

OSCURO COMO LA TUMBA - Luis Jar Torre

(El naufragio del HMS "Serpent")

(Publicado en la Revista General de Marina, Mayo de 2006)

Se quejaba un lector el año pasado de que en las páginas de esta Revista no hubiera aparecido nunca un artículo sobre la pérdida del HMS "Serpent" y, tratándose del naufragio más emblemático de la "Costa de la Muerte", no le faltaba razón. Tampoco faltarían razones para no escribirlo, porque la leyenda ha "mejorado" esta historia al extremo de contaminar fuentes normalmente "potables". Así, libros especializados, publicaciones oficiales, guías turísticas e incluso compañeros de oficio están convencidos de que el "Serpent" era un buques-escuela (cuando no un acorazado) que navegaba "atestado de jóvenes cadetes", y hasta la que podríamos considerar obra de referencia sobre accidentes marítimos en esta costa nos informa que "...en el Serpent iban 175 jóvenes pertenecientes a la crema social inglesa...". Dada la realidad social del "Serpent" y su época, puedo imaginarme a las víctimas desternillándose de risa en el más allá ante semejante cumplido. La leyenda también incluye un cura "carca" y otro "progre", montañas capaces de desviar agujas magnéticas, cofres llenos de monedas de oro y "raqueiros" saboteando los faros para apropiarse del vil metal. Lo cierto es que, lejos de ser un acorazado y mucho menos un buques-escuela, el "Serpent" era un fiasco naval que como castigo a su propia ineficacia se dirigía a hacer de patrullero en el quinto pino sin un triste guardiamarina a bordo. No podemos descartar que algún oficial transportara cierta cantidad de oro en sus muelas, pero la historia de avisados lugareños liando al personal con variaciones del truco de la vaca y el farol es tan inverosímil como la del rumbo torcido por el "atractivo" de los montes. Finalmente, todo apunta a que el cura "carca" solo era un hombre temeroso de Dios y del Señor

Obispo, y su colega "progre", literalmente, un tipo de armas tomar.

No me animaba a escribir este artículo porque, aun disponiendo de información sobrada acerca del buque y la justa sobre su pérdida, carecía de datos para intentar

"...en el Serpent iban 175 jóvenes pertenecientes a la crema social inglesa..."

meterme en el pellejo de su dotación, algo imprescindible para valorar un accidente con cierta honradez. En 2002 el escritor Juan Campos publicó un delicioso libro (ver bibliografía) que dedica 87 páginas al "Serpent" y, sobre todo, a sus hombres; la suya debió ser una investigación bastante más que rutinaria y su resultado fue un riguroso cargamento de nombres, detalles y circunstancias con los que asfaltar la leyenda.

"Está siempre vigilante, y ten presente además: si hay peligro por delante, modera, para o da atrás"

Sin perjuicio de la épica, algunos pormenores exhumados otorgan a naufragos, auxiliares e instituciones un reconfortante barniz humano, permitiendo esbozar una sonrisa en medio del drama. Es habitual que los grandes accidentes vengan precedidos de pequeños errores que complican el escenario hasta que uno mayor desencadena el desastre, y este no fue una excepción. Hoy sería impensable que, como le ocurrió al "Serpent", un buque se estrella-

ra ciegamente contra la costa a menos que su guardia de puente se abandonara en brazos de Morfeo o cayera rendida de agotamiento, pero esta historia nos recuerda la vigencia de la última regla del "Pseudo-Reglamento de Abordajes" de nuestros mayores: "Está siempre vigilante, y ten presente además: si hay peligro por delante, modera, para o da atrás". Yo añadiría que, enfrentados a una coyuntura náutica realmente comprometida, siempre cabe el recurso heroico (para el ego) de mostrarle la popa, "maniobra" que aporta un prestigio limitado pero muy superior al que suponen un agujero en el casco o una playa sembrada de cadáveres.

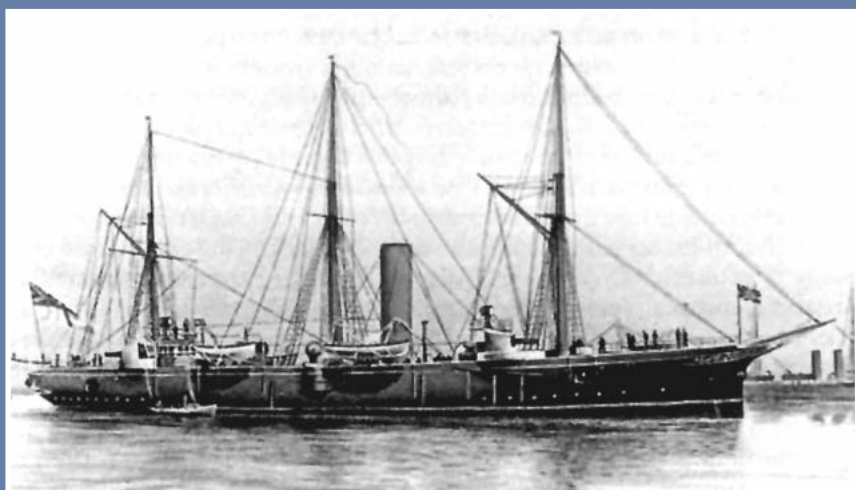
ESTRENO

Durante las últimas décadas del siglo XIX la Royal Navy padeció una fase creativa de la que surgiría el buque de guerra tal y como había de conocerse hasta mediados del siglo XX. Al no poder efectuar sus experimentos con gaseosa, resultó inevitable la aparición de cierto número de engendros: como ocurre en la naturaleza, hubo mutaciones poco exitosas a las que el entorno no permitió "reproducirse" y otras tan inviables que apenas precisaron ayuda para desaparecer de la faz de la tierra. Así, veinte años antes de esta historia y en las mismas aguas, el acorazado experimental "Captain" zozobró llevándose consigo a su creador y cerca de 500 hombres. La mutación origen del "Serpent" trataba de crear una nueva raza: el "crucero torpedero", suficientemente grande para acompañar a la flota protegiéndola de los torpederos "puros" (pequeños y veloces, aunque poco marineros), pero no tan grande como para autolimitarse en número al encarecer su construcción;



además, debía tener la suficiente velocidad para actuar él mismo como torpedero contra la flota enemiga. Obviamente, la táctica anti-torpedero consistía en freír a pildorazos al intruso antes de que se acercara lo suficiente, lo que obligaba a atiborrar la cubierta de artillería, pero la velocidad requerida para permitir actuar también como torpedero a semejante “*supercañonero*” exigía líneas finas y un atracón de máquinas y calderas. Inevitablemente, el intento de encajar todo en un buque pequeño y barato degeneró en una “*Hormiga Atómica*”, apodo asociado a una de nuestras corbetas tipo “*Descubierta*” en una campaña lejana.

