



# *Tres Historias de Naufragios*

Por Ricardo VALENZUELA

Fue todo un misterio la causa que determinó el naufragio del vapor "Atacama" en las primeras horas de la noche del 30 de noviembre de 1877, frente al Puerto Viejo de Copiapó.

En medio de la obscuridad, el barco, que pertenecía a los registros de la Compañía Inglesa de Vapores, chocó contra el rodal de piedras llamado de "Caja Chica" o "Isla Seca", mientras hacía su servicio habitual, cumpliendo su itinerario entre Carrizal Bajo y Caldera. Se partió en dos a consecuencia de la embestida y se hundió en tres minutos. De más de cien personas que viajaban a bordo entre pasajeros y tripulantes, salváronse nada más que 23. Entre las víctimas se hallaban el capitán Lambirth, inglés, todos sus oficiales también ingleses y la tripulación. De ahí el misterio acerca de las circunstancias precisas que determinaron el naufragio, uno de los más historiados en esta costa, hace más de noventa años.

Aun cuando la Corte Naval reunida en Valparaíso llegó a la conclusión de que "todo tiende a demostrar que para aquella noche oscura el rumbo fue dado demasiado cerca de tierra", con lo que agravaría la responsabilidad del Capitán Lambirth, en el hecho no se pudo comprobar nada. Las pocas declaraciones que se obtuvo de los sobrevivientes, apenas si aportaron detalles de escasa importancia para el esclarecimiento del suceso. Todo ellos estaban bajo la impresión horrible de la tragedia que habían vivido. Además, no se pudo salvar el bitácora, ningún documento, ni instrumento del buque.

El navío, antes de llegar a "Caja Chica" debió pasar, según las conclusiones del sumario, basadas casi enteramente en suposiciones, a más de media milla fuera de la restinga de piedras de Punta Dallas; y aceptando que la noche fuera intensamente obscura, calamitosa o cerrada en niebla, una buena vigilancia del serviola habría permitido observar alguna indicación que denunciara la presencia de los bajos.

La experiencia enseñaba que permaneciendo dicho marinero o serviola atento a sus obligaciones de vigía en el castillo, el reflejo que producen las rompientes hacia proa o la silueta o sombra de "Isla Seca", podía ostensiblemente verse, cuando todavía había posibilidad de evitar el accidente. Porque donde asoman las rocas submarinas sus cabezas negras y puntiagudas hay siempre alrededor de ellas un collar de espuma; una especie de flotante cuello de encaje que se extiende en el agua y cuya blancura, aun entre la niebla, a corta distancia, o bajo la luz tenue de las estrellas, desde más lejos, es visible para el ojo avizor de un buen serviola.

La hora misma en que ocurrió el choque habría sido otro enigma, de no haber aparecido a la mañana siguiente flotando en las inmediaciones el cadáver de uno de los naufragos: Julio Echeverría, cuyo reloj, lleno de agua, marcaba exactamente las 8.10 horas.

Era este un muchacho que acababa de graduarse de ingeniero de minas en los Estados Unidos, y buscaba en Copiapó donde ejercer su profesión.

Otro naufrago que fue recogido el mismo día, Alejandro Kenedy, de Valparaíso, regresaba en el "Atacama" con su mujer del viaje de novios. Tuvo coraje para rescatar el cuerpo de ella y enterrarlo piadosamente en un lugar cercano de la costa.

Todos los sobrevivientes habían pasado entre 18 y 20 horas en el agua. Unos ganaron tierra a nado; otros fueron recogidos por botes y balsas de otro vapor que llegó a las proximidades de "Isla Seca" al otro día.

Al amanecer del 1º de diciembre una extensa playa de 2 millas en las cercanías de Puerto Viejo, aparecía cubierta de restos del naufragio. Yacían allí, entre cajones, bultos, barriles, trozos de mástil y tablones, cincuenta bueyes muertos, inflados por el agua, y tres chalupas destrozadas que por cierto nadie había alcanzado a utilizar.

