

UN PUERTO DE PONTONES

Por
Ariel SANDOVAL Hernández



“Lonsdale”, varado de proa.

Mi reconocimiento al señor Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, que autorizó mi visita al varadero de pontones de ASMAR-Magallanes; al Capitán de Corbeta Reinaldo Figueroa, que puso a mi disposición los medios para llevarla a cabo, y al fotógrafo de la Tercera Zona don Rubén Brito, que tomó las vistas que ilustran este artículo.

Punta Arenas recuesta en el Estrecho una tradición de pujanza y aventuras que fincan en un ayer todavía muy cercano. Ella pena aún en el aullido sibilante del panteonero y en los derroteros que se adivinan hacia el horizonte y que tiñen sus coordenadas con historias de colonizadores y de buscadores de oro, de cazadores de indios y de loberos, de piratas y de saqueadores de “raques”.

Estos vestigios del pasado toman, a veces, rostro de proas y maderos. Tal sucede con la negra tablazón de la roda de la “Rippling Wave” que, enclavada en tierra firme frente al edificio de la Gobernación Marítima, simboliza el homenaje que la capital magallánica rinde a los pioneros de la aventura y la riqueza en el confín austral. Los restos de esa “animosa, legendaria y aporreada goleta patagónica”, como la llama Armando Braun Menéndez, a fuer de toscos y sencillos, confieren al monumento la emotiva grandeza de las cosas simples.

Pero hay algo más.

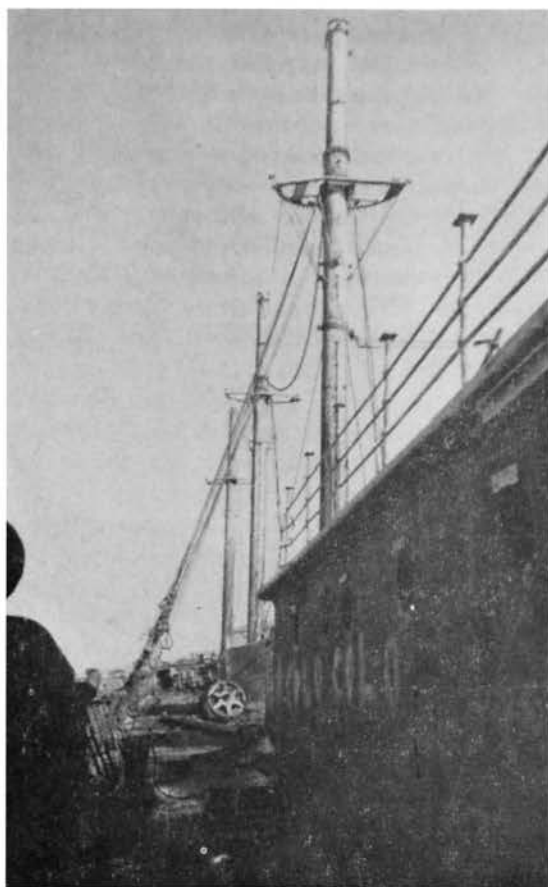
Punta Arenas goza el raro privilegio de ser hoy el único puerto de Chile —y uno de los pocos del mundo— que tiene

a flote un velero de alto bordo y otros tres varados en sus playas. Veleros... o lo que de ellos queda, claro está. Cascos herrumbrados que terminaron como pontones y que ahora sirven de rompeolas o defensas. Reliquias vivas de la gloriosa Era de la Vela, testigos mudos de una época ya ida que desparramó por los cuatro puntos cardinales la savia poderosa del coraje y el venero inagotable de sus tradiciones y leyendas.

Por eso digo que Punta Arenas es un puerto de pontones, y no lo expreso de torpe laya peyorativa sino con la unción de quien ha podido admirar la belleza infinita y melancólica de esos viejos restos. De ellos poco o nada se ha escrito y nada o poco se recuerda. Nadie parece interesarse por fierros retorcidos y cuadernas desnudas, ni por rastrear su historia ni conocer su nombre. Si sientes, lector, alguna inquietud al respecto te invito a franquear el portalón y recordar algo de estas antiguas naves, lo poco que el tiempo aún no aventa...

En el sitio que hoy ocupa la Planta Industrial de Asmar-Magallanes —emplazamiento del antiguo varadero y astillero Bonacic— se encuentra el varadero de pontones. De los tres que allí hay dos son ex-veleros y de ellos uno concita especialmente la atención. Se trata del pontón "Muñoz Gamero" que, junto a los otros, tiene por misión proteger el fondeadero de las marejadas del S.W. El nombre de "Muñoz Gamero" nada dice de la historia del buque. Hasta hace pocos años estaba en Puerto Muñoz Gamero sirviendo de depósito de carbón. De allí pasó a ser rompeolas. Después... posiblemente será vendido como fierro viejo, siguiendo el destino inevitable en un país marítimo que no tiene conciencia de tal y desdeña conservar las reliquias que en otras latitudes merecerían los honores de un museo. Tiene cuatro mástiles —cuatro palos reales, habría que decir, con sus respectivas cofas— y al caminar por las tablas medio podridas de su cubierta se alienta la imaginación con la visión pretérita de su arboladura cubierta por blanca lona combándose al beso del viento de alta mar. La suave curva de la popa conserva todavía su elegancia natural.

