



CYRIL HOFSTEIN
ILUSTRACIONES DE KARIN DOERING-FROGER

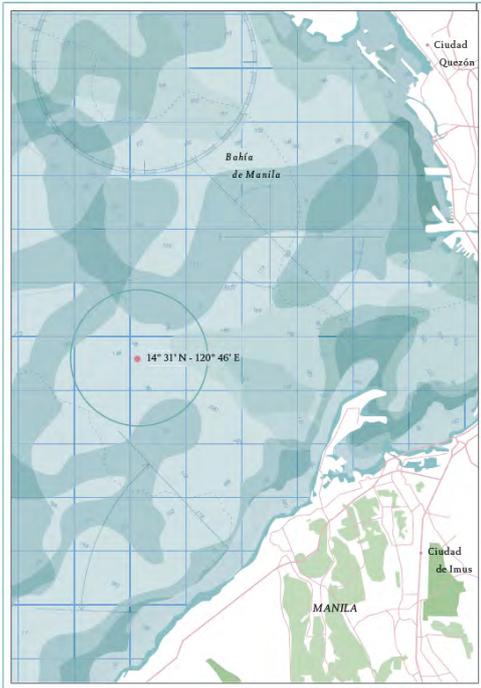
ATLAS DE INFORTUNIOS EN EL MAR



A la venta desde el 8 de septiembre de 2020



geoPlaneta



ATLAS DE INFORTUNIOS EN EL MAR

CYRIL HOFSTEIN

Ilustraciones de Karin DOERING-FROGER

Un atlas que recoge toda la belleza y la tragedia del mar

El fabuloso tesoro del capitán Kidd, el misterio de los cuadros perdidos de Catalina la Grande, la agonía del *Sémillante*... Este particular "atlas" nos lleva de viaje por los mares y océanos del planeta a través de **más de 30 historias de naufragios, grandes descubrimientos, misterios y desapariciones que aún intrigan a los marineros.**

Los infortunios en el mar que se narran en este atlas nos llevan hasta horizontes donde la menor ráfaga de viento puede desencadenar una tormenta y hundir en el fondo del mar hasta las embarcaciones más fiables. Son historias curiosas y a veces muy desconocidas, desde las costas del Poniente hasta el océano Índico, naufragios, grandes descubrimientos, desapariciones o milagrosos rescates... que trazan un vasto y fascinante mapa del mar donde todo puede llegar a ocurrir.

Un nuevo título de la colección *Atlas de GeoPlaneta*.

Para referirse a lances marítimos, las empresas armadoras y aseguradoras francesas hablan de *fortunes de mer*, literalmente «fortunas de mar». Aquí «fortuna» no se refiere a ningún capital ni a ningún tesoro hundido, sino a un caso de fuerza mayor del derecho marítimo: a una realidad jurídica que define los riesgos inherentes a la navegación, desde un simple retraso a la pérdida de cuerpos y bienes.

Aquí, igual que cuando hablamos de aparejar una vela de fortuna tras la tempestad, la palabra «fortuna» conserva su sentido originario de «azar», de buena o mala suerte, de coyuntura feliz o aciaga: de momento incierto en el que cada minuto cuenta y en el que puedes irte a pique... o salvar esos arrecifes que creías en otra parte.

Nafragios, grandes descubrimientos, misterios, desapariciones en alta mar... Estos relatos de lances marítimos se han ido divulgando de puerto en puerto desde la Antigüedad hasta nuestros días. Adaptados, deformados, a veces traicionados, los más célebres, como el del holandés errante, forman parte del patrimonio marítimo. Muchos tuvieron gran repercusión, como el naufragio de La Belle —fue la sentencia de muerte de la Norteamérica francesa—, o la trágica pérdida del paquebote inglés Drummond Castle, que dio pie al balizamiento del estrecho de Fromveur, entre el archipiélago de Molène y la isla de Ouessant, al norte del mar de Iroise.

