

## Los buques fantasmas

Por Remy ROLLAND

Muchas hipótesis se lanzaron en 1956 para esclarecer el misterio del yacht fantasma "Joyita", que fue hallado errando a la deriva en alta mar, a la altura de las islas Fidji, en el Océano Pacífico.

El "Joyita", un lujoso navío de setenta toneladas, había zarpado de las islas Sannesas, el día 23 de octubre, con veinticinco personas a bordo, entre marinos y pasajeros.

Debía transportar un cargamento de madera de construcción a las islas Tokelau, a unas doscientas millas de distancia...

Tres días más tarde, las autoridades de Tokelau anunciaron que el "Joyita" no había llegado ni se tenía de él la menor noticia. El buque desapareció.

Inmediatamente comenzaron las investigaciones para encontrar una pista del barco. Varias fortalezas volantes de la Royal Air Force neozelandesa realizaron reiterados vuelos de exploración. Todos los navíos que se hallaban por aquellos mares recibieron por radio las señas y circunstancias del "Joyita". Así transcurrieron varias jornadas de inútiles búsquedas, hasta que, por fin, el 20 de noviembre, el "Tuvalu" encontró el casco del barco. Este se hallaba vacío. Sus veinticinco ocupantes habían desaparecido, lo mismo que los instrumentos de navegación y el libro de a bordo. Una especie de tienda de campaña había sido levantada en el puente con algunos trozos de lona, toscamente amañados. ¿Qué había ocurrido? No se sabe. Se supone que unos piratas japoneses, desertores de la última guerra, abordaron el "Joyita" y lo saquearon. Pero ello no pasa de un supuesto.

La historia del "Joyita" nos trae a la memoria otras historias de buques fantasmas de que también se habló mucho en su tiempo.

Las leyendas afirman que el océano está surcado por diversos buques fantasmas, restos flotantes de barcos condenados a errar perpetuamente sobre las olas. Por ejemplo, todos los marinos conocen el caso del "Holandés Volante", que es uno de los más curiosos y poéticos. He lo aquí muy brevemente referido.

Hace unos ciento veinticinco años, un marino holandés muy avezado, el capitán Vanderdecken, cuyo buque se vio asaltado por un huracán, decidió proseguir su ruta y doblar el Cabo de las Tormentas. Una discusión que no tardó en degenerar en querrela, le opuso a su piloto, que llegó a excitar a los marineros contra él.

Vanderdecken, viéndose en difícil trance, mató al piloto de una puñalada.

Por este hecho criminal, la maldición divina cayó sobre el capitán, que fue condenado a vagar eternamente por los parajes donde ocurrió el trágico suceso, apareciéndose a los navegantes y sembrando el espanto y la muerte en las tripulaciones y pasaje de cuantos buques se aproximan al "Holandés Volante".

Esta es la leyenda que inspiró a Wagner su ópera "El buque fantasma" (Der Fliergende Hollaender).

Pero estas historias se multiplican.

Ahí tenemos el "Chasse-Fauche", que se dice por las gentes de mar, que tarda siete años en virar en redondo; el "Gallipétant" que, es fama, es tan largo, que cuando zarpa de Tolón su bauprés se encuentra ya en Gibraltar, y, dejando de

lado otras exageraciones semejantes, el "Foederis Arca".

En junio de 1864, este barco de tres mástiles zarpó de Cette con dirección a Veracruz, conduciendo un cargamento de bebidas alcohólicas espirituosas. Los primeros días de travesía transcurrieron en calma. Pero después la tripulación, que se dio a ingerir constantemente el contenido de las cubas que el buque transportaba, se encontró en estado permanente de ebriedad.

El 29 de junio los marineros sublevados arrojaron al mar al capitán Richebourg y al segundo de a bordo, Aubert. El contramaestre, Mitler, a quien se trataba de hacer seguir la misma suerte, se lanzó él mismo al agua.

Durante la noche del 2 al 3 de julio, a eso de las dos, los doce supervivientes abandonaron el velero, ocupando una canoa de salvamento, y lo dejaron a merced de las olas. Un bricbarca danés los recogió dos días más tarde. Y la confesión de uno de los marineros que había tomado parte en la revuelta fue lo que permitió conocer la verdad de lo sucedido a bordo del "Foederis Arca".