El primer intento fueron los dos cruceros tipo “*Scout*” (1885), poco marineros “...and too slow to serve as fleet torpedo boats”; comparando el desplazamiento máximo de estas “*Super-Hormigas*” (1.580 toneladas) con las nuestras (1.479 toneladas) parece confirmarse que, en la evolución, la función crea el órgano. Tras aplicar al proyecto cierta “*terapia genética*” surgieron los ocho cruceros tipo “*Archer*” (1888), algo mayores, mejor armados y mejorados en lo posible. Debía haber mucho que mejorar porque, en 1887, esta Revista reseñó que tras disparar una salva el “*Scout*” “...aunque parezca extraño, seguidamente balanceaba, inclinándose una vez 30° oscilando con regularidad de una a otra banda por algunos minutos después”; por lo demás, el articulista no disimulaba su entusiasmo. En mi opinión, los síntomas aparentan una mala distribución transversal de pesos, quizá por llevar cuatro montajes de 5” a banda y banda que, al no estar en crujía, originarían importantes inercias en una unidad más bien canija y cuya estabilidad los propios británicos calificaron de “*pobre*”. Precisamente una de las “*mejoras*” consistió en añadir otras dos piezas en el combés e incrementar a 6” el calibre del conjunto, con lo que la “*balansera*” quedó asegurada. El HMS “*Serpent*” fue el sexto de la segunda serie, siendo botado en 1887 y entregado en Marzo de 1888; tenía 73,15 metros de eslora, 10,97 de



El “*HMS Serpent*”, todavía pintado de negro, en una litografía publicada con motivo de su pérdida por “*La Ilustración Española y Americana*”

manga y 4,42 de calado con un desplazamiento máximo de 1950 toneladas. Los seis montajes de 6” se apretujaban a bordo con ocho piezas de tiro rápido, dos ametralladoras, tres tubos lanzatorpedos (inicialmente se preveían 10), dos salas de calderas, otras dos de máquinas, 475t de carbón, 176 agobiados tripulantes... ¡y un espolón! El “*Serpent*” y el “*Racoon*”, construidos en un astillero diferente, tenían algo más de potencia

el aumento de potencia y “*aligeramiento*” de tubos lanzatorpedos sufridos por el “*Serpent*” y el “*Racoon*”. El mejor piropo disponible solo califica su comportamiento en la mar como “*reasonable*”, estropeándolo a continuación un “...overgunned for their size wich caused them to roll abnormally at times and make them very wet in heavy weather”. Con el tiempo también nuestra Revista enfriaría su entusiasmo, publicando en 1891

“En mi opinión, los síntomas aparentan una mala distribución transversal de pesos, quizá por llevar cuatro montajes de 5” a banda y banda que, al no estar en crujía, originarían importantes inercias en una unidad más bien canija y cuya estabilidad los propios británicos calificaron de “pobre”.

(4.500 I.H.P.) que sus compañeros, a los que aventajaban en un nudo con una velocidad máxima de dieciocho y pico pero, a despecho de sus cuatro calderas, dos máquinas de vapor horizontales y dos ejes, toda la serie aparejaba de pailebote de tres palos, por si las moscas y para ahorrar carbón.

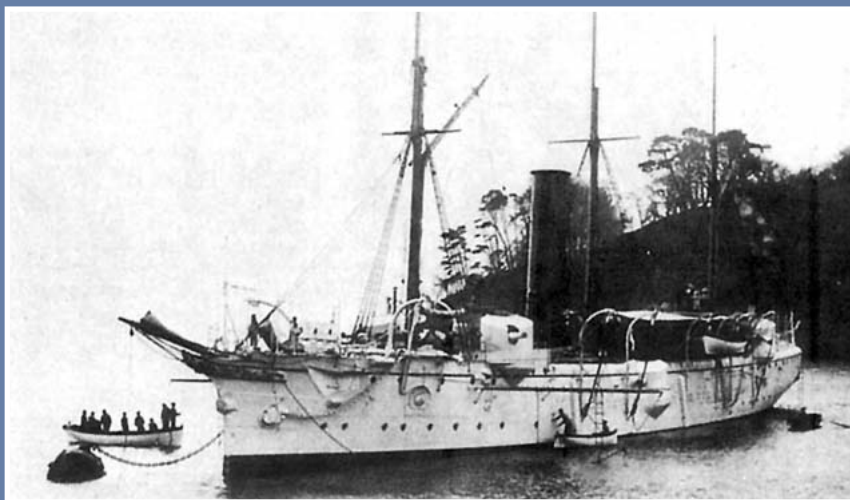
Los primeros buques de la clase “*Archer*” no causaron mejor impresión que sus predecesores, y un informe de 1888 ya los calificaba de “...unsteady gun platforms, probably because their armament was too heavy.” También se les consideró demasiado lentos para actuar como torpederos, lo que explicaría

que “...dan amplios bandazos; el *Racoon*, haciendo 10 millas, embarcó tanta agua que todo el castillo, hasta los pescantes de hierro, se torció o rompió; el agua entraba por todas partes y la gente no podía ponerse un traje seco. No convienen, por último, en los países cálidos, por la debilidad de las paredes y la ausencia total de revestimiento de madera en el interior...” De modo característico la mayoría de estas unidades acabaron en el trópico, quizá por considerar más aceptable el Almirantazgo que sus dotaciones se ahogaran en sudor en lugar de ahogarse sin más; con todo, no debemos olvidar que,

por su velocidad y armamento, estos buques continuaban siendo formidables para su tamaño, al menos en Camerún y con calma chicha. A su empapada y comprimida dotación no debían parecerles gran cosa, menos aún a los currantes de unas salas de máquinas y calderas que han sido descritas como *“very cramped”*.

Mientras sus compañeros de serie iban perdiendo el color negro de la flota y desfilaron pintados de blanco hacia remotos parajes, el *“Serpent”* participó al menos en tres maniobras de verano entre 1888 y 1890 pero, finalizadas estas últimas y a despecho de su mayor velocidad, también lo pintaron de blanco, ominoso signo que presagiaba tiempos mucho más cálidos. Semejante cambio de base originaría hoy cierto ruido acerca del *“apoyo”*, pero en la máquina del *“Serpent”* casi todo estaba por duplicado, en su cubierta había mástiles por triplicado y, en 1890, la Royal Navy disponía de un arsenal en cada esquina del globo. Además, la tecnología de la época permitía a los *“maquis”* intentar reconstruir (cuando no *“mejorar”*) muchas de las piezas. Juan Campos menciona que las pruebas del *“Serpent”* consistieron en no menos de diez pifias consecutivas de ejes, válvulas y hasta una tapa flácida en el cilindro de alta de la máquina de babor pero, superado el habitual *“rodaje”*, las plantas de esta serie se demostraron fiables a pesar de su atípica concentración de potencia en un espacio muy reducido.

