

## HISTORIAS DE LA MAR

### UN ABORDAJE CON SORPRESA

Luis JAR TORRE



L 6 de diciembre de 1917, un mercante noruego abordó a otro francés en el puerto canadiense de Halifax. Como suele ser habitual, el accidente fue el resultado de una cadena de errores y, como también suele ser habitual, tuvo tan poco *glamour* como sus pedestres protagonistas. Si pasó a la Historia fue porque, a los 20 minutos, el buque francés hizo explosión, concretamente la mayor explosión causada por el hombre en la era prenuclear. El resultado fue la destrucción de buena parte de Halifax, con un saldo de 1.611 muertos confirmados y unos 9.000 heridos. La trascendencia del abordaje aseguró un enorme consumo de papel, pero sus causas no pudieron consensuarse porque, salvo el timonel, el equipo de puente

noruego pereció llevándose consigo las razones de su muy discutible maniobra. La tripulación francesa sobrevivió casi en su totalidad gracias a otra «maniobra» que, en su momento, también fue muy discutida: abandonar el buque de inmediato y poner tierra de por medio. El equipo de puente francés pudo dar una versión exculpatoria sólida, coherente... y enérgicamente rechazada por la defensa noruega, pero los noruegos estaban muertos, los testigos daban versiones contradictorias y, como siempre, urgía encontrar un culpable. Así, aprovechando que los franceses eran los dueños del «petardo» y habían batido el récord local de abandono de buque (modalidad «por libre»), se les declaró culpables en primera instancia, y su capitán y el práctico fueron oportunamente encarcelados por homicidio.

Quedaba localizar y colgar públicamente a algún pardillo por «permitir» que un buque cargado de explosivos se cruzara con otro en pleno centro urbano, una elección delicada porque, al estar el puerto de Halifax bajo control naval, podía salpicar a la administración federal. En estos casos el procedimiento recomienda buscar un alférez de fragata y culparle de todo, pero en 1917 la marina canadiense andaba fatal de alféreces de fragata y, como segunda opción, hubo que buscar alguien de la Reserva Naval. Con las prisas, el oficial seleccionado resultó ser un «culpable» desastroso, y en lugar de dejarse colgar como un caballero generó considerable estrépito; su nefasta actuación no le impediría acompañar al práctico y al capitán a la cárcel ni que, tras caer el telón, sus irritados superiores le acompañaran a él... ¡a la calle! Este artículo intenta resumir más de ochocientos folios de causa y apelaciones que, en mi opinión, no todos los que juzgaron el caso se tomaron la molestia de estudiar; algún detalle quedará en el tintero y otros continuarán siendo opinables, pero creo que hay material suficiente para intentar reconstruir los hechos desde todos los puntos de vista, incluyendo el noruego.

## Seguridad naval

Si hay un puerto en Canadá digno de las murallas de plata con que Pitt habría rodeado Ferrol, es Halifax; *grosso modo* sería Ferrol con la bocana orientada a sotavento de los vientos dominantes y, en lugar del puente de Fene, un estrecho (The Narrows) que condujera a una ensenada (Bedford Basin) de tres millas por una y media. Situado en plena derrota ortodrómica entre la costa E norteamericana y el Canal de la Mancha, Halifax es una perla estratégica con base naval desde el siglo XVIII. En 1917, tres años después de estallar la Primera Guerra Mundial, el fondeadero de Bedford Basin se había convertido en un *assembly point* para convoyes con destino al frente europeo, haciendo que aquel año entraran en puerto unos 2.000 buques y llegaran a juntarse 68 en el fondeadero. La ciudad tenía unos 50.000 habitantes y, desde la retirada en 1905 de las tropas y la Marina británicas, su guarnición era



Esta foto de Bedford Basin es de la Segunda Guerra Mundial, pero da idea de su apariencia durante la guerra anterior, con medio centenar de mercantes fondeados a la espera de integrarse en convoyes. He señalado las posiciones aproximadas del *Imo* y el «Guard Ship» (HMCS *Acadia*), rotulando también algunos puntos geográficos. El «Guard Ship» de Bedford Basin albergaba la oficina británica de expedición de Navicerts para buques neutrales, y consta que la mañana del 6 de diciembre de 1917, antes de abocar los Narrows, el *Imo* navegó en zigzag entre los buques fondeados hasta sus inmediaciones para pasarle una señal por banderas. (Edición propia de una foto de autor desconocido procedente de la página *web* del Gobierno de Nueva Escocia).

canadiense, incluyendo una Marina creada en 1910 y compuesta de «saldos» de la metrópoli, patrulleros de fortuna y mucha Reserva Naval. La Royal Navy también les había dejado el HM Dockyard, cuyas instalaciones cubrían un kilómetro de ribera y al que llamaremos «el Arsenal»; lo mandaba el capitán de navío Martin, veterano de la Royal Navy retirado en 1909 que, además, era jefe de Defensas Portuarias y «Senior Naval Officer» de la Costa E de Canadá. Para su mortificación, los británicos tenían destacado en Halifax un contralmirante (y su E. M.) con la misión de organizar convoyes y reconocer y dar pasavantes a los buques neutrales; este contralmirante no tenía «mando

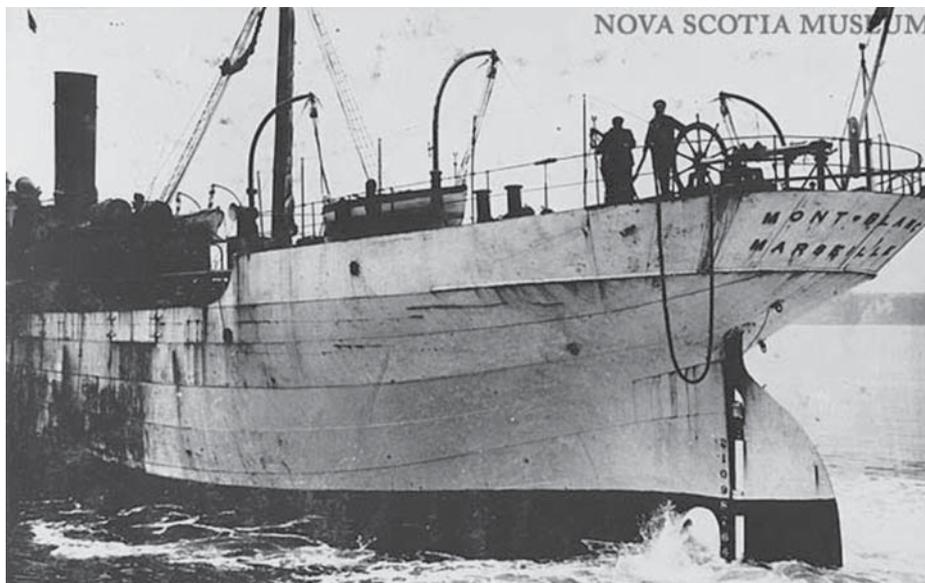
en plaza», pero su presencia erosionaba la credibilidad de la nueva Marina. En cualquier caso, conviene recordar que en 1917 Canadá era un Dominio Británico.

