

HISTORIAS DE LA MAR

LA NOCHE MÁS NEGRA DEL CAPITÁN LORD

Luis JAR TORRE



A para cuatro años que, en pleno «efecto Titanic», me estrené en la REVISTA enfocando el desastre desde la perspectiva de los currantes. Cuando este ejemplar vea la luz, se habrá cumplido el noventa aniversario de la tragedia y la habitual marejada de tópicos amenazará nuestra inteligencia por lo que, a modo de venganza, he preparado otro artículo donde el *Titanic* queda reducido a simple telón de fondo de una tragedia mucho menos ostentosa: la ruina

de la fama de un compañero. Pesc a su escasa dimensión, tal suceso ejerció sobre varias generaciones de marinos británicos el mismo efecto que un Barcelona-Real Madrid en nuestras dotaciones: no hay neutralidad posible. Como algunos lectores ya habrán adivinado, la historia trata de la actuación del capitán del *Californian*, Stanley Lord, que supuestamente habría permanecido en las inmediaciones del *Titanic* sin acudir en su auxilio mientras éste se hundía.

Casi un siglo después, una búsqueda en internet de las cadenas *Stanley Lord* y *Californian* arroja más de doscientos *hits* (con perdón), divididos casi

por igual entre quienes le siguen considerando una víctima o un villano (los llamados «lorditas» y «anti-lorditas»). La búsqueda también indica que el castellano brilla por su ausencia, y que la polémica ha alcanzado las páginas del mismísimo *Proceedings*. Podía esperarse que semejante montaña de información facilitara escribir sobre el tema pero, a veces, parece creada para suministrar argumentos en defensa de posiciones preconcebidas, aparte de existir dos factores que convierten parte del material en la paja que oculta un puñado de trabajos realmente valiosos. El primer factor es la presencia de *amateurs* en asuntos esencialmente técnicos: no se consideran diferencias de hora al interrelacionar buques, se trabaja sobre distancias a una luz «calculadas» de un vistazo por un deslumbrado pasajero, y cosas así. Con todo, estas pifias se detectan con relativa facilidad; más peligrosos resultan quienes, mejor cualificados, utilizan información sesgada en defensa de su «equipo» (sean lorditas o anti-lorditas), escamoteando otras que no encajan en sus tesis. Respecto al material impreso, aunque de nivel bastante aceptable, es raro el trabajo de cierta profundidad que no acabe tomando partido, gozando de cierto predicamento, estos últimos años, el bando lordita.

Puestas así las cosas, decidí construir mi relato sobre fuentes originales, algo factible por estar disponibles las actas de las dos encuestas que investigaron lo ocurrido, pero, en mi caso, prescindiendo en lo posible de quienes no fueran marinos. Fatalmente, también aquí surgieron otro par de detalles: el primero, que buena parte de los protagonistas tenían ocultos cadáveres en el armario y, mientras declaraban, se estaban jugando la carrera; en consecuencia, y parafraseando la canción, algunos mienten hasta cuando (literalmente) dicen la verdad; pero intentaremos pillarlos. El segundo detalle, al menos, me permitirá salir airoso cuando alguien me pregunte qué hice por mis compañeros (¡tragarme varios centenares de folios en un inglés legalista y arcaico!).

Guardia entrante: la coyuntura

El *Californian* era un buque mixto de carga y pasaje de 137 m de eslora, 16,5 de manga y 6.223 TRB; con dos calderas, una máquina de vapor alternativa y un único eje que le proporcionaban 14 nudos sobre el papel y de 11 a 13 en la vida diaria. Había sido construido en 1901, en Escocia, para la Leyland Line y, aunque pensado para transportar algodón, los 47 pasajeros que también estaba autorizado a embarcar no podían quejarse de sus relativamente lujosas instalaciones. Peor les pintaba a los oficiales en su ventildísimo puente descubierta, pero de quejarse lo harían *sotto voce* porque, desde 1911, mandaba el buque Stanley Lord, a quien uno de ellos describió como todavía más reservado de lo habitual entre sus paisanos y sin ningún sentido del humor. Con mayor razón, también andarían de puntillas en aquel viaje el resto de los 48 tripulantes pues, habiendo finalizado el anterior

con 622 balas de algodón dañadas en las bodegas, hubiera sido temerario considerar tal circunstancia un estímulo para el inexistente humor del «viejo». El 5 de abril de 1912 (viernes santo) el *Californian* zarpó de Londres con destino a Boston, con carga general pero sin pasajeros a bordo.