Al *“Serpent”* le tocó el muerto de relevar a su gemelo *“Archer”* en la poco recomendable *“West Africa Station”*, que comprendía *“grosso modo”* desde Sierra Leona hasta el Cabo de Buena Esperanza. Eliminado el tráfico de esclavos, allí la cosa iba fundamentalmente de mostrar el pabellón a otras potencias europeas que huroneaban en busca de un lugar al sol e impresionar a los nativos con el poderío del hombre blanco. Es significativo que, aquel mismo Octubre de 1890, dos compañeros de serie (el *“Cossack”* y el *“Brisk”*) participaron en la expedición



La única fotografía del “Serpent” que he podido encontrar no permite apreciar detalles, por lo que he seleccionado ésta de su gemelo el “Brisk”, segundo de la serie y prácticamente indistinguible. Ya está pintado de blanco y, a juzgar por el paisaje, “desterrado” en un apostadero tropical. Además de dos de los tres tubos lanzatorpedos (uno en la roda y otro bajo el pescante de gata), resulta claramente visible el montaje de 6” (152mm) de proa/babor, de ubicación ciertamente audaz para buque tan esmirriado; su situación y la de los cinco restantes (de los que se aprecian dos) apunta un problema de distribución transversal de masas e inercias que explicaría su congénita “balansera”. Tamaña “ferretería” justificaría el escaso entusiasmo que despertaba su estabilidad, no siendo descartable que, con tiempos achubascados, el uso del aparejo exigiera gran aparato de imaginación sacra. (Foto de autor desconocido extraída del “Conways” citado en la bibliografía)

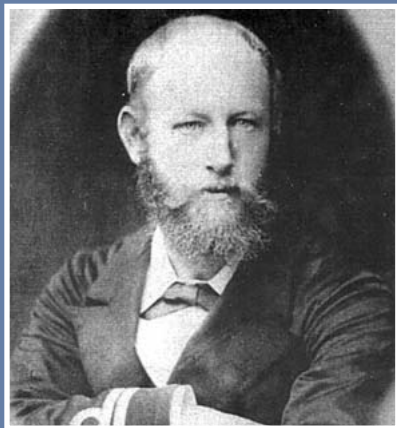
encargada de incendiar la casa (y la ciudad) del Sultán de Witu, al Norte de Zanzíbar, acusado de ordenar el asesinato de nueve alemanes. También es significativa la lista de bajas británicas (doce heridos y varios casos de insolación): como aprendimos en Cuba, el trópico se las bastaba para diezmar a los europeos sin auxilio del enemigo. Con tales antecedentes y considerando que las comisiones a colonias solían durar años, nada hace suponer que la dotación del *“Serpent”* ni sus familias se mostraran entusiasmadas con los designios del mando.

REBAJAS

Para el C.F. Harry Leith Ross, Comandante del Buque de Su Majestad *“Serpent”*, la familia no debía ser una preocupación acuciante porque estaba soltero y, aunque su madre había muerto y su padre tenía 81 años, éste tenía la vida perfectamente resuelta, no

tanto por haberse vuelto a casar con una mujer 43 años más joven como por ser el Quinto Señor de Arnage y propietario de un castillo en Escocia. Con dos hermanos vivos mayores que él, Harry había tenido que buscarse su propio *“señorío”* en la Royal Navy y en Septiembre de 1890 acumulaba 41 años de edad, 21 de servicio, 4 en el empleo y tres meses en el *“Serpent”*. Ya había mandado durante cuatro años un cañonero en Australia, y parece que no era un mal tipo. El más antiguo de sus tres *“patanegras”* era el 1er. Teniente Greville, de 29 años de edad, que según un genealogista era hijo del Contralmirante Greville y supuesto descendiente de Guillermo el Conquistador. Le seguían el Teniente MacLeod, de 26 años, que como el Comandante también era hijo segundón de un noble escocés con castillo (el Quinto Señor de Cadboll) y el Teniente Richards, compañero de promoción de MacLeod y Oficial de Derrota que podía alegar el justo

título de ser sobrino del Almirante Richards. Completaban la oficialidad un médico, un sobrecargo, tres maquinistas, un contraamaestre descalabrado y un artillero de torpedos; esta “segunda sección” gozaría de un “glamour” bastante más escaso y el resto de los 176 tripulantes debían andar secos, lo que no implica necesariamente que se chuparan el dedo.



*El CF Ross, comandante del HMS *Serpent*, fotografiado en el empleo de TN. (Foto Jean Lamb)*

Una de las historias más deliciosas de la “preparación del buque para salir a la mar” la protagonizó un fogonero, detenido tras montar bronca cuando la policía “...taken his sister into custody for disorderly conduct...” (me encanta el eufemismo). Multado con diez chelines optó hábilmente por prisión sustitutiva, pero el juez le despachó con viento fresco, no fuera a perder el barco. Tampoco lo perdió otro fogonero que pasó casi directamente de la mazmorra a la mar, ni un mecánico que no pudo desembarcar pese a haber pagado las doce libras del “desenganche”, pero hubo quien no regresó de permiso y un par de “firmas” que consiguieron condenas de la suficiente entidad como para despedir el buque entre rejas. No sorprende que cinco de los seis “fuguillas” fueran de la “brigada del carbón” o trabajaran en máquinas, donde no debían prometérselas muy felices ante los nuevos “aires”. Campos menciona que “con el racismo de la época, se decía que solo los negros y los irlandeses podían soportar las sofocantes tem-

peraturas de la sala de calderas”; a bordo del “*Serpent*” había al menos uno de los primeros y trece de los segundos, pero la mayoría de la dotación era de la zona Devon/Cornualles, principalmente Devonport (Plymouth), donde había sido construido el buque y probablemente tenía su base. En buena parte eran veinteañeros, y su renuencia a hacer turismo por cuenta de Su Majestad puede achacarse a que un tercio ya estaban casados.

mos suponer que el Comandante Ross hubo de buscarse la vida al rumbo y velocidad más cómodos posibles sin ningún beneficio para la precisión de su estima. El T.N. Galloway, Comandante del cañonero HMS “*Lapwing*” (805t) que salió de Plymouth para Vigo y Gibraltar un día después que Ross, describió la travesía del Golfo como “muy desagradable” y rematada la madrugada del 12 por una recalada “incierto”; de hecho, ante la sospecha de

“con el racismo de la época, se decía que solo los negros y los irlandeses podían soportar las sofocantes temperaturas de la sala de calderas”.

Tras mes y pico de preparativos la salida a la mar estaba prevista para el 8 de Noviembre, pero dos días antes empezó a gestarse uno de esos temporales del SW que encogen el ánimo. Considerando sus esmirriadas cualidades marineras hubiera sido lógico demorar la salida del crucero, y en ello confiaba su oficialidad, pero alguien con una lógica diferente debió pensar que un temporal del SW puede durar semanas y “quien no se arriesga no cruza la

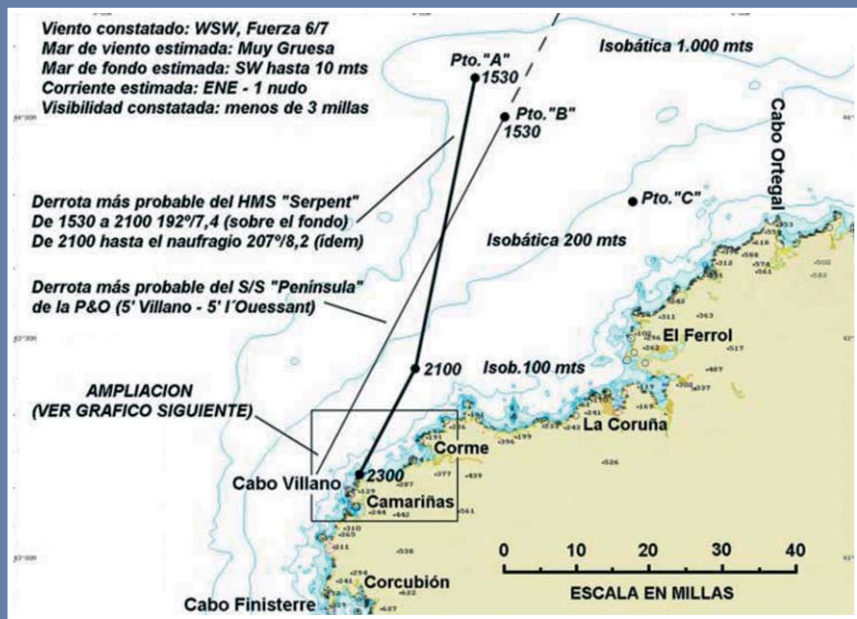
haber abatido muy al Este y después de sondear “tan rápido como podían”, tras descubrir tierra entre chubascos ya había decidido aproar a mar abierto hasta el amanecer cuando vio la misérrima luz de aceite de Cabo Villano (el faro actual, de mucho más alcance, estaba en construcción). No sería el único en tener problemas durante aquel temporal pues, según Campos, el HMS “*Sandfly*” (un cañonero-torpedero de 526 toneladas) salió de Plymouth