Desde 1916 el puerto estaba bajo control naval, que ejercía el Jefe del Arsenal con medios heterogéneos: sirvan de ejemplo los pesqueros reconvertidos en dragaminas que, cada mañana, rastreaban por parejas las canales de acceso hasta veinte millas mar adentro. Para evitar visitas inoportunas la ría estaba cerrada en dos puntos por sendas redes antisubmarinas, que sólo se abrían de día y sin horario fijo; los buques entrantes eran reconocidos fuera de la red exterior (y a la sombra de la artillería de costa) por los hombres del «Chief Examination Officer» (CXO), que dependía directamente del Jefe del Arsenal. Si las credenciales del buque eran buenas, el propio CXO le asignaba atraque o fondeadero y un código para el «guard ship» de la red. Este sistema estaba pensado para impedir la entrada de los «malos», no la salida de los «buenos», y aunque ningún práctico podía mover un buque sin permiso del CXO, un capitán que saliera «por libre» no tendría más problema que encontrar las redes abiertas. En algún momento de la película alguien mezcló «control naval» y «control portuario»: el hecho de que el CXO asignara atraques y autorizara movimientos no implicaba necesariamente que asumiera funciones de capitán de puerto, pero en 1917 el CXO ya controlaba que los buques ocuparan efectivamente las posiciones asignadas, en parte porque consideraba a los prácticos unos inútiles y en parte porque el ninguneado *harbour master* civil (al que tampoco consideraba a su altura profesional), se había «sumergido» alegando la imposibilidad de controlar nada por carecer de embarcación.

Antes de convertirse en CXO y flagelo de inútiles, Frederick Evan Wyatt había alimentado su ego mandando buques mercantes (alguno de pasaje) desde los 26 años. También había pertenecido a la Reserva Naval (RNR) y, tras ser movilizadado al comienzo de la guerra, sus espectaculares informes personales le permitieron ascender dos empleos en dos años, el último (a CF) por solicitud directa del AJEMA canadiense al Almirantazgo Británico (Wyatt era inglés). Su capacidad está fuera de duda, pero su arrogancia debía ser insufrible y, como otros «gallos portuarios», inició su ruina colisionando con los prácticos; Wyatt llevaba quejándose de su falta de colaboración al menos desde junio de 1916, y en marzo de 1917 ya había entregado al Jefe del Arsenal dos escritos al respecto, cuyo contenido el capitán de navío Martin elevó a Ottawa haciéndolo suyo. El conflicto se complicó con los movimientos de salida: a los buques de entrada los controlaba el propio CXO en la red A/S, y los convoyes de salida (bajo mando naval) estaban «controlados» de antemano pero, a despecho de la normativa, en algún momento los prácticos dejaron de pedir permiso al CXO para sacar los buques independientes, informando de los movimientos ya efectuados a posteriori y por teléfono. Aunque nadie lo menciona, es probable que los prácticos tuvieran algún arreglo con la oficina

del CXO para encontrar las redes abiertas, y el propio Wyatt declaró que su principal interés en estos buques era notificar su salida a otras autoridades.

A mediados de 1917 el capitán de fragata Wyatt dejó de recibir también informes *a posteriori*, al parecer después de que el escribiente de la oficina de prácticos (un adolescente de 15 años) creyera que su interlocutor en la oficina del CXO no tomaba nota de los barcos que le dictaba y se reía de él por teléfono. El irritado Wyatt elevó al Jefe del Arsenal tres partes en tres meses pero, según el capitán de fragata Marshall (ver bibliografía), Ottawa habría trasladado al jefe del Arsenal la *...political reluctance to interfere with the Pilotage Commission and the patronage connected with it*. El concepto «patronage» cobra una dimensión surrealista si consideramos que, en 1917, el presidente de la Comisión de Prácticaje de Halifax era el *sheriff* del condado. Todo apunta a que, aunque bien pagados, los prácticos no pinchaban ni cortaban en la Comisión, siendo unos currantes a los que se exigía seis meses de embarque, probablemente un título de patrón, un examen y dos años de prácticas... en la lancha. Visto lo ocurrido, es difícil sustraerse a la opinión de que, para ellos, el Reglamento de Abordajes sólo era una referencia susceptible de ser pasada por el arco de triunfo. En su última parte (elevado en septiembre) Wyatt informó de incidentes con buques de salida en las redes A/S, rechazando la respon-

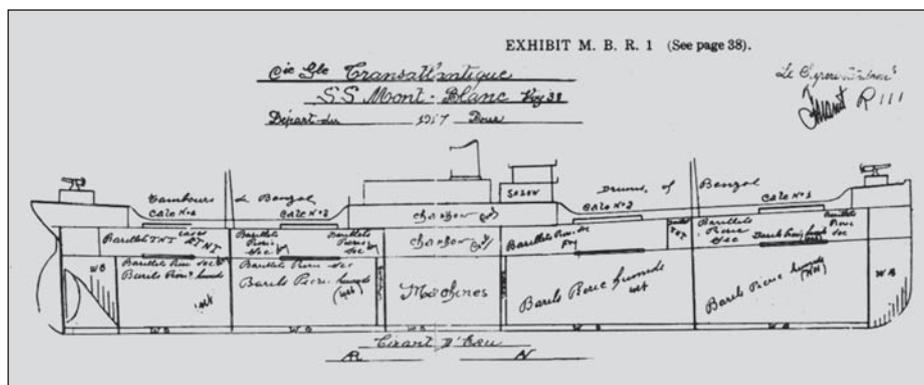


Al parecer esta es la única foto que se conserva del *Mont Blanc*, y corresponde a una escala en Halifax muy anterior al accidente; en 1917 el buque estaba pintado de gris naval.  
(Foto: Maritime Museum of the Atlantic).

