MALLOWS BAY: EL LEGADO SUMERGIDO DE LA FLOTA FANTASMA EN EL RÍO POTOMAC

Rodrigo PÉREZ FERNÁNDEZ
Doctor en Ingeniería Naval

MALLOWS Bay, situada en la costa de Maryland (Estados Unidos) del río Potomac, es una pequeña bahía que alberga la más notable flota de naufragios de América y posiblemente del mundo, conocida como la Flota Fantasma, compuesta por más de 230 barcos, principalmente de vapor de madera de la Junta de Envíos de Estados Unidos —United States Shipping Board (USSB)—, establecida mediante la Ley de Envíos de 1916 como una agencia de emergencia (Shipping Act). La tarea de la Junta era aumentar el número de barcos estadounidenses que respaldaran los esfuerzos norteamericanos durante la Primera Guerra Mundial.

La historia comienza a principios del mes de abril de 1917, el día en que el 28.º presidente de Estados Unidos, Thomas Woodrow Wilson (1856-1924), declaró la guerra a Alemania. Europa llevaba más de dos años y medio sumido en la contienda, y los aliados estaban sufriendo el devastador azote de la campaña de guerra submarina de las Potencias Centrales. Estados Unidos tendría que enfrentarse a los temibles *U-Boote* de la Marina Imperial alemana si quería movilizar todo lo necesario para librar una guerra mundial en el contexto europeo y la logística de suministro de personas y armamento a través del Atlántico era crucial.

En febrero de 1917, un regatista aficionado de 39 años de Massachusetts, Frederic A. Eustis, graduado en Ingeniería por Harvard, ideó la producción en masa de una gran flota de barcos a vapor de madera, pequeños y económicos, de 3.000 toneladas, en lugar de los de acero más grandes, de unas 8.000. El famoso inventor, ingeniero y oficial de Marina Frank Julian Sprague (1857-1934) apoyó el plan de Eustis, que fue presentado al presidente de la USSB, el entonces abogado y posteriormente juez William Denman (1872-1959),

George Washington Goethals en 1908. (United States Library of Congress. Prints and Photographs Division)

para abordar el problema de escasez de flota. La construcción de estos barcos de madera sería rápida, no entorpecería a los astilleros dedicados a la construcción naval y podría producir unidades económicas con una velocidad superior a la que los submarinos alemanes podían hundirlas. Con la bendición del presidente Wilson, la Junta de Envíos formó la Corporación de Flota de Emergencia, conocida por sus siglas EFC (Emergency Fleet Corporation) para inspeccionar la construcción por contratistas privados. George Washington Goethals (1858-1928), oficial del Ejército de los Estados Unidos e ingeniero civil, más conocido por haber supervisado la construcción y apertura del canal de Panamá, fue nombrado gerente general de la EFC.

Los planes de Denman preveían el lanzamiento cada 18 meses de 1.000 de esos buques, de entre 240 y 300 pies de eslora y con una media de 3.500 toneladas de capacidad de carga cada uno.

El jefe de Ingeniería Naval de la EFC, Theodore Ernest Ferris (1872-1953), realizó un diseño estándar, llamado *Ferris Design*, que sirvió como patrón básico a todos los buques de la serie. Los elementos constructivos de madera se cortarían, numerarían y definirían según las especificaciones antes de ser enviados a los astilleros para la fabricación de las naves. Se estableció una compleja red de escuelas especiales por todo Estados Unidos para capacitar al personal en construcción naval. Era una tarea difícil, pero pronto 87 astilleros en todo el país estaban bajo contrato de la EFC para tal fin.

En julio de 1917, cuando ya se estaban realizando pedidos masivos de madera, una lucha interna de poder entre Denman y Goethals retrasó la aprobación de los primeros 433 barcos pero, aun con ciertos problemas burocráticos y políticos, el programa continuó adelante, y a comienzos del mes de diciembre de ese mismo año se lanzó la primera unidad. Sin embargo, para

octubre de 1918 sólo se habían completado 134 buques, otros 263 estaban a menos de la mitad de su construcción, y para cuando Alemania se rindió el día 11 de noviembre del mismo año, ninguno había cruzado el Atlántico.

Pronto circularon las acusaciones de ineptitud hacia los que dirigían el programa. Una investigación del Senado de Estados Unidos reveló que de los 731 vapores de madera contratados, sólo se entregaron 98, y de éstos únicamente 76 llegaron a navegar. Se criticaba que estaban incorrectamente diseñados y deficientemente construidos. Aparentemente tenían problemas de estanqueidad, estaban mal calafateados y eran costosos y demasiado pequeños para el transporte oceánico. A pesar de todas estos problemas, los barcos seguían deslizándose por las gradas. Para septiembre de 1919, 264 de ellos estaban en funcionamiento y 195 habían cruzado el Atlántico. Pero sus días estaban contados, entre otras cosas por la introducción del motor diésel, que había vuelto obsoletas las plantas de vapor.

