

HISTORIAS DE LA MAR

EL EXTRAÑO CASO DEL *MARY CELESTE*

Javier FEAL VÁZQUEZ



L 5 de diciembre de 1872 el vigía de la nave británica *Dei Gratia* avistó un barco que parecía tener problemas. Tres tripulantes arriaron la chalupa del *Dei Gratia* y remaron hasta el barco en peligro para ofrecerle ayuda. Treparon por la barandilla y llegaron a la cubierta; salvo por el sonido del viento en las velas y el inquietante crujido del maderamen no se oía nada. Los marineros registraron el barco, desde los mástiles hasta la bodega, y

lo encontraron en excelentes condiciones, pero no había ningún alma a bordo. La tripulación había desaparecido sin dejar rastro. El barco se llamaba *Mary Celeste*.

La súbita desaparición de la tripulación completa del *Mary Celeste* es uno de los misterios más fascinantes de la historia de la navegación.

El bergantín goleta *Mary Celeste*



El *Amazon*, construido en 1860 en Nueva Escocia. Su breve carrera fue desafortunada, más tarde fue desastrosa.

Estaba inscrito en el distrito de Parrsboro, en Nueva Escocia, y hacía once años que navegaba por todos los mares y hacia cualquier puerto donde encontrase carga, cuando salió de Nueva York el 4 de noviembre de 1872 para iniciar su viaje fatal.

Por entonces era un bergantín goleta (velas cuadradas en su palo trinquete y cangreja en la mayor) que pertenecía por mitad a su patrón, el capitán Benjamin S. Briggs, y al capitán James H. Winchester, de Nueva York.

La dotación

El *Celeste* tenía como capitán a Benjamin S. Briggs, de 38 años, que poseía «las más elevadas virtudes marineras», siendo considerado como «un típico patrón, de lo que se define como la vieja escuela», amante de la disciplina, aunque no excesivamente ordenancista, un hombre, en fin, que adoraba a su barco, a su familia y a su Dios.

Con Briggs navegaba su esposa Sarah Everson Cobb Briggs y su hija Sofía, de dos años de edad. En New Bedford, Massachusetts, y al cuidado de su abuela, quedaba su hijo Arturo, de siete años, y un primo de éste, Oliver W. Cobb, de 14 años. Briggs llevaba en su camarote una vieja espada «hecha en Italia» con la «cruz de Saboya sobre la empuñadura», que había recogido tiempo atrás en ocasión de visitar un antiguo campo de batalla en las márgenes del mar Adriático.

Albert G. Richardson, joven todavía, pero casado y con experiencia marinera, embarcó como contramaestre y Andrew Gilling como segundo contramaestre. La dotación se componía de cinco hombres, el cocinero Edward William Head, de Nueva York, y cuatro marineros, al parecer todos de origen alemán o escandinavo: Volkerk Lorenzen, Boas Lorenzen, Adrian Harbens y Gottlieb Goodshaad. La dotación, a pesar de posteriores calumnias, parecía

formal, segura, y todo lo que se sabía de ellos, según declaró más tarde Horatio L. Sprague, cónsul americano en Gibraltar, «inspiraba más confianza que cualquier otro sentimiento».

La salida a la mar

El cargamento del *Celeste*, compuesto por 1.700 barriles de alcohol, valorado en 36.943 dólares, pertenecía a Meissner, Ackerman & Co., quienes habían fletado el barco, consignándolo a una firma italiana de Génova.

Los detalles correspondientes a los últimos días de estancia del *Celeste* en Nueva York son incompletos, aunque se sabe que uno de los botes que estaba estibado en el techo de la caseta de proa fue destrozado al soltarse una eslinga mientras se estaba cargando en el muelle 44 del East River, y no hubo tiempo para reemplazarlo antes de zarpar.

También se sabe que la goleta *Dei Gratia*, con registro de Nueva Escocia, a las órdenes del capitán David Reed Morehouse, se encontraba en Nueva York, mientras el *Celeste* se preparaba para el viaje que lo había de llevar a la posteridad.

Briggs y Morehouse, los dos patrones, eran viejos amigos. Se habían encontrado muchas veces en diferentes puertos de los siete mares. Morehouse, al igual que Briggs, era copropietario y patrón de su barco, y a veces también llevaba consigo a su esposa en sus viajes. Ambas mujeres eran, pues, buenas amigas.

La fecha exacta de salida sigue siendo tema de discusión. Tanto una mayoría de cronistas como los registros de la Atlantic Mutual Insurance Company registran que el *Mary Celeste* se hizo a la mar el 7 u 8 de noviembre, mientras que la Aduana de Nueva Cork conserva un legajo enmohecido, titulado «Índice de salidas al extranjero», donde cita claramente que con fecha del 4 de noviembre fue despachado el bergantín *Mary Celeste* con destino a Génova, Italia. Y el 11 de noviembre, otro velero bajó por la canal aprovechando la marea, arregló sus papeles de despacho y se alistó para zarpar de Hook e iniciar una larga travesía a Gibraltar. Izaba bandera británica



Capitán Benjamin Briggs.

y era el bergantín goleta *Dei Gratia*, a las órdenes del capitán David Reed Morehouse.

