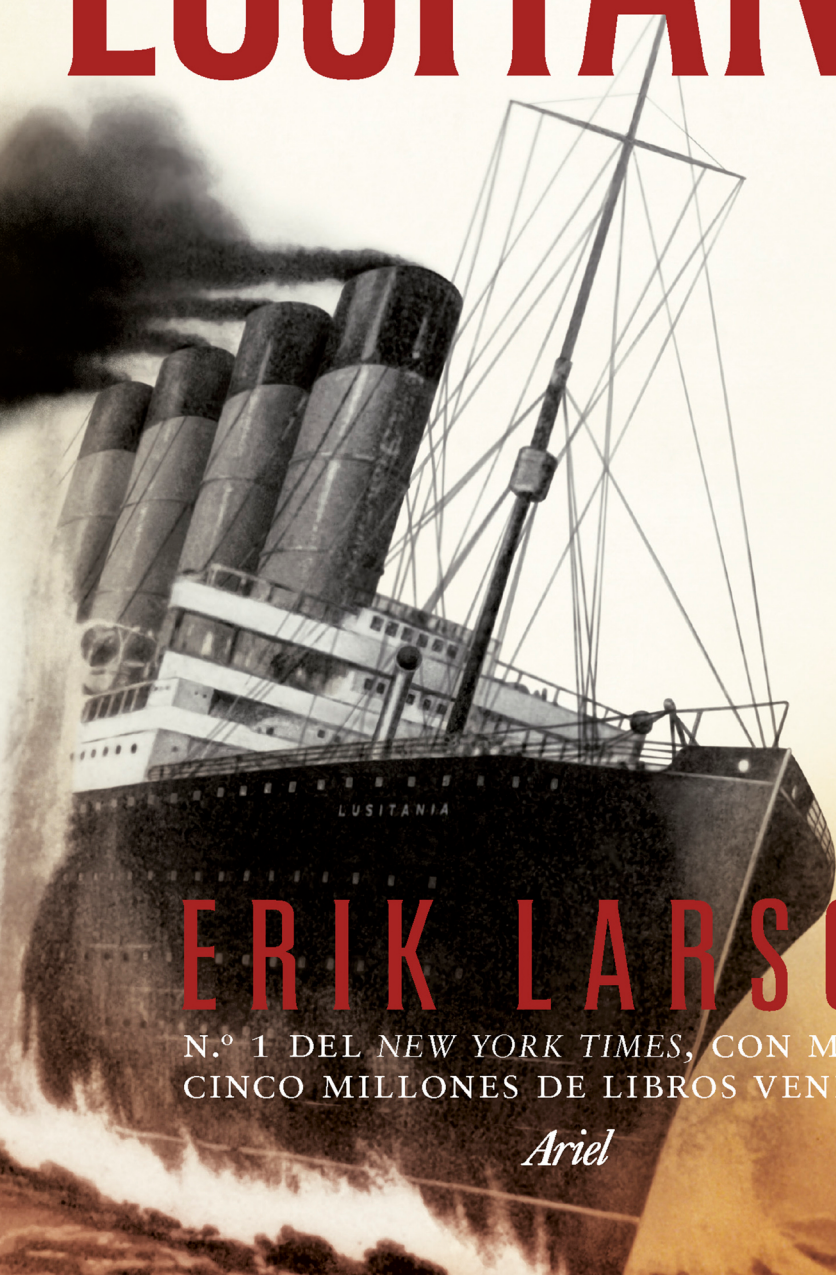


EL HUNDIMIENTO
QUE CAMBIÓ EL RUMBO
DE LA HISTORIA

LUSITANIA



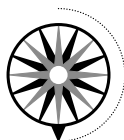
ERIK LARSON

N.º 1 DEL NEW YORK TIMES, CON MÁS DE
CINCO MILLONES DE LIBROS VENDIDOS

Ariel

EL HUNDIMIENTO
QUE CAMBIÓ EL RUMBO
DE LA HISTORIA

LUSITANIA



ERIK LARSON

Ariel

Título original: *Dead Wake: The Last Crossing of the Lusitania*

Publicado originalmente por Crown Publishers, New York

1.ª edición: marzo de 2015

2015, Erik Larson

2015, de la traducción Ana Herrera Ferrer

Derechos exclusivos de edición en español
reservados para todo el mundo
y propiedad de la traducción:

© 2015: Editorial Planeta, S. A.