“...parte del relato se basa en conjeturas; consta que en l’Ouessant la mar aumentó al extremo de obligarles a permanecer al paio durante varias horas hasta que una relativa mejoría les permitió continuar a unos nueve nudos, y debemos suponer que el Comandante Ross hubo de buscarse la vida al rumbo y velocidad más cómodos posibles sin ningún beneficio para la precisión de su estima.”.

mar”. A las 1330 del sábado 8 de Noviembre de 1890 el “*Serpent*” largó amarras como estaba previsto, y parece que durante la maniobra ni el Comandante ni sus oficiales se cortaron un pelo en manifestar la opinión exacta que les merecían los “designios del mando”. A partir de este momento parte del relato se basa en conjeturas; consta que en l’Ouessant la mar aumentó al extremo de obligarles a permanecer al paio durante varias horas hasta que una relativa mejoría les permitió continuar a unos nueve nudos, y debe-

para Gibraltar un día después que el “*Lapwing*” y, antes de conseguir entrar de arribada en La Coruña, hubo de arrojar por la borda pólvora, munición y pertrechos. El Comandante del “*Lapwing*” habló de esporádicas observaciones astronómicas y fuertes chubascos tras los que mejoraba la visibilidad, de lo que conjeturo que el 11 por la tarde debió pasar un frente frío y rolar el viento al NW, aunque este dato no debió significar gran cosa para el Comandante Ross porque llevaba muerto desde la noche anterior.

El “*Serpent*” se dirigía a Sierra Leona con escala en Madeira, probablemente para carbonear. Al menos en teoría, este primer tramo podía hacerlo a un rumbo directo (207/1°) que, tras unas cuarenta horas a velocidad económica (pongamos doce nudos), pasaba unas diez millas al Oeste de Cabo Villano. Sobre el papel ni siquiera estaba obligado a recalar allí, pues la geometría le permitía pasar mucho más lejos sin aumentar significativamente la distancia navegada. Desgraciadamente, con semejante temporal la derrota del crucero sobre el fondo debía parecerse más al perfil de una odalisca que a una línea recta, y lo impreciso de su posición complicaba la recalada al tiempo que la hacía muy conveniente. En el siglo XIX no había forma de situarse con precisión en alta mar sin tirar de sextante, lo que te dejaba vendido cuando, por ejemplo, un temporal del SW cubría pertinazmente el cielo y había que “*acertar*” una isla sin sufrir el bochorno de pasarla de largo; tras dos días sin situación, es indudable que recalar en la costa gallega habría permitido al “*Serpent*” encarar el salto a Madeira con más confianza. En condiciones normales la recalada en Villano habría ocurrido en la madrugada del lunes 10 y, precisamente a partir de la guardia de media, Campos apunta “*claros indicios de que hubo incertidumbre y desacuerdo entre los oficiales sobre su posición exacta y el rumbo a seguir*”. El día amaneció con el ya habitual temporal del SW que permitía al “*Serpent*” navegar a unos ocho nudos en plan coctelera y empapando al personal; tras cruzarse con varios buques a las 1530 lo hicieron con el “*Península*” de la P&O, que se dirigía a Portland, intercambiando saludos a la bandera. Habría resultado más práctico intercambiar situaciones, porque la del mercante era mucho más “*fresca*” (probablemente unas 55 millas al NNE de Villano), pero las cosas son como son y tampoco era cosa de que todo un crucero preguntara a un mercante dónde diablos estaba, así que el “*Serpent*” siguió su camino con viento del WSW, olas de más de 10 metros y visibilidad reducida por la sempiterna lluvia.



Reconstrucción hipotética de la recalada del “*Serpent*”: tras corregir los rumbos y velocidades señalados por Campos con la declinación magnética de hace siglo y pico, ignorar el probable desvío, aplicar la corriente presumible y navegar hacia atrás desde las 2300, se obtiene el Pto. “A” para el cruce del “*Serpent*” con el “*Península*” a las 1530. Una interpretación literal de la posición del “*Península*” en aquel momento (55 millas al NE de Villano según su Cuaderno de Bitácora, también aportada por el citado autor), situaría al mercante en el Pto. “C”, haciendo verosímil el rumor de que en el crucero se habría avistado tierra por la mañana (lo cierto es que no se veía ni torta). Mi opinión personal es que, en algún momento, debió producirse un “redondeo” y el cruce ocurrió realmente 55 millas al NNE, pues trasladando esta distancia sobre derrota Villano/l’Ouessant entonces habitual (¡había que recalar “a ojo”!) se obtiene el Pto. “B”, más acorde con los datos referentes al “*Serpent*”. Si, como señala alguna fuente, el accidente se produjo pasadas las 2230, ambos puntos estarían aún más próximos. (Elaboración propia)

El derrotero español advierte que, en esta costa, predominan “...de Octubre a Febrero los (vientos) del SW, duros y tenaces, acompañados de lluvias continuas y gran cerrazón, que impide ver la tierra”. No está mal, pero Joseph Conrad es mucho más gráfico: “el tiempo del SW es el tiempo cerrado por excelencia. No es la cerrazón de la niebla; es más bien una contracción del horizonte, una misteriosa veladura de las costas encomendada a nubes que parecen formar una mazmorra baja y abovedada en torno al barco que avanza raudo .../... no le dice al marino: quedarás ciego; se limita a restringir su campo visual y hace anidar en su pecho el temor a la tierra. Lo convierte en un hombre desposeído de la mitad de su fuerza, de la mitad de su eficacia”. Puestos a perder facultades, el CF Ross estaba en uno de los peores lugares imaginables, y él

forzosamente tenía que saberlo: una irritante cualidad de la costa gallega es que, con temporales de componente W, se crean fuertes corrientes de componente E que te abaten hacia tierra. Según el derrotero, “la práctica enseña a los navegantes la necesidad de hacer rumbos más occidentales de lo que pide la línea de costa”, advirtiendo más adelante que “en semejantes circunstancias, será, pues, escasa toda la precaución al aproximarse a la costa NW de España”. A esta costa puede llamársele de todo menos desleal, porque su isobática de las cien brazas te mantiene a diez estupendas millas de tierra, y la más elemental precaución que debía haberse tomado a bordo del “*Serpent*” era sondar. Hacerlo en 1890 y con mal tiempo era un auténtico fastidio pero, desgraciadamente, no consta que lo intentaran en ningún momento.