El encuentro

Era algo después de las dos campanadas de la guardia de la tarde del 5 de diciembre de 1872, y el patrón del *Dei Gratia* había hallado la situación de su barco en 38° 20' N - 17° 37' W, a unas 600 millas de la costa de Portugal, al norte de la derrota directa de las Azores a Gibraltar.

El *Dei Gratia* llevaba unos 20 días de navegación cuando avistó aquel extraño bergantín, guiñando y abatiendo de forma extraña, y enmendó rumbo para ponerse al habla con él. En aquellos días de largas travesías por el océano cualquier encuentro con otro barco constituía una ocasión de romper la monotonía, y Morehouse se alegró muy especialmente al reconocer en él al *Celeste*, el barco de su amigo Briggs. Pero esta alegría pronto se transformó en extraña sorpresa.

Efectivamente, en la caña del *Celeste* no se veía a nadie; claramente podía apreciarse a medida que ambos barcos se aproximaban. Esto justificaba su navegación errante, al no haber nadie sobre cubierta para gobernar y mantener el barco sobre su rumbo. Quizá todo el mundo se encontraba bajo cubierta enfermo. ¿Estarían atacados por la peste?

Morehouse se acercó más para echar un vistazo e hizo repetidas señales, pero no recibió contestación, y por último hizo una señal de urgencia. Muy cerca ya, Morehouse utilizó su megáfono y gritó: ¡Ah, del *Celeste*!



Bergantín goleta *Dei Gratia*.

La potente voz despertó diversos ecos sobre la mar, pero nadie contestó. Morehouse repitió una y otra vez sus gritos sin obtener el menor resultado, y así comenzó el primer capítulo de un misterio clásico de la mar, el extraño caso del *Mary Celeste*.

La inspección

Ordenó arriar un bote al agua y que su contramaestre Oliver Deveau y dos hombres lo tripularan. Deveau y sus hombres pasaron bajo la popa del bergantín goleta, bajo el escudo con el nombre pintado artísticamente (*Mary Celeste*-New York). Fueron palmeando por la borda hacia proa y saltaron a cubierta por los cadenotes, dejando a un hombre en el bote amarrado al costado.

En cubierta «no había nada ni nadie», y abajo ocurría lo mismo. Deveau procedió a inspeccionar el barco.

La primera cosa que hizo fue examinar las bombas, que encontró en buen estado y señalaban una profundidad de un metro de agua en la bodega (en una bodega vacía esto indicaría filtraciones peligrosas, pero en una bodega completamente llena con barriles no tenía gran importancia). La caseta de proa y la de la bodega estaban ambas abiertas (con la tapa de escotilla tirada en cubierta y vuelta hacia arriba cerca de la entrada a la bodega) y la bitácora estaba derribada y con su aguja rota. Había gran cantidad de agua entre cubiertas y la caseta de proa estaba llena de agua hasta la brazola. El chinchorro, el único bote que quedaba a bordo cuando el *Celeste* partió de Nueva York, había desaparecido de su emplazamiento sobre la escotilla principal y una sección del pasamanos de babor, que al parecer había sido quitada para arriar el bote, aún estaba tirada sobre cubierta.

Los palos, al igual que los respetos, se encontraban en buen estado; el aparejo se hallaba en gran desorden y parte de la maniobra de babor había desaparecido. Al parecer, el velacho alto había sido arrancado de sus envergues y el velacho bajo y el trinquete estaban cargados. El estay mayor había sido arriado y estaba tirado sobre la caseta de proa, como si se le hubiese dejado caer allí. El foque y la trinquetilla estaban dados. El resto de las velas se encontraban aferradas.

Ocurría otra circunstancia anormal: seis portillos se abrían en la caseta de popa, dos en el camarote del capitán, el del contra maestre, el W. C., uno en el pañol de víveres y otro mirando a la proa del barco, pero estaban todos tapados con lona y tablones. Deveau arrancó los listones de madera del portillo en el alojamiento del contra maestre y se dedicó a explorar la caseta de popa.

Todo estaba en buen orden, aunque muy mojado, pues resultaba evidente que había entrado gran cantidad de agua en la caseta. El reloj estaba estropeado a causa del agua. La claraboya del camarote del capitán estaba abierta y levantada. Cartas, libros, trajes, muebles, todo estaba en buen orden. La cama del capitán estaba hecha, pero mojada y empapada; en el colchón se notaba una huella como si un niño hubiera apoyado la mano allí. Dos o tres cartas sueltas se encontraban sobre la cama del patrón. El diario de navegación estaba sobre la mesa en el camarote del capitán, la pizarra de bitácora sobre la mesa del camarote.

Se había efectuado una entrada en el diario de navegación el 24 de noviembre y otra en la pizarra de bitácora el 25 de noviembre. Estas entradas indicaban que al mediodía del 24 de noviembre, diez días antes, la situación del *Mary Celeste*, obtenida por observación, había sido latitud 36° 56' N, longitud 27° 20' W, unas ciento diez millas al oeste de la isla de Santa María (Azores). La entrada de la bitácora se refería a las ocho de la mañana del 25 de noviembre y registraba una marcación al SSW seis millas del punto oriental de Santa María. Éste era el último registro de cualquier tipo.