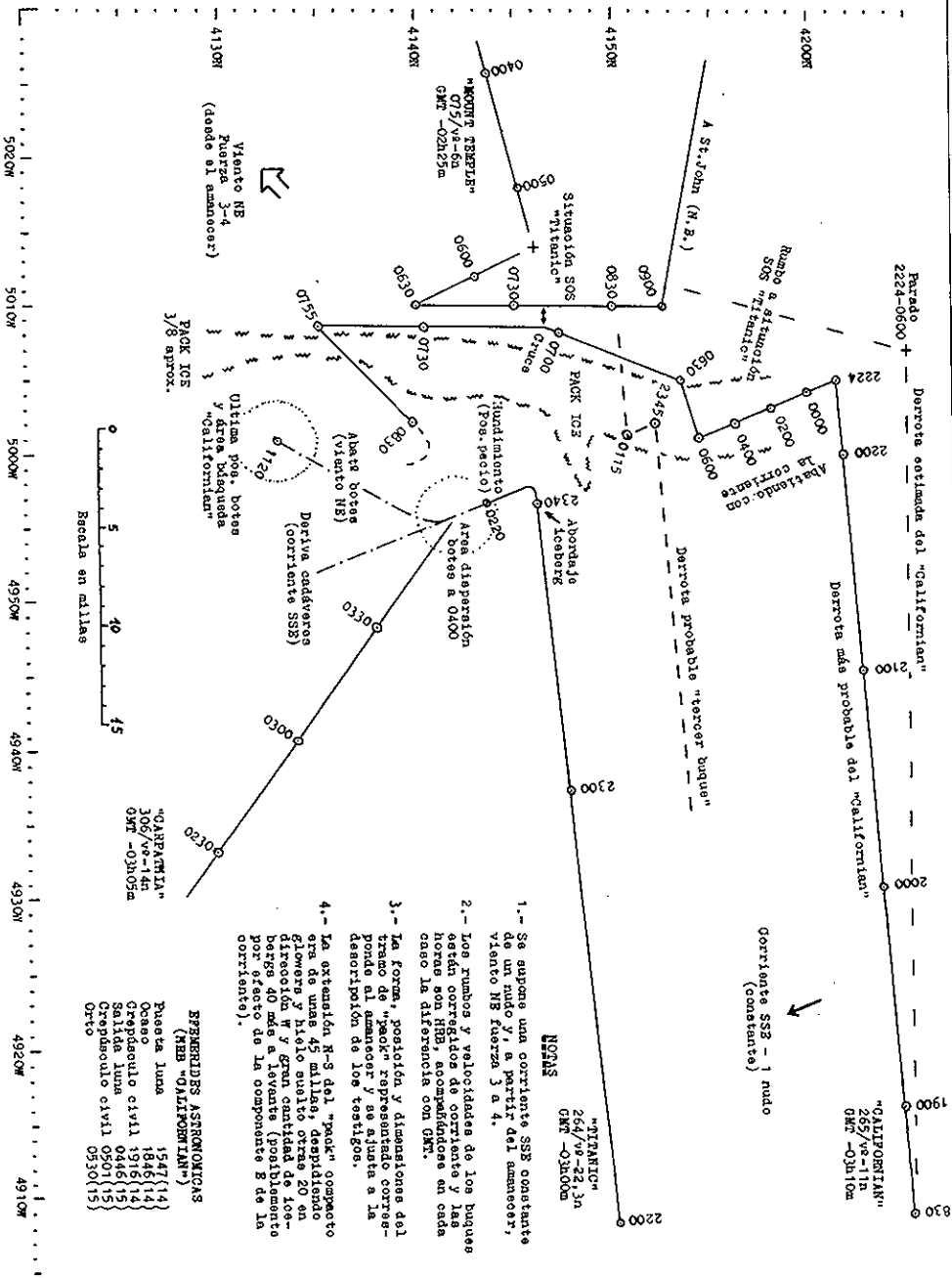
No llevaba cuatro días de viaje cuando Cyril Evans, su único operador radio, comenzó a enviar notitas al puente apuntando que algo estaba donde no debía, el 9 del *New Amsterdam*: *Ice field reported April 4th in 43' 20' north, 49' longitude, extending as far to north-northeast as horizon is visible. MHB.*, el 13 del *Caronian*: *Westbound steamers report bergs, growlers, and field ice 42d north from 40' 51' west, April 12-Barr* y el 14 del *Parisian*: *14th April*



El capitán Stanley Lord.

41d 55', 49d, 14', passed three large icebergs. A las 0400 de ese mismo día el *Californian* había atravesado un frente frío con chubascos y viento duro del W, que dos guardias más tarde ya había quedado por la popa dejando tras sí un tiempo más claro con el viento amainando y rolando al N. Ahora que he dedicado más horas al tema de las que quiero recordar, ya sé que los relojes de bitácora del *Titanic* y del *Californian* marcaban la hora solar aparente (cada uno la suya, ajustada tras su meridiana) y que los de sus estaciones TSH tenían hora GMT cuando estaban a levante del meridiano 40° W y de Nueva York (GMT-5) cuando estaban a poniente. También sé que, contra lo que hubiera podido esperarse, algunos operadores radio solo tenían una idea aproximada de la diferencia de su reloj con los de a bordo porque cuando, mosqueado, confronté sus declaraciones con Graiño, éste sollozó desde sus tablas. Por suerte, otra declaración acabó dándonos la razón (a Graiño y a mí), pero menciono el detalle para exponer la consistencia del terreno que pisamos y aclarar que, en este artículo, las horas serán siempre de a bordo (HRB).

Como tenía por costumbre, el domingo 14 de abril de 1912 el sol se dejó caer a mediodía por el meridiano superior del lugar momentáneamente ocupado por el *Californian*, permitiendo a sus oficiales situarse en los 42° 05N 47° 25W, arrumbar al S89W verdadero y ajustar los relojes de a bordo a GMT-03h10m. El 3.º oficial ha escrito que a las 1800 subió al puente para efectuar el relevo de la cena y encontró al capitán charlando con



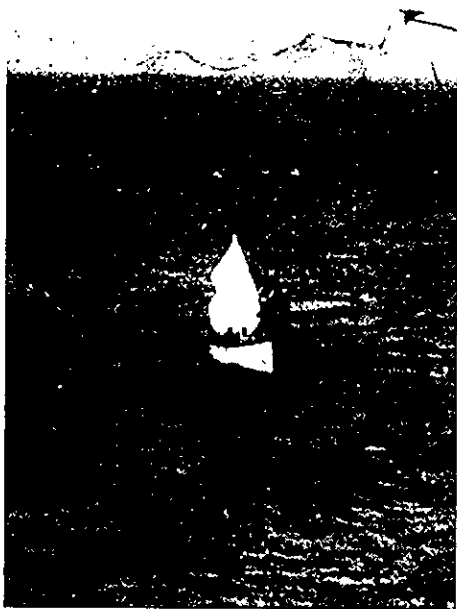
Reconstrucción más probable de los acontecimientos ocurridos en la noche del 14 al 15 de abril de 1912.