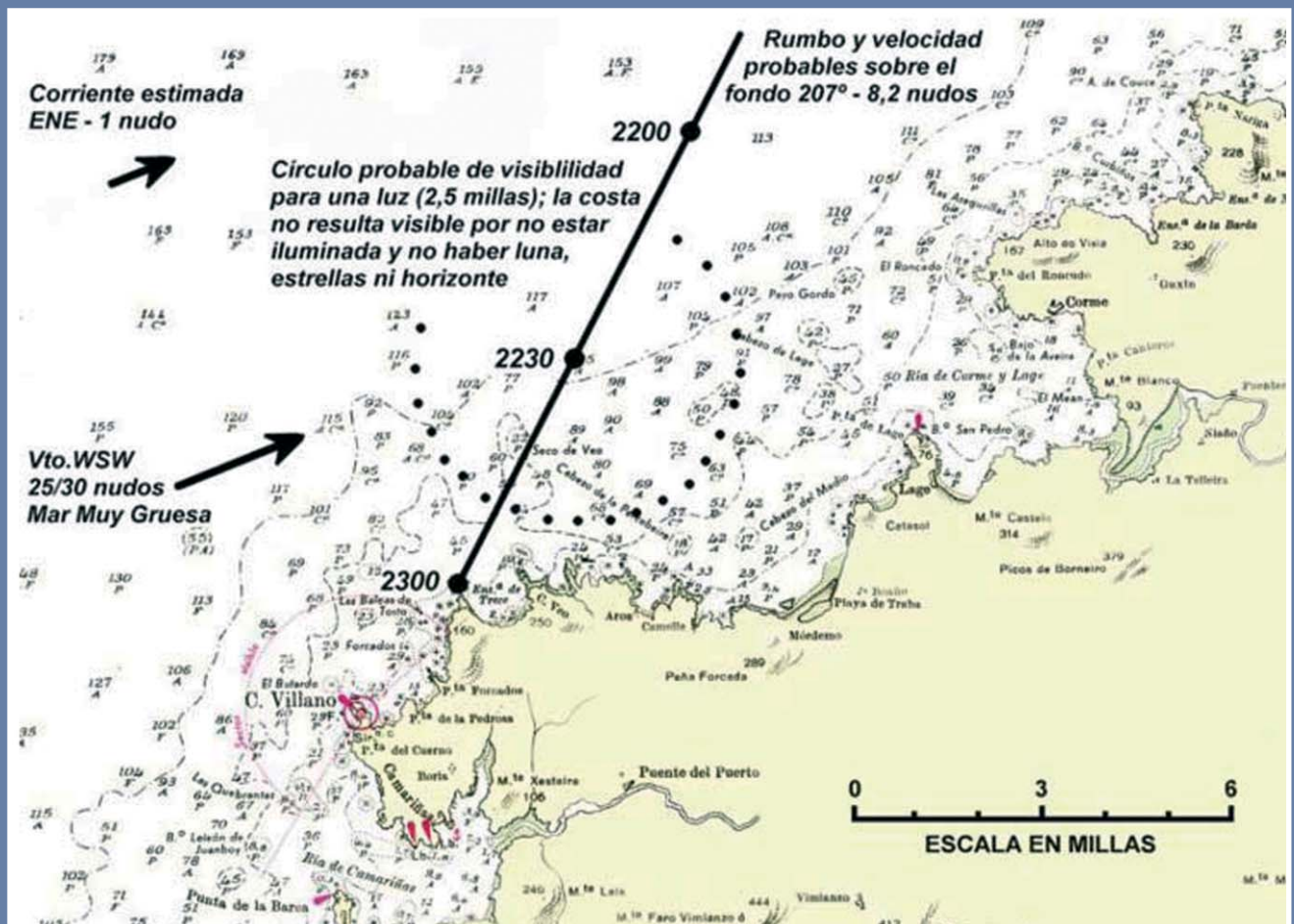
QUIEBRA

A las 1716 GMT (probablemente, la hora de a bordo) se produjo el ocaso y treinta minutos después ya era de noche, pero la luna se había puesto a las 1632 y, con las estrellas ocultas tras su particular "mazmorra de nubes", el "Serpent" quedó sumido en tinieblas. Quien no haya navegado en alta mar o vivido en un desierto tendrá dificultades para concebir el concepto "noche" tal y como se entendía hace un siglo, pero podrá hacerse idea por la parálisis que inspiraba a nuestros antepasados, que se acostaban con las gallinas. A las 2000 entró de guardia el Teniente Richards al que acompañaba en el puente el mosqueteo Comandante

que, a las 2100, ordenó caer un poco más a estribor para abrirse de una costa que debía intuir cercana. Según un superviviente, a mediodía algunos tripulantes creyeron ver tierra (¿Cabo Ortegala?), lo que sería factible si, como escribió Campos, el cruce con el "Península" hubiera sido 55 millas al NE de Cabo Villano y no al NNE, como creo más probable. Basándose en el relato de testigos, Campos reseña que a las 1400 el "Serpent gobernaba al "Suroeste-medio Sur" (con lo que aparenta ser un "nada a babor"), y que a las 2100 cayó a estribor a hasta el "Suroeste tres cuartos Oeste"; si como parece probable el "medio" y el "tres cuartos" son de cuarta, tales rumbos corregidos de declinación magnética (entonces unos 22° NW) quedarían en 197°/v y 211°/v, (192° y 207° sobre el fondo por efecto de una pro-

bable deriva de corriente). Trasladados a la carta (ver gráfico), parece improbable que el cruce con el "Península" se efectuara al NE de Villano (punto C) y más verosímil que se efectuara entre el punto A y el punto B, en plena "carretera" a l'Ouessant y como el avistamiento de otros buques parece confirmar.

Cruzarse con ellos a rumbo paralelo debió indicar al Comandante Ross que iba por buen camino (es un truco muy viejo), lo que no dejaba de ser cierto, pero la mala visibilidad, la presencia de corriente y la omisión de sondar sumaron los puntos necesarios para arruinarle la noche. Está demostrado que la visibilidad no superaba las tres millas, pero se había instruido a los serviolas para buscar una luz que aparecería por babor; mi



Este gráfico corresponde a la última hora de navegación del HMS "Serpent" y debería ser algo menos hipotético que el anterior. La derrota efectiva sobre el fondo (207°/8,2) está calculada para un Rumbo de Aguja "SW ¾ W" (sic) y "unos 9 nudos" de velocidad, considerando una Variación Local de 22° NW y una probable corriente ENE de 1 nudo. Quedaría aplicar el desvío de la aguja (desconocido) y puntualizar que el impacto debió producirse realmente entre las 2230 y las 2300 horas; el círculo de puntos sobre la posición de las 2230 indica la visibilidad constatada en el momento del accidente para una luz, ¡no para una costa a oscuras! (Elaboración propia sobre una carta actual parcialmente retocada)

impresión es que, ansioso por obtener una situación fiable, Ross intentó pasar por dentro del alcance de Villano (entonces unas diez millas) por si “colaba” y la corriente terminó “colándole” a él con barco y todo hasta la cocina. Para pasar a unas tres millas le hubiera bastado con mantenerse por fuera del veril de las cincuenta brazas, una profundidad excesiva para el escandalo pero accesible a un sondador mecánico que debía existir a bordo. Nunca sabremos por qué no lo usó pero, puestos a elucubrar, conviene valorar el efecto de dos días de temporal en la operatividad de la guardia de cubierta, sobre todo considerando que las relaciones aportadas por Campos sugieren que buena parte de la dotación llevaba tiempo desembarcada o procedía de

