



100 AÑOS

CUERPO DE VOLUNTARIOS DE LOS
BOTES SALVAVIDAS DE VALPARAÍSO

1925 - 2025





100 AÑOS

CUERPO DE VOLUNTARIOS DE LOS
BOTES SALVAVIDAS DE VALPARAÍSO

1925 - 2025

Corporación Museo de Bellas Artes de Valparaíso, Palacio Baburizza

Colaboradores:

Director Ejecutivo: Rafael Torres

Contenidos y Colecciones: Javier Muñoz

Comité Editorial Bote Salvavidas

Bruno Siclari Bravo y Gonzalo Lazo Sepulveda.

Investigación y textos: Piero Castagneto Garviso

Diseño y fotografía: Jaime Ibarra Arancibia

Agradecimientos: Fundación Renzo Pecchenino-Lukas

© 2026. Corporación Municipal Cultural Museo de Bellas Artes de Valparaíso

Reservados todos los derechos de los textos, ilustraciones, imágenes y fotografías de este libro.

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o transmitida mediante cualquier sistema electrónico, mecánico, fotocopiado, grabación o recuperación, o almacenamiento de información, sin la expresa autorización de sus editores.

PALACIO
BABURIZZA | MUSEO
MUNICIPAL
DE BELLAS ARTES
VALPARAÍSO





100 AÑOS

CUERPO DE VOLUNTARIOS DE LOS
BOTES SALVAVIDAS DE VALPARAÍSO

1925 - 2025



▲ Óleo del pintor porteño **Luis Córdoba Uriondo**, 1963, que se conserva en el cuartel del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso.

ÍNDICE

<i>Cartas de Presentación</i>	8
<i>Prólogo</i>	13
<i>Capítulo I</i>	
- <i>Valparaíso, puerto de temporales y naufragios</i>	17
- <i>Las zonas críticas</i>	19
- <i>La época de los grandes naufragios</i>	20
<i>Capítulo II</i>	
- <i>Las instituciones antecesoras</i>	29
<i>Capítulo III</i>	
- <i>El siglo XX y la fundación del Cuerpo, 1925</i>	41
<i>Capítulo IV</i>	
- <i>La era del capitán Christiansen</i>	61
- <i>El Restaurante, nueva tradición</i>	79
<i>Capítulo V</i>	
- <i>El bote salvavidas Capitán Christiansen y la nueva sede</i>	89
- <i>Años postreros y leyenda de Oluf Christiansen</i>	99
<i>Capítulo VI</i>	
- <i>En torno al cincuentenario</i>	111
- <i>Contrastes de los años '80</i>	132
<i>Capítulo VII</i>	
- <i>La época contemporánea</i>	141
- <i>Se estrechan las relaciones internacionales</i>	148
- <i>Los cambios recientes</i>	152
- <i>Emergencias y rescates destacados en el siglo XXI</i>	156
- <i>Las nuevas generaciones de voluntarios</i>	163
- <i>La modernización del material</i>	167
- <i>El CVBSV hoy</i>	174
<i>Apéndices</i>	
1. <i>Presidentes del CVBSV</i>	184
2. <i>Capitanes del CVBSV</i>	186
3. <i>Decálogo del CVBSV</i>	189
4. <i>Himno del CVBSV</i>	191
5. <i>Línea de tiempo de embarcaciones del CVBSV desde 1926 a 2016</i>	192
6. <i>Saludos al CVBSV por el Centenario</i>	194

CARTAS DE PRESENTACIÓN



Es un honor celebrar los 100 años del Cuerpo de Voluntarios de Botes Salvavidas de Valparaíso, una institución centenaria que ha sido ejemplo de compromiso, solidaridad y valentía. Durante un siglo, sus integrantes han dedicado su labor a resguardar y salvar la vida de porteños, porteñas y visitantes, dejando una huella profunda en la historia marítima de nuestra ciudad.

8 | *Las instituciones las hacen las personas, y es por eso que quiero destacar a los voluntarios y voluntarias que, desde sus distintas disciplinas y oficios, acuden al llamado de auxilio de quienes más lo necesitan. Sus acciones, guiadas por la entrega y el espíritu comunitario, han contribuido a mantener seguras nuestras costas y reforzar la identidad marítima que tanto caracteriza a Valparaíso.*

En esta publicación podrán conocer más sobre la historia de esta valiosa institución, y recorrer los diversos procesos ha vivido nuestra ciudad puerto en los siglos XIX y XX. A través de obras del Museo de Bellas Artes de Valparaíso e imágenes de archivo, se presenta un relato que une el arte, historia y memoria.

La Municipalidad de Valparaíso valora profundamente la tarea de quienes han formado parte del Cuerpo de Botes Salvavidas durante estos cien años. Su legado es parte del patrimonio e idiosincrasia de nuestra comuna, y es un motivo de orgullo para todos y todas los porteños.

Por su tremenda labor, envío un afectuoso saludo a cada integrante, activo o histórico, del Cuerpo de Voluntarios del Botes Salvavidas. Esperamos que este centenario sea la oportunidad de renovar su compromiso con la vida, solidaridad y el mar que es parte de nuestra historia.

Camila Nieto Hernández
Alcaldesa de Valparaíso

Valparaíso es una ciudad afortunada en materia de instituciones de servicio público, que gracias a su diversidad, nacieron en ella, y que la llenan de orgullo y reconocimiento. Sin duda, una a mencionar en el Cuerpo de Voluntarios de Botes Salvavidas, que hace un siglo se preocupa de atender emergencias en el mar, tanto en el borde costero como aguas adentro. Su principal preocupación es asistir a quien lo necesite y socorrerlo ante una emergencia en el mar.

Esta institución siempre se ha destacado por su profesionalismo, responsabilidad, valentía y su compromiso a lo largo de este siglo de existencia. Las acciones realizadas por sus voluntarios han contribuido a que estén en un podio fundamental en la ciudad.

Al conmemorarse los primeros cien años de existencia, se ha querido dejar testimonio escrito de su quehacer a través de este libro, en el cual hemos concurrido como Museo de Bellas Artes de Valparaíso, por cuanto estamos conscientes también del aporte al patrimonio cultural de la ciudad que hace el Bote Salvavidas, tanto desde la historia que tiene, como de quienes, a lo largo del tiempo, han participado en su construcción.

Esperamos que la comunidad disfrute de esta publicación, y que al revisar tantas historias y buenas acciones realizadas a lo largo de un siglo, -en donde la vida de las personas siempre ha estado en primer lugar-, valore cada una de las acciones realizadas por tantas personas que componen este lugar.

Quiero agradecer al Cuerpo de Voluntarios de Botes Salvavidas por permitirnos ser parte de esta significativa e inolvidable conmemoración.

Rafael Torres Arredondo
Director Museo de Bellas Artes de Valparaíso



▲ De izquierda a derecha: BS-05 "Valparaíso III", BS-03 "Capitán Christiansen" y BS-07 "Guardián Brito" en el Muelle Prat de Valparaíso. Archivo CVBSV.

Commemorar el Centenario del Bote Salvavidas de Valparaíso es rendir un justo y sentido homenaje a una de las instituciones más nobles y valiosas de nuestra ciudad puerto. Desde su creación, hace cien años, esta organización ha sido un pilar fundamental en la protección de la vida humana en el mar, sosteniendo su labor gracias al compromiso desinteresado de generaciones de voluntarias y voluntarios.

Nacido en un contexto de intensa actividad marítima y portuaria, el Bote Salvavidas surgió como una respuesta solidaria frente a los riesgos propios de la navegación. A lo largo de su historia ha protagonizado innumerables rescates en medio de grandes temporales, encallamientos y accidentes marítimos, auxiliando a tripulaciones, pescadores y trabajadores, muchas veces en condiciones extremas.

Con el paso de las décadas, la institución ha sabido adaptarse a los cambios tecnológicos y operativos del quehacer marítimo, incorporando nuevas embarcaciones, equipamiento especializado y procesos de formación cada vez más exigentes, sin perder nunca el espíritu voluntario que la define. En años recientes, además, ha fortalecido su continuidad integrando nuevas generaciones comprometidas con el servicio y la seguridad en el mar.

La historia del Bote Salvavidas está profundamente entrelazada con el desarrollo portuario de Valparaíso. Desde el auge del puerto como principal puerta de entrada al país hasta su rol estratégico actual en el comercio exterior, su presencia ha sido clave para otorgar confianza y seguridad a la actividad marítima, acompañando silenciosamente el crecimiento del puerto y de la ciudad.

Esta relación virtuosa entre puerto y comunidad se expresa en valores compartidos: la responsabilidad, la cooperación y el respeto por el mar. El Bote Salvavidas encarna ese espíritu solidario que ha permitido a Valparaíso proyectarse como una ciudad abierta al mundo, donde el desarrollo portuario convive con un profundo sentido humano y con la convicción de que la seguridad y la vida deben estar siempre en el centro del quehacer marítimo.

Como empresa portuaria estatal, Puerto Valparaíso reconoce en el Bote Salvavidas a un aliado histórico y a un símbolo vivo de la identidad marítima porteña. En este centenario, expresamos nuestro más profundo reconocimiento a todas y todos quienes han sido parte de esta admirable historia. Que este libro sea testimonio de un siglo de valentía, solidaridad y compromiso, y una inspiración para proyectar este legado en el tiempo, resguardando la vida en el mar por muchos años más.

Valparaíso honra a una institución que ha sabido servir, dejando una huella imborrable en la memoria porteña.

100 AÑOS
CVBSV



100 AÑOS

CUERPO DE VOLUNTARIOS DE LOS
BOTES SALVAVIDAS DE VALPARAÍSO

1925 - 2025



▲ *BS-03 "Capitán Christiansen" el histórico bote salvavidas de Valparaíso. en servicio desde 1957 al año 2001.*

PRÓLOGO



Bruno Siclari Bravo
Presidente CVBSV

Hay algo profundamente conmovedor en mirar el mar de la bahía de Valparaíso y pensar que, durante cien años ininterrumpidos, siempre ha habido un grupo de hombres y mujeres dispuestos a desafiar su furia para salvar a un semejante.

Este libro no es solo una recopilación de fechas y fotografías. Es nuestra bitácora más preciada. En estas páginas late el corazón de nuestra institución: están las noches de temporal, el rugido del viento, el inconfundible llamado histórico de nuestra campana de emergencia, pero sobre todo, está el valor inquebrantable de cientos de voluntarios que han vestido nuestro uniforme a lo largo de un siglo.

Escribir sobre cien años de historia nos obliga a mirar hacia atrás con gratitud. Honramos a nuestros fundadores, a quienes nos precedieron en el servicio voluntario, cuyo sacrificio supremo es el faro que guía nuestra vocación. Asimismo, en estas planas se plasma un tributo silencioso a nuestras familias; a quienes se quedan en tierra firme esperando nuestro regreso tras cada zarpe. Sin su apoyo incondicional, nuestra labor sería imposible.

Hoy, a cien años de nuestro primer zarpe, los botes son más veloces modernos y tecnológicos, pero el espíritu del Bote Salvavidas de Valparaíso permanece intacto. “Seguimos siendo ciudadanos comunes unidos por una vocación de servicio extraordinaria”.

Invito al lector a sumergirse en esta travesía. Que estos testimonios sirvan para que la ciudad de Valparaíso y Chile entero conozcan y conserven la memoria de nuestro querido Bote Salvavidas.

Cerramos hoy nuestro primer siglo de vida, con la proa firme y la mirada puesta en los próximos cien años, siempre dispuestos y listos para acudir al llamado de auxilio.

Bote.



▲ *“Frente a la Costa”* de Thomas Jacques Somercales, 1920. Colección Museo Baburizza.

I. VALPARAÍSO, PUERTO DE TEMPORALES Y NAUFRAGIOS

Ubicado en 33°2'46" de latitud sur, Valparaíso ha estimulado la memoria e imaginación de sucesivas generaciones, desde la historia a la literatura, desde esplendores pasados hasta un lento declive, con fuertes contrastes entre riqueza y pobreza como constante. Desde grandes logros debidos a la mano del hombre hasta acontecimientos de la naturaleza, totalmente ajenos a ella.

Dentro de este último grupo se encuentran los acontecimientos infaustos o adversos, donde se incluyen los naufragios en un lugar preponderante.

Si éstos han marcado la historia porteña durante buena parte de su existencia, se debe, primeramente, a que Valparaíso se halla situado en una bahía demasiado expuesta y desprotegida y, en segundo término, que la infraestructura portuaria estuvo durante mucho tiempo por debajo de necesidades como la de contar con un puerto abrigado.

Asimismo, el poder contar con un cuerpo de rescatistas de las víctimas de tales naufragios fue un anhelo largamente perseguido.



▲ "Puerto de Valparaíso" de Juan Mauricio Rugendas, 1844. Colección Museo Baburizza

LAS ZONAS CRÍTICAS

La bahía de Valparaíso está orientada hacia el norte, factor que por sí solo convierte a éste en un puerto peligroso, debido, precisamente al llamado Viento Norte, que puede dar directamente sobre la costa, contra la que se destrozan los buques. Mejor dicho, así es el modo en que ha ocurrido, históricamente, la mayoría de los naufragios.

Dentro de la bahía, algo más abrigada es la poza, situada entre punta Duprat, no lejos del actual sector Aduana, y el sector del Cabo, que separaba el Puerto del Almendral, situado a la altura de calle Esmeralda y subida Concepción. Es un tramo de costa rocosa, que hasta entrado el siglo XIX se prolongaba, aproximadamente hasta el sector Bellavista; a continuación, se extendía la larga Playa del Almendral, por cerca de dos kilómetros, hasta el sector del estero de las Delicias (actual avenida Argentina) y Barón.

En dicha extensa lengua de arena los riesgos no eran menores en caso de temporal, sólo que el peligro para los buques era más bien de encallar. Antes de concretarse el siniestro muchos de ellos solían garrear, es decir, arrastrar el ancla por el lecho marino hasta que, perdida toda esperanza de permanecer seguro y estable en un determinado fondeadero, el buque impactaba contra la costa.



▲ *La cruz de Reyes. Boceto de Renzo Pecchenino, Lukas, para "Apuntes Porteños", 1971.*

Misma forma de naufragar, aunque, ya en los roqueríos del sector Barón, las naves no encallaban, sino que, análogamente a lo que les sucedía en los sectores del Cabo y Puerto, terminaban estrelladas contra la costa.

Durante el lapso que media entre el siglo XVI y la Independencia, los naufragios en Valparaíso fueron tan escasos y espaciados como su movimiento comercial. Entre los primeros eventos de este tipo que harían historia se cuenta lo sucedido a la fragata mercante Nuestra Señora de la Hermita que, la noche del 28 de septiembre de 1769, se destrozó contra las rocas del sector de Punta de Reyes, ubicado en la confluencia de las actuales calles Prat, Cochrane y Esmeralda, a pasos del Cabo. Un vecino tuvo la iniciativa de erigir una tosca cruz conmemorativa, por lo cual el punto en cuestión sería conocido como Cruz de Reyes. Mucho después en 1924 surgiría un nuevo hito, al levantarse el edificio Agustín Edwards, conocido como Reloj Turri. Hasta hoy esta intersección sigue siendo uno de los hitos más emblemáticos del Plan de la ciudad.

LA ÉPOCA DE LOS GRANDES NAUFRAGIOS

Para Valparaíso, la Independencia significó el comienzo del auge comercial y portuario, que también implicó un significativo crecimiento urbano y demográfico. Como contraparte a este nuevo dinamismo, también comenzaron a aumentar los naufragios, y, asimismo empezó a darse una norma: en no pocos casos estos siniestros marítimos no se limitaron a afectar a una nave en especial, sino que fueron masivos.

Así ocurrió, por ejemplo, en una fecha relativamente temprana como 1823. El 8 de junio se desató un temporal que se extendió hasta el día 10, con las consecuencias que son de imaginar: De los 61 buques surtos en la bahía 20 fueron destrozados en tierra y el resto sufrió averías de diversa gravedad, “no quedando en el puerto ninguna embarcación menor que no fuese destruida en el mar o echada a pique”.¹

De manera así de contundente podía considerarse que se inauguraba la época de los grandes naufragios en Valparaíso.

No tardaron en sucederse algunos de los siniestros marítimos que marcarían la historia porteña. En junio de 1825 zozobró la fragata de guerra Esmeralda, que había sido capturada a los españoles en el Callao, en 1820, durante

uno de los hechos de armas de mayor audacia encabezados por el vicealmirante, Lord Thomas Alexander Cochrane, durante sus años de servicio en Chile. El casco de la Esmeralda se utilizó como base para un muelle, cuyos restos se conservan hasta hoy, en un museo de sitio en el sector de Plaza Sotomayor.

Durante un temporal acaecido el 10 de agosto de 1826, la fragata mercante estadounidense Arethusa fue arrojada contra la costa en el sector de la Cruz de Reyes, que había presenciado el naufragio de la Nuestra Señora de la Hermita 56 años antes. Debido a la violencia del temporal ninguno de los tripulantes que se hallaba a bordo pudo ser salvado, salvo un marinero oportunamente rescatado por el lazo arrojado por un jinete que recorría el sector.

En tanto, las mercaderías cubrían las aguas del entorno para ir a dar a la costa rocosa, donde algunos de los espectadores auxiliaban a los náufragos mientras otros se apoderaban de los bultos del cargamento, o bien, se contentaban con la contemplación del hecho. El trágico naufragio no sólo era un espectáculo, sino que también daría origen a una conocida obra de arte, al ser llevada al lienzo por el pintor y militar de origen británico, Charles Wood. Su recreación del drama es un cuadro pleno de la

1. Vidal Gormaz, Francisco, *Naufragios en la costa de Chile*, p. 146.



estética del romanticismo y, a la vez, señala una parte importante del destino de la bahía de Valparaíso en los tiempos por venir.²

Esta obra de arte también se incorporó a una corriente pictórica en boga en la época asociada a las tragedias marítimas;³ asimismo, narraciones como la del viajero sueco Carl E. Bladh, testigo ocular del drama de la *Arethusa*, elevaron esta jornada a la categoría de “naufragio célebre”, que para ese entonces se había convertido en un verdadero sub-género narrativo, a medio camino entre la historia y la literatura,⁴ sin omitir el que estos dramas en el mar fueron un tema recurrente en la pintura, la iconografía en general.⁵

La fama de éste como un puerto pródigo en naufragios se consolidó en los años siguientes, conforme el volumen del tráfico comercial iba aumentando. Por un lado, siguieron ocurriendo siniestros que afectaban a no uno, sino a varios buques; por ejemplo, el 23 de octubre de 1836 comenzó un temporal que se prolongó durante tres días, y cobró el alto tributo de nueve buques destruidos.

Paralelamente, se siguieron sucediendo naufragios individuales con diversas características que harían de ellos casos célebres. El 23 de junio de 1840 naufragó la corbeta

L' Orientale, a bordo de la cual funcionaba una escuela náutica, lo que también implicó que se perdieran las primeras fotografías tomadas en Chile. En junio de 1851 zozobró el vapor de ruedas *Perú*, de la *Pacific Steam Navigation Company (PSNC)*, el que, junto a su gemelo, el *Chile*, había inaugurado la navegación a vapor en estas costas, en 1840. Esta pérdida ocurrió en la Playa del Almendral tras el Teatro de la Victoria que, a su vez, se hallaba junto a la plaza homónima. En el lugar hoy se halla la Plaza Simón Bolívar, dato que por sí solo evidencia cuán cerca se hallaban los sectores de riesgo de siniestros marítimos, de algunos de los puntos más centrales de la ciudad.

En cuanto a los naufragios masivos, se consolidaban como una constante, de ocurrencia si bien no frecuente, al menos sí con cierta periodicidad: diez buques en un temporal de cuarto cuadrante, 8 de julio de 1851;⁶ doce tras el temporal del 5 de mayo de 1854, que dejó una serie de quejas sobre las deficientes condiciones de seguridad bordo de las naves nacionales;⁷ o bien, el poder destructor de un temporal de cuarto cuadrante desatado el año siguiente, debido a su imprevisibilidad. En efecto, éste fue un caso inesperado por haber acaecido el 7 de diciembre, en una

2. *Detalles sobre esta obra y el acontecimiento que la originó en Sapunar Peric, Pedro, El naufragio de la Arethusa, en Revista de Marina N° 822, septiembre-octubre, 1994, pp. 542-545.*

3. *Urzúa Duarte, Mauricio, Fragmentos de mar. Valparaíso, puerto de naufragios, p. 9.*

4. *Ibid.*

5. *Ibid.*, p. 14.

6. *Vidal Gormaz, Francisco, Op. Cit.*, p. 235.

7. *Ibid.*, p. 254.



▲ *“Marina de Valparaíso”* de Alberto Valenzuela Llanos. Colección Museo Baburizza

época del año totalmente inusual. Lo que no fue novedad fue el lugar donde se concentraron algunos de los naufragios: en la Playa del Almendral, a espaldas del Teatro de la Victoria.

Ya en la segunda mitad del siglo XIX, la necesidad de aumentar y mejorar la infraestructura portuaria comenzó a evidenciarse; éste fue, sin embargo, un anhelo que tardaría demasiado tiempo en satisfacerse. En una época relativamente temprana como 1861, el ingeniero Ramón Salazar presentó un proyecto de molo o rompeolas que significaría una importante protección al fondeadero, incluido en un plano de Valparaíso publicado en 1861. En los hechos, tal proyecto nunca se realizó, y hubo que esperar casi 70 años para que una estructura de importancia similar, el Molo de Abrigo, entrara en servicio, en 1930.

Una obra portuaria de importancia fue el Muelle Fiscal, comenzado en 1873 y terminado diez años más tarde, caracterizado por su forma de L. Pese a su entidad y al avance que significó para la infraestructura del Puerto, su entrada en servicio no implicó en absoluto una mayor protección para los buques que se hallaran surtos en días de mal tiempo. La constante amenaza de los temporales conservaba su capacidad para alterar e incluso detener del

todo el movimiento portuario:

“El muelle era nuevo, pero las ventoleras muy viejas y fuertes, y hasta con itinerario fijo, porque no había invierno que no fuera visitado el puerto por esa invisible armada eólica echando a pique veleros y vapores. Ante los anuncios de temporal se paralizaban las faenas habituales para dar paso a la protección de buques. Cables, amarras, anclas, faroles, velas, todo se aseguraba y cada barco era suficientemente retirado del muelle y malecón. Entonces el puerto ofrecía el más elocuente testimonio de no haber superado su condición de simple fondeadero desprotegido de los vientos del norte”.⁸

Aunque Valparaíso hubiese estado mejor protegido por una mayor cantidad de obras, ello no hubiera bastado para considerarlo un puerto seguro, debido a los elementos de la naturaleza que había que tener en cuenta. Así lo anotaba el oficial de marina ruso A. Maximov, de la corbeta Askold en su diario de viaje, publicado en San Petersburgo, en 1872:

“Una enorme cantidad de barcos de comerciantes, a vapor y a vela, llenan casi todo el año su rada vasta y redonda, que representa, sin embargo, un ancladero bueno y seguro sólo en el verano (desde noviembre hasta marzo); en el invierno esta rada es muy incómoda, lo que

8. Urbina Burgos, Rodolfo, *Valparaíso. Auge y ocaso del viejo "Pancho" 1830-1930*, p. 275.



▲ *“Digan que voy sin novedad”* de Thomas Jacques Somercales, 1911. Colección Museo Baburizza.