HISTORIAS DE LA MAR

sabilidad de lo que pudiera ocurrir pero, según su versión, el capitán de navío Martin le habría informado (por lo visto erróneamente) que no tenía potestad para sancionar a los prácticos. Al poco, este último fue comisionado temporalmente a Londres y, en su ausencia, el 30 de noviembre le relevó el capitán de navío Pasco, que dado su carácter accidental no alteró las normas. Cinco días después se presentó en la bocana del puerto el *Mont Blanc*, un mercante francés con instrucciones de unirse a un convoy para Europa, y hacia las 1700 horas un *examining officer* de Wyatt le dio el visto bueno; ya era de noche, y el oficial indicó al práctico que a la mañana siguiente, cuando se abriera la red, fondeara el buque en Bedford Basin. Quedó claro que el *Mont Blanc* transportaba explosivos, pero habría dado igual que transportara aguacates porque no existían instrucciones específicas para este tipo de carga; mientras el oficial informaba a Wyatt, el buque fondeó a esperar la luz del día.

Para estar a punto de pasar a la Historia, el *Mont Blanc* era un buque muy poco impresionante: se trataba de un clásico (y descuidado) «tres islas» con puente al medio, cuatro bodegas y cuatro entrepuentes. Construido en Inglaterra en 1899, tenía 97,5 m de eslora, 13,6 de manga y 3.121 TRB, y lo propulsaba una máquina de vapor que, según su jefe de máquinas, daba unos 900 IHP reales y no permitía pasar de 7,5 nudos con calma chicha. Debía ser un baldón para su prestigiosa naviera (la Compagnie Générale Transatlantique), pero en tiempo de guerra vale casi todo; además, el buque navegaba pintado de gris naval y requisado por el Estado, que tras convertir por arte de magia a su capitán en oficial de la Reserva Naval, le había endosado dos montajes (de 90 y 95 mm) y seis artilleros. En aquel viaje procedía de Nueva York, donde había cargado 1.766 t de ácido pícrico húmedo (inflamable), 600 de ácido pícrico seco (explosivo), 250 de TNT (explosivo) y 62 de algodón pólvora



Plano de estiba del cargamento de explosivos del *Mont Blanc*; la rotulación del documento sugiere que se usó como prueba judicial. (Gráfico procedente de la página [www.svpproductions.com](http://www.svpproductions.com)).

(explosivo). Como la carga abarrotaba las bodegas sin agotar el peso muerto, también le habían endosado una cubertada de 494 bidones de bencina (gasolina), que hicieron compañía a 400 disparos escasos de la artillería propia. De este modo, un improvisado oficial de la Reserva Naval quedó al mando de la bomba más poderosa de la Tierra. Sin duda, el capitán Aimé Le Medec hubiera cambiado tanto «poder explosivo» por más *horsepower*: al menos, le habría servido para alcanzar los 10 nudos y no verse rechazado de los convoyes rápidos que salían de Nueva York. Ahora tendría que mendigar en Halifax su admisión en un convoy lento, aunque con menos de ocho nudos tenía muchas posibilidades de acabar cruzando el Atlántico en solitario. Su primer oficial ya había sobrevivido a un naufragio a manos de un submarino alemán en el golfo de Vizcaya, pero con semejante carga no cabía hacerse ilusiones; por si acaso, desde la salida de Nueva York los dos botes salvavidas estaban listos para ser arriados en un par de minutos.

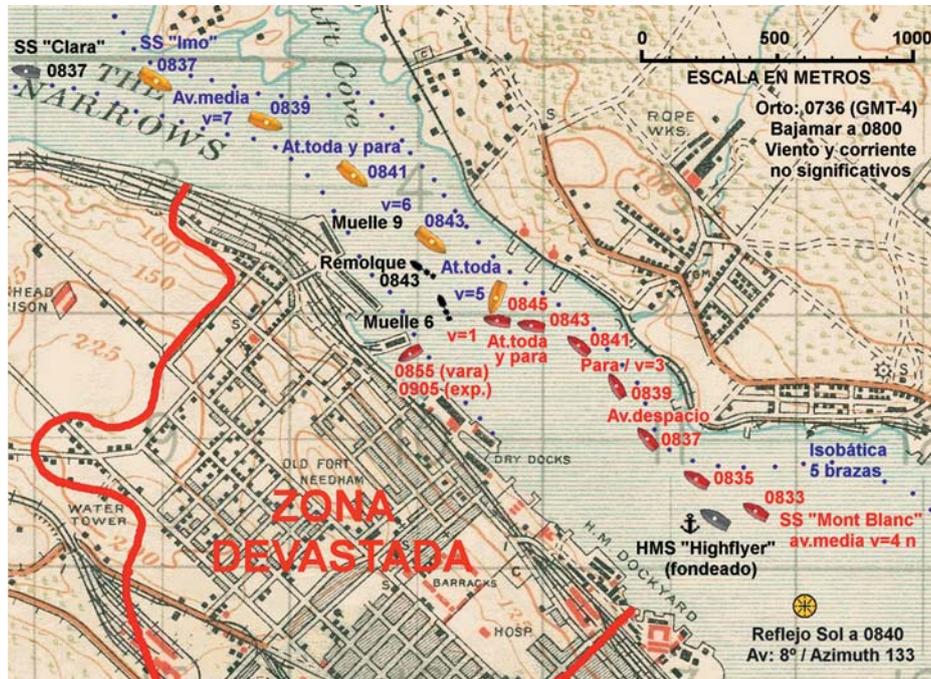
### Seguridad marítima

El 6 de diciembre el sol salió en Halifax a las 0736, y seis minutos antes el *Mont Blanc* cruzó la primera red precedido del vapor norteamericano *Clara*, que también se dirigía a Bedford Basin; como en la ría estaba prohibido superar los 5 nudos subían en avante media (unos cuatro nudos), con la ventaja de que el *Mont Blanc* gobernaba bien incluso a menor velocidad. El buque tenía una pequeña caseta de gobierno que compartían el timonel y el tercer oficial (no titulado y a cargo del telégrafo de máquinas), mientras el capitán Le Medec y el práctico Francis Mackey compartían el alerón... y un viejo problema: ¡el inglés del capitán! Tras el abordaje se intentó hacer sangre con una afasia que sólo era aparente: consta que práctico y capitán se entendían perfectamente en «singlish»... ¡y por gestos!, y que, como suele ocurrir entre profesionales, pensaban al unísono. Hasta podría decirse que, en 1917, algunos gestos eran más seguros que las palabras, sobre todo en un buque de construcción británica donde, para caer a una banda, se metía caña a la opuesta. Aunque su formación era equivalente a la de un patrón con mando hasta 100 TRB, el práctico Mackey llevaba 22 años de servicio y se las sabía todas; aquella mañana gobernaba el *Mont Blanc* aproando a puntos de tierra, que pasaba a Le Medec en «singlish» y éste al timonel en francés. La bajamar era hacia las 0800, no había corriente significativa, soplabla una brisilla del E y la visibilidad era aceptable en el puerto, pero con algo de calima en los Narrows.

