

COSTAS DE ROCHA (URUGUAY): OTRA COSTA DE LA MUERTE

José Ramón SOTO RODRÍGUEZ



*¡Al Uruguay, guay
yo no voy, voy
porque temo naufragar...!*

(Charlestone de la casquivana década de los 20).

Prólogo



UANDO preparaba un artículo que vio la luz en la REVISTA de diciembre de 2004, sobre la Costa de la Muerte, inducido por la lectura del último libro de cierto coruñés universal, tuve necesidad de utilizar material de la Biblioteca de la (ya soy viejo para llamarla de otro modo) Zona Marítima del Cantábrico; al comentar con la bibliotecaria el asunto que pretendía abordar, me mostró un par de libros que dormían allí y que hablaban de una remota zona, comparable, en lo que a naufragios se refiere, a nuestra esquina del noroeste. Habían sido adquiridos en Montevideo por un marino mercante de la casa, sabedor —de casta le viene al galgo— de que serían muy bien acogidos entre los fondos de la Biblioteca. A mi amiga Carmela, la bibliotecaria, le traían a la memoria aquel viejo charleston que todavía sonaba en nuestra infancia. Desde el momento en que los tuve en las manos, di por hecho —¡vaya hombre!— que escribiría este artículo. Aunque no probable, sí es posible que exista algún despistado que, como yo, ignore la particular existencia de Rocha.

Mi brigada cruzó la zona que nos ocupa en el buque escuela por antonomasia, un día entre el 18 de febrero y el 4 de marzo de 1967, en el curso de la navegación de Santos (Brasil) a Puerto Belgrano (Argentina). En cuanto al



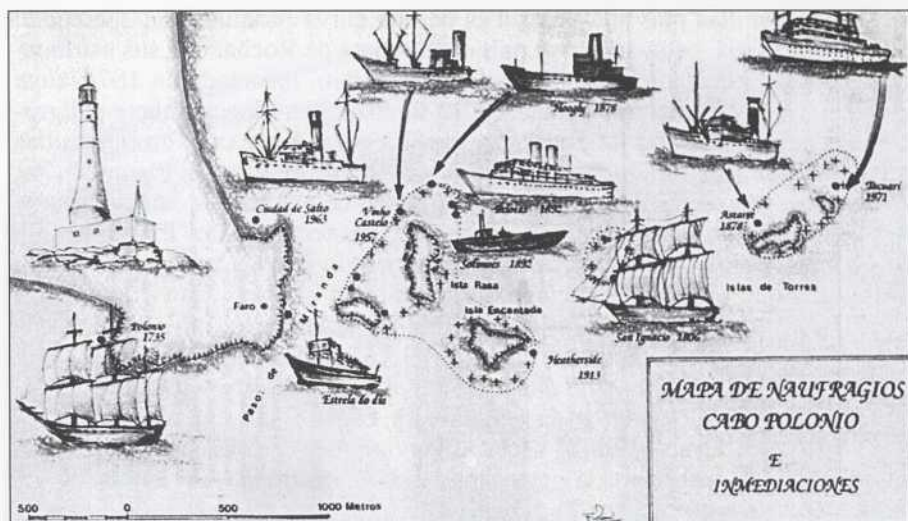
temible pampeiro o pampero —ya aparecerá más adelante—, bien que nos machacó a la salida de ese último puerto, cuando navegábamos en demanda de la magallánica Punta Arenas, en el mismo marzo de aquel año que, ay, no volverá. Por cierto, cuando lo comenté con los restos —útese un tono ligeramente despectivo para pronunciar esta palabra, *restos*— de la brigada que todavía permanecemos fieles a este rincón de la esquina de arriba a la izquierda y que invocamos a la nostalgia cada viernes del año en torno a sendos cafés matutinos para poner en práctica la máxima del latino

Marcial «poder gozar de la vida pasada es vivir dos veces», aunque —¡siempre hay algún optimista bien informado!— el españolísimo colombiano Alvaro Mutis, el genial creador de *Maqroll el Gaviero*, sostiene que la nostalgia no es más que la mentira por la cual nos acercamos más pronto a la muerte; cuando comenté, decía hace un rato, lo de aquella navegación, salió el memorión de turno recordándonos que el tal pampero nos había obligado a fondear en puerto Madryn, al fondo del golfo Nuevo y al socaire de la península Valdés, para reparar la cebadera del bauprés (¡que 38 años no es nada!).

Pues de eso, de la uruguaya costa de Rocha y sus naufragios, y apoyándome, sobre todo, en el libro de Juan Antonio Varese citado en la bibliografía, quiero hablarles y sacar a la luz —insisto, para aquellos que desconozcan su existencia— la historia de una zona que poco tiene que envidiar a nuestra Costa de la Muerte.

