, en uno de los más extraños e intrigantes sucesos navales de todos los tiempos.

Capítulo 2

Un accidente inexplicable

Inverosímil abordaje de los acorazados *Victoria* y *Camperdown* frente al Trípoli sirio (1893)

BUSCANDO JUSTIFICAR LO INJUSTIFICABLE

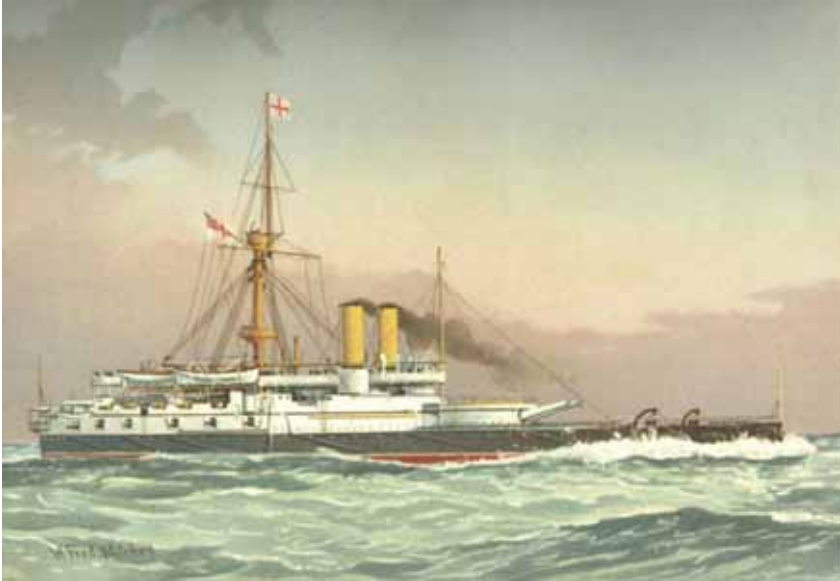
A comienzos de la última década del siglo XIX tuvo lugar, en lo que hoy son aguas libanesas, un siniestro naval que incluso a los cronistas contemporáneos les cuesta explicar: el buque insignia de la todopoderosa Mediterranean Fleet británica, el acorazado *Victoria* de reducido central (bautizado en honor de la soberana imperial), fue abordado por otro acorazado –más modesto– de la misma flota durante una evolución maniobrera para tomar un fondeadero. A resultas de la embestida, el buque insignia, con una enorme brecha de 3,5 metros bajo la línea de flotación, se fue a pique con 23 oficiales y 336 suboficiales y marineros a bordo, mientras que el involuntario autor del abordaje, el *Camperdown*, resultó con tan graves averías en roda y tajamar que estuvo también a punto de hundirse. ¿Tan difíciles de manejar eran estos tremendos buques blindados repletos de cañones a los que propulsaban modernas máquinas de vapor alternativas? ¿Qué había podido pasar para que dos barcos de guerra modernísimos (el *Victoria* apenas tenía seis años y poco menos de diez el *Camperdown*) tripulados por las mejores tripulaciones del imperio británico y mandados por los



Almirante de la Escuadra Británica del Mediterráneo George Tryon, que pereció en el naufragio del *Victoria*. Autoritario, heterodoxo y complejo, en su acto final reconoció galantemente su error.

al espolón, como había demostrado la *Virginia* en Hampton Roads. Los mosqueados ingleses respondieron con un armatoste mucho mayor, el *Warrior*; el propio George Tryon, en su largo historial, participó de la génesis y materialización de los grandes buques acorazados, pues le nombraron segundo comandante de quilla del invento. Se trataba de un vapor enorme (116 metros de eslora) y estilizado, de más de nueve mil toneladas, al que propulsaban dos máquinas de vapor horizontales de sistema Penn, las cuales, dando mil doscientos cincuenta caballos cada una, permitían también rozar los catorce nudos a pesar de todo el complejo aparejo velero, al que no se había renunciado. Se le armó con treinta y seis cañones de diferentes calibres.

El *Warrior* —que, restaurado, existe aún en los muelles de Portsmouth— era en realidad experimental, pues, de forma similar al *Monitor*, incorporaba no pocos inventos, como la hélice izable (para navegar cómodamente a vela), el cañón giratorio de popa, los ascensores de municiones y un largo etcétera; blindado de forma similar al *Gloire* con planchas de hierro y teca, empezó a mostrar graves defectos de los acorazados, como su compleja maniobra, la dependencia del suministro de carbón y, especialmente —de lo que el joven Tryon debió tomar muy



Magnífico cuadro del acorazado *Victoria* por William Frederick Mitchell que no ahorra la duda de si lo estamos viendo de proa o de popa, es decir, si el buque viene o se va.

avanteando hacia nosotros cuando en realidad parece que lo hace cuando, es decir, navegando hacia atrás, como si se nos escapara la proa de la visión. Genio y figura, desde luego, hasta en su representación artística, en la que tampoco acaba de evitar equivocaciones al sorprendido espectador.

Capítulo 3

El sumergible fantasma

El espeluznante regreso del más allá de un sumergible alemán en la Gran Guerra (1915)

UN ARMA NUEVA

La pregunta acerca de quién construyó el primer submarino moderno es aún polémica; los estadounidenses reivindican el título para el pionero *Nautilus* de Robert Fulton (un submarino a vela), y sus posteriores y claustrofóbicos ingenios utilizados durante la guerra de Secesión; los alemanes reclaman la autoría de sus inventores Bauer y Flachs, los franceses el *Plongueur*, y los españoles hacemos valer inventos decimonónicos como el *Ictíneo* de Narciso Monturiol o el *Garcibuzo* de Cosme García. Es, sin embargo, bastante evidente, que en 1888 habían tomado la delantera –de forma casi pareja– el *Peral* del ingeniero español del mismo nombre, y el *Gymnote* de los franceses Dupuy de Lôme y Gustave Zédé; pero mientras que este último mostraba continuas deficiencias, el primero culminaba felizmente en pruebas su completo desarrollo.

A continuación del *Gymnote*, los franceses fueron capaces de producir el *Narval*, primer submarino teóricamente operativo que dio origen a los innovadores pero defectuosos *Pluvirose* y *Brumaire*. Mientras tanto y por desgracia, en España don Isaac Peral no había encontrado sino

Capítulo 4

Varada en masa

Una flotilla entera de destructores rumbo al desastre sobre la costa californiana (1923)

UNA SERIE MULTITUDINARIA

Si algo ha caracterizado la Reserva Naval estadounidense para el gran público han sido esas fotografías de interminables acumulaciones de barcos, desde grandes portaviones hasta submarinos, dragaminas y patrulleros, apilados, amontonados en amarres, costado contra costado, formando *stocks* sin parangón en alguna perdida base naval; como si a la muy poderosa US Navy le sobraran los barcos y los medios para construirlos, habiendo terminado por encargar muchas más unidades de las que eran necesarias, dando así lugar a un gran número de excedentes.