La ciudad de Halifax, su puerto y el Arsenal se extendían unos cinco kilómetros a lo largo de la ribera SW de la ría (subiendo a babor), entre George Island (donde anclaba la segunda red A/S) y el comienzo de los Narrows, mientras que en la orilla opuesta se encontraba la localidad de Dartmouth. Como los fondos solo eran relativamente limpios, se subía «de boya a boya»;



enfrente parecía navegar muy mal aconsejado. En 1889 el astillero Harland & Wolff (el del *Titanic*) entregó un nuevo buque a la White Star (la del *Titanic*) pero, a diferencia del *Titanic*, el *Runic* no estaba pensado para transportar millonarios sino ganado. En 1917 ya iba por su tercer nombre (*Imo*) y quinto propietario (la South Pacific Whaling Co), y se dedicaba a dar apoyo logístico a una flota ballenera; como tenía bandera noruega era neutral, y la Commis-



Si alguien hizo una reconstrucción a escala de este accidente, no fui capaz de encontrarla; en mi reconstrucción la eslora de los buques está a escala, pero exageré la manga para mejorar su visibilidad. Todas las posiciones anteriores al abordaje son estimadas, pero las derrotas se basan en un elemento de consenso (el punto donde tuvo lugar la colisión) y otro fiable (su hora, extraída del parte por escrito del Oficial de Guardia del HMS *Highflyer*). La hora de paso del *Mont Blanc* al costado del crucero la obtuve de su velocidad (relativamente fácil de estimar), y la posición inicial del *Imo* de la declaración de los franceses contrastada con las insobornables leyes de la topografía: el resultado es que, como sostienen los testigos, el noruego iba a una velocidad excesiva. «Mis» posiciones del remolcador encajan razonablemente con la declaración de sus supervivientes, y como uno se quejó del reflejo del sol, calculé y dibujé (esquina inferior derecha) su posición vista desde el puente del *Imo* al salir de los Narrows. La extensión de la zona devastada la acoté de un plano de daños de las aseguradoras, «redondeándola» en función de la orografía. (Elaboración propia sobre un plano topográfico militar de 1918, con situación aproximada de la isobática de las cinco brazas trasladada de un plano del Departamento de Minas de 1908).

sion for Relief in Belgium lo fletó para llevar alimentos a ese país, ocupado por los alemanes y víctima de una hambruna. Era un «currante» de buena familia, sólido y elegante a pesar del enorme Belgian Relief que (por aquello de los submarinos) le habían pintado en los costados; además de buena pinta tenía 131,2 m de eslora, 13,8 de manga, 5.043 TRB, y una máquina de vapor de unos 2.500 HP reales que no le permitían pasar de 11 nudos. El *Imo* había llegado en lastre a Halifax tres días antes para obtener el «Navicert» que, tras cargar en Nueva York, le habría permitido dirigirse a Europa; el reconocimiento y expedición de estos pasavantes para buques neutrales (como vimos, por la Royal Navy), se efectuaba desde un «guard ship» fondeado a la entrada de Bedford Basin. Finalizados los trámites, el noruego debería haber salido la tarde anterior, pero antes tenía que rellenar carbón, las gabarras se retrasaron y, para mortificación de su capitán, cuando ya tenían presión levantada y práctico a bordo llegó la hora de cerrar la red, y tuvieron que permanecer fondeados hasta la mañana siguiente.

Aquella noche al práctico se le debieron pegar las sábanas, porque embarcó mientras el *Imo* levaba el ancla, a las 0810, y la red A/S cerraba a las 0900; iban tan justos que, según el irritado capitán de fragata Wyatt, *might have found the gates closing on top of her*. Es lícito suponer que los noruegos tenían prisa, pero aquel día se habían levantado con el pie izquierdo y ya no cambiaron de «banda». Al abocar los Narrows avistaron al *Clara*, que subía por delante del *Mont Blanc*, y el *Imo* dio una pitada corta para cruzarse babor con babor pero, en un alarde de «navegación creativa», el práctico del *Clara* decidió mantenerse a babor para atajar, respondiendo con dos pitadas cortas y obligando al noruego a cruzarse estribor con estribor. Había calima, y cuando se cruzaron el práctico del *Clara* les avisó por megáfono que detrás venía otro barco. Es opinión extendida que, el cruce a contramano, hizo que el *Imo* abocara los Narrows por la banda equivocada, pero no creo que influyera en el abordaje; en cambio, es posible que el *Clara* hiciera perder algún minuto a los noruegos al escamotearles el «atajo»: a fin de cuentas, en una corporación de prácticos presidida por un sheriff es natural que impere «la ley del más rápido». Ahora le tocaba al *Imo* hacer alarde de «rapidez»: con el agobio de que no le cerraran la red navegaba a unos siete nudos, pero a la altura del Muelle 9 había que caer unos 30° a estribor en una zona donde la canal tenía poco más de 300 m de ancho. Por eso se llamaban los Narrows, y por eso se cruzaban a menos de cinco nudos: para entonces el práctico del *Imo* ya se había convertido en un «hombre orquesta» que daba órdenes al timonel, manejaba directamente el telégrafo de máquinas y tocaba la bocina. El siguiente clavo en el ataúd del millar y medio de personas que estaban a punto de morir lo puso el *Stella Maris*, un remolcador civil fletado por la Marina canadiense que había salido hacia las 0830 de la zona del dique hacia Bedford Basin. Navegaba a cuatro nudos escasos, remolcando dos gabarras con una longitud total de tren (incluyendo el remolcador) de unos 100 m; como el práctico del *Clara*, su

capitán era partidario de los atajos, y en vez de cruzar perpendicularmente la ría para incorporarse a «su derecha» aproó a los Narrows. Por eso, cuando vio aparecer al *Imo* (probablemente a unos 1.000 m, cerrando por su amura de Br y a punto de doblar el muelle 9), el remolcador y su tren todavía estaban a babor del eje de la ría, al S del muelle 6. El capitán comentó que el *Imo* ...*was going as fast as any ship he ever saw in the harbour* (su acompañante mencionó unos improbables 8/10 nudos), ordenando caer a babor para dejarle «cancha». El *Imo* emitió una señal fónica sin precisar y cayó a estribor, a pasar verde con verde, pero al estar casi a su altura dio una pitada corta; extrañados, en el remolcador miraron hacia popa y, sobre el reflejo del sol, descubrieron al *Mont Blanc*. En el puente del *Imo* la cosa debió ser más emocionante: negociar la curva a esa velocidad aconsejaba pegar la amura al límite de estribor de la canal, pero llegados a este punto un remolcador ocupaba «su» sitio, restringiendo la caída y abocádoles a acabar «derrapando» contra la orilla opuesta donde, para colmo, se acababa de materializar un mercante. Consta que ordenaron «atrás toda» y «para» al tiempo que caían un poco a estribor, pero no lo suficiente para conjurar el embrollo: el primer oficial del remolcador reconoció qué impedía al *Imo* caer más a estribor (*she would come pretty near our scows [gabarras] astern*) y por qué (*we may have had time to make the turn probably we could have*).

