PERDIDA DEL TRANSPORTE «CASMA»

En nuestro número anterior publicamos el artículo titulado "El Viaje Increíble de la "Tinto", un curioso episodio de la Primera Guerra Mundial que se desarrolló en nuestros mares y que protagonizaron sobrevivientes del "Dresden" internados en la Quiriquina. Como complemento de ese artículo publicamos ahora "La Pérdida del Transporte "Casma", del Capitán de Corbeta (R.) Manuel Sarratea A. (Q.E.P.D.) quien lo publicó en su oportunidad en nuestra Revista. El Capitán Sarratea, a la fecha del suceso que relata, era Oficial Navegante del "Casma".

El 2 de enero de 1917 naufragó el transporte "Casma", de nuestra Armada, perdiéndose totalmente en las proximidades del bajo Picton, situado en la Patagonia, en el canal austral de ese mismo nombre.

Se ha considerado de interés para el personal de la Marina de Guerra hacerle conocer los detalles de dicho sensible suceso, propósito a que tiende este artículo que es un fiel relato del accidente que el autor de estas líneas vivió como oficial de navegación del mencionado transporte.

También le ha movido a rememorar este naufragio, el recuerdo de algunos de los señores jefes, oficiales y tripulantes que integraban la dotación, muchos de ellos a la fecha fallecidos. Entre éstos, el Comandante, Capitán de Fragata don Julio Lagos de la Fuente; el 2º Comandante, Capitán de Corbeta don Luis Solari Chaudon; el Teniente 1º don Luis Pepper van Buren; el Teniente 2º don Daniel Muñoz Cornejo; el Teniente 1º Piloto don Francisco Miranda Bórquez; el Ingeniero 1º don Santiago Vargas y el Ingeniero 2º don Braulio Muñoz; siendo del caso recordar que aun sobrevive el Contramaestre Señalero Pedro Solís Valle.

Habíamos zarpado de Valparaíso en el mes de diciembre de 1916, en viaje directo a Coronel, puerto en el que se embarcó un cargamento de carbón destinado al pontón de Punta Arenas, continuando después rumbo al Sur por fuera de la isla Chiloé y canales patagónicos.

Desde la altura de la isla Huamblín nos acompañó un violento temporal de NNW., que hizo desarrollar al transporte una velocidad apreciada en 18 nudos o más, en circunstancias que, cumpliendo instrucciones de la Superioridad, el buque navegaba a 16 nudos por la máquina.

Antes de llegar al Cabo Pilar, entrada del Estrecho de Magallanes, debíamos recalar y obtener situación en el faro de los islotes Evangelistas para poder barajar el roquerío Buena Esperanza, que forma por el Norte la entrada occidental del estrecho.

La última situación fidedigna con que contábamos la habíamos tenido en punta Galera, al Sur de Corral. Después el tiempo se cerró, por lo que nos alejamos de la costa para pasar a 50 millas al W. de Huamblín. En estas condiciones y debiendo recalar por estima y de noche al faro de los Evangelistas, después de centenares de millas navegadas con violento temporal y mar arbolada por la

popa, aquella operación resultaba de gran labor y peligrosa. Felizmente los cálculos estimados con relación al andar efectivo horario del barco y a la deriva producida por la corriente fueron acertados y nos permitieron recalar en buenas condiciones.

A las once de la noche, y por efecto del temporal con un límite de visibilidad de apenas una milla, enfilamos proa hacia el faro de los Evangelistas, desde 25 millas al W. Al acercarnos al eventual límite de luminosidad de aquel, empleando grandes precauciones marineras, ancla a la pendura y la máquina poco a poco avante, pudimos por fin distinguir a través de la bruma, el haz luminoso del fanal.

Se comprenderá la jubilosa emoción de triunfo que experimenta un oficial de puente en estos momentos y el significado que éste tiene para su personal satisfacción en la a menudo ingrata y muchas veces desesperada lucha con el mar y los elementos que le presenta la naturaleza en las australes tierras de nuestro país.

Situado ya el barco por Evangelistas, enfilamos con rumbo seguro a tomar la boca del Estrecho de Magallanes, entrando por la ruta usual del cabo Pilar. Navegamos el estrecho para fondear en Punta Arenas un día domingo del mes de diciembre, lo que debió llamar la atención, pues habíamos zarpado de Coronel sólo el jueves anterior. Para esos tiempos este viaje directo y por fuera había sido realizado a la vez que en forma marinera en tiempo récord de velocidad.