el 1.º oficial mientras, a unas cinco millas al sur, pasaban tres grandes icebergs *flat-topped*, característica que (digo yo) indicaría a ambos *senior* la excesiva juventud de los angelitos y la posibilidad de estar metiéndose en un jardín. Puntualizaré que el citado 3.º oficial (del que acabaremos hartos) declaró, ante el comité británico, que él ya los había visto cuando, hacia las 1720, relevó al 1.º oficial para ¡permitirle tomar el té! A las 1920 Evans transmitió el aviso: *To Captain, Antillian, 6.30 p.m. apparent time, ship; latitude, 42.3 North; longitude, 49.9 West. Three large bergs five miles to southward of us. Regards Lord.* Apuntemos cuidadosamente esta situación porque, a la vista de la que nos viene, será la última libre de sospecha; los icebergs parecen ser los avistados horas antes por el *Parisian* con tres millas de diferencia. Pero resultó que el capitán no era el único que tenía colegas dentro de las 200 millas de alcance de su primitivo equipo: el *Titanic* (que venía camino de Nueva York pisándole los talones) oyó transmitir el aviso y, según Evans, le pasó un *T. R. (Time-Rush: ¡hola, estoy aquí!)*, al que éste contestó un *S. G. ice report* (tengo mensaje de servicio), respondiendo el *Titanic: It's all right O. M. (old man: colega) I heard you send to the Antillian, B. I. (hasta otra).* Por cierto que, en el *Titanic*, este mensaje se traspapeló y nunca llegó al puente.

A las 1846 se produjo el ocaso, y a las 1915 se pasó junto a otro gran iceberg, avistándose otros dos hacia el sur, por lo que se decidió doblar los serviolas a partir de las 2000 colocando otro adicional en el castillo de proa además del ya situado en la cofa. El 1.º oficial declararí­a que, hacia las 1930 (encaja, el crepúsculo civil fue a las 1916), obtuvo una latitud por la polar de 42° 05N, que le permitió rellenar el diario desplazando dos millas hacia el norte la situación de las 1830 respecto a la radiada al *Antillian*. Pero, como en esta historia la latitud es la auténtica madre del cordero, a partir de este punto los comités comienzan a mostrar cierto escepticismo; yo me limitaré a reseñar que a Boston se recalca en latitud 42° 21N y que, una vez «doblada la esquina» de Terranova a despecho de los avisos de hielo, ya no había razón para que el *Californian* navegara más al sur. Y así, tras advertir la posible presencia de icebergs a su relevo, a las 2000 el 1.º oficial salió de guardia con viento flojito del N, leve mar de fondo y cielo despejado. Y, como la luna se había puesto a las 1547, lo hizo a oscuras.

Guardia de prima: el neófito

El 3.º oficial Charles Victor Groves me saca de quicio: aun comprendiendo su faceta de «repelente niño Vicente» (también yo lo soy) y hasta sus descabellados juicios (¿quién no ha sido 3.º oficial?), no consigo superar la impresión de que su afán de protagonismo le llevó a hacer leña del árbol caído con su capitán. En 1912 Groves tenía 24 años, y de su propio relato se deduce que llevaba seis en la mar (tres montando guardia de oficial), que su experiencia



Viento al amanecer: el bote n.º 14 del *Titanic* (5.º oficial Lowe) arría la vela al aproximarse a las 0655 al socaire del *Carpathia* remolcando al bote plegable D (apenas visible por su popa a la derecha).

soft horizon. A las 2221 Groves observó a proa unas manchas blancas que tomó por una bandada de marsopas, pero el capitán, que también había visto las «marsopas» y se había situado prudentemente junto al telégrafo de máquinas, marcó «atrás toda» y ordenó *helm hard aport* (lo que en 1912 significaba «todo a estribor»). Bastante antes de que el buque consiguiera detenerse ya estaban metidos en un campo de hielo (un *open pack*) que las «peculiaridades» de la noche habían mantenido oculto hasta estar a unas 400 yardas. Prácticamente la misma secuencia que sufrirían los oficiales del *Titanic* sesenta y nueve minutos más tarde y unas millas más al S, con la salvedad de que ellos iban a 21 nudos en un buque del doble de eslora y siete veces más TRB, derroche de medios que les permitiría acertar un iceberg al primer intento.

Tras caer del W al ENE por la caña y la violenta maniobra atrás, a las 2224 el *Californian* quedó parado unos setecientos metros dentro del campo, que se extendía en dirección N-S hasta donde alcanzaba la vista. Siendo persona tan reservada, Lord no mentaría a la familia de los serviolas, pero puedo comprender cómo se sentiría porque la única vez que (inadvertidamente, a oscuras y en Canadá) casi me trago un campo de hielo, creí que las rodillas se me habían vuelto de goma. Aun en «avante despacio», navegar entre hielo con

se limitaba a «aguas cálidas» y que no soportaba al pasaje, por lo que había emigrado de la P&O a la Leyland Line. Tenía nombramiento de 2.º oficial y como tal estaba contratado, pero en el *Californian* hacía funciones de tercero; además, tenía reconocida una especie de aptitud como señalero y, según él, era radiotelegrafista *amateur*. Quienes llevamos tiempo en el oficio nos haremos una idea más exacta de su aptitud en aquella fase de su vida por el hecho de que, apenas entró de guardia, el capitán llegó al puente para quedarse.

A partir de las 2200 la ventolina degeneró en calma chicha con visibilidad ilimitada y lo que Lord describió como *a most peculiar night*, que impedía distinguir el horizonte y en la que (¡increíble!) él mismo reconoció haber confundido estrellas con luces, queda mejor en sus propias palabras: *there was what you call a*

un buque no diseñado para ello es un arte donde los errores se pagan con una pala rota y, salvo en rutas muy concretas, un marino particularmente competente puede demostrar sus habilidades evitando practicar dicho arte igual que evitaría conocer el interior de un huracán. Pero ahora Lord estaba en un lío agravado por el hecho de que, también él, se veía *on the rocks* por primera vez en su vida. Sensatamente decidió que por la mañana todo estaría más claro, no tocar la máquina (*I did not want to move them if I could help it*) y bajar a hablar con el jefe de máquinas.