Deveau continuó buscando. Los objetos en el camarote estaban todos mojados, excepto el melodeón, de palo de rosa, que estaba seco e indemne. El bastidor de platos se encontraba encima de la mesa, pero no había nada de comer, aunque el contra maestre encontró alimentos en conserva en el pañol de víveres y gran cantidad de provisiones a bordo. Deveau encontró ropas, una pequeña cantidad de dinero, joyas e incluso un medallón de oro. Bajo la litera del capitán encontró una vieja espada, cuya hoja al sacarla de la vaina salió cubierta de óxido, y que llevaba una cruz de Saboya en la empuñadura. Había algo más: unas pocas palabras escritas en la pizarra de bitácora sobre la mesa del camarote, al parecer con la letra de Albert G. Richardson, el contra maestre del capitán Briggs. Fannie, mi muy querida esposa.

No existía ninguna documentación del barco, a excepción del diario y de la pizarra de anotaciones del contra maestre. El sextante del capitán, el cronómetro y los libros de navegación habían desaparecido, no había ninguna corredera largada por popa o dispuesta para ser utilizada.

En la caseta de proa se veían las mismas muestras de abandono repentino e inexplicable. Los cofres de los marineros y sus equipajes se hallaban sumergidos en unos centímetros de agua, pero estaban todos estibados cuidadosamente y en orden. También habían dejado las ropas de agua, las botas y sus pipas (la primera cosa en que piensa un viejo lobo de mar). Las navajas de afeitar, colocadas en los estantes junto a las literas, estaban limpias, afiladas y sin manchas de óxido. Había ropas colgadas sobre cuerdas para secar, tal y como se habían dejado; en un cajón auxiliar apareció un billete de cinco libras esterlinas junto a otras cosas de valor. En la cocina el agua estaba más alta que en los alojamientos, y salía por la puerta al balancear el barco, mientras los cacharros y ollas nadaban por encima. No había nada preparado para ser cocinado, pero había a la vista un barril de harina húmedo y consumido en una tercera parte, y en el pañol de víveres, patatas, carne y alimentos de toda clase suficientes para unos seis meses. En los cigarrones había gran cantidad de agua, pero los calzos de cubierta donde habían sido estibados, se habían corrido como si hubiesen sido golpeados por una fuerte ola; las herramientas del carpintero se encontraban en el alojamiento del contra maestre, y el resto de los demás enseres, bien estibados, por todo el bergantín, la mayoría de ellos en orden correcto y preciso.

Después de consultar con el capitán Morehouse a bordo del *Dei Gratia*, el contra maestre y dos hombres se comprometieron a poner en orden el aparejo del *Celeste* y conducir el barco a Gibraltar para ser tomado como salvamento.

El capitán Morehouse de nuevo puso su barco al antiguo rumbo, y el primer capítulo del extraño caso del *Mary Celeste* quedó terminado.

El *Dei Gratia* llegó a Gibraltar en la tarde del 12 de diciembre y el *Celeste* hizo lo mismo a la mañana siguiente. A su llegada Deveau estaba todavía más extraño que al principio. Durante los días que estuvo a bordo del bergantín

goleta no consiguió encontrar ningún motivo de abandono, estaba bien de fondos y de aparejo, y los hombres no tuvieron ninguna dificultad de maniobra para llevarlo a puerto.

Morehouse dio parte inmediatamente del salvamento a los armadores, y los aseguradores de Nueva York fueron notificados, tanto por Morehouse como por el cónsul americano Horatio J. Sprague, y mientras el capitán Winchester, de Nueva York, se preparaba para ir a Gibraltar, el tribunal del Almirantazgo en Gibraltar abrió un expediente y comenzó a tomar declaraciones.

La investigación

Al iniciarse las indagatorias, inspecciones y revisiones del *Mary Celeste*, todo el mundo se sintió perplejo ante las posibles causas de su abandono, pero al principio nadie se preocupó por la seguridad del capitán Briggs, su esposa, hija y dotación. Una mayor parte creyó que el bergantín goleta había sido abandonado apresuradamente para que la gente se embarcase en el chinchorro, y probablemente fueron recogidos por algún buque de paso. Algunos de ellos, o quizá todos, aparecerían el mejor día en cualquier puerto del mundo.

Pero las semanas transcurrían sin recibir la menor noticia, y las indagatorias llevadas a cabo, con cierta acritud y en una atmósfera de sospechas, dieron lugar a que se formasen las teorías más contradictorias, aunque sin aportar la menor prueba. El investigador principal era míster J. Solly Flood, que ostentaba el presuntuoso título de «Abogado General de Su Majestad, Procurador de la Reina en su delegación del Almirantazgo y Apoderado General de Gibraltar». Era, según se desprende de los interrogatorios, un infatigable sabueso legalista, que desde el principio se formó una teoría de violencia y que se aferraba a ella a través de páginas de interrogatorios y frecuentes inspecciones oculares en el bergantín. No obstante, procuró estudiar hasta el menor detalle. El 18 y 20 de diciembre, Deveau y los marinos del *Dei Gratia* que habían abordado al *Celeste* fueron interro-



David Reed Morehouse, capitán del *Dei Gratia* y amigo del capitán Briggs.

