MISTERIOS Y LEYENDAS DEL MAR

Jorge S. Torres Marín
Capitán de Corbeta

El mar ha sido siempre fuente inspiradora de historias y leyendas en mayor o menor grado fantásticas, las cuales se encuentran desde los más antiguos tiempos, con toda su primitiva cultura, hasta los actuales, llenos de adelantos científicos.

Así, hay una historial que comienza con serpientes marinas y sirenas, llegando al misterio contemporáneo del triángulo de Las Bermudas. Abarca al mundo en toda su redondez; desde el lejano fantasma del *Holandés* hasta nuestro criollo *Caleuche*.

Existe abundante literatura al respecto. Se ha discutido a todo nivel su mayor o menor base real, pero no se ha agotado el tema; así, se pueden encontrar casos y casos jamás dilucidados.

Es fascinante toda la gama de misterios existentes, de mayor o menor profundidad; asomarse a ellos es como entreabrir un poco las puertas de la Eternidad, del Más Allá o de una ciencia de otros mundos más avanzados que el nuestro.

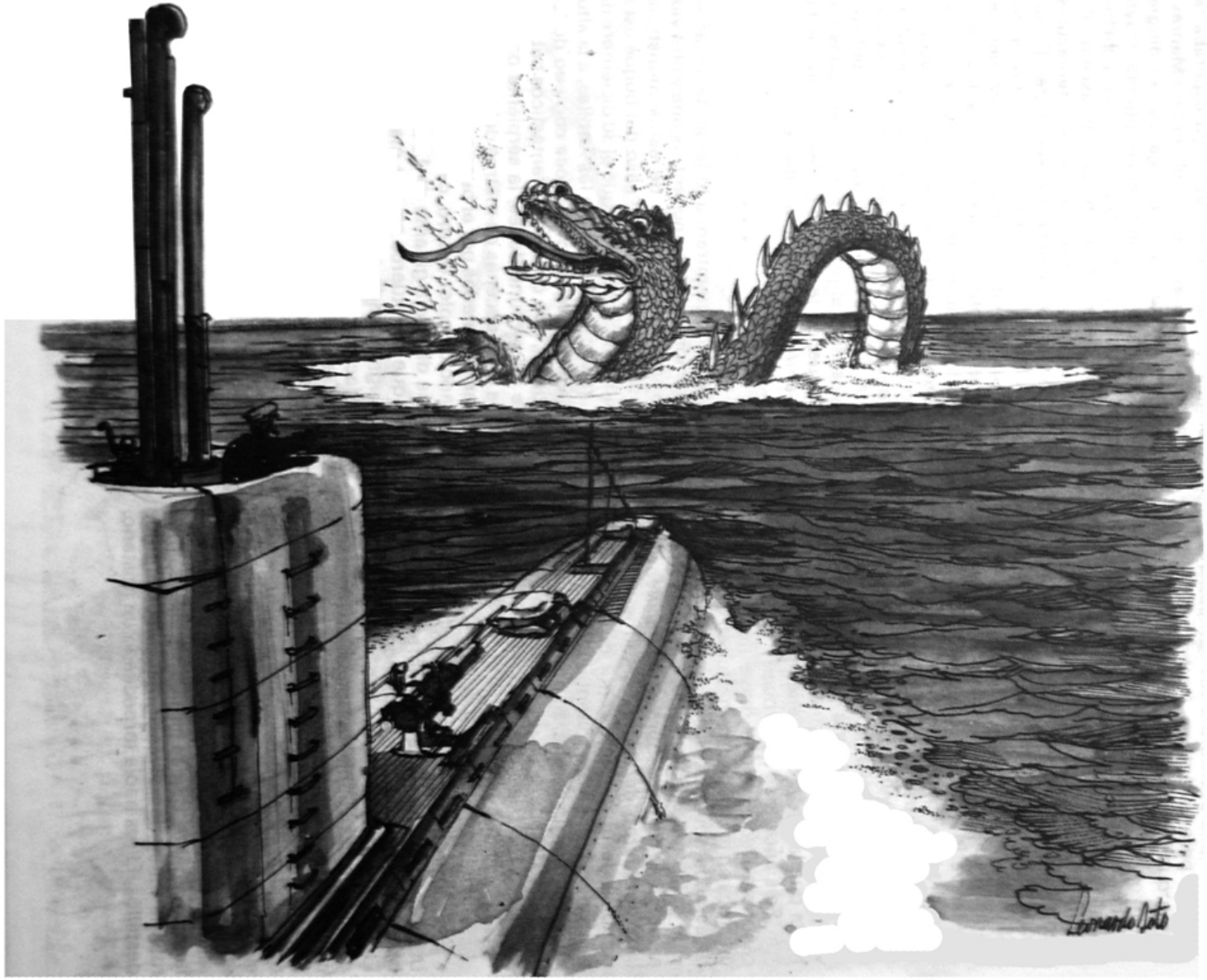
De las leyendas, tal vez la más antigua sea la de la "serpiente marina", una serpiente a la medida del océano, enorme, terrorífica, enviada de los oscuros abismos. También, los navegantes de la antigüedad aseguraban la existencia de la mano negra que trituraba los cascos de los buques; el "kraken" de los mil brazos; las sirenas; los hombres-peces, en los que aún creía Sebastián Cabot (1522), esos caníbales del mar "que nadan, armados de arcos y flechas, y viven de carne humana".

