

LOS PAPELES DEL BUQUE Y UN CRONOMETRO

"Entradas.—Fragata alemana de cuatro palos "Hebe", 2.364 t. de Port Talbot 70 días, carbón".



ESTA NOTICIA, correspondiente al 9 de junio de 1901 y que figuraba en el Registro de Entradas y Salidas de Naves del puerto de Valparaíso que diariamente publicaba el diario "El Mercurio", daba al parecer conocimiento de un hecho rutinario dentro del enorme movimiento que a comienzos de siglo registraba nuestro puerto principal. Había llegado un velero alemán procedente de ultramar con 70 días de navegación y cargamento de carbón. Pura rutina.

Pero en Las Salidas del día siguiente, junio 10, figuraba esta misma "Hebe" zarpando a Caleta Buena con su carga intacta.

En verdad, había entrado de arribada forzosa para dejar en tierra un cargamento más precioso: los naufragos de la "France".

Sí, estimado lector. Esa misma "France" en la que Ud. está pensando. La gacela de la flota Bordes, monumental e imponente y ligera como la espuma, toda acero y trapo. Barca de cinco palos y 3.784 toneladas de registro, 114 m. de eslora y 14,90 m. de manga, con mástiles de 51 m. de quilla a perilla y 4.520 metros cuadrados de superficie vélica. El primer velero de cinco palos con aparejo en cruz jamás construido, que sa-

Por

Ariel SANDOVAL Hernández

liera de los astilleros Henderson de Partick, Inglaterra, en 1890, para incorporarse a la flota de veleros salitreros de messieurs Antoine Dominique Bordes et Fils y hacer dura competencia en la ruta del nitrato a los alemanes de la casa Lacisz "Potosí" y "Preussen", también de cinco palos. Esta misma "France" que tocó Valparaíso en 1892 con 71 días desde Beachy Head y en 1893 con 73 días desde Prawlle Point. La misma que en Iquique, con sus potentes winches a vapor, demoró en una ocasión tan sólo 11 días en descargar 5.000 ton. de carbón y cargar otras tantas de salitre, cuando lo común eran dos o tres meses. La que inauguró, en fin, la era de los gigantes de cinco mástiles, mandaba ahora al refugio hospitalario de nuestro puerto de cerros y vientos, la triste estela de sus naufragos.

¿Qué había pasado?

La "France" zarpó de Dunkerque en febrero de 1901, en lastre para North Shields. Capitán, Jean Baptiste Forgeard; segundo, Alfred Desiré Biédéka; primer piloto Le Du, segundo piloto Lelieu, tercero Benteu, cuarto Marcel Frédéric Suzanne. 41 hombres de mar.

En Shields cargó 5.108 toneladas de carbón de piedra con destino a Iquique. Se hizo a la mar el 14 de marzo. Un viaje como tantos otros.

"Pasé a Dungeness el 16 de marzo a las 12, a Sainte Catherine el 17 a las 7 A.M. y a las 10 desembarqué mi piloto de costa en el remolcador y largué el remolque. Tiempo nublado y brisa del E. refrescando. Levé y di toda vela hacia el W."

Nada especial sucede en los días siguientes. Sólo rutina. Esa maravillosa rutina de los días de la vela, ya perdida para siempre, con calmas y ventiscas, un marinero muerto en accidente, un buque avistado en lontananza...

El 10 de mayo, con todo previsto para afrontar un temporal que se viene encima, comienzan las dificultades.

"Más o menos a las 9 P.M. el segundo capitán, señor Biédéka, estando de guardia, viene a decirme que creía que el buque se tumbaba hacia babor. Tomé una luz y bajé para darme cuenta si el carbón

se había movido. Al llegar, en el sollado de popa vi que caía agua de algunos agujeros de remaches. Constaté en seguida que el carbón se había corrido hacia babor. Inmediatamente di la orden de arribar viento en popa, mandé al carpintero y un hombre a tapar con madera los agujeros de remaches que hacían agua y una bordada en el sollado, mandé tirar carbón de babor a estribor y guardar la otra bordada para la maniobra".

La tempestad, en tanto, azota inlemente. Es un pampero que se descuelga de la costa argentina, a cuya cuadra navegan. El buque está construido para desafiarlo y vencerlo, pero no en las desmedradas condiciones de una escora cada vez mayor. ¡Maldito carbón!

"El carpintero viene entonces a informarme que el agua cae mucho más por el través del palo mayor central, entre la cinta y el trancanil. En este momento redobla la violencia del viento. Se hace todo para hacer arribar el navío. Izar los foques, orientar el trinquete en calzones, izar la vela mayor de estay de proa y largar la escota de la gavia fija mayor a popa babor. Todo ha sido inútil y de todas estas velas sólo han quedado las relingas".

