

“Andalucía”, chata carbonera

Por

Ariel SANDOVAL Hernández

Los evocadores momentos pasados a bordo de la “Andalucía” los debo a la gentileza del señor Comandante en Jefe de la III Zona Naval, almirante Justiniano; a su diligente Ayudante de Ordenes, teniente 2º don Patricio Reyes, y al Comandante del Centro de Abastecimiento, capitán de fragata don Lautaro Navarro. Agradezco también la maestría fotográfica de Rubén Brito y la compañía del sargento 2º don José Placencia.



Pontón “Andalucía”, cuando estaba al ancla en Punta Arenas.

En 1970 el casco todavía firme de un viejo velero —la ex-fragata inglesa “Wavertree”— que languidecía en el riachuelo como pontón arenero después de haber estado treinta años en Punta Arenas como depósito de carbón, dejó las turbias aguas del Río de la Plata y emprendió, a remolque, el largo viaje hacia Nueva York. No al desguace, final poco glorioso al que llegaron casi todos los buques a vela que no perecieron por accidentes de mar, sino para presidir, como gema más preciada, la corona de reliquias marítimas del South Stree Seaport Museum.

Se conservan en distintos puertos de los Estados Unidos algunos buques de noble prosapia en la historia de la marina velera, reconstruidos de acuerdo a sus planos originales y mantenidos como museos vivientes —perdónesenos la aparente paradoja— de los duros días en

que navegando a impulsos del viento el hombre escribió las páginas más bellas de su epopeya marítima. Así está en el puerto de San Diego la barca "Star of India", en San Francisco la fragata "Balclutha", en Mystic el viejo ballenero "Charles W. Morgan" y la pequeña fragata "Joseph Conrad". En 1968 se remolcó a San Francisco el casco de la barca "Fennia", que ya debe lucir aparejada como en sus mejores días. Y no sólo en Norteamérica se conserva la veneración por los barcos de vela del pretérito tráfico mercante. Sabido es que el amor de los ingleses por su gallardo "Cutty Sark" lo mantiene en cala seca en Greenwich, mientras en Lübeck la "Passat" y en Mariehamn la "Pommern" recuerdan a los colosales clippers salitreños de Laeisz que sirvieron después bajo la insignia del capitán Gustaf Erikson, el último gran armador de veleros...

Todo esto viene a cuento al recordar que tenemos todavía en nuestro país un velero a flote. "Todo un velero de la proa a la popa", si nos es dado parodiar al poeta. Un velero cuya recia estampa marinera sobrecoge los espíritus y vela los ojos con nieblas de remotas singladuras y lágrimas de incontenida emoción.

Es la "Andalucía", fondeada a tres anclas en la bahía de Punta Arenas, solitaria y en espera de un destino que se adivina sombrío e incierto...

En los buques adviértese muy claramente la trilogía cronológica pasado-presente-futuro, peculiar de los seres vivos y de las cosas que tienen alma de tales. Decir pasado es decir historia. Y la historia de la "Andalucía" aparece rodeada de ese halo de vaguedad romántica que parece propia de todos los veleros para los ojos prosaicos de los hombres de hoy, espectadores habituales de la gradual conquista del espacio sideral y de otros logros de avanzada tecnología. Este buque besó las aguas el 27 de abril de 1899 en las gradas de El Havre de los astilleros Forges et Cantiers de la Méditerranée, con el nombre de "Ville de Mulhouse" orgullosamente inscrito a popa. Una botella de espumante champagne —¡legítimo champagne francés, claro está!— se quebró en la amura, lanzada por la mano fina pero segura de Mlle. Inés Riverat, hija del primer presi-

dente de la Compagnie des Voiliers Havrais, empresa propietaria de la nave. Poco después, completada la arboladura y el aparejo, el buque quedó listo para hacerse a la mar.

¡Soberbia estampa de velero! Barca de cuatro palos, con casco de acero y mástiles, vergas y jarcia firme del mismo metal, medía 99,90 m. de eslora máxima, 89,10 m. de eslora entre perpendiculares, 13,81 m. de manga y 7,48 m. de puntal, capaces de contener 3.800 ton. gruesas y 5.328 ton. de desplazamiento. Si recordamos que la colosal "Potosí", orgullo de la casa Laeisz y uno de los veleros más grandes y veloces jamás construidos, tenía dimensiones poco mayores y acorde con su calidad de buque de cinco palos —111,60 m. eslora, 15,10 m. de manga y 8,60 m. de puntal— concluiremos que el navío que se mecía en las aguas de El Havre con su cuaderno de bitácora aún virgen, era de los mejores de su raza.

