

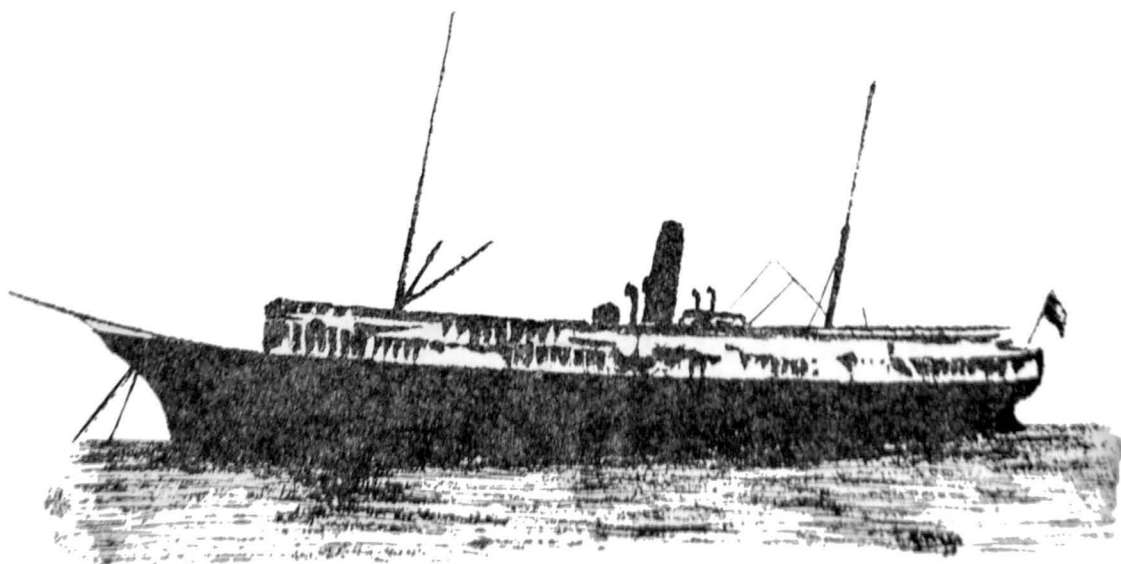
El Naufragio del "Itata"

Transcurridos ya más de cuarenta años, desde los días en que el país hubo de lamentar el naufragio de mayores proporciones de la época, presentamos a nuestros lectores una breve narración de lo ocurrido, según el libro "La Catástrofe del "Itata", que reproduce documentos oficiales y declaraciones de testigos. Naturalmente es penoso hacer recuerdos de una tragedia como la pérdida del "Itata", pero al hacerlo no se desea ahondar tristezas ocurridas dentro de episodios marítimos, sino por el contrario, expresar el estímulo y admiración a nuestra

Marina Mercante que al igual que otras, su abnegación y espíritu de sacrificio resultaron estériles ante la fuerza de las circunstancias.

El porvenir comercial que ofrecía a los armadores nuestro monopolio del cabotaje, hizo recomendable a la Compañía Nacional, transformar en una moderna nave de pasajeros y de carga, el antiguo vapor "Itata" de la Compañía Sudamericana de Vapores. Su viejo casco de fierro construido allá por el año 1873 fue modernizado con una corrida de camarotes muy parecido a otros vapores

Su viejo casco de fierro había sido construido en 1873.



de la costa, lanzándose al comercio bajo el mando del Capitán de Corbeta en Retiro de la Armada, señor Julio Caldera. Era una nave de 1617 tns. de registro y de muy curioso pasado histórico, pues en la Revolución de 1891, al servicio del Congreso, le cupo desempeñar importantes misiones; entre otras, la de dirigirse a los puertos de California en busca de armamento para las tropas de la revolución. Luego de afrontar complicadas situaciones de carácter diplomático en los Estados Unidos, el "Itata" cumplió aquel cometido al conducir a Chile 2.000 rifles con sus municiones correspondientes.

Se le reacondicionó como vapor de pasajeros moderno el año 1920 y alcanzó a navegar hasta el mes de agosto de 1922.

El vapor "Itata" había realizado sin novedad el trayecto desde Valparaíso a su próxima escala en Coquimbo. En este puerto desembarcó unas 60 toneladas de carga y tomó una cantidad equivalente, para hacerse a la mar con rumbo al norte el domingo 28 de agosto a las 11.30 de la mañana. Ya en mar afuera, como a las 12 del día se vio cruzar pegado a la costa al remolcador "Tofo" navegando igual que el "Itata" con grandes cabeceos causados por un fuerte viento del sur. En uno de los balanceos del "Itata" se sintió un fuerte golpe, la carga se había desplazado y el buque se escoró a estribor.

