

VIENE UNA OLA

Luis JAR TORRE



(RNA)



N un mercante, de cuyo nombre no quiero acordarme, navegaba no hace muchos lustros un capitán que en sus visitas al puente solía quejarse de lo «aleatorio» de su oficio. Siendo persona inteligente, su propio intelecto le había llevado al miedo de la mano de la imaginación y, mucho antes de enfrentar su enorme buque a una recalada particularmente difícil o un río especialmente retorcido, desfilaban por su mente todas las cosas que podían salir mal y costarle el cargo. Conforme se acercaba la fecha fatídica le invadía una ansiedad que, a veces, combatía ingiriendo potentes destilados etílicos de extraña eficacia, pues en dos ocasiones fui testigo, durante mi guardia, de cómo, recuperado el uso de los sentidos, su problema había quedado milagrosamente por la popa a costa de la ansiedad ajena. Por lo demás, y como suele suceder con los derrotados, era una persona a la que resultaba fácil tomar afecto. Años después me enteré que la etiqueta naval exigía desear «buena suerte» al nuevo comandante de un buque de guerra, constatando así que el pobre hombre no andaba tan desencaminado con sus quejas y que la «aleatoriedad» era un problema muy común. Por fortuna, algunos ya estábamos prevenidos sobre sus causas, gracias a la sabiduría de otro capitán que, en sus clases de Economía Marítima, nos reveló que el problema del Seguro Marítimo radicaba en la «viscosidad del medio» (era vizcaíno).

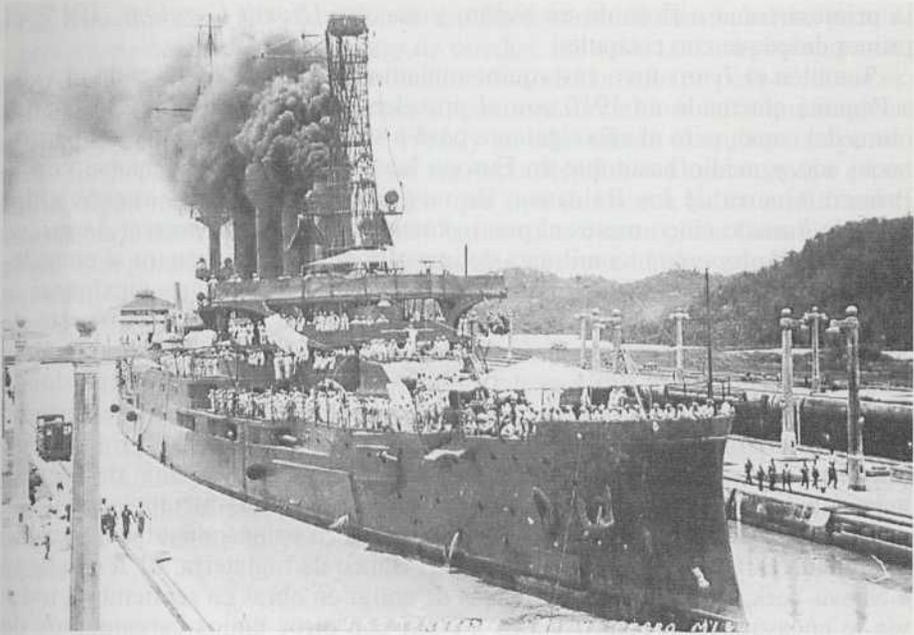
Aun compartiendo idéntico medio, el comandante de un buque de guerra normalmente sufre una «concentración de riesgo» por unidad de tiempo muy superior a la de un capitán mercante que, además de no tener que realizar maniobras inauditas en misiones insólitas, en la práctica delega las más comprometidas en un especialista (el práctico). Por añadidura, y a diferencia de un marino civil, el «título» de uno militar sólo le sirve en su propia «empresa», por lo que cuando manda un buque, además de jugarse el «cargo», se juega la carrera. En el mejor de los casos, tras sobrevivir incólume a tres mandos y a la dura competencia de sus propios compañeros, un oficial naval particularmente prestigioso puede optar durante el empleo de capitán de navío a un último mando del que, salvo fractura o desaguizado, desembarcará ya convertido en «manifiestamente almirantable». Durante este último embarque

su motivación estará asegurada, siquiera porque navega con el fruto de treinta años de esfuerzo en la bodega; pero sospecho que mi viejo capitán seguirá considerándole ocupado en un oficio «aleatorio» y (salvo varada reglamentaria) obligado a ejercerlo sobre lo que mi viejo profesor llamaría un medio «viscoso». Este artículo trata de un naufragio ocurrido hace casi un siglo, en el que un prestigioso capitán de navío perdió su buque y arruinó su carrera en circunstancias tan «aleatorias» y, sobre todo, con la «viscosidad del medio» tan espectacularmente alterada que continúa siendo motivo de discrepancia si el desastre lo causó un deslizamiento de tierras, una erupción volcánica, un terremoto o un huracán. En esta misma REVISTA llegó a hablarse de «ciclón repentino» (octubre de 1916), «fenómeno volcánico» y «tremenda conmoción subterránea» (enero de 1917), por lo que, pasado cierto tiempo, sería conveniente ir afinando un poco.

Oleadas de cruceros

En 1888 los franceses pusieron de moda el crucero acorazado y, decidida a no perder comba, la Marina norteamericana también hubo de pasar por el sastre. Según las malas lenguas, su primer «modelo» (¡el *Maine*!) habría sido obra de una modistilla pues, además de rumorearse que era una vulgar copia, sus raquíuticos 17 nudos obligaron a «reclasificarle» en 1894 como acorazado... de «segunda clase» por su escuálido blindaje; como los españoles padecemos en nuestros tímpanos los efectos de algún «defectillo» adicional durante una visita de cortesía en 1898, correremos un velo sobre tan detonante artefacto. Tras el *Maine*, los norteamericanos construyeron otros dos *Armoured Cruisers* (el *New York* y el atípico *Brooklyn*) y así llegaron a la guerra hispano-norteamericana; pero cinco meses después de que el *Maine* se desintegrara en La Habana, los británicos pusieron la quilla del primero de los seis cruceros tipo *Cressy*. Eran unos chismes destinados a pasar a la historia en 1914, cuando un único submarino despachó a media serie en menos de una hora (palmaron el *Cressy*, el *Hogue* y el *Aboukir*), pero a finales del siglo XIX resultaban asaz aparentes y el modelo *intrigued naval designers in the United States*. Según parece, fruto de este mosqueo nacieron los *Big 10*, una decena de magníficos cruceros acorazados, compuesta por los seis *Pennsylvania* (puesta de quilla 1901-1902) y los cuatro *Tennessee* (1903-1905), casi idénticos pero muy mejorados.