La clásica observación cuando se contempla una de estas fotos es la que se supone habrá que liar como se quiera sacar uno de los barcos de en medio. Ironías aparte, sucede muchas veces que estos excedentes «depositados» pudriéndose inactivos podrían prestar muy buen servicio en otras flotas que carecen de ellos. Lo mismo que el pariente necesitado acude a la mesa del rico en busca de sustento, las armadas «pobres» o venidas a menos tradicionalmente han sido beneficiarias de estos excedentes estadounidenses con la única condición de ostentar el título de «aliados». Así

Capítulo 5

Monstruos marinos

Misterios de los mares y océanos, lugares que ocultan las más extrañas criaturas (1969)

CALAMARES Y SERPIENTES

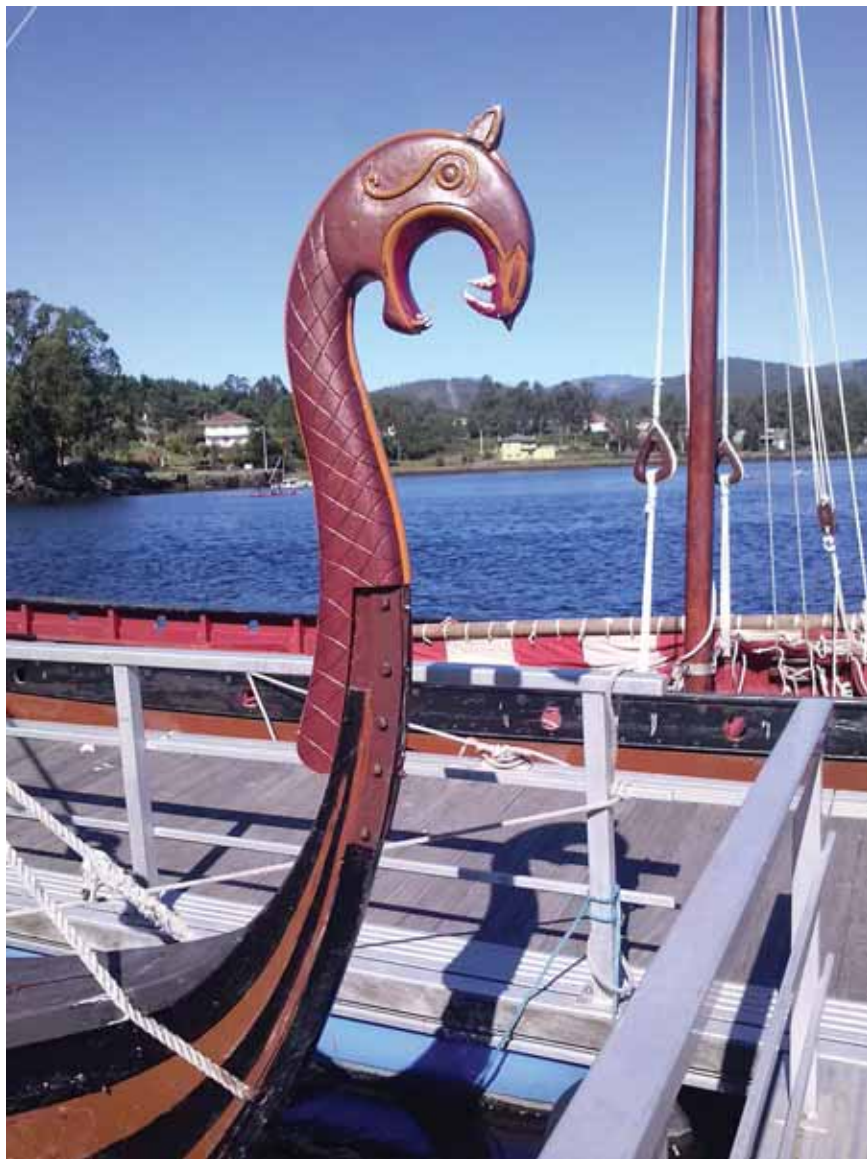
Las leyendas de animales marinos monstruosos y terribles han acompañado a los marinos desde los albores mismos de la Humanidad: tritones y sirenas, es decir, seres medio peces medio hombres, adornaron la mitología para incorporarse luego a la literatura y ser, finalmente, aceptados como si tal cosa por la mayor y más fastuosa factoría de fantasías y embustes colosales, es decir, Hollywood. Mientras tanto, la inmensidad de los mares seguía ahí, con ignotas profundidades abisales en las que nadie sabía quién o qué podía habitar. En la actualidad, hemos de reconocerlo, biólogos y científicos marinos han acotado –por medio del imposible científico, es decir, combinando ingeniería biológica, sostenibilidad del ecosistema y posible sustento a obtener– las dimensiones y posibilidades de enigmáticos seres de estas características. También las exploraciones profundas han demostrado que el oscuro fondo de los mares es, en su gran mayoría, un inmenso piélago yermo y fangoso, donde no habita sino la soledad y la desolación. Sin embargo, a pesar de todo, los seres marinos desconocidos han sido capaces

Grabado de 1801 de Pierre Denys de Montfort, mostrando un calamar gigante atacando un barco; en realidad, el famoso es un cefalópodo de gran profundidad que sólo pelea con los cachalotes, sus principales depredadores.



precisamente fue este hecho el que hizo dudar de la historia, y la polémica continúa hasta nuestros días.

No menos estremecedor es el ataque, el año siguiente, de «unos tentáculos» al bote pesquero tripulado por Piccot y los hermanos Daniel y Tom Squires, tras haberlos tocado con un bichero. Los valientes muchachos lograron rechazar el ataque cortando uno de ellos, que fue su trofeo. Otra historia similar es la del capitán Jean-Magnus Dens, que, efectuando una travesía transatlántica en condiciones benignas, puso a dos hombres a repasar el casco por el exterior, en un pequeño andamio; surgió entonces, de improviso, un calamar de las profundidades que atrapó



Mascarón de proa figurando una serpiente de la imitación de velero vikingo Torres del Este, en Catoira (Pontevedra). Una serpiente marina asaltando un barco y volcándolo es la pesadilla ancestral de los marinos en relación con los monstruos marinos.



Ermita de A Lanzada (Galicia) donde los marinos depositan sus exvotos impetrando protección a las alturas frente a temporales y monstruos marinos. Resultan conmovedoras estas muestras del fervor mariner.

algún artefacto sumergido dos millas mar adentro, al enredarse en las redes que tenía caladas».

Pero lo cierto es que el extraño incidente había dado para mucho más: al verse sin gobierno ni maniobra del *Agustín y Rosa*, Paco, con muy buen sentido y para evitar que un mal enganchón volcara su barco, paró la máquina; tras unos segundos de estupefacción, viendo que el «remolque» continuaba, decidió, por su emisora de Banda Lateral Única (BLU), llamar a la Capitanía Marítima de Cartagena, donde por su fama era bien conocido. El comandante, enterado del hecho, decidió mandar en su ayuda a toda la caballería.

En efecto, el puerto militar de Cartagena era en aquel entonces base de la 21.^a escuadrilla de destructores, los no menos famosos *Cinco Latinos* entre los que se encontraban el *Almirante Valdés* y el *Jorge Juan* (del tipo Fletcher estadounidense, como ya vimos en el capítulo anterior, cedidos a la Armada Española) prontos para zarpar, lo que hicieron



Uno de los monstruos marinos más frecuente es el submarino soviético tratando de pasar desapercibido, al que se supone «pescado», en más de una ocasión, por redes de arrastre de incautos pesqueros.

probablemente, se le siguió con los sonares hasta que pudo comprobarse que se alejaba para no volver. Sin duda, mucho más aliviado él que los cazadores, cuya misión principal era ahuyentarlo.