“Escuelas de Especialidad”. A las 2230 el viento era de unos 25/30 nudos y había dejado de llover, pero el desmañado crucero navegaba a otros nueve generando su propio “diluvio” de rociones para fastidio de la guardia y los inquilinos

del húmedo rancho de proa. Frederick Gould (digamos que Cabo 1º, 26 años y patrón de la lancha de salvamento) y Edwin Burton (Marinero de 1ª de la dotación de la lancha) estaban tumbados en cubierta con dos de los 25 chalecos salvavidas existentes a bordo puestos cuando, hacia las 1100, Burton notó lo que le pareció un golpe de mar más fuerte que los demás y el barco se paró sin despertar al marinero Onesiphorous Luxon, franco de la misma guardia de bote y que dormía en interiores. Luxon siguió frito hasta que le sacudieron el coy en el revuelo subsiguiente a la orden de alistar botes y cerrar puertas estancas; después se dirigió a su bote y echó el guante a otro de los chalecos. Mas o menos entonces Gould vio una peña por babor y “...justo a proa una débil

luz que le pareció inicialmente de un vapor”; en realidad era el faro de Villano 2,5 millas al SW, y Gould fue el único superviviente que pudo verlo. Aunque su “marcación” no nos sirva para determinar el rumbo final del crucero (debió quedar “mirando para Pamplona”), su buena vista le permitió “recalar” a título personal y, a nosotros, determinar la visibilidad existente.

El “Serpent” se había clavado en una laja situada unos 600 metros por fuera de Punta Boy pero, como el trecho entre la punta y el buque consistía en un roquedal bajo sobre el que rompían unas olas enormes, a efectos prácticos era como estar clavado en una trituradora. Aproximadamente un cuarto de milla al SE de donde ahora estaba el “Serpent” se la había

“...Los cuerpos entonces devueltos por la mar se enterraron allí mismo, en un improvisado cercado; da idea del gafe del lugar que, precisamente aquel Noviembre de 1890, se estaban efectuando operaciones para rescatar el cargamento de carbón de otro vapor mixto, el “Turnbridge”, clavado el Enero anterior en las Baleas de Tosto (tres cuartos de milla al SW).”

pegado siete años antes el vapor mixto “Iris”, pereciendo 37 de sus 38 tripulantes; antes de morir, algunos hubieron de permanecer un día entero encaramados a la arboladura, aislados por las rompientes y a la vista de sus impotentes auxiliares. Los cuerpos entonces devueltos por la mar se enterraron allí mismo, en un improvisado cercado; da idea del gafe del lugar que, precisamente aquel Noviembre de 1890, se estaban efectuando operaciones para rescatar el cargamento de carbón de otro vapor mixto, el “Turnbridge”, clavado el Enero anterior en las Baleas de Tosto (tres cuartos de milla al SW). Punta Boy y la contigua Ensenada de Trece conforman un paisaje de indudable belleza, como puede llegar a ser bello un cementerio, pero es un paisaje abierto al NW y rabiosamente hos-

til para quien no esté de paso. Situado entre Camelle y Camariñas, el paraje ha llegado virgen hasta nuestros días porque a lo largo de los siglos nadie quiso vivir allí; a fin de cuentas ¿quién quiere vivir en un cementerio? El Comandante Ross había llegado inadvertidamente e intentó largarse en cuanto pudo dando atrás, pero su barco vibró sin moverse del sitio lo que, con aquella mar, significaba que estaba listo a corto plazo. Al poco, una ola levantó el crucero estrellándolo contra el fondo rocoso con un crujido que se oyó por encima del temporal.

Gould oyó como el Teniente Richards ordenaba arriar uno de los botes de babor (había dos por banda) y allá fue pero, en plena faena y con su dotación ya a bordo, otra ola destrozó la embarcación contra el pescante arrastrando a todos menos a él, que consiguió encaramarse a cubierta durante dos minutos antes de que otra ola le barriera definitivamente. Luxon estaba destrincando un ancla en el castillo de proa cuando una ola tumbó

completamente de costado al “Serpent” llevándose a él por la borda. En una oscuridad que le impedía ver sus propias manos Luxon se agarró con fuerza a lo primero que pudo con el resultado de que, cuando el buque volvió a adrizarse, surcó los cielos acabando inopinadamente agarrado en lo alto de un palo; tan chungo era la situación que no llegó a saber si estaba en el trinquete o el mayor. En una carta a sus padres transcrita por Campos, Luxon dice que tras bajar del palo e intentar librar un bote “...otra ola nos anegó e hizo pedazos el bote sobre nosotros. Pensé que no valía la pena, y golpeado de acá para allá de esta manera estaba casi muerto; así que fui al puente para guarecerme de los hierros que golpeaban por todas partes .../... no podíamos ver nada .../... hasta que la siguiente ola nos sacó



limpiamente del barco". Por su parte, Burton recibió la orden de destrincar todo lo que flotara, pero su mejor aportación fueron unas declaraciones a la prensa también recogidas por Campos: "Por entonces todos nos teníamos por perdidos, y la vista de tantos camaradas aguardando una muerte cierta era espantosa, como cabe suponer. Muchos de nosotros empezamos a acordarnos de seres queridos en casa, y a rezar por ellos y por nosotros también. Trepamos por la arboladura cuando el capitán dio la orden, y allí permanecimos esperando nuestro destino". No habiéndoles sido posible otra actuación que disparar una bengala y un lanzacabos a cual más inútiles, también el Comandante Ross debía darse por muerto, pero no tuvo mucho tiempo para autorreproches: cuando finalmente ordenó el "sálvese quien pueda", que en su oficio es lo más parecido a una dimisión irrevocable, solo habría transcurrido una media hora desde el accidente. El destino de Burton llegó en forma de una serie de olas que, tras arrancarle de la jarcia y vapulearle contra cubierta, le "animaron" a ale-

