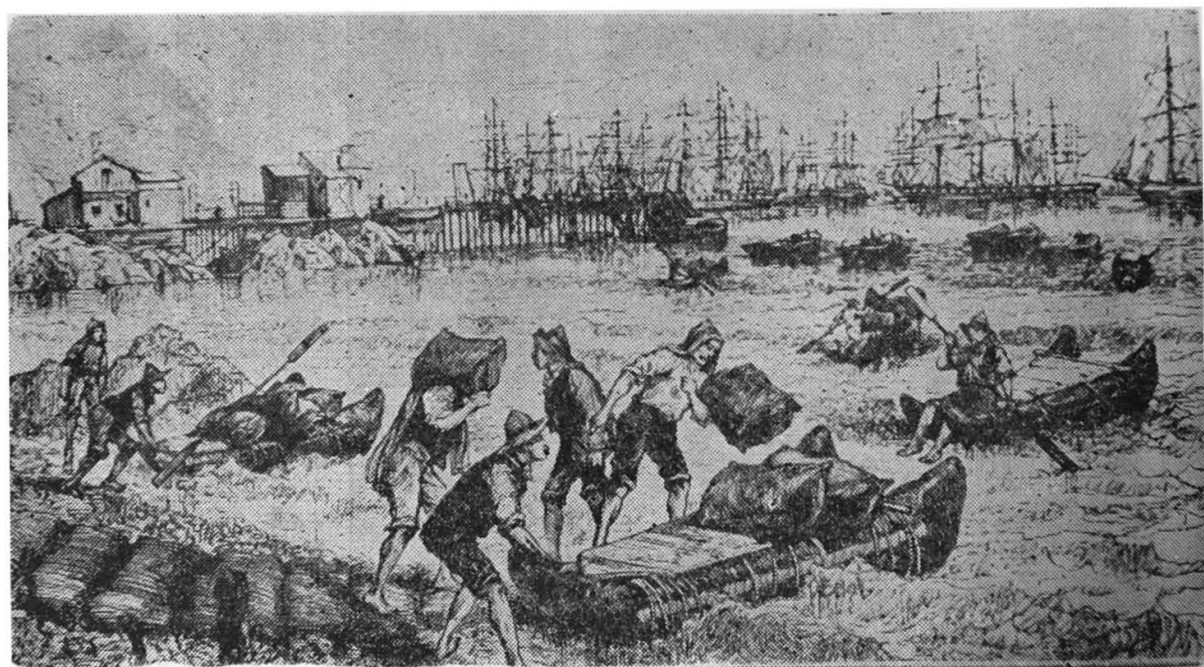




Cargando salitre en un puerto del Norte de Chile, a fines del siglo pasado.

LOS PUERTOS SALITREROS

Y EL CABO DE HORROS

Por

C.A.H.A.

En el siglo pasado, hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial —1914— los puertos salitreros de Iquique, Caleta Buena, Junín, Pisagua, Taltal, Antofagasta, etc., eran visitados por numerosos veleros de diferentes nacionalidades y los convoyes ferroviarios bajaban de la pampa, incesantemente, con gran número de carros cargados de salitre y subían conduciendo, en retorno, madera, carbón, etc.

Visitamos los puertos salitreros en diferentes oportunidades, a saber: años 1901, 1902, 1903, 1912, 1928 y 1930; por tanto, conocimos la actividad en todo su apogeo y el ocaso de la industria que ya comenzaba —1928—. Volvimos al norte, octubre de 1939 a mayo de 1944, y en Iquique tuve oportunidad de ver una fotografía panorámica con 103 buques veleros, vista fotográfica tomada el año 1910 que, como recuerdo de aquella cifra record, conservaba el dueño del Hotel Inglés, don Gregorio Rojas.

