

LA TRÁGICA HISTORIA DEL TRANSPORTE CASMA

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

El transporte Casma, adquirido por el presidente Balmaceda para la guerra civil, tuvo problemas para que la Armada lo aceptara, después sirvió en Ecuador y fue la cuna de la Escuela Naval de ese país, ayudó a las víctimas del terremoto de Valparaíso de 1906; su regreso a Chile fue escenario de la muerte de un grupo de cadetes navales y su naufragio fue conocido por el intrépido viaje de uno de sus oficiales.

Palabras clave: Transporte Casma; guerra civil; Balmaceda; Marañón

Se trataba de una nave mercante de casco de fierro, cuyo nombre era *Aquila*, que había sido construido en Italia en 1889, desplazaba 2.627 toneladas y, con una potencia de máquinas de 2.750 HP, podía alcanzar los 17 nudos de velocidad y tenía capacidad para transportar 2.000 personas.

Había sido adquirida por el gobierno del presidente Balmaceda en 1891, para enfrentar la guerra civil, a la Compañía de Navegación Ansaldo de Buenos Aires, pero no había alcanzado a ser entregada durante el conflicto.

El gobierno del almirante Jorge Montt, una vez terminada la contienda, quiso desistirse de la compra y se iniciaron juicios en Argentina y Gran Bretaña para anularla.

Como transcurrieron dos años y el litigio seguía demorando, la Armada decidió traer el buque a Chile para su mantención y carena, estipulando que los gastos los pagaría el que perdiera el pleito, debido a que encontrándose en el extranjero,

estos debían cubrirse en oro, igual que los sueldos de su personal e, inmediatamente, lo incluyó en su lista naval.

En el año 1895 aparecen los transportes *Aquila* y *Spartan*¹ ingresando al servicio de la Armada junto a las nuevas unidades de guerra *Lynch*, *Condell*, *Pinto*, *Errázuriz*, *Prat* y *Blanco Encalada*, y al año siguiente figura el *Aquila* con el nombre de *Casma*.

Venta al Ecuador

Por ley de la República de fecha 28 de enero de 1895 se decidió vender² el buque al gobierno de Ecuador, operación que demoró diez años en concretarse, y con fecha 17 de agosto de 1905, por ley 1751, se concedió permiso a su comandante, capitán de fragata Carlos Fuenzalida, al teniente 1° David Puyol y a los tenientes 2° Osvaldo Ferrari y Víctor M. Cabieses para que prestaran servicios en Ecuador, conservando sus respectivos puestos en el escalafón de la

* Teniente 2° (R). Ingeniero Constructor Naval. Historiador e Investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina desde 2012.

1. El *Spartan* también había sido adquirido por el presidente Balmaceda, fue ingresado a la lista naval con el nombre de *Angamos* y se hundió en Punta Morguilla el 5 de junio de 1928 con 262 víctimas fatales.

2. La página de la Armada en Internet dice que el buque fue cedido en arriendo, pero la Memoria de Marina indica que fue vendido de acuerdo a una ley, y los antecedentes ecuatorianos confirman que fue vendido a crédito.

Armada y reputándoselos como al servicio de Chile para los efectos de sus ascensos.

El *Casma* arribó a Guayaquil el 24 de mayo de 1905, se le denominó *Marañón* y fue destinado a buque escuela. Tenía una dotación de 13 oficiales y 110 gente de mar, en su mayoría contratados por la Armada de Chile. Su armamento consistía en dos cañones de 76 mm. y dos de 47 mm. Su comandante fue contratado por el gobierno ecuatoriano. El objetivo era reconstruir la Marina de Guerra de ese país en momentos que casi había dejado de existir.

Por un decreto gubernamental de la misma fecha de la llegada del buque, se dispuso que la Escuela Naval se instalara y funcionara en el *Marañón* y otra resolución de junio del mismo año, creó un curso extraordinario de aspirantes a guardiamarinas, de dos semestres, con 20 postulantes además de cinco alféreces egresados de la Escuela Militar.

El curso se inició el 27 de agosto, siendo su director el comandante Fuenzalida y los instructores los oficiales chilenos del buque además de un teniente de fragata ecuatoriano transbordado a él.

A poco andar, presentó su renuncia el comandante Fuenzalida por motivos de salud, siendo reemplazado en el cargo de director de la Escuela Naval, por su segundo, capitán de fragata David Puyol.