A finales de diciembre de 1920, el Gobierno norteamericano decidió deshacerse de la —según se definió en aquel momento— *white elephant fleet*, 285 barcos de madera almacenados en el río James (que discurre íntegramente por Virginia y desemboca en Hampton Roads) y mantenidos a flote a un costo de 50.000 dólares al mes. Esta flota, que había supuesto para los contribuyentes estadounidenses entre 700.000 y 1.000.000 dólares por buque, se ofreció a la venta «tal y como están y donde se encuentran».

Finalmente, en septiembre de 1922, 233 unidades fueron vendidas por 750.000 dólares a la Western Marine and Salvage Company (WM&SC), una empresa de Alexandria (Virginia), para su desguace, que obtuvo permiso del Departamento de Guerra para trasladar la flota desde el río James a una zona de fondeo autorizada de 1.500 acres en el Potomac, frente a Widewater. Desde allí, cada barco sería remolcado individualmente a Alexandria para quitarle la maquinaria, y luego se devolvería al fondeadero, donde el casco sería quemado, despojado de los accesorios liberados por el fuego, arrastrado a un pantano cercano y enterrado bajo desechos de dragado.

En octubre comenzó el proceso de desmantelamiento en Alexandria. Inmediatamente el proyecto sufrió su primer contratiempo cuando dos barcos se incendiaron accidentalmente en el muelle. En abril de 1923, cinco más ardieron y se hundieron en Widewater. Los pescadores locales protestaron, sin ningún éxito, ante el secretario de Comercio Herbert Hoover (1874-1964). Hasta mediados de octubre de 1923, cuatro más se habían calcinado de manera experimental en Widewater, aunque sólo dos se habían varado. Los otros dos se hundieron en el anclaje, obstaculizando la navegación local. Nuevamente, los pescadores lo condenaron, pero cuando el Gobierno anunció que hasta 218 barcos estaban destinados a ser destruidos en Widewater, la avalancha de quejas aumentó tanto que las operaciones se tuvieron que detener.

Estaba claro que la WM&SC tendría que trasladarse a otro lugar. En abril de 1924, la compañía compró 566 acres de tierras de cultivo que rodeaban

Mallows Bay, en la orilla de Maryland, frente a Widewater. La adquisición llegó justo a tiempo, ya que 123 barcos ya se encontraban en el fondeadero de Widewater y al menos 80 más estaban a punto de entrar.

La compañía agilizó el proceso de desguace. Se erigieron cuatro grandes vías férreas marítimas, muelles, oficinas, almacenes y dormitorios en el extremo norte de la bahía para facilitar la gestión de los cascos incinerados.

Pero las dificultades se multiplicaron. Los pescadores de Maryland no estaban de acuerdo con el uso de Mallows Bay. La compañía actúo rápidamente, y el 7 de noviembre de 1925, justo antes del amanecer, con la presencia de representantes del Gobierno, prensa y activistas rodeando la bahía, se administró la mayor destrucción de una flota de guerra en tiempos de paz hasta ese momento. Con una señal, 10 hombres corrieron por las cubiertas de 31 barcos encendiendo antorchas en trapos empapados en aceite. Según informó *The Washington Post*, «… cuando se aplicó la antorcha, una horda de ratas se lanzó al agua...». Los cascos fueron remolcados a Mallows Bay y el proceso de desguace comenzó de nuevo.

Sin embargo, pronto el trabajo volvió a ralentizarse. Para el verano de 1929, la WM&SC había llevado un total de 169 barcos a Mallows Bay, pero

Fotografía aérea de Mallows Bay en el río Potomac (1936). (Facilitada por el autor)

Naufragio en Mallows Bay. (Fotografía tomada por el autor)

con el gran colapso de la bolsa de octubre el precio de la chatarra se desplomó; así que en marzo de 1931, se vio obligada a cancelar las operaciones y cayó en bancarrota sin proporcionar una solución a los cascos de Mallows Bay.

En 1934, se había desarrollado una industria artesanal de reciclaje a lo largo de la costa, y había numerosas personas explorando diariamente los restos de la gran flota en busca de oportunidades lucrativas, hasta el punto de que se afirma que había al menos cinco burdeles flotantes y no menos de 26 destilerías ilegales en las cercanías.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, el precio de la chatarra se disparó. El Gobierno formó la Compañía de Reservas de Metales para almacenar metales estratégicos. Asignó 200.000 dólares para un proyecto destinado a recuperar 20.000 toneladas de hierro de los 110 barcos que aún yacían en la bahía, y contrató a la Bethlehem Steel Corporation para gestionar la recuperación. Bethlehem, que logró convertirse en el segundo productor más importante de acero y en el principal constructor naval de la nación, excavó una enorme dársena cerrada y la selló del resto de la bahía con terraplenes de tierra y puertas flotantes. Los barcos podían ser remolcados a la dársena, cerrar las puertas, bombear el agua y quemar completamente los cascos dejando sólo sus componentes metálicos. Pero el proceso resultó demasiado difícil

incluso para Bethlehem. A finales de 1943, la compañía había gastado 360.000 dólares y recuperado poca chatarra. El 22 de septiembre de 1944, ordenó la finalización del proyecto, dejando más de 100 naves en la bahía. Durante las siguientes dos décadas, la Flota Fantasma dormiría sin ser molestada.