Reales o imaginarios, todos pertenecen a la leyenda negra de los mares: a esa larga y extraña historia que los marinos siguen contando en voz baja... sin que acabe de estar claro si debe uno creérsela o no.

SUMARIO

INTRODUCCIÓN

MARES Y COSTAS DEL PONIENTE

El naufragio de La Belle
En busca del Oiseau Blanc
El falso naufragio del conde de Boisjournain
El holandés errante
El drama del Mignonette
El cementerio de buques de Landévennec
El Thésée
El bote emparedado de los Bonaparte
La sirena del Drummond Castle
El caso del Sedov
El Duguay-Trouin
El duelo entre el CSS Alabama y el USS Kearsarge

DEL BÁLTICO AL GRAN NORTE

El misterio de los cuadros perdidos de Catalina la Grande
El Vasa, aquel barquito que no sabía navegar...
La desaparición del Erebus y del Terror

MARES Y COSTAS DEL LEVANTE

El pecio de la isla de Giraglia
El Grand Saint Antoine
La agonía del Sémillante
El Beatrice y el faraón
El incendio del paquebote Georges Philippar



geoPlaneta

CARIBE

El tesoro del Nuestra Señora de las Maravillas
La flota hecha pedazos del almirante D'Estrées
El Banco de la Plata
El Belem
El Mary Celeste

DEL PACÍFICO AL OCEANO ÍNDICO

El clíper Tamaris, la isla de los Cerdos, sus trece naufragos
El fabuloso tesoro del capitán Kidd
Chittagong, Alang: donde mueren los gigantes
La goleta Grafton
El tesoro del San Diego
Los últimos misterios de La Pérouse

EL MISTERIO DE LOS CUADROS PERDIDOS DE CATALINA LA GRANDE

El tesoro del Vrouw Maria

59° 47' 50" N - 21° 36' 5" E

Hasta el último momento, el capitán Lourens había hecho todo lo posible por salvar su barco. Sorprendido por una violenta tempestad frente a la costa finlandesa, el navío mercante de dos mástiles, 30 metros de eslora y 280 toneladas de arqueología Vrouw Maria —que había zarpado de Ámsterdam hacia San Petersburgo el 5 de septiembre de 1771—, se había acercado a la costa buscando guarecerse. Pero en lugar de llevarlo a la salvación, su piloto, perdido en el dédalo de islotes y bajíos del archipiélago de Turku, lo conduce derecho a los arrecifes. Tras un primer choque, el casco se sumerge bajo la línea de flotación y los daños parecen asumibles. Entonces una ola más fuerte que las anteriores golpea desde popa y daña el gobernalle del buque, que gira a la deriva sobre su ancla y vuelve a golpear la roca.

Durante cuatro días, la tripulación se afana con las bombas, pero el agua negra del Báltico no tarda en anegar el entrepuente. Exhaustos, terminan por abandonar la nave, llevándose a tierra todo lo que pueden. En pocos minutos, el Vrouw Maria se ha hundido.

La noticia del naufragio tiene gran repercusión y el conde Panin, a la sazón ministro ruso de Asuntos Exteriores, encadena una misión diplomática con otra empeñado en que el rey de Suecia —entonces señor de los finlandeses— permita recuperar la mercancía. Y es que, si hemos de dar crédito al



Este navío transportaba una treintena de lienzos, cuidadosamente embalados, firmados por algunos de los mayores pintores del Siglo de Oro holandés



geoPlaneta

cuaderno de bitácora, este navío transportaba azúcar, café, fardos de telas y algunas piezas de orfebrería y de porcelana... pero también una treintena de lienzos cuidadosamente embalados en cilindros herméticos, y firmados por algunos de los mayores pintores del Siglo de Oro holandés —Paulus Potter, Gerard ter Borch, Gabriël Metsu, Isaac Koedijck, Gerrit Dou o incluso Philip Wouwermans—, una colección excepcional que pertenecía al famoso mecenas Gerrit Braamcamp —muerto hacía unos meses— y que por orden de la emperatriz Catalina de Rusia había adquirido en subasta, para enriquecer el joven Museo del Hermitage, el príncipe Dimitri Alexéyevich Golichin. Pero nadie es capaz de encontrar el Vrouw Maria y, con el invierno, el mar helado se cubre de nieve y Panin desiste.