El 12 de marzo de 1906 el *Marañón* zarpó rumbo a Talcahuano debido a la urgente necesidad de someterlo a carena y efectuar un recorrido general, disponiéndose que durante la estadía en Chile los cadetes efectuaran visitas profesionales a las torpederas, escuelas, polvorines, arsenales, polígonos, maestranzas, diques, etc.

Antes del zarpe se produjeron una serie de renunciaciones de cadetes y desertiones por lo que zarpó con solamente 15 aspirantes navales.

Durante la visita del buque a Chile, el comandante del Distrito del Guayas estimó que el comandante Puyol había descuidado el cumplimiento de los compromisos que había contraído con Ecuador, por lo que fue relevado por el capitán de fragata Rubén Morales que firmó contrato con el gobierno ecuatoriano.

El terremoto de Valparaíso

Encontrándose el *Marañón* en aguas chilenas, el 16 de agosto se produjo el terremoto, grado 8,2, que sacudió y dejó en ruinas el puerto de Valparaíso. Ante la catástrofe, la dotación del buque intervino en el auxilio que era necesario prestar a las víctimas, transportando víveres desde Coquimbo y recibiendo a bordo a varias familias damnificadas.

El teniente de fragata ecuatoriano Rafael Andrade bajó a tierra con la compañía de desembarco, colaborando con las autoridades en el apoyo a la ciudad durante los días 16, 17 y 18 de agosto, efectuando sacrificados esfuerzos en el desolado entorno.

Los oficiales, cadetes y tripulación desembarcaron, organizándose como brigada de salvataje a las órdenes del contralmirante Luis Gómez Carreño y prestando servicios relevantes en los rescates y el control de los heridos, e incluso participaron en las patrullas que se llevaron a cabo para reprimir el pillaje, capturando delincuentes.

Recibieron, por su humanitaria labor un profundo agradecimiento por parte del gobierno y del mando naval chileno.

El 26 de agosto se produjo el cambio de comandante y el día 31 zarpó el *Marañón* de regreso, rumbo a Guayaquil.

El comandante Rubén Morales fue el gran impulsor de la Escuela Naval de Ecuador y el 20 de octubre agregó al curso de cadetes la Escuela de Ingenieros Navales, quienes se graduaron en 1907.

Regreso a Chile

Entretanto en Chile, la ley 2.018 del 12 de septiembre de 1907 autorizó la venta de los cazatorpederos *Almirante Lynch*, *Almirante Condell* y *Almirante Simpson* a un país amigo, lo cual no pudo llevarse a cabo, pero se negoció el cambio del último por el *Marañón* con el gobierno de Ecuador el 5 de noviembre de ese año.

En esta forma el *Marañón* regresó a Chile y se reincorporó a la Armada recobrando su antiguo nombre de *Casma* y el cazatorpedero *Almirante Simpson* viajó a Ecuador, rebautizándose *Libertador Simón Bolívar* para desempeñarse como sede de la Escuela Naval.

De regreso en la Armada, para el año 1909 el *Casma* fue declarado en desarme de acuerdo con el decreto 2.697 del 26 de diciembre de 1908, navegando solamente 20 días en el año y estableciéndose a su bordo una escuela para fogoneros de la Armada.

Al año siguiente, junto a la corbeta *Pilcomayo* y tres torpederas, constituyeron la Escuela de Torpedos a flote.

Un trágico día

El 12 de septiembre de 1911, los buques de la escuadra hacían un ejercicio de tiro de combate frente a Quintero, el cual era presenciado por las altas autoridades del país, repartidos en los distintos buques de la flota. En el *Casma* se encontraban embarcados, con el mismo objeto, trece cadetes del último curso de la Escuela Naval. Al término de los ejercicios, los buques regresaron a Valparaíso, pero al sufrir un desperfecto en el cabrestante, el *Casma* se mantuvo sobre las máquinas mientras desembarcaban sus pasajeros.

Cuando se embarcaron los cadetes en una lancha y esperaban que lo hiciera su instructor, el buque dio avance y su hélice agarró la embarcación menor, partiéndola en dos, cayendo todos sus tripulantes al agua. A los gritos de auxilio, el transporte paró sus máquinas, pero las aspas habían cortado una pierna a un cadete que falleció a causa del golpe y otros que no aparecieron

además del fogonero de la lancha que se fue al fondo con ella.

En los rastreos de los días siguiente fueron rescatados los cadáveres de otros tres cadetes, pero hubo un cuarto que no afloró jamás.