Estaba con él en cubierta, justificando su aprensión al ordenarle mantener presión toda la noche (*We will keep handy in case some of these big fellows come crunching along and get into it*), cuando (serían las 2255) lo que llegó fue una luz por el SE. Curioso, Lord se dirigió a la radio para preguntar a Evans qué buques había por allí y, ante la información de que el *Titanic* andaba cerca, el capitán le dijo *you had better advise the Titanic we are stopped and surrounded by ice*. Lord puntualizaría que también le dijo *this is not the Titanic, there is no doubt about it*. Evans cumplimentó la orden a las 2300, emitiendo en 500 Kc: *MGY MGY MGY (Titanic) MWL (Californian) say, O. M, (old man) we are surrounded by ice, and stopped*. Su colega del *Titanic*, abrumado de trabajo y ensordecido por su señal, le largó un: *Shut up, shut up, I am busy; I am working Cape Race*, y ahí acabó el intento. A las 2328 Evans comprobó que el *Titanic* seguía pasando telegramas y a las 2335, tras dieciséis horas de servicio, se quitó los auriculares, apagó el equipo y se metió en la litera contigua a su chiringuito. En el puente, Groves había visto la luz hacia las 2310 y a las 2335 podía distinguir (según él) dos toques; preguntado por el comité británico en qué demora apareció, dijo que estando a rumbo NE vio la luz unas tres cuartas a popa del través de estribor, aclarando que eso sería el SSW. No contento, preguntado sobre si la luz se movía hacia el SW, confirmó que *more on our beam, yes, more to the south and west*, terminando de liarla cuando declaró consecutivamente *I saw her red light, que las luces estaban ...to the southward of us y proceeding to the westward*. Las primeras dos perlas pasaron desapercibidas, pero lo de la luz roja fue tan gordo que se dio cuenta hasta el comité, creándose cierto embarazo entre los concurrentes. Al menos, cuando le preguntaron su opinión como «experto» confesó no serlo, aunque estuvo más inspirado dejando por embustero a su capitán, que se había tirado un pegote al sugerir haber permanecido en el puente más tiempo del que realmente había estado.

Hacia las 2330 Groves bajó una cubierta, entró en la derrota e informó al «viejo» que se aproximaba un buque de pasaje; posteriormente aclararía al comité que *there was absolutely no doubt her being a passenger steamer, at least in my mind*, y el comité le creyó. Lord, que declaró haberle visto la verde al buque poco antes de ser avisado y a unas cuatro o cinco millas, le ordenó intentar comunicarse por luz Morse (no contestó) y hacia las 2345 subió al puente, echó un vistazo a las luces y comentó (según versiones) *she does not*

look like a passenger steamer... the only passenger steamer near us is the Titanic. Groves declaró haberle contestado que sí que era un barco de pasaje, pero que a las 2340 había apagado parte de las luces y se había parado. Como parece que también intentó explicarle (al capitán de un barco de pasajeros) que los barcos de pasajeros solían apagar las luces para animar al pasaje a acostarse; Lord hizo mutis por el foro. Pero lo realmente alarmante es la hora, pues todos sabían que a las 2340 el *Titanic* había caído a babor antes de tragarse el iceberg y quedar parado por lo que, desde el *Californian*, sus luces hubieran podido dar la impresión de apagarse. Groves suele aportar detalles para fijar sus horas con precisión, pero aquí se pasó de preciso; ahora sé que las 2340 del *Titanic* eran las 2330 del *Californian*, pero la lectura de las actas me indica que en 1912, aun teniendo el dato ante sus propias narices, ni el comité británico ni Groves debieron caer en la cuenta. *¡Bye, bye, colega!*

A medianoche el tercero salió de guardia pero, reacio a salir de escena, declaró que a las 0015 se dirigió a la radio, donde encontró al agotado Evans frito en su camastro con una revista sobre el pecho, despertándole para preguntarle: *What ships have you got, Sparks?* Sorprendentemente el radio no le agredió, limitándose a contestar *I had got the Titanic, you know, the new boat on its maiden voyage. I got it this afternoon*, antes de volver a quedar frito. Groves se puso los auriculares y, tras medio minuto de no escuchar nada, se los quitó y se fue, lo que le sirvió *a posteriori* para filosofar sobre las llamadas de socorro que justamente entonces estaría emitiendo el *Titanic* y los cientos de almas que habían visto su último amanecer (literal). Tan insigne radioaficionado aclararía que no oyó nada por no percatarse que *the clockwork of the magnetic detector had run down* (¡receptor apagado!), pero acierta en una cosa: el *Titanic* había emitido su primera llamada de socorro a las 0005 del *Californian*.

Guardia de media: el pusilánime

A medianoche entró de guardia el 2.º oficial, Herbert Stone, con certificado de 1.º oficial, 24 años de edad y ocho de experiencia embarcado, a quien Groves ha descrito como poco imaginativo y con escasa confianza en sí mismo. De la que subía al puente aquella noche, el capitán le señaló el hielo y las luces del otro buque (que seguía parado hacia el S-SSE), ordenándole vigilarlo e informándole que estaría descansando (en el sofá de la derrota y vestido, no encamado en pijama como aparece en alguna película). También debió pedir que se le despertara apenas amaneciera, en la esperanza de descansar cuatro horas. Conforme a la mejor tradición de la Marina Mercante, a las 0015 el agregado James Gibson (veinte años y tres embarcado) apareció por el puente con el café y, ahora que tres oficiales aparte de Groves han visto la dichosa luz, es un buen momento para que nos la describan de moderno a

antiguo: el agregado declaró ver un único tope a simple vista y, ya con prismáticos, una luz roja (estaría rolando) y unas pocas luces blancas; no le pareció un buque de pasaje y calculó que estaba a unas siete millas. El 2.º oficial declaró un solo tope, una luz roja y dos o tres pequeñas luces indistintas, juzgándolo como un *small tramp steamer* situado a unas cinco millas. Finalmente, el capitán vio unas pocas luces de lo que estimó *a medium sized steamer* que se acercó dándoles la verde hasta situarse a cuatro o cinco millas, pero que no era el *Titanic*; cuando le preguntaron cómo podía estar tan seguro, explicó a su inquisidor lo evidente: *You can never mistake those ship's by the blaze of light*.