Se piensa que la serpiente de mar es uno de esos fantasmas nacidos de la imaginación de los fenicios o de los navegantes medievales, que se fueron disipando a medida que el hombre surcaba los océanos. Pero, aun entre la tripulación que acompañó en su primer viaje a Cristóbal Colón existían esos temores pudiéndose leer en el Diario de a bordo de D. Juan de la Cosa cómo tiene que calmar esos temores entre su gente.

Vale la pena conocer la descripción de este monstruo de los abismos "que está en todas partes", se embosca entre dos olas espumosas del Atlántico, vaga por las aguas tropicales seguida de una estela fosforescente, se cuela entre las rocas de la costa de Amann, se alza sobre el espejo de un agua calma, ataca a un cachalote a la altura de Brasil, se burla de los pescadores aterrorizados, huye ante un buque. Adopta el largo cuello de una jirafa, la cabeza de un caballo, las jorobas de un camello, las mandíbulas de un cocodrilo, la caparazón de una tortuga; su piel es negra, amarilla, blanca, con rayas rojas.

En 1786, el francés Denis de Montfort realizó un croquis de ese animal marino. Después de él, el naturalista danés Japetus Steenstrup enumeró todos los descubrimientos de pulpos y de sepias gigantes que aparecen, sobre todo, en el Atlántico norte, a lo largo de las costas de Escocia y de Noruega, en Terranova y en el Pacífico, y a la altura de las Filipinas, y, por último, en los accesos del Antártico.

En julio de 1896, en bahía de Along, la cañonera *Avalanche*, hizo fuego contra dos monstruos desconocidos, los que rápidamente se zambulleron. Una fecha histórica: era la primera vez que un buque de guerra se dedicaba a un misterio marino. El comandante de la *Avalanche*, el teniente de navío Lagrésille, contó su extraordinaria aventura a sus


Leonardo Otero

compañeros, divertidos pero escépticos. Hasta redactó un informe que fue clasificado con una cierta sonrisa.

Pero el 15 de febrero siguiente, en la bahía de Fai-Tsi-Loung, apareció un monstruo a 300 ó 400 metros de la misma *Avalanche*. Lagrésille hizo armar sus piezas de caza. Una detonación, un silbido y un haz de espuma brotan junto a una masa marrón que se sumerge. Más tarde el animal reaparece; no es una ilusión, pues todos pueden verlo a un centenar de metros. Lagrésille no tira más, quiere capturarlo y comienza la persecución entre los islotes de Fai-Tsi-Loung. Se distingue muy bien: tiene unos 30 metros de largo, piel lisa y brillante, cuerpo redondeado y ahusado; avanza con movimiento ondulatorio y rápido. La persecución dura hora y media, hasta que la oscuridad detiene la caza*.

Seis años más tarde ocurre lo mismo a la cañonera *Decidée:* una masa negra aparece, una roca en forma de tortuga, luego varias otras rocas, separadas por un metro o metro y medio, y de golpe todo eso se anima. Bajo la mirada estupefacta de los hombres de la *Decidée* ondulaba un cuerpo de unos 20 metros de largo, como el de un enorme reptil de rugosa piel marrón; el cráneo era triangular, el ojo arrugado. Se sumergió a popa, se mostró de nuevo a estribor y desapareció.