De tarde en tarde, las olas arrojaban sobre estos despojos el cuerpo exánime de alguna víctima. Entre las veintitrés personas salvadas, había únicamente seis mujeres. Se contaba entre ellas un niño de cuatro años, llamado Fortunato Banda. Nadie supo cómo se salvó Fortunato Banda de la voracidad del abismo que aquella noche parecía insaciable.

También ganaron la playa a nado, luchando toda la noche contra la corriente adversa, un perro y muchos patos. Estos últimos, como las gallinas que la mar había arrojado ahogadas a la playa de Puerto Viejo, formaban parte de la provisión de la cocina.

Nadie se explicó jamás cómo abandonaron sus jabas.

En cuanto al perro, parecía muy preocupado en ubicar a su amo, vivo o muerto, en tierra firme, pues tan pronto corría hacia el campo como volvía hacia el mar, ladrando desesperada-

mente al horizonte; o trajinaba en la playa, olfateando los despojos con visible ansiedad.

En Valparaíso, centro de toda la actividad marítima del país, pesaba la sensación de que la pérdida del "Atacama" se debió a un abandono de obligaciones.

"El Mercurio" lanzó un suplemento el domingo 1º de diciembre con las primeras noticias. "No cabe la menor duda" —expresaba dos días después— "que el origen de tan lamentable acontecimiento no puede ser otro que el más imperdonable descuido, que bien caro ha costado a su autor o autores".

Finalmente, quedó sentada una hipótesis que fue aceptada por todos. A la hora en que el vapor enfrentó Punta Dallas, aproximándose inexorablemente hacia las rompientes, el oficial de guardia abandonó el puente, dirigiéndose a popa a fin de tomar nota de la distancia que acusaba la corredera. A su vez, el serviola, marinero apostado en el castillo junto a un soporte para el ancla que antiguamente recibía este nombre (del cual a su vez el serviola tomó el suyo), abandonó también su puesto para llamar su relevo.

En esos precisos instantes, el barco, totalmente ciego en la obscuridad de la noche, dio las últimas bordadas camino del abismo que le guardaría para siempre.

De este trágico naufragio queda todavía un recuerdo tangible.

Junto a la Virgen de Andacollo se conserva colgado un salvavidas con la siguiente inscripción: "Por haberme salvado después de 32 horas en el agua.— Agustín Vera, náufrago del "Atacama".— 30 de Noviembre de 1877".

Eso es todo, en la actualidad.



Todo Valparaíso hablaba de la barca sarda que hallábase desmantelada y con mil otras desventuras a bordo en el Puerto Misericordia, allá en el Estrecho, a principios de diciembre de 1856.

El tal puerto ya estaba condenado en las Instrucciones Náuticas "por lo sucio de su fondo y los numerosos peligros ocultos e insidiosos que contiene en su surgidero".

Lo descubrió Sarmiento de Gamboa el 23 de enero de 1580, sesenta años después que Magallanes había revelado la existencia del Estrecho. Y desde entonces hasta Fitz Roy, que exploró la región en el "Beagle", poco se hablaba de aquel lugar, apenas conocido, y del cual el explorador inglés levantó un mapa con las mencionadas anotaciones poco elogiosas. Por lo cual, desde Valparaíso a San Francisco, la gente de mar rogaba a los santos de su devoción que le concediese no tenerse que ver jamás en la necesidad de recalar en él. Es cierto que a Sarmiento de Gamboa le fue útil en algún momento, durante sus agitadas navegaciones por aquel confín. Pero como Puerto del Hambre, Desolación y otros puntos, cuyos nombres dicen bastante por sí mismos, estaba mejor si no se les incluía en el itinerario de ningún barco obligado a cruzar la enmarañada geografía del tenebroso extremo del hemisferio austral.

No obstante, la "San Jorge", procedente del Mediterráneo en ruta al Pacífico, remató en aquella miserable encrucijada.

