

NAUFRAGIO EN TIERRA HOSTIL



Autor: José Ángel del Río, piloto de la Marina Mercante

Un naufragio es siempre, en cualquier circunstancia, la peor de las pesadillas para el marino. Sin embargo hay naufragios y naufragios. Normalmente la máxima prioridad para el náufrago es ganar tierra a toda costa pero, como dice el tópico: *¡cuidado con lo que se desea!* En los difíciles tiempos del siglo XIX cualquier cosa podía ocurrirle a un marino, y más a un capitán acostumbrado a cortar meridianos por esos mundos de Dios: desde cumplimentar a los distinguidos pasajeros de un viaje trasatlántico hasta apaciguar pistola en mano la sublevación de los miembros de su tripulación.

El diario madrileño *La Correspondencia de España* del 30 de marzo de 1863 traía una carta que decía lo siguiente:

“La fragata «Soberana», perteneciente a la matrícula de Santander y que se dirigía a Manila, naufragó en la noche del 30 de diciembre en las costas de China, si bien con la fortuna de no haber perecido ninguno de los individuos que se hallaban a su bordo.

En la siguiente relación, escrita en Amoy (China) el 9 de enero por uno de los pasajeros (sic) de la «Soberana», hallarán nuestros lectores minuciosos detalles sobre aquel siniestro, y sobre la infame conducta que observaron los chinos con la tripulación y con los pasajeros (sic) de la fragata.

Dice así:

«Salimos de Toosund, boca de la ría de Shangay (sic), con destino a manila el 28 de Diciembre, y seguimos navegando con viento bonancible hasta el siguiente día que refrescó bastante con mucha cerrazón. Continuamos navegando a pasar por el Oeste de las islas pescadoras con viento fuerte y todo cerrado, y mucha vigilancia por tales causas, cuando a las dos de la noche del 30 un gran golpe que dio el buque nos hizo conocer que estábamos varados y entre rompientes sin poderse distinguir absolutamente nada a una braza del costado. La niebla era muy espesa; hicimos todas las diligencias posibles con el aparejo para poder sacar el buque, pero nuestros esfuerzos fueron vanos, impotentes. Grandes golpes de mar entraban en el buque, y no sabíamos de fijo donde nos encontrábamos, aun cuando creíamos estar más cerca de la costa de China que de la de Formosa.

A causa de los grandes golpes que daba el buque, se iba abriendo, y temiendo no se hiciera pedazos, picamos al momento los palos y conseguimos que la fragata se mantuviera quieta, y aunque con agua hasta los baos vacíos, pudimos sostenernos con trabajo hasta el amanecer para conseguir nuestra salvación. ¡Qué largas son las horas de la noche, cuando uno tiene su vida en peligro! Hicimos los preparativos con los botes, pero como éramos 24 personas a bordo y no sabíamos a qué distancia de tierra nos hallábamos, determinamos esperar hasta rayar el día. Por fin amaneció el último día del año 1862 y ¿Cuál sería nuestra alegría cuando vimos que nos hallábamos como a unas 30 o 40 brazas de tierra?

Ya entonces nos considerábamos salvos, pues aunque rompía la mar entre el buque y la costa, por medio de un cabo creímos poder salir a tierra, para cuyo efecto se echó un bote al agua y se

embarcaron en él el contraмаestre y dos marineros; pero un golpe de mar hizo zozobrar el bote despedazándolo por completo.

Con bastante trabajo recogimos la gente y volvimos a preparar el segundo bote, al que iba atado un cabo para que sujetó aquel en la playa lo tesásemos y fuésemos por él a tierra, pero sucedió lo mismo que con el primero. Arrojamós después el salva-vidas, pero este como no cogía bastante ventola, la resaca lo volvía hacia atrás; volvimos a echar ua pipa y por fin esta llegó a tierra muy pronto. En aquel momento se presentaron en la playa más de dos mil chinos gritando desafortadamente: parecían demonios: apenas llegó la pipa a tierra, picaron el cabo, y creyendo había algo en ella, se la llevaron; entonces conocimos que nos halláбamos entre ladrones salvajes, y que nuestras vidas peligraban más que en la mar; pero viendo que por ambos lados nos amagaba la muerte, nos animamos a tomar tierra, que es todo lo que desea un náufrago. Volvimos a echar el chicote con un gallinero, y este también llegó a tierra: al instante le agarraron y le pusieron muy teso, pero no por salvar nuestras vidas, sino por embarcarse ellos; así es que, en menos de cinco minutos, se hallaban a bordo más de cien chinos con puñales en mano. Entraron en la cámara y empezó un saqueo general; todas las cajas y fardos que encontraban los rompían con sus machetes y los llevaban a tierra: todos nuestros papeles, libros e instrumentos que no tenían ningún valor para ellos, los arrojaron al agua.