Cuando se entregó en 1906 el *Tennessee* (alias *Tenny*) representaba el apogeo de su especie: suficientemente armado y protegido para dar un repaso a cualquier crucero y suficientemente veloz para dejar con un palmo de narices a cualquier acorazado, pero a despecho de su velocidad llegó tarde. Incapaces de jugar limpio, en febrero de aquel mismo año, los británicos se sacaron de la manga el primero de sus acorazados tipo *dreadnought*, de similar



El USS *Memphis* (todavía USS *Tennessee*) cruzando la esclusa de Pedro Miguel en el canal de Panamá. Esta fotografía está obtenida casi con certeza el 27 de abril de 1916, de regreso de la comisión a Sudamérica y cuatro meses antes de su pérdida en Santo Domingo.

(Foto de autor desconocido).

velocidad pero (obviamente) de muy superior «muscultura», y fue el propio concepto de crucero acorazado lo que quedó con un palmo de narices. Con el tiempo surgiría la «contramedida» (el crucero de batalla, como el *Hood*), la «recontramedida» (el *superdreadnought*, como el *Bismark* que se cargó al *Hood*), la «archicontramedida» (el portaaviones, como el *Ark Royal* que se cargó al *Bismark*) e incluso algún molesto pigmeo (el submarino, como el *U-81* que se cargó al *Ark Royal*), pero en 1906 los inquilinos del *Tennessee* tenían motivos para sentirse ufanos. Se trataba de un buque de 153,7 m de eslora, 22,2 de manga y 7,62 de calado, con un desplazamiento máximo de 15.715 t que montaba cuatro piezas de 254 mm en dos torres dobles, dieciséis de 152 mm (doce en los costados), veintidós de 76 mm, alguna pieza menor y cuatro tubos lanzatorpedos; la protección de costado era de 127 mm y la horizontal oscilaba entre 102 y 38 mm. Para mover tanto hierro había dieciséis calderas, dos enormes máquinas alternativas y dos ejes que podían dar unos 23.000 IHP y 22 nudos sin forzar mucho la cosa; naturalmente, la «cosa» funcionaba a base de paletadas de carbón y la dotación rondaba las 900 personas. En uno de estos buques (*Pennsylvania*, 1911) se efectuaría

la primera toma a flote de un avión, y en otro (*North Carolina*, 1915) el primer despegue con catapulta.

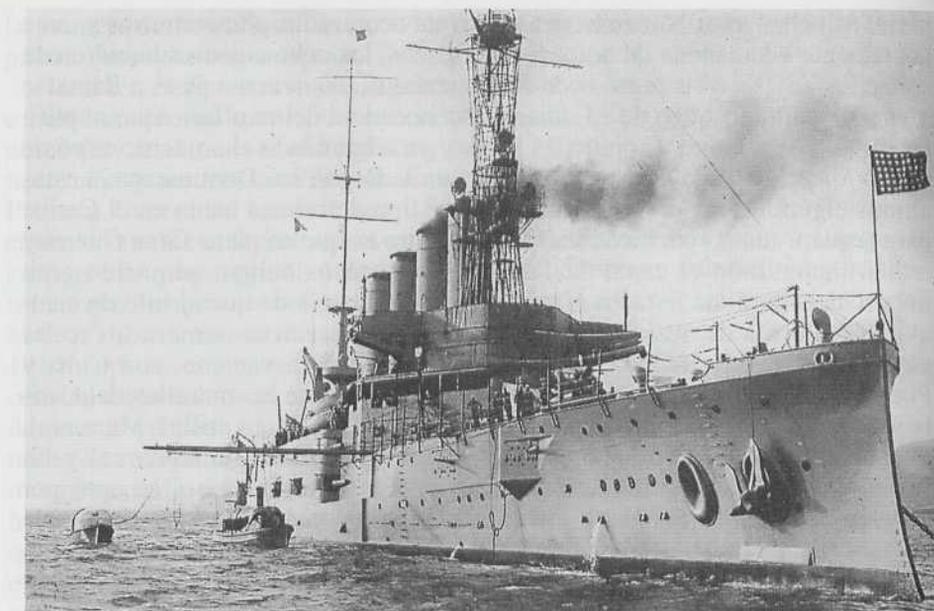
También el *Tenny* tuvo sus «quince minutos de fama», destacando el viaje a Panamá efectuado en 1910 con el presidente Taft a bordo para visitar las obras del canal, pero al año siguiente pasó a situación de reserva y así permaneció año y medio hasta que en Europa la cosa empezó a calentarse con la Primera Guerra de los Balcanes. En noviembre de 1912 fue reactivado y enviado durante cinco meses al puerto turco de Esmirna *to protect American citizens and property*, una milonga de inconfundible aire habanero si consideramos que Turquía era beligerante. Tras otra excursión por aguas mexicanas *to be ready for action in the trouble at Vera Cruz* (léase petróleo), en agosto de 1914 y apenas comenzada la Gran Guerra, el *Tennessee* fue enviado a Francia con un cargamento de oro y posteriormente al Mediterráneo oriental, donde durante la primera mitad de 1915 y en el transcurso de veinte viajes evacuó miles de refugiados desde la zona ocupada por los turcos hacia Egipto. Un miembro de la dotación recordaba en 1958 que durante el viaje de regreso hubo escala en Barcelona con corrida de toros, pero otras fuentes mencionan que, más avanzado el viaje, la «faena» se redondeó colocando a buen recaudo en Canadá parte de las reservas de oro del Banco de Inglaterra. El *Tenny* llegó a Nueva York en julio de 1915 y, antes de entrar en obras en septiembre, todavía le encasquetaron cuatro viajes a Haití con otros tantos cargamentos de *marines*. Finalizadas las obras en enero de 1916, el crucero volvió a Haití relevando como buque insignia de las unidades allí destacadas a su gemelo el *Washington*, que también tenía que entrar en obras y cuyo comandante pasó a mandar el *Tennessee* por su conocimiento del intríngulis local. Y así entra en nuestra historia el capitán de navío Edward Latimer Beach, enmarcado en un aparente alarde de *know how* a múltiples bandas pues, al poco, su nuevo buque fue agraciado con una *tournée* sudamericana de camino a la Alta Comisión Internacional que se reunía en Buenos Aires. En Norfolk embarcaron diecinueve estadistas y diplomáticos, destacando entre ellos el secretario del Tesoro, McAdoo, con su esposa que, casualidades de la vida, también era la hija del presidente Wilson; tras pasar dos meses haciendo escala en cada puerto (en Trinidad les visitó Teddy Roosevelt), estrechando manos y arreglando el mundo, regresaron a casa el 4 de mayo vía estrecho de Magallanes y canal de Panamá.