▲ “Velero” de Enrique Swinburn.
Colección Museo Baburizza.

experimentamos nosotros mismos plenamente durante las tres semanas de estadía: Los fuertes vientos del Norte, que predominan en esta época del año y que a menudo se transforman en terribles huracanes, producen una espantosa agitación en la rada, en la cual apenas se puede estar parado, pero, por supuesto, no durante una tormenta demasiado fuerte; en caso contrario, es mejor darse prisa por levar las anclas e irse a mar abierto, lo más lejos posible de las peligrosas costas chilenas, y esperar ahí que pase el mal tiempo...”⁹

A propósito de la cita anterior, los “naufragios célebres” no sólo pasarían a mirarse en su dimensión de espectáculo trágico y, como tal, a inspirar a las artes visuales; además se convirtieron en una vertiente o tema literario que buscaría, siguiendo al marino e hidrógrafo Francisco Vidal Gormaz, un propósito bien definido: “...principalmente el solaz o el halago del espíritu; las impresiones fuertes, en contraste con la calma aparente del hombre de mar, en lucha con los elementos, a veces irresistibles e indomables.”¹⁰

En estas contiendas libradas con la naturaleza aparece un arquetipo de marino heroico, y comienza a insinuarse una categoría de singular nobleza, la de aquellos consagrados a salvar vidas en el mar.

Durante aquellos años, los siniestros marítimos en Valparaíso a causa del mal tiempo seguirían siendo una constante. Entre los naufragios recordables por diversas razones en los años '60 y '70 del siglo XIX, cabe mencionar los que siguen.

-
9. Maximov, A., *Diario de viaje de la corbeta Askold, en Norambuesa, Carmen, y Ulianova, Olga, Viajeros rusos al sur del mundo*, p. 323.
10. Vidal Gormaz, Francisco, *Op. Cit.*, p. X, citado en Urzúa, Mauricio, *Op. Cit.*, p. 15.

El 7 de junio de 1862 se fue a pique el primer dique flotante con que había contado este puerto; el 28 de julio de 1872, el vapor francés Ville de Bordeaux embistió a la fragata inglesa Deva y la echó a pique, dejando seis fallecidos; el 24 de mayo de 1875, un fuerte temporal arrojó a la corbeta Esmeralda contra la costa del sector Barón, otro punto recurrente en la ocurrencia de naufragios. Este buque tuvo mejor suerte que otros, ya que pudo ser salvado, aunque con serios daños. En fin, tras un temporal de 1878 que significó la pérdida de 15 naves, las víctimas fatales se elevaron a 16.

Los naufragios masivos siguieron siendo una constante, si no frecuente, al menos con la recurrencia suficiente para preocupar, no sólo por la posible pérdida de vidas, sino también por la suerte que podían correr los negocios y el comercio. Así lo expresa el historiador Rodolfo Urbina:

“Las mismas escenas de siempre. Temporales hubo que echaron a pique o destrozaron contra las rocas una decena de buques y detuvieron la actividad comercial durante un período porque en Valparaíso era la naturaleza la que solía imponer su ritmo a la vida económica, Entonces, las fortunas se perdían en un abrir y cerrar de ojos. Era el hado adverso de la vida porteña, la parte de debajo de la rueda de la fortuna. Con temporal se suspendían las arribadas y con esto las demoras que dejaban pérdidas para aquellos que buscaban las actividades mercantiles. Y los naufragios con todo el cargamento frustraban las oportunidades de negocio, el capital o el crédito. Así fueron muchos a la quiebra”.¹¹

11. Urbina Burgos, Rodolfo, *Op. Cit.*, p. 276.



▲ “Tempestad” de Enrique Swinburn.
Colección Museo Baburizza.

HONOR AL ARROJO.



◀
Valparaíso, 22 de febrero, 1882.
Diploma otorgado junto con medalla de bronce a Alberto Chodowiecki,
por fundar la "Unión Masónica para la propagación de Salvamentos de vidas".
Va firmado por el Presidente: H. Maubrac, Tesorero: F.W. Münnich y
Secretario: A. Chodowiecki
Impreso por la imprenta C. Adler de Hamburgo.
Dimensiones 30.7 x 46.7 cm.
Archivo Gran Logia de Chile

II. LAS INSTITUCIONES ANTECESORAS



▶
Alberto Chodowiecki
Archivo CVBSV.

Las raíces del actual Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso (CVBS) se hallan en el movimiento voluntario en general, el cual, a su vez, tiene antecedentes en numerosas iniciativas de beneficencia. Éstas podían abarcar desde iniciativas concretas para un caso específico, como colectas para víctimas de incendios o epidemias, hasta otras de carácter más permanente, como sociedades de beneficencia o caridad, a menudo ligadas a iglesias.

Dentro de las entidades voluntarias destacó muy nítidamente el Cuerpo de Bomberos, creado en 1851, y que no tardó en ganar prestigio, estima y una identidad propia. Fue un espíritu análogo el que animó la idea de crear un

cuerpo de voluntarios para el rescate de víctimas de naufragios, aunque el actual CVBS y sus antecesores, sin perjuicio de ello, supo darse su propio perfil y forma de ser.

Una de estas características que le fueron específicas fue el papel relevante que le cupo a la Masonería en su gestación, de manera análoga a otros casos, en particular, el ya citado Cuerpo de Bomberos. Aunque, naturalmente, el actual CVBS y sus antecesores tendrían un devenir propio y distintivo.

La inquietud por promover una iniciativa en pro del salvamento de vidas tuvo su primera expresión en una acción concreta en el otorgamiento de una medalla de oro al capitán Julio Achardi, y cuatro medallas de plata a otros

tantos marineros que habían luchado junto a él por el rescate de una familia durante un temporal acaecido en 1878.¹²

La entidad que la otorgó fue la Logia Germania,¹³ y ello naturalmente sembró la inquietud entre los masones porteños para organizar una iniciativa de carácter permanente, que fue llevada adelante por el comerciante berlinés Alberto Chodowiecki (1836-1907).

En su calidad de secretario de la Logia “Lessing”, alemana, propuso, el 17 de abril de 1880, la idea de establecer una entidad denominada Unión Masónica para la propagación del salvamento de vidas en mar y tierra, nombre originado en el hecho que este llamado fue amplio, dirigido a todas las logias que existían en ese entonces en el país. Tres de ellas respondieron positivamente y, por lo tanto, dicha Unión se constituyó con la concurrencia de las logias “Lessing” (alemana), “L'Etoile du Pacifique” (francesa) y “Unión Fraternal” (chilena), el 15 de junio, en lo que fue su reunión fundacional.¹⁴

En ella se constituyó una junta directiva, integrada por E. Maubrac, F. W. Münnich y A. Chodowiecki, en representación de las logias francesa y chilena, respectivamente, otorgaron Estatutos,¹⁵ se estableció un sistema de aportes en cuotas y se mantuvo abierta la convocatoria para nuevos adherentes. Asimismo, se prosiguió con el otorgamiento de medallas al valor cuyo diseño contenía elementos de las tres logias fundadoras. En septiembre se unió una cuarta logia, la “Aconcagua”.¹⁶

En octubre de 1881 se incorporaron tres nuevas logias, Harmony, Germania y Avenir et Liberté y en junio de 1882 se dio un paso relevante en el plano del socorrismo activo, al aprobarse la creación de un Cuerpo

12. *Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, Historia del Bote Salvavidas.*

13. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Las primeras sociedades de salvataje marítimo y la fundación del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, en revista Notas Históricas y Geográficas N° 12, 2001, p. 90.*

14. Romo Sánchez, Manuel, *La Unión Masónica para la propagación del salvamento de vidas en mar y tierra, en Revista Archivo Masónico N° 5, 2005, p. 18.*

15. *Reproducidos en Urzúa, Mauricio, Op. Cit., pp. 117-119.*

16. Romo, Manuel, *Op. Cit., p. 19.*





▲ *“Antiguo Muelle Prat”* de Thomas Jacques Somercales, 1882. Colección Museo Baburizza.

de Salvavidas,¹⁷ el que, tras algunas dificultades, se constituyó en agosto de dicho año, con 60 voluntarios en total, los que eligieron su oficialidad: un capitán, dos tenientes, cuatro subtenientes, ocho cabos y dos técnicos.¹⁸ “Se establecía así la separación de la Unión Masónica en dos estamentos, el cuerpo directivo, dedicado al financiamiento y a buscar los casos dignos de condecoración, y el cuerpo práctico, destinado a efectuar salvamentos en días de temporal”.¹⁹

En noviembre 1882 se integró otra logia, la “Bethesda”, con lo cual la Unión Masónica quedó integrada por ocho logias, lo que se mantendría, con algunas variaciones, durante la década siguiente, a lo que debía agregarse una representación de los armadores de Valdivia. Durante aquellos años también se mantendría constante el otorgamiento de medallas al valor, en los casos en que se ameritara.

Tras varias gestiones, en octubre de 1883 se aprobó el plano y presupuesto del cuartel, ubicado en la Costanera del sector Almendral,²⁰ el que se terminaría y entraría en servicio al año siguiente.²¹ El que la joven institución salvadora se comenzara a integrar en el tejido social porteño lo prueban hechos como la elección como presidente del

destacado oficial de marina Óscar Viel Toro, el 8 de mayo de 1884. Ocuparía dicho puesto hasta 1889. Asimismo, el 10 de julio de dicho año se resolvió, para facilitar los trámites y gestiones administrativas, cambiar el título original de Unión Masónica por el de *Unión para propagar el Salvamento de vidas*.²² Se daba así el primer paso para la futura separación de este Cuerpo de Voluntarios de la Masonería, en cuyo seno había nacido.

Pese a que en esta época se tenían necesidades tan básicas como la de poder disponer de indumentaria impermeable para el personal, en junio de 1885 se acordó la formación de un cuerpo de doce bogadores.²³

En aquel período la labor de salvataje se realizaba principalmente por una Primera Brigada o Brigada de Rescate Terrestre,²⁴ que operaba desde la costa, mediante el lanzamiento de cuerdas y otros implementos a que los naufragos podían asirse para ser rescatados. De acuerdo a un inventario de junio de 1886, dichos instrumentos incluían carros con andariveles, un cañón lanzacuerdas Cordes (que había sido adquirido en Alemania, en 1883), con 200 metros de alcance, y fusiles Cordes para lanzar cuerdas, un lanzacohetes, un ancla, una boya, doce salvavidas y elementos de señalización e iluminación, entre

17. *Ibid.*, p. 20.

18. *Ibid.*

19. *Ibid.*

20. *Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, Op. Cit.*

21. *Romo, Manuel, Op. Cit.*, p. 20.

22. *Ibid.*, pp. 22-23.

23. *Ibid.*, p. 24.

24. *Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, Op. Cit.*



▲ *Cañón lanzacuerdas Cordes adquirido en Alemania en 1883, con 200 metros de alcance. Archivo CVBSV.*

otros.²⁵ El Cuerpo también estaba integrado por una Segunda Brigada, la de los voluntarios bogadores, “quienes estaban encargados de prestar ayuda por mar”.²⁶ La forma habitual en que se realizaban los salvamentos, y seguirían realizándose hasta entrado el siglo XX, era como sigue:

“La cuerda (cordel) es enviada al buque náufrago por un balazo disparado con un pequeño mortero (cañón), cuyo proyectil²⁷ lleva adherida una delgada piola, que es lanzada al velamen; cuando ésta es tomada a bordo, se envía un cabo llamado andarivel, luego que éste es hecho fuerte (amarrado) a bordo, se envía otro cabo más grueso, llamado cabo de salvamento; por este cabo va y viene a bordo una boya de salvamento, en la cual viene el náufrago. La tarea de enviar los cabos, como se comprenderá, es una tarea difícil, peligrosa y cansadora, que los voluntarios ejecutan animosos”.²⁸

El que existiera una institución como ésta no implicó que hubiera necesariamente una mejora en la salvaguardia de vidas puestas en riesgo con ocasión de un naufragio. Un ejemplo significativo en la época fue el de la barca chilena Pondichery, que se fue a pique el 11 de junio de 1886, tras colisionar con una barca inglesa, que fue especialmente trágico, pues entre los 13 muertos se hallaba el capitán E.

Valk y su familia, mujer y tres hijos, además de otros miembros de la tripulación.²⁹ Debido a diversas dificultades internas, el Cuerpo no estuvo en condiciones de prestar auxilio. Entre dichos obstáculos estaba la carencia de un sistema eficaz de alarmas de naufragios.³⁰

Más aún, en parte a causa del impacto ocasionado por dicho naufragio, el 3 de julio, también de 1886, el Cuerpo de Salvadores fue reformado y reorganizado en tres secciones: de voluntarios contribuyentes, terrestre y marítima.³¹ Además, “Se resolvió coleccionar los fondos necesarios para hacer componer el bote salvavidas, colocarlo en un pontón de la Bahía y cuidar que la Sección Marítima haga ejercicios mensuales.”³² Según otra versión, la primera embarcación destinada a tal finalidad sería de una época ligeramente posterior, al ser adquirida por el Cuerpo de Voluntarios en 1888.³³

El 22 de julio de 1886 se formó una sociedad para el salvamento de vidas independiente de la Unión Masónica, quedando esta última como dueña del cuartel y los equipos,³⁴ en lo que fue otro paso hacia la separación de una y otra. La ceremonia oficial y elección del primer directorio se realizó el 12 de agosto, en la cual se nombró como director al multifacético hombre de negocios y periodista,

25. Romo, Manuel, *Op. Cit.*, pp. 25-26.

26. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, p. 91.

27. Llamado habitualmente “nivelay.”

28. Archivo CVBS, *Reseña Histórica del Cuerpo de Salvavidas*, p. 1.

29. Vidal Gormaz, Francisco, *Op. Cit.*, pp. 586-587.

30. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, p. 91.

31. Romo, Manuel, *Op. Cit.*, p. 25.

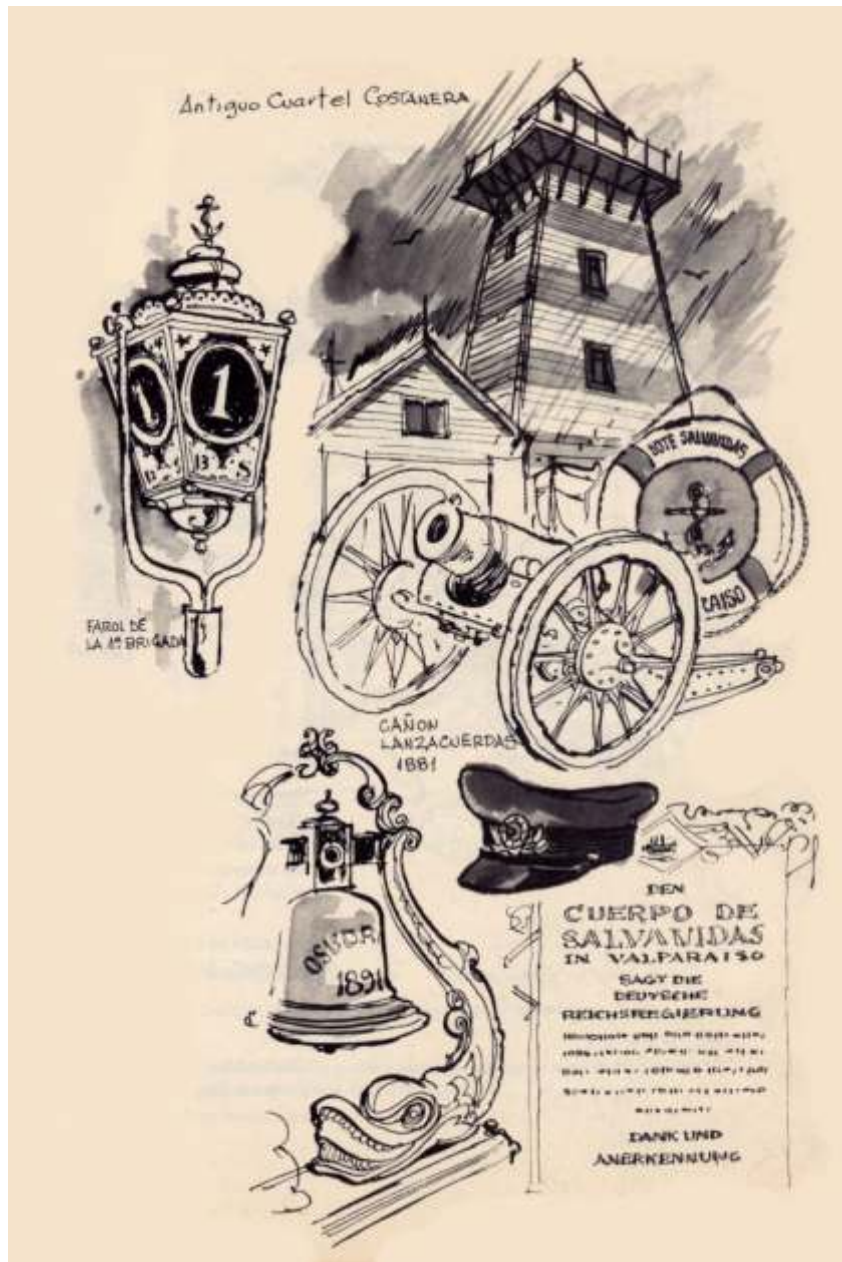
32. *Ibid.*, p. 26.

33. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, p. 91.

34. Romo, Manuel, *Op. Cit.*, p. 27.



▲ *“Nafragio frente a la baja” de Desiré Chassin Troubert, 1886. Colección Museo Baburizza.*



◀ **Bocetos del Bote Salvavidas**
por Renzo Pecchenino, Lukas,
para "Apuntes Porteños", 1971.

Julio Chaigneau, y como comandante, al capitán de navío Luis Uribe.³⁵ Esta pasaría a ser considerada la fecha fundacional del Cuerpo antecesor, la que seguiría siendo recordada por mucho tiempo.

En 1889 fue elegido presidente el primer alcalde de Valparaíso, Alejo Barrios; secretario, Alberto Chodowiecki y tesorero Guillermo 2º Munnich.³⁶ Es decir, seguía encabezando la institución un personaje prominente de la sociedad porteña, en tanto que los cargos que seguían en importancia seguían siendo servidos por quienes a esas alturas ya eran miembros "históricos", que habían participado en la Sociedad desde su fundación.

Hacia las últimas décadas del siglo XIX, los naufragios acaecidos durante temporales seguían teniendo características de drama o espectacularidad que también ameritaban el rótulo de "naufragios célebres". Más aún, las grandes tormentas que azotaban Valparaíso parecían cobrar una cuota de muertes, pues la que llegó –para variar, con viento noroeste-, el 6 de agosto de 1888, dejó nueve naufragios de buques tanto nacionales como extranjeros, y nada menos que 26 muertos.

Pero también se avizoraba toda una era de rescates épicos. Retrocediendo ligeramente en el tiempo, un caso en su época

35. Información de crónica, diario *El Mercurio*, 12 de agosto de 1934.

36. Romo, Manuel, *Op. Cit.*, p. 28.



▲ *“Valparaiso”* de Juan Francisco Gonzalez, 1886. Colección Museo Baburizza.

destacable, fue el del bergantín goleta nacional Elisa, que se perdió el 14 de junio de 1888, durante un temporal que lo arrojó contra la costa del sector Almendral, a la altura de calle San Ignacio. El destacado marino, hidrógrafo e historiador marítimo, Francisco Vidal Gormaz, relata así la maniobra del que fue uno de los primeros salvamentos notables de este Cuerpo: “La Compañía de Salvadores estaba lista en tierra, esperando el momento oportuno para enviarle un andarivel, lo que consiguió tan pronto como encalló el Elisa. El disparo de cañón fue bien dirigido, y los tripulantes del buque náufrago, afirmando el andarivel a bordo, comenzaron su desembarco sin peligro alguno. Eran las 3h. 30 m. PM. El capitán fue el único que quedó a bordo, ocupándose con mucha sangre fría en salvar algunos útiles de la nave, que iba remitiendo a tierra por medio del andarivel.”³⁷

Después de rescatados los náufragos, el Elisa fue destruido por los embates del mar, esa misma noche.

Desde esta primera época los servicios de los voluntarios fueron requeridos no sólo con ocasión de naufragios, sino también para emergencias en tierra. Una de las ocasiones más tristemente célebres sobrevino la mañana del 11 de agosto de 1888, con la llamada catástrofe del tranque Mena. Éste era un gran depósito de agua de una

fábrica de cerveza, ubicado en lo alto del cerro Yungay y desprovisto de las medidas de seguridad adecuadas.

Una excepcional cantidad de agua caída tras varios días de precipitaciones continuas, hizo que dicho estanque colapsara, creándose un gigantesco torrente de agua, barro, piedras, animales, seres humanos y hasta casas enteras, que se precipitó cerro abajo. El sector más afectado fue el comprendido entre Bellavista y Plaza Aníbal Pinto, incluyendo también calle Condell y aledaños; los muertos de elevaron sobre la cincuentena, contándose también por decenas los heridos y desaparecidos. Dentro de las labores de rescate, los voluntarios salvavidas, a veces auxiliados por civiles particulares, se abocaron prestamente a la extracción de personas que se habían visto arrastradas por el enorme lodazal. Unas 25 personas, vivas o muertas, pudieron ser así extraídas por dichos voluntarios, que las depositaron en la estación Bellavista.³⁸

El 23 de diciembre de ese mismo año 1888, la Brigada cumplió la labor de restablecer las comunicaciones con La Calera, que habían quedado interrumpidas por una crecida del río Aconcagua.³⁹ En épocas posteriores no faltarían las ocasiones en que estos voluntarios tuvieron que realizar rescates “tierra adentro”.

Los siniestros acaecidos durante los años finales del

37. Vidal Gormaz, Francisco, *Op. Cit.*, p. 610.

38. Archivo CVBS, *¡Recordando!*, p. 6.

39. *Ibid.*

►
Fotografía de 1892 con un voluntario del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso. Archivo CVBSV.



siglo XIX también solían mantener su carácter masivo, como el que ocurrió durante el temporal de cuarto cuadrante del 8 de julio de 1891:⁴⁰ esta vez, el tributo cobrado fue de siete buques mercantes, entre los que se incluía, por ejemplo, el vapor Paquete del Maule, que había prestado valiosos servicios, tanto en tiempos de paz como de guerra. Si bien volvía a producirse un naufragio múltiple y hubo víctimas fatales, esta jornada de temporal también destacó por la labor realizada por la Brigada o Cuerpo de Salvavidas, que rescató 18 personas y mereció diversos reconocimientos por ello.⁴¹

La Guerra Civil de 1891 significó no solamente una alteración del funcionamiento del Cuerpo, sino también la prisión de su presidente, Alejo Barrios, por su postura opositora al gobierno de José Manuel Balmaceda. Óscar Viel nombrado presidente provisorio⁴² y confirmado en agosto, aunque sólo por un breve tiempo, ya que, a causa del triunfo de la revolución, éste fue reemplazado por otro oficial de marina, Alberto Silva Palma.