El escenario

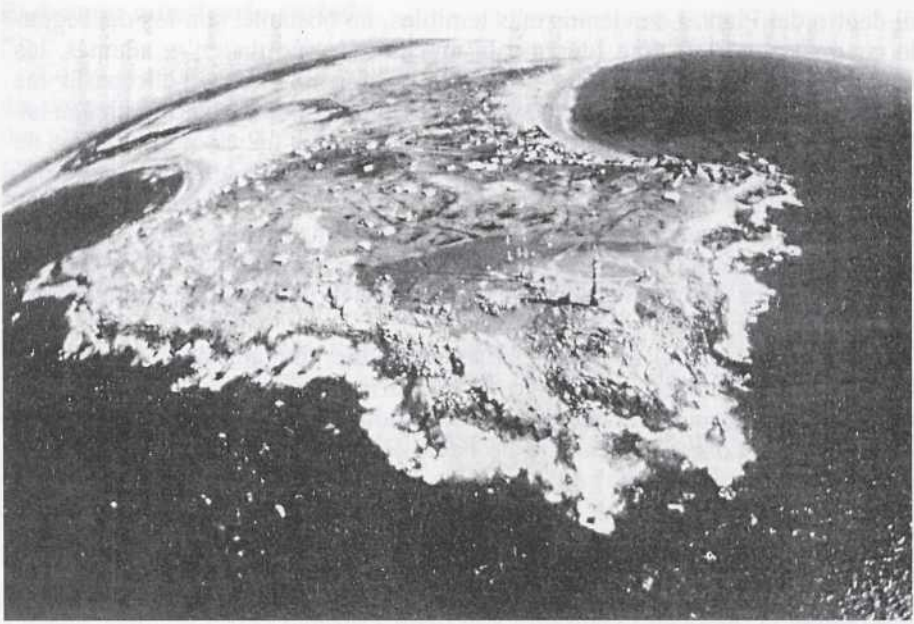
Navegando desde el Atlántico, enfilando ya hacia el Río de la Plata, pasado el faro de Chuy, empiezan a divisarse las uruguayas costas de Rocha, extendidas más de cien millas hasta el límite con Maldonado. Desde muy lejos se atisba la imponente granítica de la isla del Marco (Castillos Grandes), cuyos elevados peñones hacen pensar en una fortaleza medieval semiderruida.



Esa isla, referencia obligada para navegantes, dio nombre a la costa circundante (Castillos). Se trata de una región pródiga en accidentes geográficos. En esta tierra agreste, barrida por los vientos y sacudida por violentos temporales, y en donde campea a sus anchas el lobo marino, el pasado se mezcla con el presente. Son frecuentes los hallazgos de asentamientos indígenas, lítica huella que los vientos dejan al descubierto sobre las dunas. Sus primeros habitantes ocuparon el área antes de la conquista y lo hicieron en un ambiente de condiciones climáticas similares a las actuales.

Desde la época colonial fue escenario de importantes hechos históricos, entre ellos el asentamiento del mojón demarcatorio de los límites entre España y Portugal, convenido en el Tratado de Madrid de 1750. El arroyo de Chuy es el límite entre Brasil y la República Oriental del Uruguay. Esta zona de Castillos, de innumerables varadas, es, no obstante, magnífico refugio para el *pampero*.

Según ganamos latitud, el accidente geográfico que primero aparece es el cabo Polonio, y siguiendo la línea de costa se prolongan las playas solitarias y bravías, tan desiertas ayer como hoy. La etimología del cabo Polonio resulta curiosa. La primera versión asegura que se llama así desde que varó en él el navío del comercio de Cádiz, *Polonio* (luego hablaremos de él) que, cargado de ricos efectos con destino al Río de la Plata, naufragó y se perdió en la noche del 31 de enero de 1753. La segunda se refiere al nombre del capitán del galeón español de 460 toneladas nombrado *Nuestra Señora del Rosario, Señor San José y Las Ánimas* (!), que no era otro que Poloni o Polloni. No falta quien considera este cabo Polonio lugar maldito, donde incluso la magnética desdeña su cometido.



Cabo Polonio desde el aire. (Foto: H. y J. Testoni, 1991).

La costa citada entre Chuy y punta del Este (bastión norte de la abertura platense) es una tierra dura y agreste, habitada por gauchos en contacto con la mar y pescadores aferrados a la tierra, en permanente lucha por defender su identidad. Recorrida primero por el indígena en sus periódicas migraciones, descubierta luego por lusitanos y españoles, codiciada más tarde por exploradores y piratas y poblada, finalmente, por colonizadores, náufragos e inmigrantes, pocas regiones del mundo han merecido el apodo de *Infierno de los Navegantes* con más propiedad y posesión que estas costas oceánicas. Según dejaron escrito los expertos marinos y cartógrafos españoles Miguel Lobo y Pedro Riudavets, a principios del XIX la navegación por el Río de la Plata era considerada tan peligrosa que las compañías aseguradoras inglesas y francesas fijaban una tasa complementaria desde Castillos hasta Montevideo y Buenos Aires, equivalente a la de los viajes de ultramar y los capitanes destinados al Plata recibían, unidas al rol, instrucciones expresas para la recalada.

