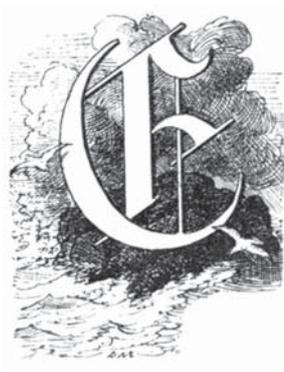


HISTORIAS DE LA MAR

UN PLANTAGENET EN LA CORTE DE FERROL

Luis JAR TORRE

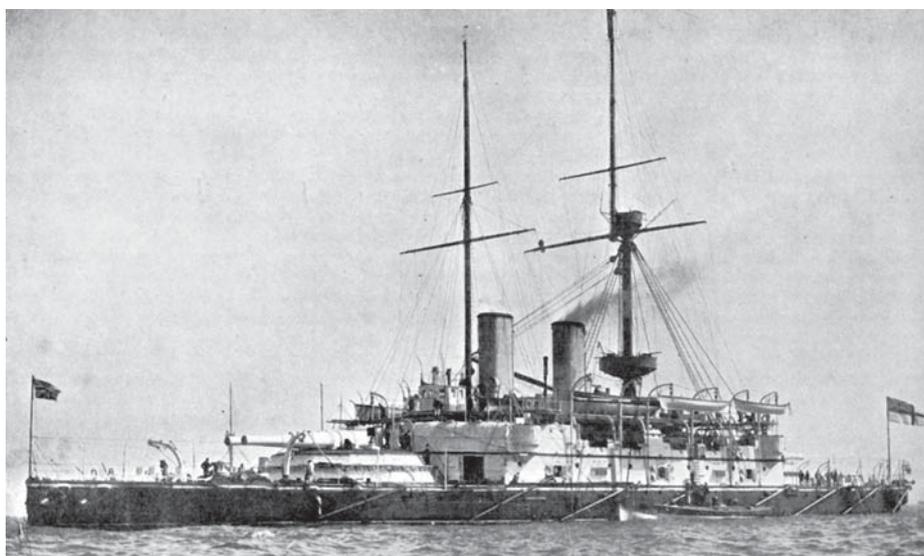


En 1892 un acorazado británico que entraba en Ferrol, en formación y sin práctico, se tragó el Bajo Pereiro; no era la primera vez (ni sería la última) que la autosuficiencia de la Royal Navy inducía a uno de sus acorazados a comprobar la dureza del granito ferrolano con la quilla, algo que ya había ocurrido en 1873 y volvería a ocurrir en 1911. En las tres ocasiones los británicos culparon a la cartografía española, y todo indica que por mutua conveniencia se procuró tapar estos temas con un manto de discreción, pero esta vez el «manto» se quedó corto y el acorazado permaneció 148 días semihundido frente al Castillo de La Palma. En apariencia los británicos tenían claro a quién culpar, y sesenta y siete días después del

HISTORIAS DE LA MAR

accidente el comandante del buque y el almirante que mandaba la escuadra ya habían sido absueltos en sendos Consejos de Guerra, que identificaron como causa primaria un error en la carta. En respuesta a semejante «provocación», un importante semanario español acusó a nuestros colegas de la Marina Victoriana de «cierta soberbia» y, tras afirmar que «... solo para los marinos ingleses existen estas imperfecciones de cartas y faros, pues donde los otros navegan con fortuna, ellos naufragan a diario», concluyó que «el Gobierno español no tiene que disponer ningún nuevo estudio de la entrada de la bahía del Ferrol ...J... ni tiene que corregir la carta, porque no existe en ella defecto ni omisión alguna». Como la retórica era excelente y la lógica no parecía irle a la zaga, esta soflama pudo servir a un tiempo de bálsamo para el escozor patrio y «demostración» de las «no-causas» del suceso. También demostró que a los españoles es difícil darnos lecciones de soberbia.

En septiembre de 1893 esta REVISTA publicó un trabajo sobre las operaciones de salvamento que también se convertiría en referente, pero su autor no debía tener vocación de mártir y aprovechó su condición de ingeniero naval para ponerse de perfil («cayendo por completo fuera de nuestra competencia profesional, no discutiremos si el barco estuvo bien o mal perdido, si el bajo Pereiro donde encalló estaba bien o mal situado en las cartas, si los ingleses



El *Howe* fotografiado hacia 1902; obsérvese el ridículo francobordo fruto de las «economías», que no augura un buen comportamiento en la mar. Providencialmente, la necesidad de dejar campo libre a las piezas de 6 y 3 libras ha desplazado los botes a buena altura sobre la cubierta principal. (Foto de autor desconocido procedente de la página Web «Tecnología Marítima»).

en su orgullo marineró estuvieron o no acertados en rehusar el práctico que se les ofreció a la entrada; en una palabra, dejaremos esta cuestión al examen de la gente de mar»). Y así, la reserva de los que sabían y la audacia de los que no sabían complicó el trabajo de quienes, pasados los años, han escrito en España sobre este accidente, obligándoles a sobrevolar sus circunstancias y a centrarse en el salvamento del buque y la soberbia ajena, lo que sugiere que tampoco somos mancos en asuntos de propaganda. Este artículo trata de cubrir ese hueco, y sus conclusiones son que, en efecto, la carta dejaba bastante que desear y la arrogancia jugó una mala pasada a los ingleses, pero los responsables de la embarrancada no salieron de rositas. Cabe añadir que los «British» nos trataron con una cortesía a la altura de la solidaridad que supimos demostrarles: a fin de cuentas era la estrategia más inteligente para todos.

Pompa y circunstancia

En 1877 los franceses pusieron la quilla del primer acorazado clase *Terrible*, dotado de un par de respetables (pero mediocres) cañones de 16,5” (419 mm), y como Francia todavía era un enemigo en potencia, los británicos tuvieron que diseñar un acorazado a su altura en un momento en que el grifo presupuestario tenía problemas de caudal y los expertos vaticinaban que, tras la aparición del torpedo, «any money spent on battleships was money wasted». El proyecto estaba limitado a 10.000 t por razones económicas, y su resultado fueron los seis acorazados clase *Admiral*, una comedia de errores que, de haber ocurrido en España, habría dado argumento a varias generaciones de humoristas. Al cabeza de serie (el *Collingwood*) le pusieron la quilla en 1880, y su artillería principal consistía en cuatro cañones de 12” (305 mm) que no estaban a la altura de la «grandeur» francesa, pero pensando en el futuro le endosaron una lancha torpedera en cubierta y, por si había que volver al pasado, un espolón a proa.

En 1880 la artillería naval de retrocarga estaba en pañales, y uno de los mayores dolores de cabeza asociados a esta serie fue la incapacidad de la industria para cumplir los plazos de entrega de la batería principal, demorando la entrada en servicio de los buques hasta hacerlos obsoletos. A nuestro protagonista (el *Howe*) le pusieron la quilla en 1882 en los astilleros Pembroke y lo botaron tres años más tarde, pero no pudo incorporarse a la Flota hasta que le montaron los cañones en 1890, un lapso de tiempo durante el que se implementó la máquina de vapor de triple expansión (mayor autonomía), el blindaje de acero al níquel (mejor protección) y el cañón de tiro rápido (¡goodbye, lancha torpedera!). Los *Admiral* no pudieron beneficiarse de todos estos avances, pero al segundo y al tercero de la serie (*Rodney* y *Howe*) les introdujeron mejoras puntuales en el blindaje y les dotaron de cuatro cañones de 13,5” (343



El *Howe* navegando con mal tiempo: en esta foto (posiblemente «promocional») el cabeceo y el balance disimulan el problema del francobordo, pero el caudal que escupe por los escobenes indica que navega en «plan submarino», con la cubierta de proa prácticamente inaccesible (Foto procedente del libro *British Battleships 1889-1904*).