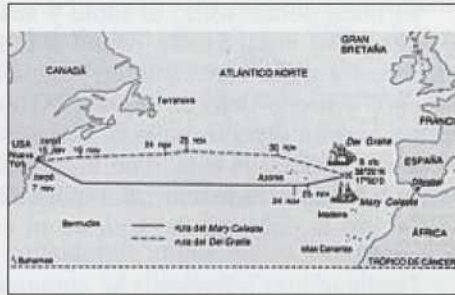
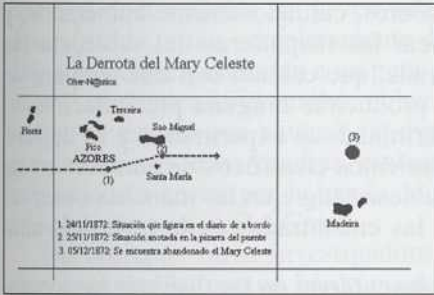
gados, y el 23 de diciembre, Solly Flood, ayudado por unos expertos por él elegidos, efectuaron una minuciosa inspección del bergantín goleta. El buzo J. Ricardo Portunato examinó el casco y John Austin, inspector de buques en Gibraltar, hizo también una minuciosa inspección por cubierta.

Estas inspecciones fueron seguidas más tarde por otra del capitán de navío R. W. Shufeldt, comandante del buque de guerra americano *Plymouth*, quien visitó al *Celeste* a requerimiento del cónsul americano Sprague, quien personalmente le acompañó en esta inspección, y en enero, el infatigable míster Flood hizo una nueva revisión del bergantín goleta, ayudado por oficiales de Marina y un ingeniero británicos. Todas estas inspecciones, oficiales o privadas, eran alternadas con interrogatorios, ante el Tribunal del Almirantazgo, del contramaestre Deveau y sus hombres (Morehouse no prestó declaración hasta el 3 de marzo de 1873, hecho anormal, pero que tampoco puede considerarse como sospechoso), y más tarde del capitán Winchester, que llegó de Nueva York a principios de año para ayudar a levantar la confiscación de su barco. El capitán Winchester, al parecer un hombre franco, acabó por impacientarse ante los retrasos y dilaciones de los procesos legales británicos, y declaró ante el tribunal que él era ciudadano de los Estados Unidos y descendencia inglesa, pero que si hubiese sabido cómo era la sangre inglesa se hubiera abierto las venas para sacársela toda, y a continuación se marchó indignado a Nueva York. El tribunal se retrasó e indignó por la marcha del *Dei Gratia*, llevándose los testigos principales, Deveau y sus hombres. El bergantín goleta se dirigió a sus negocios por el Mediterráneo, pero regresó a Gibraltar, donde Deveau tuvo que prestar nueva declaración, tomándose las disposiciones finales del caso.

A pesar de todas estas inspecciones e interrogatorios no se logró aclarar el misterio, aunque se hicieron algunos descubrimientos de poca monta, muchos de los cuales fueron exaltados muy por encima de su significación real. Solly Flood, o uno de sus hombres, encontró el sable con la cruz de Saboya en su empuñadura en un rincón del camarote del capitán del *Celeste*, y sacándolo de su vaina vio señales de algo que a todos había parecido como restos de óxido, pero que míster Flood estaba seguro era sangre.

Se encontraron huellas del mismo color, pardo rojizo, en la barandilla a babor junto al trinquete, además de una señal de un golpe dado al parecer con un hacha afilada, y se hallaron huellas parecidas en varias partes del barco. Solly Flood estaba excitado con su descubrimiento.

Todo ello le hizo pensar que el capitán Morehouse, el patrón del *Dei Gratia*, había autorizado a Deveau a «borrar» algunas de las manchas encontradas sobre el sable y sobre la barandilla de estribor, y, por tanto, consideró necesario efectuar un costoso análisis de las muestras tomadas de la barandilla y del sable (Solly Flood declaró con cierto misterio que el sable había sido limpiado con limón, el cual había formado una capa de citrato de hierro, que, a su vez, había destruido las huellas de la supuesta sangre, y que, por tanto, las



Mapa que muestra las respectivas rutas del *Dei Gratia* y del *Mary Celeste* durante noviembre y diciembre de 1872.

manchas no eran de sangre, tal como se había creído al principio, sino de otra sustancia puesta allí para disimular las manchas de sangre que en un principio hubiera).

El doctor J. Patron, de Gibraltar, hizo un análisis de las supuestas gotas de sangre, pero antes de terminarlo, míster Solly Flood había enviado ya un informe a la Cámara de Comercio de Londres señalando la existencia de las supuestas manchas y otros hallazgos. ¡Lástima de teorías!, ya que el doctor J. Patron informó al Consejo que las manchas no eran de sangre, aunque la naturaleza exacta de su informe quedó envuelta en un inexplicable misterio. El análisis fue ordenado por el Tribunal del Almirantazgo el 14 de marzo de 1873 y el informe fue entregado en sobre lacrado el mismo día, aunque se descubrió más tarde que llevaba fecha de 30 de enero. El cónsul norteamericano pidió una copia de dicho análisis para ser enviado a los Estados Unidos, pero no logró obtenerla hasta 1887, catorce años después. Por aquel entonces, habiéndose reavivado el interés por el misterio del *Mary Celeste*, el cónsul Sprague dirigió una carta a Edward W. Baumgartner, archivero del tribunal, solicitando una copia del análisis. Con motivo de este requerimiento, míster Baumgartner descubrió que el lace del original del análisis no había sido nunca tocado. Es de suponer que el doctor Patron había rendido un informe verbal ante el tribunal, por lo que éste no permitió que el análisis escrito fuera abierto.