Todo el mundo es enviado abajo, a palear carbón. Hay que adrizar la nave cueste lo que cueste, pero la violencia del temporal casi no permite trabajar. A la medianoche la banda de babor está escorada en 35° y el buque muy castigado por los golpes de mar. El agua se sigue filtrando.

Las bombas de achique trabajan todo el día 11, la noche del 11 al 12 y todo el 12.

"El navío trabaja mucho, cae mucha agua entre la cinta y el trancanil, sin que se pueda calcular en qué cantidad. Aumenta en las bodegas, se la oye correr. La inclinación del navío hace el trabajo muy difícil".

En la madrugada del 11 la fuerza del temporal disminuye, pero el buque gobierna dificultosamente. La tripulación, atemorizada, comienza a hablar de abandonarlo, pero el capitán se opone. Aún no está todo perdido.

El 12, en la tarde, ya con 40° de escora, se avista un velero de cuatro palos, con rumbo al S. La mar está muy gruesa y ese buque constituye una esperanza en el caso de tener que abandonar, efectivamente, la "France". Más aún, cuando los intentos de achicar a vapor han fracasado y sólo quedan las bombas de mano y de éstas, únicamente la de popa.

"He señalado al navío de cuatro palos alemán "Hebe", de Hamburgo, de hacerme el favor de observarme durante la noche. Me contesta de ponerme en facha y él hace otro tanto. Hago tomar algún alimento a la tripulación y les recomiendo disciplina y obediencia..."

Son dos días con sus noches que se lucha denodadamente y sin tregua por salvar el buque. Se lucha —¡qué lid más desigual!— contra el pampero que levanta olas enormes que corren más y más el carbón hacia babor. Se lucha contra el agua que inunda los sollados. Se lucha contra el destino implacable que reclama para sí a la joya de la marina velera francesa.

Noche del 12 al 13. Noche preñada de oscuros designios. "Me doy cuenta exacta de la situación. Es muy crítica. El agua cae en abundancia en la cinta y en el tranquil sobre un largo de 25 a 30 m. por el través del palo mayor central de donde se ha corrido el carbón. Cantidad de remaches, que creo de las jambas de fuerza de los costados, han caído y el agua cae de todos los agujeros. Las perchas de respeto han arrancado parte de sus trincas. Varias cadenas de las burdas en el palo mayor central están rotas o han arrancado su agarradera de fierro. La chalupa de babor de proa está cortada debajo de sus trapas y después será llevada por el mar, que rompe a sotavento. La barca se inclina más y más y nos sería imposible arriar una embarcación al mar sin que fuera hecha pedazos..."

En otras palabras, es imposible adrizar el buque, no se pueden arriar los botes que aún están servibles por causa de la escora, y es cosa de más o menos tiempo que la barca se vaya a pique. Las bombas ya no funcionan.

El destino reclama a la "France", pero no a sus hombres. Y la "Hebe" sigue a la capa, esperando. Al alba del 13 Forgeard y sus oficiales deciden el abandono y ruegan al buque alemán envíe una chalupa.

"Hice tomar inmediatamente todas las disposiciones para el salvamento. Recomendé a la tripulación no precipitarse. Dejé que los grumetes salieran primero, después el enfermo, los que no sabían nadar".

Poco después la ballenera de la "Hebe" atracó a popa, al mando del piloto Rudge. Esquivando los golpes de mar y arriesgando a cada instante ser aplastada por el casco de la barca moribunda, tomó a bordo la primera partida de naufragos, y en cuatro viajes, los evacuó a todos.

Contrasentidos de la vida. Al igual que algunos de sus hombres, ese curtido lobo de mar que era el capitán Forgeard... ¡no sabía nadar!

"Abandoné el navío al último viaje del ballenero, después de haberme asegurado que no quedaba nadie a bordo. No sabiendo nadar, desembarqué con ayuda del contramaestre Boidec, que en seguida tomó el ballenero. El navío estaba entonces inclinado 45°".

A bordo de la "Hebe" fueron atendidos con fraternal solicitud por el capitán Korff y su tripulación. La fragata alemana continuó el rumbo a Valparaíso y la "France" quedó abandonada en las soledades del Atlántico meridional.

"Abandoné la "France" el 13 de mayo de 1901 en 34° 13' S. y 48° 55' W., después de hacer todo lo humanamente posible por salvar el navío, no pudiendo exponer por más tiempo inútilmente la vida de la tripulación a un peligro seguro.

Las circunstancias sólo me permitieron salvar los papeles del buque y un cronómetro..." (*)

(*) Protesta del capitán Jean Baptiste Forgeard, de la barca "France", hecha en la mar el 14 de mayo de 1901. Versión íntegra, traducida y publicada en "El Mercurio" de Valparaíso de 11 de junio de 1901.