Recordemos que, tras haber dado una pitada corta y (según ellos) ser contestados con dos, el *Mont Blanc* se mantenía pegado a «su» orilla de Er con la máquina parada y los esquemas rotos. Cuando el *Imo* sobrepasó la última gabarra (estribor con estribor) todavía debía ir a unos seis nudos y estar a unos 400 m del *Mont Blanc*. Los franceses afirman que, tras su segunda pitada corta, el *Imo* respondió con otras dos pitadas; el segundo oficial noruego estaba a proa y confirma las dos pitadas de su buque: dice que estarían a unos 400 m, pero que después dieron una pitada corta (la que oyeron en el remolcador), y los testigos externos no se ponen de acuerdo. En el puente del *Mont Blanc* sólo debían tener ojos para la proa de *Imo*, que se les venía encima; en algún momento tuvieron la certeza de que, a la velocidad a que navegaba, el noruego ya no podría caer a estribor sin darles antes un costalazo e incrustarles en la orilla con explosivos y todo. En un arranque de iniciativa dieron dos pitadas cortas, metieron caña a Br y, pese a ir a tres nudos escasos, el buque cayó limpiamente unos 30° a babor hasta quedar paralelo y a pasar a unos 50 m del costado de estribor del *Imo*, que ya estaba a unos 100 m. Por tercera vez en ocho minutos los noruegos se veían forzados a cruzarse estribor con estribor, pero esta vez proa a tierra, con la salida bloqueada por el *Mont Blanc* y la perspectiva de clavarse en la orilla de no dar atrás. Como era de temer dieron «atrás toda» y, como también era de temer, al estar el buque en lastre su popa cayó a Br como un rayo... ¡y la proa a estribor, hacia el *Mont Blanc*! Los franceses también dieron «atrás toda», parando inmediatamente antes de que, hacia las 0845, la proa del *Imo* impactara con un ángulo de unos 100° en la bodega núm. 1, al comienzo de los finos de proa. Casi lo consiguen.

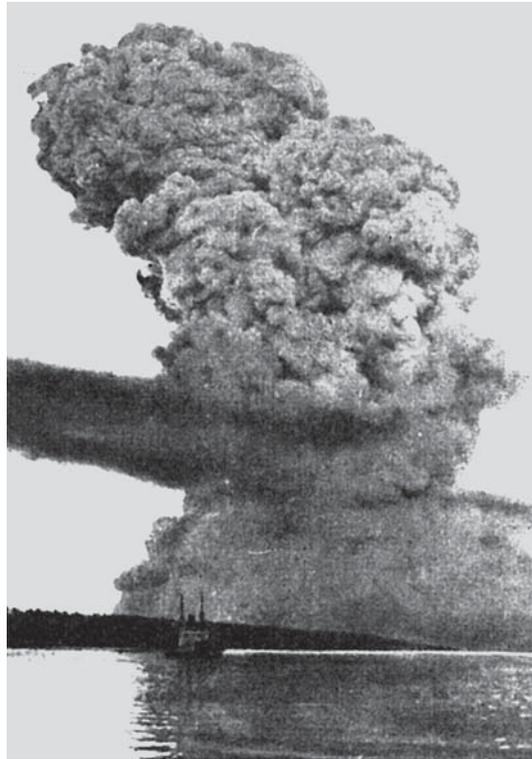
## Seguridad física

En el *Imo* el golpe fue casi imperceptible, y a los pocos segundos se separó del francés con unos daños que, en apariencia, se limitaban a una perforación en el pique de proa causada probablemente por su propia ancla de Br, que iba a la pendura. En el *Mont Blanc* el abordaje produjo un boquete de unos dos metros de ancho que, en cubierta, se extendía transversalmente desde la borda a la brazola de la escotilla de la bodega 1 (unos tres metros), y en el costado hasta más abajo de la flotación. Naturalmente hubo chispas, bidones de bencina reventados y un formidable incendio en cubierta, pero esto solo era lo malo; lo peor era que la bodega 1 también ardía, y por un buen motivo, porque a los efectos del abordaje en su carga (muy inflamable) había que sumar la bencina incendiada que, sin duda, caía por el boquete de la cubierta al entrepuente. El plan de esta bodega y parte de su entrepuente iban cargados con ácido pícrico húmedo en bidones de 200 l, y el resto del entrepuente con ácido pícrico seco en bidones más pequeños; contigua y al otro lado del mamparo de popa (pero ya en el entrepuente 2), iba una partida de TNT segregada en un habitáculo de madera y rodeada de algodón pólvora. El alma del *cocktail* era el ácido pícrico seco: una sustancia temible que, además de tóxica e inflamable, es un alto explosivo capaz de estallar por choque, calor, fricción o una mala mirada. El ácido pícrico húmedo es menos temperamental, pero hoy se exige un 30 por 100 de agua para rebajar su clasificación de «alto explosivo» a «inflamable», y la partida «húmeda» del *Mont Blanc* solo tenía un 20 por 100. Otra peculiaridad de este compuesto es que hace estallar explosivos menos sensibles, como por ejemplo el TNT, lo que sumado a la cubertada de bencina convertía al *Mont Blanc* en una broma pesada; en la vista que siguió a la explosión, el capitán de navío Pasco confesó estar sorprendido de que la tripulación francesa no desertara al recibir semejante carga.