A poca suerte que tenga, cualquier comandante saldrá de una comisión así con la agenda muy «mejorada» y su «cotización» en alza, aunque Beach ya cotizaba en máximos. Tenía entonces cuarenta y nueve años y un historial que incluía su presencia en la batalla de Cavite, un mando a flote durante la crisis de Veracruz, una considerable producción literaria y, a tenor de lo que escribió en 1907 (*The chief value of the articles published in the Naval Institute Proceedings must be in the discussion and inquiries they produce*), una mentalidad moderna; irónicamente, la ruina de su carrera se achacaría a una gafada mile-

na. Aquellos años Norteamérica construía acorazados como churros y, ante la creciente «demanda» de nombres de estados, los ocho cruceros hubieron de soltar los suyos: a su regreso de Sudamérica el *Tennessee* pasó a llamarse *Memphis* para mosqueo de su dotación, conocedora del mar fario que implica un cambio de nombre. En julio de 1916, y ya rebautizado el crucero, zarpó de nuevo *for peace-keeping patrol*, esta vez en la República Dominicana; a estas alturas algún lector podría preguntarse qué tipo de bronca había en el Caribe para requerir tanto «pacificador», pero lo cierto es que en plena Gran Guerra y recién inaugurado el canal de Panamá sus accesos habían adquirido gran importancia para los Estados Unidos, poco partidarios de que al hilo de cualquier revolución de tres al cuarto una potencia «incorrecta» sentara sus reales en el lugar «inadecuado». Basta mirar un mapa para ver que, con Cuba y Puerto Rico bajo control norteamericano y la parte E de la «muralla» del Caribe cubierta por el Reino Unido (Trinidad) y Francia (Antillas Menores), quedaban dos «agujeros» por cubrir: las islas Vírgenes (Dinamarca) y La Española (Haití y República Dominicana). En el primer caso, se optó por «comprar» hábilmente el archipiélago (1917) sin considerar el detalle de que no estaba en venta; en el segundo, el agujero se «tapó» directamente con *marines*.

Oleadas de *marines*

Quince años después de que Teddy Roosevelt definiera su famosa política del «Gran Garrote» (*Speak softly and carry a big stick*), la práctica totalidad de las repúblicas caribeñas presentaba hematomas en su soberanía o huellas de *marines* en sus playas, pero la sintomatología de Haití y la República Dominicana era francamente preocupante. En 1912 el presidente haitiano había volado por los aires junto con su palacio presidencial y pasados tres años y cinco presidentes, el 28 de julio de 1915 otro acabó su carrera a manos de una multitud que le hizo pedazos; aquella misma tarde el crucero *Washington* entró en Puerto Príncipe, iniciando una ocupación militar que duraría hasta 1934. En la República Dominicana el problema era crematístico pues, a resultas de su enorme deuda externa y ante la amenaza de que los acreedores europeos intervinieran militarmente en su «patio trasero», los Estados Unidos habían embargado en 1905 las rentas de la Aduana, destinando la mitad de sus ingresos a amortizar el pufo (hoy equivaldría a embargar el Ministerio de Hacienda). Tras el intento de imponer un «consejero financiero» norteamericano para gestionar también la otra mitad, en 1916 se produjo un golpe de estado y la intervención no solicitada de las fuerzas navales yanquis. Nominalmente actuaban en apoyo del gobierno, pero entre dimes y diretes el país se llenó de *marines* y, oportunamente, el 18 de agosto el receptor general (norteamericano) de Aduanas comunicó que no habría más entregas de fondos al



El USS *California* fondeado: al tratarse de uno de los hermanos menores del USS *Memphis* (prácticamente idéntico) la foto permite hacerse idea del escenario del accidente. Rebautizado USS *San Diego*, este buque resultaría hundido en 1918 por una mina o un torpedo frente a Nueva York. (Foto Treasure Is. Museum).

gobierno local hasta no llegar a «un completo acuerdo en cuanto a la interpretación de ciertos artículos». Absolutamente «pelado», el gobierno licenció al ejército por no poder pagarle y la administración languideció hasta que, el 29 de noviembre de 1916 y a bordo del crucero *Olympia* fondeado en Santo Domingo, el capitán de navío Knapp declaró la ocupación militar bajo su mando. En buena lógica esta declaración debería haberse hecho a bordo del *Memphis*, y quizá por su comandante, pero el capitán de navío Beach andaba entonces ocupado en «declaraciones» de naturaleza muy diferente.

El *Memphis* había fondeado en Santo Domingo el 23 de julio con ánimo de quedarse y un contralmirante a bordo (Charles F. Pond, jefe de la División de Cruceros de la Escuadra del Atlántico); además de la consabida historia de mantener la paz, su misión era dar apoyo a la fuerza de *marines* allí desplegada y actuar como *guard-ship*, supondremos que frente a «mantenedores de la paz» de terceros países. Su llegada coincidió con el inicio de la «temporada alta» de huracanes y, en principio, el comandante Beach decidió mantener encendidas cuatro calderas para poder cambiar de aires con presteza si la cosa se ponía chungu, pero aquel año se llevaban los ahorros y el almirante Pond le «convenció» de que dos calderas encendidas y cuatro en *stand by* serían sufi-

cientes. El 22 de agosto por la tarde, y mientras el almirante agasajaba a bordo (con cena y película) al representante norteamericano, el barómetro cayó como la Bolsa y, sospechando que un huracán rondaba su carrera, Beach canceló la «sesión de tarde», ordenó encender calderas suplementarias e izar las embarcaciones menores, por lo que el almirante tuvo que explicar a su invitado la conveniencia de dormir a bordo. El huracán no llegó y al día siguiente el diplomático fue devuelto a tierra tras disfrutar de un *reality show* a falta de película; no me consta su reacción ni si el almirante hizo una «edición especial» de los Informes Personales de Beach, pero creo que este último tenía razón, por dos motivos: primero porque en los trópicos la presión atmosférica es mucho más estable que en nuestras latitudes y, en temporada de huracanes, cualquier desviación de la media es para echarse a temblar. Una vez corregida la presión de todo lo corregible, ante una caída de 3 mb por debajo de lo normal, los sagrados textos aconsejan calzarse zapatillas deportivas, y si la caída llega a los 5 mb, salir por piernas. El segundo motivo por el que creo que Beach tenía razón lo dejaré para el final.