Pasada ya la conflagración interna, el 26 de enero de 1892 se propuso amalgamar la Unión Masónica y la Brigada de Salvamento o Cuerpo de Salvavidas en una sola sociedad, iniciativa aprobada el 1º de marzo, en virtud de la cual se adoptó como nombre común el de Cuerpo de

Salvavidas.⁴³ La Unión, además, ponía a disposición del Cuerpo todos sus materiales de salvataje, como los ya mencionados.⁴⁴

En otras palabras, la denominación de Unión Masónica desaparecía definitivamente, al fundirse ésta con aquél, finalizando así una etapa inicial del CVBS y sus antecesores. Este paso se dio no sin pena por parte de los integrantes de la Masonería, quienes, no obstante, podían consolarse por la continuidad que tendría el Cuerpo en su existencia futura. Además, la presencia de diversas logias no desaparecería del todo.

40. Vidal Gormaz, Francisco, *Op. Cit.*, pp. 663-665.

41. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, pp. 93-94.

42. Romo, Manuel, *Op. Cit.*, p. 29.

43. *Ibid.*, p. 31.

44. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, p. 91.



El Cuartel Almendral
Revista "Sucesos" n°253, p.30
del 12 de julio de 1907.



III. EL SIGLO XX Y LA FUNDACIÓN DEL CUERPO, 1925

En los años próximos al cambio de siglo se abría con especial vigor el debate sobre la conveniencia de realizar nuevas obras portuarias, lo que incluía la necesidad de contar con fondeaderos más abrigados, para evitar el castigo recurrente de los temporales y su alto tributo en naufragios. Los proyectos en este sentido no faltaban, pero la discusión se prolongaba durante años, parecía eternizarse y no se avizoraba una solución a lo que ya era parte del sino de aconteceres infaustos en Valparaíso.

Entre los naufragios memorables de este período destacó el del vapor Laja de la Compañía Sudamericana de Vapores, siniestrado el 14 de noviembre de 1893. Esta vez el factor que desencadenó el naufragio fue una espesa neblina, que lo hizo encallar en la costa rocosa, junto al Muelle del antiguo Matadero, en el sector de la actual Caleta Portales. Si bien no hubo víctimas, la pérdida del buque fue total y, en cosa de meses, en enero de 1894, las bravezas del mar finalizaron el trabajo de destruir sus restos.

El 17 de septiembre de 1895 el cuartel se incendió, por lo que se debió recurrir a la generosidad de la 9ª Compañía de Bomberos, quien cedió su salón de sesiones, mientras se construía un cuartel nuevo.⁴⁵ Éste se edificó con una torre de forma muy característica,



▲ *Brigada de bogadores en 1895.*
Archivo CVBSV.

45. *Hoy cumple cuarenta años el Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, en La Unión, 12 de agosto de 1926.*

emplazada en la parte baja del sector Barón, cercana a la costa. De manera que éste no tardó en convertirse en un hito de esta ciudad puerto, a la vez que un símbolo de la institución voluntaria; justamente en ese sector, o en sus cercanías, se habían producido y se seguirían produciendo algunos de los naufragios más recordables de la historia porteña.

Paralelamente, al tiempo que la llegada del siglo XX se acercaba más y más, se seguían estudiando y considerando diversos proyectos para modernizar el Puerto y hacerlo un lugar protegido, pero la ejecución de cualquiera de ellos se demoraba y eternizaba. Un caso representativo, que pareció perfilarse como una buena solución, fue el proyecto presentado por el ingeniero holandés Jacobo Kraus, en 1901. Destacaba en su diseño una larga sucesión de rompeolas paralelos a la línea de costa que protegían los sitios de atraque; sin embargo, pese a los buenos auspicios que estaba teniendo, dicho proyecto no se concretó por no contarse con el financiamiento suficiente.

Más aún, en aquel entonces ocurrió una de las mayores tragedias marítimas de la historia de Valparaíso, al sobrevenir un nuevo temporal que se cobraría varios buques como tributo, el 2 de junio de 1903. La jornada pasó a ser tristemente memorable sobre todo por el naufragio del vapor Arequipa, de la Pacific Steam Navigation Company

(PSNC), con la pérdida de un centenar de vidas, a causa de la rapidez con que se fue a pique; tan solo una veintena de náufragos pudo ser rescatada.⁴⁶

Entre las otras naves que zozobraron aquel día se incluyeron la fragata británica Foyledale y la barca chilena Chivilingo, algunos de cuyos tripulantes fueron rescatados, tanto por botes como por el lanzamiento de cabos y otros implementos desde tierra. En el caso de la primera, los sobrevivientes, incluyendo la esposa y una hija del capitán, pudieron ser salvados mediante el ya acostumbrado procedimiento de tender un andarivel lanzado desde tierra por el Cuerpo de Salvavidas.⁴⁷

Según detalles contenido en el parte oficial elevado al comandante del mismo, desde la madrugada se habían dado varias alarmas, de modo tal que hacia las 05:00 ya había un cierto número de voluntarios en el cuartel. Desde las 04:30 la Foyledayle venía garreando hacia la costa, hasta vararse entre las calles Freire y General Cruz. Los voluntarios llegaron con su material, debiendo primero sortear diversos obstáculos que se hallaban en la calle, y luego, realizar varios disparos infructuosos, ya que la cuerda caía demasiado lejos de los náufragos como para que pudiera funcionar el andarivel, lo que se conjugaba con el embate de las olas.

Pese a ello, en ese intertanto se pudo rescatar a tres

46. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Historial del Mar de Chile. Algunos Siniestros Marítimos Acaecidos en el Siglo XX*, pp. 13-14.

47. *Ibid.*, p. 14.

marineros. Cuando, ya amanecido, se pudo armar el andarivel y, se debió seguir la faena de salvataje pese a que la cuerda se había cortado por exceso de peso; por si ello no bastara, el eje de la cureña del cañón se tronchó, lo que hacía muy peligroso seguirlo usando. Cuando el andarivel pudo por fin funcionar, el resto de los náufragos pudo ser llevado a tierra salvo el capitán, el último que quedaba a bordo, quien pudo ser rescatado por otros medios. A las 09:10, los voluntarios recibieron la orden de retirar el material y volver al cuartel.⁴⁸

Entretanto, la Chivilingo se había venido sobre la costa a las 06:10, a la altura de la calle de Jaime (actual avenida Francia) y desembocadura del estero homónimo. Siguiendo lo relatado en el parte oficial del secretario del Cuerpo, Luis Casanova, al llegar al lugar no había ningún voluntario, por lo que debió improvisar el rescate arrojando una cuerda. Al igual que había sucedido con la Foyledayle, dicha cuerda se cortó, y Casanova se vio obligado a afirmarse precariamente en las rocas del Malecón, sector de por sí muy peligroso, lo que empeoraba con el movimiento de las olas, que hacían que el casco de la Chivilingo se azotase constantemente contra la costa. Pese a todo, con la llegada de dos voluntarios, se pudo llevar a los náufragos a tierra,

siendo el capitán de dicha barca el último en ser rescatado, al igual que en el caso anterior.⁴⁹

En total, fueron 14 los náufragos salvados de la Foyledale y 12 de la Chivilingo.⁵⁰ El grueso de los voluntarios de la Brigada tomó parte en los rescates realizados con ocasión de este temporal: su capitán, A. Encina, dos tenientes, el secretario, el ayudante, dos sargentos y 21 voluntarios.⁵¹

El recuerdo de esta dramática proeza perduraría largo tiempo entre los porteños, acrecentado por la existencia de una fotografía del episodio. Este registro de ambos cascos escorados contra la costa, y siendo azotados por la furia de las olas mientras eran contemplados por un ansioso e

Postal de temporal en Valparaíso.

Carlos Brandt Editor.



48. Archivo CVBS, ¡Recordando!, pp. 2-3.

49. *Ibid.*, p. 3.

50. *Ibid.*, p. 4.

51. *Ibid.*



▲ *Brigada de Salvavidas de Valparaíso con uniforme.*
Archivo CVBSV.

improvisado público, pasó a formar parte del imaginario visual de los naufragios célebres en Valparaíso.

La labor de los integrantes de la Primera Brigada en aquella época, inicios del siglo XX, sería así evocada en el libro *Viento en la bahía*, del periodista y voluntario Ricardo Valenzuela Gaymer. Si bien ésta es una novela, uno de sus personajes realiza un certero y vívido recuerdo, por boca de uno de sus personajes, de cómo se movilizaban los voluntarios:

“Nosotros salíamos con el cañón lanza-cuerdas y el pesado carro con todo el material a empujones por la Avenida Errázuriz que, aparte de estrecha, era un barrial azotado por las olas, casi como lo es el Molo hoy día. Y a veces no teníamos luz, ni cohetes, ni papel con que confeccionar los tacos para rellenar el cañón, que se cargaba por la boca.”⁵²

En un documento de nuestro Archivo se complementa el recuento anterior, con otra dificultad con la que debían lidiar los voluntarios:

“En aquel tiempo (1886 a 1926), otro enemigo, además de la lluvia y el viento norte, tenían los abnegados salvavidas. Había muchas calles cercanas a la orilla de la mar, principalmente donde ellos tenían que operar; todas

ellas estaban llenas de piedras sueltas y hoyos de respetable hondura. Sobre todo en invierno, estos hoyos formaban verdaderos pozos de lodo, ahí caían y se levantaban los salvadores...”⁵³

Es decir, este problema también tuvo que ser afrontado por los voluntarios que efectuaron los rescates del 2 de junio de 1903.

En 1904 el Cuerpo de Salvavidas pasó a depender de la Gobernación Marítima de Valparaíso,⁵⁴ la que le requirió la formación de una brigada de bogadores destinada a realizar rescates en el mar. Para ese entonces se contó con un bote construido en Inglaterra.⁵⁵ En los años siguientes hubo otros ejemplos de salvatajes exitosos, como el de la tripulación de la barca Antofagasta, el 29 de mayo de 1906. Para ese entonces, cada brigada funcionaba con bastante autonomía:

“Además de estar bien diferenciados los roles de cada brigada, éstas poseían asambleas autónomas donde se discutían los temas propios de cada grupo, problemas que eran discutidos con posterioridad en la Junta General del CSV. Por otro lado, las resoluciones tomadas por esta Junta General eran tratadas en las asambleas generales de cada Brigada”.⁵⁶

El devastador terremoto del 16 de agosto de 1906

52. Valenzuela, Ricardo, *Viento en la bahía*, p. 76.

53. Archivo CVBS, Op. Cit., p. 10.

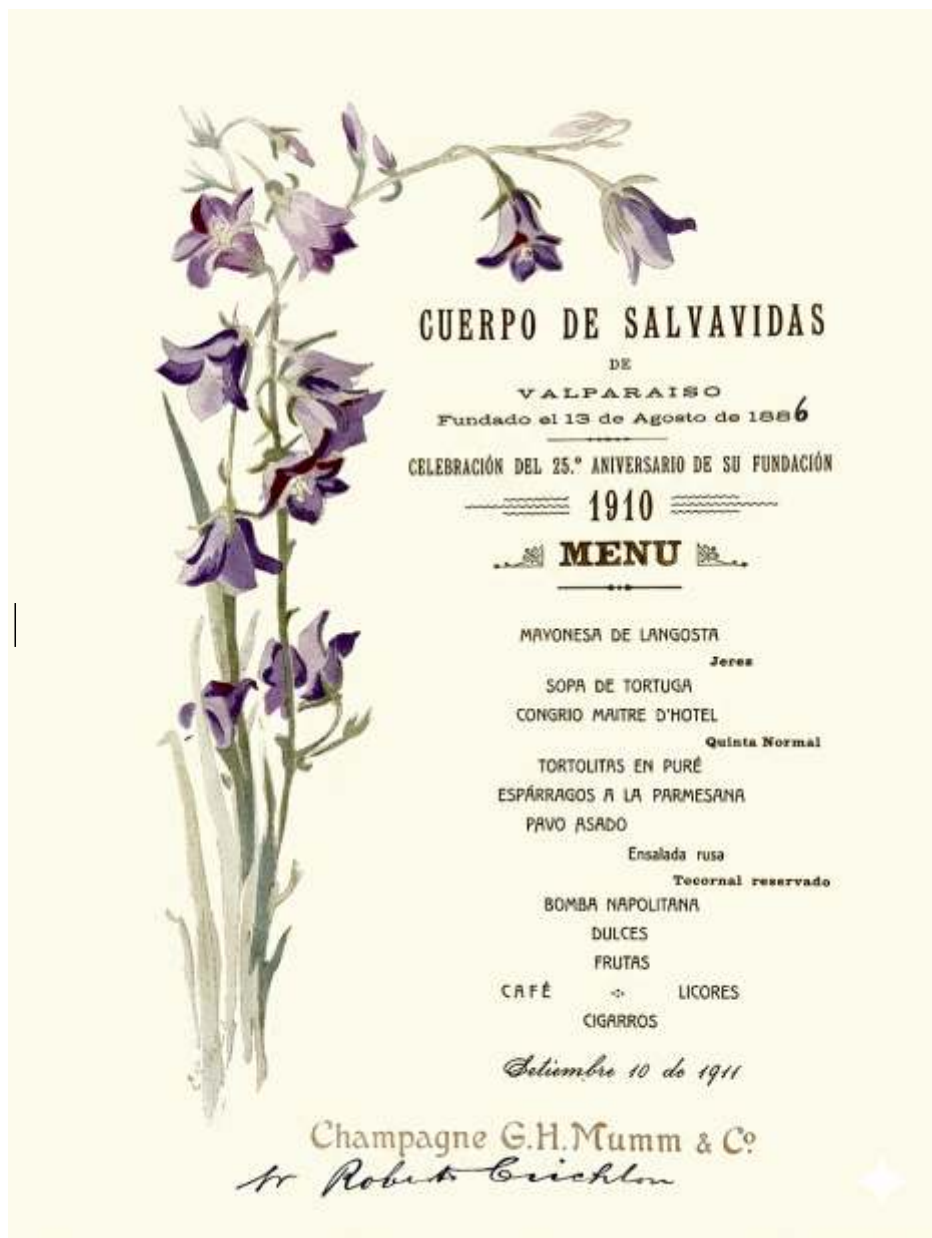
54. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, Op. Cit., p. 91.

55. Muga Álvarez, Julio, *El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso*, p. 3.

56. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, Op. Cit., p. 91.



▲ *Voluntario, hacia 1900. Archivo CVBSV.*



Menú del 10 de septiembre de 1911 con ocasión del Aniversario nº25 de la fundación del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso. Archivo CVBSV.

significó no sólo una gran pérdida de vidas y destrucción material en esta urbe, sino que, además, afectó directamente a nuestra institución antecesora, cuyo cuartel resultó destruido. Pese a tal dificultad, los servicios de la Brigada de Salvavidas de todas formas fueron requeridos para labores de vigilancia, a fin de evitar incendios y saqueos, pero sobre todo para ayudar en la distribución de víveres y la extracción de cadáveres. A los voluntarios se les repartieron unos pocos fusiles con su correspondiente munición, y fueron divididos en cuatro grupos, encargados de hacer guardia en otros tantos sectores de la ciudad. Esta labor extraordinaria se prolongó hasta el 27 de agosto.⁵⁷

Este gran sismo significó también la generación de un fuerte impulso reconstructivo y para realizar la tan anhelada y postergada modernización del Puerto. El proyecto se adjudicó en 1910 y las obras comenzaron en 1912.

El Cuerpo de Salvavidas llegó a dicho año 1910, en que Chile celebró el centenario del inicio del proceso de Independencia, integrado por una brigada “con todos los aparatos necesarios para efectuar los salvamentos desde tierra, corriendo el salvamento en el mar por cuenta del Fisco, que posee botes y demás elementos adecuados.”⁵⁸

Para ese entonces la entidad voluntaria ya había adquirido

57. Archivo CVBS, *Reseña Histórica del Cuerpo de Salvavidas*, pp. 6-7.

58. Ugarte Yávar, Juan de Dios, *Valparaíso 1536-1910. Recopilación Histórica, Comercial y Social*, p. 214.



▲ *“Bahía de Valparaíso”* de Florencio Vial, 1912. Colección Museo Baburizza.

prestigio, como lo evidencia el comentario que se lee e continuación: “Todo Valparaíso es testigo de las numerosas personas y gran cantidad de mercaderías salvadas por esta meritoria institución”.⁵⁹

Durante los años siguientes, es decir, en la segunda década del siglo XX, los temporales siguieron abatiéndose con periodicidad en la bahía de Valparaíso, con la esperable consecuencia de buques hundidos, averiados o, cuando menos, en serio peligro. Merecen mencionarse, por ejemplo, el dique flotante Valparaíso (1864), que zozobró en temporal del 25 al 26 de mayo de 1915, o la cuota de siniestros marítimos que cabía esperar de un temporal tan intenso como el ocurrido el 31 de julio de 1918, que incluyó al vapor *Serena*, cuatro remolcadores y embarcaciones menores. Esta jornada también dejó dos fallecidos, aunque también fue de destacar, al igual que durante otros frentes de mal tiempo en este período, de varias tripulaciones que fueron oportunamente rescatadas.⁶⁰

La fuerza y braveza de las olas podía llegar a representar un peligro para los voluntarios que trabajaban en tierra, que

podían ser arrastrados al mar o arrojados contra los edificios. En otra ocasión, para el temporal del 21 de julio de 1913, el oleaje volcó el cañón lanzacuerda, y se necesitó la concurrencia de doce voluntarios para enderezarlo y volverlo a poner en estado de prestar servicio.⁶¹

Todos los episodios anteriores de naufragios durante frentes de mal tiempo que se habían producido en Valparaíso hasta entonces, quedaron empequeñecidos por el gran temporal que se desencadenó a partir de la noche del 11 de julio de 1919. Se prolongó hasta la madrugada del día 14, y su furia alcanzó una magnitud tal que, pese a la labor de salvataje desplegada y a la eficacia que habían alcanzado entidades como el CSV, las pérdidas humanas y materiales no tuvieron precedentes.

Los fallecidos superaron el centenar, número al que sólo se acercan las víctimas del hundimiento del *Arequipa*, en 1903, y en cuanto a los siniestros marítimos, incluyeron cinco vapores, tres veleros, seis chatas o pontones, una draga y cerca de setenta embarcaciones menores. Además, se produjeron importantes daños a la infraestructura urbana y portuaria.



La barca alemana Petschili

59. *Ibid.*

60. Vargas Sáez, *Juan Francisco, Op. Cit.*, pp. 115-116.

61. Archivo CVBS, *¡Recordando!*, p. 10.

Entre las pérdidas se incluían buques alemanes internados a causa de la Gran Guerra de 1914-1918, como el vapor Sais y la barca Petschili.⁶² Valga citar nuevamente la novela de Ricardo Valenzuela por los detalles que ofrece del rescate de los tripulantes de las barcas John y Petschili, realizado desde la costa:

“Los de la Primera Brigada removían todo en busca de cadáveres, pero de aquellos dos veleros no se ahogó nadie. Los tripulantes pasaron la noche aferrados a los obenques. Al alba vinieron a rescatarlos con el cañón lanza-cuerdas. Oí contar al maestro Orella, un carpintero de ribera que fue voluntario de la Primera Brigada, que uno de los marineros de la Petschili se desmayó cuando, por fin, logró llegar a tierra desde el andarivel. Estaba tieso de frío”.⁶³

Dicha Brigada trabajó junto a voluntarios del Cuerpo de Bomberos para rescatar a los tripulantes de los mencionados veleros y, además, a los naufragos de los vapores Sais y Cordillera. Por tales acciones, el gobierno de Alemania, la Cámara Alemana de Comercio y diversas firmas de dicha nacionalidad hicieron llegar diversos reconocimientos al CVS.⁶⁴ Entre ellos cabe mencionar un diploma otorgado por el gobierno alemán, en 1922,⁶⁵ donde constan, entre otros, los nombres del comandante del Cuerpo, Abel Schneider; su vicecomandante, Eugenio Morisey; su capitán, Braulio Encina, dos

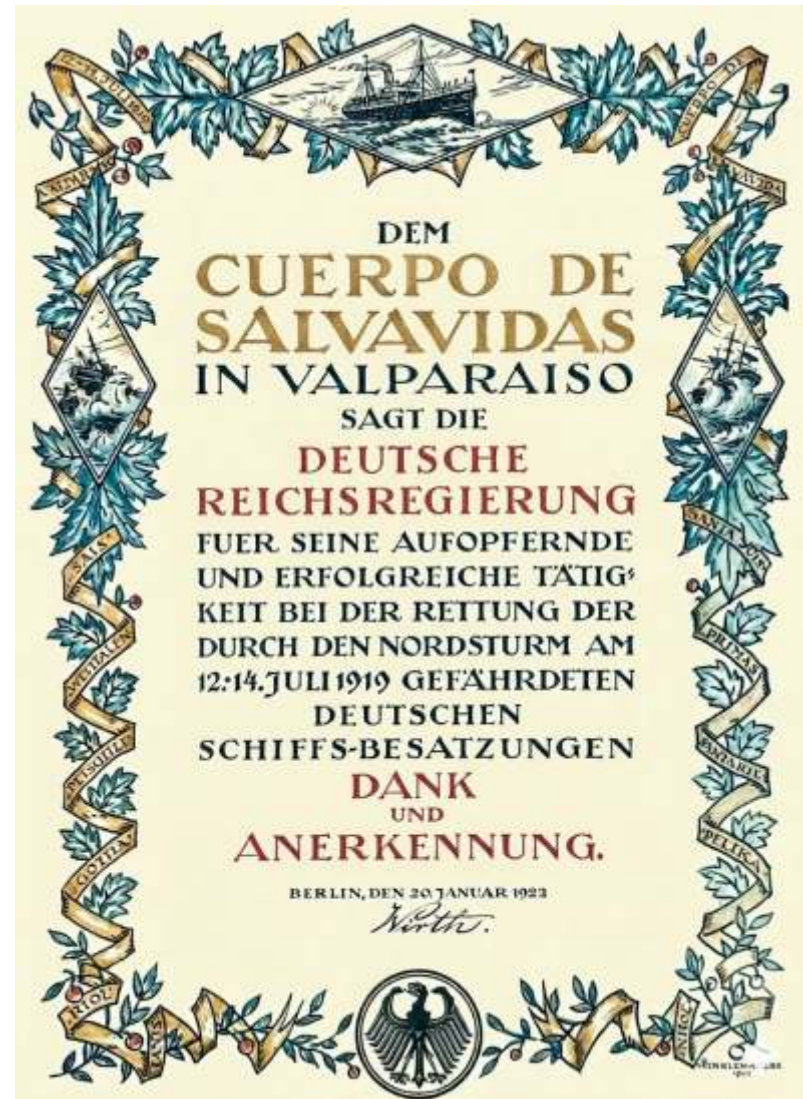
62. *Ibid.*, pp. 124-129 y 692-693.

63. Valenzuela, Ricardo, *Op. Cit.*, pp. 28-29.

64. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, p. 94.

65. Información de crónica, *El Mercurio*, 14 de agosto de 1922.

66. Archivo CVBS, *Reseña Histórica del Cuerpo de Salvavidas*, p. 6.



Diploma entregado por el gobierno alemán al Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso. Archivo CVBSV.



