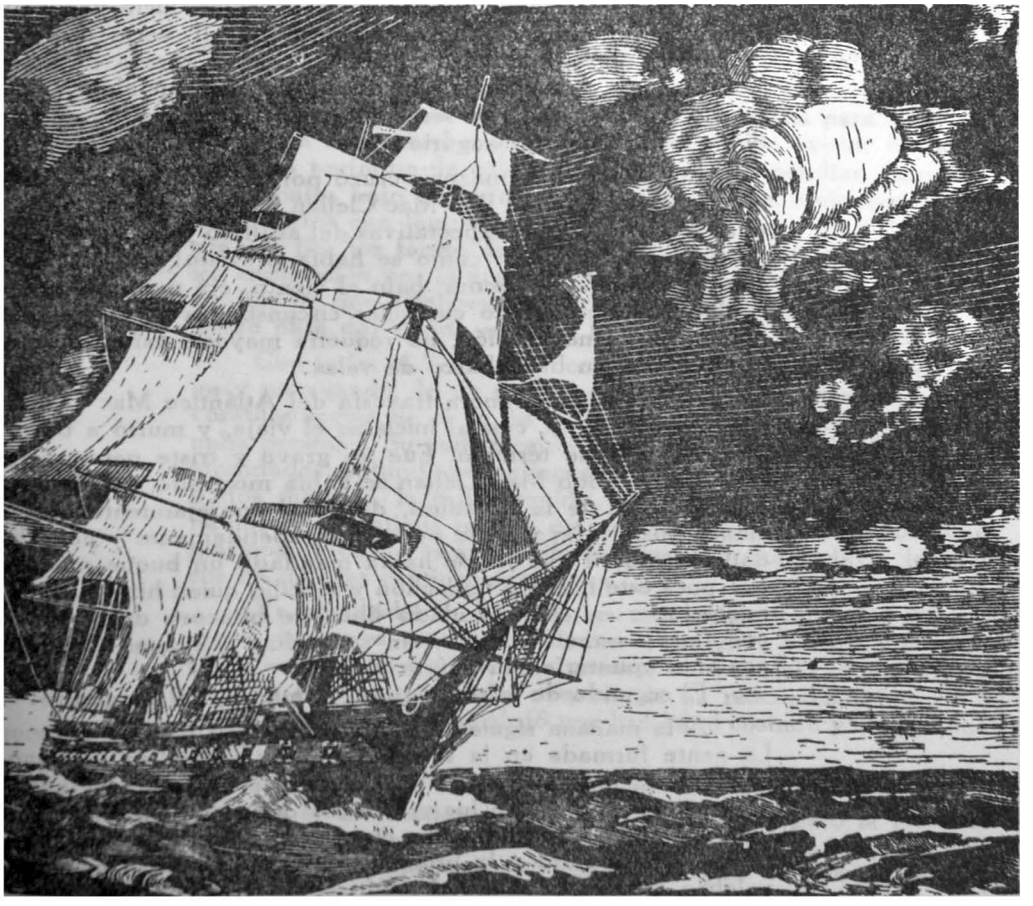
LA RARA ESTRELLA DEL BERGANTIN "AMAZON"

Por

Ricardo VALENZUELA



A fines de 1860 fue botado al agua en un astillero de Nueva Escocia un flamante bergantín que lucía a popa el nombre de "Amazon".

La ceremonia del bautizo se realizó sin contratiempo. El día era espléndido, brillante el sol y agradable la temperatura. Todo el mundo en el astillero parecía contento. Aquí y allá flameaban banderas y gallardetes. Las damas y los caballeros reunidos en la plataforma de los invitados charlaban animadamente, y cuando llegó la hora fijada para la botadura la madrina partió al primer golpe la botella de champaña, que dio justo en el medio de la roda, entre los aplausos y vivas de todos los presentes.

El casco blanco, embanderado y con las cintas de colores que aún pendían de sus costados quedó flotando suavemente en el agua tranquila y tersa donde se reflejaba el color del cielo. En realidad, pocas veces en aquel clima se reunían condiciones tan favorables para un acto de esta índole, que si bien frecuente en ese lugar, siempre constituye una verdadera fiesta marítima en la cual, sin embargo, no dejan de estar juntos el regocijo y la incertidumbre.