Avda. Diagonal, 662-664 - 08034 Barcelona
Editorial Ariel es un sello editorial de Planeta, S. A.
www.ariel.es

ISBN 978-84-344-1940-7

Depósito legal: B. 2.481- 2015

Impreso en España por Unigraf, S.L

El papel utilizado para la impresión de este libro
es cien por cien libre de cloro y está calificado como papel ecológico.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita
fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com
o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

ÍNDICE

La emoción de la búsqueda	9
Unas palabras del capitán	13
PARTE 1	
«Malditos macacos»	17
PARTE 2	
Combas y caviar	161
PARTE 3	
La estela	255
PARTE 4	
El alma negra	291
Parte 5	
Un mar de secretos	375
EPÍLOGO. Efectos personales	407
<i>Fuentes y agradecimientos</i>	417
<i>Notas</i>	423
<i>Bibliografía</i>	479
<i>Índice temático</i>	489

UN MARINO DE LA VIEJA ESCUELA

El humo de los barcos y las exhalaciones del río dejaban una neblina que emborronaba el mundo, y hacían que el enorme transatlántico pareciese aún más grande, menos producto de una empresa humana que un acantilado alzándose en una llanura. El casco era negro; las gaviotas pasaban volando como brochazos de blanco, ahora bonitas, y todavía no los objetos de horror en los que se convertirían, más tarde, para el hombre que se encontraba de pie en el puente, siete niveles por encima del muelle. El transatlántico estaba atracado, con la proa por delante, en un embarcadero del muelle 54, en el Hudson, saliendo por el extremo occidental de la calle 14 en Manhattan, uno de los cuatro muelles que usaba la Compañía de Barcos de Vapor Cunard, de Liverpool, Inglaterra. Desde las dos pasarelas que sobresalían hacia afuera desde la cubierta del barco, sus «alerones», el capitán podía echar un buen vistazo a lo largo de todo el casco, y allí se encontraría de pie el sábado 1 de mayo de 1915, al cabo de unos pocos días, cuando el barco estuviese a punto de partir para otro viaje a través del Atlántico.

A pesar de la guerra en Europa,¹ por aquel entonces en su décimo mes (mucho más tiempo del que nadie había esperado que durase), el barco estaba completamente lleno, preparado para transportar casi 2.000 personas, o «almas», de las cuales 1.265 eran pasajeros, incluyendo un número extrañamente elevado de niños y bebés. Era, según el *New York Times*, el mayor número de viajeros que se dirigían a Europa en un solo barco desde que empezó el año.² Cuando estaba completamente cargado con tripulación, pasajeros, equipaje, suministros y carga, el buque pesaba, o desplazaba, más de 44.000 toneladas, y podía mantener una

velocidad máxima de más de 25 nudos, unos 50 kilómetros por hora. Como muchos barcos de pasajeros se habían retirado del servicio o se habían adaptado para su uso militar, el *Lusitania* se había convertido en el barco civil más rápido que navegaba por aquel entonces. Solo algunos destructores, y los más recientes buques de guerra de Gran Bretaña a gasóleo tipo *Queen Elizabeth*, podían moverse con mayor rapidez. Que un barco de semejante tamaño pudiera conseguir una velocidad tan elevada se consideraba uno de los milagros de la época moderna. Durante su viaje de pruebas (una circunnavegación de Irlanda en julio de 1907), un pasajero de Rhode Island quiso captar el significado profundo del barco y su lugar en el nuevo siglo:³ «El *Lusitania*», contó al *Cunard Daily Bulletin*, publicado a bordo del barco, «es en sí mismo el epítome de todo lo que el hombre sabe o ha descubierto o inventado hasta este preciso momento».

El periódico decía que los pasajeros habían emitido «un voto de censura» contra Cunard⁴ por «dos flagrantes omisiones en el barco. No tiene ni coto de caza de urogallos ni bosque con ciervos a bordo». Un pasajero observó que si surgía la necesidad de una nueva arca de Noé, él era partidario de olvidarse de construir el barco y limitarse a alquilar el *Lusitania*, «porque calculo que hay sitio en él para una pareja de todos los animales existentes y más aún».⁵

El *Bulletin* dedicaba el último párrafo a burlarse de Alemania a costa de la Cunard, asegurando que el barco acababa de recibir noticias por telégrafo de que el káiser Guillermo en persona había enviado un telegrama a los constructores del barco: «Por favor, entréguenme sin más tardanza una docena (la *docena del fraile*) de *Lusitanias*».⁶

Desde el principio, el buque fue motivo de orgullo nacional y de afecto. Siguiendo con la antigua costumbre de nombrar a sus buques según tierras antiguas, la empresa seleccionó *Lusitania* por la provincia romana de la península ibérica que ocupaba más o menos el mismo territorio que el Portugal de hoy. «Sus habitantes eran guerreros, y los romanos los conquistaron con grandes dificultades»,⁷ establece el memorándum de los archivos de la Cunard, al bautizar el barco. «Vivían generalmente del saqueo, y eran rudos y de

modales poco pulidos.» Según la costumbre popular, el nombre se abrevió a *Lucy*.

En el barco mismo no había nada rudo ni poco pulido. Cuando el *Lusitania* partió de Liverpool para su primer trayecto transatlántico, en 1907, algunos de los cien mil espectadores reunidos en diversos puntos a lo largo del río Mersey para mirar, cantaban *Rule, Britannia!*⁸ y agitaban los pañuelos. El pasajero C. R. Minnitt, en una carta que escribió a bordo del barco, le decía a su mujer que se había subido a la cubierta más elevada y se había quedado de pie junto a una de las cuatro enormes chimeneas para captar mejor el momento. «No puedes hacerte idea del tamaño hasta que te subes arriba de todo; es como estar en la catedral de Lincoln»,⁹ escribía Minnitt. «Fui a visitar algunas partes de la primera clase y realmente es imposible de describir, de lo bonito que es.»