Primera Guerra Mundial

Al estallar la Primera Guerra Mundial se le nombró al *Casma*, en 1915, buque madre de la división de *destroyers*, que estaba formada por el crucero *Ministro Zenteno* como buque insignia, y los destructores *Orella*, *Muñoz Gamero*, *Thompson* y *Serrano*.

A causa de la crisis que empezaba a vivir el país con motivo de la guerra, la intendencia de Valparaíso ideó enviar al norte gran parte de los cesantes, tal vez sin aquilatar que la situación de la industria salitrera, en breve, sería más grave que la que vivía la zona central. Con este fin, la primera autoridad provincial ofició al Director General de la Armada para que se enviara al transporte *Casma*, haciéndole presente, con fecha 7 de junio de 1915, que había en esta ciudad cerca de mil personas que deseaban irse a las faenas de las salitreras y rogaba al supremo gobierno que en el próximo viaje del buque, se embarcara a esta gente, en vista del estado de indigencia en que se encontraban. La intendencia porteña dispuso enviar: "...el número de personas no será inferior a mil", de los cuales, más o menos doscientas se quedarían en el puerto de Gatico, en las faenas salitreras.



■ Cadetes fallecidos en tragedia del transporte *Casma*.

En busca de la barca Tinto

Al tenerse conocimiento que la vetusta barca velera *Tinto* se había hecho a la mar tripulada con marinos fugados de la isla Quiriquina, con cadetes del buque escuela alemán *Herzogin Cecilie* y con oficiales y tripulantes del vapor *Göttingen*,

los airados reclamos del ministro plenipotenciario británico en Santiago, Francis Stronge, no tuvieron límites. Si la *Tinto* quería regresar a Alemania, era necesario que se arriesgara a cruzar por la ruta del cabo de Hornos y debía ser interceptada para satisfacer las demandas diplomáticas y el mal pie en que quedaba nuestra vigilancia de la costa.

Superando la imaginación del ministro británico, el Director General de la Armada, vicealmirante Muñoz Hurtado, se desveló en la búsqueda de la barca fugitiva, pues tenía noticias privadas de la probabilidad de que la fuga obedecía a establecer bases para submarinos “tal vez una en nuestras costas y otra en el norte, en las islas Galápagos, por ejemplo, a fin de entorpecer el transporte de salitre de nuestros puertos hacia Estados Unidos y Europa.”

A fines del mes de diciembre de 1916 el *Casma* realizó un viaje entre Coronel y Talcahuano, donde debía quedar para ser transformado en buque madre de los submarinos H que llegarían próximamente al país, pero se le destinó para efectuar, antes, un viaje llevando carbón para el pontón de la Armada existente en Punta Arenas.

Cuando el transporte viajaba hacia el sur, el Director General de la Armada, ordenó que apenas llegara el *Casma* a ese puerto, le ordenara dirigirse al cabo Pilar y que recorriera todos los surgideros, caletas y canales que quedaban fuera del estrecho de Magallanes, desde su boca occidental hasta el golfo de Penas en busca de la barca fugitiva.

Nafragio

El *Casma* navegaba al mando del capitán de fragata Julio Lagos y el 2 de enero de 1917, después de haber recorrido minuciosamente la costa, sin haber encontrado ni siquiera indicios del velero perseguido, entró desde el océano por el canal Trinidad para cruzar el canal Picton y salir nuevamente a mar afuera por el canal Ladrillero. Cuando estaba próximo a tomar esta última vía, chocó, por estribor, con una roca desconocida que le produjo una vía de agua de 18 m de longitud en su costado de estribor.

Después del choque, el *Casma* continuó navegando, pero el comandante Lagos ordenó parar las máquinas para aquilatar la magnitud de

la avería. En los escasos minutos transcurridos desde que se sintió el golpe y el oficial ingeniero revisó la bodega, ésta ya tenía tres pies de agua y comenzaba a inundar el departamento de calderas.

Viendo la gravedad de la avería, el comandante decidió varar la nave averiada para evitar su naufragio casi instantáneo y se acoderó entre las rocas de Puerto Nuevo.

El agua inundó, entre otros compartimentos, al que albergaba el generador, dejando a la nave sin energía eléctrica e imposibilitada de utilizar sus equipos de radio.