No he podido encontrar datos ciertos, pero este "Muñoz Gamero" ahora tan venido a menos no puede ser otro que el



La cubierta desolada del "Muñoz Gamero".

antiguo pontón N° 3 de la Armada, que nació a la vida marinera con el nombre de "County of Peebles". ¿Qué otro buque de gran tonelaje y cuatro palos llegó a Magallanes a terminar sus días en el bajo oficio de depósito a flote? En una de las escotillas tiene grabado un número y la indicación del tonelaje: 1.600 y tantas tons. Pues bien: la "County of Peebles" era una fragata de cuatro palos, casco de fierro y 1.614 tons. de registro, que fue lanzada al agua en los astilleros Barclay, Curle, de Port Glasgow en 1875 para la flota de "Counties" de los armadores señores R. y J. Craig, propietarios de una línea de veleros de carga y pasajeros que servían especialmente el tráfico a las colonias británicas de ultramar.

La "Peebles" fue la primera fragata de cuatro palos de Craig, gemela de otro buque de los mismos navieros —la "County of Linlithgow"— que ingresó a comienzos de siglo a la Marina Mercante de Chile y navegó por espacio de diez años bajo la insignia de la Sociedad Na-

cional de Buques y Maderas. Sigamos, pues, partiendo de la posibilidad —que para mí es probabilidad y, más aún, certidumbre— de que el viejo casco de nuestra historia sea todo lo que queda de la mismísima "Peebles". La fragata llegó a Punta Arenas el 28 de octubre de 1898, procedente de Cardiff con cargamento completo de carbón y 79 días de navegación, al mando del capitán Dixon. Ya era propiedad de la Armada de Chile, que ese año la había comprado en Inglaterra junto con otros dos veleros —la "British Commodore" y la "Majestic"— para usarlos como pontones carboneros.

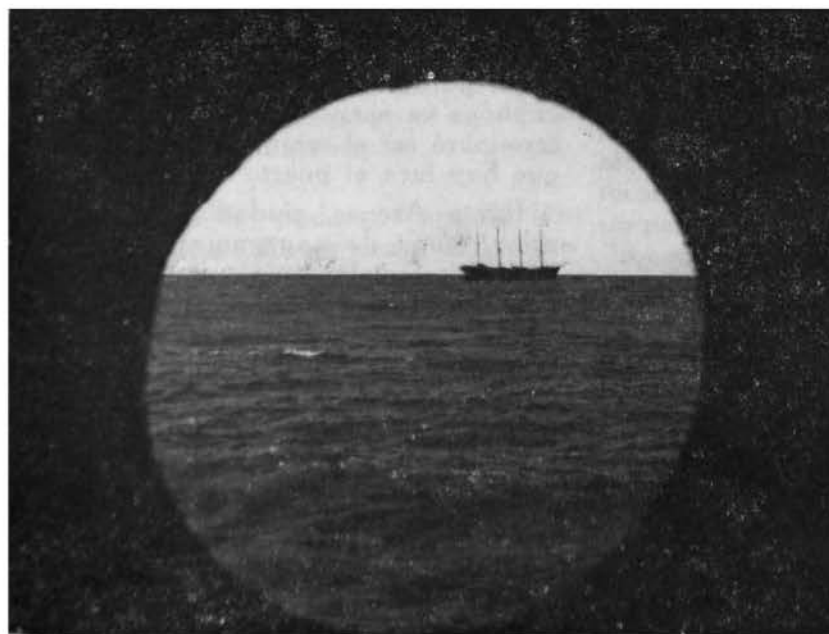
La "County of Peebles" llegó a la boca oriental del Estrecho luciendo la arrogante majestad de sus trapos al viento; allí fue tomada a remolque por el transporte "Casma", a cuya popa hizo su entrada a la rada de la capital magallánica. Desarbolada, comenzó de inmediato a prestar los servicios de pontón. Distinta suerte corrieron la "British Commodore" y la "Majestic": la primera fue llevada a Valparaíso y sirvió de pontón-escuela de aprendices de grumetes, terminando sus días en el desguace; en tanto que la segunda devino en la fragata "Lautaro", buque-escuela de grumetes y más tarde de pilotines que, tras haber navegado como tal por todo lo largo y lo ancho del vasto Pacífico, fue también desguazada hace un par de décadas. La única que nunca salió de Magalanes y jamás abandonó su obscura calidad de

pontón carbonero fue la "County of Peebles", que por esos caprichos del destino sobrevivió y sobrevive aún a las otras.