▲
Vapor Tanis en Recreo, 1919
Archivo CVBSV.
◀

tenientes, un secretario, un ayudante, dos sargentos y 15 voluntarios.⁶⁶

Además de los efectivos de la Primera Brigada que habían actuado desde la costa, los voluntarios también operaron con dos embarcaciones en la dramática jornada, el bote adquirido en 1904, y otro incorporado en 1919, que sería bautizado Valparaíso y prestaría servicio hasta 1958.⁶⁷

Este último fue cedido por la Armada (a través de la Gobernación Marítima), contaba con dos motores con 120 HP, un andar de 7 nudos y un radio de acción de 150 millas. Su desplazamiento era de 18 toneladas, su eslora era de 12,60 metros; su manga, 3,50 metros y tenía un puntal de 1,50 metros. Estaba equipado con dos motores Kermath Marine de 120 HP, su andar era de 7 nudos, y su radio de acción, de 140 millas.⁶⁸

Además de las dos embarcaciones ya mencionadas, el material auxiliar con que se contó en aquel período incluyó un automóvil, que entró en servicio en 1922. Asimismo, y en vista de la falta de una subvención estatal, la Liga Marítima comenzó a colaborar con la labor del Cuerpo de Salvavidas a partir de las jornadas de julio de 1919, al proporcionar apoyo financiero a través de una cuenta corriente que manejaba el Gobernador Marítimo, en especial para gastos extraordinarios, y de implementos

como indumentarias. Asimismo, a la luz de experiencias como las jornadas de julio de 1919, la Liga también hizo ver la conveniencia de contar con una estación de salvamento marítimo y, en los años siguientes, alentó la iniciativa de establecer el CVBS, que se concretaría en 1925.⁶⁹

Figura destacada de este período fue el comandante del Cuerpo, capitán Abel Schneider, quien, como ya se ha dicho, se distinguió en salvamentos como los efectuados durante el gran temporal de julio de 1919. El director del mismo era Carlos Artigas, destacado por las gestiones para aumentar y mejorar los medios disponibles para su misión de salvamento; en otro plano, prácticamente desde su creación el Cuerpo de Salvavidas fue formando una idiosincrasia propia a través del cultivar un sentimiento de camaradería y la acumulación de un rico anecdotario.⁷⁰ Así se avanzaba hacia la fisonomía que tendría el futuro CVBS de Valparaíso en épocas posteriores, hasta nuestros días.

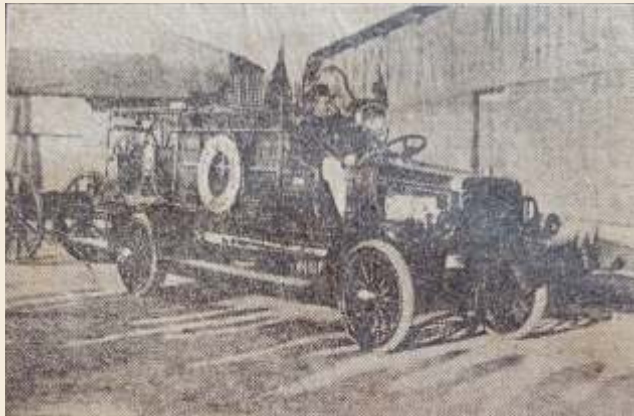
Este paso decisivo se daría el 15 de abril de 1925 cuando, a iniciativa del marino de origen danés, Oluf Christiansen Lund (1886-1963), avecindado en Valparaíso desde hacía doce años y voluntario de los botes salvavidas entonces existentes, se estableció el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso. Para la fundación de esta entidad en su fisonomía actual, fue clave la

67. Muga Álvarez, *Julio*, Op. Cit., pp. 3 y 30.

68. *Ibid.*, p. 30; Stack Wilcke, *Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo)*, *Breve historia de las embarcaciones mayores que ha tenido el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso en sus 100 años*, p. 2.

69. AA. VV., *La Liga Marítima de Chile. 100 años creando Conciencia Marítima Nacional*, pp. 121-122.

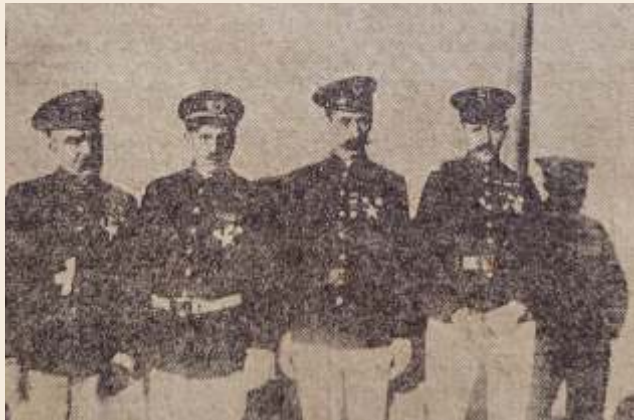
70. Archivo CVBS, *Reseña Histórica del Cuerpo de Salvavidas*, pp. 7-9.



1. El nuevo carro automóvil entregado ayer al Cuerpo de Salvavidas.



2. El intendente, el Obispo, el almirante Aguirre y el diputado don Luis A. González, presenciando los ejercicios de salvamento.



3. Los premiados: señores Juan Díaz, Braulio Encina, Luis Casanova y I. Morales, premiados por 10 y 20 años de servicios, respectivamente.



4. La Brigada del Cuerpo de Salvavidas después de los ejercicios.

conurrencia de voluntarios con vínculos de amistad entre sí, a quienes también unía el espíritu de servicio público:

“Ese día memorable se reunieron en el salón de la Sociedad de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, ubicado en calle Esmeralda de Valparaíso, asistiendo, además del Capitán Christiansen, los señores Manuel Pino Valencia, Onofre Alvarado Sánchez, Eduardo Herrera Cadeaux, Urrechaga Delhurto, Ramón Olivares Jammet, Francisco Espinoza Boudon, Vicente Barrientos Cofré y Teodoro Oyarzún Miranda.”⁷¹

Todos ellos eran tripulantes operativos del Dique Flotante Valparaíso II, construido en Países Bajos y entrado en servicio en 1924, que estaba al mando del capitán Oluf Christiansen.⁷² En el mismo acto fundacional se encomendó a dicho oficial que redactara los Estatutos.⁷³

Según reza el artículo 1º de los mismos,⁷⁴ se organizaron en este Cuerpo “los individuos que en Valparaíso prestan servicio en el mar, para salvar las vidas que se encuentran en peligro por causa de temporal, incendio u otro motivo o cuando circunstancias especiales lo requieran”. Su lema sería: “Más vale prevenir que curar”. Su Directorio estaría integrado (art. 2º) por un presidente honorario, un presidente, un vicepresidente, un secretario, un prosecretario, un tesorero, cuatro directores, un capitán y

tres pilotos.

En total fueron 21 los voluntarios que integrarían originalmente la nueva entidad, todos ellos oficiales mercantes. Sin embargo, circunstancias ajenas a su voluntad hicieron imposible que algunos de ellos pudiesen prestar un servicio verdaderamente efectivo, lo que llevó a que dicha dotación debiera completarse con voluntarios que no pertenecían a la mencionada Sociedad de Capitanes y Oficiales. Para ese entonces ya se contaba con una subvención gubernamental que se mantendría hasta 1935, aunque ésta era pequeña, y debió complementarse con aportes de entidades privadas, entre ellas la Liga Marítima.⁷⁵

La labor que comenzó a desarrollar la Institución no tardó en hacerla acreedora a diversos reconocimientos, tal y como había sucedido con sus antecesoras. Los años posteriores a la fundación del CVBS fueron de una suerte de transición, al producirse una coexistencia entre los voluntarios que cumplían su labor en tierra, y aquellos que lo hacían por mar, y, por ejemplo se celebrasen por separado sus respectivos aniversarios;⁷⁶ más aún, se produjeron acciones de colaboración, por lo demás muy necesaria, tanto en labores de preparación como durante emergencias reales. En tales ocasiones los voluntarios de la Brigada y el

71. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 4.

72. Archivo CVBS, *Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas, Historia del Bote Salvavidas (Cronología)*.

73. Archivo CVBS, *Acta de Fundación del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso*.

74. Archivo CVBS, *Estatutos del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso*.

75. AA. VV., *La Liga Marítima de Chile... Op. Cit.*, pp. 122-123.

76. Por ejemplo, *El 40º aniversario del Cuerpo de Salvavidas, en La Unión*, 17 de agosto de 1926.

77. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 4.



► **Estandarte centenario del Bote Salvavidas de Valparaíso** enmarcado y en exposición permanente en la cuartel del CVBSV.

Cuerpo participaron, de forma conjunta, en el rescate de naufragos.⁷⁷

Aquella primera época del CVBS en su nueva fisonomía también estuvo marcada por una cierta precariedad. Por ejemplo, en 1923, si bien se contaba con el automóvil ya mencionado, adquirido el año anterior, que permitía una mejor capacidad para trasladar el auxilio al punto que se requiriese, no era menos cierto que se echaban de menos implementos clave para la labor de salvataje, como cohetes lanzacabos y, sobre todo, un reflector de la potencia suficiente como para iluminar buques siniestrados o en riesgo de serlo, en noches particularmente oscuras. Además, las obras portuarias en curso significaban una dificultad adicional para el trabajo de los voluntarios.⁷⁸ La tarea permanente en los días en que amenazaba un temporal, consistía en un recorrido a los faluchos que se hallaban surtos frente a la costanera, para evacuar a tierra a sus vigilantes o “guachimanes”, incluso arrojándolos al mar, si se mostraban reacios, para subirlos enseguida a una de las embarcaciones del Cuerpo.

En 1925 la Armada cedió al recién creado Cuerpo un bote construido en 1904 y remozado en 1921. Su eslora era de 9,5 metros; su manga, de 2,80 metros; su puntal de 1,20 metros, un andar de 7 nudos y un radio de acción de 100

millas. Contaba con aparejo de vela. En 1931 fue rebautizado Carlos Artigas tras el fallecimiento del capitán homónimo, y se convertiría en la embarcación favorita del capitán Oluf Christiansen. Sirvió hasta 1963, cuando fue vendido a particulares.⁷⁹

Las estrecheces y carencias también se referían a su sede. Tras la destrucción de su primer cuartel, a causa del terremoto de 1906, se contó con la caseta de una grúa, a modo de refugio o cobertizo, el que dio paso a un improvisado cuartel, confeccionado con el cajón en el que había llegado embalado un hidroavión adquirido para la Aviación Naval o, según otras versiones, un automóvil Ford. Recordaba un antiguo voluntario: “En su interior debíamos acuartelarnos y el viento casi hacía volar el cajón, al lado del cual hicimos luego una ramada que se mojaba completamente cuando llovía.”⁸⁰

El 21 de mayo de 1928, gracias a las gestiones del capitán Carlos Artigas, se pudo inaugurar un nuevo cuartel situado en el Muelle Prat, sector que estaría fuertemente vinculado al CVBS desde entonces y por más de tres décadas.⁸¹

Dicho cuartel tenía, por fin, la infraestructura que requería esta Institución, con dependencias que incluían camarotes con literas para los voluntarios, el camarote del

78. Información de crónica, diario *El Mercurio*, 29 de junio de 1923.

79. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 31; Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, p. 3.

80. Cajón de Auto Ford fue Cuartel del Bote, diario *La Estrella*, 20 de abril de 1964.

81. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 26.

capitán, un cuarto para la radio, pañoles, cocina, baños, un casino y un salón de honor. En el exterior había un jardín que hacía de esta sede una suerte de isla rodeada de los recintos portuarios. Además, su centralidad y el afecto que había generado el CVBS, hicieron que este cuartel también se convirtiera en un centro de vida social.⁸²

En cuanto a los diversos implementos necesarios para el funcionamiento del Cuerpo, cabe recordar lo que destacaba Karen Christoffersen, cónyuge del capitán Christiansen, en el sentido que sus compatriotas, los marinos daneses de la naviera Lauritzen, solían facilitárselos.⁸³

Otra característica de aquel período fueron los intentos de fusión⁸⁴ de la Brigada y el Cuerpo, en base a consideraciones como la mayor eficacia que había adquirido la labor de rescate a bordo de embarcaciones salvavidas, en desmedro de la que se realizaba desde la costa. El 21 de marzo de 1929 se acordó la fusión que, sin embargo, tendría que esperar años antes de ser una realidad.

82. *Ibid.*

83. *20 centavos recibe viuda del capitán Oluf Christiansen, en La Estrella, 19 de abril de 1977.*

84. *González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, Op. Cit., p. 95.*



▲ Sede del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso, en el Muelle Prat de la ciudad hacia 1945. Archivo CVBSV.



▲ *Velero en alta mar* de Guillermo Grossmacht, 1934. Colección Museo Baburizza.

IV. LA ERA DEL CAPITÁN CHRISTIANSEN

Con el acto fundacional del Cuerpo, en 1925, también puede considerarse que comenzó la era marcada por la presencia y servicio del capitán Oluf Christiansen, sin duda el personaje más destacado de esta Institución y de mayor identificación con ella y, por extensión, una de las personalidades que ha dejado una huella mayor en el Valparaíso del siglo XX. Durante este período, inevitablemente, él y sus voluntarios debieron enfrentar nuevos temporales de entidad, con sus consecuencias, ya habituales, de siniestros marítimos y el imperativo de realizar rescates con renovados medios humanos y materiales.

Oluf Christiansen Lund nació en Copenhague, Dinamarca en 1886, como parte de una familia de tradición marinera. Su abuelo había sido capitán de veleros quien, a la luz de su propia experiencia, había prohibido a sus hijos

embarcarse para una carrera náutica; irónicamente, sería un nieto el que se le escaparía para ir al encuentro del mar, al que se había sentido inclinado desde sus primeros años. Pese a que dicha prohibición también alcanzaba al adolescente Oluf a través de su padre, se las arregló a través de un tío, quien le consiguió un puesto a bordo de un vetusto velero.⁸⁵ En 1900, a los 14 años, se embarcó como grumete en el Mary José, a bordo del cual adquirió experiencia práctica en navegación, que le significaría llegar hasta Sudáfrica, llevando pertrechos para el Ejército británico durante sus campañas contra los Boers.

Llegaba trayendo consigo una vasta experiencia marinera en diversas y lejanas latitudes: “Había recorrido ya todos los mares del mundo y en su navegar había afrontado los más fuertes temporales y tormentas que son dables imaginar, con lo cual había forjado su verdadero

85. Murió el capitán Oluf Christiansen, en *El Mercurio*, 11 de mayo de 1963.

temple mariner.”⁸⁶ Siendo joven, ya tenía un acervo vital que incluía el haber formado parte de las generaciones tardías de la era de la navegación a vela, lo que, a su vez, implicaba el haber realizado la travesía del Cabo de Hornos en numerosas ocasiones. Por lo tanto, también tenía la condición de “Cap-Hornier”.

Christiansen necesitaba dicha experiencia para completar un mínimo de 60 meses de navegación, como requisito previo para ingresar a una escuela náutica en Dinamarca, a fin de adquirir conocimientos teóricos.⁸⁷ Tras egresar de dicho plantel como piloto, se embarcó para Chile contratado por la Compañía Sudamericana de Vapores, por lo cual arribó a Valparaíso en 1913. En esta ciudad puerto transcurrió el resto de su vida. En 1924 asumió el mando del dique flotante Valparaíso II, al entrar éste en servicio.⁸⁸

Su experiencia previa no le había hecho perder capacidad de asombro y, por lo tanto, no fue obstáculo para que se sintiera impresionado por el rigor y la furia de las jornadas de mal tiempo en este puerto, con las consecuencias ya conocidas. Impacto que lo llevó, junto a un grupo de amigos, a establecer el Cuerpo de Voluntarios en 1925, institución que debió sobreponerse a obstáculos de diverso tipo para consolidarse y ganar reconocimiento.

En 1917 había contraído matrimonio con su compatriota, Karen Christoffersen Nilsen, quien jugó un rol



▲ **El capitán Oluf Christiansen** en óleo de Héctor Robles Acuña de 1975, para el cincuentenario del CVBSV. Nótese la posición de la pipa, con el hornillo hacia abajo: “La cachimba del mariner está siempre hacia abajo, con sus fuegos encendidos para que no la apague el agua del temporal.”

86. Muga Álvarez, Julio, *Biografía del capitán Oluf Christiansen Lund.*, p. 1
 87. Murió el capitán Oluf Christiansen, en *El Mercurio*, 11 de mayo de 1963.
 88. Muga Álvarez, Julio, *Biografía... Op. Cit.*, p. 1



El capitán Oluf Christiansen Lund
en un óleo vestido para el temporal y en fotografía
que se conservan en la sede del Cuerpo de Voluntarios
del Bote Salvavidas de Valparaíso.



SEÑALES DE TURNO
Precio: 30 CENTAVOS
ANO XLV

LA UNION

VALPARAISO, CHILE. JUEVES 31 DE ENERO DE 1926

CENTRO LEYERLEBER
15 PAGINAS
NUM. 14.400

UN VIOLENTO TEMPORAL HA VENIDO A INTERRUMPIR EL VERANO EN FORMA INUSITADA

CON EL CAPITAN Y UN INGENIERO DEL CONCEPCION
TODO HA SIDO CUESTION DE SALVA SUERTE, DICE EL CAPITAN BAHNER, CONTRA LA CUAL SOLO QUERA EL CONFIRMARSE

En las primeras horas de la madrugada se descargó un fuerte aguacero, mientras en la bahía el mar embravecido ponía en serio peligro a las naves.—El mal tiempo fué anunciado por el Servicio Meteorológico, pero muy pocos dieron el debido alcance al anuncio

IMPRESIONES RECOGIDAS POR UNO DE LOS SOBRECARGOS
FUERON CONSIDERABLES LAS AVERIAS QUE SUFRIO EL «CONCEPCION» AL CHOCAR VARIAS VECES CON EL «CAUPOCAN»

En momentos de haber estado a tierra, el capitán del «Concepcion», don Juan Bahner, nos cuenta con una gran tranquilidad que el fuerte aguacero, cuando se acerca a la zona, hacia el «Caupolicán».

La ciudad fue despertada en las primeras horas de la madrugada de ayer por un movimiento súbito dentro de la estación: un temporal de agua y viento que tenía a punto una gran inundación en plena época de verano.

En las primeras horas de la tarde del martes, el tiempo se oscureció considerablemente, y en las primeras horas de la noche comenzó a soplar una brisa del norte, que se volvió al viento sur y el mar se dio a crecer.

En las primeras horas de la tarde del martes, el tiempo se oscureció considerablemente, y en las primeras horas de la noche comenzó a soplar una brisa del norte, que se volvió al viento sur y el mar se dio a crecer.

UN REDACTOR DE «LA UNION» RECOGIO DESDE EL SALVAVIDAS INTERESANTES IMPRESIONES DEL NAUFRAGIO DEL CONCEPCION

Cómo se produjo el naufragio.—El vapor chocó primero con el velero «Lucía».—Violentas colisiones con el «Caupolicán».—Ambos barcos empiezan a destruirse.—Las señales de auxilio.—El bote salvavidas y las chalupas del «Valdivia» en acción.—Las maniobras de salvamento.—Caso perdido.—¡Salve a la gente, capitán!—Los naufragos.—El fin

A las 11 horas 55 minutos de la tarde de ayer se fué a dormir en una habitación en el centro de la bahía, el vapor nacional «Concepcion», comandado por el capitán Bahner, con el ingeniero de a bordo, don Juan Bahner, y el ingeniero de a bordo, don Juan Bahner.



CON UNA CRUZ FIGURA MARCADO EL SITIO PRECISO EN QUE SE HUNDIÓ EL «CONCEPCION»—A LA IZQUIERDA SE VE AL «VALDIVIA» Y A LA DERECHA AL «CAUPOCAN» CON LA POMA HACIA TIERRA

LOS BUQUES SE DESPEZARON
A unas cuantas millas de distancia quedó el bote espantado rodeado para ayudar en las salvavidas, y a distancia que tenía y a una corta distancia, podíamos ver cómo ambos buques se hundían.

muy activo de apoyo a esta labor voluntaria. Con el tiempo se ganaría el cariñoso apelativo de “la Mamy”, por su carácter protector, casi maternal, con que secundaba los esfuerzos de los integrantes del Cuerpo. Con el paso de los años, pasó a ser un elemento importante del ambiente marítimo generado en torno al mismo:

“En noches de temporal, cuando la fuerza del viento y las olas devastadoras azotaban la bahía y el Capitán con su tripulación se hacía a la mar, ella, con ese sentimiento de madre y mujer, esperaba en el cuartel del Muelle Prat el regreso de la embarcación, con sus propias manos preparaba café, queques y comida y les tenía ropa seca y otras vituallas para los que consideraba sus niños.”⁸⁹

La actividad desplegada por el capitán Christiansen abarcaba no sólo la de dirigir salvamentos, ya que, además, debía preocuparse de aspectos organizativos, administrativos y relacionados con el financiamiento de la Institución.

En tanto, los naufragios seguían sucediéndose con su periodicidad habitual. Uno de los más graves y dramáticos de la época inicial del CVBS, fue el del vapor Miramar, de la Sociedad Nacional de Buques y Maderas, una de las víctimas del temporal desencadenado el 10 de junio de

1926, tras un largo garreo que le hizo recorrer buena parte de la bahía, haciendo zozobrar a su paso a varios remolcadores y embarcaciones menores, hasta que encalló y naufragó en los enrocados de la costanera. Con la asistencia de los voluntarios del Cuerpo de Salvavidas se logró tender un grueso cable entre el buque y tierra firme, “que permitió después de no pocos esfuerzos, desembarcar a la totalidad de la tripulación que se encontraba a bordo.”⁹⁰

Otro caso representativo de estos años fue el del vapor nacional Concepción, de la naviera Braun y Blanchard, que afrontó un inesperado temporal, en pleno verano, el 30 de enero de 1929. Tras colisionar con la chata Caupolicán, este vapor se fue a pique en las cercanías del Muelle de Carbón (actual Muelle Barón), aunque su tripulación pudo ser rescatada.⁹¹ Una vez más, la novela *Viento en la bahía* describe aquellos momentos en uno de los botes salvavidas, abarrotado de naufragos:

“El bote se abría paso dificultosamente. A cada tumbo, un ramalazo de agua azotaba las bordas y azotaba las espaldas de los que iban sentados. Muchos pares de manos sucias, amoratadas, se aferraban con todas sus fuerzas al cabo tenso que servía de baranda. Una inmensa ola montó la proa y se precipitó como catarata sobre los hombres

89. *Ibid.*, p. 3.

90. Vargas Sáez, *Juan Francisco, Op. Cit.*, p. 178.

91. *Ibid.*, p. 196.

amontonados en ese sitio. Algunos se tiraron de bruces, abrazando las bolsas de ropa, para impedir que se fueran en la correntada. En seguida, el Bote se elevó ágilmente, arrojando por sus imbornales toda el agua embarcada, y golpeó de nuevo la superficie, partiéndola. Dos grandes espumarazos surgieron de sus costados, como si fuesen alas.”⁹²

Para 1929 se estimaba que, gracias a la acción del Cuerpo, se habían salvado más de 200 vidas.⁹³

En un ámbito cercano al accionar del CVBS, durante los años que siguieron a su fundación se finalizó el grueso de las obras del nuevo Puerto, que habían comenzado en 1912, tras diversos retrasos. En 1930 se entregó el Molo de Abrigo, lo que significó un avance importante en la protección del fondeadero, aunque no sería una solución definitiva. Los naufragios en días de mal tiempo seguirían siendo parte del sino de Valparaíso.