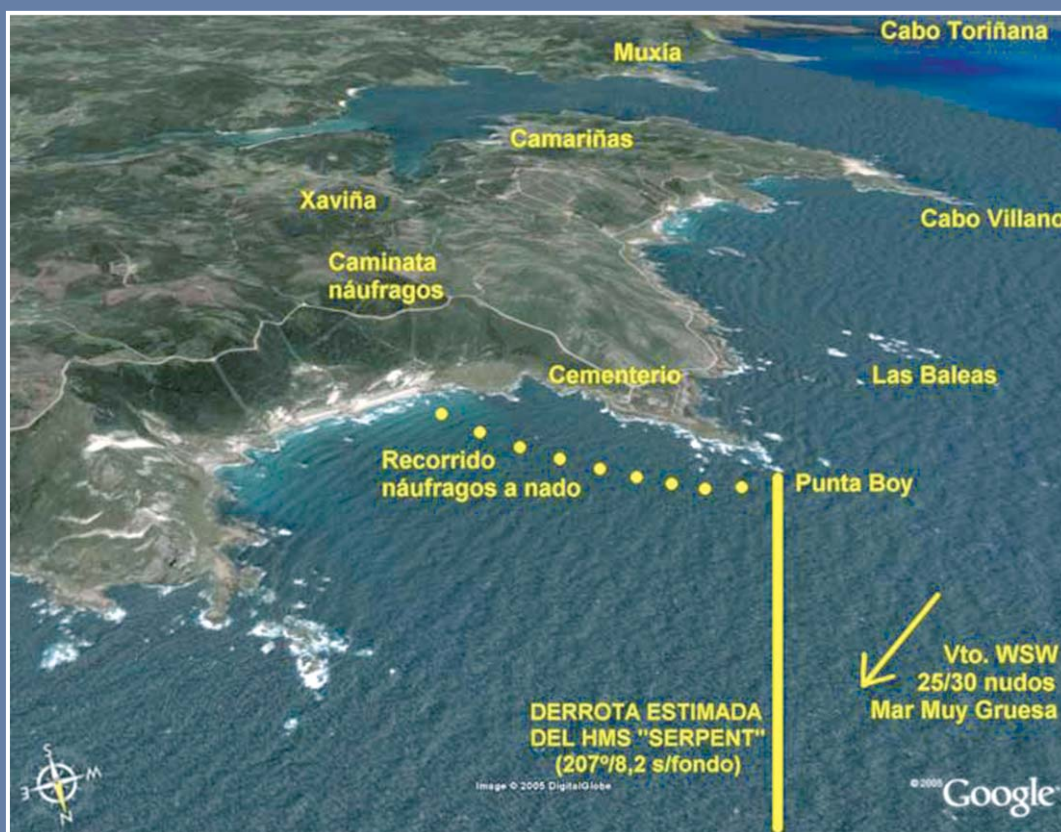
jarse del barco; minutos después, tuvo la suerte de dejar de oír los gritos de sus compañeros. De 176 hombres, solo Burton, Luxon y Gould vivieron para contarlo.

REMATE

Tras un par de horas en el agua, Burton consiguió ganar tierra en una de las calas de la Ensenada de Trece sin nada más serio que un golpe en la rodilla, y enseguida encontró a Luxon renqueando con un pie gravemente averiado. Ambos ascendieron en busca de ayuda por una ladera que todavía sigue cubierta de lo que en Galicia llaman "toxos" y en mi pueblo "escajos" (pinchan lo mismo). Campos precisa que la casa de la aldea de Pescadoiras a la que consiguieron llegar está a algo más de dos kilómetros de la ensenada, y que lo hicieron cuando ya alboreaba; como aquella noche la Luna (¡luna nueva!) salió a las 0557 GMT, y el crepúsculo civil fue a las 0653 GMT, debieron vagar en la oscuridad del monte como israelitas por el desierto: el pobre Burton (que ayudaba a su colega) estimó haber caminado cinco

millas. Mientras tanto, Gould había recalado en una porquería de peñasco batido por las rompientes desde el que tardó horas en alcanzar un lugar adecuado para desmayarse con seguridad, como así hizo en cuanto pudo. "Recalentados" por dentro y por fuera, Burton y Luxon fueron sabiamente trasladados por sus auxiliares a la casa del cura de Xaviña, valle abajo y en el extremo Norte de la ría de Camariñas; acertadamente, el cura mandó recado a esta población de lo que pasaba llegando la onda hacia las 0900 a la Administración en la figura del Alcalde y el Ayudante de Marina, Federico Milagros, que con no menos acierto y antes de ir a ningún sitio redactó un oficio informando lo poco que sabía a la Comandancia de La Coruña. Fue un "tam-tam" formidable para una época sin teléfono ni automóviles, pero la "línea" se cortó en Camariñas porque el telégrafo más cercano estaba en Corcubión, a una jornada de viaje o, como Campos pone en boca del Ayudante de Marina, "seis leguas de muy mal camino".

En un visto y no visto Alcalde y Ayudante encabezaron una partida



Entorno del lugar del accidente con la derrota estimada del "Serpent" y el recorrido posterior de los tres supervivientes. (Elaboración propia sobre una fotografía satélite 3D de alta resolución de "Digital Globe", manipulada mediante el programa informático "GoogleMap")

de rescate a la que se unió Burton, el único naufrago medianamente “operativo”, y de camino a Punta Boy encontraron a Gould vagando por el monte en un estado lamentable. Hábilmente interrogado por un Ayudante al que no arredaban las lenguas foráneas, el británico le suministró los datos precisos para informar a sus superiores. La novedad recibida en Ferrol fue que “*En el día de ayer se perdió en el bajo del Boy el vapor Frederick J. Gould H.M.S. Serpent W-hich Islestsin*”, extraña composición que Campos atribuye al intento de Gould de dar su nombre, el de su buque, su pabellón (British Isles) y la naturaleza del problema (¡sink!). Cuando la partida llegó a la zona del naufragio el “*Serpent*” había desaparecido, probablemente arrastrado por la mar hasta aguas más profundas; aquel día se recuperaron tres cadáveres. De regreso a Camariñas, Milagros envió un mensajero a

Corcubión para informar telegráficamente a su Comandante (Coruña), su Almirante (Ferrol) y su Ministro (Madrid). Debía ser un oficial concienzudo, pero vivía en un siglo extraño; mientras el militar se precipitaba monte a través para auxiliar al “*Serpent*”, el cura de Xaviña pudo hablar con los naufragos y enviar su propio mensajero a informar al vicecónsul británico en Corcubión, quien a su vez telegrafió a su embajada en Madrid. El emisario del Ayudante Milagros no llegaría a Corcubión hasta el día siguiente (Miércoles 12) por la tarde y, además, el telegrama destinado a Madrid se traspapeló por lo que el Ministro de Marina se enteró del suceso en parte por el embajador británico; durante varios días la cabeza del Ayudante de Marina sería objeto de dimes y diretes entre Madrid y Ferrol. La diligencia del Padre Carrera (así se apellidaba) también originó que, en la base del “*Serpent*”, el Almirante de la Flota del Canal se enterara del naufragio cuando su madre le pidió

información adicional: el que dicho Almirante fuera el Príncipe Alfredo (Duque de Edimburgo) y su madre (la Reina Victoria) gozara de cierta influencia en el “*Foreign Office*” explica y complica la escena, demostrando que en todas partes cuecen habas. Si llegó a enterarse, puede que nuestro Ministro aliviara su escozor ante el bochorno ajeno.