Poco salado, oscuro y frío, el mar Báltico es un auténtico conservatorio para las materias orgánicas, y los arqueólogos están convencidos de que las pinturas, si siguen a bordo, han de estar en buen estado

Pero tras dos siglos de olvido, en 1999, unos submarinistas descubren el pecio a escasa distancia de la pequeña isla de Jurmo, al suroeste de Finlandia, entre las ciudades de Turku y Hanko. Su estado de conservación, excepcional a 41 metros de profundidad, hace desbordar el optimismo y los equipos científicos se ponen de inmediato a trabajar en un ambicioso proyecto para intentar reflotarlo. Poco salado, oscuro y frío, el mar Báltico es un auténtico conservatorio para las materias orgánicas, y los arqueólogos están

convencidos de que las pinturas, si siguen a bordo, han de estar en buen estado. En términos técnicos, la operación es viable. Pero surgen espinosas cuestiones de derecho internacional respecto al legítimo propietario del Vrouw Maria y del contenido de sus bodegas. De modo que el lugar, declarado desde entonces «tesoro nacional» y vigilado día y noche por las autoridades finlandesas, sigue sin revelar sus secretos.

EL BEATRICE Y EL FARAÓN

Cuando los misterios del mar coinciden con los del antiguo Egipto

31° 11' 40" N - 29° 52' 20" E

Cuando el bergantín inglés de 224 toneladas Beatrice zarpa del puerto de Alejandría hacia Liverpool, encierra en sus bodegas cien toneladas de balas de algodón... y una extraña carga. Se trata del enorme sarcófago de basalto del faraón Micerino, un monolito de tres toneladas descubierto por el coronel Vyse, quien ha decidido donarlo al Museo Británico. Militar y egiptólogo, Richard William Howard Vyse no es ningún desconocido. Suyo fue, por ejemplo, el hallazgo del cartucho del rey Keops que hay grabado en el interior de la Gran Pirámide. Pero los años que pasó como oficial de caballería parecen haber dejado huella y es considerado más un aventurero que un científico, hasta el punto de que hay quien denuncia sus métodos de exploración expeditivos e incluso brutales.

El 30 de julio de 1837, acompañado del ingeniero John Shae Perring, el coronel consigue, pues, penetrar por el norte en





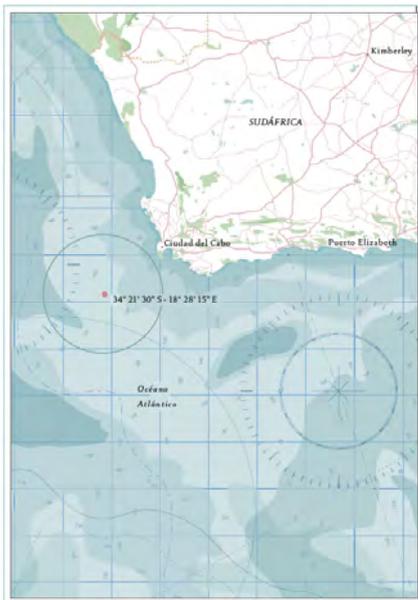
la más pequeña de las tres pirámides de la meseta de Guiza. A la luz de las antorchas Vyse se encuentra, ya de entrada, con dos criptas superpuestas. En la primera identifica de inmediato el sarcófago de madera del nieto de Keops, cuyos huesos yacen desperdigados en el polvo entre despojos y fragmentos de madera rota. El inglés no es el primero en profanar la sepultura de Micerino: la tumba ya ha sido saqueada y no queda gran cosa por hacer. Pero en la otra cámara funeraria, situada justo encima, los arqueólogos descubren un magnífico sarcófago de basalto. Vacío y sin la menor inscripción, está decorado con motivos esculpidos en forma de fachada de palacio. Es una pieza excepcional y Vyse quiere llevársela a cualquier precio. Nada lo detiene. Ni las paredes de granito que tapizan los pasillos y que ordena desmontar, ni el transporte hasta Alejandría... y todavía menos la importación ilegal a Inglaterra sin el visto bueno de la administración del bajá Mehmet Alí.

