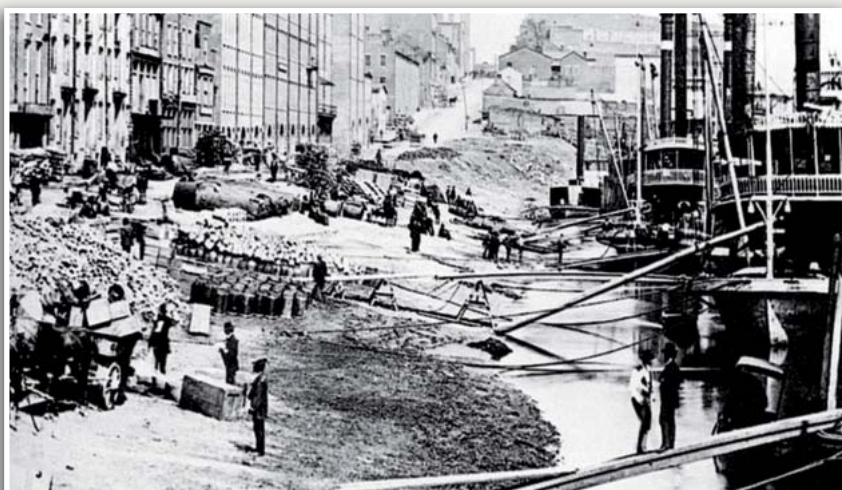


# CARGA PELIGROSA

## CF (RNA) Luis Jar Torre

(PUBLICADO EN LA REVISTA GENERAL DE MARINA DE ABRIL DE 2009)

Muchos lectores conocerán el litigio que ha enfrentado a nuestro Gobierno con la principal sociedad clasificadora norteamericana a cuenta de la factura del “Prestige”. Todos recordamos la indeseable naturaleza de su carga, nuestra negativa a acogerlo en puerto y la supuesta orden de enviarlo literalmente al “quinto pino” por lo que, hasta cierto punto, era previsible que su clasificadora intentara achacar el desaguisado a nuestra gestión. Con todo, no pude evitar una sonrisa ante el hecho de que fueran precisamente norteamericanos quienes afearan a nuestro Gobierno utilizar una “estrategia” que yo sabía inventada por ellos ciento treinta y nueve años antes, a cuenta de otro buque también enviado al “quinto pino” con una carga “indeseable” y al que, como el “Prestige”, nadie quería dejar entrar en puerto. En los tiempos que corren, los responsables de autorizar la entrada de un buque potencialmente peligroso pueden ser agraciados con una cita ante el juez, tanto si lo dejan entrar (“Erika”) como si no lo hacen (“Prestige”), lo que no facilita una tarea donde, además de la vida del artista, puede peligrar la del público. Así, el riguroso celo empleado en Noviembre de 1893 para evitar la propagación de una epidemia de cólera desde Bilbao originó una cadena de retrasos, acumulaciones de carga y prisas que propiciaron la explosión del atípico cargamento de dinamita transportado por un buque atracado al muelle equivocado...



Zona portuaria de Nashville poco después de la Guerra Civil  
(Foto de autor desconocido)

en pleno centro de Santander (casi seiscientos muertos). En cambio, un celo algo menos riguroso permitió que en Octubre de 1347 atracaran en Messina doce galeras genovesas procedentes del Mar Negro y con peste a bordo, iniciándose así una epidemia que, en año y pico, liquidó la tercera parte de los habitantes de Europa.

Este artículo relata las desventuras de un pequeño buque fluvial cuya carga, además de constituir una indudable amenaza biológica, suponía un riesgo para la moral de un ejército en campaña y la sensibilidad del sector más respetable de la ciudadanía. Las enérgicas medidas adoptadas para conjurar esta “triple amenaza” resultaron un auténtico fiasco, pero enriquecieron la historia militar norteamericana con una de sus páginas más disparatadas. Como los detalles de esta

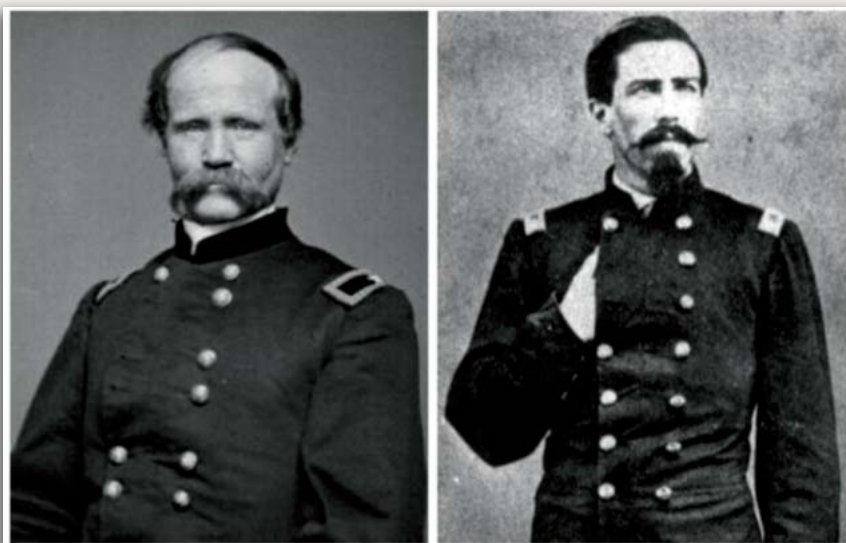
“campaña” que han llegado hasta nosotros son muy escuetos, los pocos relatos que la describen se parecen entre sí como dos gotas de agua y el mío no puede ser muy diferente. Me he animado a escribirlo porque conseguí localizar buena parte de las fuentes originales y, sobre todo, para no hurtar a los lectores una historia digna de mejor pluma y las “lecciones aprendidas” de lo que podría considerarse una esforzada, pero fallida, “lucha antipolución”. La historia transcurre en Norteamérica y en el siglo XIX, por lo que cualquier parecido con “luchas antipolución” más cercanas será pura coincidencia.

### MERCADO DE FLETES

En 1863 la Guerra Civil Norteamericana estaba en su apogeo. Como en todas las guerras había mucho que transportar, y las

posibilidades de negocio para la navegación fluvial en el campo nordista, que ya controlaba el Mississippi, debían ser excelentes. En Abril de aquel año entró en servicio en Cincinnati (Ohio) el “Idahoe”, un vapor de unas 300 tons construido para John Swasey, David Gibson y un tercer socio: el capitán John M. Newcomb, que asumió el mando. Con sus 46,8 mts de eslora, 10,2 de manga y 1,5 de puntal, el nuevo buque estaba perfectamente adaptado a la navegación fluvial (casi nada de calado, bastante manga y enorme superestructura); esencialmente era la típica unidad de pasaje con casco de madera y rueda propulsora a popa tipo “tahúr del Mississippi”, aunque en versión algo reducida para poder patear también los ríos tributarios. Casi de inmediato debió ser fletado al Gobierno de la Unión para dar apoyo a la plaza fuerte de Nashville, estratégico puerto fluvial y capital del Estado sudista de Tennessee que, aunque tomada a los confederados el año anterior, todavía estaba en zona de operaciones. Como más adelante navegaremos por la zona, conviene señalar que Nashville está junto al río Cumberland (ver gráfico), un afluente que desemboca en el Ohio poco antes de que éste lo haga en el Mississippi, y que río Ohio arriba se encuentran Louisville (Kentucky) y Cincinnati (Ohio). El 8 de Julio de 1863 sorprendió al “Idahoe” tranquilamente atracado y a disposición del Gobierno en el Branch Lick Wharf de Nashville, pero había una guerra y ya se sabe que la guerra es horrible.

