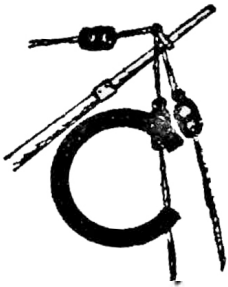


EL VIAJE DEL "BIRKENHEAD" A LA ETERNIDAD



CON SUS DOS grandes ruedas de paletas agitando el agua hasta producir cascadas de espuma, el transporte de tropas "Birkenhead" salió de la bahía Simons en Africa del Sur a últimas horas de la tarde del 25 de febrero de 1852. El transporte de 1.900 toneladas se dirigía a bahía Algoa con refuerzos para los regimientos que habían sufrido grandes pérdidas en la Octava Guerra de la Frontera.

A diferencia de su viaje de salida de Irlanda, este último tramo se inició pacíficamente en una tarde clara y serena. Unas pocas semanas antes, fuertes marejadas habían sacudido la nave segando las vidas de cuatro mujeres que habían ido acompañando a sus hombres al frente de batalla. A medianoche la mayoría de las 638 personas a bordo estaban durmiendo, sin darse cuenta que iban rumbo al destino.

Como a las 01.45 horas, el buque se dirigió hacia Danger Point, un prominente arrecife cerca de Hermanus. El comandante Salmond, un marino de gran experiencia, no estaba muy preocupado por los peligros de la costa. Innumerables buques habían pasado por el arrecife sin contratiempos y no había razones para esperar lo contrario en una noche tan tranquila.

Pero el escenario ya estaba listo para la noche de horror. Poco después que el oficial de guardia había autorizado para

que se tocaran cuatro campanazos, se detuvo tiritando con un crujido que repercutió en el silencio de la noche.

El gran buque yacía retorciéndose en agonía, atrapado como una ballena herida sobre la áspera punta de una roca que los cartógrafos habían omitido. Inmediatamente comenzó su macabra danza de la muerte. Aparejo y trinquete se balanceaban locamente en lo alto, sus costados de metal crujían y gemían a medida que empezaban a desintegrarse; mientras tanto podía oírse desde abajo el estruendo de pasos y voces aterradoras gritando que toneladas de agua estaban precipitándose hacia adentro a través del costado abierto, ahogando a los hombres en sus coyos.

Calma

Los años de entrenamiento en la Armada Real ayudaron a Salmond a enfrentar la crisis con una expresión exteriormente calmada. Dio instrucciones a sus oficiales. Las máquinas debían ser paradas inmediatamente para impedir que el buque se deslizara desde la roca hacia aguas más profundas y fondear la pequeña ancla de proa. Los oficiales debían evaluar los daños e informarle rápidamente. Los hombres tenían que formarse en fila sobre cubierta y luego hacer salir a cubierta a las mujeres y niños que se hallaban en el entrepuente.

El comandante Salmond tomó una decisión que selló la suerte del buque. Sa-

biendo que un compartimiento había sido perforado y estimando que habría suficiente flotación en otras secciones para reflotar el buque, aunque fuera provisionalmente, ordenó dar las máquinas atrás. No podía haber previsto que esto iba a dar por resultado mayores averías, pues el buque chocó nuevamente. El nuevo rajón tenía varios metros de largo y el departamento de máquinas se inundó en segundos haciendo parar las máquinas y ahogando a varios fogoneros.

A merced de las olas

Las olas rompían contra la nave que se balanceaba violentamente, sembrando la resbalosa cubierta de hombres y despojos. Evidentemente el fin estaba cerca.

Los pernos herrumbrosos y el aparejo podrido hicieron prácticamente imposible la tarea de arriar los botes para las mujeres y niños. Eventualmente, de los ocho botes, sólo tres fueron echados al agua.

No bien habían sido arriados, cuando una nueva tragedia se produjo. No habían pasado más que 15 minutos después que la nave se estrellara por primera vez con el arrecife cuando la proa se abrió a la altura del trinquete. Dando tumbos como un ebrio, con la popa elevada en el aire, el buque se encorvó y se retorció, arrojando a los hombres al mar, donde ya se habían reunido tiburones. En ese momento la chimenea se hizo astillas y se aplastó sobre la cubierta, destruyendo la pinaza, el tambor de la rueda de gobierno y a los hombres que trabajaban en el aparejo.

El coronel Seton, sin darse cuenta aparentemente de los despojos que caían a su alrededor, ordenó enérgicamente a sus oficiales que alinearan las tropas en la toldilla. Manteniendo una perfecta disciplina, los soldados sobrevivientes se presentaron a la lista donde se les había ordenado, ayudando e incluso acarreado a sus compañeros heridos. El escritor David Bevan, quien estudió el desastre, escribió: "Los que eran capaces de mantenerse en pie, unos 200 en total, formaron filas tan correctamente como si hubieran estado en una parada".