Pero el "Amazon", aun sin sus mástiles, lucía una gallarda estampa e infundía confianza y optimismo al verle adrizado y grácil, orgulloso y altivo al recibir el primer abrazo de las olas. ¡Iba a ser un gran buque, sin duda! Porque con algunos navíos sucede lo que con ciertos seres que parecen venir al mundo precedidos de los mejores augurios.

En 1861, el "Amazon" cruzó por primera vez el Atlántico, al mando del Capitán Bob Mac Clellan, y correspondió plenamente al prestigio y a las expectativas del astillero y de los armadores. ¡Un magnífico buque, como se había previsto! Cortaba el agua como una tijera, su escora, bajo el viento, era moderada; obedecía bien al timón bajo cualquier circunstancia y, en general, la maniobra, en navegación, no requería mayores esfuerzos que los normales en un buen barco de velas.

Pero en esta primera travesía del Atlántico Mac Clellan enfermó gravemente, casi al iniciarse el viaje, y murió a bordo sin alcanzar a darle término. Fue un grave y triste percance sobre todo porque Bob Mac Clellan se había mostrado uno de los más felices el día de la botadura, dirijió el aparejamiento en las semanas posteriores y se le oyó decir repetidamente y con sinceridad casi pueril que jamás había mandado un buque más lindo. Fue pués este hombre bonachón y sencillo quien hizo las primeras anotaciones en el inmaculado libro de bitacora del "Amazon", con fina y esmerada letra, sin sospechar que unas páginas más adelante apuntarían su defunción.

El segundo de a bordo tomó el mando del bergantín.

A la mañana siguiente estaba todo listo para la ceremonia. La gente formada en la toldilla con los gorros en la mano. El cadáver de Mac Clellan, cuidadosamente envuelto en una lona con un pesado lastre a los pies, aguardaba en el tablón. La bandera norteamericana flameaba en el pico de mesana a media asta. El día estaba claro y la brisa fresca y moderada. Unas gaviotas volaban en círculo sobre el navío como si las moviera la curio-

sidad. El segundo leyó unos trozos de la Biblia, y cuando terminó y cerró el libro con un golpe seco que se oyó en el silencio de la mañana, distintamente de los ruidos del aparejo que chillaba, el maestro velero soltó la amarra y el cuerpo cayó al mar.

Cuando se sintió el chapotazo en el agua, todos los demás, hombres, hasta el cocinero, a cabeza descubierta, se persignaron. El segundo con la Biblia bajo el brazo bajó a la cámara.

En seguida tronó la orden del contramaestre:

"¡Todo el mundo a la maniobra!"

El "Amazon" volvió a tomar el viento, se escoró lijeramente y continuó viaje a Nueva York.

El segundo reapareció en cubierta. De pie junto al timonel, se quedó mirando la estela...

"¡Pobre Bob!"

Pero no fue sólo Bob.

Durante el siguiente viaje murió el propio segundo que había ascendido a capitán. ¡Caramba! La gente del puerto de Nueva York comenzó a fruncir el ceño. Incluso costó un poco reunir gente para el tercer viaje, porque algunos de los antiguos tripulantes, con cualquier pretexto, no quisieron reembarcarse. En la vieja marina a velas la gente era supersticiosa. Por los castillos de proa corrían muchas historias y muy seguido, a meras coincidencias, a simples hechos que en otro medio no habrían causado mayor preocupación, se les atribuía un significado del que carecían y estaba lejos de ser real.

Las condiciones de vida a bordo se prestaba para crear esta atmósfera de superchería. Los largos meses sin avistar tierra, los mortales períodos de calma en que las velas pendían fláxidas y fantasmales bajo el sopor de los trópicos, los alojamientos mal alumbrados con lámparas de aceite humeantes y de indecisa llama, en fin, los tantos acontecimientos en el mar que resultaban sin explicación por la ausencia de comunicaciones y otros eficaces medios de que disponemos hoy día, producían el ambiente apropiado para dar rienda suelta a la superstición y al misterio.