* * *

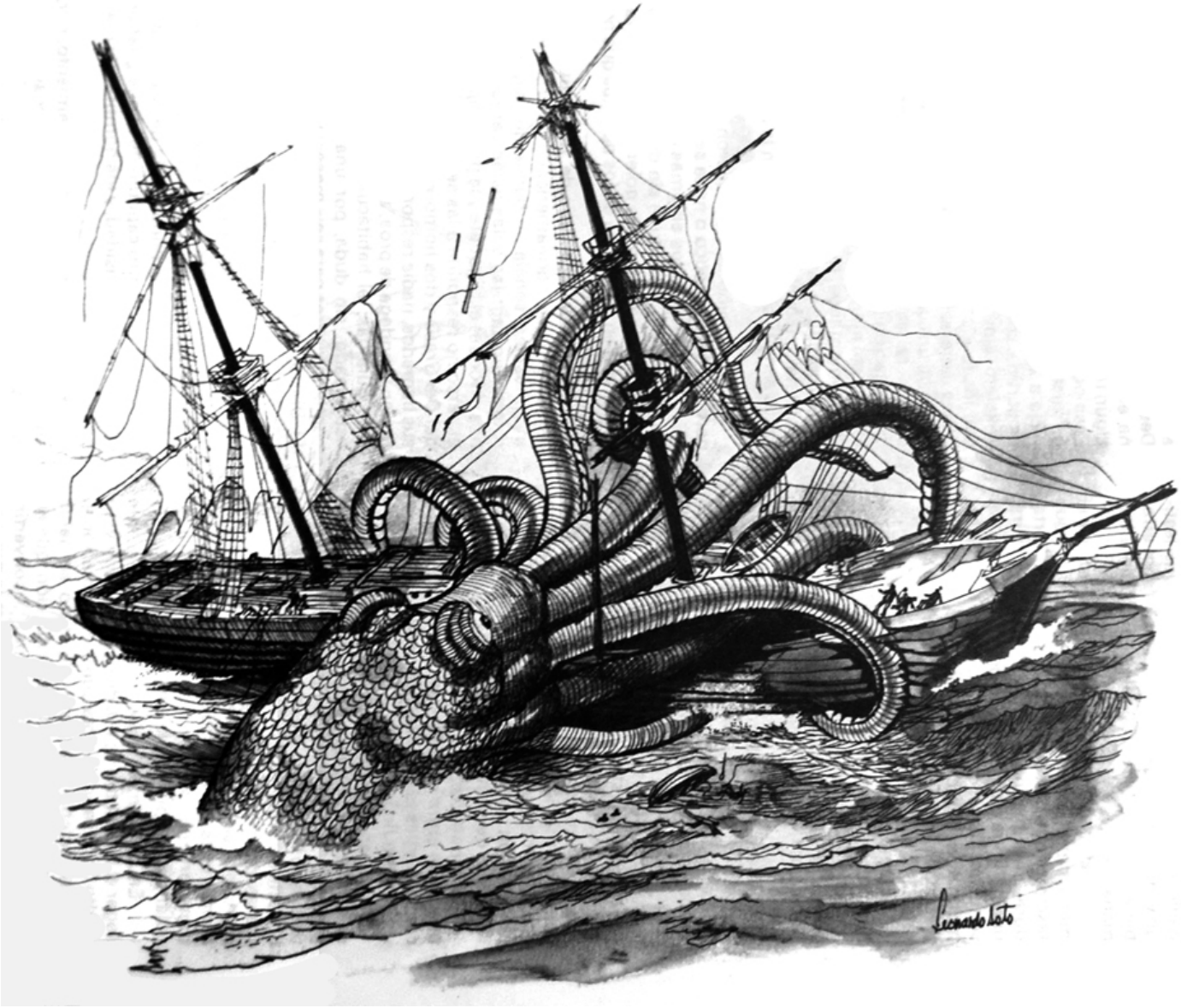
El 30 de junio de 1915 el submarino alemán U28 torpedeó en el Atlántico norte al carguero británico *Iberian*, que se hundió rápidamente. El submarino salió a la superficie, y en el sitio donde el *Iberian* había desaparecido las olas se calmaron; de pronto el mar tuvo una especie de estremecimiento y se abrió, liberando un formidable *geiser*, el carguero había hecho explosión; brotaron restos del navío deshecho, y por entre ellos se dibujó con una nitidez sobrenatural un monstruo de los abismos, una especie de lagarto gigante, que se cirnió sobre esa tumba marina antes de volver al mar, restallante de destellos. El U28 había torpedeado un misterio.