El drama estaba llegando rápidamente a su clímax. Dándose cuenta que sus hombres habían llegado casi al final de su destino y que la responsabilidad última

de sus vidas era sólo suya, el comandante Salmond trepó un poco por el aparejo de mesana y, según un testigo, gritó a sus soldados: "Sáivense todos los que puedan nadar, salten sobre la borda y vayan hasta los botes. Es la única esperanza ahogando a varios fogoneros.

Confusión

Debido tal vez a las circunstancias extremas en que se dio esta orden, se le puede perdonar a Salmond la falta de visión que ésta implicaba. Afortunadamente la orden fue revocada inmediatamente por Seton. "Hundirán el cutter que lleva a las mujeres y niños" gritó, con su voz tensa por la emoción. "Les imploro que no lo hagan y les pido que se mantengan firmes".

Para su eterno honor, prácticamente sin excepciones, los hombres se mantuvieron inmóviles esperando la muerte que seguramente vendría. El "Birkenhead" dio un horrible estertor mortal cuando su casco se rompió en medio del estrépito de metales desgarrados y maderas destrozadas. Se estableció ahora sobre el buque un silencio impresionante a medida que empezaba a deslizarse hacia su tumba. Y en medio del ruido fúnebre de los tambores que rodaban y el murmullo de oraciones, se llevó consigo 200 hombres que habían preferido morir por no arriesgar las vidas de las mujeres y los niños.

Sólo veinte minutos después que al "Birkenhead" se le habían roto sus planchas en la roca sumergida, el único vestigio de uno de los buques de hierro más apreciados de Su Majestad era parte del palo mayor que sobresalía del mar como una inclinada lápida.

No obstante, por todas partes flotaban símbolos de la destrucción y la desgracia producida por el desastre: maderos, muebles destrozados, despojos y hombres.

Muchos habían perdido ya la batalla por sobrevivir. Otros se aferraban desesperadamente a las puertas, mesas, fardos de heno y los restos del mástil, o nadaban en un mar despiadado para llegar a la seguridad de la playa.

Heroísmo

Todavía iban a producirse grandes actos de heroísmo en las arremolinadas aguas. A las 03.30 horas, los sobrevi-

vientes en uno de los botes vieron a un hombre flotando desesperadamente cerca de ellos. No podía durar mucho más. Sin vacilación, el subteniente Alexander Russell del "74th Highlanders" ofreció su lugar en el bote para este hombre. En cinco minutos, cuando nadaba detrás del cutter, Russell fue atacado por un tiburón y se perdió para siempre de vista.

Los botes avanzaban lentamente. Aunque sólo se encontraban a una milla de la costa no pudieron tomar un rumbo directo debido a las algas marinas que obstaculizaban su avance y tuvieron que dirigirse a otro punto de la costa. Para desilusión de todos los que la vieron, una goleta pasó sin darse cuenta del desastre.

Pero más tarde la goleta iba a reaparecer después de ver un bote solitario del "Birkenhead" que había seguido su camino. Como a las 10.00 horas del día siguiente, los primeros sobrevivientes, empapados y agotados, fueron izados a bordo de la "Lioness".

La pérdida de vidas humanas fue inmensa. El comandante Salmond, siguiendo la tradición, se hundió con su buque. Diez de sus oficiales y 68 miembros de su tripulación lo acompañaron hasta la muerte.

El coronel Seton también murió, igual que seis de sus oficiales, 356 soldados, un

servidor civil y los dos cirujanos militares. En total, 445 hombres habían perdido la vida, las dos terceras partes de la dotación original.

Como era costumbre, los sobrevivientes fueron llevados a Portsmouth para enfrentarse a una Corte Marcial a bordo del HMS "Victory". Aunque se encontraron algunas leves diferencias en los testimonios, era lo menos que podía esperarse dadas las circunstancias.

Salmond fue culpado por haber navegado demasiado cerca de la costa, error que puede haber sido causado por la desviación magnética producida por las montañas cercanas. Al mismo tiempo, muchos sobrevivientes opinaron que Salmond había actuado con gran valor y había mostrado una presencia de ánimo excepcional.

Pero si bien la tragedia del "Birkenhead" costó muchas vidas, hizo una duradera contribución a la tradición naval. Desde entonces, la costumbre de que debe darse prioridad a las mujeres y niños ha llegado a ser conocida como el Ejercicio del "Birkenhead": un homenaje eterno a los actos de valor que sitúan al desastre del "Birkenhead" entre las más grandes epopeyas heroicas de todos los tiempos.

De Revista "Paratus" - Junio de 1977.