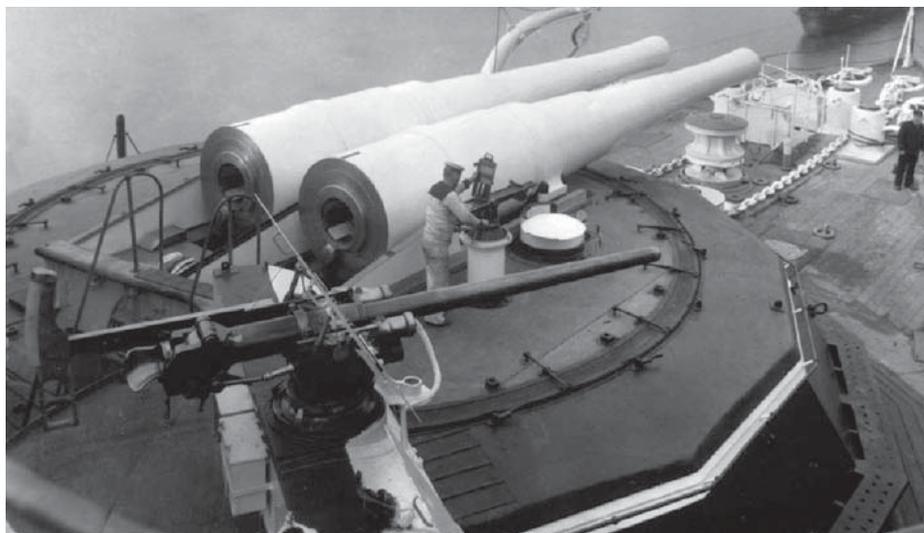
mm), acortando problemas de «tamaño» con la competencia francesa. Como las mejoras sumaban unas 810 t y las dimensiones del casco eran idénticas a las de su hermano mayor, Arquímedes pasó una factura de 46 cm en concepto de inmersión, que cobró sumergiendo la cintura acorazada a profundidades de dudosa utilidad. Huelga decir que era una situación muy embarazosa pero, flemáticamente, se consideró que como el buque no entraría en combate hasta haber consumido una parte significativa del carbón el problema se arreglaría solo, y con idéntica flema se aumentó en 1,52 m la eslora y 1,83 la manga de los tres buques restantes (*Anson*, *Camperdown* y *Benbow*).

Una vez instalada la artillería principal el *Howe* se integró en el prestigioso «Channel Squadron», pero sus cualidades marineras distaban de las exigibles en aquellas latitudes y, con los años, acabaría en la Flota del Mediterráneo. Tenía 99,06 m de eslora, 20,73 de manga, 8,48 de calado y 10.300 t de desplazamiento, a las que daban «marcha» 12 calderas, dos máquinas «compound» (ya obsoletas) y dos ejes con una potencia total de 7.500 IHP y 16 nudos de

velocidad con tiro natural. Una peculiaridad de estos buques era que estrenaban el tiro forzado en unidades mayores, pero sus máquinas no eran capaces de utilizar eficazmente el vapor «extra», y solo conseguían aumentar la velocidad a 16,9 nudos al precio de una insostenible «movida» de fogoneros y una situación «*generally attended with anxiety*». Además estas velocidades solo se alcanzaban con calma chicha, porque tras incluir en el diseño las especificaciones de armamento, autonomía e (irónicamente) velocidad, apenas quedó tonelaje disponible para protección y francobordo, especialmente a proa, y el engendro resultante no podía enfrentarse a un poco de mala mar sin navegar sumergido. Nuevamente se impuso la flema: en un informe de 1890 y refiriéndose al «Howe», el director de Construcciones Navales se mostraba «*very pleased with her behaviour in quite severe weather (swell 12-15ft high-sea state 5-6)*», aunque «*the low ends were deep in water*» y atravesado a la mar «*rolled 35-40°*»; si una mar tendida de 4 m con mar gruesa a muy gruesa es capaz de dar semejante vapuleo a un acorazado británico, el Imperio amenaza ruina.

Técnicamente el *Howe* era un acorazado de barbetas, un eufemismo para decir que los cañones Armstrong de 13,5" y 67 t de peso iban a la intemperie, en este caso en dos montajes dobles. El invento era útil para reducir pesos, especialmente pesos altos, permitiendo elevar el eje de las piezas unos 3 m más que en un acorazado de torres, pero resultaba desmoralizador para las dotaciones, que no gozaban de protección y además tenían que desmontar los cierres cuando no se usaban los cañones. Como todo es mejorable, el Almirantazgo logró que el último buque encargado (el *Benbow*) fuera el segundo en entrar en servicio por el procedimiento de sustituir los Armstrong de 13,5" por Elswick de 16,25" (413 mm) y 110 t. Un efecto colateral de esta «mejora» fue que, al no haber más de una pieza de 16,25" en cada barbata, la artillería principal de este buque quedó limitada a dos cañones, y la «serie» de seis acorazados acabó con tres configuraciones diferentes. Las monstruosas piezas del *Benbow* resultaron tener una vida útil de solo 75 disparos, y aunque se suponía que podían perforar cualquier coraza a flote, el periodo de recarga (4-5 minutos) era descortés por abusivo con la paciencia del enemigo. Las piezas de 13,5" del *Howe*, algo más funcionales, disparaban proyectiles de 567 kg, capaces de perforar 686 mm de hierro a 1.000 yardas (914 m) «consumiendo» unos tres minutos de tiempo y una carga de 286 kg de pólvora, que luego se sustituyó por 85 kg de cordita.

Además de estos cuatro angelitos el «Howe» tenía un arsenal pensado para arruinar el día (o la noche) a las lanchas torpederas: el catálogo incluía seis montajes simples de 6" (sustituídos después por seis cañones de tiro rápido de igual calibre), 12 cañones de 6 libras, 10 de 3 libras, varias ametralladoras y seis reflectores de 24". Por si colaba también había a mano 5 tubos lanzatorpedos y, sobre el papel, un «*Torpedo boat 1st class*» que no sale en las fotos. Se criticó la escasa protección de la batería secundaria «*in the light of the*



El montaje doble de proa de 13,5" del *Rodney* (gemelo del *Howe*) visto desde el alerón de estribor, como es habitual los cierres están desmontados hasta el momento de usar los cañones. En primer plano se ve una de las piezas de «defensa de punto» antitorpedero (Foto procedente del libro «*British Battleships 1889-1904*»).

importance attached to it» e injustificable por razones de peso, pero el blindaje del propio buque dejaba bastante que desear y hubo que echar mano de «refuerzos» poco ortodoxos («*the coal stowage inside and outside the citadel was arranged to provide additional protection*»). Puede que la descripción más pragmática de estos buques la hiciera el impagable contralmirante Seymour, al que conoceremos más adelante, que tras quejarse de navegar un par de días «sumergido» disculpó los inconvenientes con un «... *but they were better fighting ships than those before them*».