Fondeados en Punta Arenas y atracados al pontón en faena de carbón, vino luego una lancha del crucero "Blanco Encalada", con orden de su Comandante, Capitán de Navío don Arturo Swett, de que se le comunicara al Comandante del transporte que se le necesitaba a bordo de aquel buque. En vista de que el Comandante Lagos había bajado a tierra a efectuar algunas diligencias, fue el suscrito a bordo del "Blanco Encalada".

El caballeroso y cumplido Comandante Swett, de gran nombradía en la Armada, me dio a conocer una orden de la Superioridad, cuyos términos eran más o menos los siguientes: "Zarpará el "Casma" inmediatamente, haciendo rumbo fuera del Estrecho de Magallanes por el cabo Pilar. Reconocerá todas las bocas y entradas de canales en el litoral comprendido desde la boca del estrecho hasta el paralelo de latitud límite por el Norte del golfo de Penas.

"Este reconocimiento del litoral Sur tiene por objeto ubicar la barca "Tinto", que, violando nuestra neutralidad con respecto a la guerra europea, ha zarpado de la isla Calbuco con parte de la tripulación del crucero alemán "Dresden", la cual se fugó de la isla Quiriquina, donde estaba internada por orden de nuestro Supremo Gobierno".

Esta fue, pues, como digo, la orden que el Comandante Swett me impartió para el Comandante Lagos.

Regresé a bordo y cuatro horas después zarpamos a toda máquina de Punta Arenas, filando 16 nudos en cumplimiento de la misión e instrucciones señaladas.

Apenas claros de la boca occidental del estrecho y sorteando el roquerío Buena Esperanza e islotes Evangelistas, caímos a estribor para reconocer el primer golfo, que se abría en el horizonte, y otras tierras que también se presentaban a nuestra vista. Aquel era el golfo Sarmiento, que reconocimos en toda su extensión, para al caer de la tarde enderezar rumbo por el canal Nogueira o del Diablo, que corre de Sur a Norte entre las islas Contreras y Vidal Gormaz, y pasar la noche en puerto Cornejo.

La navegación del Nogueira fue amagada con pequeñas trombas de agua que alcanzaban 2 a 3 metros de altura, las cuales rompían contra el costado de estribor y producían al barco escoras de 5 a 10 grados.

Como la tarde iba declinando y el canal era angosto para navegarlo con mal tiempo, al obscurecer, el comandante alteró su plan de fondeo en puerto Cornejo y, cayendo a babor, optó por tomar la entrada de un tenedero denominado caleta Nena. Ahí pasamos una noche infernal, fondeados a dos anclas en fondo de piedra, soportando incesantes "turbonadas", que soplaban intermitentemente con rugidos de huracán.

A pesar de haberse alivianado el trabajo de las cadenas, poniendo las máquinas "poco a poco" y aun hasta a "media

fuerza" avante, el resultado fue que la gran intensidad del viento nos hizo garrear, siendo, por fin, arrastrados desde el tenedero hasta el medio del canal Nogueira, con las dos anclas a la pendura, enredadas, y tres paños de cadena en el agua.

En esas condiciones pasamos el resto de la noche, hasta el amanecer, en medio de un canal obscuro como boca de lobo, zigzagueando a babor y estribor, pues ambas costas a su turno se nos venían encima. Todos los oficiales estábamos en el puente, junto al excelente marino Comandante Lagos y, prevenidos contra la crisis que temíamos llegara a producirse, en pie toda la tripulación, lista en espera de la orden de abandonar el buque.

Apenas amaneció, acercándonos a la costa, intentamos aclarar el enredo de las cadenas y ambas anclas, lo que conseguimos con buen resultado, aunque la faena duró todo el día, distinguiéndose por su pericia marinera el Teniente 1º Luis Pepper van Buren, excelente compañero y amigo, gran charlador, ameno como ninguno, y de selecta y vastísima ilustración. Fue el Teniente Pepper un oficial brillante desde que iniciara sus estudios en la Escuela Naval, figurando como el primero de su curso, y después en las cámaras de oficiales de los buques de nuestra Armada, en los que se reveló ante sus compañeros como un excelente animador de charlas y conversaciones que abarcaban todos los tópicos, y las cuales salpicaba con recuerdos e interesantes observaciones recogidas durante su estada en la Marina británica, embarcado en el carácter de oficial de nuestra Institución.