Este documento describía con todo detalle la forma de análisis a que procedió el doctor Patron. A la luz de los descubrimientos actuales, muchos autores lo han considerado luego como totalmente ineficaz y ridículo.

El buen doctor rascó las manchas, que tenían algo así como un milímetro de espesor y unos diez de diámetro, y recogió las raspaduras en sobres diferentes, catalogándolos según el lugar donde habían sido extraídas.

Declaró que había examinado cuidadosamente el camarote con luz natural y artificial. El suelo, los lados de las literas, colchones, etc., fueron minuciosamente registrados y no se observó nada que llamara la atención o que pudiera tener alguna relación con el objeto de las investigaciones.

El buen doctor tomó el sable y sus sobres, cuidadosamente numerados, y comenzó su análisis. Se limitó a colocar las raspaduras del sable, de las cubiertas y de la barandilla en agua filtrada, que calentó con una lámpara de alcohol y luego dejó en reposo. Al no producirse ninguna precipitación, ni tomar ningún aspecto nuboso, dio por terminado el experimento y lo declaró negativo, y dado el estado de los conocimientos científicos de entonces no se consideró autorizado a afirmar que no hubiese sangre en las manchas observadas sobre la cubierta del *Celeste* ni en las encontradas en la hoja del sable examinado.

Hasta aquí lo referente a la «sangre» descubierta en las distintas inspecciones del bergantín goleta americano. Pero estas inspecciones dieron lugar a uno o dos descubrimientos más, que dejaron atónitos a los investigadores de entonces y que han continuado extrañando a la posteridad.

Uno de estos descubrimientos consistía en un reciente deterioro peculiar e inexplicable de las amuras. A cada lado de la proa del barco, a unos dos o tres pies por encima de la línea de flotación, se había producido una delgada incisión, informó Lockhart, uno de los autores que más a fondo estudiaron el asunto, desde el borde de una de las planchas exteriores, a una profundidad de unos diez milímetros, ancha de 32 y una longitud de unos dos metros.

Este deterioro (que parecía más un desgarró superficial que otra cosa) había sido ocasionado muy recientemente, opinó John Austin, inspector de barcos de Gibraltar, y no pudo ser causado por el mal tiempo; en cambio, parecía producido por la acción de un instrumento cortante a todo lo largo del desgarró. Éste fue también el parecer de Solly Flood y los oficiales británicos que lo asesoraban, coincidiendo en que el deterioro de las amuras había sido producido intencionadamente por medio de un instrumento cortante. El capitán de navío Shufeldt, comandante del navío de guerra americano *Plymouth*, no fue, sin embargo, del mismo parecer, considerando, por el contrario, que dichos desgarró eran consecuencia del proceso evolutivo de desgaste de la madera, que podía tomar mil aspectos diferentes como consecuencia de los fuertes embates de las olas.

Otro hallazgo que interesó vivamente a los investigadores fue el diario del *Mary Celeste*. Tanto la sección de maniobra como el diario estaban completos hasta el mediodía del 24 de noviembre... La pizarra o historial de cubierta continuaba hasta las ocho de la mañana del siguiente día, en cuyo momento el punto más oriental de Santa María (Azores) demoraba a SSW, a una distancia de seis millas. La situación del *Celeste* observada el 24 de noviembre, de acuerdo con el diario, había sido 36° 56' N - 27° 20' W. Al siguiente día por la mañana, de acuerdo con la pizarra, se encontraba hacia el norte de Santa María. Diez días más tarde fue avistado por el *Dei Gratia*, sin dotación, a unas 750 millas al noroeste de la última situación registrada. Solly Flood pensó que realmente tuvo que haber mantenido su rumbo durante diez días, después del 25 de noviembre, con la caña suelta durante todo el tiempo. Lockhart, así

como el doctor Cobb, un joven sobrino del capitán Briggs misteriosamente desaparecido, están completamente de acuerdo con ello, ya que 750 millas en 240 horas corresponderían a un poco más de tres millas por hora; con las velas altas y manteniendo el rumbo, el barco podía hacerlas con toda facilidad, por lo que se estima que navegó así durante diez días; si encontró un chubasco que facheó sus velas cuadas, embarcó agua e hizo tocar el velacho y foque, empezando a portar por la banda de estribor, esto debió ocurrir poco antes de su encuentro con el *Dei Gratia*.

No obstante, otros investigadores consideran imposible, o por lo menos muy improbable, que un barco pueda navegar tal distancia estando abandonado, e incluso Lockhart reconoce que, si su opinión es correcta, hizo muy buena marcha tratándose de un barco abandonado.