* * *

El 1° de mayo de 1874, el brick *Pearl* estaba detenido por una calma chicha en el golfo de Bengala. El capitán James Floyd esperaba la brisa nocturna para retomar el rumbo a Madrás, cuando vio una masa oblonga que se dirigía hacia el velero: Era un calamar gigante. Floyd tomó su fusil y sus hombres cogieron cuchillos y hachas. De pronto, el choque; el casco osciló y, uno a uno, enormes y viscosos tentáculos reptaban por el puente como serpientes. El pulpo se aferraba al velero, que comenzó a dar bandazos; Floyd tiró una y otra vez, pero el pulpo se izó sobre el brick, entre los dos mástiles. Furiosamente, un marinero le pegó unos hachazos a un tentáculo, pero otro tentáculo lo agarró y lo aplastó contra un mástil. Los sobrevivientes del brick saltaban al agua y nadaban hacia el *Strathoven*, cuya tripulación, de lejos, había asistido al drama. Fueron recogidos por ese buque, en tanto que el *Pearl*, dado vuelta, parecía un todo con su asaltante.

* * *

* Todas estas serpientes son fieles a su leyenda en un punto: no atacan a los navíos.


Leonardo Lato

Así se encuentran, a lo largo de los años, testimonios de estos encuentros una y otra vez. Como un último testigo de estos monstruos marinos se puede citar el caso del buque estadounidense *Santa Clara*, que el 30 diciembre de 1947, navegando rumbo a las Antillas, a la altura de Carolina del Norte choca con uno de los más viejos, uno de los más fantásticos habitantes de las profundidades, la serpiente de mar. Yace a unas decenas de metros del casco, entre las olas levantadas por el buque, con su cuerpo alargado de color oscuro, cabeza oblonga, una especie de aguja gigante de 13 a 15 metros de largo que se retuerce en una mancha roja que se va agrandando en el agua azul. Un informe fue redactado y certificado por tres oficiales del *Santa Clara*, atestiguando, a la vez, la existencia y muerte de una serpiente de mar.

Ahora bien. Aparte de estos seres sobre los cuales se pueden leer tantos testimonios, que casi cuesta llamar leyenda, el mar encierra otros misterios: "una historia secreta de los océanos", como Robert de la Croix llama a lo inexplicable. Hechos que escapan a toda explicación lógica, constituidos por restos a la deriva que producen angustia, inquietud, la fascinación de lo desconocido; un fantasma de navío, pero un fantasma vivo que es mudo testigo y que guarda su secreto en forma impenetrable ante los mil interrogantes de la mente humana.

Restos que van a la deriva, a la vez por el mar y por el misterio, sugieren un drama que fascina y que no se conocerá jamás. Una cortadura en el barandal, una mancha de pintura, una berlinga partida, y la imaginación se representa hachazos, charcos de sangre, riña, lucha, motín. Un hundimiento del casco, un tablón arrancado, son las huellas de un ataque de piratas...

Ejemplos hay muchos, sobre todo en los tiempos de los grandes veleros.

En julio de 1902, a la altura de Canadá, una goleta grande se presenta ante el *Saint-Donatien*; las velas bajas están izadas; nadie a bordo.

Así también, el barco de tres palos *Federation* encuentra, en pleno Atlántico, una gran goleta cargada de madera; se nota abandonada desde hace mucho tiempo, porque flota en un estuche de algas.

A la altura de Tasmania, en 1908 el *Bavin Cheaye* evitó, justo a tiempo, un casco a flor de agua, a la deriva desde hacía muchos años.

Unos treinta años antes, la *Glaucuse* descubre, en medio de un olor espantoso que no consigue disipar la brisa, a un transporte de inmigración; todos los hombres están muertos, sin duda, de peste.

Los nombres de estos barcos habría que buscarlos entre esos 82 franceses, norteamericanos e ingleses que desaparecieron, entre 1877 y 1927, sin llegar nunca a puerto.