Desde las primeras exploraciones, estas aguas despertaron serio temor entre los marinos por la fuerza y lo intempestivo de vientos y corrientes, en especial *el pampero* y, sobre todo, las sudestadas, que pueden llegar a producir grandes cambios en cuestión de minutos. Los *pamperos* son vientos del tercer cuadrante (SO al SSO) y son llamados así por el lugar en donde son engendrados. Se apodan vientos sucios y duran alrededor de tres días; originan tempo-

ral dentro del Plata. Los vientos más temibles, no obstante, son los del segundo cuadrante, por su gran fuerza y la mucha mar que meten y, además, los temporales vienen con agua y cerrazón, si bien no suelen sobrepasar las 24 horas. Mayo y septiembre son sus meses favoritos, aunque no desdeñan los de abril y octubre. Ni que decir tiene que estos vientos fueron los culpables de la inmensa mayoría de los naufragios acaecidos en la costa atlántica uruguaya. «La corriente producida por los vientos del S al SE aconcha de tal modo sobre la costa que, si a causa de un temporal de ésta última parte se viese un buque empeñado en aquella costa, muy difícil le sería salir del empeño» (Boucarut). Los traicioneros fondos coadyuvan a mantener vivo este respeto, con restingas y numerosos bancos de arena y piedra.

La expresión *Infierno de los Navegantes* fue acuñada por el ya citado M. A. Boucarut, teniente de navío de la Marina imperial de Francia, en su *Manual de navegación del Río de la Plata*, traducido y adicionado por el capitán de fragata Lobo y el teniente de navío Riudavets (1858). Estos mismos editaron su propio manual en 1866. De él extractamos: «El viento Sur o Sureste es el más peligroso. Si coge al barco fuera del río va a parar, con la deriva, hacia la costa de Castillos. Así es como el temporal del SE es más temible que el pampero, manifestando la experiencia que los naufragios por temporal han acaecido casi siempre con vientos del segundo cuadrante (...)».

Recorriendo la historia desde la época colonial hasta nuestros días, se han producido en esta costa miles de encallamientos y naufragios, tantos y tan variados que los navegantes no han dudado en hablar de *cementerio de barcos*.

Al igual que sucediera en nuestra Costa de la Muerte hasta no hace muchas décadas, el paso del tiempo y sus acaecimientos, es decir, la vida, se databa por barcos naufragados. También, como en toda costa con abundancia de naufragios —y, si ha lugar, lo veremos en su momento—, la figura del raquero cobra carta de naturaleza. Así fue, así es y así será. Incluso se cuenta, como en tantos otros sitios, que el nombre de la barra de balizas trae su origen de la leyenda que atribuía a los pobladores costeros la colocación de luces móviles para confundir a los navegantes. Los *ponchos negros* (bandidos costeros que vivían de esto) completaban la faena. Existía, sin embargo, una actividad casi exclusiva de estas costas: la playada. Consistía en retirar de la ribera todas las maderas, tapas de bodega, etc., que la mar traía. Se colocaban en la playa *paradas* (los degustadores de literatura hispanoamericana sabemos que significa *de pie*), es decir, se clavaban en la arena y se seguía recorriendo la costa haciendo lo mismo con todos los objetos flotantes que llegaban. De regreso los iban recogiendo. Implicaba todo un código de honor, pues nadie tocaba una madera playada por otro. Todo esto desapareció, primero con los turistas, que desconocían el sistema, y luego, con los nuevos métodos de embarque por contenedores.

El drama: muestrario variado

Como el espacio que me concede la REVISTA, siempre generosa, es limitado, debo constreñirme a reseñar los naufragios y varadas más sonados, ocurridos todos en la zona que nos ocupa. El primer caso del que se tiene noticia lo protagoniza Francisco Torres, de la expedición de Solís, quien en 1516 perdió su buque en Castillos y tuvo el malhadado privilegio de encabezar la fatídica lista.

El libro de Varese refiere, entre 1516 (Torres) y 1977 (Cathay 8. Atunero chileno) alrededor de doscientos accidentes, abundando, afortunadamente, los naufragios sin pérdida de vidas humanas; quizá no sea ajeno a ello el factor de lo aplacerado de gran parte de aquella costa.

No escasean, aunque aquí no se citen, los buques de guerra de distintos países americanos.

Vamos con apenas una decena de casos que hablen por los doscientos.

La odisea de La Limeña

El navío *Nuestra Señora de Arriarte y Señor de San José*, apodado *La Limeña*, salió de Cádiz para El Callao el 12 de marzo de 1784, al mando del capitán don Matheo de Oyarvide, llevando 170 almas entre tripulantes y pasajeros.