El *Imo* empujó a babor la proa del *Mont Blanc*, dejándolo aproado al muelle 6 de Halifax y con una pequeña arrancada avante, pero antes de que el mercante francés pudiera recorrer los aproximadamente 300 m que le separaban de este muelle, ya era un buque fantasma. El capitán Le Medec declaró que, combatir el fuego con mangueras, habría extendido la gasolina incendiada, y su primer oficial (J. B. Glotin) que la válvula de inundación de vapor de la bodega 1 estaba a popa de la escotilla e inaccesible por el incendio, que también impedía ir a proa para fondear: en opinión de Glotin, *there was no human power able to extinguish such a fire*. Cuando un incendio afecta un cargamento de ácido pícrico, las guías de emergencia recomiendan no combatir el fuego y evacuar la zona en un radio de entre 800 (ácido pícrico húmedo) y 1.600 m (seco). Le Medec ordenó abandonar el buque dos minutos después del abordaje y, como los botes ya estaban en *stand-by* desde la salida de Nueva York, pasados otros cinco estaban a flote y cargados. Con el capitán ya embarcado, el primer oficial se percató de que el jefe de máquinas seguía en

sus dominios, y se produjo una escena muy embarazosa. Según Le Medec, *as I had gone down a rope I went down quicker than the first officer, who was going down the ladder*, por eso fue Glotin quien regresó a bordo y llamó al jefe, que dejó la máquina tras disparar la seguridad de la caldera. Le Medec declaró que él también intentó regresar, pero *I was at half way up the ladder when I saw the first engineer above, and we went down together. That is all the truth. I wanted to stay on board, but the first officer took me by the arm and told me to come down-twice this was done*. El primer oficial (una joya) confirmó plenamente la versión del capitán, pero el jefe de máquinas declaró que el último en abandonar el barco fue él.

Ambos botes debieron abandonar el costado hacia las 0855, y lo hicieron bajo las narices de la embarcación de servicio del Arsenal (el *CD-73*, un pesquero transformado), que les ofreció subir a bordo sin obtener respuesta; preguntado si le avisaron del peligro, el patrón del *CD-73* declaró que *...was some talking and commotion in both boats but as to giving warning, I heard none*. Se alegraron problemas de idioma, pero lo cierto es que el práctico y el primer oficial hablaban inglés; quizá pensaron que no era el mejor momento para iniciar un expediente administrativo con la Navy. Es significativo que, aunque el *Mont Blanc* estaba a punto de llegar a Halifax, los botes se dirigieran a la ribera opuesta. Según el práctico fue idea suya (*I suggested at first with a wave of my hands*), basada en un cálculo discutible (*I thought we could get there quicker*) y, sobre todo, en razones de orden práctico (*...it was the opposite way of the ship... I considered it most prudent on account of the trees on the other*



Esta foto de la explosión se cree que está obtenida desde Bedford Basin, unos cuatro kilómetros al NW; la nube negra estratiforme que se observa a la izquierda (a media altura) parece corresponder el incendio anterior a la deflagración. (Foto de autor desconocido procedente de Library & Archives Canadá).

## HISTORIAS DE LA MAR

*side*). En seis minutos los botes llegaron a Dartmouth, y sus 42 ocupantes se adentraron en tierra. Para entonces el *Mont Blanc* ya había «atracado» por su cuenta en Halifax, casi paralelo y un poco abierto del muelle 6, con un cuarto de eslora por fuera y varado de proa. Aún sin explosivos, su presencia allí era un fastidio porque el incendio podía afectar al muelle de madera y resultaba inoportuno para el *Picton*, un mercante británico que descargaba munición a menos de 200 metros.

Al ver al *Mont Blanc* en apuros, el remolcador *Stella Maris* fondeó sus gabarras y se acercó al costado del mercante a echar una mano. Hacia las 0900 se le unieron una pinaza de vapor del HMCS *Niobe*, al mando del contramaestre Mattison, y una ballenera del HMS *Highflyer* con su segundo a



El *Imo* arrojado a tierra tras la explosión: ha perdido su enorme chimenea y los manguerotes, y los botes y el puente descubiertos están reducidos a astillas, pero el casco parece intacto. Sorprende que, tras el abordaje, la roda no tenga deformaciones visibles; cabe achacarlo al ángulo de incidencia (casi perpendicular), a que el *Mont Blanc* estaba prácticamente parado y, obviamente, a la solidez de su construcción. Obsérvese la marca de costado «Belgian Relief» para advertir a los submarinos. El buque fue reparado y puesto de nuevo en servicio, pero su querencia por las piedras hizo que, cuatro años después y con el nombre de *Guvernoren*, se perdiera definitivamente en una embarrancada en las Islas Malvinas. (Foto de autor desconocido procedente de la página *web* del Gobierno de Nueva Escocia).

bordo (capitán de fragata Triggs), que tomó la voz. El remolcador ya había comenzado a lanzar agua al buque incendiado, pero Triggs ordenó al patrón que le diera un remolque a popa y lo sacara de allí; Mattison y sus hombres subieron al *Mont Blanc* por la escala de gato de babor para hacer firme un cabo de cinco pulgadas que, como era de temer, resultó inadecuado. Mientras en el *Stella Maris* sacaban un cabo de 10 pulgadas de la bodega, el capitán de fragata Triggs se dirigió en su ballenera hacia el *Imo*, que intentaba infructuosamente revirarse para volver al fondeadero. En el muelle 6 acababa de llegar el primer vehículo de bomberos que, sin conocer la carga del buque, extendían las mangueras: el calor era tan intenso que no les permitía mirar el incendio. En estas, el patrón del *CD-73* (que se mantenía en las proximidades) notó tres pequeñas explosiones a proa del *Mont Blanc* e inició una «retirada estratégica» que, al menos, le permitió contarlo (*I came to the conclusion from the dense black smoke... the vessel was loaded with oil and I thought I had better get out of the way*).