Incluso en la época contemporánea suele encontrarse un barco a la deriva, vacío de sus viajeros. Así fue con la *Joyita*. En los años 30 era un alegre barco para cruceros y fiestas flotantes de estrellas de Hollywood, a lo largo de las costas californianas. La guerra hizo de él un patrullero sin gloria. Luego pasó de mano en mano, hasta que en 1955 es acondicionado para transporte de copra y pasajeros, en servicio regular entre Apia y Tokelam.

En su primer viaje la *Joyita* tenía que llegar el 5 de octubre; el 6 de octubre se previno al Alto Comisario de Apia que la embarcación ni siquiera estaba a la vista y que no se había recibido mensaje de ella. Esta situación, que en un comienzo no preocupó, empezó a convertirse en quietud y luego en angustia. Se pregunta a islas cada vez más lejanas y la

respuesta siempre es la misma: Nada. De las Fiji decolan aviones que a baja altura sobrevuelan el mar. Desde las naves que surcan el paraje se escudriña el horizonte. Se espera siempre descubrir algún resto, una berlinga, una canoa, una balsa. Pasa octubre y la desaparición se convierte en un misterio. El 10 de noviembre la *Joyita* reapareció a 240 kilómetros al suroeste de su punto de partida, como si se hubiera dirigido, no a las Tokelam, sino a las Fiji. Estaba muy escorada, con los fondos anegados, la chimenea y parte de las superestructuras destrozadas, y nadie a bordo, ni un cuerpo. Se hacía presente un doble enigma: causa de las averías y su abandono por la tripulación y los pasajeros. El casco estaba intacto, sin ninguna vía de agua; los motores, al ser desmontados, mostraron sus cilindros, pistones, bombas e inyectores gastados, pero que funcionaban. Ninguna señal de explosión; un casco sano y, sin embargo, con la bodega anegada.

Muchas hipótesis se tejieron al respecto, pero en realidad, poco o nada se pudo aclarar.

Un clásico de los enigmas del mar, como un símbolo, lo constituye sin duda el caso del *María Celeste*, esa famosa goleta, de tal manera adentrado en la leyenda de los océanos que no puede olvidarse.

Era el 4 de diciembre de 1872, cuando el vigía del barco norteamericano *Dei Gratia*, de tres mástiles, señala un buque que sigue una ruta en zig-zag; las velas están cargadas, menos el foque; el trinquete y la gavia, fijas. Como el barco no responde a las señales, el segundo del *Dei Gratia* y dos hombres suben a bordo. A sus llamados, nadie responde. En el entrepuente y en la bodega de proa, agua; unas tablas han sido quitadas; el habitáculo del compás está estropeado, sin duda, por una ola; el pañol, contiene víveres para seis meses; no hay botes. El Diario de a bordo se detiene en el 25 de noviembre y no registra ninguna anomalía. En esa fecha, el velero estaba a unas 500 millas del sitio donde fue encontrado.

Después de este breve vistazo a los fantásticos monstruos marinos a los, hasta cierto punto, misteriosos buques a la deriva y abandonados, queda otro capítulo de lo que guarda el mar en su inmensidad, y los hombres de mar en sus leyendas.

El hombre de mar, por su aislamiento, por su soledad, es dado a la fantasía, y si esto se nota a veces, aun en nuestros días, cuánto más lo fue en aquellas épocas en que, sin contar con los medios de distracción actuales, no le quedaba más que dar rienda suelta a su imaginación; y así surgieron, quién sabe por qué caprichos de la mente, aquellos seres irreales que aparecían surcando los mares, rodeados por el nimbo de la leyenda, que mientras más se difunde más fírmese hace.

Entre estos se cuenta el *Caleuche*, el barco fantasma chileno, que cubierto por las espumas de las tempestades, aureolado por una luz rojiza, aparecía desde el cabo de Hornos a la isla de Pascua, y remontaba a lo largo de la costa, desde Tierra del Fuego a los canales de Chiloé. Casco alargado, ondulante como una ola, haz de mástiles, velas en llamas, proa como una torre, que si se hiciera realidad zozobraría a la menor brisa, pero no obstante del todo apto para navegar en la eternidad.