Se ha apuntado que, cuando (en Febrero de 1862) el derrotado ejército confederado se vio obligado a evacuar Nashville, dejó tras sí una temible arma bacteriológica camuflada bajo la apariencia de los centenares de prostitutas que infestaban su “barrio rojo”. A mediados de 1863 la “guerra biológica” ya hacía tales estragos entre las tropas acantonadas que el Comandante



El General de Brigada Robert S. Granger, Comandante del Distrito Militar de Nashville (izda) y el T.Col. George Spalding (dcha), “Provost Marshal” de Nashville (Composición propia sobre dos fotografías procedentes respectivamente de la página <http://www.generalsandbrevets.com> y de la “Monroe County Historical Commission”)

del Distrito Militar de Nashville (mayor estampillado de general de brigada Robert S. Granger) recibía “daily and almost hourly” alarmantes partes de los mandos regimentales y la sanidad militar “...to save the army from a fate worse .../... than to perish on the battlefield.”. Para entonces, favorecido por una oferta de ocio que además de casas de lenocinio incluía fumaderos de opio, el “barrio rojo” había sido rebautizado como “Smoky Row” y experimentaba una preocupante fase expansiva en la zona portuaria; otrosí, la conducta exhibicionista de sus disolutos y concupiscentes visitantes escandalizaba a una ciudadanía que, pese a ser sudista, no dudaba en quejarse a los mandos del ejército ocupante. Tras un intento de solución fracasado miserablemente por andarse con paños calientes, el 6 de Julio de 1863 el general de brigada J.D.Morgan (casi con seguridad Comandante Militar de la ciudad) firmó la “Orden Especial nº 29”, por la que se ordenaba al “Provost Marshal” (T.Col. estampillado George Spalding, digamos que un “comisario de policía” militar con “superpoderes”) “... without loss of

time, to seize and transport to Louisville all prostitutes found in this City or known to be here”. La mayoría de las fuentes achacan esta orden al general Granger, que según la prensa de la época habría contado con el visto bueno de su superior, el muy devoto general Rosencrans. Significativamente, en el texto se puntualizaba que, ante la “prevalence of venereal disease at this Post” el alto mando había ordenado “a peremptory remedy”, por lo que imaginaremos a Morgan como un virtuoso de la “estacha del auditor” perfectamente informado de que hay remedios mucho peores que la enfermedad.

La que pasaría a la historia como “batalla de Smoky Row” debió desarrollarse entre los días 7 y 8 de Julio, cuando tropas de la Unión cercaron el “barrio rojo” y, aprovechando el efecto sorpresa, iniciaron una “fase de captura” saldada inicialmente con cierto número de damas semidesnudas saltando por las ventanas o deslizándose por los canalones. Las fuentes militares guardan un comprensible silencio, pero los relatos concuerdan en que lo que no debía haber pasado de simple escaramuza degeneró en una batalla



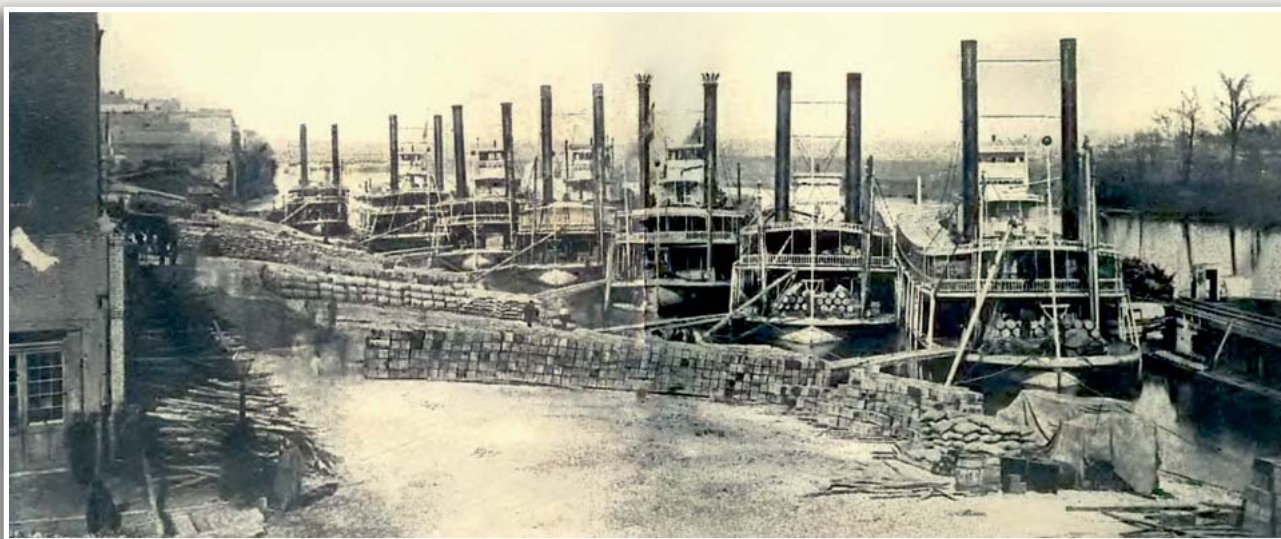
campal donde, tras ser agredidos a patadas y puñetazos por las enfurecidas señoras, los soldados hubieron de formar en líneas con la bayoneta calada y arramblar precipitadamente en carromatos con todo el personal femenino que pillaron por medio. La mojjigata (y posiblemente censurada) prensa local habló de “considerable agitation” causada en la parte N de la ciudad por la “removal of all women of illfame”, pero el mismo periódico no pudo dejar de publicar al día siguiente un críptico “The commotion amongst the ladies dwell in suspicious places was inconceivably great yesterday”. En realidad había motivos sobrados para la conmoción, pues en la confusión del momento cierto número de señoras de intachable reputación, e incluso posición social, habían sido “metidas en el saco” por error. Mientras el desdichado general Granger trataba infructuosamente de desmentir ante los periodistas el secuestro de respetables matronas, el resolutivo T.Col.Spalding neutralizaba las artimañas de sus víctimas para evitar la deportación, incluyendo el matrimonio “in extremis” de una de las meretrices más notorias (“The Provost Marshal didn’t regard the

separation as wicked or unchristianlike”). Aquel mismo día 8 Spalding emitió una orden por escrito dirigida al capitán Newcomb, del “Idahoe”: “Sir, You are hereby directed to proceed to Louisville Ky with the one hundred (100) passengers put on Board your steamer today, allowing none to leave the Boat before reaching Louisville”.

A la vista del “parte de averías” que Newcomb elevaría posteriormente, la primera noticia que tuvo de su nueva “comisión” fue la aparición en el muelle de un destacamento de soldados que, alegando órdenes, le endosó a bordo una partida de prostitutas. Como capitán y copropietario del buque Newcomb no pudo menos que horrorizarse: los vapores fluviales como el suyo vivían esencialmente de transportar pasaje, y su capacidad para atraer “personas respetables” dependía de la “buena fama” de cada barco en particular. Así, aunque no era extraño que antes de la Guerra Civil se admitiera a bordo de estos buques cierto número de hetairas para solaz de los caballeros que componían el 75% del pasaje, se exigía que figuraran (y pagaran) como pasajeras, vistieran y se comportaran como señoras, se alojaran a popa y no aparecieran por

el comedor. Obviamente, cualquier buque que se paseara entre Nashville y Louisville con una “lista de pasajeros” compuesta exclusivamente de fulanas tendría que dedicar el resto de su carrera a transportar gallinas... ¡y eso con suerte! El angustiado Newcomb intentó explicar a los soldados que su buque solo tenía tres meses y semejante carga arruinaría su reputación para siempre, señalando amablemente otros vapores más viejos igualmente disponibles y tan aptos para aquel servicio como el suyo, pero los soldados alegaron que órdenes son órdenes y, al poco, Newcomb recibió las suyas por escrito. Pronto pudo averiguar que los soldados actuaban siguiendo instrucciones del T.Col.Spalding y del que hoy se denominaría Jefe de Transportes (el capitán Stubbs, “agente local” del “fletador”), quienes a su vez las recibían del general Morgan, presumible subordinado de Granger y firmante de la “Orden Especial”.