En la época de la Guerra Fría, resultaba bastante frecuente que submarinos soviéticos y estadounidenses establecieran vigilancias sobre los principales puertos enemigos, tomando nota de la actividad militar, buques que entraban y salían, frecuencias de radio, radar y sonar (ELINT) en las que se trabajaba, etc. ¿Sería el «monstruo» cazado por Paco un sumergible-espía del otro lado del Telón de Acero venido para espiar el puerto de Cartagena? Quién sabe. Transcurrido el incidente, sólo se pasaron breves notas para que las publicara la prensa –como se ha visto– y alguien debió hablar con Paco, pues los días siguientes todos encontraron que se mostraba muy reservado. Desde luego, ser el único hombre en hallar una bomba atómica y pescar un submarino ruso hacía de él un increíble personaje, caso único en la historia de los extraños incidentes

Capítulo 6

Cuando un muerto habla

El misterio del barco (USS *Wahoo*) que hizo trizas la delirante leyenda tejida en torno a él (1943)

BULOS Y REALIDADES

No resulta nada extraño, ni es cosa específica de la historia naval, que en torno a alguien determinado se teja una leyenda más o menos creíble que la épica al uso, o los intereses bélicos vigentes, se encarguen de consolidar; sí es más raro que, con el tiempo, otros intereses, esta vez mundanos y crematísticos, lejos de querer hallar al fin la verdad se ocupen en favorecer todo un cúmulo de irrealidades, las cuales, repetidas y publicitadas muchas veces, acaben por aceptarse como hechos. Pero lo que ya alcanza categoría de francamente inhabitual es que sea precisamente el desaparecido protagonista, aquel con el que se perpetró todo el montaje, quien tenga finalmente que aparecer para desmontar los bulos y mentiras, dejando a todos los embusteros en evidencia o, como vulgarmente se dice, «con el culo al aire».

Aunque parezca increíble, esta es la historia del submarino estadounidense SS 238 *Wahoo*, una de las setenta y siete unidades de la clase Gato de la US Navy durante la Segunda Guerra Mundial que se emplearon por decenas en la guerra del Pacífico. Duró nada menos que sesenta



La mayor parte de los siniestros de submarinos no son tan espectaculares como este, a la vista de todos, pues han desaparecido en la inmensidad de los mares como el *Wahoo*. Pero no para siempre.

forma parecida al *Mary Celeste*, lo encuentran sin nadie a bordo; la intriga y el enigma están servidos. Remolcado el submarino a Pearl Harbour, un recalcitrante oficial americano, Ed Frank, ferviente admirador de las teorías esotéricas del Experimento Filadelfia, viajes en el tiempo y —por supuesto— el Triángulo de las Bermudas, consigue sacar adelante la inverosímil propuesta de reconstruir la última travesía del *Candlefish* como parte de la investigación para ver qué ha sucedido con su gente. Recluta una dotación completa y, tras muchos vaivenes, logra también la colaboración de Jack Hardy, a la sazón un sesentón que nunca parece haber orientado su vida.

Su destino, como se habrá podido adivinar, es el propio *Candlefish*, que ha regresado a por él desde otra extraña e indeterminada dimensión. Conforme la travesía hacia el Japón de 1974 se va desarrollando, el submarino parece cobrar misteriosa vida, el diario de a bordo va apareciendo escrito con la letra del propio Basquine, y el mundo exterior, del que en un submarino se está siempre tan al margen, parece ir tomando la forma

Capítulo 7

Mascota insumergible

Oskar, el improbable gato de la leyenda naval,
también conocido como Sam el Inhundible

CAER SIEMPRE DE PIE

Si una virtud congénita hay que adjudicar a los mininos, esta es, evidentemente, la capacidad de caer siempre de pie. Esta es la historia de un componente de la dotación tan ínfimo, que, quedando aun por debajo de la categoría de los grumetes en la jerarquizada sociedad de los seres vivientes a bordo (no consumibles; o, al menos en su caso, sólo comestible en condiciones extremas) lograría ser fiel al principio sobreviviendo a tres célebres naufragios consecutivos, lo que lleva a la pregunta de si, en su caso, en vez de Oskar (en su período alemán) o Sam (durante su periplo anglosajón) no habría que haberlo denominado, simplemente, con el bíblico nombre de Jonás el Gato.

¿Existió o no el gato Oskar? Dejando al margen la superstición, hay que decir que su traumática peripecia no es más que un hermoso canto a la supervivencia dentro de la ilustre, aunque a veces despiadada, comunidad de los mares. Su presunta «experiencia» dura poco menos de seis meses desde que, el 19 de mayo de 1941 el acorazado alemán *Bismarck* zarpó de Gotenhafen –Gdansk en la actual Polonia– hasta que el portaaviones *Ark Royal* fue hundido, el 14 de noviembre del mismo año, unas



Imágenes del famoso gato Oskar, embarcado para una increíble aventura naval.
¿Leyenda o realidad?

treinta millas al este de Gibraltar. Se presume que el pequeño animal, gracias a su capacidad de supervivencia –o a que humanos compasivos se apiadaron de él– logró escapar a la trágica suerte de varios naufragios, en los que casi dos mil cien marinos perecieron. Inevitablemente, la aventura, que podía haber quedado perfectamente ignorada, se conservó viva gracias a la propia fama de Oskar que, a bordo de los buques británicos donde estuvo, se caracterizaba por ser «el gato del *Bismarck*»; así que, por lo menos en su caso, el famoso dicho de «cría fama y échate a dormir» podía haberse transformado en un perentorio «cría fama si quieres vivir». Oskar, fiel a su instinto, debió lograrlo inmejorablemente, pasando por los tres difícilísimos aros igual que sus hermanos mayores, los leones domados, y con estilo impecable; merece por ello la pena seguir esta improbable (aunque no imposible) proeza animal.

UNO: EL *BISMARCK*

Mientras España iniciaba su espantosa Guerra Civil en julio de 1936, los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo comenzaron la construcción del acorazado –*panzerschiff*– que, con su nombre, homenajeaba al príncipe Otto von Bismarck, fundador de la Gran Alemania, el



El acorazado *Bismarck*, cómoda y segura «primera residencia» de Oskar en su aventura marinera, se transformó en perseguido por toda la Royal Navy y evacuado antes de su hundimiento.

el asesino del *Hood*. Y Oskar en el centro de este huracán. La Fuerza H, compuesta por el portaviones *Ark Royal* y el crucero de batalla *Renown* (con base en Gibraltar y que se disponía a entrar en el Mediterráneo escoltando un convoy) fue desviada ciento ochenta grados, hacia el Atlántico, para unirse a la caza del *Bismarck*. La Home Fleet (Flota Metropolitana británica) con el acorazado *King George V*, el crucero *Repulse* y el nuevo portaviones *Victorious*, debería haber cedido este último para la Mediterranean Fleet en la crítica invasión de Creta –por las mismas fechas–, pero ahora el almirante Tovey lo retuvo y marchó contra el *Bismarck*, no sin antes sacar a los acorazados *Rodney* y *Ramillies* de la escolta a sendos convoyes para unirse también a la caza del buque alemán. Cuatro acorazados, dos cruceros de batalla y dos portaviones dejaron todo lo que estaban haciendo, atraídos por el fantástico acorazado donde navegaba Oskar, uno de los señuelos diversivos más eficaces jamás puesto en liza.