Pero este tesoro de la IV Dinastía no llegaría a su destino. En su *Loss and Casualty Book*, la Lloyd se limita a mencionar, el jueves 31 de enero de 1839, que el *Beatrice* «zarpó de Alejandría el 20 de septiembre —y de Malta el 13 de octubre— con rumbo a Liverpool. Después no volvió a dar señales de vida». Se habló de un naufragio ocurrido cerca de Cartagena el 30 de octubre de 1838, pero no está confirmado. ¿El bergantín fue víctima de un acto de piratería? ¿Se hundió, quizá, durante una tormenta en algún punto de las costas de Portugal o de España? Nadie lo sabrá jamás. Casi dos siglos después de su descubrimiento, el misterio de la desaparición del sarcófago de Micerino sigue sin esclarecerse.

EL HOLANDÉS ERRANTE

El misterio de la nave fantasma

34° 21' 30" S - 18° 28' 15" E



¿Qué sería un libro sobre lances marítimos sin un capítulo sobre el holandés errante? Las historias de barcos fantasma siempre han tenido su lugar en los relatos de marinos. Esta, difundida de puerto en puerto durante generaciones, es una joya en su género.

El relato empieza siempre más o menos igual. Ansioso por doblar el cabo de Buena Esperanza y entregar su mercancía, un capitán holandés no permite descansar a su tripulación, que está exhausta. El temporal arrecia, pero él no quiere escuchar y mata a uno de sus hombres, que le suplican que recapacite. Él es el único amo que hay a bordo después de Dios, y no vacila en bramar al viento —hinchado de orgullo y estallando en

sonoras carcajadas— estas terribles palabras: «Voy a pasar ese cabo... ¡aunque deba navegar hasta el fin de los tiempos!». Acto seguido se le habría aparecido un espíritu o espectro que lo habría condenado a una maldición eterna. Desde entonces, presa perpetua de un viento tempestuoso, su barco vaga por el mar entre los cabos de Hornos y de Buena Esperanza.



geoPlaneta

En 1834, el poeta Heinrich Heine compone una versión de este tema y le añade un detalle que lo cambia todo. Ahora el capitán tiene derecho a pasar un día en tierra cada siete años, y será liberado de su maldición si encuentra una mujer que esté dispuesta a amarlo y a acompañarlo en la muerte. Ciento diecisiete años después, Hollywood sigue al pie de la letra este relato y ofrece el papel del holandés errante a James Mason, y el de la amante a la sublime Ava Gardner.

Entre medias (1839) el escritor Frederick Marryat había publicado *El buque fantasma*, una novela cuyo héroe principal, Philippe Vanderdecken —hijo del capitán maldito—, vive un curioso encuentro cuando su navío se acerca al cabo de Buena Esperanza: «A unas tres millas de distancia, en mitad de un resplandor que alcanzaba hasta unos 15 grados sobre el horizonte, había un gran barco que diríase luchara contra un violento huracán, si bien reinaba una calma chicha. Iba dando tumbos sobre un agua absolutamente quieta: ora desaparecía entre las olas, ora volvía a subir a la superficie. [...] Íbamos distinguiéndolo cada vez mejor. Por fin le vimos dar una bordada, y durante la maniobra estaba tan cerca que habríamos podido contar los hombres que había en cubierta. Pero entonces lo envolvió una súbita oscuridad y no volvimos a verlo». La leyenda está ahora en boca de todos. Richard Wagner, quien tuvo su experiencia marítima más terrible durante una agitada travesía a Inglaterra, convierte al holandés en un personaje de ópera romántico que busca la redención, y Victor Hugo le dedica algunos de sus más hermosos versos en *La leyenda de los siglos*:

Es del holandés la embarcación /que el ardiente dedo ahora señaló;/ es su esquife punido./ Es el velamen canalla/ y es el siniestro pirata / del infinito.