Una hazaña memorable

Cuando el comandante del malogrado transporte apreció la crítica situación en que se encontraba, con su buque gravemente averiado, pero que el hecho de haberlo varado en arena le hacía abrigar muchas esperanzas de reflotarlo, sin poder comunicarse con la superioridad naval para pedir ayuda, con la certeza que su ausencia demoraría bastante tiempo en hacerse notar, durante el cual lo más probable es que comenzaran a escasear los víveres, decidió que su única posibilidad era enviar un bote para que tratara de interceptar, en la ruta habitual de navegación, a algún vapor que pasara por allí y que pudiera dar el aviso a las autoridades superiores de la Armada acerca de lo sucedido y despachara los auxilios necesarios para tratar de intentar su salvamento.

Ante la aflictiva situación, se equipó un bote a remo y velas, con víveres y personal, a las órdenes del teniente Luis Pepper van Buren, el cual salió en demanda de las rutas usuales de navegación para tratar de interceptar al vapor *Chiloé* que se sabía que había zarpado desde Punta Arenas hacia el norte.

Por una curiosa coincidencia o un inescrutable designio del destino, la tragedia del *Casma* no sería la primera varada y posterior naufragio de su buque que le tocaría vivir al teniente Pepper, pues el 28 de abril de 1905 había sido transbordado al crucero *Presidente Pinto*, el cual, un mes más tarde, encalló en el bajo Velahué en Quellón, donde desembarcó junto a toda la tripulación mientras el buque naufragaba,

debiendo dedicarse a salvar la artillería y demás materiales que pudieran rescatarse.

La embarcación de mayor tamaño con que contaba el transporte *Casma* era un bote de doble bancada, los cuales eran poco ágiles, pesados y anchos.

Para equiparlo se buscó un aparejo de velas de lona, también pesadas y poco maniobrables, un barril para agua dulce, víveres para un número indeterminado de días que se ignoraba cuántos podrían ser, un compás magnético de botes, un cronómetro, carta de navegación, prismáticos, linterna, un pistolete de cohetes very por si se veían en alguna situación peligrosa, aunque nadie sabía quien podría ver la luz con la que ellos demandaban auxilio, ropa de abrigo, un fusil y el revólver de reglamento del teniente Pepper.

Zarparon en las primeras horas del día 3 de enero y como soplabla una suave brisa, izaron de inmediato la vela para salir del canal Picton y enfrentar el Trinidad. Navegaron cuatro días, varando la embarcación durante las noches, debiendo defenderse, no solamente de frío y de los elementos, sino que de los aborígenes que trataban de robarles durante las horas de oscuridad, debiendo ahuyentarlos con armas de fuego.

Cruzaron la angostura Guías y navegaron por el canal Sarmiento buscando recalar a Puerto Bueno, donde arribaron para tomar algunas horas de descanso y esperar el avistamiento de alguna embarcación que transitara por la ruta habitual, para lo cual vararon el bote en la playa y organizaron un turno de vigías para otear el horizonte a la espera que algún vapor cruzara por allí.

El día 7 de enero se divisaron los palos y el humo de un buque que navegaba en ruta hacia el norte, se trataba del vapor *Chiloé* de la naviera Braun y Blanchard que se dirigía desde Punta Arenas al norte.

Intentos de salvataje

Al recibir la información, la Armada despachó al crucero *Chacabuco*, a las escampavías *Meteoro* y *Yáñez*, y al remolcador *Ortiz* que se dirigió desde Talcahuano.

La mala suerte parecía haberse ensañado con el transporte accidentado y el día 3 de febrero, su vieja lancha a vapor, al mando de un guardiamarina del crucero *Chacabuco*, que trabajaba en las faenas de salvataje, trató de tomar a remolque a una chalupa que se encontraba cerca de la playa cuando saltaron dos pernos de una cigüeña del motor, quedando al garete y a merced de la fuerte corriente del canal, que la hizo chocar contra una roca, abriéndole un costado y echándola a pique en forma inmediata. Al día siguiente se envió un buzo a reconocerla, encontrándose solamente con la caldera, pues la máquina y el casco habían sido destruidos y arrastrados por la corriente.

El lugar donde se había varado el *Casma* hizo que el mar azotara con fuerza su casco contra el lecho de piedra, lo que produjo la rápida deformación de sus fondos.

Los doce días transcurridos desde el accidente hasta la llegada de los primeros auxilios dejaron su huella en un casco debilitado por sus largos 28 años de servicio, no resistiendo los mamparos interiores, que perdieron su estanqueidad y permitieron que el mar lo inundara completamente.

Tras tres meses de incesante trabajo para salvarlo, fue declarado perdido.

Así terminó la historia del *Aquila – Casma – Marañón – Casma* cuya vida no fue afortunada en la Marina de Chile.