El secreto del "Mary Celeste" fue considerado durante cincuenta años como el más impenetrable de los misterios del océano. El viernes 13 de diciembre de 1872, el velero de tres palos "Dei Gratia", mandado por el capitán Moorhouse, encontró en su ruta, en pleno Atlántico, un "brik" o bricbarca, el "Mary Celeste", que navegaba a toda vela y parecía barloventear sin motivo.

El capitán Moorhouse extrañado, envió a tres de sus marineros a investigar lo que ocurría. Llegaron éstos al barco, subieron a él y no encontraron a nadie en el puente ni en los camarotes. Pero en una mesa había tres cubiertos y una comida servida. Los manjares apenas estaban comenzados. Dos tazas de té contenían aún la infusión tibia. Sobre un hornillo una cacerola con un pollo cocido. El único ser vivo que los marineros del "Dei Gratia" encontraron en el interior del "Mary Celeste", fue un gato negro...

En el camarote del capitán, el libro de a bordo estaba abierto. En él aparecían escritas recientemente estas palabras: "24 de noviembre, las 11 de la mañana, con

buen tiempo". Después, un espacio en blanco, y un poco más abajo esta nota: "Sucede una cosa extraña". Nada más.

El misterio del "Mary Celeste" fue completo...

En 1930, un escritor norteamericano, Laurence S. Geating, que se apasionó por el asunto del "Mary Celeste" y que había realizado algunas investigaciones sobre el caso, encontró, en una casa de campo de los alrededores de Liverpool, a un anciano octogenario llamado John Pember-ton, que era el antiguo cocinero a bordo del bricbarca misterioso. Logró el escritor inspirarle confianza y Pember-ton terminó por hacerle una relación detallada del drama.

He aquí lo que se desprende de su narración.

A principios de noviembre de 1872, el capitán Moorhouse, del "Dei Gratia" y el capitán Briggs, del "Mary Celeste", concertaron un arreglo en virtud del cual Moorhouse prestaría tres de sus marineros a Briggs, que no tenía más que una tripulación improvisada, a cambio de que Briggs le confiase una parte de su cargamento al "Dei Gratia".

Los dos barcos, que debían zarpar de Nueva York, se encontrarían en las islas Azores, donde Moorhouse recuperaría sus tres marineros.

El "Mary Celeste" salió de Nueva York, llevando a bordo a la esposa del capitán, señora Briggs, que instaló un piano en su camarote.

La noche del 24 de noviembre, el "Mary Celeste" fue azotado por una tromba, que lo levantó y lo inclinó completamente a la banda de estribor. El barco recobró después su posición normal; pero la tromba había hecho una víctima: la señora Briggs, a la que el piano mal sujeto, le cayó encima, sobre el pecho, matándola.

Briggs acusó a su segundo, Hullock, de haber sido el culpable, por falta de previsión. Hullock amotinó a la tripulación. Los tripulantes se apoderaron del capitán. Fue arrojado al mar el cadáver de la señora Briggs y el piano. Entre los tripulantes, borrachos, estalló una contienda en el curso de la cual desapareció el capitán. Sin duda se suicidó lanzándose al agua.

A la mañana siguiente, desembarcó Hullock en el islote de Santa María, al sudeste de las islas Azores, faltando a la cita con el "Dei Gratia" y dejando en el "Mary Celeste" a los tres marineros que le había cedido Moorhouse, y a John Pemberton, que prefirió quedarse con ellos.

El 4 de diciembre el "Dei Gratia" abordó al "Mary Celeste", encontrándose este barco en la forma que Moorhouse describió en su informe. Sólo que Moorhouse tuvo buen cuidado de no

mencionar la presencia a bordo de los tres marineros, que no estaban inscritos en el rol de la tripulación del "Mary Celeste", y omitió también la existencia de Pemberton, al que no daba importancia.

De esta manera, Moorhouse y su tripulación pudieron cobrar y distribuirse las 1.700 libras de la prima de salvamento del barco, que de otro modo no hubieran percibido.

Eso fue lo que pasó. Pero hubieron de transcurrir más de cincuenta años para que el misterio fuese esclarecido.