Mientras las noticias llegaban a Inglaterra, aquel miércoles se rescataron otros veinte cuerpos (algunos en pedazos), que fueron enterrándose ampliando el cercado donde ya descansaban las víctimas del “*Iris*”. El Jueves 13 la noticia apareció en la prensa británica y, en Plymouth, multitud de familiares fueron congregándose ante la Base

“Los vecinos de la zona sufrirían otra “resaca” generada por el Padre Carrera, que les “persuadió” a desafiar el maretón y jugarse peligrosamente el tipo recogiendo cadáveres entre las rocas so pena de acabar en las calderas de Pedro Botero”.

de Devonport a la espera de unas novedades que resultaban confusas y contradictorias hasta que, a media tarde, llegó la noticia de que solo había tres supervivientes. El “*Lapwing*”, que había llegado a Vigo el día anterior, recibió orden de dirigirse a Camariñas donde su Comandante entró la mañana del Viernes 14 para dirigirse por tierra en compañía de Milagros al lugar del naufragio; asimilada la situación, el cañonero hizo un par de viajes a Corcubión para permitir al TN Galloway informar telegráficamente a sus superiores. Aquel mismo viernes se produjo la “*reacción*” española, recibiendo orden de dirigirse a Camariñas el “*MacMahon*”, un cañonero de 115 toneladas basado en Ferrol (digamos que un “*Patrullero de Zona*”) y el “*Condor*”, otro cañonero de 63 toneladas atracado en Vigo en tránsito a Ferrol. Los británicos también destacaron a Camariñas al vapuleado “*Sandfly*”, de arribada en Coruña aquel mismo día junto con el transporte HMS “*Tyne*”, proce-

dente de Gibraltar con un minador a remolque y al que la “*Galia feroces*” había complicado la vida en Finisterre. Y ni tan malo, porque el miércoles se había perdido cerca de Corcubión el carguero británico “*Derwentwater*” con el resultado de dos muertos; debió ser un temporal de órdago y, forzosamente, dejar una resaca de campeonato para el resto de la semana.

Los vecinos de la zona sufrirían otra “*resaca*” generada por el Padre Carrera, que les “*persuadió*” a desafiar el maretón y jugarse peligrosamente el tipo recogiendo cadáveres entre las rocas so pena de acabar en las calderas de Pedro Botero. Al párroco no le faltaban recursos: Campos aporta hilarantes antecedentes de sus enfrentamientos (incluso físicos) con los “*poderes terrenales*”, algo siempre inquietante en un tipo con escopeta, pero su artillería

también disparaba munición “*no convencional*”. Así, cuando un feligrés paralítico y pobre de solemnidad intentó escaquearse del pago de la oblata se negó a bautizar a su hijo, llegando a advertir desde el púlpito (antes de que el cardenal le enmendara la plana) que, quien besara al niño, cometería pecado mortal. Campos le encuentra “*ultramontano e intolerante*” aunque de trato “*hospitalario y jovial*”, lo que corrobora la complejidad de juzgar fuera de su contexto y época a una persona a la que los británicos habrían elevado a los altares por motivos no menos convincentes. Lo cierto es que el párroco de Xaviña ha pasado a la historia como “*progre*” en contraposición a su colega de Camariñas, que supuestamente puso pegas a la petición del T.N. Halloway de consagrar el improvisado cementerio. Tal actitud se lo puso fácil a los demagogos, pero la normativa eclesiástica de la época reservaba un lugar especialmente tórrido a los curas que enterraban





Cementerio de los Ingleses en la actualidad y tras ser reconstruido unificando las secciones católica y protestante
 (Foto de autor desconocido extraída de la página Web del *"Hostal Gaviota" de Camariñas*)

"herejes" en suelo sagrado; pragmáticamente, el Padre Carrera elevó consulta al Obispo, obtuvo lo que debió ser una aprobación condicionada y dio un pelotazo en términos de imagen.

El viernes de la semana siguiente llegó la esperada autorización para consagrar el cementerio, que se dividió en dos partes con entradas independientes para católicos (1/3) y anglicanos (2/3). A decir verdad los católicos del *"Serpent"* debían rondar el 7%, y su supuesta identificación (impracticable por más de un motivo) provocaría *"a posteriori"* la guasa de un almirante británico; personalmente, no descarto que fuera un artificio para consagrar el cementerio sin perder la cara. El domingo 23 se efectuó

la ceremonia religiosa por el rito católico y anglicano seguida de un acto militar con presencia de dotaciones españolas y británicas; como muestra de agradecimiento el *"Lapwing"* saludó a la bandera española con 21 cañonazos... que no pudieron ser correspondidos por problemas de calibre. Aquel mismo día la mar devolvió un buen trozo del *"Serpent"* con nueve torpedos y diversa munición en su interior que, tras los oportunos permisos, el *"Lapwing"* recuperó el día 27; también devolvió 28 cadáveres más hasta sumar unos 100, y durante todo un mes continuó haciéndolo hasta cerrar la cuenta en 142 el día de Navidad. Para entonces una *"Court of Enquiry"* ya había dictaminado en Plymouth que el *"Serpent"* se había perdido

por un error de navegación. El *"Lapwing"* volvería a Camariñas en Marzo para trasladar el agradecimiento de la Reina Victoria al pueblo y sus autoridades mediante en una carta que fue leída con la dotación formada en cubierta. La gratitud también se materializó en un reloj de oro para el alcalde, unos binoculares para el ayudante, un barómetro de mercurio para el pueblo, treinta libras para quienes colaboraron en el rescate (incluyendo los heridos por una explosión de granada) y una escopeta de caza de dos cañones para el párroco.

Si algo tuvo de bueno este desastre fue que, al constatarse que los tres supervivientes llevaban puesto chaleco salvavidas, se popularizó su uso. Según Campos el HMS *"Serpent"* era la décima unidad de tal nombre desde 1693, pero en 1901 el torpedero HMS *"Viper"* se esnafró contra un roquedal y su compañero el HMS *"Cobra"* se hundió tras sufrir un fallo estructural por lo que, con el *"Serpent"* aún fresco en la memoria, la Royal Navy conjuró el mal fario mandando a pasear los nombres de ofidio. Los dos cruceros clase *"Scout"* y los siete supervivientes de la clase *"Archer"* se dieron de baja entre 1904 y 1906, pero durante medio siglo los británicos atronaron la zona de Villano con salvas en honor de sus compañeros hasta que quienes les habían conocido fueron abandonando el escalafón y la maleza de Punta Boy reconquistó el ya ruinoso recinto. El *"Cementerio de los Ingleses"* se restauró en 1990 eliminando la división entre los 63 *"católicos"* y sus 79 compañeros; otros 31 continúan unidos por la mar.



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Los aspectos técnicos del *"Serpent"* y su época proceden del insustituible *"Conway's all the World's Fighting Ships 1860-1905"* (Conway Maritime Press, 1979), del no menos valioso *"Warrior to Dreadnought, Warship Development 1860-1905"* (D.K.Brown, Chatham Publishing, 1997) y de diverso material publicado hace siglo y pico por esta Revista. En ausencia de supervivientes entre la oficialidad y la guardia de puente, mi reconstrucción de lo que pudo pasar por sus mentes solo es tentativa y forzosamente

adaptada a un mundo sin satélites, radares ni giroscópicas. Los *"ladrillos"* para dicha reconstrucción y más de medio artículo proceden del estupendo *"Náufragos de Antaño"* (Juan Campos Calvo-Sotelo, Ed. Juventud 2002), la mejor obra que conozco sobre el *"Serpent"* y sin la cual este trabajo no habría sido posible. También he utilizado el clásico *"Costa de la Muerte"* (José Baña Heim, Venus A.G. 1980) y, en menor medida, el artículo *"The Loss of HMS Serpent 1890"* (Internet, Michael Phillips, 1999) y las páginas de un par de genealogistas. Las demás referencias serias que he podido consultar son muy escuetas y reiterativas.