Desastres protocolarios aparte, la «movida» sirvió al menos para comprobar que con dos calderas encendidas y cuatro en *stand by* se podía levantar presión en 40 minutos, un plazo en apariencia razonable, y en esta tranquilidad pasó otra semana, hasta que el martes 29 de agosto amaneció un día estupendo con una ligera brisa del NE; a mediodía el termómetro marcaba 26°, dos menos de lo habitual. El *Memphis* seguía fondeado a media milla de tierra, en 17 m de fondo y con nada menos que 128 de cadena, lo que indica que Beach no se chupaba el dedo; en realidad le habían asignado por tiempo indefinido a una porquería de fondeadero situado en la desembocadura de un río, completamente abierto desde el E al WSW y en una zona donde los vientos dominantes (componente E-12 nudos en agosto), la mar de fondo y la corriente debían «discutir» lo suyo. En la desembocadura del río estaba el centro histórico de Santo Domingo (ver gráfico) y la fortaleza Ozama, coyunturalmente ocupada por los *marines* y convertida en «Fort Ozama», y entre dicha fortaleza y el *Memphis* (a unos 500 m del crucero) estaba fondeado el cañonero *Castine*, un casco de 22 años que había tenido que ser cortado en dos y alargado hasta los 62 m de eslora para hacerlo más estable. A su comandante (capitán de fragata Bennett), además de haberle tocado la desgracia de mandar un barco tan feo, aquel día le tocaba abrir la boca ante el dentista del *Memphis* y su lancha llegó al portalón diez minutos antes de que (a las 1300) salieran hacia tierra el equipo de béisbol del crucero y algún «franco de paseo». También el almirante salió «franco»: en principio él y el comandante estaban invitados a un concierto en la catedral a primera hora de la tarde pero, hábilmente, Beach alegó trabajo pendiente y Pond desembarcó acompañado de un par de ayudantes para, ya en tierra, reunirse con el cónsul norteamericano antes del concierto.

En el *Memphis* la cosa empezó a torcerse hacia las 1515 y, naturalmente, el problema fue detectado en el acto por la imprescindible institución del segun-

do, materializada en el capitán de corbeta Williams, que supervisando el adrizamiento de un chinchorro se percató de un atípico balance. Era habitual que el buque se moviera por las tardes al arreciar la brisa (debía atravesarle a la mar), pero en aquel momento no había viento, y cuando el mosqueado Williams echó un vistazo al barómetro comprobó que marcaba 30,09 pulgadas (1.019 mb); mi fuente califica esta presión como *not unusual*, pero lo cierto es que está 4 mb por encima de la normal para esta zona en agosto. Si (como se sugiere) la lectura del barómetro tranquilizó a Williams, la mar de leva que estaba empezando a colarse en el fondeadero no le gustó nada y, tras enviar un par de botes a tierra para recoger a los francos, le fue con sus cuitas al comandante. El del *Castine* ya había terminado su sesión de tortura y estaba haciendo una visita de cortesía a Beach, así que cuando Williams transmitió a éste su inquietud salieron los tres a cubierta *and they did not like what they saw*: hacia alta mar se veían olas de considerable tamaño acercándose desde el SE, el *Castine* daba serios bandazos y, en tierra, estaba formándose una peligrosa rompiente. Ambos comandantes debieron pensar lo mismo y, mientras Bennett salía zumbando en una lancha hacia su oscilante cacharro, Beach ordenó levantar presión en las calderas; eran las 1530 y por fuerza hubo de pensar que de salir todo como en el último «ejercicio» tendría presión hacia las 1610. Una de las lanchas enviadas por el segundo ya había entrado en puerto pero, visto el aspecto que tomaba la rompiente, el comandante ordenó hacer regresar a la que todavía estaba en camino; antes de que pudiera izarse la señal la embarcación también cruzó la barra y se coló en el río, por lo que Beach ordenó hacer señales a la guarnición de «Fort Ozama» en el sentido de retener en tierra ambas embarcaciones y personal anexo.

Oleada de olas

A partir de las 1530 y mientras la dotación arranchaba el crucero a son de mar la cosa empezó a ponerse fea; el problema era un horrible balance que, además de disminuir la eficiencia del carboneo «manual» de las calderas, hacía que algunas olas que ya empezaban a romper lo hicieran en la cubierta de botes, enviando cascadas de espuma a través de los ventiladores y «apagando» los ánimos de personal y material. Se suponía que tapar dichos ventiladores era trabajo de los chicos de máquinas, pero por allí todo el mundo andaba paleando carbón (¿mojado?) y, a su solicitud, un equipo de cubierta solventó el problema como pudo; entre aguadillas y bamboleos, el comandante fue informado de que no habría presión hasta las 1635. En una novela hubiera quedado bien decir que el rugido del viento ahogó su respuesta, pero la realidad es que ni entonces había viento ni fue precisamente su voz lo que acabó por ahogarse. Ante la imposibilidad de izarlas por el balance ni enviarlas a puerto por la rompiente, dos embarcaciones más del *Memphis* y



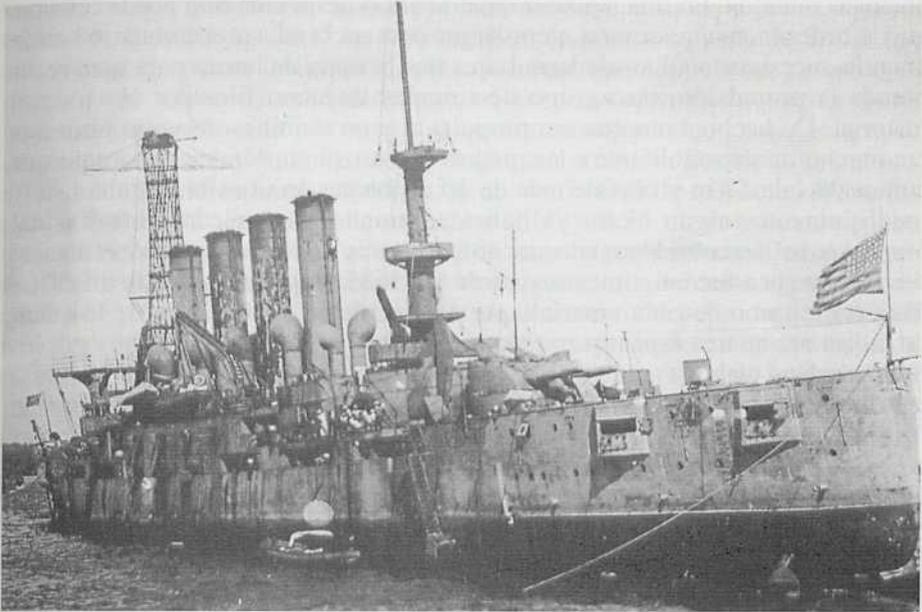
Esta espeluznante fotografía está tomada desde la popa de un petrolero de los de «puente a proa» y mirando hacia la cara de popa del puente. El buque tiene unas dimensiones similares a las del USS *Memphis*, y la ola (de unos 14 metros) debería ser casi idéntica a las que pillaron al crucero en el fondeadero; por lo que sé de la foto, también esta ola parece estar arbolando por un problema de sondas, posiblemente en la línea de 100 brazas del golfo de Vizcaya. Obsérvese el ajustado rumbo del buque: si cae más a Br se creará un momento flector inadmisibile, y si cae más a Er puede quedar patas arriba. (Foto: NOAA-Mariners Weather Log).