¿Pero existió de verdad? Según algunos historiadores de la marina, el relato podría inspirarse en Bernard Fokke, un capitán que servía en la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales a fines del siglo xvii. Este navegante extraordinario, famoso en su época, era conocido, en efecto, por haber ido de Ámsterdam a Java en tres meses y cuatro días, es decir, casi en dos meses menos de tiempo de lo habitual: toda una proeza. Aprovechando la incredulidad de sus contemporáneos y la extrema fealdad del hombre, dos rivales envidiosos lo habrían acusado de haber firmado un pacto con el diablo y de volar sobre los mares.

Luego, sencillamente, la fantasía se impuso a la realidad. Es decir, no hubo locura, maldición o fantasma. Pero en 1835 un capitán británico afirmó haber visto un navío que se le echaba encima... y que desapareció misteriosamente. El 11 de julio de 1881, bordeando las costas australianas con rumbo a Sídney a bordo del buque escuela *La Bacchante*, el futuro rey de Inglaterra Jorge V es testigo directo de la extraña aparición de un gran velero que pasa en silencio y, de repente, se borra. En marzo de 1939, no lejos de una playa de Sudáfrica, un barco se perfila volando entre las olas con todas las velas desplegadas a pesar de no haber viento ninguno... y de súbito se desvanece. Lo habría visto incluso la tripulación de un submarino alemán durante la batalla del Atlántico. Desde entonces nadie ha vuelto a cruzarse en su derrota. ¿Será que el holandés ha encontrado a su alma gemela?

ATLAS DE INFORTUNIOS EN EL MAR

Cyril Hofstein. Ilustraciones de Karin Doering-Froger

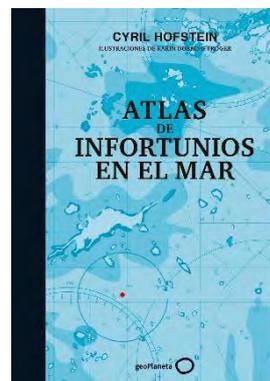
GeoPlaneta

18,5 x 26 cm. 144 pp.

Cartoné

PVP: 23,95 €

A la venta desde el 8 de septiembre de 2020



Para más información a prensa: Lola Escudero - Directora de Comunicación GeoPlaneta

Tel: 91 423 37 11 - 680 235 335 - lescudero@planeta.es

ATLAS DE GEOPLANETA. EN LA MISMA COLECCIÓN

Atlas de los exploradores españoles, Sociedad Geográfica Esp.AAVV, 2009 /2018

Atlas de Zoología Poética, Emmanuelle Pouydebat, 2019

Atlas para curiosos insaciables, Piotr Wilkowiecki, 2019

Atlas de mapas curiosos, Martin Vargic, 2019

Atlas de huellas extraterrestres, Bruno Fuligni, 2018

Cinemaps, A.D. Jameson, 2018

Atlas de las ciudades perdidas, Aude de Tocqueville, 2015

Atlas de los lugares malditos, Olivier Le Carrer, 2015

Atlas de los lugares soñados, Dominique Lanni, 2016

Atlas de países que no existen, Nick Middleton, 2016

Islas desconocidas, Malachy Tallack, 2017

Atlas del bien y del mal, Tsevan Rabtan, 2017

Atlas de una pasión esférica, Toni Padilla, 2017