El 27 de octubre (ignoramos sus escalas), al intentar doblar el cabo de Hornos, con una mar muy brava y temperatura bajo cero, toparon con un témpano de hielo que aplastó el bauprés, viniéndose abajo los tres mástiles. Durante varios días todos los hombres de a bordo intentaron hacer gobernable el barco, que marchaba a la deriva a merced del viento y las corrientes. Se había acabado la provisión de alimentos frescos y sólo les quedaba bacalao salado, tasajo y dulce. Desde mediados de septiembre el escorbuto ya se había hecho dueño del navío y habían muerto varios tripulantes.

Cuando por fin, con enormes dificultades, el buque se pudo gobernar, el capitán cometió —¡qué listos somos a toro pasado!— un grave error: en lugar de dirigirse a puerto Soledad de las Malvinas (que dependía del apostadero naval de Montevideo, donde podían hallar auxilio, pues disponía de un buen hospital de dos plantas y en él se encontraba un bergantín español), Oyarvide decidió hacer por Montevideo, con vientos contrarios.

Al alcanzar la latitud del Río de la Plata, una fuerte sudestada les quebró lo que quedaba de trinquete y fueron arrastrados hacia la ensenada de Castillos, donde pudieron fondear. A estas alturas habían muerto ya 99 tripulantes por el escorbuto y, estando el resto postrado y moribundo, se envió a tierra en el único bote que merecía tal nombre al maestro Xavier María Aguerre, con la intención de pedir auxilio en Maldonado o incluso en Montevideo.

Aguerre alcanzó Montevideo. Enterado el apostadero del peligro que corría *La Limeña* envió de inmediato en su auxilio al bergantín *Ardilla* y a la barca *Cartagena* con provisiones y tripulación de relevo. Por el estado de la mar y los vientos contrarios (se habían ido al norte, no falla) demoraron varios días su llegada al fondeadero de *La Limeña*.

En tierra ya se encontraba para colaborar en el salvamento un alférez de dragones de Maldonado con varios soldados y una cincuentena de vecinos del lugar. El *Ardilla* pagó también su tributo a la mar, pues el segundo piloto, cuatro marineros y un mulato (*sic*) se ahogaron al volcar un bote.

Finalmente, los tripulantes de *La Limeña*, todos muy enfermos, fueron trasladados a la *Cartagena* y los tres barcos zarparon para Montevideo. Durante esta última corta travesía murieron todavía 26 enfermos más, haciendo un total de 125 muertos, de los 170 que habían salido de Cádiz.

En Montevideo fue reparado el navío y con arboladura nueva salió en demanda de El Callao el 20 de junio de 1785, 15 meses después de su salida de España. Y ahí lo dejamos, con Magallanes y Hornos por la proa...

La tragedia del Leopoldina-Rosa

«A partir de septiembre de 1841 aparecen en los diarios de Bayona anuncios de la partida del *Leopoldina-Rosa*, proveniente de Le Havre, al que se le han efectuado importantes reparaciones por un monto de 90.000 francos. Los armadores invitan a los agentes de seguros a visitar el navío mientras está vacío para verificar su perfecta solidez. El viaje se hará con tripulación francesa, bajo el mando del capitán Hipólito Frappaz (que ha efectuado once viajes al Plata) y de Segundo, Churito, alias Gravillo, asistido por un médico, un enfermero y dos ayudantes mujeres. El precio del viaje será de 280 francos (contra 300 a 325 en los otros buques) y los pasajeros tendrán carne vacuna fresca por lo menos dos veces por semana. El armador será de la partida.»

Carta de Monsieur Douyrou al Dr. Lezama (27 abril de 1992).

El Río de la Plata vivía por los años 1835 y siguientes, con la presencia de Rosas y las divergencias entre los caudillos Orive y Rivera, una situación de permanente inestabilidad que desembocaría, a partir de 1843 en el sitio de Montevideo.

Por aquella época, de este lado del Atlántico y ajenos, con toda seguridad, a la situación política de estos países, cientos de franceses, vascos y bearneses se aprestaban a engrosar la corriente inmigratoria más importante de aquellos tiempos.

Frente al laconismo de los anuncios, en los periódicos de Bayona, de la salida de buques de este puerto y de Burdeos, aparece el retórico del *Leopoldi-*

“Teatro Nacional

Función francesa a beneficio de los desgraciados naufragos de la barca LEOPOLDINA-ROSA.

El martes 9 de Agosto, después de una brillante sinfonía dos aficionados franceses ejecutarán las siguientes piezas:

1ª - Simple Histoír - Simple sencilla Pieza en un acto del célebre Scribé.

2ª - Le dernier jour de Fortune - El último día de fortuna

Pieza de un acto del mismo autor

3ª - La Marraine - La Madrina

Pieza graciocísima de Scribé, con la cual concluirá la función.

Nota. Los cantos serán sostenidos por un cuarteto compuesto por el señor Baltazar y acompañado por la orquesta del Teatro.

Los aficionados esperan que este respetable público cooperará con su asistencia a esta obra verdaderamente filantrópica.”

El Nacional (Montevideo, 6 de agosto de 1842).

na-Rosa. No faltaba, ésa es la verdad, ningún argumento para alentar las inscripciones.