Dándose literalmente por “pateado”, Newcomb localizó y cuestionó a Stubbs acerca de quién se ocuparía de la manutención del “pasaje”, recibiendo la indicación de que ese tema debía tratarlo con el

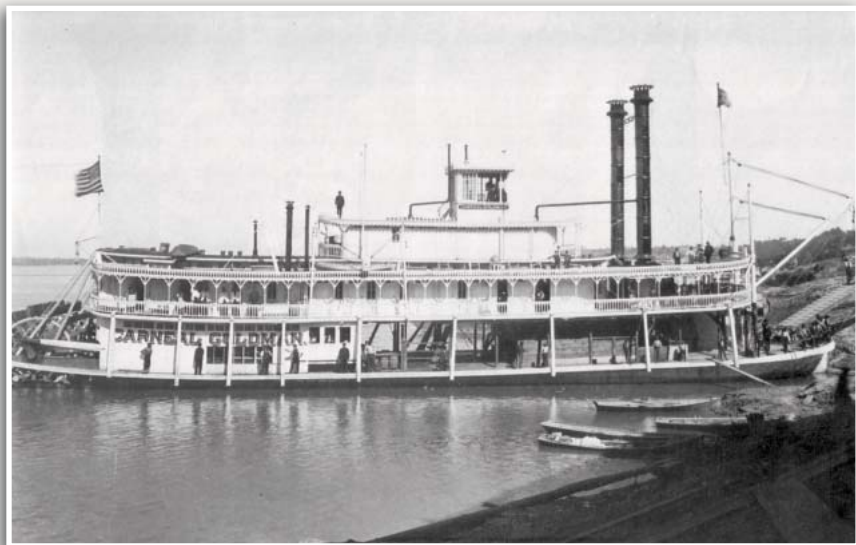


Zona portuaria de Nashville en Diciembre de 1862: siete “sternwheelers” casi idénticos al “Idahoe” (entonces en construcción) descargan suministros para el ejército del general Rosencrans. Según el pie de foto original, los barriles contienen harina, azúcar y whisky, y las cajas carne en conserva. Obsérvese que las variaciones de nivel del río y las formas de los vapores (diseñados para varar) desaconsejan el uso de muelles. La leña amontonada a la izda es, casi con seguridad, combustible para las calderas (Foto de autor desconocido procedente del Vol II de la obra “The Photographic History of the Civil War in Ten Volumes”, editada en 1912)

general Morgan. El parte de Newcomb refleja que, al menos, Morgan le dio una respuesta clara (“...he told me to subsist them myself”), y que cuando alegó vehementemente que el Gobierno estaba en mejor situación de pagar la manutención que él, el militar no tuvo inconveniente en aclarar los puntos dudosos (“You subsist them”). Newcomb solicitó a Morgan que, al menos, le proporcionara una guardia militar para mantener el pasaje bajo control, recibiendo esta vez una abrumadora muestra de confianza (“Gen. Morgan told me I did not need any but to take charge of them myself”). A la vista del éxito, Newcomb adquirió a su costa provisiones de boca “at enormous high prices” y se preparó para lo peor.

## CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Mientras el capitán del “Idahoe” perdía la batalla burocrática en tierra, a bordo de su flamante buque proseguían las operaciones de “carga” a medida que el pasaje iba siendo capturado por los esbirros de Spalding. Según el “Daily Union”, a las 1700 del día 8 ya habían embarcado más de un centenar de “cyprians”, “...amongst them .../... the most degraded of their class”; en total debieron embarcar unas 140, pero el entusiasmado “Nashville Dispatch” recogió la expulsión de entre 500 y 600 “women of ill-fame” en tres o cuatro vapores, añadiendo ladinamente que las autoridades de la ciudad donde desembarcaran se sentirían orgullosas de tal adquisición. Obligado a rectificar a la baja, el periódico alegó en su defensa que la indumentaria de las damas hacía que tuvieran una apariencia tan formidable como medio regimiento, despachándolas con un “wayward sisters, go in peace”. El “Daily Press”, aun reconociendo que la desaparición de aquella “feria del pecado” tendría un efecto saludable para la moral de los soldados, denunció que “...some respectable ladies were



Es posible que no se haya conservado ninguna foto del “Idahoe”, por lo que he seleccionado esta de un primo carnal, el “Carneal Goldman” (algo más moderno y con 3 mts menos de eslora). En la cubierta principal se observan, de proa a popa, la rampa de carga, la “Gran Escalera”, el compartimento de calderas, la cocina, la sala de máquinas y la rueda propulsora. Los espacios desocupados son zona de carga, teniendo guardas laterales para optimizar su capacidad. La siguiente cubierta, destinada al pasaje, contiene un salón corrido a través del cual se accede a los camarotes situados a banda y banda (presumiblemente cuádruples). Encima está la llamada “Texas Deck”, con alojamientos para la tripulación y, sobre ellos, el puesto de gobierno (Foto de autor desconocido procedente del libro “The Mississippi Steamboat Era”)

unceremoniously marched off”. Se ha sugerido que los inconvenientes sufridos por estas respetables matronas se habrían visto compensados en parte por la oportunidad de recibir una “formación complementaria” de sus más liberales compañeras, pero sin duda tuvo que ser un asunto espinoso. Al día siguiente, el “Idahoe” y su mortífero cargamento abandonaron Nashville camino del “quinto pino” y, aunque pasado siglo y medio la cosa puede tener su gracia, a sus protagonistas no debió hacerle ninguna. Según Newcomb, más de la mitad de sus “pasajeras” estaban tan enfermas que debían guardar cama, viéndose obligado a gastar un dinero “extra” en hielo y medicinas.