Apenas quedó solo, el 2.º oficial también intentó comunicar por luz Morse (diez millas de alcance) sin obtener respuesta y, apenas tomado el café, el agregado (que había creído ver señales en la luz blanca) repitió el intento, pero los prismáticos le confirmaron que solo eran oscilaciones y Stone comentó que quizá el buque usara candiles de aceite; hacia las 0025 Gibson bajó a abrir una nueva singladura en el Cuaderno. A las 0035, el insomne Lord llamó por el tubo acústico para preguntar si el otro buque seguía parado, siendo informado que así era. Diez minutos después comenzó la verbena: a las 0045 Stone creyó ver sobre el buque parado una estrella fugaz (una más aquella noche tan clara), pero durante los siguientes veinticinco minutos vio otros cuatro resplandores a intervalos regulares. Como alguno pudo verlo con prismáticos los identificó como cohetes blancos en la misma demora, pero bastante por detrás del buque que tenía a la vista ya que no se elevaban siquiera a la mitad de sus palos. A 0110 el oficial sopló por el tubo acústico y el capitán saltó del sofá para dirigirse a su propio camarote, donde estaba el tubo más próximo (¡alucinante!). Stone le informó de los cohetes, Lord le preguntó *are they Company's signals?* (¿no puedes apartar de mí este cáliz?), Stone insistió *I do not know, but they were all white* (lo siento, pero parecen señales



El *Californian* llega al lugar del desastre (fotografía tomada desde la cubierta del *Carpathia* hacia las 0830).

de socorro) y Lord concluyó *call her up on the Morse lamp and when you get an answer let me know by Gibson* (esto no puede ocurrirme a mí... ¡aclárate!).

Cuando el agregado regresó, la conversación ya había terminado y, aunque él aseguró haberlo hecho hacia las 0055, el comité no parece haberse percatado de la posible contradicción o escaqueo (¡estos alumnos!). Puesto en antecedentes, Gibson le dio a la lámpara durante otros tres minutos y enfocó con los prismáticos a tiempo de ver *a white flash apparently on her deck* seguido de un cohete y, pasado un rato, otro más. Como el *Californian* rolaba lentamente a estribor, las luces estaban casi a proa cuando, tras el séptimo cohete, Gibson dejó de ver la roja *but her masthead light was just visible*; tras marcarle, Stone le habría comentado que el otro buque estaba *slowly steering away towards the SW*. Gibson siguió dándole a la lámpara y, ya con las luces abiertas una cuarta por babor, vería el octavo y último cohete hacia la 0140, antes de que las luces desaparecieran hacia las 0200, en demora SW y abiertas dos cuartas por babor. El relato de Stone apenas difiere y (aunque ninguno oyó las explosiones) también él creyó percibir que uno y sólo uno de los cohetes salía del buque observado, puntualizando que, al dejar de verse la roja... *showed us her stern light and her masthead's glow was just visible* y que se desplazó al SW *altering her bearing fast*. A las 0205 Stone ordenó al agregado: *Call the Captain and tell him that the ship has disappeared in the SW, that we are heading WSW and that altogether she has fired eight rockets*. Gibson declaró haber cumplimentado la orden, y que el capitán le preguntó la hora... y el color de los cohetes pero, como Lord declaró a su vez no recordar tal conversación y sí una puerta cerrarse entre sueños (muy listo), cabe cuestionar la energía utilizada para despertar al capitán (muy comprensible).

Stone reconocería que, poco antes de las 0200, las luces presentaban un aspecto raro, comentando a Gibson... *a ship is not going to fire rockets at sea for nothing*. El *Titanic* tenía una excelente razón para hacerlo y disparó una docena escasa (de estrellas blancas y a intervalos más o menos regulares) aunque, al no haber constancia exacta, es usual hacer coincidir su número y hora (error incluido) con los avistados desde el *Californian*. Existen pocas dudas de que éstos fueron los cohetes avistados por Stone y Gibson, pero la identidad de las luces es harina de otro costal. En pura lógica, si el buque avistado a las 2255 por el *Californian* hubiera sido el *Titanic*, a la distancia que llegaron a estar hacia las 2330 el avistamiento hubiera sido mutuo pero, aun siendo archiconocido que desde el *Titanic* se avistaron luces (posiblemente en la dirección que debería estar el *Californian*), va a haber que buscarse otro primo porque Frederick Fleet (el serviola del *Titanic* que vio el iceberg) declaró no haber visto ninguna luz desde su puesto, siendo el suyo un «punto de vista» especialmente valioso porque permaneció en la cofa hasta las 2355 del *Californian*.