Las opiniones, respecto al tiempo que encontró el *Celeste*, son muy diversas. Durante dicho periodo algunos barcos informaron de grandes temporales, pero el *Dei Gratia*, que prácticamente seguía su mismo rumbo, encontró gran marejada y altas olas, pero ningún viento fuerte ni mar suficientemente peligrosa para alarmarse y mucho menos para dar lugar a un abandono. Y el *Celeste* no presentaba señales de daños por temporal. Cuando Deveau lo abordó, la cantidad de agua encontrada en las casetas y en el casco, y el estado confuso de la maniobra y del equipo, eran sólo indicios, además poco fundados, de averías.

Tras su inspección, el capitán de navío Shufeldt encontró el barco perfectamente estanco y en buenas condiciones marineras, sin indicio alguno de que las cubiertas o los camarotes hubiesen sufrido la menor violencia. J. Austin, el perito de averías, y el buzo R. Portunato coincidieron en idénticas opiniones.

Las diferentes soluciones de la época

Míster Solly Flood resumió la opinión general en su informe a la Cámara de Comercio, al hacer constar que el *Celeste* había sido encontrado en perfectas condiciones, estanco, fuerte y bien de fondos. Estaba abundantemente provisionado y no debió haber encontrado ninguna marejada peligrosa. No se encontraron indicios de fuego o explosión ni de cualquier otra causa que pudieran haber aconsejado su abandono.

Ni él ni los otros investigadores intentaron explicar el por qué del agua encontrada en el camarote, en la caseta de cubierta y en la cocina, según declaración del contraamaestre Deveau, ni tampoco les llamó la atención los portillos tapados de la caseta de popa.

Pero Solly Flood continuaba aferrado a su teoría de sangrientas violencias, y terminó su informe (rendido, al parecer, antes de que el doctor Patron analizara las supuestas manchas de sangre) con el siguiente párrafo:

«Mi opinión personal es la de que la dotación se emborrachó, y los hombres bajo la influencia del alcohol asesinaron al capitán Briggs, a su esposa, su hija y al contraмаestre. Que después estropearon las amuras del barco con objeto de dar la apariencia de haber encallado en una roca o haber sufrido colisión, y así inducir al capitán de cualquier barco que pudiera recogerlos, si los veía a alguna distancia, que no merecía la pena salvar el barco, y que en cualquier fecha, entre el 25 de noviembre y el 5 de diciembre, huyeron a bordo de algún barco que se dirigía a América del Norte, del Sur o a cualquier puerto de las Antillas».

Ésta fue la teoría adoptada por las autoridades en aquellos días, aunque el capitán de navío Shufeldt se negó a aceptarla. En su informe decía que rechazaba la idea de un motín por el hecho de que no había ninguna señal de violencia sobre la cubierta o en los camarotes. En su opinión, fue abandonado por el capitán y la dotación en un momento de pánico y sin tener razón suficiente. Es posible que haya sufrido en el temporal que atravesó (el capitán de navío Shufeldt no da más explicaciones respecto a este temporal) y que entonces hiciera mucha agua para llegar a inducir a su dotación a abandonarlo. Algún día, continúa el informe del capitán de navío Shufeldt, espero y deseo recibir alguna noticia de su dotación. Si continúa con vida, su capitán explicará su acción precipitada. Pero si nunca más volvemos a oír de él, seguiré creyendo que se hundieron en el bote, y el abandono del *Mary Celeste* seguirá siendo un triste e interesante misterio del mar.

El Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, a la vista de los informes presentados por el cónsul Sprague y otros, decidió que la teoría de motín y asesinato debían ser tenidas en cuenta y, por tanto, informó a los servicios de aduanas de vigilar la aparición eventual de cualquier tripulante del *Mary Celeste*, añadiendo que las circunstancias del caso hacen suponer que el capitán, su esposa e hija, y posiblemente el contraмаestre, fueron asesinados en la furia de la embriaguez por la dotación, que evidentemente había tenido acceso al alcohol.

El capitán Winchester, propietario principal del bergantín goleta, que había perdido la paciencia ante los procedimientos legales británicos y que había regresado enojado a su hogar, siempre creyó (y lo mismo sus descendientes y los de los capitanes Briggs y Morehouse) que la tapa de la escotilla de la bodega y el cargamento mismo son la solución del misterio. Considera que es probable, o por lo menos más probable, que las demás teorías, que el alcohol en la bodega se había calentado y había desprendido vapores que provocaron una pequeña explosión, que levantó la tapa de la bodega, y que el capitán Briggs y su gente habían embarcado precipitadamente en el chinchorro para intentar dirigirse a la isla Santa María o regresar más tarde al *Celeste* si no se producía la temida explosión mayor. El chinchorro sobrecargado se hundió, y Briggs y los demás murieron sin que el mundo lo supiera.

Deveau, el contra maestre del salvamento, expresó su parecer personal en sus declaraciones ante el tribunal, diciendo que, en su opinión, la dotación se asustó, y se deduce por la varilla de sonda tirada al lado de las bombas que habían sondado y posiblemente encontraron en cualquier momento tal cantidad de agua que pensaron que el barco se hundiría y lo abandonaron.