En 1963, por iniciativa de un grupo de pescadores locales y una empresa de desarrollo llamada Idamont Inc., el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos inició un esfuerzo de eliminación de las naves, y en 1968 el Congreso, actuando bajo una disposición especial de la influyente Ley de Ríos y Puertos, ordenó la destrucción de los pecios. Posteriormente, el proyecto languideció mientras las audiencias del Congreso revelaban informaciones que finalmente lo abortarían por completo. Se descubrió que Idamont era una corporación pantalla para la Potomac Electric Power Company, aparentemente creada para adquirir el terreno del norte de la bahía para ubicar una planta de generación de energía eléctrica, sin tener que hacer una adquisición pública o revelar sus intenciones a los accionistas. La eliminación de los barcos (a expensas del Gobierno) habría permitido su construcción. Las operaciones de la empresa habían sido una clara violación de las regulaciones de la Comisión de Bolsa y Valores y de las leyes estatales de divulgación. Además, durante el testimonio, el Laboratorio Biológico de Chesapeake, la Sociedad Nacional Audubon y el Departamento del Interior sugirieron que con el tiempo los naufragios se habían convertido en componentes integrales del entorno. Retirarlos contribuiría a la contaminación y dañaría gravemente los hábitats naturales de formas de vida que habían comenzado a repoblar el área después del

Imágenes del estado actual de la bahía. (Fotografías tomadas por el autor)

trauma causado por las operaciones de desguace. El proyecto de eliminación de los naufragios fue archivado.

En marzo de 1993, se inició el primer esfuerzo organizado para evaluar los recursos marítimos históricos existentes en Mallows Bay, bajo una subvención estatal de Maryland. Por primera vez, la ensenada, los restos de la gran flota y todo lo contenido en ella serían investigados históricamente, inventariados sistemáticamente y documentados arqueológicamente. El primer objetivo del programa fue identificar, registrar y evaluar la condición de todos los recursos históricos ubicados en Mallows Bay. En los dos años siguientes, se identificó un total de 88 barcos de madera de la flota original. También se documentaron numerosos naufragios adicionales, incluyendo 12 barcazas, una posible barca de la guerra de independencia (1775-1783), varias canoas y navíos del siglo XIX y diversas embarcaciones de trabajo.

De los buques que yacen en la bahía, el más interesante es el SS *Accomac*, un ferri de pasajeros a vapor de 291 pies, construido en 1928 y posteriormente adquirido por la Marina de los Estados Unidos para su servicio en la Segunda Guerra Mundial. Después de regresar al uso civil, la embarcación fue convertida a diésel. En 1964, el barco se incendió durante unas reparaciones y fue abandonado en Mallows Bay.

De los 285 vapores de madera de la EFC construidos antes del 1 de agosto de 1920, al menos 152 terminaron en Mallows Bay en un plazo de nueve años. Hoy en día, los restos de al menos el 30 por 100 de toda la flota de vapores de madera aún yacen en la bahía, rodeados de embarcaciones abandonadas de todo tipo.

La concentración de numerosos naufragios en un espacio tan reducido inevitablemente ha tenido un impacto en el entorno local. Su presencia en Mallows Bay ha generado un ambiente sintético que, a lo largo de su evolución gradual pero segura, ha retenido y enriquecido los sedimentos. Este entorno parece contrarrestar de manera efectiva la contaminación del agua en el Potomac al filtrarla y ofrecer hábitat y sustento a una diversidad de formas de vida. En este proceso, cada embarcación ha evolucionado para convertirse en un microcosmos ecológico, que funciona como un vasto arrecife artificial al que las criaturas acuden para prosperar, recuperando este tramo del río de los efectos nocivos de la era industrial.

La bahía recibió reconocimiento como distrito arqueológico e histórico en el Registro Nacional de Lugares Históricos en el año 2015 y obtuvo la designación de Santuario Nacional Marino en septiembre de 2019.

Todos aquellos que tengan oportunidad de viajar a Washington D. C. y dispongan de unas horas libres pueden acceder a los barcos a través de Mallows Bay Park, cuyo recorrido cuenta con un sendero que rodea la cuenca de salvamento.

CXXX Curso de buceador elemental para mandos.
(Foto: Pedro Blaya Gómez)