otra del *Castine* habían sido despachadas fuera de la rada con idea de recogerlas en sondas mayores y con olas más manejables, pero alrededor de las 1600 los pasmados ocupantes del crucero vieron como su atiborrado bote a motor aparecía por la boca del río de regreso a bordo, una maniobra carente de sentido por la imposibilidad de izarlo, pero ni siquiera hubo ocasión de hacer el intento porque a mitad de camino la embarcación zozobró causando la muerte a 25 de sus 31 ocupantes. Creyendo haber tomado las medidas para que aquello no ocurriera, Beach quedó *understandably very distressed* e incluso *upset*, que es como más temible. La lancha había naufragado a unos 300 m del *Castine* y más hacia tierra justo cuando, tras levantar una precaria presión, su comandante se disponía a abandonar el fondeadero; Bennett intentó ayudar entrando en rompientes peores que las que trataba dejar atrás hasta que, tras arrojar algunos salvavidas a los náufragos, se vio forzado a salir a alta mar para evitar que su dotación y él mismo acabaran uniéndose al grupo.

Quienes lo vieron pasar desde el *Memphis* dijeron que el viejo cañonero

presentaba un aspecto lamentable con su cubierta arrasada, escupiendo agua por los imbornales y resoplando mientras se arrastraba a la raquítica velocidad de 9 nudos, pero hubo quien apuntó que en aquel momento la velocidad máxima del *Castine* era nueve nudos superior a la del *Memphis*. Un barco en apuros suele tener peor aspecto visto desde fuera que desde dentro aunque, con la cubierta casi permanentemente bajo las olas, la situación del *Memphis* empezaba a ser catastrófica desde cualquier punto de vista; los relatos mencionan algún balance de 60°, pero quizá solo fuera una estimación porque más allá de los 45° la vida a bordo carece de otro sentido que la mera supervivencia. Sirva de ejemplo lo ocurrido al desdichado segundo, literalmente *knocked out* tras ser lanzado por los aires y estrellarse contra unas taquillas. Respecto al tamaño de las olas, se dijo que hacia las 1545 el comandante pudo ver (*to his horror*) como una de más de 20 m se acercaba por alta mar desde el E (sería el ESE) oscureciendo el horizonte, existiendo referencias posteriores a otras de similar tamaño en el fondeadero que, en principio, me pareció que atentaban contra la física. Los lectores bien informados saben que, aunque rarísimas, las olas de 20 mts existen, pero en este planeta todas rompen cuando la sonda disminuye hasta 1,3 veces su altura y el *Memphis* estaba en 17 m de sonda. Con todo, observando la carta con detenimiento se ve en aquel lugar el fondo cae de los 17 a los 100 m de profundidad en apenas 400 (ver gráfico), es decir, que Beach estaba fondeado precisamente sobre la parte alta de un talud completamente abierto a la mar dominante (E): un paraíso para surfistas. Como yo mismo tardé mas de lo necesario en darme cuenta del detalle y, por añadidura, Beach tenía que hacer «presencia naval» precisamente allí, no dejaré que nadie le critique. Además, ¿quién espera encontrarse con olas de 20 m en el Caribe?

Puestos a ser rigurosos hay que reconocer que una ola de tales dimensiones que se hubiera colado en 1916 en la rada de Santo Domingo habría dejado un reguero de tinta, y no fue el caso: los cuatro registros regionales que he podido consultar mencionan inundaciones por tsunamis y huracanes anteriores y posteriores, pero aquel 29 de agosto ningún suceso extraordinario evitó al almirante Pond tragarse en su totalidad el concierto y (salvo que le abandonara su antitranspirante) finalizar la comisión a las 1630 con el uniforme seco. Es una obviedad decir que, en «temporada alta» y en el Caribe, ante una enorme mar de leva siempre hay que pensar que un huracán anda suelto (toca uno al mes), pero una mar tendida de más de 12 m exige longitudes de onda extra-terrestres y, además, la movilidad y continuo rolar del viento en un huracán reducen su *fetch* al extremo de que la mar de viento generada raramente sobrepasa dicha altura aunque, eso sí, son olas como paredes. La mar de leva resultante suele tener un período extraordinariamente largo (unas cuatro olas por minuto), y puedo asegurar por experiencia propia que ante olas tan extrañas hasta el marino más obtuso se percata de que algo va terriblemente mal. Por cierto que, al segundo del *Memphis*, le hubiera encantado saber que



El USS *Memphis* ya embarrancado; ambas hélices asoman fuera del agua y, sin contar las perforaciones, la popa parece estar clavada por unos tres metros (en Sto. Domingo casi no hay mareas). Obsérvese que, pese al «revolcón», el crucero sigue teniendo un relativo buen aspecto gracias a la dureza de su piel (Foto: Paul Silverstone collection).

actualmente se consideran premonitorios de un huracán todavía muy lejano una mar «extralarga» y un «sube y baja» del barómetro (¡si sólo baja, es que anda cerca!); lo dice el mismo manual de su «empresa» que recuerda que la interacción de una ola con el fondo está en función de su longitud de onda, algo que convierte la mar de leva de un huracán en particularmente susceptible de arbolarse al acercarse a tierra. Recordaré a los no iniciados que, incluso una ola de «sólo» 10 m (relativamente inofensiva en alta mar), puede suponer un fastidio si te sorprende a media milla de la costa, ganando pendiente, altura y a punto de romper: en tal situación puede pillarte de proa y transmitir esfuerzos inadmisibles al casco, estrellarse contra el costado y hacerte zozobrar o, en todo caso, caerte desde arriba y romperte los esquemas.