A las 0905 el *Mont Blanc* se desintegró en una explosión cuya potencia se ha estimado en 2,9 kilotones; el «hongo» tenía más de 3.000 m de altura y, de creer los relatos, una de las mayores piezas que quedaron del buque fue el tubo de un cañón, que aterrizó a 5,6 km. La onda de choque destruyó los edificios en un radio de 800 m y los dejó inhabitables hasta los 1.600, aunque hubo daños a 16 km y efectos sísmicos perceptibles a más de 100; en la zona portuaria una ola de varios metros causó víctimas y daños adicionales, y en la ciudad cayó del cielo un diluvio de metralla incandescente. Cocinas y estufas incendiaron buena parte de los edificios dañados, que en su mayoría eran de madera, y centenares de personas que miraban el incendio tras los cristales de las ventanas sufrieron graves lesiones oculares o perdieron la vista. Quienes estaban a flote no salieron mejor librados: hay constancia de al menos cinco buques destruidos y otros 28 dañados, con más de 150 tripulantes muertos. En el *Imo* murieron siete personas, incluyendo el práctico y el capitán, y la explosión, la ola y el desgobierno empujaron al buque por cuarta vez a la orilla «equivocada», donde quedó tirado como una colilla y semihundido. La *CD-73* se libró sin víctimas mortales, pero en las embarcaciones destacadas por el HMS *High Flyer* y el HMCS *Niobe* sólo hubo un superviviente, y en el remolcador *Stella Maris* perecieron 19 de sus 24 ocupantes. Aunque la munición del *Picton* no llegó a estallar, sus estibadores sufrieron una carnicería y, para colmo, les cayó del cielo una roca de una tonelada, sin duda procedente del fondo de la ría. Como vimos hubo 1.611 muertos «confirmados» y unos 9.000 heridos, pero hay cálculos que elevan el número de fallecidos a 2.000; algunos fueron enterrados en una fosa común, cerca de las tumbas donde cinco años antes se habían enterrado los cadáveres sin identificar del *Titanic*. De los tripulantes del *Mont Blanc* sólo cayó un artillero, alcanzado en tierra por la explosión y que falleció al día siguiente.

## Seguridad jurídica

Tres horas después de la explosión, el contralmirante británico destacado en Halifax para organizar convoyes envió un explícito mensaje a sus superiores que terminaba: *...please notify all centres Halifax out of action for some time*. El Jefe del Arsenal resultó descalabrado en su vivienda oficial, y sus instalaciones quedaron para el arrastre: baste decir que el Hospital Naval estuvo funcionando durante horas sin techo ni ventanas. También en el Arsenal, los alumnos de la Escuela Naval (el Royal Naval College) se salvaron de una masacre porque, aquel día, la formación de las 0900 se había retrasado a las 0915: la Escuela tuvo heridos por cristales, pero su único «muerto» (un suboficial instructor) resucitó espontáneamente en la morgue. Al día siguiente saltó un temporal del N fuerza 9 que degeneró en una nevada histórica; en el Arsenal la nieve llegaba hasta la cintura, pero la escena no tuvo ningún encanto porque la mitad de los habitantes de Halifax tenían la vivienda dañada o destruida. De algún modo la «cosa naval» se fue arreglando, y cinco días después de la explosión el HMS *Highflyer* y otro escolta pudieron salir de Halifax con un convoy lento de 33 mercantes. La «cosa civil» se presentó más complicada: al principio hubo considerable paranoia de espías y saboteadores, pero cuando quedó claro que el abordaje no había sido cosa del Kaiser, todas las miradas se volvieron hacia los buques involucrados... y la Marina canadiense.

El 13 de diciembre se inició la «formal enquiry» ante el «Judge in Admiralty», un juez civil asesorado por dos capitanes de navío; el cabreo de la opinión pública aconsejaba diligencia, pero juzgar esta masacre al cabo de una semana y en Halifax era una invitación al linchamiento. La «neutralidad judicial» empezó mal y acabó peor: la explosión había dejado el Palacio de Justicia sin cristales ni electricidad (¡en diciembre y en Canadá!), y Su Gélida Señoría se alumbraba con lámparas de petróleo; el resultado fue una «enquiry» tan poco «formal» que, pasado un siglo, todavía es un referente de parcialidad. Para los profesionales estaba claro que el *Imo* había navegado como un elefante en una cacharrería, pero el capitán y el práctico lo habían pagado con su vida; en cambio, tras el abordaje los franceses habían dado el cante con una actuación que se llegó a describir como *less than admirable*. El abogado del *Imo* creó un escenario virtual donde su representado (que supuestamente navegaba «por su derecha» y a paso de tortuga) había sido abordado por una maniobra sin sentido del francés, y el juez le permitió usar el acoso, la injuria y la descalificación gratuita con los testigos. Aún admitiendo la posibilidad de que el *Mont Blanc* malinterpretara pitadas destinadas al remolcador, su «anti-reglamentaria» caída a babor había sido una maniobra *in the agony of collision* de libro, prevista en los Reglamentos de Abordajes de todos los tiempos.

La selección de un «responsable» de nivel adecuado fue menos burda: el 23 de enero el jefe accidental del Arsenal (capitán de navío Pasco) compareció



Escenario tras la catástrofe: en esta perspectiva el Muelle 6 (donde el *Mont Blanc* hizo explosión) se encuentra fuera de encuadre, a la izquierda de la foto y en la dirección que señalan los árboles caídos; en la orilla opuesta se ve el casco del *Imo*. La montaña de escombros tras los vagones es, casi con seguridad, lo que queda de la Sugar Refinery, una construcción de nueve plantas situada a poco más de 200 m de la explosión. Obsérvese que, salvo la estructura desnuda de un edificio de hormigón junto a la proa del dique seco y alguna otra más alejada, no queda casi nada en pie. El buque en dique (ver recuadro) es el mercante noruego *Hovland*, que ha perdido cinco tripulantes y sufrido destrozos en la superestructura (obsérvese la chimenea caída sobre el costado de Br); a juzgar por su silueta, el crucero visible a su izquierda es el HMS *Highflyer*. (Montaje y edición propios de dos fotos de autor desconocido).

con la cabeza vendada y declaró que él no sabía que el *Mont Blanc* transportara explosivos porque, en contra de lo habitual, Nueva York no había informado a Halifax (...on this particular occassion we got two telegrams and the cargo was not mentioned in either). Preguntado si *there was no person on duty... who could have prevented the Imo leaving the anchorage at the Basin on that morning*, fue al grano (*commander Wyatt could have stopped her*), aunque puntualizó que el *Imo* había dejado el fondeadero sin permiso, matizando: *acording to commander Wyatt*. En su comparecencia Wyatt explicó que, aunque la incapacidad ajena le obligaba a veces a hacer ese trabajo, *I have not been appointed as harbour master*, que en lo que a él atañía el *Mont Blanc* tenía un *perfectly clear passage* porque no había autorizado la salida del *Imo*, y que la responsabilidad de que saliera sin permiso era *absolutely* del práctico; de paso, hizo pedagogía cuando su interrogador confundió la carga

## HISTORIAS DE LA MAR

del *Mont Blanc* con munición (*munitions do not mean explosives*). Se perdió al declarar que, últimamente, los prácticos no cumplían adecuadamente sus instrucciones: preguntado si se había quejado a la Comisión de Prácticos dijo que él se quejaba al jefe del Arsenal, y cuando se le dijo que los prácticos no habían recibido ninguna queja, respondió *I know nothing about what the Captain... does*, garantizándose la hostilidad del *staff*. Paradójicamente, complicó su situación al limitar la desobediencia de los prácticos a uno o dos casos, «personalizando» así la falta del *Imo*; quizá lo hizo tratando de ocultar la humillación de que, entre el *patronage* de los prácticos, la *political reluc-*