La belleza del buque residía en su complejidad. Desde el principio requirió mucha atención. En su primer invierno, la carpintería de la sala de escritura de la primera clase y del comedor, y en algunos pasillos, empezó a encoger y hubo que reconstruirla toda. El exceso de vibración obligó a Cunard a retirar el buque del servicio para poder instalar más puntales. Siempre se estaba rompiendo algo, o algo funcionaba mal. Un horno de pan explotó, hiriendo a un miembro de la tripulación. Había que rascar y limpiar las calderas. Durante las travesías en invierno, las tuberías se congelaban y explotaban. Las bombillas del buque se fundían a un ritmo alarmante.¹⁰ No era un problema baladí: el *Lusitania* tenía 6.000 lámparas.

Pero el buque resistía. Era rápido, cómodo y adorado por todos, y a finales de abril de 1915 había completado ya 201 travesías del Atlántico.

Para preparar el buque para aquella partida del sábado 1 de mayo, había que hacer muchas cosas con velocidad y eficiencia, y esto al capitán William Thomas Turner se le daba muy bien. Dentro del imperio Cunard, no había nadie mejor para manejar buques grandes. Mientras servía en un turno de rotación en el *Aquitania* de Cunard, Turner había conseguido hacerse fa-

moso durante una llegada a Nueva York, al encajar el barco en su embarcadero y acomodarlo en su muelle en solo diecinueve minutos. Ostentaba el récord de viajes «redondos», es decir, de ida y vuelta, que consiguió en diciembre de 1910 cuando, como capitán del gemelo del *Lusitania*, el *Mauretania*, pilotó el buque hasta Nueva York y de vuelta en solo catorce días. Cunard le recompensó con una Bandeja de Plata. Él lo encontró «muy gratificante»,¹¹ pero también sorprendente. «No esperaba ningún reconocimiento por mi intervención en este asunto», escribió en una carta de agradecimiento. «Todos los que vamos a bordo sencillamente intentamos cumplir con nuestro deber como en cualquier circunstancia normal.»

Complejo, detallado y confuso, el proceso de aprestar el *Lusitania* implicaba un grado de trabajo físico que no resultaba evidente debido al agradable aspecto exterior del buque. Cualquiera que mirase desde el muelle veía solo belleza, a una escala monumental, mientras que en el extremo más alejado del buque, los hombres quedaban negros de polvo transportando el carbón a paladas (5.690 toneladas en total) hasta el barco, a través de unas aberturas del casco llamadas «bolsillos laterales». El barco quemaba carbón constantemente. Aun atracado consumía 140 toneladas al día para mantener los hornos calientes y las calderas preparadas, y para proporcionar electricidad a la dinamo del buque a fin de encender las luces, ascensores, y más importante aún, el transmisor Marconi cuya antena estaba tendida entre los dos mástiles. Cuando el *Lusitania* estaba en marcha, su apetito de carbón era enorme. Sus 300 fogoneeros y asentadores,¹² trabajando cien por turno, paleaban 1.000 toneladas de carbón al día, en sus 192 hornos, para calentar sus 25 calderas y generar el suficiente vapor sobrecalentado para hacer girar las inmensas turbinas de sus motores. A los hombres que trabajaban allí los llamaban «la cuadrilla negra», en referencia no a su raza, sino al polvo de carbón que cubría sus cuerpos. Las calderas ocupaban el piso inferior del buque y eran gigantescas, como locomotoras sin ruedas, cada una de siete metros de largo y cinco de diámetro. Necesitaban atención constante, porque cuando estaban presurizadas por completo, cada una almacenaba la energía explosiva suficiente

para partir en dos un barco pequeño. Cincuenta años antes, la explosión de las calderas había provocado el peor desastre marítimo de Norteamérica: la destrucción del barco de vapor del Mississippi *Sultano*, con un coste de 1.800 vidas.

Por muchas medidas que tomase la tripulación, el polvo de carbón se colaba por todas partes, bajo las puertas de los camarotes, a través de los ojos de las cerraduras, y subía escaleras de comunicación, obligando a los camareros a pasearse por el barco con trapos para el polvo, limpiando barandillas, picaportes, tableros de las mesas, hamacas, platos, sartenes y todas las superficies susceptibles de recoger el hollín que caía. El polvo tenía sus propios caprichos. En determinadas concentraciones era altamente explosivo y aumentaba la posibilidad de un desastre en el casco del buque. Cunard prohibía a los miembros de la tripulación llevar cerillas a bordo, y les proporcionaba cerillas de seguridad,¹³ que solo hacían ignición al rascarlas en una superficie tratada químicamente que se encontraba en el exterior de la caja. Si cogían a alguien a bordo con otras cerillas, se informaba al capitán Turner.