Orgullo y prejuicio

El 28 de abril de 1892 el HMS *Howe* vio elevarse la menguada «altura» de su toldilla con la toma de posesión del capitán de navío Alexander Plantagenet Hastings. Sobrino del vicealmirante Hastings y nieto del capitán de navío (y 12º conde de Huntingdon) Hastings, la genealogía del nuevo comandante le identificaba como supuesto descendiente de Eduardo III de Inglaterra y, de creer a algunas fuentes, del mismísimo Robin Hood. En 1892 tenía 48 años de edad y unos 14 de antigüedad en el empleo, y la «literatura oficial» ya arropaba su nombre con los prestigiosos «C. B.» (Companion of Bath, ganado en

1882 con ocasión de su mando del *Euryalus* en la Campaña de Egipto) y «A. D. C.» (Aide-de-Camp to Her Majesty, desde el año anterior). El contralmirante Seymour, que en septiembre de aquel mismo año tomaría posesión como «Second-in-Command» del «Channel Squadron», le describió como «*a very good officer, also young for his position, already distinguished, and with the best of service prospects*», y los Informes Personales del «Squadron Commander» (vicealmirante Fairfax) le calificarían (quizá prematuramente) como «VG (Very Good), *Zealous, with good judgement, handles his ship well*», con un añadido («*he should be one of the Admirals to trust to in the future*») que resultaría inaudito en nuestra Armada, pero no en la Royal Navy del siglo XIX, donde una vez que un oficial había alcanzado el estatus de «post-captain» (digamos que capitán de navío de plantilla), ascendía a contralmirante por rigurosa antigüedad «*if he could avoid death or disgrace*».

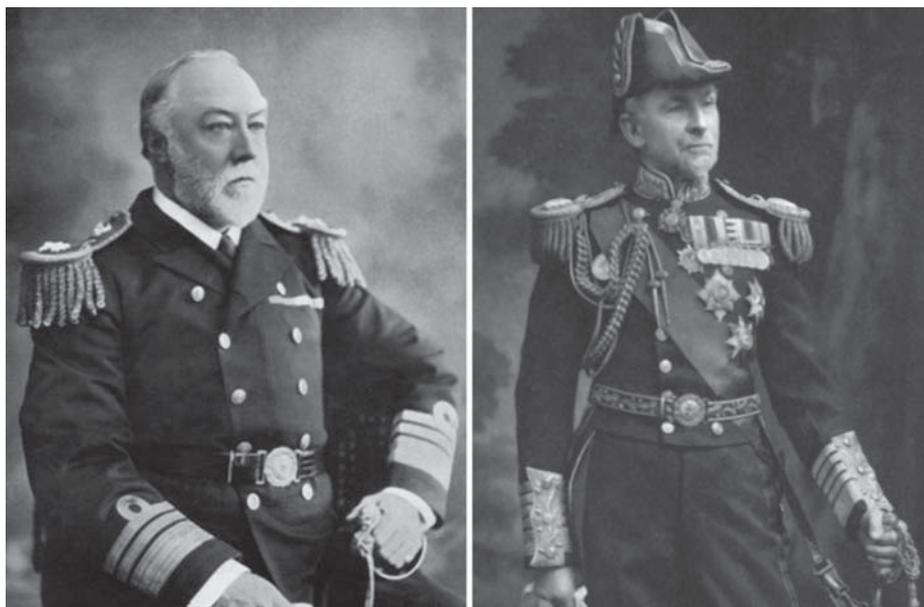
Doce días después de que Hastings tomara posesión como comandante del *Howe*, asumió el mando del «Channel Squadron» el vicealmirante Henry Fairfax, tercer hijo del baronet Sir Henry Fairfax y nieto del vicealmirante Sir W. G. Fairfax. Con 55 años de edad, su Hoja de Servicios incluía el ascenso a capitán de fragata a los 25 por «*distinguished valour in the capture of a pirate slaver*» y cinco mandos a flote. Como lo cortés no quita lo valiente, Fairfax también había pasado una temporada como secretario privado del 1er Lord del Almirantazgo, otra como «Naval Aide-de-Camp» de la reina Victoria y, antes de asumir el mando del «Channel Squadron», dos años y medio como «Second Naval Lord», equivalente a nuestro almirante jefe de Personal. Su historial también incluía el bombardeo de los fuertes de Alejandría en 1882 durante su mando del *Monarch*, pero como Geoffrey Regan escribió que en esta acción «*eight British battleships fired 3,000 heavy shells and achieved just ten hits on the target*», lo dejaremos así. Para su segundo (el contralmirante Seymour), Fairfax era un «*delightful companion*» y un «*great friend*», lo que dice mucho a su favor en boca de un tipo de una franqueza insobornable.

En octubre de 1892 el «Channel Squadron» inició un crucero por la costa española y portuguesa, y el 2 de noviembre amaneció fondeado en La Coruña; Fairfax estaba autorizado a visitar puertos a su discreción, y a las 10:00 su escuadra levó anclas para recorrer las 10 millas que le separaban de Ferrol, que pensaban abandonar a media tarde. Aquella temporada la Royal Navy padecía una compulsión exhibicionista que la empujaba a apabullar a sus potenciales «clientes» con elaboradas danzas rituales, en las que no podía faltar un fondeo en formación, pero el *show* ferrolano empezó con la baja del crucero *Narcissus*, al que un ancla liada impidió incorporarse al espectáculo. No sería el último retraso del día, y al mencionar el motivo del tránsito a Ferrol («*an official visit to the Spanish Captain-General*») Seymour señaló otro de diferente magnitud: «*meaning to stay there only three hours; I remained seven months*». Para Fairfax se trataba de «*an opportunity of paying my respects to the Captain General*», de quien había recibido «*very courteous*

HISTORIAS DE LA MAR

messages», pero la razón de fondo debía ser la habitual en estos casos: mostrar músculo, epatar con los últimos «gadgets» y familiarizarse (por si un día había que entrar «por las malas») con un puerto al que Fairfax llamaba «*the Portsmouth of Spain*» y su segundo consideraba «*the finest naval port I know*».

Casi todos los marinos conocemos la estrofa «*Britannia, rule the waves*», pero en ningún sitio dice que «waves» incluya «tides», y si Laplace no falla aquel día la pleamar en Ferrol era a las 13:03 (HcL), lo que obligaría al «Channel Squadron» a entrar con una corriente de popa que en algunos puntos podía rozar los 2 nudos. Sería engañoso juzgar los desafíos de esta situación desde el puente de un buque moderno y con la ría dragada y balizada, porque en 1892 el antiguo bajo de La Palma obligaba a las unidades mayores a hacer una pronunciada caída a babor donde ahora se corta por lo sano. Además, contra lo que podría pensarse por su reducida eslora el *Howe* era un auténtico «pato», con una longitud comparable a un BAM, pero con la mitad de potencia y el cuádruple de desplazamiento. Desde 1789 el Derrotero de Tofiño recomendaba para entrar en Ferrol «...recibir la corriente de proa y



A la izquierda Henry Fairfax fotografiado como vicealmirante, el empleo que tenía cuando mandaba el «Channel Squadron». A la derecha su Segundo en el mando de aquella agrupación, el entonces contraalmirante Edward H. Seymour, que en esta foto ya aparece convertido en Sir Edward (1897) y ascendido a «Admiral of the Fleet» (1905) (Composición y edición propias de dos fotos de autor desconocido).

tener mejor gobierno, particularmente quando hubiese muchos vaxeles», lo que no impedía a buena parte de los «vaxeles» que en 1892 subían la ría hacerlo en cualquier condición de marea, aunque no solían desplazar 10.000 t ni entrar en un puerto extraño sin práctico y navegando en formación. Todo indica que Fairfax no introdujo estos factores en la ecuación y que sus subordinados no se jugaron los informes poniendo pegas; cuando tuvo que justificarse, declaró que se trataba de una operación «*of extreme simplicity to British seamen accustomed to handle such ships*», y lo remató con el argumento definitivo: «*the spectacle of a British squadron of powerful twin screw battleships waiting outside Ferrol Harbour, because of a tide which sailing ships and single screw steamships of heavy draught had found no difficulty with in the past, would have been scarcely worthy on the tradition of British seamanship*».