En relación con el *Caleuche* existe uno de los tantos misterios del mar; la historia del desaparecimiento de un velero de cuatro palos, el *Silverhorn-Liverpool*, que el 12 de julio de 1907 zarpa de Newcastle, cargado de hulla y con destino a Valparaíso, puerto donde debía llegar seis o siete semanas más tarde. El 15 de septiembre el armador fue alertado por su agente en Chile; estaba inquieto, y con razón, por la tardanza en el arribo. De Newcastle a Valparaíso, en el mapa, son 1.800 millas; en la realidad, era más; muchos capitanes buscaban los vientos favorables del sureste, hasta el paralelo 20° sur. En principio, la ruta es


MARIA CELESTE

fácil, pero están las islas bajas, poco visibles, mal o no marcadas en los mapas de aquellos años, las corrientes violentas. En Valparaíso se interroga a los capitanes que vuelven de los mares del sur; nadie ha visto nada. El 27 de noviembre se le da por desaparecido en los registros del Lloyd. Pero, en el mes de diciembre, el capitán del velero alemán *Amy* declaró que a la altura de Juan Fernández encontró un barco en llamas, que aunque parecían declinar habían arrasado la toldilla y el casco, roído el puente, botado los mástiles. Las llamas habían devorado las letras de su nombre; todas, menos las últimas tres, sin duda del nombre Liverpool. De la tripulación, no había señales.

En cuanto se conoció el informe en Valparaíso se dispuso que el *Almendral* zarpara rumbo a Juan Fernández para encontrar a los náufragos y destruir los restos peligrosos para la navegación. Desde el punto en que el presunto *Silverhorn* fue visto por el *Amy*, el *Almendral* siguió una ruta en espiral, según el método clásico para la búsqueda de restos, sin ningún éxito. Después de una semana de un crucero infructuoso, el *Almendral* puso rumbo a la isla de Pascua, porque estaba dedicado al enlace mensual de esta isla con el continente. En la lejana Rapa Nui se entera que una quincena atrás un gran velero quedó a la vista de la isla toda la tarde; llevaba un velamen improvisado y parecía abandonado. ¿Sería el *Silverhorn*?

Entre septiembre y noviembre de ese año no se señaló ninguna embarcación naufragada entre la costa americana y la isla de Pascua. Algunos capitanes afirmaron haberlo visto nuevamente, pero más al oeste todavía, cerca de Pitcairn.