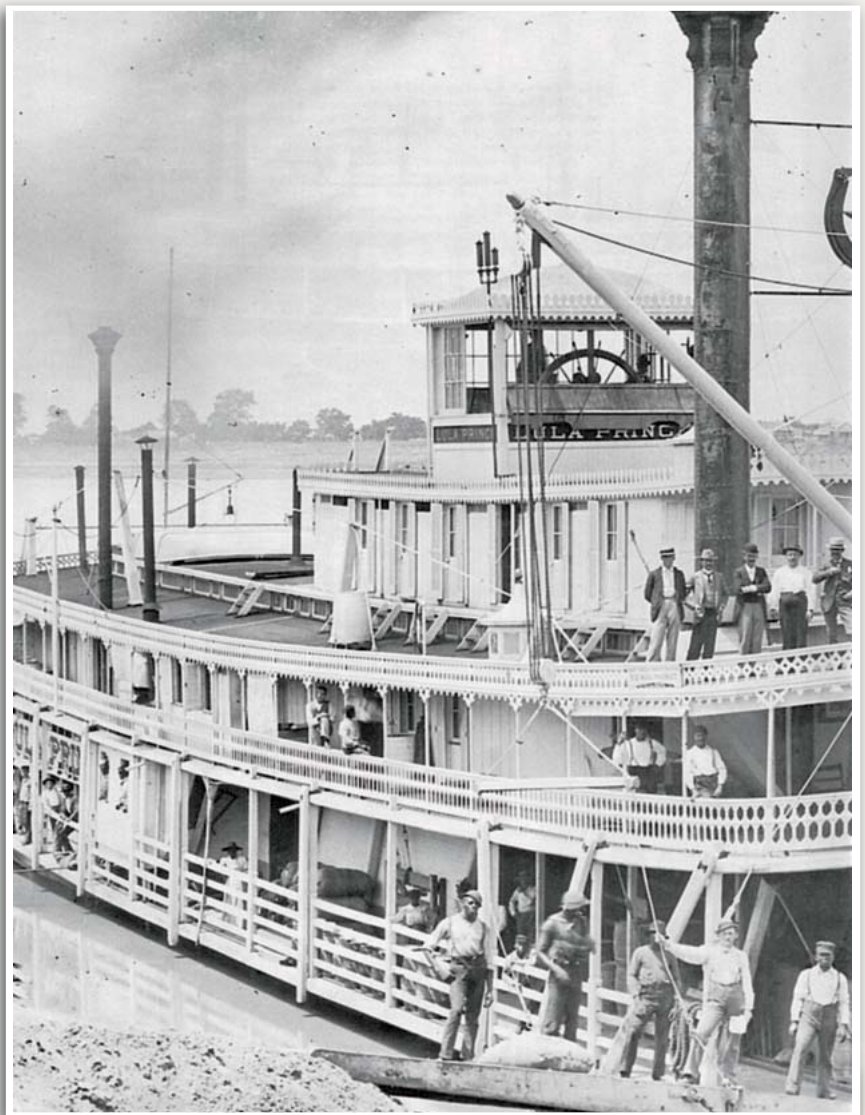
Todos podemos hacernos una idea de cómo era un vapor fluvial norteamericano de mediados del XIX, pero un vistazo a sus tripas nos ayudará a valorar las circunstancias del viaje. El “Idahoe” y sus congéneres del sistema

Mississippi/Ohio eran unidades frágiles y baratas con una esperanza de vida de cuatro o cinco años antes de ser consumidas por un incendio, destrozadas por una explosión de calderas o, más frecuentemente, hundidas por un obstáculo sumergido. Con todo, también eran obras maestras de adaptación al medio: Mark Twain, que navegó de piloto por el Missouri, dio en el clavo cuando dijo que estos barcos podían navegar en un poco de rocío, siendo significativo el metro y medio de puntal del “Idahoe”. Todo su diseño apuntaba a reducir el calado hasta lo inverosímil (menos de 1 m) y crecer hacia arriba hasta aparentar un hortera castillo de madera posado sobre una balsa. En un contexto de drásticos ahorros de peso, las máquinas de vapor (situadas a popa) eran de alta presión y prescindían del condensador, lo que obligaba a consumir agua del río... y a parar diariamente para limpiar el fango de las calderas. A fin de cuentas, también había que detenerse de



continuo para reponer las toneladas de leña que consumía tan ineficiente sistema, cargar y descargar en cada pueblo, poblado o plantación y porque, de noche, en el viejo Oeste los gatos también eran pardos. Mantener semejante engendro en aguas iguales exigía situar las calderas a proa, lo que originaba unas características chimeneas adelantadas facilitando de paso el embarque de la leña, pues el 90% de los “atraques” consistían en clavar la proa en una orilla fangosa. En casi todas las fotos se aprecia la presencia de cabos tortores en la superestructura, lo que apunta a una resistencia longitudinal más bien imaginaria y fuertes momentos flectores por quebranto.

Aunque risibles para un marino de agua salada, la configuración de estos buques se demostró tan exitosa que apenas varió en setenta años si exceptuamos la sustitución (a mediados de siglo) de las paletas laterales por una rueda de popa que, además de exigir menos calado, permitía desembarancar mediante el ingenioso truco de dar atrás y enviar oleadas de agua bajo el fondo plano. A grandes rasgos la distribución consistía en una (llamémosla así) “cubierta principal” sobre la que iban máquinas, calderas, combustible, carga y, me temo, quienes en aquella época carecían de suficiente “caché” para viajar en las cubiertas superiores (por ejemplo Kunta Kinte). Sobre esta cubierta había otra con los alojamientos y locales destinados al pasaje, accesible mediante una aparatosa escalera situada a proa; hubo unidades con cuatro cubiertas, pero lo usual eran tres, conteniendo la última alojamientos para la tripulación y, sobre ellos, el puente. Algún relato dice que el “Idahoe” tenía solo tres o cuatro tripulantes haciendo chistes sobre la “desproporción de fuerzas”, pero los lectores bien informados deben saber que la tripulación de un barco así era de unas doce personas y que, para esta comisión,

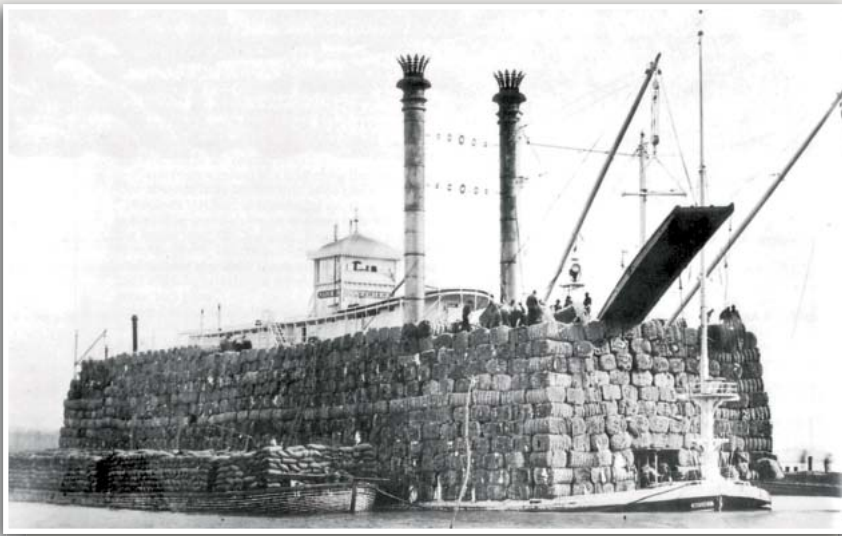


*El “Lula Prince”, otro primo carnal (también más moderno) del “Idahoe”. Se aprecia la cubierta “Texas”, con alojamientos para tripulantes (y a veces pasaje) sobre las claraboyas del salón; también es visible un cabo tortor (en la borda de Er, entre la chimenea de la cocina y la farolera de la verde). El tipo agarrado al aparejo de la plancha puede ser el “clerk”, que recibía y entregaba carga a lo largo de innumerables paradas (solo entre Memphis y Nueva Orleans podía haber cincuenta). Es posible que los tripulantes subalternos no alojaran en el “ático”, sino en algún punto cercano a la cocina (el cubículo blanco en la esquina inferior izda.). (Foto de autor desconocido procedente del libro “The Mississippi Steamboat Era”)*

habría hecho falta todo un regimiento... ¡de eunucos!