Los progresos en la construcción naval y en las condiciones de seguridad durante la navegación, no significaron el fin de los “naufragios célebres”, tanto debido a su carácter múltiple como a su dramatismo y espectacularidad. La madrugada del 22 de mayo de 1940 se desató un temporal excepcionalmente fuerte, que hizo que incluso el acorazado Almirante Latorre estuviese en riesgo al



▲ **El Vapor “Concepción” se hunde en Valparaíso,**
en el temporal del 30 de enero de 1929. Archivo CVBSV.



▲ **22 de mayo de 1940**
El dique Valparaíso se dio vuelta de campana con el vapor Chile, de 4.200 toneladas en su interior. Boceto de Renzo Pecchenino, Lukas, para “Apuntes Porteños”, 1971.

92. Valenzuela, Ricardo, *Op. Cit*, pp. 118-119.

93. Información de crónica, diario *El Mercurio*, 12 de agosto de 1929



▲ *Día de la tempestad* de Alf Tütt Madsen, 1940. Colección Museo Baburizza.

comenzar a garrear, sin que la dotación de guardia consiguiera recuperar su control. El Latorre colisionó con el vapor Palena, que, a su vez, terminó por destrozarse contra los roqueríos de la costa; al mismo tiempo, otros buques de la Escuadra y mercantes corrieron serio peligro, impedidos como estaban de salir de la poza a mar abierto, con el fin de capear el temporal.

En efecto, con la llegada de la mañana las condiciones no mejoraron, sino por el contrario, el temporal se intensificó, hasta el punto que, hacia las 11:00 AM, la furia del viento y las marejadas hicieron que el dique flotante Valparaíso II se escorase hasta darse una vuelta de campana junto al vapor Chile, que se hallaba carenándose en su interior. Ambos zozobraron, quedando el dique con su quilla hacia arriba. Sólo después del mediodía la tormenta comenzó a amainar.

Por las especiales características de este siniestro, así como las durísimas condiciones en que se debió operar, el rescate de los naufragos del dique y de dicho vapor fue una de las proezas más notables, si no la que más, en la historia del CVBS. Ya en la tarde del día 21 el capitán Christiansen había ordenado el acuartelamiento de los voluntarios, ante las amenazantes condiciones de tiempo, y una ronda

preventiva por la bahía, a cargo del bote Carlos Artigas.

Cuando dichas condiciones empeoraron, durante la noche y la madrugada del día 22, se mantuvo la alerta, hasta que, a las 04:30, zarpó el bote Valparaíso, al mando del propio Christiansen, en respuesta a llamadas de auxilio. Los voluntarios se hicieron presentes momentos después de la colisión entre el acorazado Latorre y el vapor Palena, cuando el capitán de este último había decidido abandonarlo. Dos guardianes del Palena y dos oficiales y diez marineros del Latorre fueron rescatados en la primera misión de la jornada.

Ello porque el bote Valparaíso zarpó nuevamente para afrontar el principal desafío de aquel día. Tras haber rescatado a dos guardianes de una chata o pontón, los hombres de Christiansen, respondiendo a nuevas campanadas de auxilio, se atracaron al dique flotante Valparaíso II tras denodados esfuerzos. Llegaron en los precisos momentos en que los puntales que mantenían fijado al vapor Chile, que estaba en su interior, estaban cediendo, y haciendo que éste se tumbara en su banda de estribor, lo que a su vez provocaría que el dique se escorase más y más, hasta darse vuelta de campana.

Los hombres del Bote Salvavidas debieron realizar su



▲ “...zarpó el bote Valparaíso, al mando del propio Christiansen, en respuesta a llamadas de auxilio...”. Diario “La Unión”, 14 de abril de 1965. Archivo CVBSV.

rescate en condiciones especialmente adversas, dadas las características tan dramáticas como espectaculares de aquel doble naufragio, que ocurría ya de mañana, en el momento de mayor intensidad del temporal. Pese a todo, y cuando el dique ya se encontraba próximo a zozobrar, se pudo proceder al embarque de trabajadores y tripulantes; sus tripulantes se veían obligados a lanzarse al mar, y eran recuperados por los voluntarios con cuerdas. Dada la capacidad limitada del bote Valparaíso, debieron efectuarse tres viajes de rescate, en los que se pusieron a salvo a unas 40 personas, sin tener que lamentarse pérdidas de vidas.⁹⁴ Por momentos, el bote parecía a punto de hundirse: “La bomba era insuficiente y había que achicar con tarros, con las manos, con cualquier cosa.”⁹⁵

Su intensidad excepcional, pocas veces vista en Valparaíso, y sus cuantiosas pérdidas, formaron un cuadro que contrastó dramáticamente con la labor, “eficiente y abnegada”, que cumplieron los voluntarios de los Botes Salvavidas. Ellos prestaron auxilio a todas las naves que habían corrido peligro, sorteando, además, el peligro que representaba la presencia de numerosos elementos flotantes; se estima que fueron más de 200 las personas que fueron llevadas a tierra y puestas a salvo “en medio de

numerosos peligros y peripecias; gracias a ello las pérdidas de vidas fueron mínimas”.⁹⁶ Una versión hace subir dicha cifra incluso a 327 rescatados;⁹⁷ de cualquier modo, aquella fue la más dura prueba y la mayor victoria del CVBS.

Eso sí, el bote Valparaíso sufrió numerosas averías, y debió ser sometido a reparaciones.

Poco después de aquella gran jornada, los voluntarios que en ella participaron fueron declarados ciudadanos beneméritos de Valparaíso y condecorados por la Liga Marítima.

Aquel año 1940, memorable por el hito que significaron este naufragio múltiple y su respectivo rescate, pudo también ser clave por haberse concretado la anhelada y varias veces postergada fusión entre el Cuerpo de Salvavidas (al que, ocasionalmente, aún se le seguía llamando Brigada, y cuyo comandante seguía siendo Abel Schneider) y el Bote Salvavidas, acordada a iniciativa de la Liga Marítima de Chile, el 21 de junio de 1940, en la sede de la misma.⁹⁸ También se acordó que todos los voluntarios debían ponerse bajo las órdenes del capitán Christiansen. En la práctica, sin embargo, el Cuerpo de Salvavidas al que se le había agregado el apelativo de Estación Valparaíso (también había estaciones en otros puertos), siguió

94. Archivo CVBS, *Salvataje del personal de tripulantes del dique flotante y del vapor “Chile” que se encontraba en reparaciones en su interior durante el temporal del 21 al 22 de mayo de 1940 en Valparaíso, Chile.*

95. *Los quijotes del mar*, en *Revista del Domingo, El Mercurio*, Santiago, 9 de enero de 1977.

96. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, pp. 255-256.

97. Gauché, Gastón, *Aniversario del Bote Salvavidas*, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1988.

98. *Información de crónica*, diario *El Mercurio*, 26 de junio de 1940.

CRISTALIZO AYER LA FUSION DE LOS CUERPOS DE SALVAVIDAS DE VALPARAISO

Los voluntarios del Cuerpo de Salvavidas que hacen el servicio en tierra pasaron a depender del capitán don Oluff Christiansen.—La ceremonia oficial verificada en el cuartel.—Los discursos pronunciados.—Se denominará en lo sucesivo Cuerpo de Salvavidas de Chile, Estación Valparaíso.—Por ahora se mantendrán ambos directorios.



LOS VOLUNTARIOS salvavidas de tierra, que se pasan a fusionarse.— Al centro, está el almirante don Felipe Wiegand, rodeado del capitán Christiansen y de don Abel Schneider.

En su oportunidad dimos a conocer la noticia de haberse acordado la fusión del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, con el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas, que prestan sus servicios en la costa y en la bahía respectivamente, teniendo el primero su cuartel en la Avenida Covadonga y el segundo en la esplanada del puerto.

Esta fusión se pudo realizar gracias a las gestiones hechas por la Liga Marítima, por intermedio de su vicepresidente, almirante don Francisco Nieto, y por el presidente del Cuerpo de Salvavidas, almirante don Felipe Wiegand. Tras de algunos estudios se ha elaborado los estatutos de la institución fusionada, los cuales ya están aprobados por las partes, para la formación después del Cuerpo de Salvavidas de Chile, pasando así a denominarse ahora el de tierra y el de mar, con el agregado Estación de Valparaíso.

LAS PERSONALIDADES JURÍDICAS

Como ambas instituciones tienen sus respectivas personalidades jurídicas, deberán hacerse posteriormente las gestiones legales para su cancelación y otorgamiento de la que correspondiera al Cuerpo de Salvavidas de Chile. Estas instituciones, indudablemente, pueden ser un tanto demoras, pero de absoluta necesidad para el fin que se persigue, o sea tener un Cuerpo de Salvavidas en los principales puertos de la República que se denominarán: Estación Valparaíso, Estación Antofagasta, Estación Iquique, Estación Arica, Estación Talcahuano, Estación Lota, etc. En una palabra habrá tantas Estaciones como las necesidades futuras lo requieran.

LA CEREMONIA DE AYER

Poco después de las 11 de la mañana de ayer, se reunieron

en el cuartel del Bote Salvavidas, los voluntarios del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso al mando de su comandante don Abel Schneider, y aquellos al del capitán don Oluff Christiansen. Estaba también el presidente, almirante don Felipe Wiegand.

Después de las presentaciones del caso se dio comienzo a la reunión que se desarrolló en un ambiente de la mayor comprensión y entusiasmo.

HABLA DON ABEL SCHNEIDER

En esta oportunidad, tomó la palabra el comandante del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, don Abel Schneider, dando lectura al siguiente discurso que fué acogido con entusiasmo.

El Mercurio
12 de agosto de 1940
Archivo CVBSV.

funcionando de forma autónoma y con su propio equipo, aunque su actividad fue languideciendo paulatinamente, a la vez que la fluidez de sus relaciones con el CVBS se evidenciaba en un progresivo traspaso de funciones, equipos y recursos de su tesorería. A lo que se agrega el servicio que los propios voluntarios del Cuerpo de Salvavidas pasaron a prestar en los Botes Salvavidas, con lo cual se llegó a la unión definitiva de ambas instituciones, no sin tensiones y dificultades, que incluían a las recurrentes carencias materiales y presupuestarias.

El 6 de junio de 1944 se acordó que todos los voluntarios, de una y otra institución, debían presentarse en el cuartel del Bote Salvavidas, por lo cual, “más que de una fusión cabe hablar de un cambio de institución” por parte de los voluntarios de la Brigada que se enlistaron en las filas del CVBS.⁹⁹

La composición y funcionamiento del Cuerpo en esta nueva etapa queda consignada en la obra referencial sobre Valparaíso de Luis Aguirre Echiburú,¹⁰⁰ donde se señala que su Directorio estaba conformado por un presidente, un vicepresidente, un secretario, un prosecretario, un tesorero, un capitán, un primer piloto, un segundo piloto, un tercer piloto y cuatro directores. El presidente era Enrique Eleodoro Guzmán y el capitán Oluf Christiansen, ya al final de su carrera activa, a los que debía añadirse una fuerza de 18 voluntarios y 16 aspirantes; algunos de ellos estaban destinados a tener una extensa vida de servicio,



▲ *El Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso. En la fotografía los voluntarios visten el impermeable y gorro que usan en las labores de rescate que los protegen de las olas cuando hay tormenta y lluvia. Archivo CVBSV.*

99. González Guerra, Elisa, y Rocco Luengo, Karen, *Op. Cit.*, p. 98.

100. Aguirre Echiburú, Luis, *El Libro de Valparaíso*, p. 240.



▲ **Fotografía del Capitán Oluf Christiansen junto a los voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso, tomada el 14 de abril de 1946.**
1. Armando Varas, 2. Capitán Oluf Christiansen, 3. Rafael Herrera, 4. Alberto Karlezi, 5. Eduardo Simpson,
6. Abraham Stephankowsky, 7. Raúl Guzmán, 8. Guillermo Galleguillos y 9. Renato Prado. Archivo CVBSV.

como los voluntarios Onofre Alvarado, Eduardo Simpson y Óscar Perrot, y los aspirantes Abraham Stephankowsky y Alberto Karlezi, entre otros.

“Como se refleja en la obra de Aguirre Echiburú, hacia mediados de la década de 1940 el CVBS ya disfrutaba de una amplia trayectoria y reconocimiento, aunque sus problemas eran recurrentes: la precariedad de su situación económica, que le hacía necesitar de una mayor ayuda, o un sistema de financiamiento más estable para mantener el material a flote y los elementos de rescate en condiciones adecuadas. Al menos el entusiasmo y dinamismo del marino danés contribuían poderosamente a levantar el espíritu de los voluntarios, siempre listos en los casos en que el mar se constituye en un temible enemigo.”¹⁰¹

El mencionado año 1944, con el fin de completar los requisitos para su jubilación, el capitán Christiansen se ausentó de Valparaíso para asumir el mando del velero mercante Cóndor, y se embarcó en un viaje para transportar salitre a México, durante el cual, al momento de efectuar la travesía del cabo de Hornos, se debió afrontar un tiempo excepcionalmente rudo que causó daños serios en el buque e impidió concretar el trayecto.¹⁰² Ello acaso pudo haber hecho mella, en mayor o menor grado, en el recio e impetuoso



▲ El escritor Salvador Reyes retratado por Jorge Délano, Coke. Museo Historia Natural de Valparaíso

101. *Ibid.*

102. *Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, Op. Cit.*



▲ *Voluntarios y familiares con el estandarte, hacia 1942. En última fila, tercero desde la derecha, el capitán Christiansen. Archivo CVBSV.*

carácter por el que se había hecho conocido; por lo demás, tal cosa no era de extrañar si se consideran sus largos años como marino, que incluían casi dos décadas a la cabeza del Bote Salvavidas.

Su entusiasmo, pese a todo, no había decaído: “De regreso vuelve a tomar la caña de su Bote, año a año se le ve ir y venir, retirando guachimanes, revisando amarras, llevando víveres, auxiliando embarcaciones y rescatando personas; no descansa, pues también se preocupa de enseñar y adiestrar a su gente, la que va demostrando en su accionar la calidad del maestro.”¹⁰³

Valga una vez más citar una novela en cuanto ésta puede dar cuenta, tan bien o mejor que una obra historiográfica, del carácter y espíritu de una institución como el CVBS, así como de la época en que había alcanzado su madurez y ya estaba consolidada. En este caso, la atmósfera de su cuartel del Muelle Prat que, en palabras del escritor Salvador Reyes, era, “uno de los sitios mágicos del mundo en que se encuentra la poesía de los puertos”,¹⁰⁴ hacia fines de los años '40:

“Apenas el barómetro da la alarma, se establece una guardia fija en el cuartel del “Bote Salvavidas”. La guardia dispone de cabinas, con literas y ojos de buey como a bordo. Existe también una gran sala donde el directorio de la

institución celebra sus sesiones y donde algunos de sus miembros se reúnen a almorzar o a comer en la intimidad. Esta sala está adornada de trofeos de batallas contra la tempestad, con recuerdos del viejo Valparaíso y de amigos que han pasado en vapores modernos o en navíos que ahora se pudren en el rincón de un puerto lejano.”¹⁰⁵

Pocos años más tarde dicho escritor advertía que, pese a su ambiente tan característico, éste era un rincón que, como tantos otros del Puerto, no siempre se sabía valorar: “Por su carácter pintoresco, sería orgullo de Londres, de Amberes, de Marsella, pero que nosotros, con nuestra insensibilidad nacional, sólo pensamos en destruir.”¹⁰⁶

La atípica silueta de la casa que fungía como cuartel, que contrastaba con los edificios y recintos portuarios del entorno del Muelle Prat, de agitada vida, se acentuaba todavía más por la existencia de un pequeño jardín y un árbol. Escribía un columnista en 1954 que este recinto era “el último refugio de una estirpe que se hace cada día más necesaria”, y proseguía:

“Difícil es imaginar el papel que cumple ese árbol en este lugar; su lozanía habla de amorosos cuidados: debe ser para las tripulaciones, el retrato de la ciudad, de esa novia cariñosa y anhelante; debe ser la ligadura ciudadana que les impide alejarse definitivamente y adentrarse en el mar.”¹⁰⁷

103. Muga Álvarez, Julio, *Biografía... Op. Cit.*, p. 2.

104. Reyes, Salvador, *Mónica Sanders*, p. 50.

105. *Ibid.*, p. 51.

106. Reyes, Salvador, *30 años del Bote Salvavidas*, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1955.

107. Barrientos, Juan, *El árbol del Bote*, en *La Unión*, 9 de diciembre de 1954.



▲ *Barcazas*, de Ezequiel Plaza Garay. Colección Museo Baburizza.



▲ *Voluntarios en una reunión social, hacia 1960. Archivo CVBSV.*

EL RESTAURANTE, NUEVA TRADICIÓN

Para ese entonces el CVBS contaba con otro elemento que acrecentaba su fama y estimación: el Restaurante, que no tardaría en transformarse en una nueva tradición, que sigue perviviendo en su sede actual. Sus orígenes son de larga data, y se remontan a la época en que la Brigada tenía su cuartel en el sector Barón y, luego, en la costanera del Almendral. “En ambos cuarteles siempre funcionó una especie de cantina que atendía las necesidades gastronómicas de los voluntarios y algunos parroquianos, amigos de la institución”. Ello daba lugar a alegres tertulias de convivencia, “que a veces era acompañada de una buena música que era interpretada por los mismos voluntarios, que poseían instrumentos como guitarras y acordeones preferentemente”. Pese a la precariedad de aquellos locales, había “mucho ambiente marinero y de fraternidad”.¹⁰⁸

La idea de instalar un restaurante se originó a partir de la necesidad de que la Institución con un ingreso fijo que le proporcionara una base de estabilidad, que se había probado tan esquiva en los años y décadas precedentes. Tal

idea probó ser afortunada desde un principio, aunque debió afrontarse una incómoda situación en 1946, cuando el Servicio de Aduanas estimó que, dada su cercanía al Puerto y el acceso abierto a todo público, ello podría facilitar el contrabando. Afortunadamente, cualquier acción que perjudicara al Restaurante, y con ello, al CVBS, se evitó con la promesa de tomar medidas al respecto, y el local pudo proseguir abierto al público general.¹⁰⁹ Pocos años más tarde, así se describe el Restaurante en la época en que está ambientada la novela Mónica Sanders:

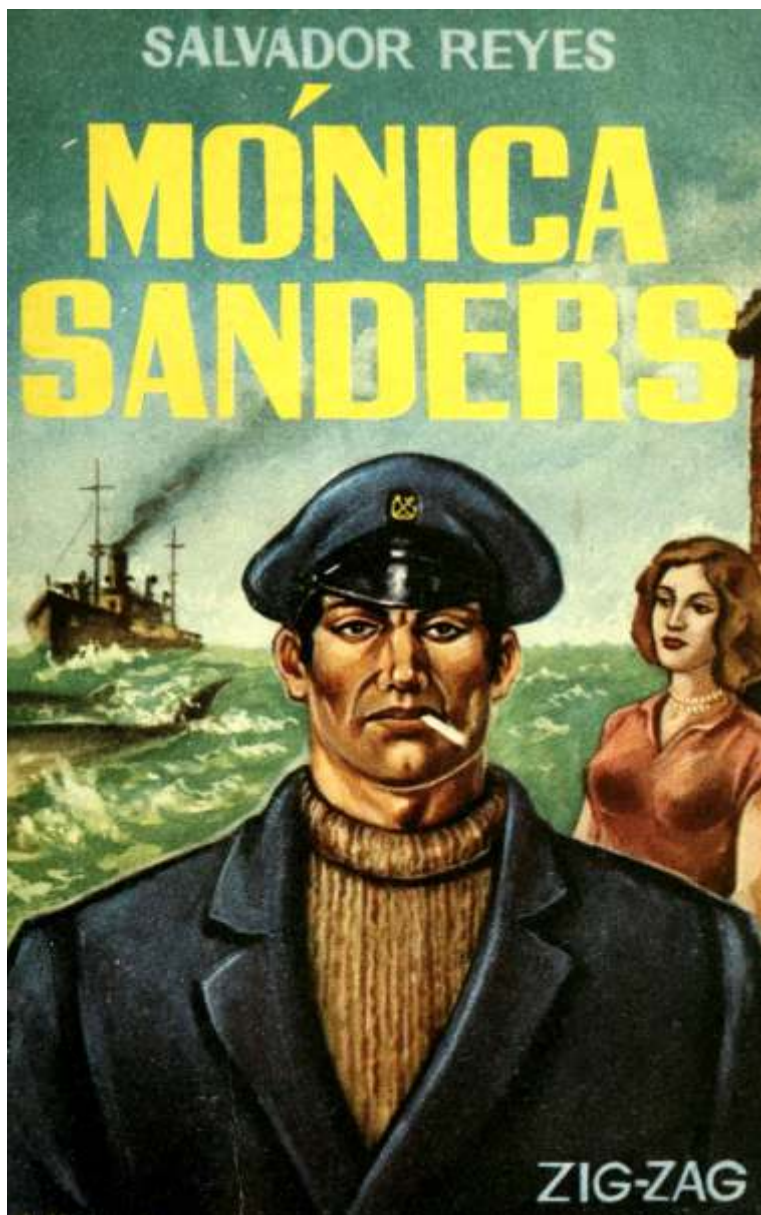
“Se instaló éste en una pequeña sala con galerías de cristales sobre el mar. La clientela afluyó, atraída por lo pintoresco del sitio y por la excelencia de la cocina. A la entrada del comedor, el goloso empieza por recrear la vista en una completa exposición de pescados y mariscos.

(...)

“Se entra desde el malecón –por una pequeña puerta rústica donde se lee en elegantes caracteres: “Cuerpo de Voluntarios Bote Salvavidas”- a un patiecillo donde hay un mástil y una especie de puente de mando con su bitácora de

108. Información proporcionada por Carlos Núñez Fernández.

109. AA. VV., *La Liga Marítima de Chile... Op. Cit.*, pp. 124-125.



Portada del libro “Mónica Sanders”
de Salvador Reyes, Editorial Zig-Zag, 1951.



cobres bien bruñidos y su rueda de timón impecable. El edificio se compone de dos cuerpos separados: a babor el restaurante, a estribor el cuartel. Allí todo es tan limpio y tan exacto que podría decirse que, a pesar de algunas plantas y enredaderas de la entrada, el “Bote Salvavidas” es como el puente que un navío dejó olvidado sobre el malecón.

“La sala del restaurante es pequeña, baja de techo y con una galería que avanza sobre el mar de manera que los oídos de los comensales están siempre acariciados por el chapoteo de la resaca. En el molo perpendicular al muelle Prat fondean algunas naves nacionales. Ciertas popas quedan tan cerca de la galería, que por las noches cuando el navío parte, el hombre sensible que bebe su café o su digestivo, después de una comida succulenta, tiene la impresión de que el comedor va a remolque.”¹¹⁰

La vida social en este cuartel era animada, en primer lugar, por las manifestaciones que organizaban los propios voluntarios, que solían realizarse en un comedor bautizado “Carro de Tercera”. A lo que debían agregarse las visitas de escritores, artistas y marinos extranjeros.¹¹¹ Entre los contertulios habituales se hallaban el pintor Camilo Mori, el periodista y voluntario Ricardo

110. Reyes, Salvador, *Mónica Sanders*, pp. 51- 52

111. Muga Álvarez, Julio, *Biografía... Op. Cit.*, p. 2.

Valenzuela y, naturalmente, el ya citado escritor Salvador Reyes.