El 31 de enero de 1842 salió de Bayona para Montevideo el tres palos francés *Leopoldina-Rosa*, con un cargamento de vino, víveres diversos y 265 pasajeros. Es probable que el buque —como requiere la tradición— hiciese escala en Pasajes, lo que daría razón de la duración total de la travesía, que superó los cuatro meses. Allí embarcarían emigrantes españoles y aun franceses desprovistos de pasaporte. Tal vez nunca sepamos en detalle cómo estaba constituido el grupo humano del *Leopoldina-Rosa*, ni cuántos niños, mujeres y hombres conducía. Debemos conformarnos con la cifra total de 303 personas que aparecen en la prensa de la época.

La narración dramática y escueta de los acaecimientos ocurridos ya próximos al continente sudamericano dice que durante tres días el buque fue machacado por un temporal del —¡cómo no!— SSE y, arrastrado por viento y corrientes tocó la costa de Castillos el 9 de junio de 1842 a las 0415 con un tiempo muy oscuro. No estaba lejos de tierra, pero todos los intentos, tanto con botes como con expertos nadadores para dar la maniobra de un andarivel, fracasaron. Durante todo el día la mar fue arrebatando hombre tras hombre del buque y destrozándolos sistemáticamente. Mucha gente alcanzó la playa, pero una gran mayoría expiró. Se calcula que se ahogaron más de 200 personas.

Debemos reseñar, para constancia de los hechos, que los infelices que quedaron a bordo vieron durante todo el día individuos que recorrían la playa

romper y saquear los baúles que la mar arrojaba a tierra y responder con amenazas a quienes osaban hacerles algún reproche.

Este asunto de los raqueros originó una polémica entre los periódicos *Le Moniteur* y *El Constitucional* e incluso tuvo repercusiones en la prensa francesa y española en general, dividiéndose las opiniones entre los contrarios a la emigración y los agentes marítimos, que seguían insistiendo en la riqueza rápida y fácil que era posible obtener en el Río de la Plata.

Por cierto, el 9 de agosto de aquel lejano año tuvo lugar en el Teatro Nacional de Montevideo una función artístico-musical pronáufragos del buque, lo que supone otra circunstancia más, evocadora de cierto naufragio en nuestra Costa de la Muerte.

El buque de Polloni, (a) Fresdiburg

He disfrutado con la lectura de las historias que narran los investigadores en relación al ya mencionado *Nuestra Señora del Rosario*...

La primera la suscribe el Dr. Jones Brown, por entonces director del Archivo Histórico Nacional Uruguayo. El Dr. Jones publicó entre 1907 y 1924 una serie de artículos en la *Revista Histórica*, dedicando 30 años de su vida a clasificar y ordenar los fondos documentales del ex Archivo General Administrativo; de él sacó los autos del naufragio del navío que nos ocupa.

Según estos, el *Nuestra Señora del Rosario*... salió de Cádiz el 11 de noviembre de 1752, al mando del capitán Joseph Polloni, con carga general y, entre tripulantes y pasajeros, unas 318 personas, incluida una misión de sacerdotes destinados a América. Portaba, además, 819.752 pesos en tesoros del Perú.

Arrumbó a Canarias y entró en Santa Cruz de Tenerife, en donde pasó varios días con el pretexto de refrescar víveres y aguada. Al salir de puerto fue seguido por otro mercante inglés. A poco de andar, ambos pararon y el capitán Polloni hizo varios viajes a bordo del inglés, del que siempre regresaba con cajones de mercaderías. Efectuado este sospechoso transbordo en la mar, continuó viaje al Plata. Según algunos tripulantes y pasajeros, el comportamiento del capitán, primer piloto José de Arturo y otros oficiales fue bastante irregular, celebrando cenas particulares de las que salían embriagados de vino de Chipre, contenido oficial de los cajones embarcados.

El 31 de enero de 1753, con tiempo bonancible, el navío, pasados Castillos, tocó en un arrecife y las bombas no eran capaces de achicar el agua que entraba. Cuando la luz del madrugador crepúsculo veraniego lo permitió, se desembarcó a todo el personal y cargamento, que fueron depositados en la playa sin novedad.

Una vez en tierra, el piloto De Arturo desapareció, cuando ya andaba en bocas su culpabilidad en el siniestro. El capitán Polloni alcanzó Montevideo

por tierra y consiguió del gobernador Viana los medios de auxilio, ordenando éste la formación de un auto que encomendó al teniente de Oficiales Reales don Cosme Álvarez.

El piloto De Arturo fue tomado preso y encerrado en la ciudadela. Al haberse desvinculado algunos cajones de los recibidos del bergantín inglés, se vino a saber que su contenido eran barajas y, por ende, un contrabando, ya que tabaco y naipes estaban sujetos a *estanco*, su comercio prohibido y su venta dependiente del control de la Administración de Tabacos y Naipes.

En fin, Cosme Álvarez no consiguió hacerse con la mercancía que quedó en buen estado y el piloto acabó fugándose de la ciudadela.