Cuando se extendió la noticia de que un vapor con buena parte de las fulanas de Nashville se acercaba por el río, de las aburridas riberas brotó una cosecha de Romeos pueblerinos ansiosos de conocer los placeres de la gran ciudad. La invitadora actitud de las pasajeras del “Idahoe” (que se exhibían sin recato) debió sublimar el

entusiasmo de los paletos, y el desdichado Newcomb pronto se vio rechazando el asedio de remeros y nadadores deseosos de abordar un buque que, recordemos, tenía un palmo de francobordo y debía hacer escalas de continuo. Era una batalla perdida: el propio Newcomb reflejó que, en una fondeada, sus esfuerzos por desalojar la invasión de rijosos ribereños los enfurecían



El "Natchez" navegando cargado hasta lo inverosímil de algodón en bala y con una gabarra (o dos) abarloadas, cargadas probablemente de semilla de algodón. Obsérvese el "túnel" para acceder a la maniobra de proa y los reflectores (¿eléctricos?) (Foto de autor desconocido procedente del libro "The Mississippi Steamboat Era")

(¡coitus interruptus!) al extremo de que "...both themselves and these bad women destroyed and damaged my boat, and her furniture to a great extent". Luego estaba el "frente interior": según un par de relatos, a aquellas alturas la tripulación del "Idahoe" también "confraternizaba" con el pasaje, añadiendo los sinsabores de la "soledad del mando" a un desdichado capitán que, como armador, se enfrentaba a una crisis de impagos, daños a la propiedad y desprestigio comercial. Durante lo que a Newcomb debió parecerle la semana más larga de su vida, el "Idahoe" se arrastró río Cumberland abajo por los Estados de Tennessee y Kentucky hasta desembocar en el Ohio cerca de Paducah, caer a estribor y remontar el río bordeando Illinois e Indiana en demanda de Louisville, su puerto de destino. Hoy se puede viajar de Nashville a Louisville por carretera en menos de cuatro horas y, aunque por río hay que dar un buen rodeo, la distancia a navegar no aparenta ser mucho mayor que la longitud del Ebro a vuelo de pájaro. En realidad, un mapa a gran escala desvela que los meandros convierten parte del

recorrido en el equivalente de una cuerda en un bolsillo, haciendo que la distancia sea casi el doble y, si el mapa es de la época, también desvela ciertas vulnerabilidades "tácticas", al impedir el ferrocarril (y su primo el telégrafo) que un vapor viaje más rápido que la noticia de su llegada. Tras una defensa épica para unos marinos civiles, el 15 de Julio por la tarde el malparado "Idahoe" y su desesperado capitán consiguieron llegar a Louisville con la valiosa carga que su país les había confiado: algo sobada, pero sin mermas. Quedaban las formalidades de la entrega, la satisfacción del deber cumplido, reparar los destrozos, fumigar la nave y ahogar en whisky las penas, porque es cosa sabida que la guerra es algo horrible.

### PLANCHA Y DEMORAS

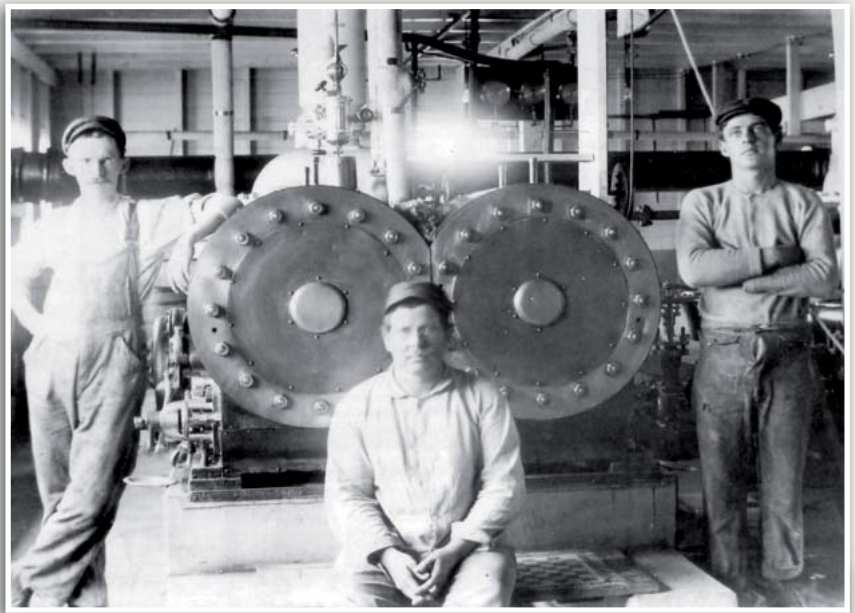
Antes de que intervengan los supuestos recepcionistas de la "carga", podríamos repasar (por analogía) algunas peculiaridades del Derecho Marítimo, que no "fluvial". Desde un punto de vista legal sería complicado considerar a

Newcomb y las damas que arruinaban su buque vinculados por un contrato de pasaje, pues éstas no habían pagado billete, ni embarcado libremente, ni por disposición judicial. Un abogado quisquilloso podría hablar de secuestro, pero en lo legal se trataría de una deportación al amparo de la ley marcial y, en lo comercial, el propio Newcomb basó sus reclamaciones económicas en "my cargo of prostitutes". Una de las pesadillas más recurrentes para un naviero es la posibilidad de que, a la llegada a puerto, vea su buque inmovilizado por un cargamento no aceptado o una descarga que se demora más allá de lo razonable. En un fletamento por viaje, el problema se conjura insertando cláusulas que fijan un tiempo máximo para la descarga (plancha) y una indemnización si se sobrepasa (demora) pero, como el "Idahoe" estaba fletado por tiempo (Time Charter), en lo referente a la permanencia a bordo de una "carga no deseada" estaba a merced del fletador. Continuando la broma, hoy podría alegarse la Segunda Cláusula Baltime ("...para el transporte de mercancía legal .../... quedando excluido el embarque de mercancías perjudiciales"), pero como el fletador ya había demostrado gran interés en recibir la totalidad del "cargamento" ("...allowing none to leave the Boat before reaching Louisville"), a Newcomb no debía preocuparle su aceptación en destino. Años después se quejaría amargamente de que las autoridades civiles y militares "...would not allow my boat to land, and put guards along the shore to prevent me from doing so" pero, aquel 15 de Julio, debió suponer que la guardia armada que le esperaba en Louisville eran una especie de vigilantes de seguridad. Pronto comprobaría que, como la fragata que el infeliz capitán Mangouras podía ver desde el puente del "Prestige", aquellos militares no estaban allí para



ayudarle a entrar, sino para acompañarle a la puerta.

Como en Nashville, las malas noticias llegaron a través del Jefe de Transportes local (capitán J.H.Ferry), que informó cumplidamente a Newcomb de que la ciudad de Louisville no estaba preparada para recibir “carga peligrosa”. También como en Nashville, el agobiado Newcomb elevó su queja a un superior (el general de brigada J.T. Boyle, gobernador militar de Kentucky), al que relató la épica defensa de su buque contra repetidos abordajes de ribereños en celo y la imposibilidad de continuar viaje en tales condiciones. Más comprensivo que su colega de Nashville, el general le asignó una escolta de doce hombres al mando de un joven teniente (“Lieut.Ludkin, of Col. Marc Munday’s regiment”, según la prensa); solventada la pega, se lo quitó expeditivamente de encima ordenándole continuar más de 200 km río arriba hasta Cincinnati (Ohio, fuera de su jurisdicción) y esperar allí nuevas instrucciones. Entre dimes y diretes un grupo de fulanas consiguió fugarse y, antes de ser atrapadas, perdieron el barco; el “Nashville Dispatch” recogería la noticia del regreso a casa de doce de ellas tras pasar unos días a la sombra... y con billetes gratuitos de tren por cortesía de las autoridades de Louisville, lo que demuestra que, ya en 1863, los norteamericanos destilaban modernidad. Otra faceta de la cultura yanqui que asombra a los historiadores es el dinamismo de su estructura económica, capaz de reajustar oferta y demanda antes de que a nadie le dé tiempo de pronunciar la palabra “crisis”; a este respecto, la recuperación del sector “ocio y servicios” de Nashville puede considerarse paradigmática. El 10 de Julio, apenas asentado el polvo de la batalla de “Smoky Row” y subsiguiente deportación de su vecindario femenino, un titular del “Nashville Daily Press” (“Black prostitutes replace white prostitutes in occupied Nashville”) arruinaba el día al victorioso



*Sala de máquinas y personal a su cargo en un vapor fluvial de la época. La máquina de vapor parece constar de dos cilindros horizontales, a sus pies, se observa un tablero de ajedrez para distraer a la peña de sus obligaciones (Foto de autor desconocido procedente del libro "The Mississippi Steamboat Era")*

general. El periódico se quejaba airadamente de que ninguna ciudad había sido tan vergonzosamente “abused by the conduct of its unchaste females, white and negro” como lo había sido Nashville en los últimos meses, y que la súbita “expatriation of hundreds of vicious white women” solo había servido para hacer sitio a igual cifra de “negro strumpets”. El articulista finalizaba expresando su confianza en que, tras liberar la ciudad de “libidinous white women”, el general Granger se ocupara de los “hundreds of insolent black ones who are making our fair city a Gomorrah”.