Tras despachar un buque a Gibraltar y dejar al *Narcissus* mirándose en el espejo del puerto de La Coruña, los seis buques restantes iniciaron el tránsito formados en dos columnas por divisiones; no pude conseguir registros meteorológicos, pero la reconstrucción del análisis de superficie sugiere un viento de componente W fuerza 3 a 4, que dentro de la ría no sería significativo. La escuadra navegaba con vapor para 10 nudos pero a régimen de 7,5, y al aproximarse a la boca de la ría se ordenó moderar a 6 y adoptar una línea de fila en «open order» (4 cables o 741 m entre unidades). El buque guía e insignia del vicealmirante Fairfax era el flamante *Royal Sovereign* (capitán de navío Hammill), cabeza de una serie de «pre-dreadnoughts» de 15.580 t que, cuando se construyeron, eran los mayores acorazados del mundo; le seguían el *Howe*, el crucero *Immortalité*, los acorazados *Anson* (donde izaba su insignia el contralmirante Seymour) y *Rodney* y el crucero *Bellona*. Hacia las 10:50 ya estarían entre puntas, y apenas pasado Prioriño avistaron un bote con dos personas remando y otra al timón; según Hammill se ordenó régimen de 4 nudos por creer que el individuo al timón podía ser el «captain of the port», pero tras observar que no vestían uniforme concluyeron que «*the man steering was a pilot, and he was waved out of the way*», volviendo a régimen de 6 nudos. Hammill declaró que «*he would not have permitted a Spanish pilot to take charge of the flagship Royal Sovereign*», y Fairfax complicó esta falta de tacto con un delirante «*if we had employed local pilots the Howe would probably have had companions in misfortune*». Cabe decir en su descargo que algunos de sus buques no eran idóneos para «dejar» a cualquiera, y que en 1892 no se esperaba de un práctico lo mismo que en la actualidad.

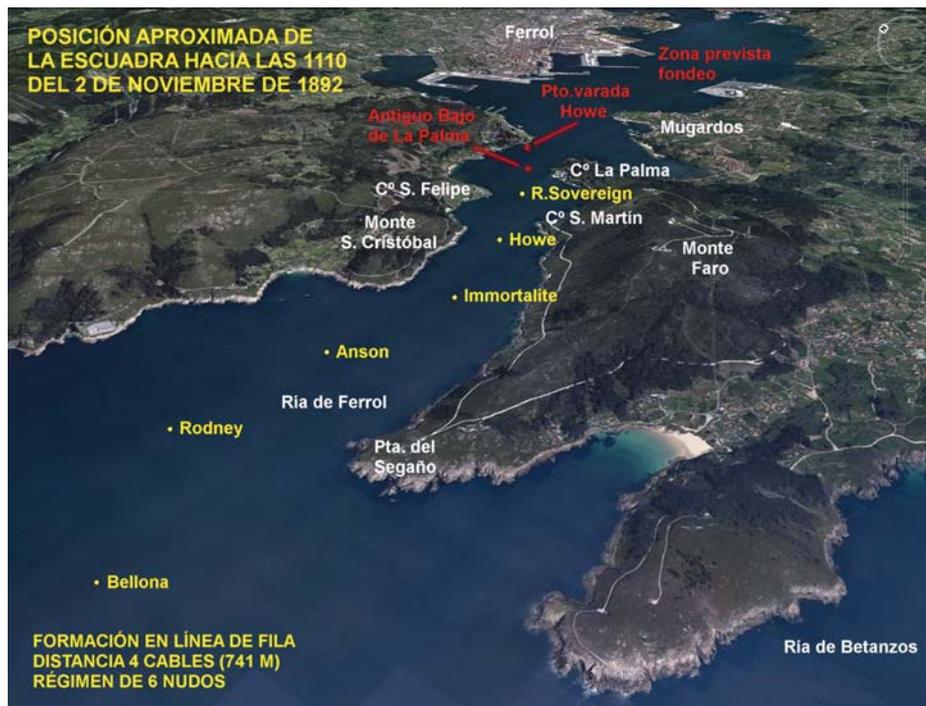
Duelos y quebrantos

Aquella mañana el «práctico de confianza» de la escuadra de Fairfax era la carta británica n° 80, que solo era una copia actualizada de la española levan-

tada por Tofiño en 1789, cuando el mayor buque del mundo desplazaba menos de la tercera parte que el que ahora encabezaba la formación. Hace medio siglo todavía podían verse cartas de este tipo (identificables por la distribución irregular de las sondas) en lugares poco frecuentados, donde un sexto sentido te advertía la conveniencia de no salirte de los «cauces habituales». Las dificultades británicas con la carta de Tofiño empezaron en 1873, cuando el acorazado *Sultán* salió malparado de un encuentro con el antiguo Bajo de La Palma (unos 6 m), que no aparecía reflejado; un hidrógrafo «anglo» dijo que «*in fact, she (el Sultán) discovered the existence of the shoal*», lo que es mucho decir porque en 1866 ya se lo había tragado la fragata blindada *Tetuán* durante sus pruebas oficiales, pero la carta española se corrigió aquel mismo año 1873, y la antigua posición del pedregal sigue rotulada en nuestra cartografía como «Bajo del Inglés». Diecinueve años después el «Hydrographer to the Admiralty» declaró que «*since 1862 none of Her Majesty's ships had employed a pilot on entering Ferrol Harbour*», y Fairfax amplió el dato a «*entering or leaving*», de lo que deduzco que el *Sultán* no lo llevaba y que, con la piedra ya «descubierta» siete años antes, un práctico (aunque fuera español) le habría venido al pelo. La prensa mencionó que D. L. Dickson (entonces un teniente de navío recién ascendido de 24 años) «*was present when the Sultan grounded*»; como veremos el suceso pudo causarle una impresión imborrable, pero no sería el único: un «Admiral of the Fleet» recordaba que, cuando entró posteriormente en Ferrol, «*the only direction he himself gave to his captain was to give the Palma Shoal a wide berth*».

Las intenciones de Fairfax eran fondear su escuadra en el puerto interior, probablemente en dos columnas por divisiones, y apenas entró en la ría pasó una señal con las posiciones precisas de cada buque, según Hammill «*in consequence of the small space available in the harbour*». Cuatro cables por su popa, el ahora capitán de fragata Dickson pilotaba el *Howe* en calidad de *navigator* y decidido a no tropezar dos veces en la misma piedra; Dickson trabajaba bajo la supervisión del capitán de navío Hastings, al que auxiliaban el alférez de navío oficial de guardia armado de un sextante para calcular la distancia al guía y un guardiamarina a cargo de las señales. La separación entre buques adoptada por Fairfax era el doble de la habitual en aguas abiertas, pero daba más libertad de maniobra a sus comandantes, que no tenían que limitarse a seguir su estela; también les daba más responsabilidades, pero era una medida oportuna porque la corriente de popa aumentaba la velocidad sobre el fondo, complicando la maniobrabilidad. Fairfax se creyó obligado a justificar a posteriori su «baja» velocidad, pero considerando la configuración de la ría en 1892, las características evolutivas de sus buques, y sobre todo visto lo que pasó, es evidente que un régimen de máquinas más elevado con marea entrante habría hecho «derrapar» literalmente a sus acorazados y agravado las consecuencias de un posible contacto con el fondo, por no hablar de las dificultades de navegación añadidas.