Epoca Romántica

Antaño, cuando Iquique, Caleta Buena, Junín, Pisagua, tenían sus oficinas salitreras en plena producción, celebraban las festividades nacionales y extranjeras con champaña, whisky, caviar y toda clase de licores importados. Y en las oficinas de la pampa y en los pueblos de Pozo Almonte, La Noria, Huara, Negreiros, Santa Catalina, Zapiga, Jaz-

pampa, ocurría igual cosa. Y todo aquel derroche de opulencia y esplendor, de bailes y fiestas suntuosas desapareció, coincidiendo con la ausencia de los veleros que pertenecieron a una época romántica del siglo pasado y que vimos fenecer durante el curso de la Primera Guerra Mundial.

Y no volvió más a verse, en los puertos salitreros, la fina silueta de un "Five mast bark" o un "Four mast ship". La primera correspondía a una barca de cinco palos y la otra a una fragata de cuatro palos. Recalando a los puertos salitreros, la bahía sembraba un bosque de masteleros.

Remate de Carguío

Ese día la nave tenía cargamento de salitre a su costado que, desde los muelles particulares, la firma consignataria enviaba en diversos faluchos o lanchas de capacidad de 40 a 65 toneladas cada uno. Y atracados de a cuatro por banda, se descargaban sin gritos, izándose eslinga tras eslinga, de cinco sacos cada una, con un peso total de media tonelada.

Usaban huinches a vapor —chigres— y por medio de aparejo de penol asegurado a los penoles de las vergas bajas, reforzadas con falso amantillo, guarnían las tiras de cabo de manila de dos pulgadas de mena. Y al concluir la faena de carguío el tripulante más joven se montaba a horcadas sobre la última

eslinga y el resto de la tripulación cantaba canciones alusivas. Esa barca tenía en bodegas unas cinco mil toneladas, faena de una semana.

Obreros Marítimos

En los años de nuestras referencias muchos pertenecían a la clase del año 1900 y cargaban sobre sus hombros 100 kilos y al trote corto avanzaban desde las bodegas al muelle, distante 60 o más metros, donde dejaban caer, sobre el buzón, con un sacudón, el saco, como si fuera una pluma.

Los lancheros, por su parte, con bayona de siete metros de longitud, colocada por la popa de las lanchas y faluchos, cinglaban con esas pesadas perchas, hacia el costado de algún velero: lenta y seguramente atracaban recogiendo el nivelai que desde a bordo les borneaban.

Aquel elemento fue de brazos musculosos, cuello grueso, tez bronceada, bueno para las bofetadas y valiente.

Alistamiento para Zarpar

Y veíamos: cerraban escotillas con cuarteles colocados sobre las brazolas; colocaban encerados de escotillas para impermeabilizar los cuarteles; afirmaban los encerados con cuatro barras de fierro, una por brazola; colocaban cuñas entre los galápagos y las barras, para apretar los encerados en todo su alrededor.

Finalmente, el velamen envergado correspondía a zona de buen tiempo, relinga de cabo de manila, velas altas y bajas; mas, al cruzar el paralelo 40° S., envergarían el velamen correspondiente a mal tiempo —relinga de alambre de acero— y con él cruzarían el Cabo de Hornos por ser el velamen de muy buena lona y las empuñaduras muy reforzadas.

Virar Cadena

En este rudo trabajo se valían de cabrestante a mano y por medio de espques la tripulación con cuerpo inclinado adelante, descalza, marchaba cantando ¡Anchor song!, al unísono del tra-

queteo de los linguetes. Media hora de trabajo demoraba en tener el ancla a pique.

Para abreviar no reproduzco "Anchor song". Figura en la obra "The Seven Seas and Barrack", por Rudyard Kipling.

Zarpe

El zarpe de estos barcos era frecuente. Tres o más veleros salían remolcados, diariamente, mar adentro, cinco millas al O. Los barcos de la casa Borde, bandera francesa, tenían la obra muerta pintada de plomo y la borda de negro y blanco, en batería. Su arboladura de color blanco daba magnífica impresión.

Los barcos de bandera alemana tenían su obra muerta pintada de negro y su arboladura de color ocre. Siempre se veían muy bien tenidos; recuerdo algunos nombres: "Palmyra", "Pangani", "Potosí", "Preussen", "Pampa", "Palma", "Padua", "Pisagua", "Placilla", "Petchili", "Posen", "Pamelia"...