El primer concesionario del Restaurante fue Antonio Fornoni, quien posteriormente instaló el restaurante del mismo nombre, que cobraría gran fama.¹¹²

Volviendo a la figura del fundador, ya antes de jubilarse, Christiansen había llegado a ser uno de los personajes más relevantes e interesantes de la historia de Valparaíso en el siglo XX, disfrutando también de un auténtico arraigo de popularidad. Más aún, adquirió, en vida, un aura de leyenda, e incluso entró en la literatura. Uno de los personajes de la ya citada novela *Mónica Sanders*, de Salvador Reyes, es el fornido y expansivo capitán finlandés Gustafson, claramente inspirado en él, y también aparece, con su propio nombre, en otra obra de ficción ya referida, *Viento en la bahía*.

En 1950, el capitán Christiansen tomó la decisión de retirarse, “cansado tal vez por la intensa actividad desarrollada en la vida, o bien porque criterioso como era, consideraba que había ya gente preparada para asumir su cargo”. Dicho año cumplía 64 años, de los cuales 50 los había vivido como marino. Tomó su relevo en el CVBS el capitán Alberto Karlezi Loyola.¹¹³



▲ *El Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso. En la fotografía, los voluntarios en uniforme en la década de 1950. Archivo CVBSV.*

112. Información proporcionada por Carlos Núñez Fernández.

113. Muga Álvarez, *Julio*, Op. Cit., p. 6.



▲
Campana obsequiada al capitán Oluf Christiansen por los voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso, el 17 de enero de 1950, fecha de su retiro del servicio activo y que se conserva en uso en el cuartel del CVBSV.

Al dejar el servicio activo en la Institución, al marino danés se le reconoció su condición de fundador, y se le otorgó el título de comandante honorario.

El período en que sirvió el capitán Karlezi fue corto, puesto que, por razones de índole laboral y personal, debió presentar su renuncia. Para tomar su relevo fue designado el capitán Eduardo Simpson Roth, el 23 de agosto de 1952, y se desempeñó en este puesto por 24 años, tocándole, por lo tanto, un período de importantes hitos y cambios.

Ingeniero de profesión, había ingresado como voluntario al CVBS en 1942, al que aportó tanto sus conocimientos profesionales como su temple mariner, al parecer herencia familiar, que cultivó a través de su afición a los deportes náuticos, en especial la vela. Esto le llevó a perfeccionarse en la navegación hasta obtener el título de patrón de alta mar, “por lo que no resultaba extraño saber de repente que él iba en viaje capitaneando una goleta o venía de Iquique al mando de un pesquero con destino al sur”.¹¹⁴

En su trato con sus subalternos se caracterizó por su corrección, aparejada a su gran sentido de la amistad que, junto a otros rasgos, configuraban una personalidad claramente perfilada:

“Su aspecto nórdico de carácter doctoral, serio y muy firme en sus decisiones, impone respeto con su presencia,

114. *Ibid.*, p. 18.



▲ *Eduardo Simpson Roth* (1913 - 2000) capitán del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso desde 1952 a 1975. Archivo CVBSV.

nunca buscó la reelección, era querido por los voluntarios que se sentían seguros cuando, empuñando la caña del timón, llevaba el Bote durante el más desatado de los temporales.”¹¹⁵

El período de mando del capitán Simpson, además de prolongado fue, a semejanza del de su antecesor, pródigo en emergencias y rescates, lo que hizo que dejara un análogo recuerdo de gratitud: “Condujo al Bote por quién sabe cuántos temporales, bajo su mando se salvaron quien sabe qué cantidad de vidas, salió más allá de los límites regionales para llevar tranquilidad y seguridad a quienes lo pedían”.¹¹⁶

Uno de los primeros rescates destacables a cargo del capitán Simpson, fue el de la goleta de 30 toneladas Hanga Roa, que sufrió una severa avería y empezó a embarcar agua en las cercanías de Valparaíso, el 15 de mayo de 1954, lo que hizo que su motor se detuviera. Tras quedar al garete, fue llevada por la corriente hasta caleta Higuierillas, Concón, mientras su propia tripulación había decidido prenderle fuego por la popa, a fin de que la luz permitiera localizarla. Pese a que inicialmente se pudo tender un cable de remolque, su pérdida de flotabilidad hizo que éste tuviera que cortarse. Si bien la goleta, ya incendiada, zozobró, la

acción de los voluntarios evitó la pérdida de vidas.¹¹⁷

Según recordaba el capitán Simpson mucho después, el capitán y el piloto aún estaban a bordo mientras la Hanga Roa era remolcada: “Alcanzó a aguantar una hora y media antes de irse a pique a popa. Logramos con hacha cortar el cabo de remolque y nos acercamos. Encontramos al piloto. Venía nadando. Al rato divisamos al capitán: una extraña figura. Se había arrollado con redes, corchos y cuanto flotable encontró. No sabía nadar y así se había mantenido a flote.”¹¹⁸

En aquellos años en torno a mediados del siglo XX tampoco faltaron operaciones de rescate “tierra adentro” que de vez en cuando han debido efectuarse. Por ejemplo, la ejecutada el 18 de agosto de 1953, cuando se rescataron cuarenta niños que estaban a punto de ser llevados por una crecida del río Aconcagua, en la zona de La Cruz, tras infructuosos intentos de militares y bomberos.¹¹⁹ En esta ocasión los voluntarios del CVBS, al mando del capitán Simpson, habían llevado el venerable pero todavía operativo cañón lanzacuerdas, que efectivamente disparó, aunque no se pudo tender un andarivel por la falta de personal capacitado en aquel momento. Como en otras emergencias en que las soluciones debieron improvisarse,

115. *Ibid.*

116. *Ibid.*

117. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, p. 143.

118. *Los quijotes del mar*, en *Revista del Domingo, El Mercurio*, Santiago, 9 de enero de 1977.

119. *Emotivos recuerdos de dos glorias del Bote Salvavidas*, en *La Estrella*, 16 de abril de 1986.



- ▲ **Diploma otorgado a Salvador Reyes** “en reconocimiento a su gran labor literaria como novelista y poeta, inspirado en el ambiente del mar, habiendo merecido el Premio Nacional de Literatura 1967”. Fue conferido por el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, con fecha 3 de enero de 1968. Fuente: Biblioteca Nacional Digital.

la situación se superó gracias a la iniciativa del voluntario Guillermo Galleguillos, quien atravesó un vado a caballo y consiguió llegar al lugar donde estaban las personas aisladas para tender la cuerda que permitió salvarlas.¹²⁰

Para la misma fecha, pero en lugares distintos, los voluntarios Mario Bertelsen y Carlos Bascuñán Mac Kay protagonizaron actos de arrojo durante misiones de rescate, en el río Puangue, Curacaví, y durante un temporal en Valparaíso, respectivamente, por lo que fueron condecorados.¹²¹

Hacia 1955, al cumplirse 30 años del CVBS, la realidad de los siniestros marítimos había cambiado y los riesgos habían aminorado, gracias a factores como la existencia del Molo de Abrigo y otras obras de modernización del Puerto, así como los avances en las medidas de seguridad para buques y tripulantes. Ya habían quedado atrás los tiempos en que solían verse buques varados en sectores como la

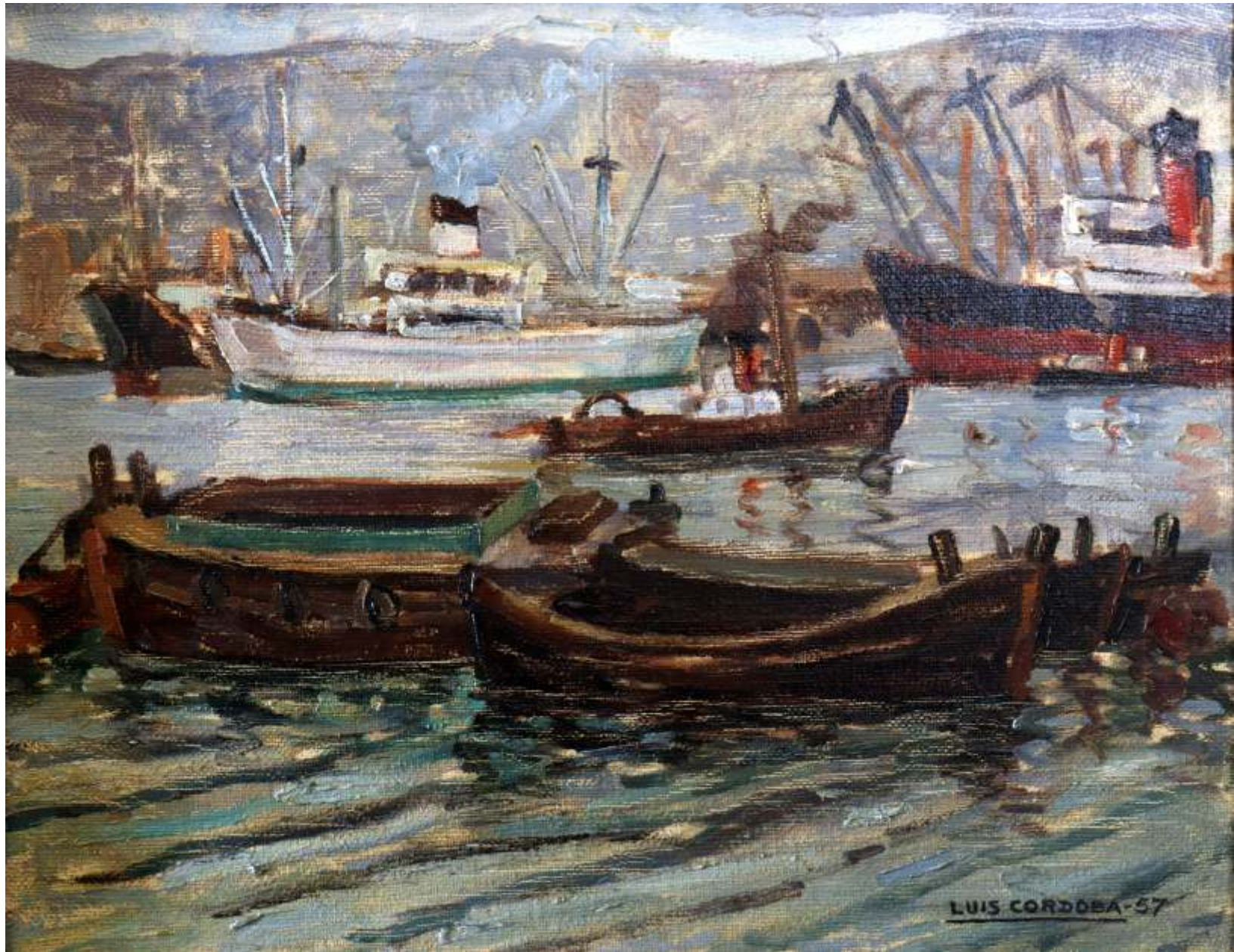
playa de Recreo, tras una jornada de temporal. Realidades que definitivamente se habían incorporado al imaginario colectivo porteño, pero ya eran cosa del pasado, según evocaba el ya mencionado escritor Salvador Reyes:

“Andando el tiempo han pasado muchas cosas, y no ha sido la menos importante, la construcción de las obras del puerto que ha hecho de Valparaíso una bahía mucho más abrigada que en lejanas épocas, pero el Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas sigue desarrollando una labor muy efectiva, porque los actuales molos no bastan para dar una seguridad completa a los buques anclados en la rada y si hoy, cuando se viaja a Viña del Mar y ya no se ven cascos despanzurrados en la playa, eso se debe, en gran parte, al trabajo de los voluntarios que, apenas el barómetro lo impone, van por la bahía aferrando cadenas y asegurando amarras.”¹²²

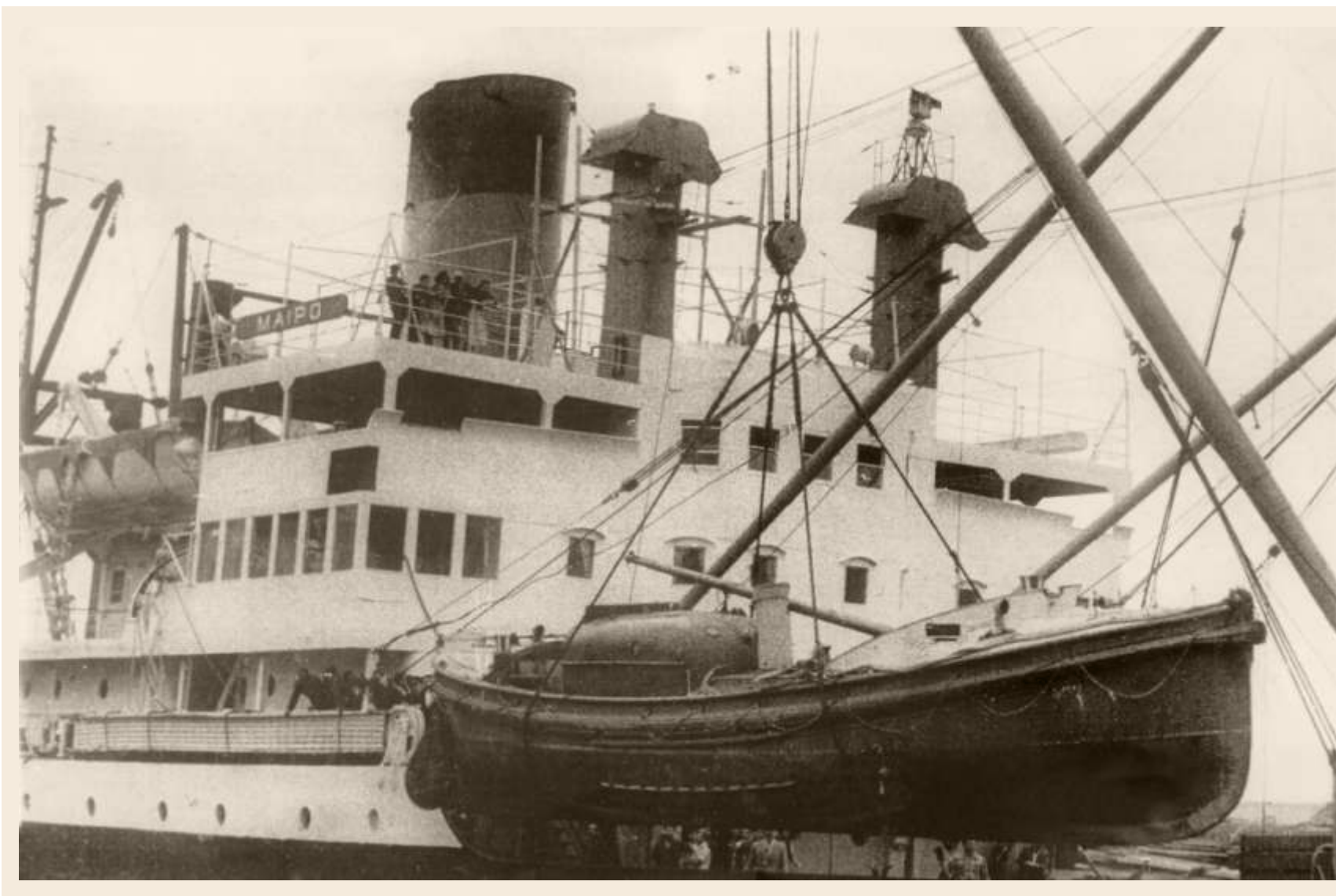
120. Muga Álvarez, *Julio*, Op. Cit., p. 6.

121. *Ibid.*

122. Reyes, Salvador, *30 años del Bote Salvavidas*, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1955.



▲ *Barcos* del pintor porteño Luis Córdoba Uriondo (1901-1975), de 1957. Colección Museo Baburizza.



▲ *El Bote Salvavidas Capitán Christiansen es desembarcado del "Maipo" en el puerto de Valparaíso, el 17 de febrero de 1956. Archivo CVBSV.*

V. EL BOTE SALVAVIDAS CAPITÁN CHRISTIANSEN Y LA NUEVA SEDE

Hacia mediados de la década de 1950 la necesidad de renovar los medios con que contaba el CVBS se hacía sentir. Por una parte, las embarcaciones disponibles ya tenían décadas de servicios, y la utilidad prestada en numerosas emergencias había significado un uso intenso y un desgaste inevitable. Por otro lado, el cuartel del Muelle Prat, que databa, recordemos, de 1928, más las ampliaciones posteriores, ya evidenciaba su vetustez y creciente mal estado, además de tener una ubicación que, dados los cambios del entorno, se estaba evidenciando como inadecuada. Por todo ello, la estética del sector también se veía afectada.

El esfuerzo para incorporar nuevo material a flote se

concretó en la que sería la embarcación más relevante y de mayor valor histórico en la existencia del Cuerpo: el bote salvavidas Capitán Christiansen. Las gestiones para su adquisición se iniciaron en 1955 en Inglaterra, en ellas tomó parte el agregado naval chileno, contralmirante Calixto Rogers, y resultaron en la compra de un bote a la Royal National Lifeboat Institution (RNLI), organización británica de voluntarios de botes salvavidas, activa desde 1824.¹²³

Tras cursarse los respectivos permisos de importación, el bote llegó a Valparaíso el 16 de febrero de 1956, todavía sin motores, a bordo del vapor Maipo de la Compañía Sudamericana de Vapores, que lo transportó desde

123. <https://rnli.org/>

Liverpool sin costo alguno para el Cuerpo. La nueva embarcación fue recibida por el capitán Eduardo Simpson, el primer piloto, Gastón Boré, y una gran cantidad de voluntarios que querían ver la nueva adquisición, todavía cubierta por una tela verde.¹²⁴

Al día siguiente fue puesta en el agua por una pluma del Maipo y remolcada por el Bote N° 2 o “Bote Chico” hasta su fondeadero el sector del Muelle Prat, frente al cuartel. Había llegado sin sus motores diesel, puesto que se estaban fabricando especialmente en Gran Bretaña por la firma Norris-Henty & Gardner;¹²⁵ por ello, hubo que esperar más de un año hasta que estuviera en servicio; dichos motores arribaron a Valparaíso en enero de 1957.

Después de haber sido instalados, el 27 de abril de 1957 se bautizó el nuevo bote, que recibió el nombre de Capitán Christiansen, en recuerdo del marino y fundador del CVBJS que ya vivía su retiro, pero cuyo recuerdo seguía muy presente. En la concurrida ceremonia, donde también se conmemoró un nuevo aniversario del CVBS, la madrina de bautizo no fue otra que Karen Christoffersen.¹²⁶ Su primer capitán fue Eduardo Simpson Roth.¹²⁷

Este bote había sido construido en 1925, su nombre original era E. M. E. D. (ON 705)¹²⁸ y, por lo tanto, al llegar a

Chile ya tenía 28 años, pero se encontraba en muy buenas condiciones. Era de la clase Ramsgate, de tres unidades, fue construido con maderas de teca, roble y caoba, siendo sus características las siguientes: desplazamiento, 24 toneladas; eslora, 14,5 metros; manga, 3,95 metros; puntal, 1,20 metros. Se le había dotado de 174 cajas de flotación, colocadas bajo cubierta, siguiendo la forma del casco. Su andar era de 8 nudos, y su radio de acción, 240 millas.¹²⁹ Además, tenía la cualidad de ser una embarcación muy marinera, especialmente apta para los temporales, al tener, a continuación de la borda, una defensa adicional hecha con cabos, que evitaba daños a su estructura cuando se abarloaba a un buque.¹³⁰

El bote ahora bautizado Capitán Christiansen llegaba a Chile con una larga hoja de servicios, que incluía haber tomado parte activa en un episodio clave de la Segunda Guerra Mundial.

Para explicarlo es necesario remontarse a fines de mayo de 1940, en un momento decisivo de la campaña de Francia, cuando la derrota del Ejército de aquel país a manos de las Fuerzas Armadas alemanas ya era irremediable. Prosiguió una retirada de las tropas francesas junto a la Fuerza Expedicionaria Británica (British Expeditionary Force,

124. Una Nueva Embarcación Para el Bote Salvavidas Trajo Ayer el Vapor Maipo, en *La Unión*, 17 de febrero de 1956.

125. Ayer Flotó por Primera Vez en la Bahía Nuevo Bote Salvavidas, en *La Unión*, 18 de febrero de 1956.

126. Fue puesta en servicio la nueva embarcación del Bote Salvavidas, en *El Mercurio*, 28 de abril de 1957.

127. Canales Barrientos, Jorge Esteban, *Trayectoria y maniobras de J. E. C. B.*, p. 2

128. ON es el número oficial (Official Number) de las embarcaciones de la RNLI.

129. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 32; Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, pp. 4.5.

130. Canales Barrientos, Jorge Esteban, *Op. Cit.*, p. 2.

LA UNIÓN.— Sábado 18 de Febrero de 1956.— 6

El Nuevo Bote Salvavidas



Ayer Flotó Por Primera Vez en La Bahía Nuevo Bote Salvavidas Le Colocarán Los Motores Del Bote N.º 1

La Embarcación Estará en Servicio el Próximo Invierno en Valparaíso.

Ayer a mediodía flotó por primera vez en la bahía de Valparaíso, la nueva embarcación adquirida en Inglaterra por el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas.

La embarcación —que llegó antesayer en el vapor "Maipo"— fue desembarcada desde la cubierta de la nave que trajo de Liverpool, mediante una de sus plumas, que son capaces de levantar hasta 30 toneladas de peso.

Esta operación, fue hecha conjuntamente por estibadores y voluntarios del Cuerpo de Salvavidas. Una vez a flote la nueva embarcación fue remolcada por el Bote N.º 3, hasta frente al Cuartel de la institución donde quedó fondeada, en espera que el vapor "Roble" abandone el Rítilo N.º 3 de la Aduana, para ser izada por la grúa hidráulica y luego ser instalada en su caso completamente una vez que esté en tierra.

Le Colocarán Motores
Como ya hemos informado ampliamente a nuestros lectores, la nueva embarcación, llegó a Valparaíso, sin motores, puesto que estos están siendo fabricados en forma especial en Gran Bretaña, por la Fábrica "Norris-Henty and Gardner". Estos nuevos motores serán del tipo Diesel y quemarán petróleo. Tendrán una potencia de 48 H.P.M., gastando veinte litros de petróleo por hora, para los dos motores.

Los nuevos motores, no llegarán al país hasta fines del presente año, por lo cual el nuevo bote no podrá entrar en servicio activo hasta el próximo año. Considerando esta circunstancia y que el bote N.º 1, se encuentra en su caso en mal estado, se nos informó ayer, que los motores de esta embarcación serán colocados al nuevo bote, con el objeto que éste pueda entrar en funciones para el próximo invierno. Los motores del Bote N.º 1, son nuevos, pues, llegaron al país alrededor de un año atrás.



BAJAN LA EMBARCACION.— Una de las "plumas" del vapor "Maipo" de la Compañía Sud Americana de Vapores, baja desde la cubierta de dicha nave la nueva embarcación con rumbo al Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas en Valparaíso, en una operación que fue ejecutada ayer al mediodía. La fotografía nos muestra el instante preciso en que el bote sale fuera de la borda del vapor que lo trajo desde Liverpool.



