

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 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

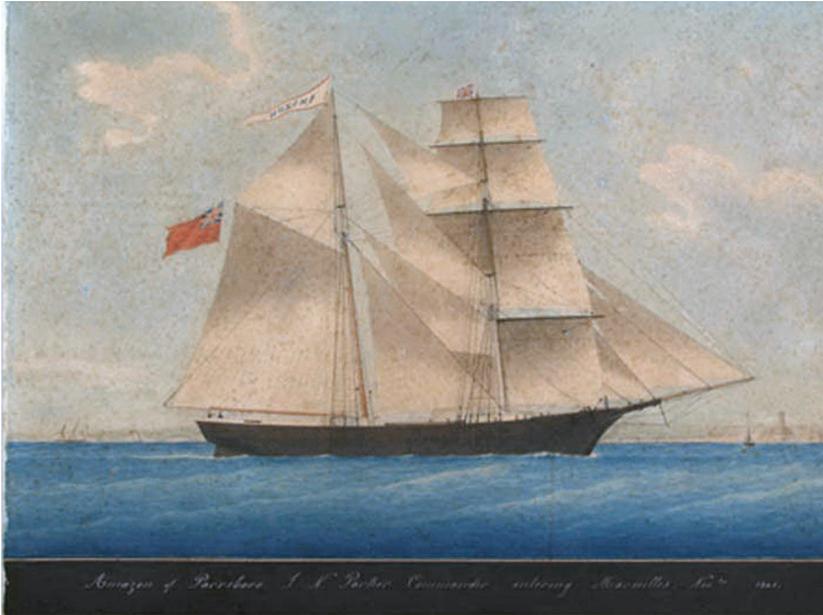
El caso de la desaparición de la tripulación del bergantín *Mary Celeste* a unas trescientas cincuenta millas al este de las Azores a finales de 1872, es uno de los grandes clásicos de misterio en la mar. No se trata de un barco desaparecido –nunca lo estuvo– sino de su tripulación, la cual, sin constancia 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 llevara 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.

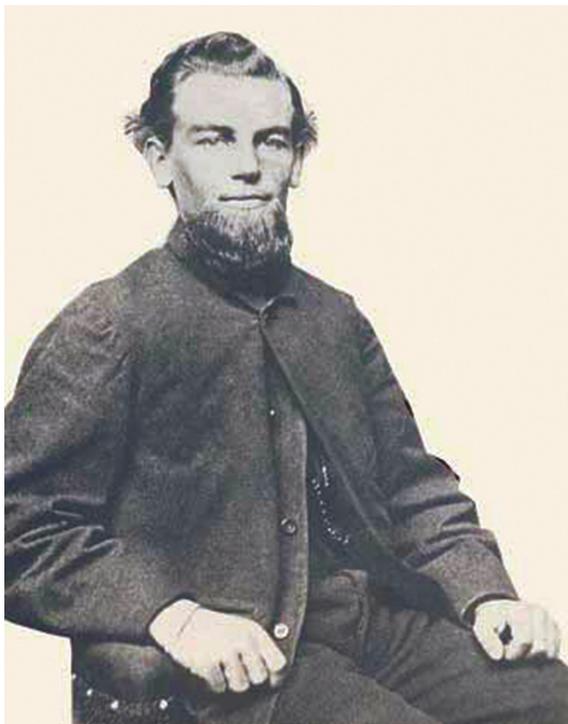
Lo cierto era que, en Europa, otros países lo pasaban mucho peor: Prusia acababa de derrotar a Francia en la guerra declarada entre los dos

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.