Y los seguíamos con la vista, repitiéndonos mentalmente la nomenclatura de la arboladura y velamen que en esos años conocíamos perfectamente. Barca de cinco palos: trinquete, mayor proel, mayor central, mayor popel y palo mesana. Velamen: petifoque, foque, fofoque, contrafoque, etc. Fragata de cuatro palos: trinquete, mayor proel, mayor popel y palo mesana.

Franco Bordo

Nos indicaba hasta dónde puede cargarse una nave sin hacerla peligrar por sobrecarga. Tienen reserva de flotabilidad, o sea, que el barco debe poseer las propiedades: Lifting power and riding quality —elevarse en la mar y cabalgar sobre las olas. Les veíamos arrufados, con su cubierta al ras de la línea de agua, la mayoría con gavias y juanetes dobles, pero los había también con juanetes sencillos.

Escuela de Sacrificio

Los veleros fundaron una escuela de sacrificio, siendo menester verdadera vocación para embarcarse. Capitanes y tripulaciones en cada viaje enfrentaban

dificultades: un contraste desarbolaba uno o más palos; un incendio causaba la pérdida del buque, con toda su tripulación; un ciclón rifaría gran parte del velamen; cruzar el Cabo de Hornos, a veces con témpanos a la vista, era una tarea ardua, pues los vientos no siempre eran favorables. Hubo capitanes que perdieron la serenidad y se suicidaron debido a las tormentas contrarias a la derrota que no permitían cruzar el cabo para llegar al Pacífico; otros resolvían dirigirse al cabo de Buena Esperanza y daban la vuelta al mundo para llegar a Pisagua, Iquique, etc.

Y en estas largas navegaciones solía correr el velero a doce millas de velocidad, con la cubierta barrida por las olas y en la rueda de gobierno, de diez cabillas, cuatro hombres amarrados de la cintura al palo mesana, para no ser arrebatados por la mar. Un hombre al agua en estos casos se consideraba perdido.

Tripulación

Veinticinco a 30 hombres eran sus tripulantes; escasa dotación para tanta maniobra, pero los armadores consideraban la economía ante todo y bien calculada era lo suficiente.

Sus palos de 50 metros de altura aparecían imponentes y nos imaginábamos el esfuerzo, la voluntad y corazón de cada cual para aferrar desde lo alto el velamen al acortar de vela para capear o correr según las circunstancias, y lo hacían aún con las manos entumecidas por el frío.

Velocidad

La "Preussen", barca de cinco palos, de 5.081 toneladas, marcó por corredera, en una ocasión, 13 millas de velocidad. Dato registrado por Basil Lubbock.

Era la más rápida en su época. En 1903 puso de Hamburgo a Iquique sólo 57 días. Lo normal eran 80 días y aún más. Muchas veces cruzó el Cabo de Hornos y otros océanos donde tuvo cabeceos y balances, rompimiento de olas en mares tempestuosos.

¡Pitch and roll! ¡Roll and pitch!
¡Crash!

En 1910 naufragó frente a Dover, Canal de la Mancha.

Cabo de Hornos

Conozcamos con la sencillez del vocabulario náutico que describe las novedades del día sin frases almidonadas al estampar, en el libro bitácora, lo ocurrido en el momento mismo. El cruce del Cabo de Hornos, con velamen de mal tiempo, se alistaba al entrar a los 40° de latitud sur y la parte difícil comprendía entre los paralelos 50° de latitud sur del Atlántico al 50° de latitud sur del Pacífico.

"Shalimar", barca inglesa, de Liverpool a Pisagua, con un cargamento de carbón de piedra, se fue a pique el 3 de agosto de 1890: Latitud 56° 30' sur y longitud 75° oeste, aproximada.

El capitán de la "Shalimar" relata el desarrollo del mal tiempo, dirección del viento y lectura del barómetro —en pulgadas— que ilustra al lector acerca de lo que es un temporal en aquellas regiones. Por nuestra parte, sólo he alterado las lecturas del barómetro al sistema decimal: no obstante aparecen los dos valores.

—Diario de navegación.