En este estado de cosas, Lütjens vio que, cumpliéndose las palabras de Raeder al pie de la letra, la guerra al tráfico era un imposible. Con el *Bismarck* averiado en combate de «pronóstico reservado» (dos impactos en la proa le hicieron embarcar unas dos mil toneladas de agua, reduciendo drásticamente su autonomía) sólo le quedaba poner rumbo al este, al puerto de Saint Nazaire en la Francia ocupada. No quiso, sin embargo, negarle la oportunidad al *Prinz Eugen*, así que, en la sobremesa del día 24 y aprovechando un chubasco, el *Bismarck* trazó un bucle para despistar a

Capítulo 8

Cargamento único

La historia misteriosa, inverosímil y contradictoria del submarino japonés de carga I-52 (1944)

OLOR A DERROTA

A mediados de junio de 1944 las potencias del Eje estaban perdiendo la Segunda Guerra Mundial inevitablemente: los italo-alemanes habían sido desalojados del norte de África tras la Operación Torch y el desembarco americano. En junio de 1943, los aliados desembarcaban en Sicilia, y el 3 de septiembre, Italia capituló solicitando un armisticio. Alemania, tras la catástrofe de Stalingrado de septiembre de 1942 a febrero de 1943, había perdido también la batalla del Atlántico contra el tráfico marítimo aliado. Por último, los japoneses veían quebrantado su perímetro defensivo del océano Pacífico por el baluarte sureste, es decir, la onerosa y cruenta campaña de las Salomón, que abocaba a una dura lucha en el Pacífico central, consumada este mismo junio de 1944 con la desastrosa batalla del mar de las Filipinas.

En esta situación, la ya derrotada Italia sólo podía afrontar la lucha contra los alemanes, que, de forma similar a la España napoleónica, veía al antiguo aliado convertirse en invasor y despiadado enemigo. Alemania, además, se veía abocada a tratar de salvar los muebles y establecer un reducto defensivo, a la espera de que la ciencia y la tecnología trajeran

Capítulo 9

El filo de la navaja

La inaudita odisea del capitán que no quiso abandonar su barco durante doce días (1952)

CAPITANES VALIENTES

Pavel Ivanovich Dudnikov era capitán de un pesquero de la extinta Unión Soviética, de origen georgiano, cuya familia había sufrido en los años treinta del siglo xx, con víctimas, la famosa deportación estalinista de campesinos a los Urales que se tradujo en tremendo genocidio con millones de muertos. De resultas de este pasado, y haber visto su matrimonio hecho pedazos y la vida truncada por una durísima condena de ocho años a trabajos forzados cuando era marinero (a causa de un simple contrabando) se podría decir que no veía el régimen soviético como la niña de sus ojos. Probablemente, si le hubieran dado un botón rojo con el que volar el Kremlin, lo habría apretado sin pensárselo dos veces.

Dado el férreo control y las salvajes represalias que el régimen ejercía sobre la población y, en especial, la flota mercante —en la que cada barco, por poco importante que fuera, llevaba un fanático y servil comisario político a bordo— ningún buque había sido capaz de escapar hacia Occidente y la libertad desde la Segunda Guerra Mundial. Treinta años después, en los setenta, Dudnikov, de cuarenta y tres años de edad, decidió que su



Heroico donde los haya, como tantos otros buques anónimos en las guerras, el destructor italiano *Espero*, sacrificado para salvar a sus compañeros.



El «espontáneo» acorazado alemán *Admiral Scheer*, cuyo arrogante comportamiento dejó muy mal recuerdo en el puerto del Ferrol.

Capítulo 10

El número de la mala suerte

Los treinta años de misterio del submarino israelí
TZ-77 Dakar

SEIS DÍAS DE GUERRA Y SUS CONSECUENCIAS

A primeros de junio de 1967, Israel, completamente sola y carente del apoyo de las grandes potencias –Estados Unidos, Inglaterra y Francia– se vio enfrentada a un gigantesco conglomerado de países árabes en cuya vanguardia aparecían Egipto, Siria y Jordania, pero en el que también estaban Irak, Kuwait y Argelia, apoyados por la sombra intimidante de la Unión Soviética y capaces entre todos de reunir contra el estado hebreo setecientos modernos aviones de combate, unos dos mil tanques y doscientos cincuenta mil soldados. Llevado de esta completa y aparente superioridad, el presidente egipcio Nasser –a finales de mayo– anunciaba su propósito de bloquear el estrecho de Tirán, que da acceso al golfo de Aqaba o de Eilat, estratégica salida al mar Rojo de Israel, tras haberse apoderado sus fuerzas de Sharm el-Sheij. Y si los judíos trataban de impedirlo, según sus propias palabras, *Ahlan Wasahalan*, es decir, «bienvenidos, os esperamos».

Los hebreos no se hicieron de rogar, y, acudiendo a la cita, en tan sólo seis días (del 5 al 10 de junio) destruyeron unos cuatrocientos aviones árabes, sesenta de ellos en el aire, causando a los ejércitos árabes



Snorkel de submarino en inmersión funcionando. El ingenio permite a los motores diésel recargar las baterías sin que al submarino le sea preciso emerger.

mala suerte, porque Michel Barkai, enfermo de cáncer y muy apenado por la muerte de su hermano Abraham, se suicidó tras enterarse del siniestro.

Bastantes años después, cuando se accedió a los registros de los submarinos del Tercer Reich que operaron desde bases en la península del aliado del Eje, Italia, se descubrió que el submarino minador UC-175, basado en Bríndisi y al mando del capitán de corbeta Breizen, en la madrugada del 8 de diciembre de 1943 fondeó un campo de treinta y ocho minas magnéticas a diez metros de profundidad en posición (36,45° N, 26,15° E), en 3.402 metros de profundidad, dejando constancia en el cuaderno de bitácora. La posición coincidía de forma tan nefasta y precisa con la última proporcionada por el *Dakar*, que muchos creyeron haber encontrado al fin explicación al misterio: tratando de hacer una ruta prudente e insospechada para los egipcios, el comandante Raanán se había metido, sin saberlo, en la boca del lobo. Era, no obstante, sólo una pista. Mientras no se encontrara el submarino no habría prueba definitiva.

Capítulo 11

Fenómeno UFO

Enigmático avistamiento de un ovni por un buque de la Armada (1976)

BARCOS PARA TODO

En las Armadas, tal vez como en la vida misma, hay quien es más importante y quien lo es menos. Los primeros, más visibles –al fin y al cabo grandes estrellas del *show-business*– son las grandes unidades, buques insignia o más significativos, que, aparte de intervenir en vistosas maniobras, integrarse en fuerzas multinacionales, ejercer ese difuso concepto llamado «disuasión» y ser parte importante de los presupuestos, entran también a formar parte del mundo de los medios como embajadores de lo que la construcción naval de un país puede hacer, y, por lo tanto, es capaz de vender a sus clientes. Son, pues, unidades clave y principales en muchos aspectos estratégicos, militares, políticos y comerciales, además de espectaculares atracciones para la prensa, cámaras de televisión y los visitantes los días de «puertas abiertas».