Pasado tiempo, un vecino llamado José Galván, al que sucederían sus hijos, consiguió de la Administración permiso para retirar todo lo retirable, incluidos los cañones, con premio de la mitad de cuanto condujera. Esto duró hasta 1760. Lo curioso es que, a lo largo de estos años, el vecino Galván siempre nombró al buque como *Polonio*. Así se escribe la Historia.

La segunda versión de que hablábamos más arriba la firma el investigador norteamericano Robert E. Marx, autor del libro *Shipwrecks in the America*, publicado en Nueva York en 1987, en donde incluye al *Nuestra Señora del Rosario*... en la lista de barcos con cargamento de interés y probables tesoros, apostando por que el buque provenía realmente del Perú, disimulando la procedencia por temor a piratas y ladrones.

Esta segunda versión ofrece, en general, escaso crédito. Como siempre se dijo, el papel lo aguanta todo.

Andrés de Oyarvide

El *San Ignacio de Loyola* salió del apostadero de Montevideo el día de Nochebuena de 1805, al mando del teniente de fragata de la Real Armada don Andrés de Oyarvide. Nunca más se supo de él, aunque la tradición oral da por sentado que naufragó frente a las costas de Rocha.

Si a un naufragio se le puede aplicar el adjetivo de *injusto*, éste es el caso.

Oyarvide pasó más de treinta años en estas regiones al servicio de la Corona de España. Su obra cumbre fue el levantamiento de las costas atlánticas y platenses, labor que llevó a cabo entre 1800 y 1804, con tanto esmero y solvencia que muchas de sus indicaciones siguen vigentes todavía.

Los naufragos del Astarté

El vapor *Astarté*, matrícula de Glasgow, salió de Cardiff para Montevideo y Buenos Aires con carga de carbón, consignado a Woodgate y Hos, al mando del capitán John Bayn, con 32 tripulantes.

El 31 de enero de 1878, con mar y viento del segundo cuadrante, no dio el resguardo suficiente al engañoso cabo Polonio y ...allí se perdió. Cuando se tuvo noticia del naufragio se enviaron de Montevideo dos auxilios de la Marina uruguaya, el *15 de Enero* y el *Toro*, quienes sólo pudieron extender acta de defunción. Cuando llegaron a la zona sólo quedaba el testigo del palo de popa del buque, el que, velando, había servido de frágil e inseguro sostén a ocho individuos que, a la postre, sólo consiguieron prolongar su agonía.

Se salvaron, únicamente, los llamados William Parsons (piloto) y Donald Rondell (maquinista) quienes, a nado, lograron alcanzar un islote próximo, donde aguantaron dos días a base de comer carne cruda del abundante lobo marino. Desesperados, improvisaron una balsa con una vela de fortuna, con la esperanza de alcanzar el continente, pero el mismo viento que echó el barco a las piedras les llevó 30 millas mar adentro. A punto de perecer, una brisa del ESE los lanzó a la playa, en donde resucitaron el 3 de febrero de 1878.

La tragedia del Amelie

Una goleta uruguaya que buscaba, frente a un pampero, el socaire de la isla de la Palma, en la zona de Santa María, llevó a Montevideo, en octubre de 1868, la tétrica noticia de que en su fondeadero había aparecido un bote con una veintena de cadáveres, entre ellos el de una madre con su hijo en brazos. Como quiera que entre los harapos de aquellos desgraciados apareció un papel en el que se leía *Amelie*, se dio por hecho que el probable naufragio (el buque o sus restos no aparecieron) era el del bergantín francés *Bonne Amelie*, que había salido de Burdeos para Buenos Aires el 14 de agosto. Pero... el tal *Amelie* entró en la quinta provincia gallega el 19 de octubre, sin novedad.

El *Siglo de Montevideo*, en su edición del 5 de noviembre de 1868, anunciaba que, según informes oficiales, el buque naufragado era, positivamente, el *Lise Amelie*, capitán Vertier, precedente de Le Havre.

Aquí aparece una nueva circunstancia que nos hace evocar a nuestra Costa de la Muerte con ocasión de la modernización del faro de Villano: la tragedia del barco francés, con la muerte de tripulación y pasajeros, fue el detonante para que se resolvie-



Faro del cabo de Santa María en 1890.

ra la instalación de un poderoso faro en el cabo de Santa María, e incluso se llegaron a formular denuncias contra los fareros de punta del Este y de isla de Lobos, que no siempre encendían las luces, ya que la empresa concesionaria del servicio, que también lo era de las matanzas autorizadas de lobos marinos, temía espantar, con los destellos, a los animales en época de celo.