El 2 de agosto principió a soplar un temporal de viento del SO con chubascos, lluvia, nieve y mar muy gruesa y quebrada. El buque navegaba sólo con las gavias bajas y el estay de mesana.

El barómetro marcaba 29". 40 —746.7 m|m—. A la medianoche subió a 29".80 —756.9 m|m— y el viento rondó al NNO; la mar era del SO y muy gruesa.

El 3 comenzó un viento duro del norte con mar muy gruesa del oeste. Se gobernó al SO 1¼ O, con las gavias arrazadas y las mayores sobre un rizo. A las 06.00 horas marcaba el barómetro 29". 50 —749.3 m|m y el norte continuaba aumentando. A las 08.00 horas el temporal era completo y la mar muy gruesa. A las 09.00 horas, el barómetro señalaba 29".30 —744.2 m|m—.

A las 11.00 horas el viento comenzó a rondar al O; se trató de virar para gobernar al NNE, pero la mar se hacía pe-

ligrosa; por tanto se hizo uso del aceite para evitar que las olas rompiesen sobre el buque.

A las 15.00 horas el viento soplaba al ONO, con fuerza de huracán, duros chubascos, mares muy gruesas y quebradas que habían dejado los vientos del NO, SO y O. Se aferraron las gaviotas bajas, mientras el buque se defendía bien; no obstante embarcaba mucha agua.

Una ola enorme rompió sobre el buque —18,00 horas— en toda su longitud, que estremeció, sacudiendo el casco; llenó de agua la cubierta de popa a proa; con la violencia del impacto escoró; arrebató haciendo pedazos los botes; la amurada de barlovento la dobló, echándola adentro con batayolas y todo; la "Shalimar" quedó tumbada sobre sotavento hasta meter los guardajarcias en el agua; cámaras, rancho y pañoles se inundaron.

Se paleó el carbón para cambiar la estiba sin conseguir adrizar; se trató de virar por redondo, sin efecto; se cortaron las jarcias de babor de los masteles de gavia y velacho, pero no adrizó, permaneciendo tumbado con los penoles en el agua, y batido todo el costado de la nave por fuertes rompientes.

Prevía consulta con los oficiales se ordenó ¡Abandono de buque! Se izó señales a la barca sueca "Robertsfares" ¡Auxilio inmediato! y se puso en facha. A las 19,30 horas estaban todos en salvo, siendo conducidos a Valparaíso por el capitán L. E. Brandt.— Del libro: "Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas", por Francisco Vidal Gormaz.

El relato de la pérdida de la "Shalimar" es una de las más bellas descripciones náuticas de un temporal en el Cabo de Hornos. El citado libro de Vi-

dal Gormaz anota numerosísimos naufragios, pero sin informaciones ilustrativas, las más de las veces, por carecer de estadística. Como complemento agregó breve descripción del "Williwaw", nombre onomatopéyico, porque al descender de las montañas por los despeñaderos y quebradas profundas, agita silbando el aire.

Sorprendido un buque, fondeado en los puertos del Estrecho de Magallanes, al occidente de Cabo Froward, está expuesto a violentas estrepadas y borneos, arrastrando la cadena o el ancla si no ha agarrado firmemente en el fondo al fondear. Más aún produce alarma al ver el buque tumbado por la fuerza de la ráfaga; por tanto, débese mantener máquinas listas y otras medidas marineras.

Williwaws

Las corrientes atmosféricas estrechadas entre las altas montañas rugen, silbando al descender por los precipicios con la fuerza del huracán y que los primeros navegantes de estos mares bautizaron "Williwaws".

La superficie del agua al recibir el impacto, hierve en espuma levantada por el viento encajonado que corre vertiginosamente y choca, golpeando lo que encuentra en su avance. Este impacto violentísimo, en la mar, sacude desarbolando a un velero. En puertos tales como Churruca, Tuesday y otros, hace borear o garrear; por tales razones débese fondear a dos anclas y con giratorio ¡para estar prevenido!

El viento huracanado, en su avance, al chocar con las montañas vecinas, retrocede, dejando un vacío —vórtice— momentáneo y mangas de agua se precipitan.