El *Royal Sovereign* tenía un 50 por 100 más de desplazamiento y 16,8 m más de eslora que el *Howe*, pero su comandante tenía que lidiar con una «dificultad» adicional: la presencia del almirante en el puente; hábilmente, Hammill y su *navigator* (capitán de fragata Noel) gobernaban el buque desde el techo de la derrota, y hacia las 11:10 ya estaban frente al castillo de San Felipe, donde empezaba la parte más complicada de la ría. El «plato fuerte» era el Bajo de La Palma, unos 500 m por la proa: según Hammill carta y derrotero discrepaban en 2 pies (0,61m) sobre su sonda, por lo que tomando «*the lesser depth* (la carta) and accepting that at 22ft (6,71 m), *the height at the time the ship struck would be 34ft* (10,36 m)». Aunque se refiere al *Howe* y redondea al pie, su declaración nos permite confirmar «su» altura de la marea a las 11:25 (3,65 m), que encaja con los 3,48 m que arroja el Método de Laplace; Hammill también aportó el calado a popa de su buque (unos 8,74 m), que sugiere un descuello sobre el bajo de 1,62 m. Resulta irónico que, sobre el papel, el *Royal Sovereign* (y con más razón los buques que lo seguían) no

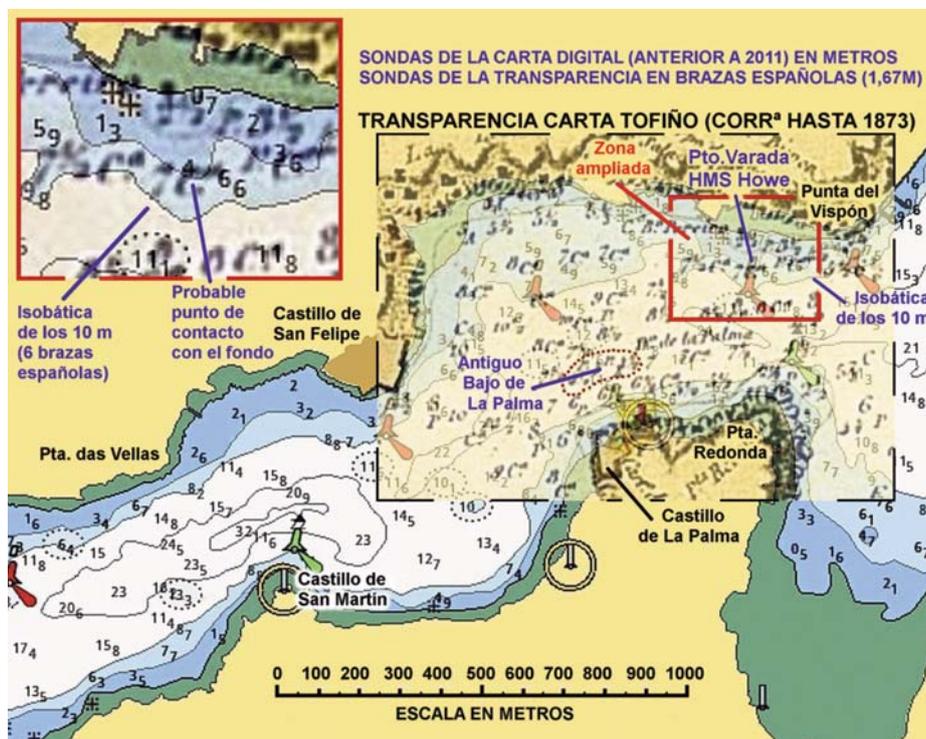


Posición aproximada del «Channel Squadron» en el momento de iniciar el buque guía (*Royal Sovereign*) la caída a Br para librar el Bajo de La Palma, hacia las 11:10 del 2 de noviembre de 1892. (Elaboración propia sobre una imagen de *Google Earth*).

necesitaba complicarse la vida esquivando el obstáculo, pero sobraban motivos para el mosqueo. Sabiamente Hammill y Noel bajaron del techo de la derrota para tener el telégrafo de máquinas a mano y, con San Felipe por el través de babor, metieron caña a esa banda y después a estribor para rodear el bajo, usando demoras de seguridad a la Punta del Vispón y Punta Leiras para controlar la caída hasta dejar el Vispón por babor, proa a Mugaros.

A Fairfax le dio la impresión de que se habían desviado hacia el N más de lo necesario, «*but he did not think it advisable to interfere with them as they were erring on the safe side*». En realidad la corriente de popa, quizá ayudada por la presencia de aguas someras bajo la quilla, había arruinado la curva de evolución del *Royal Sovereign*, empujándolo hacia una zona que, como veremos, era menos «*safe*» de lo que aparentaba; por suerte Hammill estaba al quite y salvó la situación dando «*atrás despacio*» con el eje de estribor durante medio minuto. Ocho meses después, una pregunta parlamentaria «descubrió» que desde la aguja magistral del buque insignia no se podía marcar el Monte San Cristóbal (una referencia importante a popa) porque lo tapaban mástiles y chimeneas; para compensar, el «*Hydrographer to the Admiralty*» admitió que el «*eastern compass*» de la carta (¿la declinación magnética?) tenía un error de casi 2°, y de haberse usado esa referencia el efecto habría sido «*to throw the line northwards of its true position about 70 yards (64 m)*». El hidrógrafo puso el dedo en la llaga al señalar que las demoras estaban bien, «*but navigation had to be principally effected by the eye*»; por desgracia la navegación del buque insignia parecía estar más influida por el papel, y cuando Fairfax pudo echar un vistazo al fondeadero descubrió «*two buoys not marked on the chart*» que su «papel» y la ausencia de un práctico le habían ocultado hasta ese momento. Las fuentes británicas sobrevuelan este detalle, pero Fairfax declaró que «*not knowing whether the anchorage was clear, I deemed it prudent for a short time to reduce the speed of the squadron to four knots*»; diecinueve años después Seymour escribió en sus memorias que, en realidad, Fairfax le dijo a Hammill «*reduce speed*» mencionando las RPM (25) pero sin referirse a la formación, y que la señal («*Numeral 25*») «*by an error it was hoisted*». Su versión encaja con otra declaración de Fairfax («*I ordered it to be hauled down before it was answered*»), pero el mal ya estaba hecho.

Un parlamentario británico sacó a relucir que el «*chief naval officer of that port*» (sin duda el capitán general) veía entrar la escuadra y «*was surprised that the leading ship did not strike on the rock herself*»; puede que el primer buque se librara por menos de 70 m, pero el segundo se las arregló para participar en la «rifa» con tres papeletas adicionales. Para empezar el «Howe» gobernaba peor que el «Royal Sovereign», precisando 5° más de caña para una caída similar; según su timonel «*was not so easy to steer as other ships*» y, en buena lógica, este hándicap habría exigido un plus de ortodoxia, pero aquel día tocaba una «ortodoxia creativa» que la prensa describió en dos trazos: «*The Royal Sovereign passed the Palmas and rounded the shoal at a*



La fiabilidad de la carta española de Ferrol en relación con este accidente ha sido objeto de dimes y diretes durante más de un siglo. Para que el lector saque sus propias conclusiones he superpuesto una transparencia de su edición de 1873 sobre una carta digital anterior a los recientes dragados, que han alterado notablemente la batimetría. Salvo colmataciones sedimentarias posteriores o pequeñas diferencias del Cero Hidrográfico, las sondas superiores a 6 brazas españolas situadas por dentro de la isobática de los 10 m deberían ser erróneas; dicho esto la revista «The Engineer» publicó refiriéndose a esta embarrancada que «*The fact of a rock not being marked on a chart does not exonerate a navigator from blame if he, without any necessity, hugs (abraza) the shore*», y el propio Almirantazgo Británico manifestó que el Howe embarrancó en una posición que no debía habersele permitido alcanzar «*under any circumstances*». (Elaboración propia sobre una carta descargada de la Biblioteca Nacional de España y cartografía digital simplificada).