Existen otros, sin embargo, más modestos, con vocación diferente: los «barcos para todo» de cualquier marina que se precie, es decir, aquellos que bajo un concepto nunca bien definido de «unidades de escolta», «patrulleros» o «corbetas» vienen a responder de forma más clara y directa a la verdadera función del barco militar moderno, es



Aeropuerto de El Matorral, en Fuerteventura, al sur del Puerto del Rosario, donde tuvo que avistarse el mismo objeto que vieron a bordo de la *Atrevida*.

actualizado del inicial *Mistérieux Objets Célestes* (MOC) equivalente al más concreto UFO anglosajón, que significa *Unidentified Flying Objects*, «Objetos Volantes No Identificados») llegó después del atardecer del 22 de junio de 1976, a las 21:27, cuando la corbeta se encontraba al sur de la isla canaria de Fuerteventura, a unas tres millas náuticas y teniendo a la vista de la mayor elevación de la isla, la punta de Jandía (antes otra isla) de ochocientos siete metros de altitud.

Un «foco luminoso de color amarillo-azulado intenso» fue elevándose sobre Fuerteventura hacia la mar, en dirección hacia la corbeta. Lo primero que pensó el personal de guardia sobre el puente descubierta fue que se trataba de las luces de pista de un avión; en efecto, justo en aquel rumbo, al sur del Puerto del Rosario (mayor población de la isla) se halla ubicado el aeropuerto de El Matorral, inaugurado en 1969 en sustitución de los precedentes aeródromos para uso militar de Tefía y Los Estancos —clausurados en los años sesenta— y abierto al tráfico



Ovni luminoso saliendo de la mar; el comportamiento del visto por la *Atrevida* es completamente similar al de otros avistamientos.

Ahorraremos al lector el siguiente y delirante testimonio posterior de nave transparente como pompa de jabón, plataforma de color plateado y paneles con dos figuras enormes, sólo para entusiastas del género. Sí resulta interesante consignar el final del informe:

El extraño objeto que fuera visto por los testigos del navío de guerra español al sur de la isla de Fuerteventura cubrió las ochenta y cinco millas náuticas existentes entre dicho punto y el norte de la isla de Gran Canaria en tres minutos, con una velocidad calculada en unos tres mil sesenta kilómetros por hora.

El objeto fue visto también por ciudadanos de la ciudad del Puerto de La Cruz, en Tenerife, los vigilantes de un repetidor de Televisión Española en Izaña, en la misma isla, y los pasajeros del ferri que cubría la ruta Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife. No consigna, sin embargo, algo que entendemos del mayor interés, como es si desde la Torre de Control de El Matorral se vio, o sobre todo, se detectó algo con los radares de control del tráfico aéreo.

El testimonio, sin embargo, quedaba ahí, hasta la fecha como extraño y único avistamiento de un ovni por parte de un buque de la Armada refrendado por una auténtica multitud de testigos. Siendo

Capítulo 12

El *affaire Invincible*

Siempre ha sido un misterio si el portaviones y buque insignia británico fue alcanzado en las Malvinas (1982)

UN MAL RECUERDO

Invincible no es nombre que traiga buenos recuerdos históricos para la Armada Inglesa –al menos durante el siglo xx– pues se trató de un buque de proverbial mala suerte. Fue un «cruceiro de batalla», el primero de los llamados *battlecruisers*, proyectados como desarrollo de los precedentes cruceros acorazados por el mismo equipo que materializó el acorazado monocalibre movido por turbinas Parsons, el *Dreadnought*, que revolucionaría el mundo naval a principios de siglo. Este «grupo de sabios», dirigido por el célebre y excéntrico almirante John («Jackie») Fisher, y entre los que se contaban los ingenieros Philip Watts, William Froude, John Thornycroft y W. M. Gard (aparte de los almirantes Jackson, Bacon y Jellicoe) acertó de pleno con el *Dreadnought* pero pegó un patinazo memorable con los *Invincible*, pues resultaron barcos muy bien armados y con óptima planta propulsora, pero de casco muy frágil, diseñado sin apenas blindaje y en el que la mejor protección –según el propio Fisher– se basaba en la velocidad.

La experiencia de combate de la Gran Guerra acabaría demostrando que los grandes proyectiles de los cañones corren mucho más



Portaviones británico *Invincible* objeto de un demorado misterio pues, ¿resultó alcanzado en las Malvinas?

con más de mil muertos. Como no había profundidad suficiente (el mar del Norte es muy somero), ambos pedazos quedaron sobresaliendo, fuera del agua, por la punta, con el otro extremo apoyado en el fondo. La proa se hundió en una hora, pero la popa tardó un día entero; antes de que desaparecieran, el buque insignia inglés, acorazado *Iron Duke* –con el mando supremo, almirante Jellicoe, a bordo– pasó por las inmediaciones, viendo el nombre pintado en la aleta. Sin duda fue un mal recuerdo que muchos, en la Royal Navy, tardarían muchos años en poder borrar.

CRUCERO DE CUBIERTA CORRIDA

Puede que este fuera el motivo de que la Royal Navy tardara más de medio siglo en volver a denominar a un buque *Invincible*, amadrinado por la reina Isabel II y séptimo de los seis que han izado bandera



Destructor del tipo 42, ejemplo de escolta británico en esta guerra. Estos escoltas, muy castigados en el conflicto, demostraron ser defectuosos.

defenderse a sí mismos –como ahora sabemos– no tiene nada de particular creer que la prueba decisiva, la de combate real, necesariamente tenía que acabar mal para la Royal Navy. Pero ¿quién podía pensar en un absurdo conflicto en aguas australes a finales del siglo xx?

A LA GUERRA EN EL FRÍO SUR

A primeros de abril de 1982, la Junta Militar argentina, con el país sumido en una aguda crisis económica y social, justificándose en que, diez días atrás, un equipo de trabajo argentino había sido expulsado por los británicos de la factoría ballenera de las islas Georgias del Sur, pasó a ocupar estas islas perdidas y, ya de paso, también las Sandwich y las menos remotas islas Malvinas, a seiscientos kilómetros del continente sudamericano. Esta temeraria acción venía en realidad



Avión argentino de origen estadounidense A4 Skyhawk veterano de Vietnam que pudo alcanzar con una bomba al *Invencible*.

Malvinas para evitar las patrullas PAC de aviones Harrier sobre las islas y, sobre todo, los radares de descubierta aérea de los escoltas británicos, reavituallándose en este largo trayecto. Una vez rebasada por el sur la posición estimada de los portaviones británicos, se cambiaría el rumbo directamente al norte, para atacarles por donde no esperaban. La misión, desde luego, era de riesgo máximo, por lo que se pidieron voluntarios, presentándose los puntos (escoltas y compañeros) respectivos de Vázquez y Ureta, teniente Castillo y alférez Isaac, que pilotarían los Skyhawk 310 y 318.