Seguimos navegando al Norte hasta alcanzar el estrecho Nelson, el cual reconocimos sin ningún resultado favorable a nuestro objetivo. Fondeamos esa noche al socaire de isla Cambridge, cerca de unos islotes. Esa fue la interminable medianoche del Año Nuevo de 1917, casi igual a la anterior en que nos acometieron incesantes turbonadas que intentaban con su fuerza cortar las cadenas y hacer sucumbir el barco.

Nuevas guardias de mar en el puente, con continuos movimientos de máquinas y golpes de timón, ya a babor, ya a estribor, para aproar el buque e impedir el garreo. Por fin terminó esa noche tétrica y amaneció con un tiempo mejor.

Zarpamos para dejar el estrecho Nelson, y saliendo al océano enmendamos rumbo hacia el canal Concepción, que separa la gran isla Duque de York de la isla Hanover, avistando como dirección de rumbo el gran pico del monte Santiago, cuya silueta se distingue desde el Océano Pacífico a muchas millas afuera.

Navegamos el Concepción después de pasar a la cuadra de la isla Augusta, memorable entre nuestros marinos y antiguos compañeros, pues originó una canción náutica cantada a coro en las cámaras de los oficiales de la época, que rezaba así:

"Ahí está la isla Augusta
donde Flammarión (Teniente Torres)
con su regio teodolito
midió los angulitos
y tomó la variación".

Terminada la rebusca en el Concepción tomamos el canal Trinidad por fuera, reconociéndolo minuciosamente en sus costas Norte y Sur; y, por último, el canal Picton, que corre entre el Ladrillero por el Norte y el Trinidad por el Sur.

Después de realizada una navegación muy peligrosa, cuando alentábamos la esperanza de cumplir en forma satisfactoria nuestro cometido, fue precisamente el canal Picton, el más inofensivo, el que, en circunstancias que navegábamos con un tiempo espléndido y radiante sol, que refulgía como en un espejo en las tersas aguas, puso fin al excelente historial de vida de nuestro magnífico transporte "Casma".

¡Oh recuerdos de pasados días! ¡Tiembla mi pluma ante la emoción que me produce describir el triste fin del querido buque!

Navegábamos a medio canal en demanda de la salida al océano por el canal Ladrillero, cuando el Comandante Julio Lagos sube al puente y me dice: "Teniente, estoy viendo en la carta un bajo, justamente a medio canal, y deseo barajarlo. Consulte Ud. el Anuario Hidrográfico. ¿Qué dice al respecto el Capitán Maldonado?".

Contesté: "Yo estimo, Comandante, que no hay peligro de cortar el bajo Pic-

ton por el centro. La carta marca sonda mínima para pasar en sicigias equinocciales; marzo a septiembre 7 metros de agua (23 pies aproximadamente) y como ahora estamos en enero, tenemos desde luego más de 23 pies de agua. Y puesto que calamos 14 pies a popa, resulta de ello que nos quedarán más de 9 pies de agua bajo la quilla, cantidad suficiente para pasar".

Para mayor exactitud hice el cálculo de marea para ese día de acuerdo con la fecha y hora en que debíamos cortar el bajo. El comandante me observó que en un sondaje de canal podría el oficial sondador no haber cubierto con sondas alguna parte peligrosa, y él no deseaba aventurarse confiando por entero en una carta náutica en que pudiera haber algún error. En otras palabras, el Comandante Lagos no tuvo fe en la carta y me ordenó seguir instrucciones del Capitán Maldonado, las cuales decían: "Navegando el canal Picton a medio canal, para barajar el bajo Picton, estando a la cuadra de isla Latitud, hay que caer a estribor, poniendo la proa sobre el cabo Bogulaski y la popa sobre los islotes Gerd".

Ellas no indicaban enfilación cubierta por la proa, sino direcciones por la proa y la popa.

¡En fin! El suscrito trazó en la carta la recta Bogulaski-Gerd, que correspondió al N. 30° E. (magnético), proa a la cual el compás del "Casma" no tenía desvío; de modo que, acto continuo, subí al magistral e hice nuevo rumbo en aquella dirección, reconociendo de acuerdo con las indicaciones del derrotero, los islotes Gerd, y por la proa las características del monte Bogulaski. En síntesis, el buque navegaba al rumbo preciso y exacto recomendado por el derrotero vigente; de modo que no se podía pedir más seguridad.

Cuando ya empezábamos a escapular el bajo Picton, dejándolo por babor, entretanto la costa corría paralela al rumbo, a más o menos 30 metros, apreciada por marcaciones a ella, y mientras el autor de estas líneas se hallaba en el compás magistral, esperando que abriera una demarcación tomada en la carta, a fin de caer a babor, quedando claros del bajo Picton para enderezar rumbo mar afuera por el canal Ladrillero, ¡oh sorpresa!, sentimos un pequeño temblor; algo así como si una roca se deslizara rozando el costado de estribor, sacudimiento breve que cesó y... continuamos navegando.