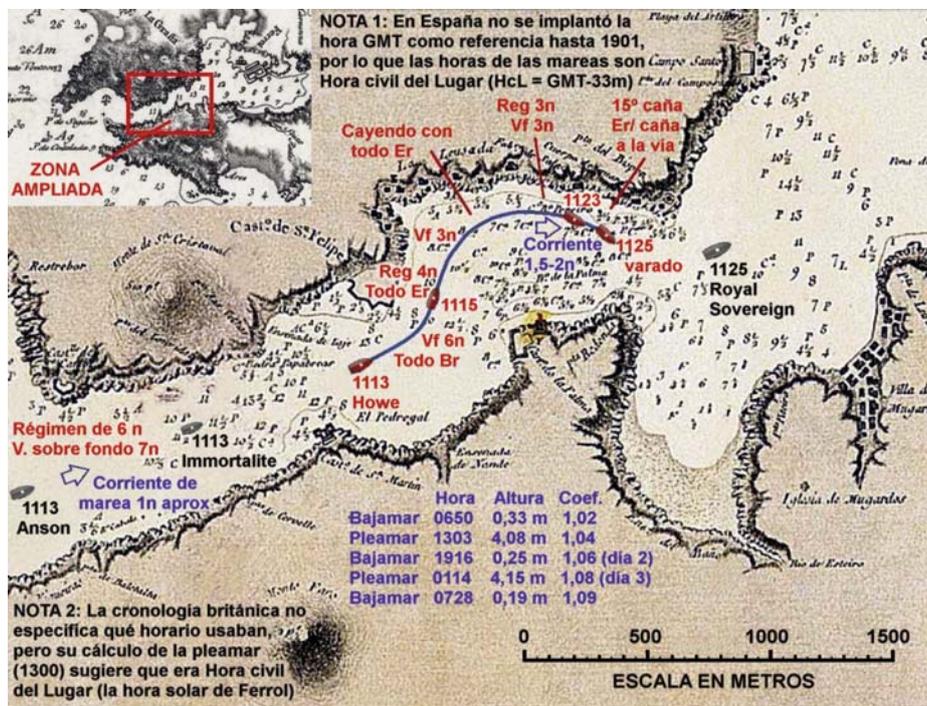
safe distance. The Howe, behind him, determined to make assurance double sure, and rounded the shoal outside the leading ship's wake». Como vimos, el Navigator del Howe ya había disfrutado en su juventud de un íntimo contacto con La Palma a bordo del *Sultán*: si esta experiencia le indujo a «andarse con rodeos» en su madurez quedará entre él y el bajo, pero no es descabellado suponer que pudo transmitir el «mal rollo» a su comandante. Enrollado o no Hastings decidió ir por libre («*I directed the navigating commander to turn*

somewhat inside of the flagship's track»), y apenas sobrepasado el Castillo de San Martín el *Howe* inició su caída a babor con idea de sobrepasar el de San Felipe desviado a babor del eje de la canal, lo que debió ocurrir poco antes de las 11:15.

Hasta este punto los buques habían navegado a unos 7 nudos sobre el fondo, separados por 4 cables y algo más de tres minutos, pero entre San Martín y el Vispón aumentaba la corriente (quizá más que en la actualidad) y, con toda seguridad, disminuiría la velocidad (digamos que hasta en un 40 por 100) por el uso intensivo del timón; a partir de aquí las declaraciones de los implicados pasan a ser «en defensa propia», pero no impiden reconstruir el escenario. Según el comandante, tras sobrepasar San Felipe e informarle el *navigator* que la demora de seguridad del Monte San Cristóbal para librar La Palma «*was coming on*», se ordenó «todo a estribor» y «*about this time (about 11:15)*» se recibió la señal táctica de pasar a régimen de 4 nudos, que se cumplió sin más. Esta reducción de velocidad sumada a la producida por el timón pudo aumentar la deriva de la corriente y desplazar la trayectoria hacia el NE, a lo que se sumaría el posible error de la declinación magnética antes comentado, pero en el caso del *Howe* los británicos no hablan del efecto del timón ni de errores en la demora. Si Hastings echó un vistazo a la carta temiendo «meterse en un jardín», comprobaría que en la margen norte de la zona donde ahora navegaba (la Rinconada de Lousada) se podía acercarse a algo menos de un cable (185,2 m) de tierra sin que la sonda bajara de 7 brazas; quizá no cayó en la cuenta de que eran brazas españolas (0,16 m menos que las inglesas) pero, aun así, a esa distancia tenía «derecho» a esperar 11,69 m de sonda en la carta, que con la altura de la marea llegaría a los 15,34 y no le suponía ningún peligro con un calado a popa de 8,76.

Hastings declaró que mantuvieron el timón «todo a estribor» hasta ver aparecer la tierra situada al oeste de San Felipe (era la Punta das Vellas), momento en que levantaron caña para dejar solo 15°: «*The land was then well open and the ship's head was pointing towards the centre of Mugaros village in a south-easterly direction. Both the navigating commander and myself were satisfied the ship was then clear of Pereiro shoal by clearing marks, and being, as we believed, in a perfectly safe position, with her head pointing for entering the harbour, the helm was put amidships*». Es posible que el último empujón que necesitaba Hastings para irse a las piedras se lo diera el oficial de guardia con su sextante, al informarle (a su requerimiento) que la distancia al *Royal Sovereign* se había reducido a menos de tres cables; no sabían que el buque guía había dado atrás, pero deberían haber sabido que una distancia directa no es significativa en una trayectoria curva y, sobre todo, que no era el momento de ponerse exquisitos con la distancia. Hastings le ordenó «*to go as slow as possible viz., 22 revolutions*», y aunque sugiere que no moderaron hasta finalizar la caída es fácil que lo hicieran unos minutos antes de tocar fondo. En realidad pusieron 20 RPM (equivalentes a unos 3 nudos) en presen-

cia de una corriente de casi 2 que, debido a la trayectoria atípica del *Howe*, al acercarse al Vispón habría pasado a ser de aleta y les aconcharía contra tierra. Según el parte de Hastings «at 11:25 ... the ship struck ... being more than half a cable (93 m) from the shore ... the chart giving me seven or eight fathoms (11,69-13,36 m con brazas españolas), and there being a rise at this time of at least eleven feet (3,35 m), due to tide»; los datos disponibles sugieren que quedó «clavado» en la enfilación de San Felipe con la Punta das Vellas, a unos 0,8 cables (148 m) de tierra y un poco por dentro de una sonda en carta de 7 brazas (11,69 m) erróneamente situada donde la cartografía posterior indicaba un cantil que subía de los 10 a los 4 m (ver gráfico).

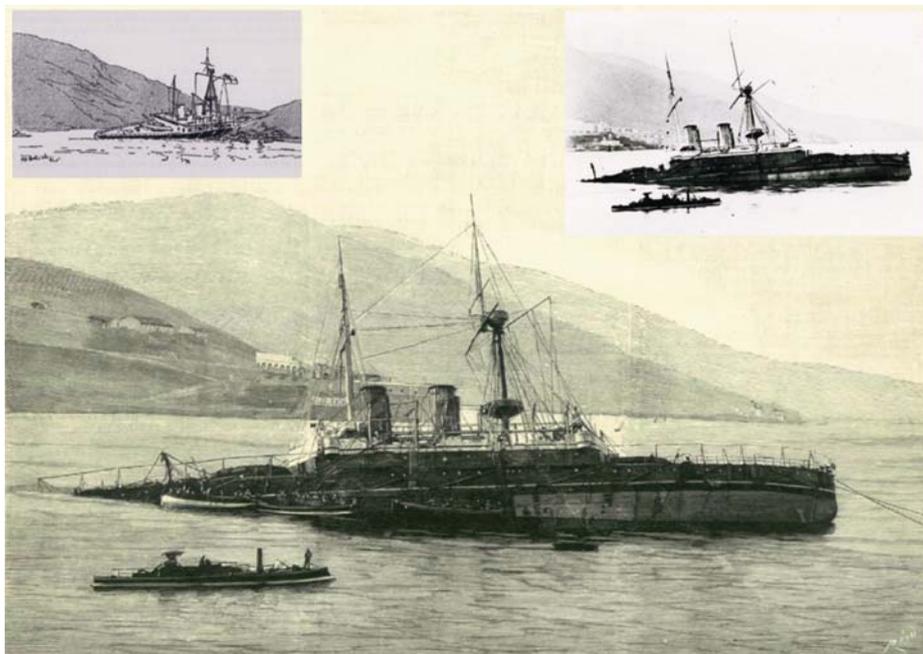


Reconstrucción hipotética de la derrota del *Howe* entre las 11:13 y las 11:25, trazada sobre la carta española de 1873 (el recuadro es de 1789) con las esloras de los buques a escala. Las velocidades sobre el fondo (inferiores a las declaradas por los protagonistas, pero coherentes con el uso intensivo del timón) son las únicas que encajan con las dos referencias horarias disponibles (la señal táctica de moderar «about 11:15» y la varada «at 11:25»). El punto de varada (sin descartar que tocara fondo con anterioridad) se basa en los datos de los Consejos de Guerra ajustados por batimetría y documentación gráfica contemporánea, y las mareas están calculadas por el Método de Laplace utilizando el programa Efemes v2.1. (Elaboración propia sobre una carta descargada de la Biblioteca Nacional de España y otra extraída del «Atlas Marítimo de España» de Tofiño).