Con todo, el "Amazon" continuaba recibiendo fletes de carga y navegando de un puerto a otro. Corrían rumores poco favorables acerca de él en las tabernas marítimas, pero aun conservaba prestigio. Su construcción no dejaba que desear, ofrecía comodidades; infundían confianza la solidez de su casco, los elevados mástiles, la proa erguida. Era uno de aquellos graciosos navíos de la antigua marina de madera que añoran los corazones marinos, y cuyas estampas iluminadas adornan todavía los muros de muchas cantinas portuarias.

Ya empezaba a olvidarse la muerte sucesiva de los dos primeros capitanes, cuando el "Amazon" volvió a hacer noticia. Sin causa explicable, sin motivo aparente, sin que nada lo hiciera prever, en un séptimo viaje, después de un reacondicionamiento y revisión acuciosos, se le abrió una brecha al costado y el agua anegó la bodega.

Iba en pleno Atlántico, con regulares condiciones de tiempo.

En el acto hicieron funcionar las bombas, pero la filtración continuaba en forma alarmante. La escora se hizo cada vez más pronunciada. Hubo que botar carga al agua. Parecía el fin.

Cuando mayores eran el trastorno y la preocupación a bordo, un marinero que participaba en la faena, resbaló y cayó pesadamente desde la cubierta al fondo de la bodega, por más que trató de asirse a la brazola.

Su cráneo se partió al chocar contra las aristas de unos cajones que habían removido. ¡Otro muerto!

¿Qué destino aguardaba a este buque virtualmente nuevo donde la desgracia y la muerte se entronizaban tan fácilmente? Las caras de los hombres expresaban temor; esa especie de presentimiento colectivo que los aflije frente a hechos que aparentemente, o claramente, constituyen una amenaza o un aviso para todos.

Al fin se consiguió taponar la vía de agua, y horas más tarde apenas repuesta la tripulación del pesado trabajo y las emociones que significó todo aquello, se deshicieron del infortunado.

La misma manoseada Biblia que sirvió para el funeral de Bob fue sacada una vez más del armario, en la cámara, y el capitán —el tercero desde la botadura en Nueva Escocia— leyó los rituales versículos.

Cuando el bulto con el cadáver se deslizaba por el tablón hacia el mar, se persignó con todos los demás, y murmuró:

"¡Que Dios te bendiga!"

Y añadió con voz apenas perceptible:

"¡Y que tenga piedad de este buque!"

El cadáver del marinero se fue rápidamente al fondo. Los hombres se pusieron sus gorros de lana y se agruparon en la borda como embobados.

"¡A la maniobra! Todo el mundo a sus puestos!" tronó la voz del contramaestre.

Los hombres se dispersaron como impulsados por un resorte, y cada cual corrió a lo suyo. Crujieron los aparejos y el "Amazon" tomó el viento y se alejó del punto, ciñendo.

Una que otra nube vagaba en el cielo. El patrón, pensativo, bajó a la cámara y anotó la nueva defunción en el bitácora. Los marineros que no estaban de cuarto, reunidos en el castillo, sentados con las piernas colgando de las literas, hablaban de la mala suerte de algunos navíos.

A partir de entonces, y hasta 1868, el "Amazon" permaneció amarrado y más o menos abandonado cerca de un muelle de Nueva York. Decididamente, era un barco de mala estrella. Ya nadie quería embarcarse en él. Lo envolvía una atmósfera de terror y misterio. Por supuesto los negocios del armador marcharon de mal en peor. Y el bergantín comenzó a envejecer prematuramente. Los bronces y pinturas ya no relucían; el moho y el deterioro cundían por todas partes, y todo el conjunto iba adquiriendo esa apariencia melancólica de las cosas que se van extinguiendo lenta pero inexorablemente. Algunos cabos sueltos en la jarcia, las gavias del trinquete sobre la cubierta, acentuaban la idea de abandono.

Un cuidador y su perro pernoctaban a bordo. Apenas obscurecía, el hombre colgaba un fanal en el estay de proa y se iba a dormir al camarote. Entraba en el sueño oyendo los crujidos de la madera, el gemido de los cabos de amarre, el golpeteo

acompasado y monótono de alguna puerta que ajustaba mal. El chapoteo del agua alrededor del casco, cuyos fondos se llenaban de algas.