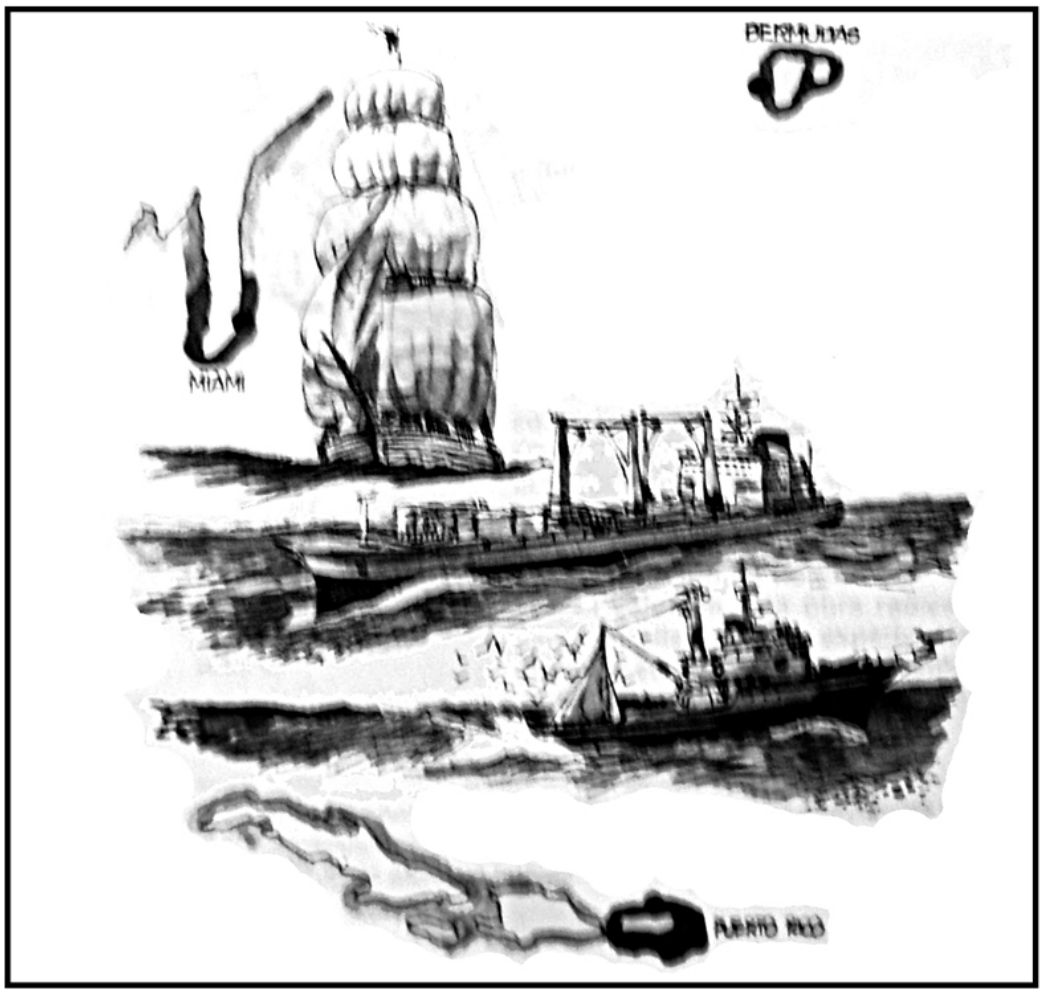
El *Silverhorn* estaba olvidado, cuando dos años después apareció un extraño anuncio en el principal periódico de Valparaíso; en él se pedía a toda persona que hubiera conocido a Warren, el capitán del *Silverhorn*; que se presentara de urgencia al cuartel de policía. El capitán Warren, comandante del velero incendiado, del velero fantasma, estaba en Valparaíso y reclamaba un remolcador para traer a puerto su nave desamparada. Era un hombre de unos sesenta años, que repetía obstinado, con voz monocorde: "Un remolcador…mi barco, allá... el fuego... Soy el capitán Warren." Luego se callaba, como agobiado por el peso de un recuerdo. Lo habían encontrado errando por un muelle, no había sabido dar su domicilio, no tenía papeles de identidad, solamente un documento en el que figuraba el nombre *Silverhorn*. De resultas del anuncio, nadie concurrió para identificar a ese aparecido que seguía hablando de incendio y de remolcador, pero no contestaba a las preguntas. Con el transcurso de los días el capitán se fue debilitando más, y a su muerte se le enterró como "el presunto capitán Warren".

Mientras el desconocido reclamaba auxilio para su barco, unos marinos afirmaban haber visto al *Silverhorn* a lo largo de la ruta del paralelo 20° sur. Junto a esto, sucede el sorprendente hallazgo hecho por un velero, a la altura de la isla de Pascua: el velero recogió un bote a la deriva que llevaba el nombre *Silverhorn*, pero que no tenía aspecto de ser un resto que errara desde hacía dos años; incluso, parecía haber sido puesto en el agua sólo unos días antes, por el aspecto de su pintura y el estado de su casco.

¿Es el *Caleuche* el espíritu indestructible del *Silverhorn*?

Una embarcación incendiada es, tal vez, más que un pretexto para una leyenda. Siendo el fuego el símbolo de la vida, esa embarcación es como un Fénix marino, que renace de unos restos incandescentes.

Una noche de abril de 1972, en el golfo de Saint Laurent, una lancha canadiense a motor, de vigilancia pesquera, corre hacia un punto luminoso que acaba de aparecer a una decena de millas. En los prismáticos de Chester Handrahan, el comandante, el punto se


BERMUDAS
MIAMI
PUERTO RICO

alarga; el oficial trata de identificar el fenómeno; la mancha va adquiriendo contornos imprecisos, como borrosos por el humo. El marino se asombra, regula sus prismáticos para asegurarse de lo que ve: una nave ardiendo, pero una curiosa nave, un velero de forma antigua, de casco pesado, con tres mástiles cargados de velas; sus hombres también distinguen nítidamente un velero que se quema, un navío del siglo XVIII. La lancha se acerca al velero, y de pronto, ante ellos, no existe nada. Sólo el mar vacío.