El día 29 partieron los incursores de Río Grande tal como se había planeado; pero al avión de Isaac se le estropeó la radio y decidieron regresar. De vuelta en Río Grande, la revisión de dos de los Skyhawks no resultó satisfactoria, yendo Vázquez y el teniente Paredi en busca de otros dos aparatos que trajeron el día siguiente. Por fin, al mediodía del 30 de mayo, quedó todo listo para la incursión. Despegaron los Super Etendard con el indicativo *Ala*, y cinco minutos después ocupaban cabecera de pista los cuatro Skyhawks, que serían *Zonda* para el



Cuando se llegó al ataque al portaviones, a los argentinos apenas les quedaban ya misiles Exocet capaces de funcionar correctamente.

la estilizada fragata. Además, en fallo estrepitoso, era conocido que la Avenger no montaba el sistema Sea Dart.

Por lo demás ¿qué indicios constaban para aclarar este enigma? Los operadores de radar argentinos en Port Stanley detectaron, coincidiendo con el ataque, un tránsito inusual de helicópteros británicos hacia el lugar ¿misión de rescate? Asimismo, los Harrier en vuelo, en vez de dirigirse a ese u otro punto donde estuviera el portaviones, se dispersaron para tomar tierra en diferentes lugares. Durante dos semanas, la defensa aérea británica –se supone que reorganizada en torno al *Hermes*, último portaviones indemne– dejó mucho que desear. Notables indicios, como se puede ver, pero no concluyentes, y ninguna prueba que permita afirmar que el *Invincible* fue alcanzado. Desde luego, para el orgullo británico era terrible aceptar que su buque principal hubiera podido quedar fuera de combate por un ataque enemigo; pero aún era más demoledor para la OTAN reconocer que una de las armadas principales –cuya misión podía ser negar el acceso al Atlántico Norte a la flota submarina soviética– era eliminada por cuatro viejos reactores de la época de la guerra de Vietnam y dos aviones de fabricación francesa armados con un solo misil; el prestigio anglosajón habría quedado irremediablemente quebrantado cuando ya la guerra, prácticamente, estaba ganada (la guarnición de Port Stanley se rendiría dos semanas después, el 14 de junio).

Los argentinos trataron de hacer valer su verdad en base a las declaraciones de Ureta e Isaac –impecables, pero que valían lo que su palabra– los indicios recogidos por los operadores de radar y varios

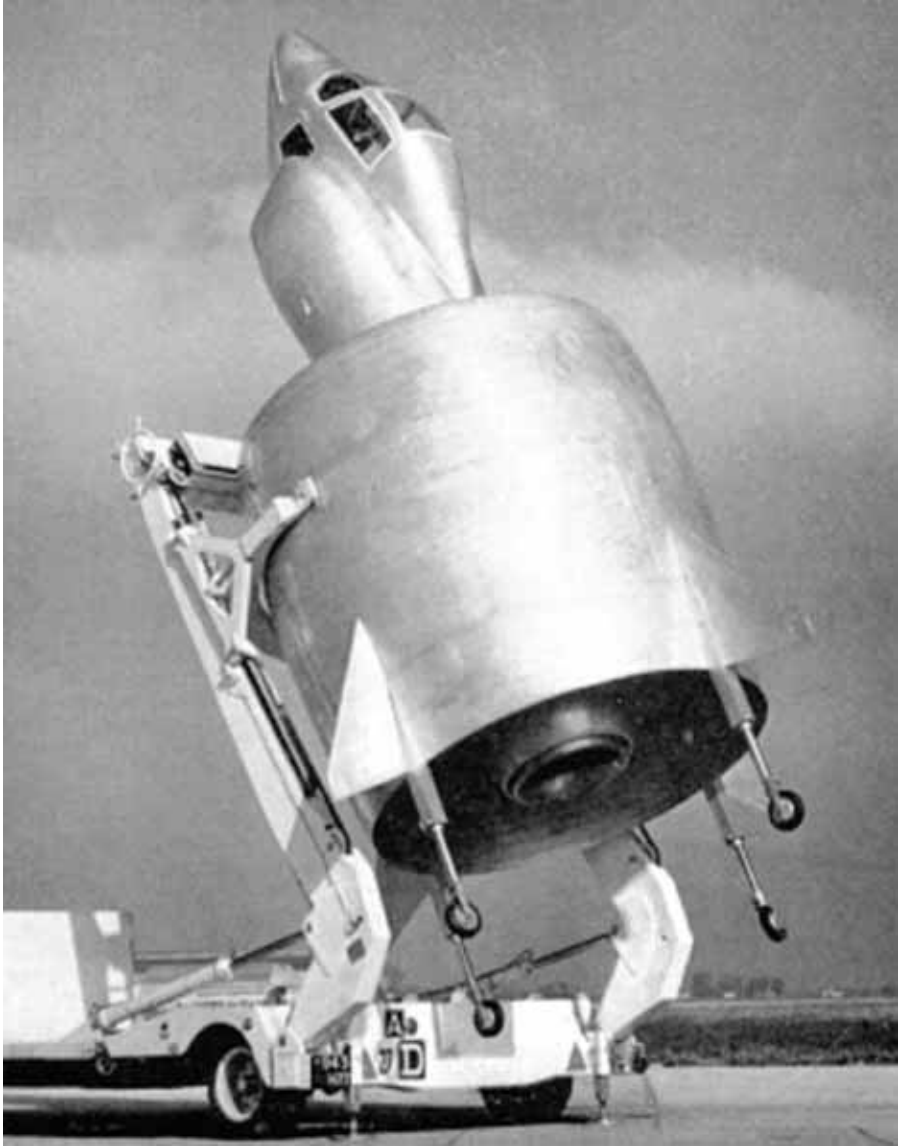
Capítulo 13

Aterrizaje donde puedas

El caso increíble del avión en apuros que aterrizó en el primer barco que encontró (1983)

ARRIBA Y ABAJO

El despegue y aterrizaje vertical es tan reciente como la televisión; a los veteranos pilotos de la Segunda Guerra Mundial, subidos en sus Spitfires, Mustangs, Messerschmits o Zeros, les habría parecido una auténtica maravilla o endiablada abominación ver cómo un aparato de caza, por lo demás no tan diferente de los suyos, quedaba en «estacionario» en el aire, rugiendo sus toberas, para luego descender, de arriba a abajo, sobre tierra para aterrizar en menos espacio que esas malditas máquinas de Sikorsky, los helicópteros, o el autogiro del español Juan de La Cierva que, en 1934 (en el puerto de Valencia) anaveó sobre el transporte de hidros *Dédalo*. Sin embargo, era cierto; y todo se basaba en un invento, un artilugio de la empresa aeronáutica británica Hawker Siddeley propulsado por un motor a reacción Bristol Orpheus, al que se llamaba Pegasus. De hecho, el ingeniero John Fozard no tuvo más que montar un avión en torno al Pegasus, el *Krestel*, para que el 19 de noviembre de 1960 volara el primer avión de aterrizaje y despegue vertical –VTOL, por las iniciales en inglés Vertical Take Off and Landing– tal como lo conocemos en nuestros días.



Engendros como el *Coleóptere* francés fascinaron la vista antes de que viera la luz el Hawker Siddeley Harrier.