El viaje inaugural del Tacora

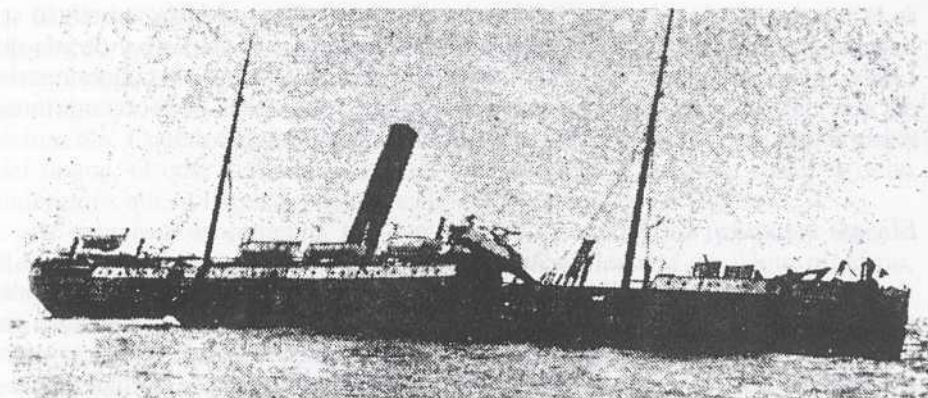
Recién salido de los astilleros, zarpó de Liverpool para Montevideo el 4 de octubre de 1872 el vapor inglés *Tacora*, de la Línea del Pacífico, con escalas en Burdeos, La Coruña, Vigo, Lisboa y Río de Janeiro, con 476 pasajeros emigrantes. Tras una cómoda navegación y en tiempo récord (18 días esperaban hacer entre Lisboa y la capital de la república oriental), el día 28, alrededor de las 0300, el buque tocó con el bajo Speedwell, de las islas Palomitas, en la zona de Santa María o punta de Rocha. A la vista de la averías, el capitán Steward optó por varar su barco en la playa, lo que logró tras un cuarto de hora de navegación, ya que el agua no había apagado todavía los fuegos.

La mar ya era mucha, pero como la distancia a tierra era escasa se arriaron un par de botes. Del primero se ahogaron dos tripulantes, del segundo una decena de pasajeros franceses e italianos. Fueron las únicas víctimas del naufragio. Poco a poco, y tras lograr dar un cable a tierra, pasaje y tripulación alcanzaron la playa, si bien pasaron un par de días, en tanto no llegaron auxilios de Montevideo y Maldonado, en la más absoluta penuria, sin ropa ni alimentos. Al cabo, la cañonera inglesa *Pearl*, la corbeta de igual nacionalidad *Pyladis* y el vapor argentino *Porteña* lograron alcanzar la zona y condujeron a más de 400 personas a la capital uruguaya. (Fueron más afortunados que las más de mil almas de otro buque inglés, también en viaje inaugural, a quienes estaban aguardando las gélidas aguas del Atlántico norte para recibirlos cuarenta años más tarde). Tan sólo una semana después de la tragedia del *Tacora*, se perdió contra las restingas de la isla de la Paloma el buque inglés *Isabella*, capitán Nughes, de Liverpool para Buenos Aires. Sólo se salvó un hombre.

Este año, el 1872, fue especialmente dramático en lo que a naufragios se refiere. A los dos años, el faro de Santa María era ya una esperanza para la más segura navegación en estas fatídicas aguas.

La catástrofe del Poitou

El naufragio más nombrado, quizá, de este *Infierno de los Navegantes* ocurrió en la noche del 7 de mayo de 1907, y su víctima, el citado vapor francés, botado en 1883, con 2.900 t repartidas entre sus 96 metros de eslora por 12 de manga.



Poitou. (Foto: J. L. Adami, 1907).

Había salido el 6 de abril de Marsella, al mando del capitán Ribes, con carga y pasaje para Barcelona, Valencia, Málaga y Gibraltar, amén de los puertos americanos. Cuando dejó Santos (Brasil) el 3 de mayo con tiempo lluvioso y mar gruesa del sur, portaba 500 toneladas de mercancías y, entre pasaje y tripulación, más de 300 personas. Se repartían entre inmigrantes italianos, españoles, turcos y una veintena de ex cosacos que pretendían radicarse en el sur patagón. En la madrugada del día 5 el tiempo empeoró, impidiendo cualquier observación astronómica. Esa tarde el capitán creyó estar tanto avante con el faro de Mostardas. El tiempo seguía empeorando. Entre las 0800 y las 0900 del día 6 avistó un vapor italiano, probablemente el *Ravenna*. A las 1600 creía navegar por el canal del cabo de Santa María y continuó la navegación con el mismo pésimo tiempo. A las 1830, al entrever unas confusas luces, quiso creer que eran el faro de Lobos. Corrigió el rumbó según su errónea estima y a las 0740 ordenó lo que se suele ordenar en estos casos: toda la caña a una banda y atrás emergencia. Era tarde.

El barco varó a 60 metros de la playa y se atravesó. Cuando la luz del alba lo permitió, cuatro marineros intentaron dar a tierra un cable. Los dos primeros perecieron. El cuarto, un mecánico llamado Scott, alcanzó la playa pero, extenuado, también murió. Como pasa siempre en estos terribles casos, unos lograron alcanzar la playa y otros se perdieron en esos trágicos 60 metros (qué fácil nos parece, mientras leemos esto, poder hacer pie tras esos miserables 60 metros). A esa altura el buque ya despedía olor a podredumbre.