El barco se había construido para ser rápido. Se concibió por puro orgullo y ansiedad, en una época (1903) en que Gran Bretaña temía estar perdiendo la carrera por la dominación de la industria del transporte de pasajeros. En Estados Unidos, J. P. Morgan estaba construyendo transatlánticos con la esperanza de crear un monopolio; en Europa, Alemania había conseguido construir los transatlánticos más rápidos del mundo, y por tanto había ganado la Cinta Azul que se otorgaba al transatlántico que cruzase el Atlántico en el menor tiempo posible. En 1903, los barcos alemanes llevaban seis años ostentado la cinta, para constante mortificación de Gran Bretaña. Con el honor del Imperio y el futuro de Cunard en juego, el gobierno británico y la empresa accedieron a firmar un acuerdo único. El Almirantazgo prestaría a Cunard hasta 2,4 millones de libras (casi 2.000 millones de dólares de hoy en día) a una tasa de interés de únicamente el 2,75 por ciento, para que construyera dos transatlánticos gigantescos, el *Lusitania* y el *Mauretania*. A cambio, sin embargo, Cunard tenía que hacer determinadas concesiones.

Primero y más importante, el Almirantazgo requería que el *Lusitania* fuera capaz de mantener una velocidad media a través del Atlántico de al menos 24,5 nudos. En las primeras pruebas, superó los 26 nudos. Había otras condiciones más problemáticas. El Almirantazgo requería también que los dos buques se construyeran de manera que en caso de guerra, pudieran equiparse rápidamente con artillería naval y dedicarse al servicio como «cruceros armados auxiliares». El Almirantazgo incluso llegó a ordenar a los constructores del *Lusitania* que instalaran soportes o anillos de sujeción, en cubierta, capaces de aceptar una docena de cañones grandes. Además, el casco del *Lusitania* debía diseñarse según especificaciones de combate, que requerían el uso de carboneras «longitudinales», esencialmente unos túneles situados a lo largo de ambos lados del casco para almacenar el carbón del buque y acelerar su distribución entre las salas de calderas del barco. En aquella época, cuando las batallas navales tenían lugar en la línea de flotación o por encima, esta característica se consideraba un diseño de guerra inteligente. Para los constructores navales, el carbón era una forma de blindaje, y las carboneras longitudinales estaban pensadas para proporcionar un mayor nivel de protección. Un boletín de ingeniería naval, en 1907, afirmaba que el carbón de esas carboneras limitaría la penetración de los proyectiles enemigos en el casco, y por tanto «contrarrestaría, en lo posible, los efectos del fuego enemigo en la línea de flotación».¹⁴

Cuando empezó la guerra, el Almirantazgo, ejerciendo unos derechos que le había otorgado su acuerdo con la Cunard, tomó posesión del *Lusitania*, pero pronto determinó que el barco no era efectivo como crucero armado, porque la velocidad a la que consumía carbón lo hacía demasiado caro para operar en condiciones de combate. El Almirantazgo retuvo el control del *Mauretania* para transportar tropas, un papel para el cual su tamaño y velocidad eran muy adecuados, pero devolvió el *Lusitania* a la Cunard para el servicio comercial. Los cañones no se llegaron a instalar nunca,¹⁵ y solo el pasajero más perspicaz habría notado los soportes incrustados en la cubierta.

El *Lusitania* siguió siendo un barco de pasajeros, pero con el casco de un buque de guerra.

Purista del detalle y la disciplina, el capitán Turner decía de sí mismo que era «un marino de la vieja escuela». Había nacido en 1856, en la época de la navegación a vela y del imperio. Su padre fue capitán de mar, pero esperaba que su hijo eligiese un camino distinto e ingresara en la Iglesia. Turner se negó a convertirse en un «curángano»,¹⁶ como él mismo decía, y a la edad de ocho años consiguió no se sabe cómo el permiso de sus padres para que le dejaran navegar. Quería aventuras, y las encontró en abundancia. Primero sirvió como grumete en un barco de vela, el *Grasmere*, que naufragó en Irlanda del Norte una noche de luna, muy clara. Turner nadó hasta la costa. Todos los demás miembros de la tripulación y pasajeros a bordo fueron rescatados, aunque un bebé murió después por bronquitis. «Si hubiera habido tormenta»,¹⁷ escribió un pasajero, «creo que no se habría salvado ni un alma.»

Turner fue de barco en barco y en un momento dado incluso navegó a las órdenes de su padre, a bordo de un barco con aparejo en cruz. «Yo era el hombre más rápido en la arboladura de un barco de vela»,¹⁸ decía Turner. Sus aventuras continuaron. Cuando era segundo oficial de un clíper, el *Thunderbolt*, una ola le arrojó al mar. Estaba pescando. Un compañero de la tripulación le vio caer y le arrojó un salvavidas, pero estuvo flotando más de una hora, rodeado de tiburones, antes de que el barco pudiera volver hasta su posición. Entró a trabajar en la Cunard el 4 de octubre de 1877, con un salario de cinco libras al mes, y dos semanas más tarde navegaba como tercer oficial del *Cherbourg*, su primer barco de vapor. De nuevo demostró ser un marino con una valentía y agilidad fuera de lo corriente. Un día, con una niebla espesa, mientras el *Cherbourg* abandonaba Liverpool, el barco chocó con una barca pequeña, que empezó a hundirse. Cuatro miembros de la tripulación y un piloto de puerto se ahogaron. El *Cherbourg* despachó una partida de rescate, que incluía a Turner, y él mismo sacó a un tripulante y a un chico de las jarcias.