Había sido concebido y construido especialmente para el transporte de níquel de Nueva Caledonia, y hacia allá zarpó en viaje inaugural el flamante "quatre mats long courrier" el 7 de julio de 1899, al mando del capitán Girard y llevando un cargamento completo de briquetas de carbón. Ochenta y seis días después echaba el ancla en Noumea, tras un viaje feliz y sin percances.

Esta fue, en general, la tónica de sus singladuras. Su bitácora no registra temporales tan violentos que la hicieran desarbolar, ni motines, ni abordajes. La gran barca navegó por los siete mares, preferentemente en la carrera del níquel, pero también con travesías de trigo a California, de carbón a cualquier punto de la Rosa, en ocasiones también con salitre chileno, con relativa buena fortuna, diferenciándose así de los demás barcos de la Compañía armadora. Eran éstos la barca de cuatro palos "Ville de Havre" y las bricbarcas "Ville de Dijon", "Ville de Belfort" y "Ville d'Orleans". La primera cayó bajo el torpedo de un submarino alemán en marzo de 1916. La "Ville de Dijon" reposa ahora en el fondo de nuestra bahía de Papudo, donde naufragó el 21 de julio de 1913 a causa de un temporal de norte tras arribar allí con una partida de carbón para los Ferroca-

riles del Estado. La "Ville de Belfort" fue desguazada en 1924 y la "Ville d'Orleans" fue abandonada a comienzos de siglo en el Indico, en medio de un espantoso temporal y a punto ya de hundirse.

En 1909 la "Ville de Mulhouse" fue vendida a la Société Générale d'Armeement, de Nantes, y destinada a la navegación general. La Primera Guerra Mundial, que marcó el fin de tantos veleros, la respetó como ya lo había hecho la mar. Pero la posguerra la arrinconó en el gran cementerio de veleros del canal de la Martinière, como toda la flota nantesa de altura.

De ahí sólo se salía rumbo al desguace.

Pero el destino permitiría a la "Ville de Mulhouse" seguir viviendo o, por lo menos, sobreviviendo. En la lejana Punta Arenas los directivos de la Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety acordaron la adquisición de

un velero para convertir su casco en pontón carbonero. Habían ya tenido una fructífera experiencia con otra nave similar —la abandonada "Andrina"— a la que aparejaron por completo durante la guerra y con el nombre de "Alejandrina" la destinaron a la navegación de alta mar. Su historia merece crónica aparte. A la sazón, ya desarbolada, la "Alejandrina" prestaba servicios como bodega flotante de lanas.

Representantes de Menéndez Behety se trasladaron, pues, a Nantes. En la Martinière era cosa de elegir. Dos docenas de barcas, bricbarcas y fragatas, la flor y nata de la marina velera francesa, esperaban ahí. Sus armadores no estimaron rentable seguir operando veleros después de la guerra y no sólo no repusieron los perdidos durante el conflicto, sino que reemplazaron los sobrevivientes por vapores. Aquellos quedaron arrumbados en el canal de la Martinière. De los veintisiete veleros de alto bordo que llegaron allí entre 1921 y 1925, veintitrés fueron al desguace y sólo cuatro fueron vendidos a otros armadores. Entre éstos estaba la "Ville de Mulhouse", cuyas grandes dimensiones, sólida estructura y amplias bodegas atrajeron la atención de los compradores magallánicos.

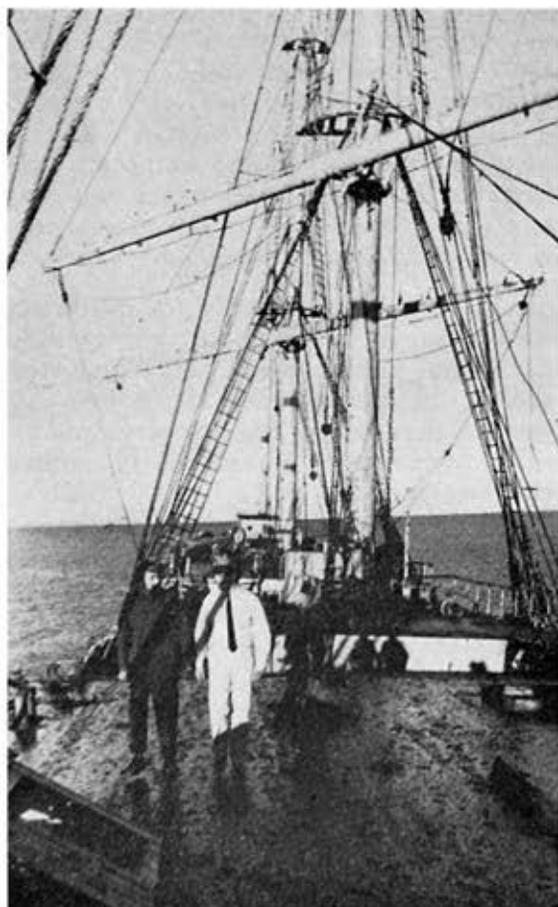
La adquisición se hizo a fines de 1926 o comienzos de 1927.