El perro ladraba toda la noche. Otros perros le contestaban desde los buques próximos y semiabandonados también, porque en aquel lugar donde estaban amarrados, meciéndose y como sin destino, se acumulaba la chatarra marítima y era lo que en los puertos llaman un "cementerio de barcos". El término es apropiado porque los buques mientras navegan viven. Eso lo saben y lo comprenden todos los hombres de mar. Y cuando ya no navegan más o permanecen mucho tiempo en los diques, se enfrían terriblemente y parece que el espíritu, la vida que poseían, se ha ido.

Por fin, en los últimos meses de aquel año 1868, alguien se interesó nuevamente por el "Amazon". Fue un viejo armador a quien no importaban mucho las habladurías de las tabernas ni las nimiedades que impresionaban a los marineros. Cuatro o cinco individuos pueden morir sucesivamente en cualquier parte. Si sucede en un buque, ¿quiere decir que el barco está condenado? De modo que cuando se efectuó el remate del "Amazon" para pagar las deudas del propietario anterior, se lo adjudicó en un mil setecientos cincuenta dólares. Un buen negocio, según él. Algunos lo felicitaron; otros movieron la cabeza pensativamente. Pero al viejo no le importó el esceptisismo de estos últimos. Hasta podía ser envidia. Y al día siguiente se trasladó a bordo, llevó gente del astillero y la nave se llenó de actividad, como antaño.

En pocas semanas, los obreros reacondicionaron el aparejo. Vergas y masteleros volvieron a su sitio en la arboladura; el nuevo propietario lo hizo pintar y rascar los fondos y, lo más importante, le cambió nombre. El "Amazon" se llamaba ahora "María Celeste". Matrícula: el puerto de Nueva York. Cuando todo estuvo listo, el armador ofreció una pequeña fiesta a bordo. Los amigos e invitados bebieron alegremente. La tripulación, confiada y resuelta, se mostraba optimista. La jarcia nueva, la cubierta blanca y pulida como la de un yacht, la bandera en el pico de mesana y el gallardete del propietario al tope del mayor, daban al bergantín un aspecto totalmente diferente de lo que había sido hasta pocos meses antes, cuando lo roía la carroña y la mala fama.

¿Qué suerte le esperaba ahora? ¿Es cierto, como creen algunos, que cuando un navío cambia de nombre atrae sobre sí el infortunio? Pero, ¿no había sido ya el "Amazon" un barco infortunado?.

El dueño confió el mando al capitán Briggs.

Briggs era un buen marino, nada dado a las fantasías, y sabía hacerse respetar. Eran reconocidas en el puerto su sobriedad y disposición para el mando. Pero pasados algunos meses, reaparecieron las dificultades. Un flete a Inglaterra no pudo llevarse a cabo por fallecimiento del interesado. Esto significó algunas molestias y la consiguiente pérdida para el armador.

Después de esto cumplió un viaje a La Habana, sin contratiempo. Sin embargo, las utilidades fueron escasas. El propietario contrajo deudas. Con la intención de reponer el dinero perdido especuló en la bolsa. Finalmente se precipitó a la ruina y escasamente se libró de ingresar a la carcel, acusado de fraude.

Como en este lapso la tripulación no recibía su paga, algunos hombres desertaron. Otros se acercaron a Briggs, comunicándole que a pesar suyo abandonaban el buque. No obstante, Briggs alentaba esperanzas. Se negaba a creer que esa cosa material que es un navío pudiera atraer sobre sí tanto infortunio, afectando de paso a los que se ocupaban de él. ¿Cómo? ¿Por qué? ¿No podía ser todo lo acontecido en el bergantín nada más que una serie de meras coincidencias que bien analizadas, una por una, podrían ser explicadas con entera lógica?

Pero en la época había cierta predisposición para creer lo peor. ¿No se hablaba de castillos y casas embrujadas? ¿No se afirmaba, con el consiguiente "yo lo he visto", la existencia de buques fantasmas que jamás tocaban puerto alguno? ¿No había quienes tenían por cierta la existencia del "holandés errante" en los mares del norte y del "caleuche" en nuestro tenebroso sur?.