Daños y perjuicios

De los diez compartimentos estancos que tenía el *Howe*, los tres situados bajo la superestructura estaban protegidos por doble fondo y doble casco hasta la cubierta acorazada, y subdivididos por un mamparo longitudinal para alojar cuatro salas de calderas y dos de máquinas. El contacto inicial con el bajo debió producirse en Calderas proa babor, inmediatamente a popa del puente, afectando después a Calderas popa babor hasta que el buque se detuvo. Como cualquier mortal en su situación Hastings intentó desencallar tirando de máquina, pero desistió cuando el jefe le dijo que las dos salas de calderas de babor estaban inundadas y sus fuegos apagados; tuvo suerte en no salirse con la suya, porque algo más tarde el «*carpenter*» (que no era exactamente un carpintero) le informó que el mamparo longitudinal de la cubierta acorazada y las puertas estancas «*were leaking freely*» (¡vaya!), y «*that if the ship slipped into deep water she would probably not float*». Visto lo visto tuvo el buen juicio de tender anclas para inmovilizar el buque donde estaba, con los espacios a proa y popa del doble fondo inicialmente secos y la esperanza de salir con la pleamar (viva) de aquella noche. En pocas horas se comenzó a alijar munición, carbón y otros pesos a seis embarcaciones puestas a disposición de Fairfax por el capitán general junto con un destacamento de marinería. Inicialmente se produjo una escora a babor de unos 10° que intentaron corregir atravesando las piezas de 13,5", pero durante la vaciante de la madrugada el casco pivotó, la escora cambió de banda hasta alcanzar 16° a estribor y, ante la posibilidad de que el buque zafara, se evacuó la dotación. El día 3 el *Howe* amaneció hundido, con el roquedal incrustado hasta 2,5 m en el costado de babor a lo largo de unos 61 m, 20° de escora a estribor y la quilla de balance de esa banda apoyada en el fondo; los extremos no apoyaban, pero había un marcado asiento aproante y, en pleamar, la proa quedaba completamente sumergida.

El 10 de noviembre la Royal Navy firmó un contrato de 35.000 libras con la Neptune Salvage Co. por colocar el buque ante el dique seco de La Campana en el plazo de seis meses, o el beneficio del 50 por 100 del material de desguace si no conseguían reflotarlo. Fairfax y parte de su escuadra volvieron a casa, mientras el contralmirante Seymour se quedaba en Ferrol con una pequeña agrupación para custodiar el naufragio y ayudar en el salvamento; dos de los que regresaron fueron el capitán de navío Hastings y el capitán de fragata Dickson, quedando el *Howe* con una pequeña dotación al mando de su segundo, que alojaba a bordo aunque no «a flote». Antes de acabar el mes el comandante y su *navigator* reembarcaron con uniforme de gala en Portsmouth a bordo del *Victory*, pero tampoco podían considerarse «a flote» porque técnicamente lo hicieron en calidad de «*prisoners*», para responder ante un Consejo de Guerra de «*negligently, or by default, hazard and strand HMS Howe*. Presidía el Consejo el almirante Meade, 4° conde de Clanwilliam (¡qué



El *Howe* embarrancado en el Bajo Pereiro; este grabado se publicó el 15 de noviembre de 1892, y está basado en una foto que, a juzgar por el estado del buque y la ausencia de unidades mayores de salvamento, pudo tomarse el 3 de noviembre o poco después. El observador está situado prácticamente en la Punta del Vispón, y la construcción enfilada con las chimeneas del buque es el Castillo de La Palma. El recuadro superior derecho (de mucha menor resolución) es una foto que aparenta ser casi simultánea, pero con el observador situado unos metros a la izquierda, y el dibujo superior izquierdo da idea del aspecto del «Howe» desde el puerto interior de Ferrol, semiculto por la Punta del Vispón (Composición propia con un grabado de «La Ilustración Española y Americana», una foto de autor desconocido y un dibujo del «Daily Graphic» del 8 de noviembre de 1892).

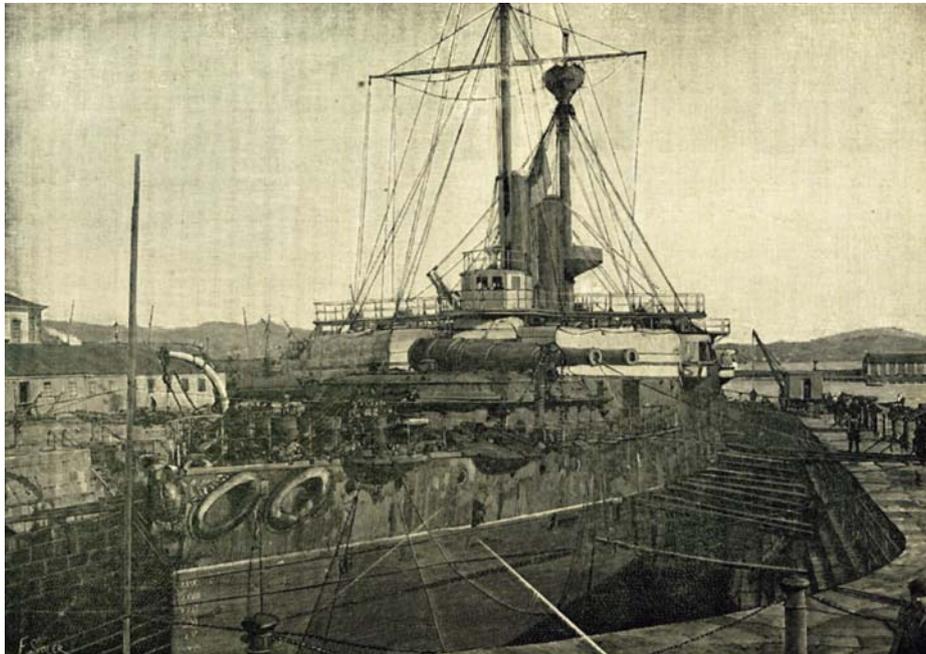
menos!), y lo componían dos contralmirantes y seis capitanes de navío con mando a flote.