La navegación por Extremo Oriente en el siglo XIX era una auténtica aventura de incierto resultado

Empezaron a registrarnos y nos quitaron el dinero que teníamos. El capitán repartió el suyo entre dos pilotos, el contraмаestre y el carpintero, pero fue inútil porque todo se lo quitaron. Después nos

amenazaron privarnos de la vida si no salíamos a tierra: la tripulación india de la fragata se negó, porque creían les iban a asesinar. El contraataca fue el primero que salió, y aún no había llegado cuando le agarraron y le quitaron toda la ropa dejándole solo con los calzoncillos. El capitán mandó un chino pasajero para suplicarles que no les quitaran la ropa porque hacía mucho frío, pero apenas llegó a tierra cuando le dejaron también a él totalmente encueros (sic). En seguida (sic) salió el piloto y a este le agarraron aún antes de llegar a tierra y queriendo quitarle entre todos la ropa lo traían medio en el agua hasta que en girones lograron arrancarle cuanto le cubría, dejándole solo con la ropa interior; pero como observaron que en la cintura tenía un bulto, uno de los chinos con su puñal se lo arrancó causándole al mismo tiempo una herida en la cintura; la cartera de este infeliz contenía su nombramiento y el del tercero y contraataca.

Después todos tuvimos que salir de a bordo porque los chinos empezaron a puñaladas entre sí y algunos nos acometieron a todos al salir, del modo más cruel e inhumano. No tengo palabras suficientes para poder referir las tropelías que cometieron con nosotros: después de que se cansaron nos reunieron a todos y trataron de llevarnos al interior; pero el capitán en vista de que faltaban siete individuos de la tripulación, reclamó la gente que le faltaba y no quería marcharse si no le traían los que echaba de menos.

Por fin pudo hacer que le trajesen cuatro hombres diciéndole que al día siguiente presentarían los otros tres. Acto continuo nos condujeron al interior unos en cueros y otros solo en calzoncillos, lloviendo con un frío grandísimo, llenos de lodo, y al cabo de una buena caminata se presentó un chino a quién le había conocido otro chino pasajero el año pasado en Amoy. Este sin duda queriendo sacar de nosotros todo lo que podía, nos llevó a su casa donde nos albergamos muertos de frío. Al día siguiente el capitán hizo diligencias para encontrar los otros tres individuos: por fin los hallamos, pero pedían 300 pesos por el rescate de cada uno. Lo primero era sacar a los infelices de manos de aquellos bárbaros, y el capitán ofreció 400. El dueño de la casa se comprometió a adelantarlos si el capitán daba un papel para que pagara el cónsul español de Amoy. En fin, en esto pudimos rescatar nuestros tres hombres, y el día 4 de enero salimos para la población de Tampu, donde nos presentamos al cónsul inglés, quién nos prodigó los socorros más perentorios

Sabido es también que en estas mismas playas se perdió un mes antes la fragata inglesa «Lucky Star», que salió de Shangay (sic) con destino a Hong Kong y sus habitantes piratas trataron al capitán y a su esposa, a un niño, y demás tripulación cruelmente, dejándoles a todos desnudos y exigieron 1.000 pesos por cada uno en calidad de rescate o salvamento, pero afortunadamente un buque de guerra inglés que se hallaba en Amoy les socorrió.

Lástima es que no tengamos un agente español en aquellas cercanías para que castigase con energía semejantes atropellamientos y bárbaras tropelías.

El haberse salvado la tripulación de la «Soberana» parece haber sido debido a la templanza, energía y buenas disposiciones del capitán Olano que merece toda clase de elogios y consideraciones, pues no abandonó a su gente ni un instante hasta su llegada a Amoy, en donde el cónsul de España nos ha auxiliado con ropa y cuanto necesitábamos. »”

¡Menuda aventura y vaya chinada! La *Soberana*, de 126 pies de eslora y 471 toneladas de arqueo, uno de los más hermosos buques construidos en la última fase del astillero de Guarnizo, había sido botada en la Planchada en los primeros días del mes de diciembre de 1852 según planos de D. Adrián Gassis, que percibió 200.000 reales de vellón por el encargo, entregados por el armador santanderino D. José Ceballos Bustamante. Fue su primer capitán el montañés D. José Gómez Quintana. El viaje inaugural lo hizo a Extremo Oriente, a Singapur, continuando después a Manila, puertos que tocó con relativa frecuencia trayendo a Santander exóticas mercancías y ríos cargamentos de aquellos lares, si bien alternando con viajes a Cuba con harinas.