Aun más, en nuestro iluminado siglo XX se atribuye al famoso diamante Great Hope cierta influencia nefasta que afecta a sus poseedores, y algo nos informan de vez en cuando los diarios, que parece confirmarlo... Yo mismo oí contar a un periodista algo acerca de cierto individuo que atribuía mala suerte a una de sus corbatas. Se la ponía y le acontecía cualquier percance, Una noche alguién penetró en su departamento, y la policía encontró el cadaver sobre un sofá. Le habían ahorcado con "esa" corbata.

El "María Celeste" entre tanto, iba a entrar en la última etapa del drama que lo hizo universalmente famoso en la historia de los más extraños hechos marítimos.

Arruinado y decepcionado el armador, el capitán Briggs continuó a bordo, resuelto a rehabilitarlo. Buscó un socio, lo que no le fue fácil, y pagó como pudo las deudas. No sin esfuerzo también logró reunir una buena tripulación, compuesta de hombres jóvenes casi todos, a quienes tuvo que convencer de que a veces lo que llamamos mala suerte o destino, es obra de nosotros mismos... Ceder, no luchar, aceptar esto o aquello con resignación, como un designo irrevocable, equivalía a dejarse vencer.

Convenció a la mayoría.

Briggs era un capitán de prestigio, sobrio, decidido y valiente.

Hacia fines de 1872, el "María Celeste" se hizo nuevamente a la mar. Habían transcurrido doce años desde que lo botaron al agua y poco era en realidad los beneficios que sus distintos propietarios habían logrado de él. Muchos lo vieron salir con curiosidad; algunos a bordo iban recelosos. Briggs embarcó a su mujer y a su hijita. Amaba entrañablemente a la niña. Además había que infudir confianza. El solo hecho de ver a la madre y a la creatura tomando el sol en cubierta cuando el tiempo era benigno, bastaba para alejar cualquier pensamiento sombrío.

El buque abandonó airosamente el puerto de Nueva York, todo revisado, el cargamento en buen orden; la gente contenta y de buen humor. Entre los funcionarios que estuvieron hasta último momento en el muelle, alguièn dijo, contemplando al bergantín que se alejaba arrastrado por un remolcador: "Con el ca-

pitán Briggs todo irá bien. No es supersticioso y conoce bien su oficio".

A la noche, el "María Celeste" ya estaba en pleno océano, con todo su velamen desplegado.

En la tarde del 4 de diciembre de 1872, fecha desde entonces memorable en los anales marítimos, cerca y un poco al sur de las islas Azores, la fragata de guerra inglesa "Dei Gratia" avistó un bergantín que navegaba con todas sus velas al viento, al parecer normalmente, aunque de cuando en cuando, se observaban algunas vacilaciones en el rumbo que hacían flamear la vela cangreja.

Lo enfocaron con los catalejos.

No se divisaba un alma a bordo. Comunicaron este hecho al Comandante y este ordenó izar la señal "Identifíquese".

Transcurrieron largos minutos de ansiosa espera.

No hubo respuesta.

La fragata mantuvo izada la señal y después de un tiempo prudente, disparó un tiro para llamar la atención. El bergantín siguió navegando sin darse por aludido.

Los ingleses se miraron unos a otros sorprendidos. ¿Un negrero, tal vez? ¿Un contrabandista? ¿Por qué eludía así a un buque de Su Majestad? Otro disparo resonó en el aire con igual resultado.

Entonces la fragata puso proa hacia el desconocido, y cuando se encontró a menos de un cable de distancia, despachó un bote con gente armada para que lo abordara.

Ya cerca se cercioraron del nombre.

Era el "María Celeste", de Nueva York.

La partida de abordaje se encaramó a bordo sin dificultad. Todo el mundo en el navío de guerra seguía la maniobra con expectación.

Algo inexplicable, hasta el día de hoy, había sucedido a bordo del bergantín. Porque si bien es cierto que en todas partes existían huellas e indicios de vida reciente, no se encontró a bordo persona alguna viva ni muerta.

Los de la "Dei Gratia" recorrieron y examinaron prolijamente cada uno de los camarotes, los alojamientos de la tripulación en el castillo, la bodega, los pañoles; en fin, llamaron y gritaron en los pasillos y en todas partes, y nadie apareció. Ni siquiera un animal, un perro, un gato, alguna rata furtiva, se halló en lugar alguno.