Aunque a menor escala, a bordo del “Idaho” y camino de Cincinnati Newcomb tenía que enfrentarse a su propia ciudad del pecado: según algunas fuentes, el destacamento militar embarcado pronto imitó a la tripulación mezclándose “freely with the prostitutes” para libar de flor en flor (“sampling”, dicen las crónicas) “apparently free of charge”; así, los mismos uniformados que habían liado al capitán en Nashville y vuelto a liarle en Louisville, contribuían ahora activamente a la degradación moral

de su buque, que tras protagonizar una defensa numantina devenía en nido de gomorritas. Ciertamente, los soldados conjuraban con su presencia la amenaza de nuevos abordajes, pero sus actividades lúdicas y, sobre todo, la circunstancia de viajar y comer de gorra, los convertían a ellos mismos en abordadores. Newcomb también se quejaría de que, en el transcurso del viaje, solicitó víveres al Ejército en varias ocasiones para alimentar al pasaje, “...but at each place was refused by the officer in charge”. A este respecto, una de las figuras más antiguas del Derecho Marítimo es la “Avería Gruesa”, que “grosso modo” obliga a todos los involucrados en un viaje a contribuir a los gastos extraordinarios que el capitán deba afrontar para superar una crisis. En algún momento Newcomb debió recurrir a este truco, pero sus pasajeras alegaron impecablemente que, habiendo embarcado obligadas por el Ejército, el problema era responsabilidad de los militares y en modo alguno pensaban contribuir a su propia manutención.

Tras un fulgurante viaje río arriba el 16 de Julio el “Idaho” llegó a



*Esta fotografía del salón corrido del “Lula Prince” da idea del escenario de las desventuras y destrozos sufridos por el capitán Newcomb. Las puertas a banda y banda son accesos a camarotes de pasaje, y en uno de los extremos del local (probablemente a popa) debería haber un salón abierto reservado para señoras. En la esquina superior derecha se aprecian las claraboyas que dan a la “Cubierta Texas”, suministrando luz natural; el individuo en primer plano (¿el “clerk”?) parece sobreactuar haciendo horas extra en su escritorio a la hora de comer ¡y sin quitarse el sombrero!*  
 (Thomas H. & Joan Gandy Photographic Collection)

Cincinnati, supuestamente para recibir instrucciones, y con la misma presteza el desprevenido y “perplexed commanding officer, Captain Schmidt, uncertain of the correct procedures” ordenó que todas las fulanas permanecieran a bordo: tras prohibírsele expresamente atracar, Newcomb acabó fondeando (en sus propias palabras) “in the stream opposite Cincinnati”. Como la ribera del río Ohio frente a Cincinnati no está en Cincinnati ni en Ohio, sino en Kentucky (su jurisdicción de procedencia), es posible que Newcomb utilizara un eufemismo; lo que no ofrece dudas es la capacidad del tal Schmidt para sobreponerse a la perplejidad. Al día siguiente, “The Cincinnati Gazette” daba la noticia de la llegada del “Idahoe” refiriéndose sus pasajeras como “carga”, informando con escepticismo que no

parecía haber un gran deseo por parte de las autoridades de dar la bienvenida a “such a large addition to the already overflowing numbers engaged in their peculiar profession”, y que los alegatos contra su desembarco habían sido tan perentorios que la embarcación había sido “taken over to the Kentucky shore”. En Kentucky y frente a Cincinnati estaban las localidades de Newport y Covington, pero el mismo periódico, tras informar que sus autoridades tampoco tenían gran interés en recibir el “cargamento”, se lamentaba de que “the consequence is that the poor girls are still kept on board the boat”. Unas catorce pasajeras (probablemente, las respetables matronas secuestradas por error) consiguieron desembarcar gracias a mandamientos judiciales de “habeas corpus”, pero las ciento y

pico restantes, la docena de soldados y la propia tripulación del “Idahoe” quedaron fondeados en medio del río, a la espera de “instrucciones”. Lo que para unos debió resultar una prisión flotante a otros les parecería el jardín del Edén, pero de haber sabido que se iban a tirar fondeados casi dos semanas, buena parte habría huido del “paraíso” a nado.

## PROTESTA DE AVERIAS

No hay constancia de que en ningún momento de su odisea Newcomb considerara estar en el paraíso, sino más bien en un infierno donde, además, el combustible de las calderas corría de su cuenta. Pasado un tiempo prudencial y considerando quizá que, por su formación, los militares no tenían claros los límites de un “Time Charter”, se armó de valor y en la mejor práctica comercial envió un telegrama de protesta a su “fletador”, el temperamental Secretario de Guerra Edwin M. Stanton, explicándole la complicada situación en que le habían colocado sus “agentes locales”. Demócrata en una administración republicana, Stanton hacía de dóberman de Lincoln (al que tampoco dudaba en morder), creía vivir rodeado de idiotas, hablaba de “the imbecility of this Administration” y, en sus relaciones con los militares, era un conocido “cortador de cabezas”. En cambio, no parece que tuviera un gran sentido del humor ni que pensara que, en una guerra, las funciones del Secretario de Guerra incluyeran apagar incendios originados por ocurrencias de sus subordinados. Precisamente aquellos días, Stanton andaba algo más que liado con los informes de la batalla de Gettysburg, casi simultánea a la de “Smoky Row”, pero de mayor importancia para el destino de la Unión. Así, en respuesta a su telegrama Newcomb recibió la orden de reintegrar su “carga” al puerto de origen mientras, como era de temer, una salva de cáusticas observaciones disparada en Washington impactaba



sobre el ego de dos generales en Tennessee. Siendo también abogado, Stanton incluyó otra cláusula en el contrato de fletamento, “warning Granger” que si la “carga” no era aceptada en Nashville “he would be looking for a new job”.

Para entonces, el general Granger ya había asumido nuevas responsabilidades como comandante militar de Nashville, donde la juerga adquiría caracteres babilónicos. El 25 de Julio, el “Nashville Daily Press” se quejaba del temor inspirado por la desagradable y ruidosa soldadesca “...and insolent negroes” que acumulaban indignidades “upon helpless and respected non-combatants of both sexes”. El periodista, tras dar coba a Granger y al “Provost Marshal” alabando la “sabiduría” de su “official direction”, les exhortaba a adoptar medidas más enérgicas para transmitir a la ciudadanía la sensación de que “our city is not in the possession of anarchists” y, mediante tal esfuerzo, verse justamente “entitled to all the honor of a conqueror”. A decir verdad, el mismo periódico informaba que en los dos días anteriores habían sido detenidos entre cuarenta y cincuenta soldados (y ciudadanos) “...mostly for drunkenness and dissolute conduct”, pero el 27 de Julio Granger hizo un esfuerzo adicional en su carrera de “conquistador” emitiendo la “Orden General nº19”, que entre otras medidas regulaba la velocidad de los jinetes y ordenaba el cierre de todos los “...saloons, bars and drinking houses .../... punctually, at 10 o'clock P.M.” En tales circunstancias no fue de extrañar que, ante el rumor de que Washington había ordenado el regreso de las “ill famed women of the town”, el “Nashville Daily Press” recogiera la “esperanza general” de que tal rumor fuera infundado, sugiriendo (solo medio en broma) enviarlas a Salt Lake City para su “conversión” por los mormones.