Boxhall (4.º oficial del *Titanic*) oyó a alguien señalar una luz poco antes de sus 0030, un rato después vio una blanca y, ya con prismáticos, distinguió los

topes de un buque (dando la roja pero sin roja) abiertos media cuarta por babor del *Titanic*, que se supone aproado al N; Boxhall mostró la luz al capitán y fue entonces cuando comenzaron los fuegos artificiales, digamos que hacia las 0035 del *Californian*. Después, Boxhall vería acercarse las luces (*quite sure... evidently she was, because I was stopped*), distinguiéndole con prismáticos la roja y la verde y luego solamente la roja; hacia las 0055 distinguiría la roja a simple vista y, poco después, la luz de alcance. Como otros, calculó que la luz estaría a unas cinco millas; naturalmente frieron al contacto con la luz Morse pero sin resultado. Aunque el 5.º oficial, Lowe, también pudo ver los topes y la roja, el 2.º oficial —Lightoller— recuerda las luces como estacionarias a unas cuatro millas, estaba a otras cosas y no las observó tan atentamente, pero eso dijo y no se puede descartar que el buque avistado estuviera parado en el hielo y rolando. Aburrido de tanta indiferencia, el *Titanic* se hundió a las 0210 del *Californian*; la luz seguiría viéndose desde los botes hasta desaparecer con el día.

A las 0240 Stone llamó de nuevo al capitán para informarle personalmente de que el buque había desaparecido por el SW, pero a las 0320 Gibson vio otra luz en el cielo hacia el SSW donde, al poco, Stone vería con prismáticos otra más que juzgó muy distante. Eran cohetes lanzados por el *Carpathia* (de la Cunard), que, procente de una estima propia equivocada y proa a la igualmente errónea emitida por el *Titanic*, estaba a punto de toparse con los botes por pura chiripa navegando avante toda, a oscuras y entre icebergs. A las 0400 llegó el 1.º oficial quien, apenas Stone le contó la historia, echó un vistazo hacia el S y dijo: *There she is; there is that steamer; she is all right...* El pasmado Stone cogió los prismáticos, vio un buque a rumbo paralelo (WNW) y respondió: *That is not the same steamer; she has two masthead lights*. Estaba en la misma demora donde el *Carpathia* acababa de encontrar los botes, pero el primero (que lo vio de día) declarararía que, aunque con cuatro palos como el *Carpathia*, su chimenea era amarilla y no la negra de la Cunard. Buena guardia.

Guardia de alba: el profesional

Tengo la impresión de que el 1.º oficial, George Stewart, era el marino más cualificado a bordo del *Californian*, que su valía como persona no le iba a la zaga y que supo que algo andaba mal desde el momento que entró de guardia. En 1912 ya tenía el título de capitán y debía andar camino de los cuarenta pero, quizás, sólo fuera uno de esos marineros fiables tan necesarios para que los brillantes no sufran accidentes en su carrera. A las 0430 despertó a Lord informándole que Stone había avistado cohetes, éste le respondió *Yes, I know, he has been telling me* y, antes de que a las 0501 comenzara el crepúsculo, ya estaba el «viejo» en el puente decidiendo si rodear o atravesar el campo de

hielo. Había decidido atravesarlo hacia el W cuando, ya con la máquina en *stand by*, el prudente Stewart se dejó caer con un *Will you go down to look at this steamer to the southward?* (el de la chimenea amarilla), respondiendo Lord *Why, what is the matter with it?* Stewart le indicó que el otro podía haber perdido el timón en el hielo y, ante las dudas de Lord (*Why?, he has not got any signals up*), le recordó los cohetes; Lord capituló (*Go and call the wireless operator*). Veinte minutos más tarde Stewart volvió de la radio con noticias del *Frankfurt* (*There is a ship sunk*), que al poco amplió: el *Titanic* posiblemente se había hundido tras chocar con un iceberg en posición 41° 46N 50° 14W. Lord comprobó que la situación estaba 19 millas al S16W de la suya estimada de las 2225 (42° 05N 50° 07W) y, hacia las 0600, salió zumbando a través del hielo. El desdichado Evans, presionado para confirmar datos, organizó tal escándalo en la frecuencia de trabajo que (¡otra vez!) fue expeditivamente silenciado.

Según Lord, el campo solo tenía allí una o dos millas de ancho, pero a él le interesa justificar el máximo tiempo navegando a la máxima velocidad, aumentando así la distancia «real» entre su buque y el *Titanic*. Dijo haber atravesado el banco al 196 y estar avante toda en aguas libres a las 0620, pero desde el *Mount Temple* le vieron y aparenta rascar en rumbo y en tiempo. También Groves —¡cómo no!— recuerda oír ocasionales *bumps* (cierto que a buena velocidad) cuando le despertaron a las 0640 y, aún peor, ver al *Carpathia* por el través de babor al otro lado del campo tras subir al puente hacia las 0650. Por suerte, alguien sabía exactamente dónde estaba: el *Mount Temple*, 49 millas al WSW y camino de Canadá con 1.466 pasajeros, había recibido el SOS a las 0030 de a bordo, aproando en el acto a la posición dada por el *Titanic*. Su capitán (James Moore) dijo llegar a la famosa posición a las 0430, aunque lo cierto es que, tras comenzar a ver hielo a las 0300 y estar a punto de comerse una goleta a las 0325 (reconoce que entonces le faltaban 14 millas), *at 0325 I stopped the engines, and then went slowly to avoid the ice, because it was too dark to proceed full speed on account of the ice*. Llegaría hacia las 0530 y, sin ver otra cosa que el *pack* unas cinco millas al frente, dedujo que el accidente había sucedido en su parte E, cayendo al SSE para buscar un punto de cruce. Pero tras ver al *Carpathia* recoger los botes, hacia las 0630 aprobó al N sin intentarlo, considerando quizá que, dadas las instrucciones escritas de su armador (*Not to enter field ice at any time, no matter how light it may appear*), podía ahorrarse protagonismo y aventura. Tanta sabiduría en el único capitán presente con experiencia constatada en hielo resulta tan significativa como la primera de las dieciséis normas generales que para cruzarlo da el *Mariners Handbook* británico: *Ice should not be entered if an alternative, although longer, route is available*. Y como, además de experiencia, Moore tenía un 4.º oficial extra-máster (él no lo era), clavaron dos longitudes en el vertical primario (tuvo que ser a sus 0740) y ahora sabemos la del *Californian* cuando se cruzaron a una milla de distancia poco más tarde (50° 09W).