Volviendo al *Memphis*, en algún momento *...to their astonishment, the crew witnessed green seas actually descending into the funnels*, un uso de las chimeneas que solo ayuda a levantar la «presión» arterial y, para desesperación del comandante, a las 1635 la cosa seguía sin funcionar. La única razón para que a aquellas alturas no estuvieran ya en las piedras era elasticidad aportada al fondeo por la enorme extensión de cadena pero, justo cuando Beach acababa de ordenar fondear otro ancla, avisaron de máquinas que habría vapor

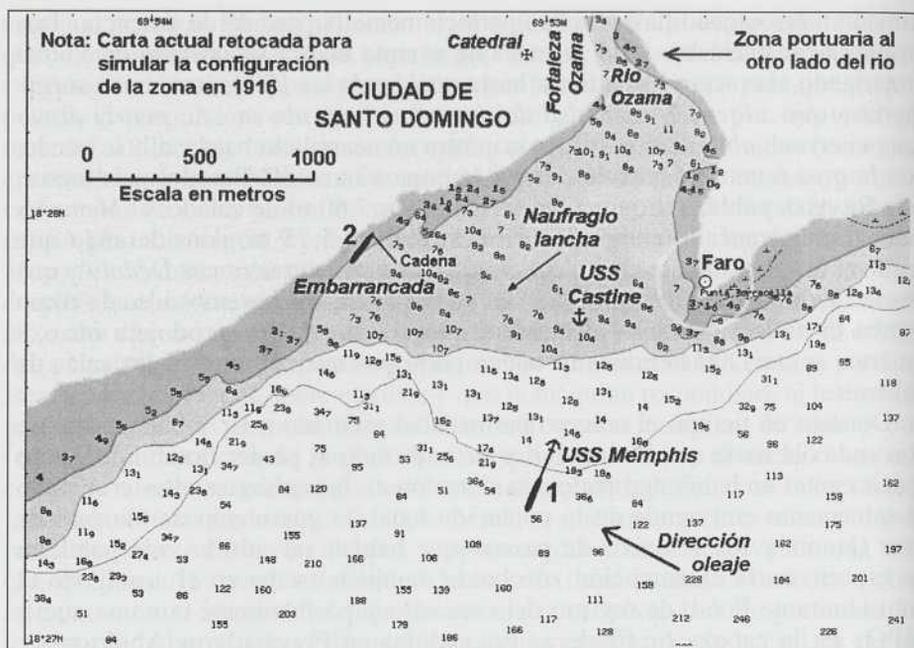
en cinco minutos. En una situación realmente desesperada uno puede temerse que le ordenen cualquier cosa, pero largar otro ancla en aquel escenario habría exigido sucesivos equipos de kamikazes por la rama de buceo para que, recuperada la propulsión, otro grupo de suicidas intentara filar por ojo todo el material. De hecho, creo que sin propulsión y en términos de vidas humanas era mucho más rentable irse a las piedras que zozobrar donde estaban, porque con sondas de 17 m y olas de más de 10 un buque de su eslora estaba listo a medio plazo, y algún lector ya habrá adivinado por qué. La dotación del *Memphis* lo descubrió cuando un golpe contra el fondo sacudió el casco; después la cosa fue en aumento y hacia las 1635 el pantoque sufría un castañazo con el seno de cada «maría» que pasaba; debió ser hacia las 1640 cuando, a la vista de tres espantosas «supermarías» que se echaban encima por Er, Beach ordenó ciaboga sobre estribor y que la máquina respondiera al telégrafo para cogerlas más de proa. El resultado fueron unas paladitas de nada y un formidable castañazo de costado que se cargó la cadena, el ancla o ambas cosas; se ha escrito que quienes estaban en el puente habrían visto la cresta de la ola unos 10 m por encima de sus cabezas, lo que intentaremos creer porque probablemente estarían en el seno, muy escorados a Er y observando una ola que arbolaba. Al asistente del comandante se lo llevó la mar, el resto tuvo que refugiarse en el interior del palo de celosía para salvar la vida y cuando la tercera ola hubo pasado el *Memphis* ya estaba embarrancado y casi en tierra después de haber hecho el camino arrastrando y golpeando su casco contra el fondo; por un momento llegó a quedar apoyado sobre su costado de Br. De camino a tierra dos marineros intentarían efectivamente largar otro ancla: como era de temer, uno se fue por la borda y el otro, tras salvarse de milagro, consiguió su objetivo también con resultado previsible (salió hasta el último grillete por el escobén) pero, tecnicismos aparte, había que intentar algo y lo intentaron.

Oleadas de conjeturas

Cuando se trata de explicar en dos palabras un desastre de este tipo suele recurrirse al socorrido «falló la máquina», pero hay motivos para creer que aquí «los de máquinas» no fallaron en absoluto; a quienes sepan qué es y como se concede una Medalla de Honor del Congreso les bastará saber que, de resultas de este naufragio, se concedieron nada menos que tres y que las tres se las llevaron otros tantos «maquis». Las citas hablan de personal atendiendo equipos a oscuras entre inundaciones de miles de toneladas de agua, calderas haciendo explosión y gente abrasada; otros relatos también mencionan emparrillados cayendo sobre la dotación, castañazos contra el fondo que deformaban el casco y hacían saltar las líneas de vapor y, finalmente, otro que habría desplazado las máquinas con polines y todo, un cuadro que

sumado a las «aguadillas» explica perfectamente la pérdida de potencia. Tras embarrancar hacia las 1645 la mar que rompía contra su costado de Er fue empujando al crucero hacia tierra hasta que, hacia las 1700, otras tres «supermarías» que ...*literally cascaded down on her from above .../... nearly drowning everyone aboard* le incrustaron contra un acantilado bajo y allí se quedó, con la proa a unos 15 mts de tierra y la popa a otros 30. Pasados seis meses, esta REVISTA publicaría que, a despecho de sus 7,60 m de calado, el *Memphis* estaba embarrancado en sondas de entre 3,60 y 5,75 m; considerando que tenía un desplazamiento casi idéntico al de nuestro portaaviones *Dédalo* y que se «deslizó» literalmente ensartado en un roquedal, nos haremos idea de cómo estaba el patio y no nos sorprenderá que el «aterrizaje» produjera otros 8 muertos y casi 200 heridos, en buena parte por quemaduras en las salas de calderas.