Diez años atrás, unos pasajeros del *ferryboat* que une las islas Edward con Nueva Escocia habían afirmado haber visto una noche un velero en llamas. Al alba, el capitán del *ferry* despachó un bote de salvataje, pero no se descubrió ningún velero, ningún resto calcinado.

Otras personas también manifestaron haber visto en el mismo paraje un velero de tres mástiles, incendiado. Un pescador retirado testimoniaba, desde hacía años, haber visto el extraño navío durante sus salidas al mar.

Después del informe de Handrahan, se abrió una investigación. Se estableció que ningún velero de tres mástiles había navegado en el golfo de Saint Laurent, ni en 1972 ni en la época de los otros testimonios. Pero... en esa bahía de Saint Laurent un velero de tres mástiles, el *Jonathan*, había naufragado de verdad…¡dos siglos atrás!

*** * ***

Podría pensarse que este mundo de leyendas, historias misteriosas, apariciones y desapariciones, corresponden a un tiempo ya pasado, a espíritus ingenuos, a culturas imperfectas; mas, al parecer, no es así; tal vez la Humanidad necesita el sabor de lo desconocido, que alimente su curiosidad por saber qué hay oculto en su mente; quizás por eso surge el enigma del llamado Triángulo de las Bermudas, la geometría del misterio contemporáneo; un enigma joven y una vieja historia.

Desde 1550, un mapa de Jacomo di Gaetaldi bautiza ya a Las Bermudas como las Islas de los demonios. Esas islas, afirma Jourdan en 1610, jamás fueron habitadas por cristianos; son las sedes de las tempestades y las tormentas.

Ariel, en *La Tempestad* de Shakespeare, evoca a "Las Bermudas de las eternas tormentas”.

Después de Shakespeare, Welster agrega: "El lugar del que les hablo (Las Bermudas), es amparado por el trueno, espantosos relámpagos y ruidos prodigiosos.

El Triángulo de Las Bermudas está formado por una línea imaginaria que une Las Bermudas con Miami, otra desde Miami a San Juan de Puerto Rico, y una tercera de éste a Las Bermudas.

Una cincuentena de barcos, desde 1800 a 1977, se han desvanecido en el misterio de este lugar. Algunos de ellos son los siguientes.

El *Ithaca Island*, con su cargamento de grano para Manchester, desaparecido en noviembre de 1968.

El *Milton Iatrides*, haciendo ruta, en abril de 1970, desde Nueva Orleans al Cabo. Desaparecido.

El *Elizabeth*, con sus bodegas cargadas de pasta de papel para Venezuela; desaparecido en abril de 1970.

El *Iligan Bay*, yendo de Europa a Manila, en 1971; también desaparecido.

El carbonero *Anita*, rumbo a Hamburgo; desaparecido en marzo de 1973.

Los gigantes *Metula* y *Trasnocean Shipper*, desaparecidos en 1974.

El *Sylvia Ossa*, con su hierro proveniente de Brasil y sus 34 hombres, desaparecidos en octubre de 1976.

Ningún resto, ni un bote a la deriva, un cuerpo de náufrago, ni una boya de salvataje. Ni siquiera un llamado de socorro. Nada, verdaderamente.

Según el Lloyd, desde 1951 a 1971 se cuentan 70 desapariciones inexplicadas; buques desvanecidos, borrados, disueltos.

Aunque todo lo anterior tiene un fondo de tragedia, el embrujo del mar continúa ejerciendo su poder sobre los hombres. Siempre habrá una pléyade de ellos dispuestos a aceptar su desafío, a surcar sus aguas. Desde el humilde pescador en su frágil bote, hasta los desaprensivos y alegres turistas en lujosos cruceros, los incansables mercantes en sus inacabables navegaciones, los siempre vigilantes marinos de guerra.

…Y si en las largas noches de vigilia surge una historia fantástica, será acogida con una mezcla de incredulidad, inquietad y curiosidad. Tal vez no se quiera creer, pero hay algo que en ellas atrae y hace decir: Quizás…

BIBLIOGRAFIA

— JUAN DE LA COSA: *Diario de a bordo*, 1958. Presentado y comentado por el historiador don Ignacio Olagüe.

— ROBERT DE LA CROIX: *Historia secreta de los océanos*, 1978. Este escritor ha sido laureado varias veces por la Academia Francesa y por la Academia de la Armada Francesa.