Turner sirvió como tercer oficial en otros dos barcos de la Cunard, pero renunció el 28 de junio de 1880 al enterarse de

que la empresa nunca promocionaba a capitán a un hombre a menos que hubiera sido capitán de algún barco antes de unirse a la compañía. Turner mejoró sus credenciales, consiguió el certificado de capitán, y se hizo capitán de un clíper, y de paso encontró otra oportunidad para demostrar su valor. En febrero de 1883, un chico de catorce años cayó de un muelle en la bahía de Liverpool, en un agua tan fría que podía matar a un hombre en cuestión de minutos. Turner era buen nadador, en una época en que la mayoría de los marineros creían que no tenía sentido aprender a nadar ya que lo único que se conseguía era prolongar el sufrimiento. Turner se tiró al agua y rescató al chico. La Sociedad Humanitaria y de Naufragios de Liverpool le otorgó una medalla de plata por su heroísmo. Ese mismo año volvió a la Cunard y se casó con una prima suya, Alice Hitching. Tuvieron dos hijos, el primero, Percy, en 1885, y Norman ocho años más tarde.

Aunque Turner ya era capitán de barco certificado, su avance dentro de la Cunard costó algo de tiempo. El retraso, según su mejor y más antiguo amigo, George Ball, le provocó una gran frustración, pero según Ball, «nunca, en ningún momento, se relajó en la devoción al deber, ni flaqueó en la lealtad que siempre tuvo hacia su buque y su capitán».¹⁹ A lo largo de las dos décadas siguientes, Turner fue ascendiendo poco a poco de tercer oficial a oficial superior, a través de dieciocho categorías distintas, hasta que el 19 de marzo de 1903, Cunard al fin le dio su propio mando. Se convirtió en capitán de un pequeño vapor, el *Aleppo*, que servía los puertos mediterráneos.

Su vida personal no iba tan bien. Su mujer le abandonó, se llevó a los chicos y se trasladó a Australia. Las hermanas de Turner contrataron a una mujer joven, Mabel Every, para que le cuidase. La señorita Every y Turner vivían uno cerca del otro, en un barrio de Liverpool llamado Great Crosby. Al principio ella hacía de ama de llaves, pero al cabo de un tiempo se convirtió más bien en una compañera. Ella veía un aspecto de Turner que sus oficiales y tripulación no veían nunca. Le gustaba fumar su pipa, contar historias. Le gustaban los perros y los gatos, y le fascinaban las abejas. Le gustaba reír. «A bordo del

barco era muy estricto con la disciplina»,²⁰ escribió la señorita Every, «pero en casa era un hombre amable y jovial, amante de los niños y los animales.»

A pesar de la pena que oscurecía su vida personal, su carrera fue cogiendo impulso. Tras dos años como capitán del *Aleppo*, fue a dirigir el *Carpathia*, el barco que, posteriormente, en abril de 1912 y bajo un capitán distinto, se haría famoso por rescatar a los supervivientes del *Titanic*. A continuación llegaron el *Ivernia*, el *Caronia* y el *Umbria*. Su avance fue mucho más notable dado que carecía del encanto y el refinamiento que la Cunard esperaba que exhibiesen sus comandantes. Se suponía que un capitán de la Cunard era mucho más que un simple navegante. Resplandeciente con su uniforme y su gorra, se esperaba que desprendiese seguridad, competencia y seriedad. Pero un capitán también desempeñaba un papel mucho menos fácil de definir. Era tres cuartas partes marino, y una parte, director de un club social. También era un guía bien dispuesto para los pasajeros de primera que desearan saber más de los misterios del barco; tenía que presidir cenas con pasajeros importantes, recorrer el barco y hablar con los pasajeros del tiempo, de sus motivos para cruzar el Atlántico, de los libros que estaban leyendo...

Turner pronto acabó harto de paparruchas. Según Mabel Every, describía a los pasajeros como «un montón de malditos macacos que no hacen más que parlotear constantemente».²¹ Prefería cenar en su camarote a presidir la mesa del capitán en el comedor de primera clase. Hablaba poco, y escatimaba tanto las palabras que podía resultar enloquecedor; también tendía a ser algo brusco. En un viaje,²² mientras estaba al mando del *Carpathia*, se enemistó con dos sacerdotes, que se sintieron obligados a escribir a Cunard «quejándose de determinados comentarios» que había hecho Turner cuando le pidieron permiso para celebrar una misa católica romana para los pasajeros de tercera. No sabemos lo que dijo exactamente Turner, pero sus comentarios bastaron para que Cunard exigiese un informe por escrito y para que deliberasen sobre el tema en una reunión de la junta directiva de la compañía.