Al cruzar la Punta Teatinos, las famosas "Alturas de Coquimbo", los pasajeros repasaron siniestras leyendas y el pánico comenzó a reinar entre ellos, refugiándose en sus camarotes. A las 12.30 P.M. el viento arreciaba con los caracteres de un temporal. Se embarcaban olas sobre la cubierta que no alcanzaban a salir al mar por las portas o imbornales, obstruidos por los residuos de pasto de los animales embarcados. Al cabo de dos horas mortales de tempestad siempre en aumento, el vapor cruzaba frente a la Isla de los Pájaros.

El barco con mar y viento por la aleta, navegaba ya sin gobierno y con un cabeceo enorme. Una ola inmensa alcanzó al "Itata", hubo un desesperado esfuerzo del timonel por hacerlo virar, pero el buque siguió recto y no cayó a ninguna banda; la ola se reventó contra el

costado de babor, tumbó la nave, y una inmensa masa de agua pasó por encima dejándolo inclinado.

El Capitán Caldera que había logrado permanecer en el puente transmitiendo órdenes, fue sacado por la violencia de la ola y rodó por cubierta para levantarse sangrando por la boca, con el mentón roto. Olas enormes levantaron al buque desde la proa o desde la popa, hasta que desapareció bajo las aguas. Un centenar de personas quedaron flotando tomadas de tablas o cajones arrojados con la explosión de las calderas. Iban más de 400 personas entre pasajeros y tripulación; de ellas sólo salvaron 26; el gran total pereció en el naufragio, en el breve lapso de cinco minutos.

La Escuadra fondeada en la bahía de Tongoy a 67 millas del sitio del naufragio, destacó al crucero "Chacabuco" para prestar auxilio a los sobrevivientes, pero debido a que este buque por el tipo de sus calderas, requería cerca de 8 horas para tener sus máquinas listas para zarpar, llegó al lugar del siniestro al día siguiente, a las 9 A.M., de modo que su ayuda se limitó al salvamento de sólo dos náufragos, pues el embravecido mar no les permitía utilizar sus botes.

En fin fue una catástrofe marítima muy dolorosa para toda la población del país y como siempre se acostumbra a buscar "la causa de la causa", se habló mucho del "metacentro", del "centro de gravedad" y más que nada, del exceso de carga del vapor, que le disminuyó sus condiciones maríneas. El "Itata" efectivamente navegaba atochado de carga, siguiendo las normas que regían el comercio marítimo de la época; pero la peor circunstancia fue sin duda, la de verse obligado a afrontar un temporal del SW. por la aleta de la nave, imposibilitado para alterar el rumbo y con parte de su carga suelta por los balances y cabeceos que le hicieron embarcar gran cantidad de agua dejándolo a merced de las olas hasta sucumbir.

La carga del vapor "Itata" según declaración del sobrecargo, era la siguiente:

Recibida en Valparaíso: cemento: 4007 sacos en la bodega de proa y 3000 sacos en la de popa. Pasto: 1800 fardos pa-

ra Iquique y Taltal. Para Antofagasta, 500 cajones surtidos y 250 bultos con destino a Arica.

Para Tocopilla, 500 sacos de cebada y 400 bultos varios para diferentes puertos. En Coquimbo se recibieron además 76 cajones; 219 bultos de fierro para Arica; 120 fardos de pasto y 80 sacos de papas. Pero lo más serio correspondía a Valparaíso donde se recibieron 162 barriles de vino y 213 vacunos, sumado a 521 corderos que se agregaron en Coquimbo. Toda esta relación, indica que la carga del vapor, si no era excesiva, al menos podía clasificarse como muy abundante, variada y gran parte de ella, expuesta a quedar suelta.

El Capitán Caldera hizo todo lo que pudo por salvar su buque, procurando poner proa al temporal, pero no logró conseguirlo por la rapidez con que el agua era embarcada, lo que provocó el hundimiento de la nave en el breve lapso de cinco minutos, ante la sorpresa de todos. El Capitán era todo un hombre y

no abandonó su puesto mientras le asistía alguna esperanza de salvar su buque. Fue recogido del mar por el sobrecargo Arriagada, desde un bote y en estado inconsciente. Recobrado su conocimiento al cabo de una hora, asumió el mando del bote que llevaba unos 30 náufragos y dando ánimo a sus tripulantes los condujo a la costa. Cuando mediaba una media milla de distancia a la playa, el bote se volcó, aplastando al Capitán, al Contador y a tres pasajeros.

El Capitán Julio Caldera, como otros valientes del pasado, siguió el destino de su buque, entregando su vida en el honorable cumplimiento del deber.

Y una vez más en nuestra historia marítima, las temidas "Alturas de Coquimbo" justificaron su fama al consumar una dolorosa tragedia, que enlutara en lo más íntimo, a nuestra esforzada y valerosa Marina Mercante Nacional, como a toda la población del país, que una vez más debió de afrontar las duras pruebas a que el destino somete a nuestra altiva nacionalidad.