A la sombra del cañón: testigos del *Californian* tras declarar ante la comisión británica. El cuarto por la izquierda es el agregado Gibson, el quinto el segundo oficial Stone y el séptimo el capitán Lord. El tercero, sexto y octavo parecen ser, respectivamente, el radio Evans, el primer oficial Stewart y el tercer oficial Groves.

Según Lord, el cruce ocurrió *about 0730* (¡vuelve a «rascar»!) y, al rato, lo hizo con otro buque (el *Almerian*, sin radio); enterado ya que la fiesta era al otro lado del *pack*, volvió a cruzarlo hacia las 0755 (dice que sin moderar) llegando a las 0830 al costado del *Carpathia*, que estaba recogiendo a los ocupantes del último bote. A las 0900 su capitán (Arthur Rostrom) abandonó el área camino de la fama con los 705 supervivientes del *Titanic* y 13 de sus botes a bordo, dejando a Lord dando vueltas alrededor de los otros siete. Resulta curioso que Rostrom sólo avistara uno de los mil quinientos cadáveres que alfombraban la mar (Lord ni eso) y que la búsqueda se cifiera en apariencia al sector SW del lugar del naufragio, siendo conocido que los ahogados «navegan» con la corriente, que en este caso sería SSE (ver metodología). Propongo a los lectores tres explicaciones: 1) la búsqueda se limitó al entorno de los botes, presumiblemente abatidos al SW por el viento que se levantó al amanecer; 2) los cadáveres estaban entre el medio centenar de icebergs que decoraban el paisaje, y 3) nadie sabía qué hacer con mil quinientos cadáveres ni cómo explicar no haber hecho nada. Elija cada cual la versión más acorde con su concepto de la vida: de los cadáveres se ocuparon cuatro expediciones que recogieron 328 en seis semanas, cada vez más hacia al E, hasta que la corriente del Golfo se los llevó. Durante meses, los buques de pasaje eludieron la zona dando un rodeo para evitar el espectáculo a su clientela.

A las 1120 Lord completó un segundo círculo (como mucho de 2 millas de radio) y reanudó viaje, dejando los botes en posición 41° 33N 50° 01W y cruzando el *pack* por tercera vez en el día, pero no antes de que el inefable Groves le señalara unos improbables supervivientes gesticulando desde una

placa de hielo. Lord le explicó que eran focas pero, como en el caso de la radio, también aquí Groves pudo salvar al mundo: con el tiempo escribiría que un cadáver aparecido 300 millas al SE en un bote, un mes más tarde, pudo llegar ¡nadando! desde el hielo (era uno los tres abandonados en el plegable A cuando sus ocupantes fueron trasbordados al n.º 14). Antes de llegar a puerto, Lord demostró su mala conciencia no mencionando en el Diario haber avistado cohetes (¿quién iba a saberlo?) y su buen instinto guardando para sí los partes por escrito que, sobre lo ocurrido en su guardia, ordenó redactar a Stone y a Gibson. Habría demostrado también su inteligencia admitiendo, entonces, no haber investigado los cohetes en presencia de hielo y a oscuras por considerar prioritaria la seguridad de su propio buque (en el *argot* hay sinónimos perfectamente honorables para la palabra miedo). Pero la soberbia le jugó una mala pasada y cuando, más tarde, intentó explicar a unos inquisidores desesperadamente necesitados de un «culpable» que los cohetes no tenían por qué significar necesariamente lo evidente, ya viajaba en el carro del verdugo.

Guardia saliente: el capitán

Si a alguien le crecieron los enanos hasta arruinarle el circo, fue a Stanley Lord que, apenas llegado a Boston, vio cómo su carpintero le iba con la historia de los cohetes a la prensa, viéndose obligado a explicar que él estaba a veinte millas para, ya totalmente «descolocado», salirse con que su posición era *state secret* (¡ja!). El 24 de abril, el 2.º calderero causó sensación en otro periódico al declarar haber visto a las 2356 *a very large steamer about 10 miles away* y cohetes hacia las 0030, pero, como también «declaró» (a Evans) *I think I will make about \$500 on this*, y (según Lord) habría desertado, puede que solo intentara «hacer las Américas». Ambos lenguaraces dieron a su capitán una indeseada notoriedad en el peor momento posible, pues el 19 de abril el Senado norteamericano abrió una investigación sobre el desastre, seguida el 2 de mayo por otra del Board of Trade británico, resultando Lord doblemente citado y empapelado. Los norteamericanos concluyeron que el *Californian... was nearer the Titanic than the 19 miles reported by her Captain, and that her officers and crew saw the distress signals of the Titanic and failed to respond to them in accordance with the dictates of humanity, international usage, and the requirements of law*, y los británicos que estaba *...not more than eight to ten miles... when she first saw the rockets the Californian could have pushed through the ice to the open water without any serious risk and so have come to the assistance of the Titanic. Had she done so she might have saved many if not all of the lives that were lost*. La escasa libertad de movimientos del Board of Trade (que debiera haberse empapelado a sí mismo), el rol de chivo expiatorio asignado al *Californian* y los modos inquisitoriales usados con sus oficiales, hicieron inevitables unas conclusiones poco rigurosas. Tampoco ayudó que las luces avistadas

desaparecieran hacia el SW, demora aproximada desde el *Californian* de la supuesta situación del *Titanic* (ahora sabemos que se hundió hacia el SSE).