Al principio de otro viaje, mientras estaba a cargo del *Mauretania*, una mujer que viajaba en primera clase le dijo a Turner que quería estar en el puente mientras el barco pasaba por el río Mersey y salía al mar. Turner le explicó que eso sería imposible porque las normas de Cunard prohibían expresamente que nadie, aparte de los oficiales necesarios y la tripulación, estuvieran en el puente de mando en «aguas estrechas».

Ella le preguntó qué haría si «una dama» insistía.

Él respondió: «Madame, si insistiera, ¿cree usted que de verdad sería una dama?». ²³

La responsabilidad social de Turner se relajó en 1913 cuando Cunard, reconociendo la complejidad de dirigir el *Lusitania* y el *Mauretania*, creó un puesto nuevo de oficial para ambos que sería «capitán de personal», segundo al mando del barco. Esto no solo permitía a Turner concentrarse en la navegación, sino que eliminaba prácticamente del todo su obligación de mostrarse encantador. El segundo capitán del *Mauretania*, en mayo de 1915, era James Anderson, conocido como *Jock*, a quien Turner describía como más «sociable». ²⁴

La tripulación respetaba a Turner y en su mayor parte le quería. «Creo que hablo por toda la tripulación si digo que todos teníamos la máxima confianza en el capitán Turner», dijo uno de los camareros del barco. «Era un patrón bueno y muy concienzudo.» ²⁵ Pero un oficial, Albert Arthur Bestic, observó que Turner era popular solo «hasta cierto punto». Bestic observó que Turner parecía tener siempre un pie en la cubierta de un velero, como se hacía evidente en los momentos más extraños.

Una noche, mientras Bestic y otros miembros de la tripulación no estaban de servicio y se encontraban jugando al bridge, el suboficial de derrota del barco apareció en la puerta llevando un nudo llamado cabeza de turco. Complejo ya de entrada, aquella además era una variante de cuatro cabos, la más complicada de todas.

—Con los saludos del capitán —dijo el suboficial—. Dice que quiere que le hagan otro igual. ²⁶

Bestic recuerda que dejaron de jugar al bridge «y pasamos el resto de la guardia del segundo cuartillo (la guardia de las 6 a las 8 de la noche) intentando recordar cómo se hacía». No era

fácil. Aquel nudo se usaba sobre todo como adorno, y ninguno de los hombres había hecho uno desde hacía mucho tiempo. Bestic decía: «Era la idea que tenía Turner de una broma».

Con Turner, el *Lusitania* rompió todos los récords de velocidad, para disgusto de Alemania. En un viaje de 1909 de Liverpool a Nueva York, el barco cubrió la distancia de Daunt Rock en Irlanda al canal Ambrose de Nueva York en cuatro días, once horas y cuarenta y dos minutos, a una velocidad promedio de 25,85 nudos. Hasta entonces, una velocidad semejante había parecido imposible. Cuando el barco pasó junto al faro de Nantucket, la velocidad se cronometró en 26 nudos.

Turner atribuyó aquella velocidad a los nuevos propulsores instalados en el mes de julio anterior, y a la habilidad de sus ingenieros y oficiales de máquinas. Le contó a un reportero que el buque habría ido más rápido aún si no hubiera sido por el mal tiempo y un mar de frente al principio del viaje y un temporal que surgió al final. El periodista observó que Turner parecía «bronceado» por el sol.

En mayo de 1915, Turner era el capitán más experto de la Cunard, el comodoro de la línea. Se había enfrentado a todo tipo de crisis de navegación, incluyendo problemas mecánicos, fuegos, hornos con grietas, rescates en alta mar y climatología adversa de todo tipo. Se decía que era muy intrépido. Un marinero a bordo del *Lusitania*, Thomas Mahoney, decía que era «uno de los capitanes más valientes con los que he navegado jamás».²⁷

Fue Turner quien experimentó lo que quizá fue la amenaza más grande al *Lusitania*, durante un viaje a Nueva York, en enero de 1910, cuando se encontró con un fenómeno que no había visto nunca en su medio siglo en el mar.

Poco después de abandonar Liverpool, el barco se internó en un temporal, con un potente viento contrario y mar gruesa que exigió que Turner redujese la velocidad a 14 nudos. Por sí mismo el tiempo no suponía ningún desafío en especial. Había visto cosas peores, y el barco sorteó la mala mar con gracia. Así, el lunes por la tarde, 11 de enero, a las 6.00, poco después de

dejar atrás la costa de Irlanda, Turner bajó de cubierta a su alojamiento para cenar. Dejó a cargo a su oficial en jefe.

«La ola», decía Turner, «llegó por sorpresa.»²⁸

No fue una ola cualquiera, sino una ola *acumulativa*, de las llamadas posteriormente *traidoras*, formada cuando las olas se van acumulando una tras otra y acaban formando un acantilado de agua.