Decididamente, el navío mercante estaba totalmente desierto. Su carga no había sido tocada.

El Comandante del "Dei Gratia" arrugó el ceño cuando escuchó el informe. "¿Uu buque fantasma, acaso?, se atrevió a sugerir un joven guardiamarina que estaba de servicio, con el catalejo debajo del brazo, en el puente.

"No sé, no sé; pero es curioso", farbulló el primer teniente con flema.

El muchacho hubiera dado cualquier cosa por reemplazar al otro guardiamarina que había sido de la partida de abordaje, al mando del segundo teniente, y que aun permanecía en el agua,

a cargo del gobierno del bote, mientras su superior informaba. Pero estaba de guardia, y se quedaría allí plantado con el catalejo.

El propio Comandante del "Dei Gratia" quiso inspeccionar el bergantín. Cuando el bote se alejó en dirección a él, seguido de otro con más gente para marinarlo, Bill el guardiamarina que gobernaba dio una mirada entre risueña y burlesca a su colega del puente. ¡Qué historia para contar en Portsmouth! Adivinaba que le causaba envidia.

El Comandante constató que el aparejo completo del mercante se hallaba en perfectas condiciones y las velas correctamente orientadas para recibir el viento. En la cámara del capitán Briggs reinaba perfecto orden e incluso estaba allí la máquina de coser de su esposa, bajo cuya aguja se veía un pedazo de lienzo nuevo con una costura iniciada. En la cocina, las ollas y cacerolas no sólo permanecían en su sitio sino que contenían comida caliente, así como unos platos sobre la mesa de la tripulación en el castillo de proa.

"¡No comprendo, no comprendo!", murmuraba el Comandante británico a medida que iba habiendo estos descubrimientos.

Continuando el recorrido, se encontró abundancia de agua y alimentos en los estanques y en la despensa. La carta de navegación, indicaba correctamente el track y las últimas observaciones; la más reciente alrededor de cuatro horas antes. Igual cosa en el bitacora. El Comandante de la "Dei Gratia", sus oficiales y los hombres que le acompañaban, profundamente intrigados e impresionados, calcularon que apenas podría haber transcurrido una hora desde que el bergantín estaba completa y normalmente tripulado. Tampoco faltaban ningún bote. Entonces, ¿qué se había hecho esa gente? ¿Qué sucedió con ella? Nunca se encontró a nadie; ni nada concreto acerca de lo que aconteció a bordo se ha podido establecer hasta ahora.

En un tiempo me dediqué a reunir cuanta publicación llegó a mis manos acerca del "María Celeste", hasta poseer un sobre repleto de recortes... El hecho sorprendete del hallazgo por la "Dei Gratia" cerca de las Azores era, a fin de cuentas, lo único que se podía considerar seriamente. A partir de ahí y de las extrañas circustancias descritas, surgían las más curiosas, antojadizas y extravagantes hipótesis para explicar o tratar de hacarlo, el desaparecimiento de esa gente. Tales hipótesis iban desde el vulgar motín provocado por la presencia de la única mujer que iba a bordo —la joven esposa del capitán Briggs— hasta el presumible asalto al bergantín por la tripulación de otrc buque que hubiera asesinado y arrojado al mar a la de aquel, abandonándolo luego a la deriva. Pero, ¿con qué objeto? Las mercaderías y los valores que conducían hacían intactos.

El acontecimiento se divulgó profusamente, y en todo el mundo, principalmente en los puertos, se despertó el espíritu detectivesco de millares que quisieron descifrar el enigma. En este afán, se exageraron o desvirtuaron muchos hechos y detalles valiosos.