Subieron todos los oficiales al puente en el que iba de guardia de mar el Piloto 1º Francisco Miranda. Como es costumbre durante las navegaciones en los canales, el Comandante Lagos, junto al cual estaba yo como oficial de navegación, pues no se había movido del puente, inmediatamente paró las máquinas e hizo que se sondara, obteniéndose 14 metros de agua. No obstante flotar el buque perfectamente, se abrieron las bodegas de proa y ¡oh, nueva sorpresa! desde la proa hasta la caldera auxiliar habíanse cortado los remaches de la segunda hilada de planchas bajo la línea de flotación, y éstas se habían abierto más de una pulgada en una extensión de 18 metros, permitiendo que el agua entrara como por una regadera a la bodega y departamento de calderas.

Reunidos los oficiales en el puente, se acordó varar inmediatamente el transporte con las máquinas en movimiento y en la mejor forma marinera, con las dos anclas y todos los grilletes de cadena fuera del pañol. La varadura se hizo de proa, fondeando las anclas a barbas de gato y acoderando el buque de popa, con espías de alambre, en medio de las rocas de Puerto Nuevo, que rodeaban el barco por ambas bandas.

Efectuada esta maniobra, el agua que entretanto había continuado haciendo la nave, paralizó el generador de energía eléctrica y, junto con ello, la estación radiotelegráfica no pudo enviar ninguna comunicación; en forma tal que quedamos abandonados en costas inhospitalarias y sin que nos fuera posible dar aviso a la Armada o al país de lo que nos había ocurrido para que se nos proporcionaran oportunos auxilios.

Fue de esa suerte entonces que el Comandante Lagos inmediatamente resolvió equipar un bote de doble bancada, a remos y vela, con víveres y personal al mando del Teniente Luis Pepper van Buren, para que se dirigiera hasta Puerto Bueno, a fin de encontrar al vapor "Chiloé", que en esos días zarpaba de Punta Arenas al Norte.

Pepper, como de él podía esperarse, cumplió brillantemente la comisión, navegando día y noche, a remo y a vela, por el Picton, el canal Trinidad y el de Inocentes, la angostura Guía, etc., etc., hasta que encontró al "Chiloé", después de salvar todas las dificultades que se le presentaron, ya fueren en forma de vientos contrarios, lluvias, cerrazones, encuentros con indios alacalufes y todas las que es concebible suponer por quienes han navegado esas regiones y conocen el clima imperante en ellas. Realizó, pues, exitosamente la obra que podía pedirse al distinguido oficial de Marina que fue. ¿Gloria de él? No. ¡Gloria de nuestra querida e inolvidable Marina de Guerra, de todos los tiempos! Siempre cuando se ha presentado la ocasión, el ejemplo de Prat hace saltar el corazón del marino al puente de la audacia, del sacrificio y del valor.

Pone término a este relato la llegada del crucero "Chacabuco", al mando del Capitán de Fragata don Olegario Reyes del Río, después Almirante y Comandante en Jefe de nuestra Armada; quien; cumpliendo instrucciones del Contraalmirante don Agustín Fontaine, que el 10 de ese mismo mes había enarbolado su insignia de Comandante en Jefe de la Escuadra de Evoluciones, agotó todas las medidas aconsejadas por su experiencia marinera para salvar el buque náufrago, pese a lo cual todo fue inútil.

Contribuyeron a esta tarea de salvataje los Capitanes de Corbeta Edgardo von Schroeders S., hoy Contraalmirante (R.), y Raúl Rivera Blín, resultando infructuosos todos los incansables esfuerzos que se hicieron durante tres meses por arrebatar esta valiosa presa a la voracidad del mar.

Cerrado el respectivo sumario con el correspondiente pronunciamiento de la Corte Naval, el fallo fue plenamente absolutorio para el Comandante Lagos por la responsabilidad que le hubiere podido caber. Hicieron su defensa, en la parte jurídica, el talentoso abogado don Guillermo Rivera, padre del actual senador don Gustavo Rivera; y en la parte técnica, el ilustre jefe de la Armada don Lautaro Rosas.

Como los años que llevo vividos van acelerando el paso, no he querido dejar pasar más oportunidades sin escribir estos recuerdos que, a pesar del mucho tiempo transcurrido, marchitan de pesar mi corazón.