La sentencia

Tales eran las teorías de entonces, teorías que con los años se fueron repitiendo, ensanchando y algunas veces deformando terriblemente. Pero el Tribunal del Almirantazgo de Gibraltar no se entretenía con teorías y el 14 de marzo de 1873 sentenció el caso del salvamento del *Mary Celeste*, atribuyendo la cantidad de 1.700 libras para el patrón y la dotación del *Dei Gratia* por los servicios de salvamento prestados, suma que debía ser pagada por el propietario del buque salvado. El *Mary Celeste* estaba valorado en 5.700 dólares y su cargamento en 36.934 dólares; de forma que el premio fue fijado en un quinto de su valor total.

Los procedimientos oficiales terminaron. El *Celeste*, a las órdenes de un nuevo capitán y con una dotación nueva, se había hecho a la mar hacia Génova, donde entregó su cargamento, y la mayoría de las autoridades continuaron esperando a que algún carguero castigado por el viento entrara en un puerto extranjero con la dotación y quizá también con el patrón del *Celeste* a bordo.

Y esto fue todo. Ninguna de las personas que se hallaban a bordo del *Mary Celeste* ha vuelto a reaparecer. Los testigos del caso han ido desapareciendo también y sólo la mar conserva su misterio.

La fantasía

El caso del *Mary Celeste*, que ya en 1873 desconcertó a los investigadores (entonces inclinados a una explicación razonable), con el trascurso de los años se ha ido enmarañando hasta tal punto que hoy en día se hace muy difícil distinguir entre lo que es real o pura fantasía.

El principal responsable de este estado de cosas fue un joven inglés, creador de dos personajes de novela inolvidables, Sherlock Holmes y doctor Watson; Arthur Conan Doyle, después de leer en varios periódicos las descripciones del hallazgo del barco abandonado, escribió una historia titulada *J. Habakuk Jepshon's Statement*, que intenta narrar el hallazgo del *Mary Celeste*, y describe con muchos y horribles detalles lo que les sucedió al capitán y a la dotación, de acuerdo con unas supuestas declaraciones de un superviviente. Esta historia apareció por primera vez en el *Cornhill Magazine* en

enero de 1874, sin indicación alguna de si se trataba de un hecho real o ficticio. Gran parte del público, incluyendo a muchos escritores, aceptaron la historia como auténtica y real, cosa que seguramente nunca pretendió Sir Arthur Conan Doyle. Hoy en día todo el mundo reconoce el carácter novelesco de dicha narración.

Esto fue seguido por gran cantidad de «soluciones», revelaciones y explicaciones del caso del *Mary Celeste*, y, entre otros, un voluminoso libro titulado *The Great Mary Celeste Hoax (La gran mistificación del Mary Celeste)*, basado en una serie de hechos fantásticos e indocumentados. En todo el mundo aparecieron marineros moribundos que hicieron confesiones en el lecho de muerte o dejaron tras sí, en pequeños cofres o baúles de mar, «narraciones verdaderas» del caso del *Mary Celeste*. Supervivientes y miembros de la dotación aparecieron por decenas en Bangkok, Liverpool o Key West, y alimentaron a periódicos y revistas (en especial las inglesas, que estaban ávidas de noticias sobre el caso) con falsas historias sobre motín, epidemias, trombas marinas, monstruos, locura del contra maestre, polizón psicópata asesino, travesías a nado en pleno océano y otros hechos fantásticos. Se publicaron supuestos mensajes cifrados y se dieron interpretaciones de signo astrológico. Tres novelistas, Barry Pain, H. A. Vachell y Arthur Morrison, crearon también sus soluciones fantásticas e imaginarias.

El *Celeste* llegó a ser un verdadero fantasma volante de los siete mares. Su capitán, unas veces era un camorrista y otras un fanático religioso; sus hombres, unos asesinos criminales o unos locos. Pocos de los que han escrito sobre el extraño caso se han tomado la molestia de investigar entre las actas del Tribunal del Almirantazgo en Gibraltar, de manera que incluso los hechos perfectamente comprobados, como, por ejemplo, el número de botes a bordo, han sido ignorados o deformados. Todavía hoy en día puede leerse el detalle fantástico de que los restos de comida que se encontraron sobre la mesa del camarote, cuando el contra maestre del *Dei Gratia* saltó al *Celeste*, «estaban aún calientes». Éste es uno de los errores más persistentes. Otros están dispuestos a jurar que los dos botes del *Celeste* estaban ambos a bordo y que había comida calentándose en el fogón de la cocina.

Así no es de extrañar que tomaran cuerpo las más disparatadas teorías basadas en las pretendidas declaraciones de los sobrevivientes. Algunos autores ponen en duda la muerte del capitán Briggs, otros achacan la culpa de todo al capitán Morehouse y otros hablan de piratas. Cierta número de escritores, incluso algunos de los que se habían tomado la molestia de profundizar y seleccionar entre la fantasía y la realidad, consideran que Deveau y otros testigos posiblemente se callaron algunos hechos concretos en sus declaraciones ante el Tribunal del Almirantazgo, y que el contra maestre y el capitán del *Dei Gratia* sabían mucho más de lo que declararon. Dan a entender, y algunos incluso lo afirman, que Morehouse y sus hombres asesinaron a Briggs y a su dotación para hacerse con la prima de salvamento, o bien que Morehouse y

Briggs se conchabaron, como dos sinvergüenzas, para el mismo fin. Dada la gran amistad que se sabe existía entre Morehouse y Briggs, su reconocida reputación y la miserable recompensa que una empresa de este tipo podía reportarles, estas suposiciones parecen también insostenibles, por no decir otra cosa.