Durante un tiempo el crucero permaneció escorado a Br y balanceándose con cada ola hasta quedar inmóvil y casi adrizado al perder flotabilidad, pero mucho antes se había agrupado a la dotación en las cubiertas altas e iniciado el salvamento con ayuda de la población local, la guarnición de *marines* de Fort Ozama y los «francos de paseo» que habían salvado la vida por falta de espacio en la embarcación zozobrada; también estaba en el acantilado el contralmirante Pond, de regreso del concierto y posiblemente con una nueva «IPO» en la cabeza («¿Calderas Encendidas en Fondeaderos Abiertos?»). Había saltado algo de viento y surgieron dificultades con las guías, pero gracias a los «francos» pudo tenderse un andarivel al que siguieron otros cuatro y al poco la dotación del *Memphis* desembarcaba al ritmo de cinco personas por minuto. Uno de los primeros fue el capitán de corbeta Williams, aún medio noqueado por el castañazo contra la taquilla pero comisionado por Beach para organizar una recepción en tierra que se presentaba complicada porque los heridos representaban la cuarta parte de la dotación. Quienes no estaban en condiciones de agarrarse a un cabo fueron «transferidos» a tierra en sacos de carbón, aunque para «aterrizaje» peculiar el del barbero de a bordo, que acabó nadando con un mono a cuestas (ambos se salvaron). El *Memphis* estaba frente a un suburbio cuya iluminación dejaba bastante que desear, pero cuando cayó la noche había ya tal cantidad de mirones con automóvil que el salvamento pudo continuar a la luz de los faros hasta finalizar alrededor de las 2030 con el desembarco del comandante Beach dejando tras sí los restos de su carrera. Debió ser el momento mas amargo de su vida, y lo habría sido más de haber sabido que a menos de una milla estaba desarrollándose la última parte del drama: las tres lanchas «rechazadas» habían conseguido alejarse hasta sondas que les permitían aguantarse a la espera de sus buques con relativa seguridad (a tres millas ya hay 500 m), pero tras ver como el *Castine* se dirigía a alta mar y sin saber nada del *Memphis*, la noche se les echó encima. Desde su punto de vista tenían enfrente un «mar» de inquietudes con huracán incluido, bajo sus pies lo que imagino unos medios y autonomía



Escenario del accidente: las posiciones del naufragio de la lancha y de los fondeaderos del *Memphis* y el *Castine* proceden de un gráfico del trabajo de John Marriot. La posición de la embarcadero la he ajustado a la vista de fotografías de la época (elaboración propia sobre una carta digital retocada para eliminar infraestructuras no existentes en el momento de los hechos).

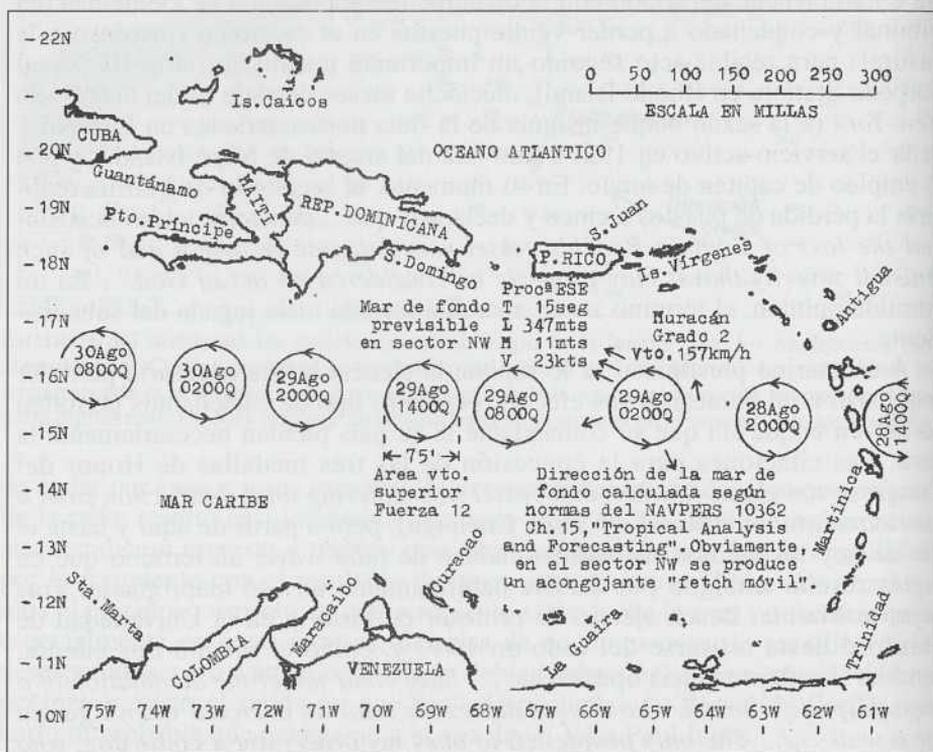
de andar por casa y, a sus espaldas, la irresistible tentación del faro que balizaba la rada; resultó casi inevitable que poco antes de las 2000 las embarcaciones decidieran regresar a tierra y que, una tras otra, las tres fueran engullidas por la rompiente con el resultado de otros ocho muertos. Casi todos conocemos el engañoso aspecto de una rompiente vista desde la mar y sabemos que, especialmente en áreas rocosas, pasarlas de noche es cosa de pardillos o de desesperados, pero a aquellos infelices debían sobrarles motivos para la desesperanza y, visto el modo en que fue «despachada» su desvalida flotilla, es harto improbable que navegaran a la voz de un John Paul Jones.

Cuando acabó el oleaje también el *Memphis* era un caso perdido: en sondas tan escasas apoyaba sobre el fondo más peso del que jamás podría alijársele sin recurrir al soplete, y el roquedal descartaba dragar a su alrededor; además, pese a su buen aspecto exterior tenía la carena destrozada y la sala de máquinas hecha polvo por lo que se comisionó al acorazado *New Hampshire* para hacerse cargo de la artillería y en diciembre de 1917 se le dio de baja. En enero de 1922 una crisis de optimismo induciría a una compañía de Denver a comprarlo como chatarra, pero cortar planchas de 127 mm tiene

su aquél y el *Tennie* siguió formando parte del paisaje hasta 1938. El destino de su último comandante fue aún más complejo: Beach era un firme candidato al Almirantazgo, pero un crucero enviado para imponer respeto a todo un país estaba haciendo el ridículo encaramado a un barrio de su capital y urgía localizar un culpable. Mis fuentes son fragmentarias, pero a partir de este momento la cosa tiene todo el aspecto de un «tongo»; en el Consejo de Guerra que se formó a Beach su defensa «invitó» al contralmirante Pond a testificar sobre las instrucciones que le había dado acerca de no tener más de dos calderas encendidas en el fondeadero, pero Pond rehusó y Beach no permitió que fuera citado. En consecuencia, el comandante fue encontrado culpable de negligencia e ineficiencia, agraciado con la unánime recomendación de clemencia del tribunal y condenado a perder veinte puestos en el escalafón (¡ascenso a la basura!) para recibir acto seguido un importante mando en tierra (la Naval Torpedo Station, en Rhode Island), dieciocho meses después el del acorazado *New York* (a la sazón buque insignia de la flota norteamericana en Europa) y dejar el servicio activo en 1921 como jefe del arsenal de Mare Island... y con el empleo de capitán de navío. En su momento, el secretario de Marina reduciría la pérdida de puestos a cinco y declararía que *...the storm which occasioned the loss of Captain Beach's vessel was volcanic in origin and of such unusual severity that it may properly be considered an act of God....* En mi humilde opinión, el término *storm* aparenta ser una mala jugada del subconsciente.