El *Lusitania* acababa de trepar por una ola menor, y estaba descendiendo hacia el seno que quedaba detrás, cuando el mar que tenía delante se alzó formando un muro tan alto que bloqueaba la vista del horizonte que tenía el timonel. El barco se sumergió en ella. El agua subió hasta encima de la timonera, 25 metros por encima de la línea de flotación.

La ola rompió en cubierta como un martillo gigantesco y dobló las placas de acero hacia dentro. Las contraventanas de madera se astillaron. Una enorme lanza de teca rota perforó un armario de madera noble hasta una profundidad de cinco centímetros. El agua llenó la cubierta y timonera y arrancó el timón, dejándolo suelto, junto con el timonel. El barco empezó a abatir, de modo que su proa ya no era perpendicular a las olas que venían, una situación peligrosa con mal tiempo. Las luces de cubierta y del mástil delantero hicieron cortocircuito y se apagaron. Los oficiales y el timonel lucharon para permanecer de pie, inicialmente con agua hasta la cintura. Luego volvieron a sujetar el timón y corrigieron el rumbo del barco. El impacto de la ola rompió puertas, dobló mamparos internos y destrozó dos botes salvavidas. Por pura suerte nadie resultó gravemente herido.

Turner corrió a cubierta y encontró agua y caos, pero en cuanto se hubo asegurado de que el barco había resistido el asalto sin daños catastróficos y de que ningún pasajero estaba herido, simplemente lo añadió a su larga lista de experiencias en el mar.

La niebla era uno de los pocos fenómenos que le preocupaban. No había forma de predecir su aparición, y una vez sumido en la niebla, uno no tenía forma de saber si otro buque se encontraba a treinta millas por delante o a treinta metros. El manual de Cunard, «Reglas que se deben observar en el servicio de la Compañía»,²⁹ requería que cuando se encontrase niebla, un

capitán tenía que apostar vigías extra, reducir la velocidad y poner en marcha su sirena para la niebla. El resto se encomendaba a la suerte y a una navegación cuidadosa. Un capitán tenía que conocer su posición en todo momento con la mayor precisión posible, porque la niebla podía surgir con mucha rapidez. En un momento dado el cielo estaba despejado, y al siguiente se había borrado. Los peligros de la niebla³⁰ se habían hecho presentes de una manera muy grotesca un año antes, también en mayo, cuando el *Empress of Ireland*, de la línea Canadian Pacific, chocó con un «carbonero» (un carguero que llevaba carbón) en un banco de niebla en el río Saint Lawrence. El *Empress* se hundió en catorce minutos, y se perdieron 1.012 vidas.

Turner sabía la importancia que tenía la navegación precisa y se le consideraba especialmente bueno en ese aspecto, cuidadoso hasta el extremo, especialmente en las llamadas «aguas estrechas», cerca de un puerto.

El sábado por la mañana, 1 de mayo, Turner haría una inspección detallada del barco, acompañado por su sobrecargo y el jefe de camareros. Todos los preparativos para el viaje debían haberse completado para entonces: limpiar las habitaciones, hacer las camas, cargar a bordo las provisiones (ginebra, whisky, cigarros, guisantes, carnero, buey, cordero), tener toda la carga en su lugar, y el suministro de agua potable del buque analizado para comprobar que era fresca y clara. Se prestaba siempre especial atención a los lavabos y sentinas del buque, para mantener un nivel adecuado de ventilación, porque, si no, todo empezaría a apestar. El objetivo, según la jerga oficial de la Cunard, era «mantener el barco bonito».³¹

Todo había que hacerlo de tal manera que ninguno de los pasajeros, ya fueran de primera clase o de tercera, fuera consciente de la naturaleza y extensión de los trabajos semanales. Las necesidades de los pasajeros eran primordiales, como dejaba bien claro el manual de la Cunard: «Se debe mostrar a los pasajeros en todo momento la máxima cortesía y atención,³² mientras se hallen a bordo de los buques de la Compañía, y es deber especial del capitán comprobar que observen esta nor-

ma los oficiales y todos los que sirven bajo su mando». En un viaje previo, este deber incluyó permitir a dos aficionados a la caza mayor, el señor y la señora Saunderson, del condado de Cavan, Irlanda, que transportaran dos cachorros de león a bordo, que habían capturado en el África oriental británica y que planeaban regalar al Zoo del Bronx. La hija de dos años de la pareja, Lydia, jugaba con los cachorros en cubierta, «para gran diversión de los otros pasajeros»,³³ según el *New York Times*. La señora Saunderson atraía también mucha atención. Había matado un elefante. «No, no tuve miedo», declaró al *Times*. «Creo que nunca lo he tenido.»