LA FLOTE EN VALPARAÍSO.— La nueva embarcación ya fue izada desde el "Maipo" y por primera vez flota en las aguas de la bahía de Valparaíso y abandona al costado de la nave, para dirigirse remolcada por el "bote chico" hasta su fondeadero.



Acaba de llegar a este puerto, la nueva embarcación que compró en Inglaterra a la Royal National Life Boat Institution, el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso. Esta embarcación tiene 23 años desde que fue construida, pero su estado es excelente. Veamos por qué: la Life Boat, que tiene muchos estaciones en la costa inglesa, servidas también por voluntarios, mantiene sus embarcaciones en tierra, y sólo salen al mar cuando se las requiere, desde cuarteles especiales desde las botes se encuentran guardados a temperatura y grado de humedad adecuados. De ahí que una embarcación construida hace 23 años, apenas si tiene en el agua 3 o 4 años de trabajo, como es el caso de la que ha llegado a Valparaíso. Veamos ahora, cómo trabaja la Life Boat: 1.º— Hay temporal y los voluntarios están acuartelados en una estación. Nótese, al fondo, el bote, 2.º— Se recibe una llamada de auxilio y la embarcación es lanzada al agua con toda su tripulación desde una plataforma por la cual se desliza, 3.º— Rápidamente llega al punto donde hay que recoger a los naufragos de un barco que se está hundiendo. 4.º— Cumplida esta misión y con los naufragos a bordo, el bote salvavidas regresa a su base, donde es traido al cuartel, por la misma plataforma, con la ayuda de un cabrestante. Puesto en seco, el bote se limpia cuidadosamente y queda listo en sus ricas para otra llamada. 5.º— Entonces, los voluntarios se reúnen para comentar la aventura y beber un poco de café caliente, que hace bien después de la jornada. 6.º— Mientras tanto, los naufragos rescatados del mar, pasan a una sala abrigada, a la espera de una ambulancia que los conducirá a un lugar apropiado para recuperarse de la emoción y las chaparrones. Así, durante años y años, la Life Boat vigila y vela por la seguridad de los naufragos alrededor de la costa inglesa. El mismo espíritu anima a la institución portuaria.



▲ *El BS-03 “Capitán Christiansen”, en maqueta que se conserva en el cuartel del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso.*

BEF), que convergió para ser evacuada en el puerto de Dunkerque, ubicado en el norte de Francia, a 10 kilómetros de la frontera con Bélgica y situado frente al puerto inglés de Dover.

La evacuación recibió el nombre de Operación Dínamo, y significó un esfuerzo excepcional para reunir barcos y embarcaciones de toda clase, a fin de evitar la destrucción o captura masiva de las fuerzas anglo-francesas allí concentradas. En efecto, este esfuerzo, a cargo del almirantazgo británico, se extendió entre el 26 de mayo y el 4 de junio de 1940 e implicó no sólo utilizar los buques de guerra y mercantes disponibles en ese momento, sino también una improvisada flotilla de embarcaciones

menores de la más diversa procedencia, que llegó a alcanzar unas 400 unidades en una sola jornada.

Entre ellas se encontraba el bote salvavidas E. M. E. D., asignado a la estación de salvavidas de Walton and Frinton, y tuvo sus jornadas más intensas al comienzo de la evacuación, especialmente el 27 de mayo, tripulado por personal de la Royal Navy. Las condiciones en que se ejecutaron sus dos viajes de rescate fueron especialmente difíciles por los ataques de la aviación alemana, en las cercanías de Gravelinas, sufriendo algún daño; de hecho, la embarcación todavía conserva impactos de proyectiles en su casco. Tras ser reparado, este bote tomó parte en un total de 57 misiones durante la guerra, y salvó 20 vidas.¹³¹ Por su

131. Cutts, Robert, *The Capitán Christiansen at Muelle Barón*, en <https://www.flickr.com/photos/panr/3856601199/in/album-721576236896366686-587>.



▲ *El Bote Salvavidas Capitán Christiansen en fotografía de Oscar Arriagada C. del diario El Mercurio. Archivo CVBSV.*



El bote “Valparaíso”.

Archivo CVBSV.

participación en la Operación Dínamo, en la que se rescató al grueso de la BEF y algunos contingentes franceses, el E. M. E. D. recibió una placa recordatoria.

En lo que fue una significativa coincidencia, la participación del bote E. M. E. D., en el “milagro de Dunkerque” tuvo lugar pocos días después de la jornada protagonizada por los voluntarios del CVBS en el lejano Valparaíso, durante el gran temporal del 22 de mayo de 1940.¹³²

Posteriormente, el bote E. M. E. D. fue puesto en depósito en la estación de Cowes, isla de Wight, hasta que fue adquirido para el cuerpo de voluntarios chileno.¹³³ Todavía le esperaban largos años de servicio activo, en los que se consolidaría su valor histórico.

Recapitulando, en 1957, hacia la fecha en que esta embarcación se incorporó con el nombre de Capitán Christiansen, los medios de que disponía el CVBS consistían en los botes Valparaíso (Nº 1), Carlos Artigas (Nº 2); al Christiansen se asignaría el Nº 3. Además, en tierra se contaba con un carro lanzacuerdas con andarivel que se encontraba en el cuartel Bellavista y, en 1956, Gobierno había entregado un inmueble en el sector del Muelle Prat para ser destinado a nuevo cuartel.¹³⁴ Sobre él

132. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 33.

133. *Ibid.*, p. 32.

134. 32 años de abnegada labor cumplirá hoy la institución del Bote Salvavidas, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1957.

se volverá enseguida con más detalles. También en 1957 se vendió a privados el bote Valparaíso y fue llevado por sus nuevos propietarios a Talcahuano, donde se hundió.¹³⁵

Aquellos años de renovación del material y la infraestructura también estuvieron jalonados por la ocurrencia de temporales de gran envergadura, con naufragios como consecuencia difícil de evitar, y las respectivas acciones de rescate. El embate de mal tiempo desatado el 27 de junio de 1956 tuvo como protagonista principal al vapor Atacama de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) que, pasada la medianoche, comenzó a garrear. Si bien su choque contra la costa pudo ser evitado por poco, hundió un remolcador y numerosas embarcaciones menores durante su recorrido sin control por la bahía.¹³⁶ El 20 de septiembre de ese mismo año, los voluntarios realizaron una denodada aunque infructuosa búsqueda de un miembro de la dotación del crucero Prat que había caído al agua; al menos se pudo rescatar su cadáver.¹³⁷

El siniestro de la motonave noruega Ogeka Bakke, el 7 de febrero de 1957, marcó un hito especial para el CVBS, puesto que se debió efectuar una operación a distancia considerable de



▲ **El capitán Simpson durmiendo en el BS-03.**
Una pausa para recuperarse de una larga jornada.
Archivo CVBSV.

135. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, p. 161-164; Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 7.

136. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, pp. 161-162.

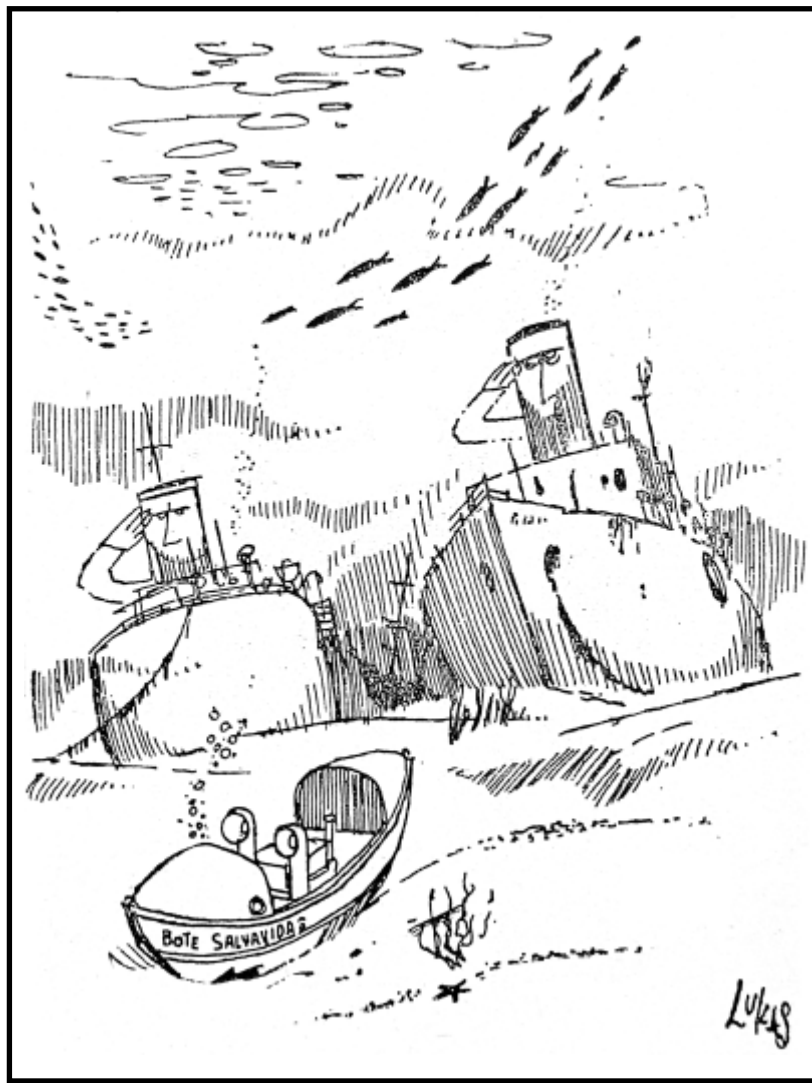
137. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 7.

138. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 7.

139. Viejo Cuartel del Bote Salvavidas se Demolerá, en *El Mercurio*, 13 de mayo de 1959.

140. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 29.

En el Fondo



Viñeta de Renzo Pecchenino, Lukas, publicada en El Mercurio de Valparaíso en julio de 1961, con ocasión del hundimiento del "Bote chico" durante un temporal en Valparaíso.

Valparaíso. Dicho buque varó en las cercanías de la costa de San Antonio, al sur de la desembocadura del río Maipo, y durante dos días se hicieron grandes esfuerzos a cargo de varios remolcadores y vapores mercantes, sin poder zafarlo. A petición de los armadores, un equipo de voluntarios al mando del capitán Simpson rescató a doce pasajeros en una arriesgada operación, y participó también en la maniobra de desvarar la nave, cosa que se logró el día 10.¹³⁸

En 1959 se resolvió la demolición del viejo Cuartel¹³⁹ en vista de su mal estado, y con el fin de despejar la explanada del Muelle Prat, lo que también implicó la devolución del terreno e inmueble a la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) previo traslado del CVBS a su nueva sede, en el ex Refugio Marítimo. Éste era un inmueble de propiedad fiscal que nunca fue ocupado como tal, y que, conocido simplemente como "El Refugio", había sido cedido al CVBS en virtud de la Ley 12,137 del 18 de octubre de 1956, impulsada por gestiones del senador Carlos Alberto Martínez y el diputado Carlos Muñoz Hortz, quienes concretaron la idea del entonces administrador del Puerto, Simón Olavarría.¹⁴⁰

La nueva sede, que sigue funcionando como tal, se ubica en el mismo sector del Muelle Prat, sólo que está situado a un centenar de metros del cuartel anterior. En

1958 se le construyeron nuevas instalaciones, gracias a fondos obtenidos en una colecta, y el traslado de la Institución se realizó en 1961.¹⁴¹

La sede actual del Restaurante fue una cantina, instalada en las nuevas dependencias, que atendía a los voluntarios y visitas ocasionales. Pasado un cierto tiempo, los empresarios Julio Stuardo y Juan Arteaga propusieron a la institución construir un segundo piso con el fin de instalar allí un restaurante y propusieron como nombre el de "Restaurante Bote Salvavidas". Cooperó en este ambicioso gran parte de los miembros, encabezados por el arquitecto y voluntario Luis Córdoba Osses, autor de los planos del actual Restaurante, hacia 1964. Una vez en funciones, éste se posicionó rápidamente como un local de mucho prestigio debido a la calidad de sus platos, cuya especialidad eran los pescados y mariscos. “Prueba de ello es que durante mucho tiempo fue el lugar elegido tanto por las autoridades como por los participantes del conocido Festival de la Canción de Viña del Mar.”¹⁴²

Intercaladas con episodios de rescate, no faltaron las incidencias que afectaron al propio CVBS. Así, el 20 de julio de 1961, el bote N° 2 Carlos Artigas, conocido familiarmente como el “Bote Chico”, se hundió en el sector del Muelle Prat al ser golpeado en la proa por una lancha, durante un temporal. El hecho se hizo sentir e incluso el

caricaturista Renzo Pecchenino, “Lukas”, le dedicó una viñeta de homenaje, que se extendía al Cuerpo en su conjunto, lo que no fue obstáculo para que, al día siguiente pudiera ser parchado en el fondo del mar, reflotado, reparado y vuelto a poner en estado de servicio. En esta operación de “rescate al rescatador” intervino personal de los Arsenales de la Armada, de la firma de remolcadores Kenrick y del propio Cuerpo. Todavía le esperaba un año y medio de actividad antes de ser enajenado.

La persistencia de Valparaíso como puerto peligroso se mantenía con casos como el del vapor San Patricio, perteneciente a la Compañía Marítima Valck & Monckton S. A., cuyo siniestro siguió un patrón que, a esas alturas, ya era histórico. Hallándose fondeado a la gira, lo sorprendió un fuerte temporal que se prolongó por dos días y que, el 24 de junio de 1962, lo hizo garrear hacia la costa del sector Barón, hasta varar en las cercanías del Muelle de Carbón (actual Muelle Barón). El rescate de siete tripulantes por parte de los voluntarios del Bote Salvavidas fue especialmente dificultoso por haber resultado sólo después de varios intentos fallidos, y con un peligro que se acrecentaba por el fuerte oleaje, que imposibilitaba atracarse a la nave, y que obligó a dichos tripulantes a lanzarse al mar.¹⁴³

141. *Ibid.*

142. Información proporcionada por Carlos Núñez Fernández.

143. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, p. 414; Peligrosamente garreó el San Patricio sobre el Muelle Barón, en *El Mercurio*, 25 de junio de 1962.



▲ *Bajada de Yervas Buenas* de Rene Tornero Martinez (1910 - 1994), 1970. Colección Museo Baburizza.

AÑOS POSTREROS Y LEYENDA DE OLUF CHRISTIANSEN

Tras dejar la vida activa, el capitán Christiansen vivió sus años de retiro junto a su mujer Karen, en una pequeña casa ubicada en Placilla de Peñuelas, situada en un entorno bucólico, rodeado de eucaliptus, “con sus pipas, sus perros, sus gatos, sus árboles y sus plantas”.¹⁴⁴ El porche de la vivienda se había construido con el techo de la cabina de un antiguo remolcador, el Kangaroo, suspendido por gruesos troncos, a manera de columnas. En la campana que pendía de una de ellas se leía: Al Capitán Christiansen. Los Voluntarios del Bote Salvavidas. Según comentaba en su momento el escritor y ex voluntario, Ricardo Valenzuela, aquel había sido “nuestro regalo al viejo, cuando inauguró el refugio”.¹⁴⁵ Allí solía trasladarse en su motocicleta. El haber encontrado este hogar para sus años de retiro no significó que perdiera contacto con el Cuerpo y sus integrantes:

“Mantén una pieza en el viejo cuartel con una salamandra que aumentaba el calor que él con su presencia

entregaba, y allí en este lugar se reunían a su alrededor jóvenes y antiguos voluntarios para escuchar con respeto las aventuras y anécdotas que les relataba.”¹⁴⁶

En aquella época de alejamiento de las actividades de rescate el marino danés siguió cultivando una faceta poco conocida, la de entusiasta, incansable y diestro aviador. Entre sus sueños que, de alguna u otra forma se verían realizados, se contaba la idea precursora de utilizar aeronaves para los rescates en el mar.

Christiansen se había dado a conocer y, junto con sus voluntarios, incluso había entrado en la literatura, no solo por su labor de salvamento y rescate, sino también por su carácter alegre y bromista, por el que a veces era apodado afectuosamente el “gringo loco”, y que había dado lugar a un sinnúmero de anécdotas. La que sigue es, en particular, quizá una de las más representativas, si es que no la que más, de su veteranía de lobo de mar:

“Cuando descansaba, era ameno y juguetón. Amante de los perros y de todos los animales. Contaba anécdotas y leyendas. Todos le escuchábamos con atención los relatos de piratas y de sus largos viajes por las aguas del océano.

“Su pipa no la abandonó jamás. Con el humo, que de ella se desprendía, indicaba la dirección del viento para decolar. En cierta oportunidad, le vi fumando con su pipa al

144. Valenzuela, Ricardo, *Op. Cit.*, p. 130.

145. *Ibid.*, p. 131.

146. Muga Álvarez, Julio, *Biografía... Op. Cit.*, p. 5.



En del af redningsbådens mandskab med Ole Christiansen og redningsbådens.

Dansker som stifter af Chiles redningsvæsen

Interview med den danske kaptajn, Ole Christiansen, Valparaiso, der gennem private bidrag fik oprettet en redningsbåde med frivilligt mandskab. Seis har interviewet af Arnold 857 skibet.

Valparaiso, Chile

Di jeg for nogen tid siden var i Valparaiso i Chile, opsøgte jeg den danske kaptajn Ole Christiansen, der er ansat her i byen og som er kendt af frønt menneske, der høre har det mindste med byens navn at gøre.

Ole Christiansen er i dag over de tre, men han er sprængt som en bombe. Han er født i Hørsum, hvor hans far var købmand. Fra barndommen havde han lyst til søen, og som stor dreng kom han ud med et sejskib på 100 tons, der gik med sine til Australien. Efter at have sejlet nogle år tog Ole Christiansen styrmændsuddannelsen. Da lærte det, at den chilenske regering ønskede i danske styrmænd og kaptajner til Chile for at gøre tjeneste i kystfarer langs Stillehavskysten. Kontrakten var god nok, men regeringen overholdt den ikke. Irriteret kom Ole Christiansen hurtigt til at booke af landet, og han har nu boet der siden sin søfart 1914.

Frivilligt mandskab for alle belysningssag

— Hvorledes gik det til, at De oprettede rednings-

væsenet i Valparaiso? spurgte jeg Ole Christiansen, der er en rigtig hvalker af den gamle slags.

— Jeg så hurtigt, at Chile med sin lange, farlige kyst havde brug for et redningsvæsen, og da store ikke kunne tænke sig at løse opgaven, gik jeg i gang dengang. Chile har en kyststrækning på 4500 km, og der findes en utrolig mængde skibe, der er meget farlige for sejladsen. Mange hundrede skibe har fundet deres vilde grav langs Chiles kyst. Under min sejlads op og ned langs kysten havde jeg en lejlighed til at studere de farlige husejendomsforhold. Selv var jeg ude for et stort skib, ligesom jeg i årenes løb har været vidne til flere skibsfalder, hvor menneskeliv gik tabt. Jeg fandt det utrylkeligt, at der ikke fandtes et organiseret redningsvæsen, og jeg fik med stort besvær skrevet nogle penge sammen til formålet, og siden jeg fik overtaget en båd, der var velegnet som redningsbåd, kunne vi allerede i 1925 indvi båden, der var 35 fod lang. Det var mig irriterende to lange år at få båden i funktionel stand.

— Mandskabet er frivilligt?

“El danés que fundó el servicio de rescate de Chile”

Oluf Christiansen en un reportaje de una revista danesa. Archivo CVBSV.



revés. Óscar Perrot, Abraham Stephan (sic) y Rafael Herrera, dirigentes del bote y también compañeros aéreos, notaron mi sorpresa. ¡Dile al capitán que aproe la cachimba en dirección al Sol! Cumplí inocentemente con el encargo. Oluf me miró y respondió: “La cachimba del marinero está siempre hacia abajo, con sus fuegos encendidos para que no la apague el agua del temporal.”¹⁴⁷

Entre de las distinciones más representativas en su “porteñidad”, fue declarado ciudadano benemérito por la Municipalidad, y miembro honorario de la 1ª Compañía de Bomberos. Oluf Christiansen Lund falleció en su hogar en Placilla, el 10 de mayo de 1963, a los 77 años,¹⁴⁸ y fue sepultado en el Cementerio de Disidentes. Previamente, sus restos habían sido velados por los voluntarios que él había comandado, en el cuartel del que había sido “su” Bote, junto a miembros del Cuerpo de Bomberos de Valparaiso, del que era socio honorario¹⁴⁹ y el largo cortejo había recorrido las calles porteñas mientras era contemplado por un público expectante. Entre las palabras de despedida pronunciadas en su sepelio destacó la evocación hecha por el capitán Carlos de la Fuente del rescate del vapor Concepción, en un ya lejano 1929.¹⁵⁰

La vida del capitán Christiansen había sido intensa, plena y variada, con rasgos que iban desde lo heroico hasta

147. Lubet Vergara, Alejandro, *Oluf Christiansen, aviador*, en *La Estrella*, 17 de abril de 1969.

148. *Oluf Christiansen, el Fundador del Bote Salvavidas, Murió Ayer*, en *La Unión*, 11 de mayo de 1963.

149. *Simpática, Cordial y Franca fue la Vida del Capitán Christiansen*, en *La Unión*, 12 de mayo de 1963: Archivo CVBS, Libro Bitácora L25/B-2, marzo de 1956 a mayo de 1968, p. 167, 11 de mayo de 1963.

150. *Muga Álvarez, Julio, Biografía... Op. Cit.*, p. 5.

- **“Rescató a 134 personas”**
Reportaje sobre Oluf Christiansen en el semanario danés “Dansk Familie blad” del 7 de julio de 1955. Archivo CVBSV.

lo anecdótico, para conformar una de las personalidades más profundamente porteñas de su época, hasta el punto de alcanzar, casi, la categoría de leyenda viviente. Así se evidenciaba, por ejemplo, en las numerosas crónicas y entrevistas dedicadas a él o a la Institución que representaba, lo que también incluyó publicaciones en medios de prensa daneses. En una de las tantas notas periodísticas alusivas a su figura se lo señalaba como un “trota-mares,”¹⁵¹ por su vasta experiencia marinera, y es así como permaneció en la memoria colectiva mucho después de su muerte.

Así, por ejemplo, en fecha tan tardía como 1984, se le seguía evocando. En una de las varias semblanzas dedicadas al capitán y publicadas en periódicos porteños, el periodista Darío Canut de Bon traía al recuerdo la charla en una tarde de invierno, en que Christiansen dio, quizá, la mejor definición personal del Cuerpo que había formado: *“Es un puñado de hombres que aprende a querer más al mar, cada vez que éste los trata mal...”*¹⁵²

Como puede apreciarse, el recuerdo del capitán Oluf Christiansen Lund se mantendría en la memoria colectiva de los porteños durante años e incluso décadas después de su fallecimiento. Ahora sí se había convertido en una leyenda, que se mantuvo viva en gran parte gracias a su

151. Un perfil humano del capitán Christiansen, en *El Mercurio*, 13 de marzo de 1982.

152. Canut de Bon, Darío, *La inspiración del viejo lobo de mar*, en *El Mercurio*, 29 de febrero de 1984.

Dansk FAMILIEBLAD
NR. 27 - 7. JULI 1955 - 65 ØRE

DANSK FAMILIEBLAD nr. 27 - 7. juli 1955

VI REDDEDE 134 MENNESKER

Oluf Christiansen med sin hustru efter at have været på besøg i København

Mit livs mest spændende øjeblik



Karen Christoffersen junto a voluntarios, hacia 1970. Archivo CVBSV.

todo un cambio de época para el CVBS. Así se encargó de destacarlo en voluntario y cronista Julio Muga, quien escribió una despedida a la sede que se había ocupado desde 1928, donde cedía simbólicamente la palabra a este viejo hogar que había albergado a, al menos, dos generaciones de salvavidas:

“... yo también fui joven, aún me parece recordar esos años cuando llegué a la vida gracias al esfuerzo y tesón de mis niños, aquí vi llegar a muchos jóvenes que venían a engrosar las filas del Cuerpo, y en las noches de temporal, cuando con mis vaporosas murallas yo coqueteaba frente al fuerte viento, ellos se preparaban para salir en noble labor para defender la vida de sus semejantes y después cuando, ya cansados y ateridos, regresaban, y yo les daba todo el calor que mi seno tenía.

