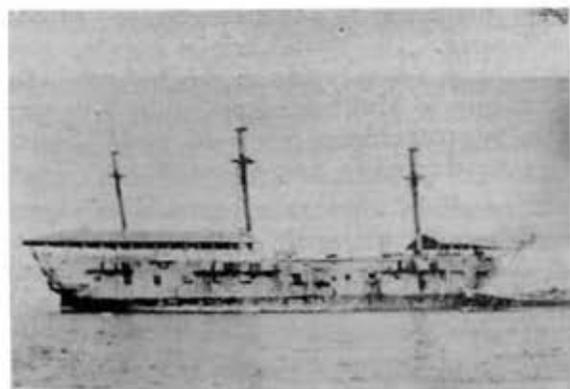


La "Liffey" y otras chatas

Por
Ariel SANDOVAL Hernández

Mis agradecimientos al Dr. Germán Krüger, por su gentileza al facilitarme el valioso material fotográfico que ilustra este artículo.



Panorámica de la "Liffey".



ES VERDAD. Me gusta hablar de los viejos buques, de esos que exhiben su vetustez descascarada y oxidada en los palos desnudos, en los cascos inmóviles, en las cubiertas vacías. Hay algo de sombría grandeza en su silente quietud. Por eso, y no por el afán de ser iterativo, escribo a veces de pontones y barcos en desuso. Mil perdones a los modernistas, pero no prometo no reincidir.



La "Liffey" y la "Bruhinmarie" fueron dos buques que terminaron sus días en nuestros puertos como pontones, o chatas, como prefieren llamarlas los viejos vaporinos, menos formulistas en cuestión de nombres que sus colegas de la Armada.

La "Liffey" no fue, ciertamente, un pacífico mercante en sus días mozos. Arbolaba de fragata de 51 cañones, izaba al tope el pendón blanco de la Real Armada británica y sus bandas de alto bordo decorábanse con las portas siempre alertas de su artillería. Era un genuino buque de guerra, construido de madera en 1856 (de la generación de "las naves de madera y los hombres de acero"). No era, pues, tan vieja para haber participado en el combate de Trafalgar (1805), como lo sostuvieron algunos entusiastas soñadores después al contemplarla inmóvil y apontonada en el litoral nortino. Cierto es que su alta estructura y extensa

manga le daban una apariencia añeja que bien podía alentar la fantasía y hacer retroceder la imaginación en el tiempo y en la historia.

Eran los días en que la Gran Bretaña, todavía reina indiscutida de los mares, mantenía una flotilla de estación en la costa americana del Pacífico. La fragata "Liffey" fue, en tiempos, buque insignia de esta escuadra. Quizá le cupo algún ocasional quehacer bélico, o sólo se limitó a recorrer la "West Coast" y las posesiones inglesas del Pacífico Sur en rutinarias misiones de soberanía y resguardo de los intereses británicos. Lo cierto es que el tiempo pasó, la nave se hizo vieja y finalmente, tras veintidós años de servicios, fondeó el 17 de noviembre de 1878 en el puerto de Coquimbo. Destino: servir de pontón de almacenaje y buque-cárcel de la Armada Real en aguas de Chile.

Sic transit gloria mundi!

Allí quedó la ex fragata, fondeada a cuatro anclas, cortados los masteleros, con sus bodegas bien surtidas de jarcias, velas y demás artículos navales para los buques de Su Majestad y en los entrepuentes las celdas para castigar las faltas cometidas por los "men of war" en estas latitudes.

A comienzos de siglo fue definitivamente dada de baja. No tanto por lo vieja sino, al parecer, porque ya no prestaba mayor utilidad o había quedado enteramente "demodée". Enajenada en 1907, fue comprada por la firma Buchanan, Jones y Cía. para destinarla a depósito a flote en Mejillones. Perdía así lo último que le quedaba: sus pergaminos de pontón de alto abolengo, para convertirse en simple chata mercante.

Pasaron los años, y en el pelado puerto del norte (entonces no tan muerto como ahora) la "Liffey" brilló como piedra preciosa caída en un lodazal. Iquique, gran señor del salitre; Valparaíso, capital marítima de Chile, y otros puertos grandes tenían chatas de todo pelaje. Pero sólo Mejillones se dio el lujo de lucir en su hermosa bahía, sólidamente fondeado, ese casco que parecía arrancado de las historias de piratas, pesado y silencioso, pintado de amarillo y con



La "Liffey" en Mejillones, vista desde la amura de estribor.

sus antiguas celdas convertidas ahora en alojamiento de los empleados de la Compañía.

"La chata Liffey" (así, de corrido), pasó a integrar para el habitante del tranquilo puertecito el inventario de las cosas más notorias de su reducido universo. Iba a decir notables, pero tal vez en los cuatro primeros lustros del siglo ningún velero apontonado era notable para quienes lo veían todos los días.

El sentido utilitario mató a la "Liffey". Y con ella privó a Mejillones de la única perla engastada en su magra corona. De Buchanan pasó a poder de la Compañía de Salitres de Chile, y luego a la Compañía Salitrera de Tarapacá y Antofagasta. Finalmente, por 1937, fue vendida a no importa quién para el desguace. Una a una fueron cayendo las maderas que habían resistido incólumes las mares y los años; sus baos de sólido cuño, las firmes cuadernas... Y del viejo buque, que cuidado y conservado pudo haber dado hasta hoy a Mejillones un motivo de orgullo y atracción, no quedó nada. Salvo el recuerdo, cada vez nebuloso.