Hastings demostró clase exculpando al *navigator* («*a reliable and competent officer, and in any way to blame for what had occurred*») y se mantuvo dentro del guión echando la culpa al «empedrado» («*I have shown by several witnesses the unexpectedness of the direction and force of the current*») aún a costa de exagerar («*the flood tide was ...!... running three to four knots*»); naturalmente también «culpó» a Tofiño («*I cannot be held to blame ...!... for striking on a rock not marked on the chart*»). Podía haberlo dejado ahí sin debilitar su alegato, pero irritó a Hammill diciendo que su maniobra atrás sin avisar le había «descolocado» (según Fairfax solo habría supuesto unos 38 m),

y se metió en camisa de once varas al culpar indirectamente al almirante de la coyuntura que le llevó a las piedras «*while following in the track of her leader as closely as it was humanly possible to make her at the speed she was going*». El Consejo concluyó que el «Howe» se la había pegado «*on a sandy (sic) shoal in Ferrol Harbour, unknown at the time, and that the chart shows seven Spanish fathoms of water above the shoal at low water*», absolviendo a los dos «*prisoners*» con indudable estilo («*the Court has much pleasure in returning you your swords with your reputations untarnished*»). Como la defensa de Hastings parecía responsabilizar a Fairfax de sus movimientos, el Almirantazgo le mandó las actas por si tenía algo que alegar, y Fairfax respondió discrepando de la sentencia y culpando al comandante de lo ocurrido. Ante la imposibilidad de juzgar de nuevo a Hastings y frustrado sin duda por haberse quedado sin «culpable», el Almirantazgo se puso eufemístico y empapeló a Fairfax «*in order that all the circumstances may be fully brought out, and justice done to all concerned*».

El 29 de diciembre un irritado Fairfax compareció a bordo del «Swiftsure» ante su propio Consejo de Guerra: el único cargo era poner en peligro sus buques, y la acusación se centró en que «*he selected a time when a strong flood tide was running, and when he was guided by a chart which was principally founded on a Spanish survey in 1789*». El «Hydrographer to the Admiralty» declaró que la carta tenía «*imperfections*» y que «*such an incomplete chart could not be considered trustworthy in its details*», añadiendo que las dificultades para entrar «*were considerably increased on November 2, and demanded considerable skill*». La defensa de Fairfax fue un encendido elogio de la carta, corregida en 1873 y 1886 y que «*compared with the chart of other Spanish ports ... is of a distinctly superior class*»; respecto a la decisión de entrar con corriente de popa, cinco oficiales generales declararon que su colega lo había hecho de cine, y Fairfax justificó hacerlo sin práctico porque las Ordenanzas solo le permitían tomarlo en puertos difíciles, y Ferrol no lo era. Quedaba neutralizar a Hastings, y Fairfax, tras aclarar un concepto («*I am responsible only for the conduct of the squadron, and not for the steering of individual ships*»), dejó claro que el «Howe» no había seguido la derrota del guía y, además, «*is not the duty of a following ship in a winding (sinuoso) channel to follow every slight deviation in the course of the leader*». El Consejo opinó que la reducción de velocidad a 4 nudos había sido inoportuna, pero absolvió a Fairfax porque la embarrancada del «Howe» «*was not due to that low speed, but to the inaccuracy of Chart No. 80, and to the fact that she diverged from the course taken by her leader*».

La absolución de los tres inculcados no impidió que se alzaran voces criticando su actuación, y en febrero el propio Almirantazgo emitió una nota en la que, tras considerar que «*the findings of the two Courts are conflicting*», manifestó no estar de acuerdo con la absolución de Hastings y su *navigator*, atribuyendo el accidente a «*unskillful management on the part of those offi-*



El *Howe* reparando en el Dique de La Campana del Arsenal de Ferrol. Los destrozos de la obra viva hicieron muy difícil asentarle en los picaderos, y el objetivo de esta reparación fue construir una estructura provisional que, además de permitirle regresar a Inglaterra con seguridad, facilitara un apoyo homogéneo en la varada posterior, donde se llevó a cabo la reparación definitiva. (Grabado procedente de un ejemplar de la revista «La Naturaleza» publicado en 1893).

cers». La nota achacaba no haberse utilizado toda la potencia y maniobrabilidad disponibles a la «*inexcusable ignorance of the dangerous position of the ship*», que navegaba a «*her slowest speed*» con una fuerte corriente empujándolo contra un bajo conocido situado a media eslora. El Almirantazgo aceptó a regañadientes las conclusiones del segundo Consejo de Guerra, pero dio un tirón de orejas a Fairfax al considerar que el innegable riesgo añadido de entrar con marea entrante «*was not duly considered by the Admirals*», y discrepó expresamente con las opiniones vertidas por algún testigo de la defensa, que había sugerido que la distancia entre buques en «*open order*» era poco menos que orientativa. Quizás sin pretenderlo, un parlamentario sintetizó el caso al afirmar que «*she* (el «*Howe*») *struck not on an isolated unknown rock, as was suggested, but upon the mainland of Spain*».

El contralmirante Seymour permaneció 229 días en Ferrol, y sus memorias recogen desde el «buen rollo» con el capitán general, vicealmirante Carranza («*a dignified Spanish Don, speaking English well, and always assisting us in*

every way he could) hasta ecos de sociedad («*He and his Senora had a reception every Thursday evening, to which some of us always went*»), sin olvidar inquietudes de lo más actuales («*There were many ladies there, and our acquaintance among them was large; but among them not one spoke English, and only five spoke French*»). La «relación» del «Howe» con el bajo Pereiro se rompió el 30 de marzo, tras dinamitar la roca que se había colado en su interior y reconstruir el casco con madera hasta permitir su achique y reflotamiento; reparado provisionalmente en el dique de La Campana, el 18 de junio regresó a Inglaterra por sus medios. Al mes siguiente el vicealmirante Carranza fue nombrado «*Knight Commander of St. Michael and St. George*», sin perjuicio de varios detalles de menor calibre que Seymour repartió en Ferrol. Tras una notable actuación en la Guerra de los Boxers, el contralmirante Edward Seymour se retiró en 1910 reconvertido en Sir Edward y ascendido a «Admiral of the Fleet»; Fairfax continuó al mando del «Channel Squadron» hasta 1894, se convirtió en «Sir» en 1896, ascendió a almirante en 1897 y murió en 1900 siendo «*Commander-in-Chief, Plymouth*». El agradecimiento del Almirantazgo con Hastings fue algo más tibio, y aunque ascendió a contralmirante en 1894 y a vicealmirante en 1900 (¡en vacante producida por la muerte de Fairfax!), solo ascendió a almirante tras pasar a la «Retired List» a petición propia; su *navigator* aparentemente carecía de reyes, condes, baronets o sires en su árbol genealógico, y en 1895 pasó a la «Retired List» a petición propia con el empleo que tenía en 1892 (capitán de fragata). Al *Howe* lo desguazaron en 1910.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Los datos sobre la entrada en Ferrol del «Channel Squadron» y la embarrancada del *Howe* se basan en las declaraciones de sus protagonistas ante los dos Consejos de Guerra, y pude acceder a ellas gracias a las hemerotecas del «*Times*» y el «*Glasgow Herald*». También utilicé las memorias del almirante Seymour («*My Naval Career and Travels*», 1911) y, en menor medida, las Actas del Parlamento Británico de 1893, dos trabajos de la revista «*The Engineer*» y otra docena de publicaciones «anglo» de la época. Del material consultado en español caben destacar los trabajos de los ingenieros de la Armada A. Comerma («*Salvamento del Howe*»; Revista de Navegación y Comercio y RGM, 1893) y L. Lacaci («*La varadura del Howe y el Arsenal de Ferrol*»; Revista La Naturaleza, 1893), que tratan exhaustivamente el salvamento. Los datos técnicos proceden, entre otros, del «*Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*» (Conway M. Press, 1979) y el libro de D. K. Brown «*Warrior to Dreadnought; Warship Development 1860-1905*» (Chatham, 1997). José Luis Arteché (AEMET) me consiguió un análisis de superficie del día del accidente y, finalmente, los datos personales están sacados de «*The London Gazette*» y «*The Edinburgh Gazette*» (el «BOD» británico de la época), complementados con reseñas biográficas de la Wikipedia y páginas de genealogía, entre las que destaca www.thepeerage.com. Sigo en ljartor@gmail.com