Por desgracia para los ciudadanos de orden, el rumor era cierto: tras permanecer trece inolvidables días fondeado frente a la inaccesible Cincinnati, el 28 o el 29 de Julio Newcomb pudo levar el ancla y salir



Derrota fluvial de ida y vuelta entre Nashville y Cincinnati. En 1863 ya había una línea de ferrocarril entre Nashville y Louisville, con un ramal que salía desde Bowling Green hacia Clarksville y Memphis. La ruta seguida por Newcomb en el “Idahoe” está marcada en azul, aunque el embalse situado entre Clarksville y Paducah (Kentucky Dam) no se construyó hasta casi un siglo después (Elaboración propia sobre un mapa mudo extraído del “Atlas Encarta”)

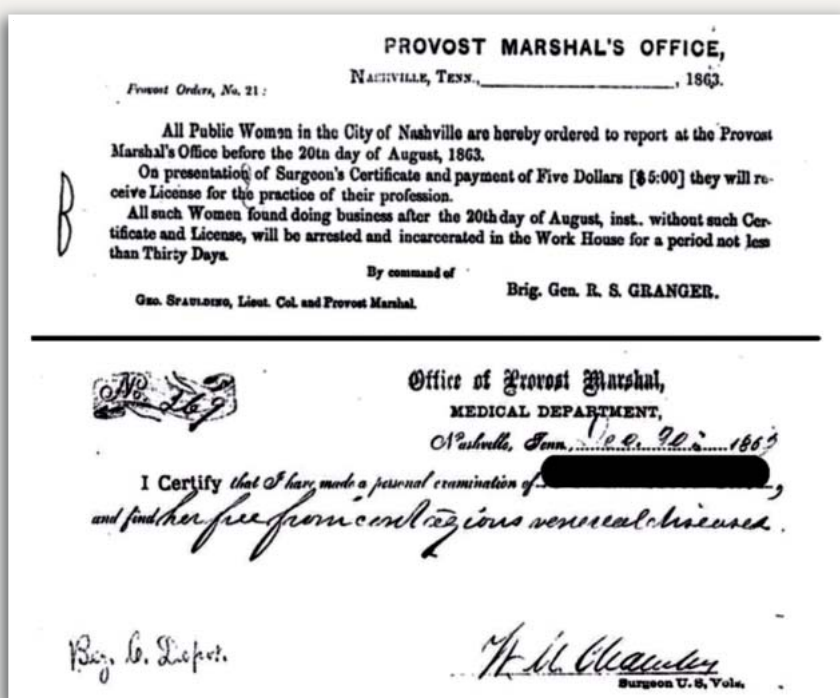
zumbando río abajo camino de Nashville. La virtud de las pasajeras seguía razonablemente protegida de la “amenaza exterior” por la fuerza embarcada, pero hay indicios de que como “guardia de interior” esta fuerza no estuvo a la altura. Según mi experiencia, un fondeo prolongado sin posibilidad de salir a tierra solivianta a los ocupantes de un buque más que una larga travesía; en el caso del “Idahoe”, la “peña” ya estaba soliviantada de antemano y carecía de experiencia de embarque, por lo que un fondeo indefinido garantizaba una mamparitis de libro. Los relatos disponibles pasan de puntillas sobre estas dos semanas, pero la reclamación de daños elevada por el capitán constata que, entre otros destrozos, las mesas del salón “were broken from frequent fights of the women”, lo que demostraría el uso de armamento pesado por las fulanas y explicaría el repliegue táctico de la infantería, superada

diez a uno y privada del auxilio de la caballería al operar en un medio acuático. Sorprende la naturaleza guerrera de un colectivo al que, ingenuamente, uno podría imaginar como profesionales del amor.

Tras seis o siete días de viaje río Ohio abajo y Cumberland arriba, el 4 de Agosto el “Idahoe” llegó a Nashville, de donde había salido cuatro semanas antes, siendo recibido en olor de multitud. Con cierta rechifla, el “Dispatch” del día siguiente informaba que “un gran número de espectadores visitó el desembarcadero con el propósito de ver el vapor que se llevó y trajo de regreso el precioso cargamento”, finalizando con un “the Idahoe has now become famous” que confirmaba los peores temores de su desesperado capitán y copropietario. Continuando en la mejor práctica comercial, Newcomb solicitó de la autoridad militar lo que hoy llamaríamos un Comisario de Averías, a fin de levantar acta de los destrozos y sustentar futuras

reclamaciones. Cuatro días después el capitán James Hughes, designado por el general Rosencrans, redactó un informe que hablaba de camarotes destrozados, colchones terriblemente sucios y, en general, un barco “badly damaged”, recomendando una indemnización de 1.000\$ por daños materiales al considerar que se trataba de un buque nuevo. Paralelamente, Newcomb reclamó a los militares otros 4.300\$ en concepto de alimentación de sus pasajeras durante cuatro semanas, incluyendo la adquisición de “medicine peculiar to the diseases of women in this class”.

Así como los españoles hubimos de digerir la carga del “Prestige” con intereses, los habitantes de Nashville y el ejército de la Unión tuvieron que “reabsorber” sus fulanas con el coste añadido de un “viaje a ninguna parte”. En ambos casos se demostró que, en ausencia de una estrategia realista, los mejores esfuerzos pueden resultar improductivos, y que una ciega huída hacia adelante puede acabar en el punto de partida. Llama la atención que, tras pifiarla estrepitosamente, las autoridades locales no fueran arrojadas al infierno mediático que reservamos en España para estos casos, sino que vieran agradecido su intento por una prensa que, cuando lo creía oportuno, tampoco dudaba en arrear estopa a los militares. Una semana después de regresar el “Idahoe”, el Provost Marshal veía reconocida en el “Nashville Daily Press” “the complex and responsible nature of Col. Spalding’s functions”. El mismo periódico deseaba el 13 de Agosto “All honor to General Granger, for trying to do his duty”, pero las guerras no se ganan con intentos y, para entonces, Granger ya combatía el problema con una estrategia tan radical como la anterior. En una “Provost Order n°21” sin fecha, pero que debió emitirse hacia el 11 de



Arriba: “Orden Comunicada” n° 21 de 11 de Agosto de 1863, por la que se dispone que todas las fulanas de Nashville comparezcan en la oficina del T.Col. Spalding con 5\$ y un certificado médico. Abajo: Certificado Médico n° 169 expedido cuatro meses más tarde; he borrado el nombre y apellido de la beneficiaria para que nadie pueda acusar a esta venerable Revista de cotilla (Composición propia con dos documentos procedentes de los “National Archives” y extraídos del libro del Dr. Thomas P. Lowry que figura en la bibliografía)

Agosto, Spalding (“by command of Brig.Gen. R.S.Granger”) ordenó que todas las “Public Women” de Nashville se personaran antes del día 20 en su oficina, donde mediante la presentación de un certificado médico y el pago de 5\$, recibirían “License for the practice of their profession”. Según dicha orden, las que a partir de aquella fecha fueran sorprendidas “doing business” sin certificado y licencia serían “arrested and incarcerated in the Work House” por un periodo no inferior a treinta días. Un certificado que ha llegado hasta nosotros está expedido por el propio “Medical Department” de la “Office of Provost Marshal” y, en él, un desdichado “aspirino” certifica que “I have made a personal examination” de la interesada, encontrándola libre de “enfermedades venéreas contagiosas”.