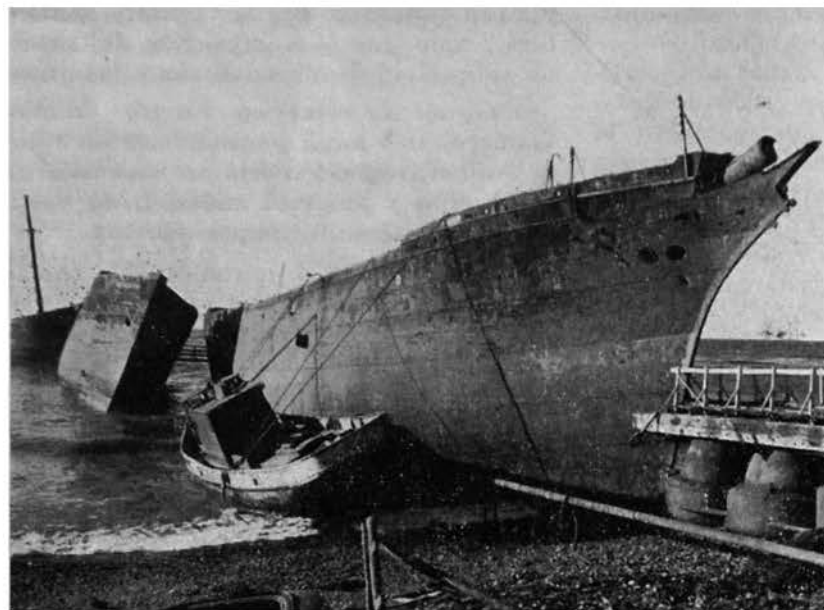
Después de estar en Puerto Muñoz Gamero, tras larga permanencia en Punta Arenas, regresó a ésta no hace más de cinco años y ahí está ahora, triste vestigio del espléndido buque que fue.

De los otros dos pontones que, con la "Peebles", forman en el varadero una línea sinuosa de fierros oxidados, no hay mucho que decir. Uno fue un vapor, a juzgar por su proa recta, y según el periodista y escritor don Osvaldo Wegmann podría tratarse del "Cabenda", que llevó al Africa a la expedición de Stanley que iba en rescate de Livingstone. El otro es un velero, pero su nombre se ha diluido en el olvido. ¿Será tal vez todo lo que queda del "Hipparchus", antiguo pontón de Braun y Blanchard que por el año 1924 ó 1925 fue colocado en la parte sur del varadero para evitar la acumulación de arenas? Hasta hace veinte años aún continuaba allí el "Hipparchus" junto con el pontón "Falstaff", otro velero de h'istoriada vida. ¿Cuál de ellos es? ¿O será otro que escapa al bitácora invisible de los recuerdos?

Más al sur, a un par de cuadras del varadero y encallado de proa en la playa pedregosa y negra, se yergue, silente y solitaria, la figura imponente de otro viejo velero. Según el amigo Wegmann —enamorado impenitente de la historia



"Andalucía", al ancla en Punta Arenas.



Varadero de pontones.

y la leyenda del mar magallánico— se trata del "Lonsdale", pontón que fue de la casa Braun y Blanchard. El planchaje ha desaparecido en parte y ha dejado al descubierto las sólidas cuadernas. El único palo que porta es el bauprés, destenando y con parte de su jarcia firme. Los escobenes, aún con sus bocinas de fierro, semejan ojos vacuos que miran hacia atrás. La coronación del tajamar aparece huérfana del mascarón, que hoy quizá dónde se encuentra.

Triste sino el de estos buques; besaron el agua en las gradas de algún astillero inglés, húmedo y brumoso de niebla y hollín; siguieron las derrotas errabundas de la marina velera para venir a morir en el lejano extremo austral de América, recostados en las costas del Estrecho de Magallanes, carcomidos por el viento y por la sal, maltratados por la marejada, deshaciéndose lentamente en el abrazo implacable del tiempo, supremo devorador de todo lo perecible...

Queda el ex-pontón N^o 1, antes "Andalucía" y, antes aún, "Ville de Mulhouse". Merece párrafo aparte. Clipper francés de la carrera del níquel de Nueva Caledonia, con aparejo de barca de cuatro palos y garbosa prestancia de mar y viento, se mece en la bahía de Punta

Arenas aún a flote, recortando su pretérita figura sobre las aguas inquietas del Estrecho. Fue pontón, primero, de la casa Menéndez Behety, luego de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica y pasó más tarde a poder de la Armada. Hoy no hay a bordo ni siquiera un "guachimán". A veces, al embate de los fuertes temporales, ha cortado cadenas y se ha lanzado a navegar solo recordando tiempos pasados. Y allá ha ido, aguas adentro y a la deriva, con su casco macizo y sus palos tronchados y desnudos, dando bordadas a impulsos del viento y las corrientes y amarinerada tan sólo por el fantasma que habita a bordo, según es fama propalada por las voces temerosas de quienes han pasado una noche en el pontón. En cualquiera de esas escapadas va a encallar o se irá a pique y terminará así el mejor motivo de adorno que hoy luce el puerto austral.

Punta Arenas, ciudad de pasado heroico, cuna de navegantes, puerto de pontones: vuelve por tus fueros de bizarro ancestro y rescata de la destrucción la "Andalucía" y la "County of Peebles". Dale un descanso digno en cala seca, aparéjalos y cuídalos y te habrás ganado el respeto de quienes pensamos, con Salvador Reyes, que "hay viejos buques que no deben morir..."