Azotada sin piedad por los vientos, barajando las inmensas olas con el aparejo roto, perdida en el enjambre de islas y tortuosos canales, que en comparación con los del Mediterráneo, de donde procedía, daba la impresión de estar en otro planeta, había logrado, al fin, botar un ancla en Misericordia, la cual se enganchó al fondo del turbio surgidero con la fuerza y desesperación de una mano crispada que se niega a morir.

Allí quedó por días y días a la espera de algún otro buque que viniera a buscarla, apegada a la costa, con las velas recogidas, sin atreverse a reanudar el viaje, que de feliz y apacible travesía se convirtió en terrible y desesperada aventura por alcanzar el Pacífico.

Valparaíso, que competía entonces con San Francisco, decidió intentar el salvamento, enviando en su socorro uno de los barcos más rápidos de toda la costa.

Recién había llegado de Inglaterra para el servicio de la Armada el transporte a vapor "María Isabel", al cual se le encomendó esta primera y humanitaria misión.

El flamante navío zarpó inmediatamente para Lota, donde llenó sus carboneras en una jornada. El 11 de diciembre se hallaba en Ancud, donde recogió algunos informes; y el mismo día por la tarde, con tiempo borrascoso, cabeceaba en demanda del Golfo de Penas, otro nombre que evoca las angustias y penurias de la aventura española en esas latitudes.

El 16, el transporte embocó el Estrecho de Magallanes con el tiempo ligeramente bonancible. A las 6 de la mañana, apenas salió un esquivo rayo de sol, avistaron la silueta de la "San Jorge", en la parte oriental de la bahía, medio desvanecida, tras la bruma amarillenta y melancólica.

Apenas se detuvo el vapor surgieron señales de vida en la otra embarcación.

Medio minuto después se vio flotar la bandera sarda a media asta en el pico de mesana.

El Comandante del "María Isabel" ordenó echar un bote de reconocimiento. Cuando toda su gente en cubierta apostábase para la maniobra de salvamento, el transporte chocó por la popa con una roca ahogada, no indicada en el plano de Fitz Roy, y comenzó a irse a pique, en menos de lo que se demoró en creerlo su Comandante, don Manuel Escala.

No quedó otro recurso a los salvadores que lanzarse con rapidez a los botes y buscar lo antes posible asilo en la "San Jorge", cuyos pocos sobrevivientes contemplaban la escena sin explicársela, muy abiertos los ojos, tanto como se lo permitían el debilitamiento, la fatiga o la fiebre que los consumía.

Sin embargo, la llegada de los nuevos naufragos puso una vigorosa inyección de vida en el extenuado barco recién ubicado. Con ellos transbordaron alimentos del transporte, ropas de abrigo y gente de relevo que reemplazó y redujo a un grupo de amotinados; prestó atención a los enfermos; ayudó a echar al agua algunos muertos y levantó el ánimo de los que desfallecían en el entrepuente a causa del escorbuto, mientras los dos capi-

tanos, encerrados a popa, planeaban la mejor manera de abandonar cuanto antes Misericordia.

Por la noche se levantó una ventisca, que fue en aumento. La mar golpeó los restos del vapor hasta que el casco desapareció por completo. A la mañana siguiente, no restaba de él sino un cubichete que flotaba cerca del bajo.

El 30 de diciembre, por fin, la "San Jorge" entró en Valparaíso con todas las velas desplegadas, y con más de 150 personas a bordo, de las cuales 117 habían pertenecido a la dotación del vapor hundido. Remolcándola con sus botes a fuerza de remos, estos hombres la habían conducido hasta la entrada del Pacífico después de hacer leña y aguada por última vez en el desolado paraje.

Cuando ya en pleno océano se inflaron las velas dejando atrás el Puerto Misericordia, los marineros del transporte soltaron los botes a la ventura y treparon ágilmente a bordo de la barca por los cabos que pendían de sus costados.

El tiempo había cambiado.