Puesta en franquía, después de seis años de para, dejó Nantes a remolque el 28 de junio de 1927 con destino a Cardiff. En el puerto inglés embarcó una partida de carbón y luego dio la vela en derecha a Punta Arenas, con tripulación alemana y al mando del capitán Kachler, de la misma nacionalidad.

El 24 de febrero de 1928 la "Ville de Mulhouse" largó anclas en nuestro puerto austral, después de haber sido, con seguridad, tomada a remolque en la boca oriental del Estrecho por alguno de los vapores de la casa Menéndez Behety.

Ingresó a la matrícula de la Marina Mercante Nacional con el nombre de "Andalucía", clase pontón, señal distintiva C.B.A.P. Comenzaba su vida pasiva, que todavía se arrastra en una vejez, al parecer, sin destino...

Desarbolada de mastelerillos y vergas altas, la "Andalucía" prestó largos y útiles servicios como chata carbonera. Com-



La cubierta vista desde el trinquete.

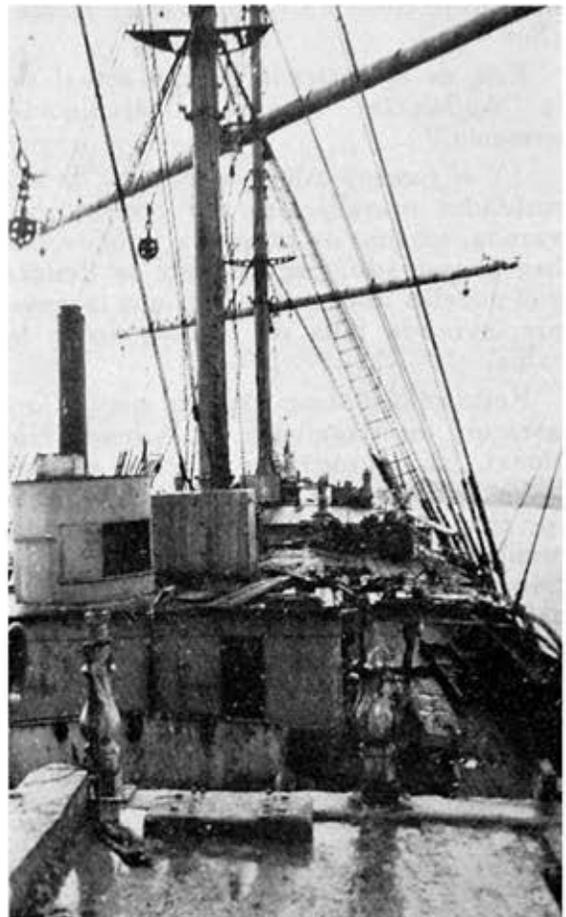
partió las estrepadas de la marejada del Estrecho con otros veleros que también estuvieron en Punta Arenas como pontones: la "Alejandrina" y la "Wavertree", ya recordadas; la "Kentmere", la "Thonsdale", la "Falstaff", la "Lonsdale", todas ya desaparecidas con excepción de las dos últimas, encallada aquella en el varadero de Asmar-Magallanes, y en sus inmediaciones ésta.

En 1940 Menéndez Behety integró la "Andalucía", junto con su flota regional, a la filial Punta Arenas de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Es en estos días de la Segunda Guerra Mundial cuando la chata vuelve a navegar, a remolque, aprovechando el alza de fletes y llevando carbón de la zona a puertos argentinos. ¡Breve repunte de sensaciones que ya el viejo buque tenía, con seguridad, olvidadas!

Años después fue vendida a la Armada, pero su nombre ibérico no fue eclipsado por el anodino de "Pontón N° 2" con que figuró en los inventarios navales.