Portaerones *Illustrious* del que partió el Harrier que acabaría «anaveando» en el *Alraigo*.

—es decir, el portaviones— por habérsele estropeado la radio y el equipo de navegación. Hay que hacerse cargo de los problemas del apurado subteniente «jabonoso» (que es la traducción de *Soapy*), al que se le estaba terminando el combustible, pero lo cierto es que, en el improvisado acto que iba a perpetrar a continuación, sólo valoró lo que podía pasarle a él y a su bonito Sea Harrier de dos años de edad, sin importarle en absoluto lo que pudo haber sucedido al feúcho carguero español y las catorce personas que lo tripulaban. Dio dos rápidas pasadas con las luces puestas sobre el *Alraigo*, que era su salvación, y, midiendo el espacio entre la aparatosa grúa y el puente de mando, incapaz de pedir permiso alguno por la avería de la radio, comenzó, sin encomendarse a Dios ni al Diabolo, la maniobra de apontaje (para los profanos el aterrizaje, pero refiriéndose al puente del portaaviones), sobre el carguero con toda la parafernalia de ruido y toberas giratorias características.

Asombrado y perplejo por la que se le venía encima, el capitán Suso sólo acertó a dar orden de parar la máquina y preparar maniobra de salvamento y contraincendios. Lejos de admirarse con la destreza del inglés, debía estar apostrofándolo mentalmente a modo y con razón, pues cuatro eran los graves peligros que *Jabonoso* estaba haciendo



El avión de despegue y aterrizaje vertical Harrier ha sido el último gran logro de la industria aeronáutica occidental. El incidente del *Alraigo* demostró su versatilidad.

correr al *Alraigo*: en primer lugar, la descarga de todo aquel peso sobre un contenedor o una cubierta no previstos para ello podía hundirlos y originar un accidente imprevisible, explosiones incluidas. En segundo, el calor de las toberas también pudo provocar un incendio o averías; en tercer lugar, y tal vez lo más importante, la sobrecarga de casi siete toneladas en posición aleatoria podía ocasionar al mercante una pérdida de estabilidad, con cambio del asiento de la nave e incluso, en caso extremo, hacerlo zozobrar. Por último, aunque siempre se dijo que el avión estaba desarmado, traía en sus puntos de anclaje algo que parecían misiles o cohetes de ejercicio, un auténtico peligro si contenían explosivos a los que sólo se podían enfrentar técnicos de desactivación.

Así que la maniobra extrema del piloto británico, a hechos consumados, estaba muy lejos de tener gracia o pasar por incidente para contar a los parroquianos del bar o a los nietos. Evidentemente, el Sea Harrier se encontraba en un apuro, pero tratar de salir de él involucrando en el

Capítulo 14

Tesoro de ida y vuelta

La extraña peripecia de un cargamento de plata que fue hundido y se marchó para terminar regresando a su destino (1804)

LA PLATA DE LA *MERCEDES*

La imagen que solemos tener de un tesoro es la del cofre repleto de riquezas y guardado bajo siete llaves, que aguarda su momento depositado en el lugar más seguro, cuya segunda virtud, tras su valor intrínseco, es la quietud. De hecho, los momentos de mayor peligro que suelen correr los tesoros es cuando, forzados por las circunstancias, se ven obligados a viajar, y este riesgo, que tantas desgracias ha costado, es el que ha dado lugar, posteriormente, al dinero «de papel», y, en nuestros días, al electrónico, que puede viajar de un continente a otro, e incluso lo hará al espacio, sin otro riesgo que el fallo de la terminal correspondiente. Concluiremos entonces como mejor está el oro, la plata o los diamantes es a buen recaudo y gozando de la quietud y el aburrimiento más absolutos.

No obstante, ha habido tesoros que sólo tuvieron muy ocasionalmente este privilegio, y, cuando lo hicieron por largo tiempo, sólo fue en el oscuro y frío fondo del mar. El resto de su existencia se cifró en oscuro ir y venir, continuo y peculiar vagabundeo de un sitio a otro sin otro motivo que el cambio de identidad de su propietario,



Maqueta de fragata española de treinta y cuatro cañones como las *Clara*, *Fama*, *Medea* y *Mercedes* que traían el tesoro de Lima y Montevideo a la Península en octubre de 1804.

que prestar aquella escuadra en las islas Filipinas, donde dos feroces tifones habían dejado prácticamente todos los barcos de Álava fuera de servicio. Estas tres veteranas, debió reflexionar Bustamante, no eran enemigo para cualquier desaprensivo que pensara apoderarse o tentar el copioso tesoro; así pues, decidió añadir al grupo su propia fragata del destacamento, la formidable *Medea* de cuarenta y cuatro cañones, construida sólo cinco años atrás en El Ferrol, al mando del capitán Piédrola y Verdugo, malagueño de cuarenta y cinco años. Por su parte, la *Fama* estaba a cargo de un expertísimo marino forjado en la adversidad de la mar y la escuadra de Álava, el cartagenero Miguel Zapiain, mientras la *Mercedes* y la *Clara* seguían con sus comandantes titulares, Goicoa y Alesón respectivamente. Él mismo, Bustamante, se colocaría al frente de la importantísima agrupación sustituyendo a Ugarte, para lo que izó su insignia en la *Medea*.



Detalle anterior de la fragata *Diana* similar a la *Nuestra Señora de las Mercedes*, mostrando sus líneas de agua. Maqueta de Félix Sorli.

Graham Moore ordenó abrir fuego, acción que a Inglaterra le costaría la neutralidad española y, a España, la práctica totalidad del tesoro y casi tres centenares de muertos civiles y militares. Las carronadas hicieron su efecto, ocasionando siete muertos a la *Clara* y dos a la *Medea*, mientras en la *Fama*, Zapiain, siempre audaz y curtido en la escuela de Álava, se deshizo de la *Medusa* y ordenó dar vela para escapar. Lo más horrible, sin embargo, sucedía por sotavento de ambas líneas, donde la *Amphion*, disparando ferozmente sus dieciocho carronadas y dos obuses sobre la *Mercedes*, ocasionó la voladura de los pañoles de municiones de esta fragata, que se fue a pique en la trágica mañana con una estremecedora explosión, llevándose 249 muertos entre los que estaba la señora de Alvear y sus siete hijos, además del completo cargamento de ochocientos mil pesos fuertes de plata. Sólo cincuenta naufragos pudieron ser rescatados.



Bauprés de gran velero de altura en navegación; los navíos y fragatas españoles asumían larguísimas travesías desde el Pacífico occidental y las islas Filipinas hasta España.

sino a corajudos veteranos como Webber, que decía que «debía dejarse el trabajo a los profesionales»; es decir, a él mismo. Es sabido, no obstante, que, por muy difícil que sea robar un banco, y aun tomando todas las medidas de seguridad, siempre hay algún atrevido que piensa que lo logrará. En el caso de la *Mercedes*, el audaz que se creyó más listo que los demás fue el señor Greg Stemm, presidente de la potente empresa cazatesoros estadounidense Odyssey Marine Exploration que, tras revisar todos los extremos del caso, trazó, con sus colaboradores, un singular plan.