Una suave brisa refrescaba la mañana y apartando las nubes hacia lejanos bancos dejaba brillar el sol por primera vez en muchos días, como si empezase un verano tardío en aquella extraña y brumosa latitud.

Aguzando la mirada, podía advertirse también a la distancia la mancha oscura, a veces espumosa, de la "roca ahogada", que pronto sería denunciada al mundo marítimo y se llamaría de "Las Circunstancias" en todos los mapas.

Al mediodía, la "San Jorge", arbolada y limpia, como si nada hubiera ocurrido, surcaba las olas con sus sobrejuanetes tendidos.



Hundimiento del "California"

**Y** esta última breve historia de naufragio acontecida hace veinte años (23 de junio de 1949) y que me impresionó particularmente por haberla presenciado desde el Bote Salvavidas en su primera fase, y casualmente en la playa al día siguiente.

Fue así:

**D**urante largo rato, un quiltro heroico del barrio del Puerto nadó vigorosamente, en medio del recio oleaje durante el temporal del martes, tratando de ganar la orilla para salvar la vida, después que el viejo vapor "California" —donde servía como ayudante del guardián— se partió en dos y se fue a pique en medio de la bahía.

Cuando el Bote Salvavidas recogió poco antes de las 13 horas al cuidador de este buque, en previsión de lo que iba a ocurrir, no sin esfuerzo en medio de la baráunda que forma la mar embravecida entre los barcos anclados y los cuarteles de lanchas, no alcanzó a saltar el perro.

Y allí quedó, ladrando en la borda, y mirando a su amo y a los demás que se alejaban en la embarcación, proa a otros barcos donde otros hombres, mojados y ateridos, aguardaban impacientes el ser rescatados, guareciéndose del agua en algún lugar del entrepuente, a la espera del impresionante minuto de saltar de la nave al bote que, por muy marino que se sea, es un minuto de angustia que encoge el corazón al más decidido.

Vió el perro distanciarse el Bote Salvavidas entre tumbos y espumarazos, indudablemente enterado del consiguiente peligro que empezaba a correr, con ese instinto que tienen los perros. Y desde ese instante, fue el único y el último tripulante del "California", que ya cruzía, abriéndose el planchaje, por donde entraron en torrente toneladas de agua.

Cuando el reportero gráfico captó las últimas fotos del "California", todavía estaba a bordo el animalito, asustado con el estruendo de la destrucción y la invasión del agua, buscando el último refugio a flote en el cual guarecerse, perdida ya toda esperanza de volver a reunirse con el amo, cada vez más distante, en el paisaje gris de la borrasca.

Entonces comenzó la lucha por ganar la playa. Ya no era cuestión de ladrar como en las calmadas noches de vigilia, cuando tendido junto a la fogata del amo, se escuchaba al costado del buque un leve ruido de remos. Ya no era, tampoco, cosa de correr hasta el desmantelado castillo de proa y ladrar rabiosamente a la luna y sentir luego, como un eco, la respuesta de otros perros guardianes, también ladrando a la luna desde las cubiertas solitarias de estos pontones que vegetan en el puerto.

Ahora se trataba de llegar a la tierra distante, barajando montañas de agua, bajo lluvia cerrada. Un infierno en el cual bien poco puede hacer por salvarse un pobre perro enrolado a bordo desde el Cerro Arrayán, cuando, aburrido de que los chicos le tirasen del rabo, siguió al amo hasta el muelle y se fue con él en una chalupa, haciéndose marino.

Y allí estaba el cadáver del pobre perro del "California" al otro día en la playa de Portales, donde lo arrojó la resaca, inflado como una botija después de la heroica e inútil lucha librada contra su destino de quiltro del Cerro Arrayán, que siempre se buscó la vida y aprendió a ser listo para huir de la perrera, en pintoresco enjambre con los niños.

Yacía en la arena como un pequeño héroe olvidado.

Había tenido el honor de ser el único y el último tripulante del "California" en el momento supremo del naufragio.