Se habló también de una extraña apuesta suscitada repentinamente entre el capitán Briggs, que era joven y vigoroso, y su segundo, consistente en cual de los dos daba en menos tiempo una vuelta a nado alrededor del navío. Como estaban detenidos

en una zona de calma la prueba era factible pero no se habría tomado la precaución de arriar el velamen. Cuando los competidores iniciaron la prueba, todos los que se hallaban a bordo se habrían aglomerado en una plataforma sobresaliente en uno de los costados del buque, de la cual aún quedaban rastros. Briggs había mandado construir esta plataforma para que en días de bonanza su pequeña hija pudiera jugar en ella, libre de los riesgos derivados de la maniobra en cubierta. Todos habrían abandonado sus puestos, hasta la señora Briggs que dejaría su costura y tomaría colocación en ese sitio acompañada de su hijita para alentar a su marido en la prueba. En un momento la plataforma cedió por el excesivo peso y todos cayeron al mar. Entonces se habría levantado el viento intempestivamente, como suele acontecer en aquellas latitudes después de una larga calma, y nadie pudo regresar al "María Celeste" que siguió navegando solo.

¿Ocurrió realmente así? ¿Hubo tal apuesta? La plataforma ¿no fue destruida antes por un golpe de mar?.

La época, en que se leía con fruición a Edgar Alan Poe, a Robert Louis Stevenson, con sus fantásticos relatos de terror y aventuras marítimas, aceptaba cualquier truculencia, y por cierto, no iba a dejar pasar sin exprimirlo y desmenuzarlo "el misterio del "María Celeste", hasta que el tiempo quitándole y añadiéndole mucho, lo fue opacando , sin que se lograse jamás la verdad.

Aún más, once años más tarde, el propio Arthur Conan Doyle, a la sazón un médico londinense más o menos anónimo, pero que muy luego iba a adquirir resonante celebridad en todo el mundo como padre del inmortal Sherlock Holmes, añadió su grano de arena en el incomprensible suceso.

El 15 de Julio de 1883 el escritor recibió una comunicación de los editores del "Cornhill Magazine" de Londres en la que se le adjuntaba un cheque por veintinueve guineas "en pago por la colaboración que nos envió titulada "La Observación de Habakuk Jephson" que no ha sido publicada aún".

¿De qué trataba "Habakuk" que apareció en el "Cornhill" al año siguiente, sin firma? Pues "Habakuk" era un cuento "muy imaginativo basado en el abandonado barco misterioso "María Celeste", que algún crítico atribuyó a Stevenson y otros compararon con el estilo de Poe, lo que hizo enrojecer de modestia a Doyle.

Pero como señala John Dickson Carr, biógrafo de sir Arthur, "este relato tuvo repercusiones que fueron más allá de las alabanzas de los críticos".

En efecto, en Gibraltar lo leyó cierto Mr. Selly Flood, y quedó galvanizado. Por medio de la Central News Agency lanzó un telegrama que recorrió toda Inglaterra y cuyo texto era: "El intercesor general de su Majestad en Gibraltar, Mr. Selly Flood declara que la observación de J. Habakuk Jephson es una fabricación de cabo a rabo".

Más aún, no contento Mr. Flood con su declaración, que ya dio motivo de risas, envió un largo informe a su gobierno y a los diarios haciendo notar: "la amenaza que para las relaciones internacionales era la gente como este doctor Jephson, que finjían revelar hechos que oficialmente podían ser probados como falsos".

La prensa británica sacó partido del asunto: era evidente que Mr. Flood, celoso servidor de Su Majestad en Gibraltar, no comprendió a su debido tiempo que el relato publicado sin firma en el "Cornhill" era eso: nada más que un relato... escrito por Connan Doyle... para entretener.

Doyle quedó contentísimo de su éxito literario.

Para Mr. Flood constituyó una revelación.

Y llegamos al fin.

La fragata "Dei Gratia" remolcó al "María Celeste" a Gibraltar, y desde ahí, después de prolijos exámenes se le devolvió a Nueva York.

Hace años un escritor británico de asuntos navales, Henry S. Garus, escribió un extenso artículo titulado "La Mala Sombra del Bergantín María Celeste", en el cual revela detalles del exhaustivo proceso marítimo a que dio lugar el enigmático desaparecimiento de la tripulación de esa nave y los posteriores esfuerzos que se hicieron en Nueva York, Gibraltar y Londres para descifrar el misterio.

Nada absolutamente nada, se consiguió entonces ni se ha conseguido hasta ahora en que han pasado más de cien años desde que fue botado al agua en un astillero de Nueva Escocia el esbelto "Amazon".