En fin, se ignora el número de víctimas, aunque se estiman próximas a las cien. Hubo, como siempre, héroes anónimos y héroes con nombres y apellidos. El capitán Ribes reconoció como causa del naufragio un error en la navegación provocado por un tiempo infernal. El buque fue abandonado, a todos los efectos, el 23 de ese mes de mayo, tras desembarcar lo que se pudo.

En los primeros años setenta del siglo que acabamos de dejar, todavía se rescataron varios barriles herméticamente cerrados que contenían revólveres españoles, tan bien conservados que fueron requisados por las autoridades.

El Evergreen. De los periódicos

«No sabemos qué origen pudo tener la noticia que circuló ahora hace tres o cuatro días de que el bergantín inglés *Evergreen*, naufragado en la costa de Castillos Grandes, había sido saqueado por una porción de gente armada y que los interesados habían tenido que abandonar, en consecuencia, aquel puerto con los objetos ya salvados.

La especie es absolutamente falsa, pero bastante culpable, y digna de que la policía hiciese un escarmiento en el inventor de ella, si le fuese posible averiguarlo, porque en ningún país civilizado debe dejarse impune una calumnia de tal trascendencia a la moral de sus habitantes y mucho menos en los que, como éste, han acreditado siempre su carácter filantrópico y hospitalario en los naufragios que por desgracia han sufrido los extranjeros en sus costas...»

El Universal, Montevideo, agosto 24 de 1833.

«Aviso de la policía.

Desde que empezó a circular la noticia en esta Capital que el bergantín inglés *Evergreen*, naufragado en la costa de Castillos, había sido saqueado por una porción de gente armada, trató el Jefe que firma de averiguar los datos en que se fundamenta aquella, asegurándose que era enteramente falsa, buscó el origen de una voz tan perniciosa y degradante a los habitantes del Estado, cree haber conseguido el objeto, y hoy dará cuenta al Superior Gobierno y le instruirá de los antecedentes, para que en su vista resuelva lo que juzgue conveniente.»

Lamas. Montevideo, agosto 24 de 1833.

El Universal, agosto 26 de 1833.

«Montevideo, setiembre 8 de 1833

Remates. Por Carreras y Ojer

El 13 del corriente se han de rematar los efectos que abajo se especifican pertenecientes al cargamento del bergantín inglés *Evergreen*, naufragado en Castillos:

Liencillos de algodón, madrases y platillas, brines asargados, cocos blancos, zarzas para vestidos y colchas, astracanes, casinetas, muselinas para vestidos y cortinados, irlandas de hilo superiores, alemanisco para manteles,

nanquines de algodón, pañuelos de rebose y de manos, listados de varias calidades, medias de algodón, zapatos para hombre, sargas de seda, alfombras y otra porción de efectos...»

Y yo añado: sólo estos nombres, hoy ya olvidados, justificaban la almoneda.

Epílogo

Tras las obligadas lecturas, en especial la del libro de Varese, quedé sorprendido por la cantidad de circunstancias coincidentes con los naufragios de nuestra Costa de la Muerte. Varía, cómo no, la configuración de la costa y los cuadrantes generadores de los temporales, pero a distintas causas corresponde el mismo efecto. Varada tras varada, naufragio tras naufragio, han ocasionado, a lo largo de los años, decenas y decenas de muertos y desaparecidos. (No he escrito cientos porque la palabra me asusta, aunque tras el apocalíptico maremoto del Índico esto parece casi intrascendente. Pero, para quien se ve inmerso en ella, tan dramática es una tragedia con un solo muerto como otra con cien mil, si ese muerto es suyo). Esta costa de Rocha puede parangonarse, aun a su pesar, no sólo con nuestra costa gallega, sino con otras regiones trágicamente célebres, llámense cabo de Hornos, de las Tormentas, Cod, los cayos de Florida.

Para mí resultó novedoso todo lo que compilé y que aquí expongo. Si existe algún improbable lector en mis circunstancias, le ruego que se sienta destinatario de estas páginas.

BIBLIOGRAFÍA

- BOUCARUT, M. A.: *Manual de la Navegación del Río de la Plata*. Traducido y adicionado por el capitán de fragata Miguel Lobo y el teniente de navío Pedro Riudavets. Madrid. Imprenta de Tomás Fortanet (1858).
- LUSSICH, Antonio D.: *Naufragios célebres en el Cabo Polonio, el Banco Inglés y el Océano Atlántico*. Vinten Editor. Montevideo. Uruguay, 1994. (Primera edición, 1883).
- VARESE, Juan A.: *De naufragios y leyendas en las costas de Rocha*. Editorial Fin de Siglo. Uruguay, 1993.
- Derroteros de las costas de América meridional.