Se trataba de sentar desde el principio las bases para superar los dos grandes «obstáculos» que se interponían entre Odyssey y el tesoro de la *Mercedes*: las complicaciones técnicas, que se afrontarían con los impresionantes medios técnicos de la empresa, y las complejidades



Pintura de la fragata *Mercedes* explotando en el combate de Cabo Santa María (5 de octubre de 1804). Las otras tres fragatas fueron capturadas y la *Mercedes*, con el tiempo, saqueada.

división de Tampa. Lógicamente, el punto clave era la localización del tesoro, y Odyssey, tras su bonita cortina de humo ante la prensa y en documentales de los que Stemm se convirtió en gran estrella, no se atrevió a mentir ante el juez: los 574.553 pesos de plata procedían de un lugar situado cien millas al oeste del estrecho de Gibraltar, a una profundidad de mil cien metros. Apoyándose en ello, y aportando todos los datos del combate de cabo Santa María de 1804, España pudo demostrar sin posibilidad de equivocación la identidad de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, perteneciente a la Real Armada española, a cuyos derechos nunca se había renunciado. Por lo tanto, de acuerdo con la legislación vigente, el tesoro le pertenecía.

El 3 de junio de 2009 el juez Mark A. Pizzo reconoció que los restos de la *Mercedes* habían permanecido en su lugar con todos los intereses españoles a salvo por las leyes, garantías que Odyssey había violentado; por lo tanto, la empresa cazatesoros debía devolver a España, en el

Capítulo 15

Salto a tierra

El barco que intentó pasar sobre una isla (2012)

UNA RUTA MUY TRILLADA

Dentro de las islas Baleares, las Pitiusas (Ibiza y Formentera) conforman un pequeño grupo reconocible por sus propias señas de identidad; los antiguos las llamaron así a causa de los pinos, que, en su día, antes de que llegara el hombre arrasando todo a su gusto, debieron ocupar todo el espacio disponible, colinas, montañas y valles, llegando incluso a la orilla del mar. Aún es posible, de madrugada, acercarse navegando a Ibiza y que la leve brisa terral haga llegar hasta nosotros un penetrante aroma a pino.

Aunque Ibiza tiene montañas y Formentera es plana, hecha de ángulos y promontorios (de donde viene su nombre romano), ambas islas podrían estar unidas por un istmo imaginario donde, en realidad, se hallan los famosos pasos naturales que las separan, llamados Freus, palabra que significa 'estrecho'. Los Freus son tres –Grande, Mediano y Chico– los dos últimos prácticamente descartables para la navegación, pues en el Chico rompen las olas cuando hay mar, y el Mediano presenta sondas de menos de cuatro metros. Si quieren pasar del ámbito espléndido de Formentera y Es Vedrá a la costa meridional de Ibiza,



Moderno puente de mando en configuración «piloto-copiloto» con pantallas de muestra de los datos tomados por las ayudas a la navegación. El contacto directo del moderno marino con el exterior ha acabado siendo igual a cero.

Tampoco debieron ayudar mucho a la percepción extrasensorial dos personajes que, según se confesó en el informe oficial, encontraron acomodo aquella noche en la cabina: el inspector de la casa armadora y, cómo no, el jefe de máquinas, que –tratándose estas de los mencionados *waterjets*– de los cuatro debía ser el de más alta cualificación académica (de ingeniero técnico para arriba), siendo ambos, por ello, de muy difícil y poco diplomático desalojo. El buque debió salir del puerto de Ibiza sobre las 19:30 de la tarde, ya noche, en febrero, sin tener para nada presente el espectro del *Costa Concordia*, estrellado el mes anterior (2012) en las lejanas aguas de la isla de Giglio con gran mortandad de personas. La coyuntura era rutinaria, escasos los pasajeros de estas fechas, y las condiciones meteorológicas nada del otro jueves. Además, durante el primer tramo de travesía, hasta el Freu Grande que había que cruzar, el transbordador quedaba a redoso del viento y la corriente –de la que debieron olvidarse por completo– gracias a la costa de Ibiza y el grupito de islas hasta Los Ahorcados.



Mercante *La Palma* varado en tierra. Imagen más relajada pero igualmente catastrófica de un buque en tierra, tal como quedó el catamarán *waterjet*.

previsto la alarma habría avisado de que el *Maverick* se internaba dentro del correspondiente perímetro, permitiendo aplicar una notable reducción de velocidad que seguramente habría sido suficiente para evitar Sa Torreta. Incluso poniendo en práctica el viejo truco de andar por casa de aprenderse en la carta los minutos de latitud que uno no debe ver nunca en el repetidor automático sobre la enfilación Ahorcados-Puercos, la aparición de los mismos y una oportuna y brusca medida a estribor habría salvado el casco de la roca. Una vez más, exceso de confianza y velocidad excesiva fueron fatal combinación para un viaje breve que terminó con un intempestivo transbordo en la noche y un catamarán *waterjet* como queriendo pasar sobre la piedra que pudo ser su tumba.

Epílogo

Algunos de los casos expuestos en este trabajo tienen una explicación coherente, otros no; lo cierto es que, al menos tres de ellos, resultan ser consecuencia de imponderables o circunstancias que se demostraron imposibles de controlar, como el abordaje a pleno día entre el *Victoria* y el *Camperdown* (en el que la razón última sigue siendo un misterio), la varada simultánea en la costa californiana de siete destructores Flush Deck estadounidenses o los sucesos derivados de la Guerra Fría en las costas almerienses y murcianas; otros son fruto del azar puro y duro, inexplicable pero cierto, como el «regreso» del submarino fantasma, las peripecias del gato Oskar o el tesoro de la *Mercedes* de ida y vuelta. Casos, en suma, en los que la mano del hombre –los marinos– para bien o para mal, tuvieron poco margen de actuación; todo siguió su curso ante la estupefacta mirada de testigos que no daban crédito. Algunos más, verdaderamente excepcionales, se salen de la pauta, alcanzando el rango de auténticos misterios sin resolver, como el caso del *Mary Celeste* o el avistamiento de un ovni sobre Fuerteventura, reiterado en el siglo XIX pero muy extraño en la centuria siguiente; de donde podría deducirse que las ayudas a la navegación y, en especial, la

Bibliografía y fuentes

AGUILERA, Alfredo y ELÍAS, Vicente. *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Madrid: Editorial San Martín, 1972.

—, *Buques de guerra españoles 1971-1976*. Madrid: Editorial San Martín, 1977.

ALCALDE HIERRO, Jose F. «Destrucción Flush Deck». En: *Revista Fuerza Naval* n.º 87.

ARIAS RAMOS, Raúl y MOLINA FRANCO, Lucas. *La Kriegsmarine en la Guerra Civil española*. Valladolid: AF Editores, 2005.

AZCONA, Alfredo. «Patrimonio naval sumergido. Las lecciones olvidadas del Caso Odissey». En: *Revista de Humanidades*, 2014; XIII(2), noviembre.

BEACH, Edward. *¡Submarino...!* Barcelona: Editorial Juventud, 1957.

BERGIER, Jacques y ALEXANDROV, Víctor. *Guerra secreta bajo los océanos*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1972.

Las imágenes se insertan con fines educativos.
Se han hecho todos los esfuerzos posibles para contactar con los titulares
del *copyright*.