

MISCELÁNEA

CENTENARIO DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR EN CHILE

*Luis Álvarez Agüero **
Capitán de Navío

Corría el mes de octubre de 1940 y la Escuadra completa había fondeado en Valparaíso, después de los ejercicios tácticos desarrollados y finalizados recientemente en la zona norte, y se preparaba para dar descanso a su personal y reabastecerse para el próximo período de ejercicios de guerra en la zona austral.

Una mañana, mientras leía la prensa me percaté del programa de celebración del centenario de la navegación a vapor, que decía, más o menos: "Con esta fecha se cumple el primer centenario de la navegación a vapor; la llegada a Valparaíso de los vapores a ruedas 'Chile' y 'Perú', procedentes de Liverpool".

Después, el periódico daba a conocer otros pormenores, tales como: A las once de la mañana, discurso frente al monumento a Wheelwright, en la avenida Brasil; asistirán las autoridades y la escuela Blas Cuevas del Cerro Pajaritos. Otro discurso a las tres de la tarde, frente al monumento del Lord Almirante, también en la avenida Brasil; presenciará esta ceremonia el último curso del Seminario Conciliar San Rafael, con su banda de guerra.

Y, en fin, el programa continuaba de esta manera, sin fuerza, simple y sin que se perfilara entusiasmo alguno, como para recordar, conmemorar y festejar el primer centenario de la navegación a vapor (1840-1940), fecha que era considerada por mí y mis compañeros como de la mayor importancia. Como, en efecto, estábamos en el año del centenario, decidí pedir audiencia ante el Directorio de la Liga Marítima para obtener ayuda financiera y aprobación a mi programa, que consistía en conseguir el remolcador de alta mar *Poderoso*, de la Compañía Inglesa de Vapores (PSNC), transformarlo en el primer vapor a ruedas —*Chile*— y hacerlo recalar nuevamente a Valparaíso, después de cien años exactamente. El remolcador *Poderoso* fue construido el año 1911 (también yo) en Glasgow; en 1980 conservaba la matrícula de ese puerto e izaba la bandera inglesa.

A través de nuestras vidas he aprendido a tener por este buque una gran admiración y grandes afectos, porque en más de una oportunidad debimos luchar férreamente con el mar, "la única urna para guardar los restos sagrados del marino", pero antes que me ponga más sentimental o romántico, volvamos a la presencia del Directorio de la Liga Marítima de Chile.

Una vez expuesta mi teoría, porque en verdad no era hasta ese momento más que una teoría, dieron su conformidad a tan extraño e increíble proyecto; es más, hasta demostraron cierto entusiasmo por él, pero como era preciso calcular los costes o futuros gastos al tratar de cambiar un buque por otro, se designó para esta temeraria misión a un comandante constructor naval, quien —desde luego, formaba parte del Directorio— comenzó de inmediato a desarrollar su misión, tomando como base un modelo auténtico a escala que existía en la antesala del gerente de la PSNC.

El presupuesto resultó una cantidad muy abultada, inclinándose el Directorio a rechazar esta transformación; por fortuna, dentro del Directorio también se encontraba un Capitán

de Fragata que desempeñaba el cargo de Segundo Comandante de los arsenales de Valparaíso; era una persona entusiasta, profesionalmente sobresaliente y decidida; manifestó que si yo lograba conseguir el *Poderoso* él se comprometía, en gran medida, a hacer los trabajos de transformación al más bajo coste posible. Estos trabajos consistían principalmente en sacar el gaviote colocando en su reemplazo un bauprés; agregar un palo más en el lugar en que va el gancho de remolque; colocar las vergas correspondientes en los palos; instalar con material ligero también las que parecerían las ruedas de propulsión, a sus costados y a la altura del puente de gobierno, etc.

Era indispensable saltar otra valla, tal vez la más difícil: conseguir en préstamo el remolcador que quedaría fuera de servicio del puerto por varios días, lo que significaría a la Compañía Inglesa dejar de ganar importantes sumas de dinero por concepto de arriendo para las diversas faenas de atraque o de anclas y cadenas.

En todo caso, saqué lustre a mis zapatos y constaté que no hubiera ni una sola pelusa en mi uniforme; era yo por aquel entonces Teniente Primero, Oficial de Navegación del destructor Hyatt. Así y todo pedí audiencia para entrevistarme con el Gerente General de la Compañía, Mr. Bowes, quien además de encontrar sobresaliente mi idea dispuso que me entregaran el *Poderoso* por todo el tiempo que fuera necesario; —Es una efectiva y eficaz propaganda para nuestra Compañía—" dijo.