Algunos protagonistas de la tragedia: de arriba a abajo y de izquierda a derecha el capitán de navío Martin (jefe del Arsenal), el capitán de navío Pasco (jefe accidental del Arsenal), el capitán de fragata (RNR) Wyatt (Chief Examination Officer), el capitán de fragata Triggs (segundo comandante del HMS *Highflyer*), Francis Mackey (práctico del *Mont Blanc*) y Horatio Brannen (capitán del remolcador *Stella Maris*). (Composición propia con seis fotos de autor desconocido).

tance a intervenir de Ottawa y la falta de apoyo de su jefe, hacía meses que sus normas eran papel mojado.

Cuando el capitán de fragata Wyatt compareció al día siguiente, la Sala ya conocía la futilidad de su «control» por conversaciones con varios prácticos. Debió percibir que se había abierto la veda por la insolencia con que le interrogó el abogado del *Imo*, que también lo era de su difunto práctico. Tras acusarle de ir contra el *British fair play* difamando a un muerto, el abogado le obligó a reconocer que la «no autorización» de su defendido para sacar el buque no era excepción, sino norma, echándole en cara que se hubiera llegado a esa situación por estar ilocalizable. Al salir a relucir de nuevo la (inexacta) ausencia de quejas a la Comisión de Prácticos, el acorralado Wyatt exhibió los partes que había elevado al anterior jefe del Arsenal (capitán de navío Martin), manifestando que *what he does afterwards is none of my business*. De paso, arruinó la coartada del jefe accidental declarando que la carga del *Mont Blanc* se conocía dos días antes de su llegada, y que el capitán de navío Pasco *...should have known*. El abogado llegó a insinuar que Wyatt se había comportado con cobardía tras la explosión, pero la virulenta reacción del oficial exigiendo el nombre de quien había dicho eso le hizo recular. Fue una victoria pírrica, porque la copia de los partes nunca apareció, y el capitán de navío Martin sufrió lagunas de memoria sobre su recepción y elevación a Ottawa. En cambio, sí acabó trascendiendo la queja por falta de fondos que la primera esposa de Wyatt había elevado a la Marina, dejándole a la altura del betún porque, en 1917, un auténtico caballero no se divorciaba.

El 4 de febrero el juez entregó sus conclusiones: el abordaje era culpa del *Mont Blanc*, recomendándose la inhabilitación y procesamiento de su capitán y del práctico. El capitán de fragata Wyatt (a quien ya habían cesado como CXO) era culpable de negligencia, señalándose expresamente que *...the evidence is far from satisfactory that he ever took any efficient steps to bring to the notice of the Captain Superintendent neglect on the part of the pilots*. Aunque la actitud de los prácticos no se consideró causa próxima del abordaje, no escaparon sin un sarcástico dardo del juez (*It would seem that the pilots of Halifax attempt to vary the well known Rules of the Road*), y a las pocas semanas el servicio quedó bajo control federal. Capitán, práctico y ex-CXO fueron detenidos de inmediato acusados de homicidio, sin que en el caso de Wyatt la policía se molestara en informar al jefe del Arsenal. Tras consultar a sus superiores, el capitán de navío Pasco *was told to take no action*, lo que suponía arrojar a su subordinado a los lobos pese a su fuero militar y el «ámbito naval» de su supuesto delito. Gracias a lo que hoy se considera un hito judicial, en abril los tres estaban absueltos, pero la resistencia de Wyatt a dejarse «colgar» había comprometido a sus superiores y al gobierno federal. De haberse demostrado que el desgobierno desencadenante de la masacre era conocido y tolerado por motivos de *patronage*, la cosa se habría puesto muy fea en Ottawa.

## HISTORIAS DE LA MAR

Tras su eficaz servicio como «cortafuegos», el capitán de navío Martin fue destinado a la remota base de Esquimalt, y el capitán de navío Pasco acabó en Terranova. El «destino» de Wyatt fue diferente: aunque absuelto, se había convertido en un inepto para los civiles y un paria (por desleal) para los militares. Pasado el peligro, el «AJEMA» canadiense sirvió su cabeza al gobierno: como era un *Imperial Officer in Canadian Pay* le devolvieron a la Royal Navy, y Wyatt, que ya debía sufrir «sobredosis naval», pidió la cuenta al Almirantazgo y se la dieron; acabó la guerra en el Ministerio de Transportes, y después volvió a la Marina Mercante. Los armadores del *Mont Blanc* (que afrontaban una indemnización de dos millones de dólares a los del *Imo*) recurrieron la sentencia, y en 1919 el Tribunal Supremo de Canadá falló que ambos buques eran culpables por igual. Al año siguiente el Privy Council de Londres confirmó en apelación la sentencia del Supremo: su fallo criticó a ambos buques por permitir una aproximación excesiva (400 pies) a rumbos casi opuestos antes de dar atrás. La caída a babor del *Mont Blanc*, aunque criticada implícitamente, se calificó de *excusable* dadas las circunstancias.



## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo se basa en las declaraciones testimoniales ante el tribunal que juzgó el abordaje en primera instancia, y documentación de las dos apelaciones. A veces las declaraciones son subjetivas o están tergiversadas: para una perspectiva más distante utilicé el libro de John Griffith Armstrong, antiguo profesor del Royal Military College of Canadá (*The Halifax Explosion and The Royal Canadian Navy; Inquiry and Intrigue*; 2002-University of B. C. Press). También usé la *review* que hizo de este libro Rowland Marshall, capitán de fragata retirado de la Reserva Naval y antiguo profesor de la Saint Mary's University de Halifax. En los expedientes a los que tuve acceso, la declaración del capitán de navío Martin no aparece con la del resto de los testigos, y mi única referencia es la obra de Armstrong. Algunos datos judiciales proceden de la página web *The Courts of Nova Scotia*, y los referentes a buques de Joseph Scanlon (*The Maritime Aspects of the 1917 Halifax Explosion*) y el Maritime Museum of the Atlantic de Halifax, sin olvidar otra treintena de trabajos y documentos. El atrevimiento de intentar encajar en un gráfico un mar de contradicciones es solo culpa mía; sigo en [ljartor@gmail.com](mailto:ljartor@gmail.com)