Y también algo más, no allá, sino en Santiago. En el jardín de una residencia de avenida Lyon, cerca de Providencia, está la rueda de gobierno de la "Liffey", mantenida con el amor con que debió cubrirse el buque entero. Ojalá que la sensibilidad de su propietario permita que esta valiosa pieza descansa algún día en un museo marítimo. Quizá en el Museo de Marina de Salvador Reyes, que se proyecta en Valparaíso y que honra la memoria del escritor que plasmó sus pri-



La "Liffey" vista desde la aleta de estribor.

meras vivencias marineras, precisamente, en las aguas cristalinas de los puertos del norte.



Más o menos por la misma fecha en que la "Liffey" caía a pedazos en Mejillones, igual suerte corría en Valparaíso la chata "Bruhinmarie".

Curioso nombre. Y curiosa historia la de este buque, que besó las aguas del Loire en los astilleros Dubigeon, de Nantes, en 1902.

Se llamaba entonces "Leon Bureau". Aparejo de fragata de tres palos, casco de acero y 2.078 t.r. Pertenecía a los armadores nanteses L. Bureau et Fils.

El 4 de junio de 1904 la "Leon Bureau" entró a Valparaíso de arribada forzosa, lamiéndose las heridas dejadas por los temporales en las latitudes australes. El 4 de mayo, y por los 53° de latitud S. y 93° de longitud W., los golpes de mar le ocasionaron graves averías en el timón y debió guarnir otro de fortuna para alcanzar Valparaíso. Procedía de Port Adelaide e iba destino a Queens-town —de retorno a Europa de su viaje inaugural— con cargamento de trigo, al mando del capitán Richard. El 2 de agosto zarpó de Valparaíso, continuando su interrumpida travesía.

No iban a terminar aquí los percances. En su segundo viaje también debió hacer una escala no prevista en Montevideo, en ruta a California. El tercero lo inició en Swansea, donde cargó una partida de carbón para San Francisco. Pero antes de llegar al Cabo de Hornos se declaró un incendio en el cargamento, que obli-

gó a desviar el rumbo hacia las Falkland y donde fue menester hundirla, en Port Stanley, como única manera de dominar el fuego. Corría octubre de 1906. El capitán, monsieur Louis, buscó en Punta Arenas los implementos y ayuda necesarios para reflotarla, objetivo que al fin se consiguió cuando la fragata ya bien podía darse por perdida.

En 1908 —suma y sigue de calamidades— la "Leon Bureau" chocó con una roca en el Canal de la Mancha y estuvo a punto de zozobrar. Este accidente agotó la paciencia de sus armadores. Remolcada a Cardiff fue vendida allí a la Société des Armateurs Nantais.

El cambio de propietario —coincidencia o no— aventó de su estela la mala estrella que la persiguiera. Una tranquila rutina acompañó desde entonces a sus vagabundeos oceánicos.

Poco antes de la guerra, la compró herr Krabenkoff, naviero de Hamburgo. Pasó a llamarse "John".

Y una vez más llegó a Valparaíso el 24 de julio de 1914, procedente de Newcastle (Australia) con cargamento de carbón. Pero el estallido de las hostilidades no le permitió dejar el puerto.

Ya no lo dejaría más.

Los años de guerra los pasó inmovilizada, al igual que otros vapores y veleros alemanes. Sólo una vez largó amarras, mejor dicho cortó sus cadenas, iniciando un viaje breve y fatal hacia los enrocados del Barón. Fue en el gran tempo-



La "John" (luego "Bruhinmarie") varada en los roqueríos de El Barón.

ral del 11 al 14 de julio de 1919, cuando las fuerzas sin control de la naturaleza se abatieron sobre Valparaíso con toda su potencia telúrica. Numerosas naves nacionales encontraron entonces su fin. La "John" —junto a la barca "Pestchili" y a los vapores "Tanis" y "Sais", todos alemanes— fue también arrojada a la costa por la violenta marejada.

Este accidente, como otros de su vida agitada, marcó su destino. Quedó en tierra sin mayores daños. Después de algunos entreveros diplomáticos relacionados con la propiedad del buque —Alemania ya estaba vencida y toda su flota mercante debía pasar a integrar las compensaciones de guerra— éste fue sacado a remate el 28 de octubre de 1919, ad-

judicándose en \$ 170.000 el comerciante porteño don Marcos Aste.

Su objetivo era destinar la "John" a la navegación. En enero de 1920 ya estaba nuevamente a flote. Pero los sueños de su nuevo propietario naufragaron en el mar borrascoso de las dificultades financieras y la fragata de nuestra historia, ya rebautizada "Bruhinmarie", quedó en Valparaíso como simple chata. Corrió así la misma suerte que otros veleros alemanes que quedaron acá después de la guerra. Vendida en 1922 a Braun y Blanchard, la nave que una mañana ya lejana entrara al puerto para reparar averías en su primer viaje, terminó allí sus días en 1936, desguazada y reducida a la mísera condición de simple chatarra.