Así, atracamos el buque de inmediato al sitio de los arsenales y se dio comienzo a los trabajos de transformación. En tres días quedó el *Poderoso* transformado en el "*Chile*" y se empleó dos para volverlo a su estado normal y devolverlo a Mr. Bowes, quien se mostró muy satisfecho con la iniciativa y resultados de simbolizar la llegada a Chile de los primeros vapores a ruedas, el *Chile* y *Perú*, que hacían el tráfico entre Talcahuano y Panamá, trasladando la carga al otro lado del istmo, a lomo de cuadrúpedo. Según he leído, toda esta organización tuvo su origen en proyectos ideados por Mr. Wheelwright, ciudadano nacido en los Estados Unidos de América; como capitán de un velero, llegó con su cargamento hasta la entrada del río de la Plata, el río más feo del mundo, perdiendo su buque y pasando posteriormente a Chile, donde dadas su gran iniciativa y vitalidad ayudó en la construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó, instalación del telégrafo, vapores, etc.

Cuando ya el *Poderoso* estuvo lo más parecido al vapor *Chile* se dispuso que el día que haría su recalada a Valparaíso, con su dotación completa y pasajeros, muy temprano tomara fondeadero en Las Torpederas, calculando de zarpar a una hora conveniente para llegar a Valparaíso a las once de la mañana. En efecto, a la hora indicada apareció escoltado por el *Sibbald*, *Galvarino*, *Janequeo*, *Artillero* y varios remolcadores de las diferentes compañías navieras y de otras embarcaciones menores, todas llenas de estudiantes; el acorazado *Almirante Latorre* estaba con toda su dotación en puestos de honores, empavesado completo de banderas y en disposición de efectuar saludos de cañón: La nave atracó en un sitio al lado del muelle Prat, donde está el cuartel del Bote Salvavidas, siendo recibida por el intendente; el Capitán Peacock (el mismo de las pinturas) bajó a tierra con el Libro Bitácora, y al tiempo que saludaba a la autoridad leyó algunos acontecimientos del viaje; como por ejemplo, cuando en el mar de los Sargazos fue necesario parar las máquinas, guindar la chimenea y continuar a la vela, pues estas plantas marinas las trabaron.

Hasta ahora debo mi reconocimiento y gratitud a varios Oficiales subalternos de la Escuadra, quienes viendo lo que se estaba gestando poco a poco cooperaron con entusiasmo e iniciativa para el completo éxito de la misión que nos estábamos imponiendo. Así, uno de los Oficiales se encargó de tomar contacto con las radios del puerto para que voluntariamente instalaran sus transmisiones en el sitio de atraque del "*Chile*", que estarían

esperando las principales autoridades, presididas por el Intendente Provincial. Las pololas de los Guardiamarinas, ya que tanto ellas como ellos harían de pasajeros y tripulantes, confeccionaron los trajes que usarían a la llegada, y la Liga Marítima financió la compra de las camisetas a rayas y las chupallas que los Guardiamarinas usarían como uniformes.

Asimismo, se solicitó todos los coches Victoria disponibles en Viña del Mar y Valparaíso, citándolos al muelle Prat; así, cuando el Intendente (Sr. Rodríguez, me parece era su apellido), toda la dotación del buque, y pasajeros y pasajeras tomaron los carruajes y pasearon por las calles de Valparaíso y Viña del Mar, fueron muy aplaudidos, poniendo con esto un recuerdo histórico, alegre y de orgullo para el puerto.

Los detalles de la recepción y ceremonia fueron cumplidos con éxito y hasta con cierta pompa; el vapor *Orduña*, también de la misma compañía, que casualmente se encontraba atracado en un sitio cercano, izó su empavesado y premió la llegada de este primer vapor de su Empresa con largos pitazos, mientras que la tripulación y Oficiales, desde el puente y cubiertas, lanzaban sonoros y continuos ¡hurra! por el Capitán Peacock de la Royal Navy y su dotación; previamente, el capitán del *Orduña* envió a su colega del "*Chile*" una gorra con el escudo de la Compañía Inglesa.

Entre los acaecimientos que olvidaba mencionar, pero que sinceramente no lo considero verídico, fue que a raíz de una recalada forzosa que el *Chile* debió hacer a la península de Florida, fondeando en las cercanías de Orlando, un grupo de Oficiales y tripulantes organizó una excursión al interior de la península en busca de la Fuente de la Eterna Juventud, ya descubierta por el navegante español Ponce de León; cuando por fin llegaron al sitio la bebieron en abundancia y con fruición. Dicen que cuando estos excursionistas cumplían años, estos pasaban por alto y apenas los alcanzaban a rozar, que así vivieron por muchos años, jóvenes, atléticos y viriles, pero que aunque esta relativa juventud los hizo muy felices, a la vez les trajo algunos problemas que por último lograron solucionar, en parte; así dicen.

Y así se celebró el Día del Mar, teniendo como telón principal la simbólica llegada de las primeras naves a vapor después de cien años, es decir, en octubre de 1940.

La Liga Marítima calculó que el coste de la transformación del remolcador Poderoso sería de unos cuatrocientos pesos, suma elevada para la época, pero con algo de ingenio y mano de guagua gastamos sólo trescientos veinte pesos, todo controlado por el propio Comisario de la Liga.

Acompaño tres fotografías tomadas en el momento, que dan fe de lo aquí descrito y llenan de satisfacción y orgullo profesional a los que creamos y dirigimos esta verdadera aventura.