Las quejas se tomaban muy en serio, y siempre había quejas. Los pasajeros se quejaban porque la comida del grill llegaba fría a su mesa. Ese tema se resolvió en parte cambiando la ruta que tenían que recorrer los camareros. Las mecanógrafas de la sala de mecanografía hacían demasiado ruido y molestaban a los ocupantes de los camarotes adjuntos. Se acortaron las horas de mecanografía. La ventilación en algunas habitaciones no era la ideal, un fallo persistente que hacía que los pasajeros abrieran los ojos de buey. También había problemas en el comedor del nivel superior, en primera clase. Sus ventanas daban a una cubierta de paseo que usaban los pasajeros de tercera, que tenían la molesta costumbre de mirar por las ventanas a los comensales pijos de dentro. Y luego estaban esos pasajeros que subían a bordo con quejas morales contra la época moderna. Un pasajero de segunda clase, en un viaje de 1910, se quejó de que las cubiertas del barco «no deberían ser un mercadillo para la venta de chales irlandeses, etc.»,³⁴ y también de que «se juega a las cartas por dinero incesantemente en los salones de fumar de los vapores de la Compañía».

La prioridad de Cunard, sin embargo, era proteger de cualquier daño posible a sus pasajeros. La Compañía tenía un notable expediente de seguridad: ni un solo pasajero había muerto por ahogamiento, colisión, hielo, temporal, fuego o cualquier otra circunstancia de la cual se pudiera culpar al capitán o a la compañía, aunque por supuesto, ocurrían con regularidad muertes por causas naturales, especialmente entre los pasajeros más ancianos. El barco llevaba el equipo de seguridad más

moderno que existía. Debido a la epidemia de *fiebre de los barcos* que había invadido la industria naviera tras el desastre del *Titanic*, el *Lusitania* tenía botes salvavidas de sobra para pasajeros y tripulación. El barco había sido equipado recientemente también con los últimos modelos de chalecos salvavidas, realizados por la compañía Boddy Lifesaving Appliances. A diferencia de los chalecos antiguos, hechos de planchas de corcho cubiertas de lona, estos parecían chalecos de verdad. Un pasajero decía: «Cuando lo llevas puesto pareces un jugador de fútbol, especialmente en la zona de los hombros».³⁵ Los nuevos chalecos Boddy estaban situados en los camarotes de primera y segunda clase; los pasajeros de tercera y la tripulación tenían que usar los antiguos.

No se escapaba ningún tema de seguridad a la atención del consejo de administración de la Cunard. En una travesía, cuando el *Lusitania* se desplazaba por mar gruesa, los tripulantes descubrieron que una parte de tercera clase estaba «llena de agua». El culpable era un solo ojo de buey abierto. El incidente puso de relieve los peligros que suponían los ojos de buey cuando hacía mal tiempo. El consejo votó para que se amonestara a los camareros responsables de aquella parte del barco.

A pesar del respeto conferido a Turner por Cunard y por los oficiales y tripulación que servían a su mando, su expediente estaba lejos de ser impecable. En julio de 1905, cuatro meses después de hacerse cargo del mando del *Ivernia*, el barco chocó con otro, el *Carlingford Lough*. Una investigación de la Cunard encontró culpable a Turner por haber ido demasiado rápido entre la niebla. Los directores de la Compañía decidieron, según las actas del consejo, que había que «amonestarle severamente».³⁶ Tres años después, un barco bajo su mando, el *Caronia*, «tocó fondo» en el canal Ambrose de Nueva York, y eso le valió otra amonestación: «El *Caronia* no tendría que haber dejado el muelle con la marea en semejante estado».

El invierno de 1914-1915 fue especialmente duro para Turner. Uno de sus buques, el recién botado *Transylvania*, cogió una ráfaga de viento mientras desatraca en Liverpool y chocó con un transatlántico de la White Star, que le causó daños menores. En un segundo incidente, ese mismo invierno, su

nave colisionó con otro transatlántico grande, el *Teutonic*, y en un tercer incidente, chocó con un remolcador.

Pero esas cosas les ocurrían a todos los capitanes. La confianza de Cunard en Turner quedó bien clara por el hecho de que la compañía le pusiera sistemáticamente a cargo de sus transatlánticos más nuevos y grandes, y le hiciera capitán del *Lusitania* en tres ciclos diferentes.

La guerra había hecho el tema de la seguridad de los pasajeros mucho más apremiante aún. Para el inmediato predecesor de Turner, el capitán Daniel Dow, se había convertido en una carga demasiado grande. En un viaje a Liverpool, en marzo, Dow había guiado al *Lusitania* a través de unas aguas en las cuales se acababan de hundir dos cargueros. Después les dijo a sus superiores de la Cunard que ya no podía aceptar la responsabilidad de comandar un barco de pasajeros en tales condiciones, especialmente si el barco llevaba municiones destinadas al ejército británico. La práctica de transportar tales cargas se había hecho común, y convertía a todo barco que las transportase en objetivo legítimo para cualquier ataque. En la decisión de Dow no tenía nada que ver la cobardía. Lo que le preocupaba no era el peligro para sí mismo, sino más bien tener que preocuparse por la vida de dos mil pasajeros civiles y la tripulación. Sus nervios no podían soportarlo. Cunard decidió que estaba «cansado y realmente enfermo»³⁷ y le relevó del mando.