No existe ningún motivo evidente para creer que Deveau mintiera o no dijera todo lo que sabía, a despecho de las sospechas de míster Solly Flood o las de Harold T. Wilkins, expresadas en el *Quarterly Review* en 1931. Después de examinar las circunstancias del drama y las declaraciones de algunos de los testimonios, míster Wilkins concluye:

«...Resulta extraño que las autoridades de Gibraltar, en 1872-73, no pusieran en movimiento la maquinaria judicial de Londres, lo que hubiera dado lugar al arresto del capitán, contraamaestre y dotación del bergantín británico *Dei Gratia*. Es evidente que puesto en manos de un hábil interrogador de Old Bailey, que actuase en nombre del fiscal de la Corona, Deveau, el contraamaestre del *Dei Gratia*, se hubiera visto obligado a confesar la verdad, y habría puesto a la policía sobre la pista de los criminales que acabaron con el capitán, su esposa e hija, y con los oficiales y dotación del *Mary Celeste*.»

La conclusión de míster Wilkins es interesante y más que cualquier otra se basa en los hechos reales, pero a pesar de todo no es sino una hipótesis más, formulada con datos de segunda mano, cincuenta y nueve años después.

Y lo mismo ocurre con la última «solución» lanzada en 1933 por J. L. Hornibrook en el *Chambers Journal*, quien supone que Briggs y sus hombres fueron capturados por los piratas del Rif.

Corolario

Por mi parte no pretendo cometer el error de lanzarme a establecer hipótesis, que después de tantas sería más que inútil. Los hechos reales hablan por sí mismos, y cada lector puede sacar sus propias conclusiones.

Pero a menos que la mar devuelva a sus muertos, estas conclusiones deberán quedar en meras conjeturas, pues cuando el *Celeste* murió se llevó todos sus secretos. Durante el resto de sus días, después de haber sido abandonado en el viaje a Gibraltar, fue considerado como un barco de «mala estrella», pero siguió navegando por todos los mares con distintos patrones y diferentes dotaciones. En enero de 1885 embarrancó en el arrecife Roshelle, Haití, destrozándose por completo. Incluso en su fin fue desventurado, pues su capitán, G. C. Parker Winthrop, lo condenó a muerte, gobernándolo directamente sobre el arrecife con todo el paño dado y con viento fresco. Parker fue arrestado por hundimiento fraudulento, pero murió antes de presentarse ante los

tribunales, y las cuadernas del *Celeste* quedaron rotas y blanqueándose sobre un arrecife del trópico.

Nunca se supo nada de los que embarcaron en él en noviembre de 1872. Deveau, el contra maestre del salvamento, había ya muerto cuando el *Mary Celeste* naufragó, y el capitán Morehouse, que había mandado el *Dei Gratia*, murió en 1905. Hasta el fin creyó, lo mismo que su hijo Harry y también el doctor Cobb (sobrino de Briggs), que el *Celeste* fue abandonado en un momento de pánico incontrolado (probablemente debido al temor de una explosión del alcohol que se encontraba en la bodega) y que toda la gente se hundió en el chinchorro.

Nota final

En el año 2001, una expedición científica, liderada por el escritor Clive Cussler y el productor de cine John Davis, descubrió los restos del barco fantasma en el arrecife de Rochelais, frente a las costas de Haití.

Cussler contó que la fantasmagórica embarcación de madera estaba casi completamente cubierta de coral, y aunque no fueron encontradas armas ni herramientas, el equipo extrajo algunos trozos de madera y artefactos de metal para confirmar que realmente se trataba del barco en cuestión. Según representantes de la NUMA (Nacional Underwater & Marine Agency) no se sacarán más piezas, ya que una de las políticas de la institución es preservar la historia marítima.

Todos los objetos que se reflotaron están siendo exhibidos en el Museo Marítimo de Halifax, Nueva Escocia (Canadá).

BIBLIOGRAFÍA

- C. OSSÓ, Marcelo: *El misterio del Mary Celeste*, 1872.
Enciclopedia general del mar. Ediciones Garriga.
FLETCHER y BASSETT: *Legens and superstitions of the sea*, 1885.
S. BRYAN, George: *Mystery ship*.
Navíos & veleros. Ed. Planeta – De Agostini, S. A.
Relatos asombrosos. Home Page Ciber-N@aútica.
Cobb, H.: *Rose cottage*. 1940. Esathampton News Company.
KEATING, J. Laurance: *The great Mary Celeste Hoax*.
T. WILKINS, Harold: *The great sea mystery*.
FAY, Charles: *The odyssey of an abandoned ship*.
LOCKHART, J. G.: *The true story of the Mary Celeste*.