Ahora... ahora llegamos al presente, en la sucesión cronológica a que nos hemos referido. Un presente con mucho sabor a pasado pero sin luces de porvenir. Porque, ¡asómbrese el lector!, la "Andalucía" está abandonada. No es ya pontón carbonero. El petróleo desplazó a la hulla como combustible y dejó a la chata sin utilidad práctica. Su pequeña dotación de marineros se alejó y hasta los sancionados —pues la Armada también la utilizó como buque de castigo— cumplen ahora en tierra sus arrestos. Presta únicamente el servicio romántico —y no es poco— de dar al puerto el adorno impagable de otros tiempos y el privilegio, único en Chile y escasísimo en el resto del mundo, de ver mecerse en sus aguas "una de las obras más bellas jamás creadas por la mano del hombre".

Abandonada y todo, la nave conserva el garbo de antaño. Llegar a sus costados altos y despintados, trasponer la borda luego de trepar una frágil escala de gato y poner el pie en la cubierta desolada, hace latir aprisa el corazón. Es asomarse, en cierto modo, a un pasado que nunca más volverá. Decir que está abandonada no es rigurosamente exacto. La tripulan, además de los recuerdos, cientos de aves marinas que han hecho de ella su nido y atalaya, sepultando las ta-



El buque abandonado...

blas de cubierta bajo una espesa capa de guano húmedo y resbaladizo. Hacia lo alto, las enormes vergas de trinquete, mayor proel y popel conservan todavía los marchapiés que ya nadie volverá a usar. Burdas y obenques sujetan aún con firmeza los palos y mueren en cofas y crucetas desfondadas. La amplia toldilla aparece desguarnecida de timonera y rueda de gobierno y hasta la botavara que solía barrerla en días de temporal ha desaparecido. ¿Quizá algún avispaado coleccionista extranjero se llevó el gubernaile y la campana?

Las cámaras y entrepuentes están desnudos, aquéllas despojadas hasta de sus maderas nobles. Todo es desolación y soledad a bordo de la vieja "Andalucía". Sus enormes bodegas muestran la negra oquedad del vacío, apenas con unas cuantas toneladas de carbón en el fondo que sirven de lastre. Restos de barandillas, cabrestantes destrozados y un bauprés erecto y sólido que, aunque huérfano de

mascarón, conserva barbiquejos y mostachos.

Este es el apretado retrato actual de la "Andalucía". Este es su disminuido presente.

¿Y el futuro? Algunos intentos de autoridades magallánicas por convertirla, varada, en sitio de atracción turística, no han prosperado. Seguramente la desidia y el papeleo oficinesco, antes que la siempre invocada falta de fondos, tienen la culpa.

Resta sólo esperar. Esperar que la Corporación de Magallanes, la Armada Nacional, las instituciones náuticas civiles, las autoridades de Gobierno, aún en esfuerzos y limen divergencias para emprender de una vez por todas la "Operación Andalucía" y ocuparse en definitiva del salvamento de este buque, que debiera ser declarado Monumento Nacional si realmente fuéramos un país con conciencia marítima.

O esperar, tal vez, que alguna institución extranjera la compre, la lleve a los

Estados Unidos o Europa, la repare y la deje como recién salida del astillero, convertida en flamante museo marítimo, aunque es difícil que aún así pueda superar el encanto que hoy tiene, solitaria, con sus pájaros y su cubierta vacía, sus cabrestantes rotos y sus palos tronchados.

O esperar, en fin, el remolque de mareas que se la lleve de una vez al fondo o la deje destrozada en las costas del Estrecho.



"Andalucía", varada en la costa del Estrecho.

Nota:

Este artículo, redactado en agosto de 1973, estuvo "fondeado" varios meses en un cajón de mi escritorio, en espera que pasara un período de inercia intelectual que me envolvió más de lo aconsejable. En el interin, han sucedido algunas cosas. Desde luego la más temida: a impulsos de un enloquecido vendaval la "Andalucía" cortó amarras en septiembre y se fue a la deriva, varando muy cerca de la playa en la costa de Tierra del Fuego... Allí está todavía (febrero de 1974), adrizada y al parecer sin grandes daños estructurales. El otro hecho digno de ser

resaltado, y constitutivo de una grata sorpresa, es que por Decreto de 7 de enero de 1974, del Ministerio de Educación, la "Andalucía" fue declarada Monumento Nacional, cumpliéndose así los deseos que formulaba en la parte final de este artículo. Se ha dado con ello un gran paso para la conservación de este buque. Ojalá se le desvare pronto y se le cuide con la dignidad que merece. Un Monumento Nacional no puede quedar botado en una playa lejana, para solaz de pájaros y vientos...