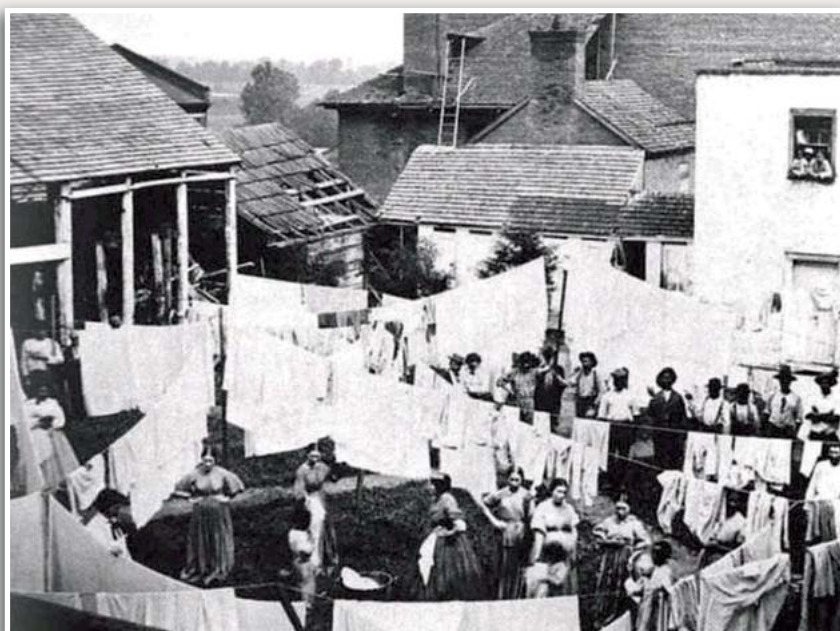
La visión de un general haciendo de pseudo-proxenetista a 5\$ por pupila

invita a filosofar sobre los peligros de las “necesidades del servicio”, pero en lo sanitario la cosa funcionó y el invento se ha citado como el primer sistema de prostitución legalizada en los EE.UU. En Nashville se otorgaron 352 “licencias”, y 92 mujeres fueron internadas en un hospital creado “ad hoc”... ¡en la anterior residencia del obispo católico! Urge aclarar en honor de Granger que dicho hospital, establecido en Septiembre, se financiaba con los “honorarios” de licencias y reconocimientos, que serían semanales. Tras estas medidas, los picos de infecciones entre la población de prostitutas estuvieron asociados a la incorporación de nuevos reemplazos de soldados, que traían la peste de sus lugares de origen.

Pasados dos años de su aventura y con la guerra ya finalizada, los armadores del “Idahoe” seguían sin cobrar un dólar por gastos y destrozos y, en Agosto de 1865, Newcomb se presentó en Washington armado de abundante



munición de papel para reclamar su dinero. Tras ser tonteado de oficina en oficina durante una semana, Newcomb recurrió otra vez al Secretario de Guerra Stanton, al que elevó un memorial donde, además de relatar con pelos y señales sus desventuras, se quejaba de que ya había advertido que un cargamento de fulanas en su vapor “*would forever ruin her reputation as a passenger boat*”, y que desde entonces el “*Idahoe*” era conocido como “*el burdel flotante*” (“*she is now since known as the floating whore house*”). Tras un informe favorable en el que salieron a relucir las “*necesidades del servicio*” (“*These women .../... were giving the disease to the US soldiers serving in the army of Tenn, and it became necessary and for the good of the service to have them removed from Nashville*”), el 19 de Octubre el Departamento del Tesoro autorizó el pago de 1.000\$ por daños ocasionados en el “*Idahoe*” “*by prostitutes transported by order of Gen. Morgan*”. Además, se autorizó el pago de otros 4.347\$ “*for subsistence and medicines furnished to 111 prostitutes*” a razón de 1,50\$ diarios cada una, descontándose de aquella cantidad “*180 Rations furnished by U.S. at \$17.70 per 100*”; la indemnización total ascendió a 5.316,04\$. Según estas cifras, en algún momento el “*Idahoe*” debió recibir provisiones del ejército para día y pico, intuyéndose que, aún descontando el coste de las medicinas, el “*pasaje*” pareció disfrutar de una considerable “*mejora de ración*”. Si, como parece, la ración andaba por los 0,18\$ diarios, su comparación con la “*dieta*”



Fotografía del patio del “Female Venereal Hospital” de Nashville en día de colada. El pie de foto original señala que es probable que las “lavanderas” también sean pacientes, por lo que debemos descubrirnos ante el valor físico de la decena de caballeros que han conseguido colarse en el recinto y salir en la foto (Fotografía procedente de los “National Archives” y extraída del libro del Dr. Thomas P. Lowry que figura en la bibliografía)

asignada al “*personal civil*” explicaría el ascetismo militar que impregna las películas de John Ford.

Escarmentado de su faceta de naviero y harto de ser la rechifla del río, aquel mismo año 1865 o el siguiente el capitán Newcomb vendió su parte del negocio, dejó el mando del “*burdel flotante*” y desapareció de la historia. El general Granger, tras defender Nashville de un ataque sudista en 1864 y destacar en otras acciones de guerra, fue estampillado de general de división y ascendido a teniente coronel efectivo, jubilándose como coronel en 1873. Su eficaz flagelo de

pecadoras, el T.Col. Spalding, que había empezado la guerra de soldado, la acabó estampillado de general de brigada siendo después agente especial del Tesoro, alcalde de Monroe y congresista del Partido Republicano por Michigan. Finalmente, la ciudad de Nashville pudo librarse del destino de la disoluta Gomorra, pero fue condenada a convertirse en capital mundial de la música “*country*”; en cambio, al vapor “*Idahoe*” lo reclamó el fuego purificador del infierno y en Enero de 1869 se hundió en el río Ouachita, en Louisiana. ■

## BILIOGRAFÍA Y FUENTES

Contar esta historia con un mínimo de rigor tiene el problema de que su naturaleza (solo en parte) jocosa, invita a la exageración y, a veces, contamina las fuentes. Por suerte se conservan algunas originales, como la reclamación económica del capitán Newcomb, que los lectores interesados encontrarán junto a algún otro documento en la página web de la “*American Heritage Magazine*” (“*Captain Newcomb and the Frail Sisterhood*”). La segunda pata de mi relato son las hemerotecas de la época, principalmente la que tiene en Internet la “*Tennessee Historical Comisión*” (no he querido mejorar su inglés “*del Oeste*”). Sobre esta base “*histórica*” he añadido detalles de media docena de libros que citan los hechos de pasada, entre ellos destacaré el del Dr. Thomas P. Lowry (“*The*

*Story the Soldiers Wouldn't Tell, Sex in the Civil War*”, Stackpole Books, 1994) y el de Geoffrey Regan (“*The Guinness Book of Naval Blunders*”, Guinness Publishing, 1993), que dedica un par de páginas a la aventura del “*Idahoe*” y por el que me enteré de su existencia. Los datos sanitarios proceden de los trabajos del Dr. Alan Winkworth (“*Sex and the Civil War; A Medical Perspective*”, 2005) y de James B. Jones Jr. (“*Prostitution in Tennessee During the Civil War*”, 2003). Para la navegación fluvial en la Norteamérica del siglo XIX, he recurrido al volumen VI (“*The Advent of Steam*”) del impagable “*Conway's History of the Ship*”, y los escasos datos disponibles del “*sternwheeler*” (que eso era) “*Idahoe*”, proceden de la página Web “*Riverboat Dave's Paddlewheel Site*”. Finalmente, lamento el exceso de citas literales, pero una historia tan increíble lo exigía; sigo en [jartorre@eresmas.com](mailto:jartorre@eresmas.com)