Puestos a fastidiar, la *White Star (Titanic)* resultó pertenecer a la IMM (J. P. Morgan), que también controlaba la *Leyland Line (Californian)* y apenas emitidas las conclusiones del comité británico, Lord fue «autodespedido» (*asked to resign*). Para un profesional de su carácter y trayectoria, convertirse en un paria (*Lord of the Californian*) tuvo que ser una experiencia espantosa; por entonces tenía 35 años y llevaba veinte en la mar, siendo indicativo que, con tan sólo 23, ya fuera extra-máster y desdeñara por impropia una plaza de oficial «junior» ofrecida por la prestigiosa *White Star*. En marzo de 1913, tras siete meses de paro y una carta de recomendación de un agente de la *Leyland*, Lord encontró trabajo de capitán en la ruta del nitrato con *Lawther & Latta*, donde desarrolló una carrera ejemplar con felicitaciones de franceses y norteamericanos, durante la primera guerra mundial, por su labor transportando caballos, el posible hundimiento (iba artillado) de un submarino alemán y como capitán de buque comodoro. Ayudado por su excelente situación económica, se retiró en 1927 por problemas de salud, y el mismísimo Sir John Latta le escribió una carta de encomio y agradecimiento que emociona leer, falleciendo en 1962 a los 84 años. Su antiguo 1.º oficial ya le había precedido en 1940, cuando su país necesitó a todos sus marinos para no morir de hambre y Stewart (ya retirado) embarcó de tercero en el *Barnhill* (lo mandaba un amigo...), resultando hundidos por un avión alemán frente a la isla de Wight. Herbert Stone, también mal de salud, cambió en 1933 la mar por los muelles de Liverpool, donde murió sin blanca en 1959 mientras arrastraba sus 71 años camino del trabajo. A Groves le fue mejor, pero no a su entorno: extra-máster desde 1914, en 1916 navegaba en el submarino *E-17* cuando embarrancaron en Holanda, pasando el resto de la guerra internado. Fue capitán con mando, superintendente en Newcastle de la *Sheaf Line* y hasta ¡asesor del Almirantazgo!; murió en 1961 dejando al Imperio Británico definitivamente arruinado. El *Californian* fue torpedeado en 1915, el *Carpathia* en 1918 y al *Mount Temple* se lo cargó el corsario *Mowe* en 1916.

Habiendo sido citado ante los comités como testigo, y sin estar acusado de nada, Lord no pudo recurrir sus conclusiones, aunque la asociación profesional a la que pertenecía intentó que la Administración británica reabriera el caso en 1965 y 1968, saliéndose con la suya en 1990 tras localizarse el pecio. En 1991, el inspector encargado decidió que las conclusiones de 1912 eran correctas y Lord habría estado a algo menos de 10 millas del *Titanic*, pero su jefe no estuvo de acuerdo; el informe concluyó en 1992 que la distancia era de unas 18 millas y el *Titanic* no era visible pero... *that Titanic's distress signals were seen, and that proper action was not taken*. Trabajando por libre (desconozco los fundamentos de tal informe), a mí me salen unas 15 millas, algo menos de creer ciertos chismes al precio de ignorar evidencias más serias. En pura teoría, una noche clara con sobrerrefracción sería posible ver los topes

del *Titanic* a tal distancia. Pero tras casi veinte años de guardias, mi récord de «caza-topes» está en las catorce y, aun distando mucho de ser «ojo de águila», no debemos confundir lo posible con lo probable. Mi opinión personal es que el *pack* (N-S en un punto de recalada E-W) actuó con el tráfico a modo de almadraza dejando la zona como «Sanlúcar en verano», y que un tercer buque pasó entre el *Titanic* y el *Californian*. Tal opinión es muy común y existe un sospechoso, pero no removamos más basura especulando: lo incuestionable es que Stone debió haber sacado a su capitán a rastras de la derrota y que, visto lo que tardaron en llegar al día siguiente, el resultado hubiera sido el mismo.

Fuentes y metodología

He confeccionado este trabajo utilizando básicamente las actas de los comités norteamericano (US Senate-Committee on Commerce: *Titanic Disaster Report*, 1912) y británico (Formal Inquiry on the Loss of the S/S *Titanic*, 1912), así como los partes entregados a Lord (Stone's/Gibson's Affidavits, 18 April 1912) y un relato casi inédito que (cual moderno Julio César) Groves escribió en tercera persona (Charles V. Groves: *The Middle Watch*, 1957, British Titanic Society). Naturalmente le debo medio artículo a Ballard (Robert D. Ballard: *The Discovery of Titanic*, Madison Pub. Inc. 1987) que, al difundir la posición exacta del *Titanic*, me ha permitido reconstruir el cuadro mediante el viejo truco de la estima inversa. Respecto al cómo, ya que el propio informe final británico se queja, refiriéndose al *Californian*, de *contradictions and inconsistencies in the story as told by the different witnesses*, ahorraré cuitas. Los datos astronómicos están calculados con *software* del US Naval Observatory (ICE 0.51) y el gráfico anexo es un modelo basado en una corriente constante SSE de un nudo; la corriente S es axiomática y una componente E ampliamente aceptada, pero la posición donde el *Californian* dijo haber dejado los botes ha llevado a especular con una corriente SW. Sin descartar otra posible chapuza (es una estima inversa desde la meridiana) creo que, inicialmente, algunos botes «abatieron» al W a remo (unos huían de los nadadores y otros remaban hacia una luz), y después con el viento (probablemente NE tras el frente frío, a las 2200 había calmado siendo ya N) fuerza 3 a 4 que se levantó (el sobrecargado n.º 12 casi no lo cuenta y el n.º 14 remolcó a vela al plegable D). Finalmente, el atípico nudo de «mi» corriente (0.5 es más habitual) explicaría la estima uniformemente errónea hacia el E del *Titanic*, *Californian* y *Carpathia*; quede claro que el entorno no tenía nada de habitual, con las corrientes del Golfo y Labrador desplazadas hacia el S y *pack* en latitudes inauditas. Como para hacer posible el gráfico he tenido que creer a unos más que a otros podrá ser discutido, pero todo debería estar en su sitio con muy poco margen.

Sigo en jartorre@eresmas.com.