A un marino prestigioso se le supone la ciencia infusa necesaria para dar esquinazo a un huracán o sus efectos, pero otro tipo de cataclismos permiten perder un buque sin que su comandante ni su país pierdan necesariamente la cara. Las citaciones para la concesión de las tres medallas de Honor del Congreso son claras (*...when that vessel was suffering total destruction from a hurricane while anchored off Santo Domingo*), pero a partir de aquí y hasta el día de hoy los medios «oficiosos» hablan de *tidal wave*, un término que en inglés resulta ambiguo por dársele habitualmente un uso inapropiado. Tras dejar la Marina, Beach ejerció de profesor de historia en la Universidad de Stanford hasta retirarse del todo en 1940 y, como el mismo nos cuenta, cambiar de «dependencia operativa»: *...I have come under the domination of a most despotic admiral, who always makes me wear an overcoat when I go out for a walk .../... The only people left to obey my orders are a collie dog, who takes walks with me every day and thinks I'm wonderful; and a ridiculous cat, who is very insubordinate* (¡nuestra solidaridad, comandante!). El capitán de navío Beach murió en 1943, y su trayectoria le retrata como una persona de capacidades tan extraordinarias como la mala suerte que salpicó injustamente el final de su carrera naval. Su hijo Edward siguió sus pasos con una carrera no menos notable: número dos de la Promoción del 39, durante la Segunda Guerra Mundial ganó una *Navy Cross*, dos *Silver Star* y otras dos *Bronze Star* como submarinista. En 1955 y siendo ayudante naval del presidente Eisenho-

wer escribiría un clásico sobre la guerra submarina (*Run Silent, Run Deep*) llevado al cine por Clark Gable y Burt Lancaster, pero saltó a la fama en 1960 cuando al mando del submarino nuclear *Tritón* (y con la bandera del *Memphis* a bordo) dio la primera vuelta al mundo en inmersión. Ya había mandado otros tres submarinos y un petrolero de flota y todavía le quedó tiempo para escribir otros doce libros, uno de ellos sobre el naufragio del *Memphis* que, me temo, ha podido condicionar los relatos posteriores por su comprensible amor filial. Edward L. Beach Jr. dejó el servicio activo en 1966 y, como su padre lo hizo, en el empleo de capitán de navío, pero al menos pudo ver reconocida antes de morir hace un par de años su trayectoria y la de su padre en la



Entorno geográfico y trayectoria del huracán: las características de la mar tendida están calculadas para un periodo de 15 segundos, muy habitual en estos casos. He calculado un factor de amortiguamiento de 0,9 para una distancia de 300 millas y, dado que en huracanes de este tipo y edad no debe esperarse una mar de viento superior a 12 metros, lo previsible serían olas de hasta 11 a partir de las 1400 locales en aguas profundas frente a la rada de Santo Domingo (la mar de leva se desplaza a 1/2 de la velocidad teórica para una mar de viento idéntica). Quede constancia de que este tipo de olas se hacen inestables con pendientes entre 1/100 y 1/30 de su longitud de onda, por lo que son improbables alturas muy superiores. (Elaboración propia sobre contorno de costa NOAA/US Geologic Survey y trayectoria de NOAA/Unisys Corp).

nueva sede del US Naval Institute en Annapolis, llamada «Beach Hall» en honor a ambos.

Volviendo al *Memphis*, casi todos los trabajos consultados hablan de un posible terremoto/erupción/tsunami o una ambigua *tidal wave*, pero reitero que no he encontrado nada similar en los registros. Si en tales circunstancias y ante una enorme mar de leva procedente del E en agosto y en Santo Domingo no sospechara de un huracán, veinte generaciones de marineros me correrían a gorrazos cuando me toque reunirme con ellos, y con eso no trago. En teoría pura y para ajustarse a los hechos, las olas procederían del sector N (viento E) de un huracán desplazándose con trayectoria W entre las Antillas Francesas y el S de La Española, porque allí nadie lo mencionó. He osado enmendar la plana a tanta gente porque, tras enorme desgaste de pestañas en Internet, trinqué al maldito engendro donde supuse que estaría: el 28 de agosto de 1916 un huracán mató unas 50 personas en Martinica y, significativamente, otro ya había causado destrozos en Puerto Rico el día 22, lo que daría la razón a Beach en el asunto del diplomático que se quedó a dormir. Con el artículo casi terminado (¡porca miseria!) también pude conseguir la trayectoria completa de ambos angelitos: el causante del *affaire* protocolario pasó al N de Santo Domingo en la mañana del 23 de agosto ya degradado a simple tormenta tropical, pero el del día 29 lo hizo unas 160 millas al S como huracán grado 2 y con vientos de 85 nudos/157 km/h, justamente hacia las 1400 locales (gracias por los aplausos). En todo caso, si el asunto de las calderas ocurrió realmente como consta en los libros, no se me ocurre nada que Beach pudiera haber hecho salvo mostrarse un poco más vehemente con su jefe: ¡aleatoriedades del oficio!

NOTAS SOBRE LAS FUENTES

Mi relato de los hechos se basa fundamentalmente en dos trabajos, uno de John Marriott (*Disaster at Sea, USS Memphis, Ian Allan Ltd, Shepperton, Surrey, 1987*) y otro de Kit y Caroline Bonner (*Great Naval Disasters, USS Memphis, MBI Publishing, Osceola, WI, 1998*), que para bien o para mal se basan a su vez en el libro de referencia escrito por el hijo de Beach y que no he tenido ocasión de leer (*The Wreck of the Memphis, Edward L. Beach, Holt, Rinehart & Winston, 1966*). También he utilizado los recuerdos de alguien que estaba allí: ¡el barbero! (*Alvion P. Mossier Saga, The Suburban Press, 14.08.58, Roxborough, Philadelphia y otras fuentes*), así como el relato de hechos de las citaciones de las medallas de honor otorgadas. Los datos técnicos proceden del enciclopédico *Conway's all the World's Fighting Ships, 1860/1905*, del *Jane's* de la época y, en menor medida, de otra media docena de fuentes. Toda la «doctrina» sobre huracanes y olas que menciono está en el *Mariners Handbook* de la Royal Navy y, sobre todo, en el *American Practical Navigator* de la US Navy, pero la (políticamente incorrecta) exhumación de un huracán como origen de un oleaje, oficiosa y muy convenientemente atribuido a un *act of God*, es cosa exclusivamente mía y no hay que culpar a nadie más. Sigo en jartorre@eresmas.com.