“Ahora ya ni la vieja salamandra junto a la cual se secaban sus ropas tengo, todo lo he perdido, yo que vi envejecer a Christiansen y a muchos otros, hoy me preparo para morir, mi cuerpo ya no da más y ellos, mis niños, como yo los llamo, me han dejado por esta otra casa que con el vigor de su juventud los ha sabido conquistar.”¹⁵⁶

Finalmente la construcción de nuevas instalaciones se completó, y el nuevo casino se inauguró el 15 de abril de 1969.¹⁵⁷

viuda Karen, “la Mamy.” Ella siguió muy presente en la vida del Cuerpo que su marido había fundado, y también solía ser sujeto de entrevistas y perfiles periodísticos.¹⁵³

Se le otorgó una pensión de gracia y, en 1986, se le declaró presidenta honoraria del CVBS. Karen Christoffersen, “la Mamy”, falleció el 25 de mayo de 1988, a los 92 años.¹⁵⁴

Volviendo a 1963, ese año finalmente se concretó la demolición del Cuartel viejo, previo traslado definitivo a la nueva sede. Si además se considera que ese año había fallecido Oluf Christiansen y el bote Carlos Artigas, ya en manos de particulares, había naufragado en Laguna Verde,¹⁵⁵ es fácilmente comprensible que haya significado

153. Por ejemplo, *Vieja dama lúcida y muy risueña...* en *El Mercurio*, 16 de noviembre de 1986.

154. *Falleció ayer la viuda del capitán Christiansen*, en *El Mercurio*, 26 de mayo de 1988.

155. *Ibid.*, p. 31.

156. Muga Álvarez, Julio, *Viejo cuartel del Bote Salvavidas cerró definitivamente sus puertas*, en *El Mercurio*, 31 de julio de 1963.

157. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 29.



CAPITAN MERCANTE. El capitán Oluf Christiansen, que durante más de cincuenta años recorrió la costa y tuvo el privilegio de cruzar en velero el terrible "Cabo de Hornos". Por eso pertenecía a la Hermandad Mundial de los "Cap-Honnier's". A la derecha, Las manos del capitán Christiansen fueron hechas para asir timones.

EL ULTIMO VIAJE DEL CAPITAN CHRISTIANSEN

Se rompió un eslabón de la vieja cadena de la hermandad de los "Cap-Honnier's". El Bote Salvavidas entonará letanías de ausencia por su bravo lobo de mar.



JUNTO AL TIMON.— En la fotografía, el capitán Oluf Christiansen, con su tienda de agua y con la pipa hacia abajo para evitar que la lluvia la apague. Con esa misma tranquilidad y buen pulso guió el bote salvavidas y varios buques en medio de terribles temporales. Con su muerte ocurrida ayer, desaparece una figura de la tradición marinera porteña.



+

DEFUNCION

Ha fallecido nuestro fundador, capitán
Oluf Christiansen Lund
(Q. E. P. D.)

Sus funerales se efectuarán mañana domingo, a las
10.30 horas, en el Cementerio de Disidentes. El cortejo
saldrá desde nuestro cuartel en el muelle Prat.

**CUERPO DE VOLUNTARIOS DE LOS
BOTES SALVAVIDAS DE VALPARAISO**
Valparaíso, 11 de mayo de 1963.

▲ Imágenes tomadas del Álbum de fotografías del Funeral de Oluf Christiansen, fundador del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, mayo de 1963. Archivo CVBSV.



▲ Óleo del pintor porteño **Jorge Sepúlveda Díaz** que se conserva en el Cuartel del Bote Salvavidas de Valparaíso. Obsequio de los voluntarios del Bote Salvavidas al Capitán Oluf Christiansen Lund, para el que sería su último cumpleaños, el 17 de enero de 1963, pues fallecería poco después, el 10 de mayo, a la edad de 77 años.

Aquel año 1963 seguía siendo abundante en acontecimientos para el CVBS. El 15 de julio arribaba, a bordo del mercante noruego Nordholm, una nueva embarcación de rescate destinada a renovar el material a flote, gestionada por el agregado naval en el Reino Unido, y transportada desde Liverpool con un coste asumido, una vez más, por la Compañía Sudamericana de Vapores.¹⁵⁸ Había sido construido en los astilleros de Samuel White en Cowes en 1937 para la RNLI, desplazaba 7 toneladas, su eslora era de 10,80 metros; su manga, de 3,20 metros; 1,20 metros de puntal y su andar era de 8,5 nudos. Su motor original fue reemplazado por un Gardner de 45 BHP que le fue instalado en Valparaíso.¹⁵⁹ Debió esperarse hasta 1966 para su entrada en servicio y ceremonia de bautizo, en la que se le dio el nombre de Valparaíso,¹⁶⁰ para reemplazar a la embarcación homónima enajenada en 1957.

El año 1963, tan nutrido en hechos que deben consignarse, no podía terminar sin su cuota de naufragios recordables, toda vez que no cesaba el periódico acaecimiento de temporales destinados a permanecer en la memoria colectiva. Jornadas que llevaban aparejado, además, el cobro inevitable de un tributo en cascos y, también, en vidas. Así sucedió el 27 de junio de dicho año donde, por las circunstancias y los sectores de la bahía en

que se hallaban los buques convertidos en las víctimas del sacrificio, el drama también tuvo la connotación de antiguo conocida de naufragio célebre y espectacular.

Esta vez el precio a pagar a los elementos lo compusieron dos naves mercantes, la motonave Naguilán, de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, y el vapor Algarrobo, de la Compañía Armadora Chilena del Pacífico S. A. El primero se hallaba en las cercanías del Muelle Barón cuando empezó la emergencia y, viéndose imposibilitado de salir a mar abierto a capear el temporal, fue arrastrado hacia la costa, a la altura del cerro Placeres. En tanto, el Algarrobo, que tampoco pudo realizar una maniobra similar, se fue sobre los enrocados cercanos a dicho Muelle. Recuerda el voluntario Carlos Allú, entonces piloto: “El buque iba a zarpar ese día, pero el viento norte no le permitió alejarse del muelle y lo arrojó a la costa, quedó varado. El mar golpeaba fuerte, y las olas pasaban por sobre la cubierta.”¹⁶¹

El buque y su carga se perdieron totalmente.¹⁶²

Mientras los voluntarios Julio Muga y Luis Córdoba se valieron de una camioneta de la pesquera Falken para aproximarse al Algarrobo, un grupo integrado por el piloto 2º Carlos Allú y los voluntarios Ernesto González, Raúl Guzmán, Luis Monzón y Arturo Jawor, a bordo del Capitán

158. Información de crónica, *El Mercurio*, 16 de julio de 1963.

159. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 34. Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, pp. 7-8.

160. 41 Años de Lucha Contra el Mar cumple el “Bote”, en *La Estrella*, 15 de abril de 1966.

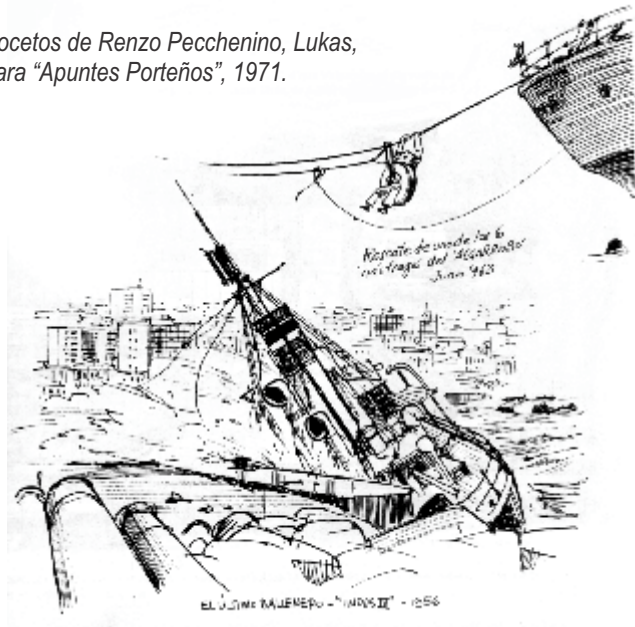
161. Testimonio de Carlos Allú García-Huidobro.

162. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, pp. 423-425.



▲ Efectuando maniobra desde tierra al buque mercante "Algarrobo" que encalló en sector Muelle Barón, en junio de 1963. Archivo CVBSV.

Bocetos de Renzo Pecchenino, Lukas,
para "Apuntes Porteños", 1971.



Christiansen lograron tender un andarivel por el cual pasaron a tierra 17 tripulantes. Hubo sólo una víctima fatal, el cocinero del buque, quien falleció golpeado por los bandazos que el buque daba contra el muelle.¹⁶³

Volviendo al Naguilán, quedó totalmente varado frente a la Universidad Federico Santa María. El escritor Manuel Peña Muñoz, entonces un escolar de 12 años que vivía en el cerro Placeres y que se aprestaba a realizar un viaje con su curso, justamente a bordo de este buque, no podía creer que estuviera presenciando este naufragio, “justo a los pies de la escalinata de piedra que bajaba del cerro.” Como antaño,

este siniestro marítimo se había transformado en un espectáculo: “Desde las terrazas de la Universidad veíamos el mar turbio, el ronco ruido del oleaje y el barco cubierto por las inmensas olas, en medio de las rocas.”¹⁶⁴ Ese mismo oleaje impedía que el bote Capitán Christiansen pudiera acercársele.¹⁶⁵

Finalmente, el Naguilán pudo ser desvarado, sólo para ser llevado a mar abierto y ser definitivamente hundido. Suerte similar a la barcaza Aguila de la Armada, que encalló en el mismo sector, en 1980.

163. Archivo CVBS, Libro Bitácora L25/B-2, marzo de 1956 a mayo de 1968, p. 177, 27 de junio de 1963; Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso, Boletín Informativo Nº 7, 15 de agosto de 1988.

164. Peña Muñoz, Manuel, Valparaíso, la ciudad de mis fantasmas, p. 132.

165. Testimonio de Carlos Allú García-Huidobro.





▲ Voluntarios del Bote Salvavidas, con su uniforme de gala, saludando durante la prueba de máquinas del recién adquirido BS-03 "Capitán Christiansen" en la bahía de Valparaíso. Fotografía del 3 de mayo de 1957. Archivo CVBSV.

VI. EN TORNO AL CINCUENTENARIO



El capitán Eduardo Simpson, agosto de 1965. Archivo CVBSV.

Como lo evidencian las últimas líneas del capítulo anterior, ya comenzado el tercer tercio del siglo XX, y pese a los progresos en la navegación y la actividad portuaria, la furia del mal tiempo seguía siendo una constante. El concepto de naufragio célebre ya era antiguo, pero no perdía actualidad, convertido como estaba, en una tradición. Junto a ella también había echado raíces la no menos porteña tradición del rescate en el mar realizado por voluntarios, que el CVBS mantenía vigente.

El Cuerpo fundado en 1925 se encaminaba a su cincuentenario con un extenso historial de salvamentos y un espíritu, una forma de ser que había permeado a los habitantes de la ciudad puerto, que se convertían en espectadores de un nuevo drama en la bahía cada vez que el

tiempo amenazaba. Cuando la faena de rescate o patrulla concluía, también se había hecho costumbre esperar el regreso del bote, cumplida ya su misión de la jornada, como si se tratara de un público que quisiese felicitar a los protagonistas de un drama:

“Los voluntarios regresan al cuartel. Los porteños románticos que llegan hasta la Costanera para mirar el mar, agitan sus manos a manera de saludo hacia esos sacrificados hombres. Éstos, responden con una sonrisa.

“Vienen aguados... pero felices.

“La chimenea del Cuartel está siempre encendida.

“La ropa empapada, se deja en la chimenea, junto a los leños ardientes.

“Los voluntarios, en silencio, se “tiran” en los sillones



El BS-04 "Valparaíso II" en la bahía de Talcahuano. Archivo CVBSV.

para reponer energías. Un vaso de "grog", bebida cuya fórmula sólo ellos conocen, los ayudará.

"Se duermen en silencio, con una sonrisa a flor de labios. Están felices de haber salido, en medio de la mar embravecida, a sembrar amor en medio de la tempestad.

"¿La cosecha?

"La cosecha es el cariño que se anida en el corazón de cada porteño que sabe de sus labores, y el regocijo del deber que han cumplido."¹⁶⁶

Con esta mística más que consolidada se llegó, en 1965, al 40º aniversario del CVBS, cuya celebración se vio en parte afectada por el terremoto del 28 de marzo de dicho año, que se había hecho sentir especialmente en la provincia de Valparaíso. El sismo obligó a suspender la ceremonia de bautizo del bote Valparaíso II adquirido, recordemos, en 1963, la que se haría el año siguiente; además, los voluntarios debieron colaborar en el despeje de escombros en las calles de los cerros porteños, y pusieron sus embarcaciones a disposición de la autoridad para llevar víveres a pueblos costeros que habían resultado afectados.¹⁶⁷

Al cumplirse este aniversario, el presidente de la Institución era Hernán Azócar Cruzat y su capitán, Eduardo Simpson Roth. Entre los premios por años de servicio repartidos en esta ocasión, destacaba el reconocimiento por

166. "Jotazeta", *Siembra de Amor en la Tempestad*, en *La Unión*, 15 de agosto de 1965.

167. *Bote Salvavidas celebra hoy su 40º aniversario*, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1965.

40 años al voluntario Onofre Alvarado; es decir, había integrado la dotación del CVBS desde su fundación, en 1925.¹⁶⁸

El postergado bautizo del Valparaíso II se realizó finalmente en 1966, ceremonia en que actuó como madrina la señora Lila Quiroz, cónyuge del alcalde Juan Montedónico.¹⁶⁹ Su hoja de servicio sería satisfactoria pero breve, ya que en 1968 fue enajenado al nuevo Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Talcahuano, que se había establecido en 1967 y desde un principio había tenido una cercana relación con su hermano mayor de Valparaíso. Dicha embarcación sirvió en el puerto sureño hasta su varamiento en un temporal y posterior abandono, en 1978.¹⁷⁰

De este modo, siguió un período de doce años, en que el CVBS porteño contaba sólo con el ya histórico bote Capitán Christiansen como medio a flote. A éste aún le quedaba un

largo período de servicio activo.

Pese a que había resultado ser una espléndida embarcación que seguía sirviendo noblemente, había ocasiones en que sufría los embates del mal tiempo. En junio de 1972, durante un período de varios días de mal tiempo continuo, el bote Capitán Christiansen, que desplegaba una intensa actividad, se vio arrastrado por una inmensa ola que lo arrojó desde una altura de unos ocho metros sobre el mercante al que estaba prestando asistencia, lo que le provocó una seria avería en la proa. Ello no fue obstáculo para que, después de ser reparado, siguiera prestando servicio en las tres principales formas de

ayuda prestadas por el CVBS: abastecimiento de víveres a bordo, embarque y desembarque de personas y auxilio a naves en peligro.¹⁷¹

De todas maneras, el hecho que el único bote salvavidas disponible para el Cuerpo homónimo no estuviese



Medalla CVBSV por los 45 años de servicio.

168. *Ibid.*

169. *41 Años de Lucha Contra el Mar Cumple el "Bote", en La Estrella, 15 de abril de 1966.*

170. *Muga Álvarez, Julio, Op. Cit., p. 34.*

171. *Enorme ola dejó herido al imbatible Bote Salvavidas, en La Estrella, 15 de junio de 1972.*

BOTE SALVAVIDAS



- ▲ Viñeta del dibujante **Renzo Pecchenino, Lukas**, en edición de “El Mercurio de Valparaíso” en 1971 alusivo a los 46 años Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso.
© Fundación Renzo Pecchenino.

Portada del libro "Viento en la bahía" de Ricardo Valenzuela de Editorial del Pacífico, de 1955.

operativo, aunque fuese por un lapso breve, evidenciaba una carencia que ya comenzaba a prolongarse demasiado. Con ocasión del mencionado accidente de 1972 se manifestó la voluntad de adquirir dos nuevas embarcaciones de rescate;¹⁷² también se pensó en adquirir un bote clase Solent, una vez más, en el Reino Unido;¹⁷³ sin embargo, debería esperarse a finales de la década para contar con nuevo material a flote. Las razones de la demora serían recurrentes: dificultades de financiamiento.

Durante aquel período de comienzos de los años'70, también fue el del zarpe final para algunos de los voluntarios más destacados que ya formaban parte de la historia del CVBS. Fue el caso del periodista y escritor Ricardo Valenzuela Gaymer, subdirector del diario La Unión y autor de la ya citada novela Viento en la bahía, quien falleció el 2 de octubre de 1972.¹⁷⁴ Había llegado a ser segundo del capitán Oluf Christiansen “y, por varios años, megáfono en mano, fue repitiendo las órdenes que Oluf daba en sus días más difíciles de tempestad.”¹⁷⁵ Su libro ya citado, inspirado en este Cuerpo, hizo evocar “una feliz alianza de un Conrad con un Henry James”.¹⁷⁶

El primer cincuentenario del CVBS, el 15 de abril de 1975, fue conmemorado con la correspondiente ceremonia oficial en el Muelle Prat, frente al Cuartel, seguida de otros

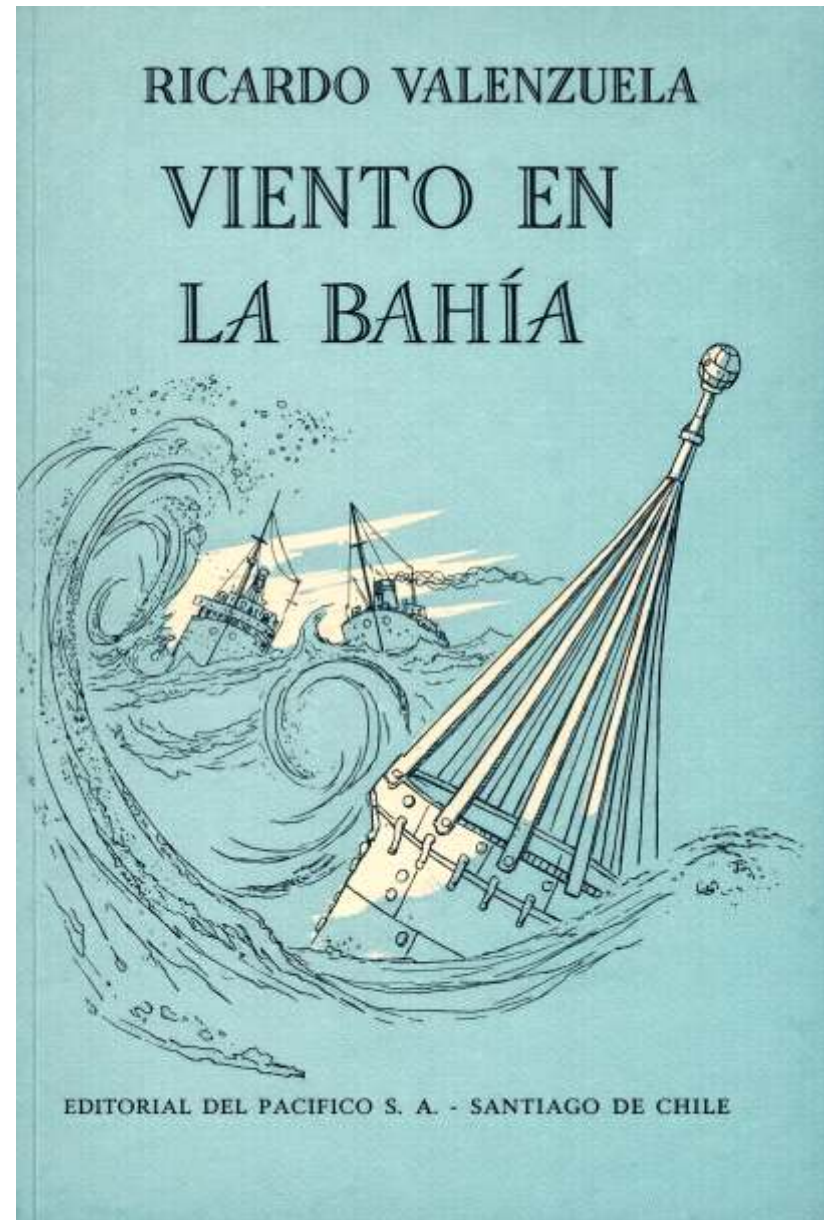
172. *Ibid.*

173. *49 años cumple hoy el Bote Salvavidas, en El Mercurio, 15 de abril de 1974.*

174. *Solar, Claudio, Zarpó el tripulante Ricardo Valenzuela G., en La Unión, 4 de octubre de 1972.*

175. *Ibid.*

176. *Ibid.*





▲ El sobre del Primer día de emisión, 15 de abril de 1975, con la serie de cuatro estampillas que la Casa de Moneda de Chile emitió para homenajear el Cincuentenario del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso. Archivo CVBSV.



▲ La serie de cuatro estampillas por el Cincuentenario del CVBSV, que emitió la Casa de Moneda de Chile en 1975. Archivo CVBSV.

50 años de valerosa acción celebra hoy Bote Salvavidas

IAN TAYLOR Y CIA. LTDA.
VALPARAISO

KENRICK Y CIA. LTDA.
VALPARAISO

FERRETERIA NAMAU S.A.
IMPORTADORES

GREGORIO KOGAN Y CIA. LTDA.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE "FRENCH LINE"
CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

AGENCIA GENERAL DE VAPORES Salvadora Santiago

BARRACA "SANTOS OSSA"
LEOPOLDO DALMAZZO M.

CASINO DEL BOTE SALVAVIDAS
1925 - 1975
MUELLE PRAT, VALPARAISO, FONDO 51477

▲► Dos ediciones de *El Mercurio* de Valparaíso, del 13 y del 15 de abril de 1975, reseñando y saludando los 50 años del CVBSV.

EL MERCURIO 147 AÑOS

Los 50 años del Bote

Por Harold Muzias P.



En Valparaíso, República de Chile, el 13 de abril de 1975, cuando las olas rocan y es el lugar de la Sociedad de Capitanes de los Barcos Mercantes Marítimos, se conmemora los cincuenta años del Club de Capitanes de los Barcos Mercantes Marítimos. Este club, fundado en 1925, tiene como objetivo principal la salvación de vidas humanas en el mar. Su historia está llena de heroísmo y valentía. Desde su creación, el club ha sido un pilar fundamental en la seguridad marítima de Chile. Sus miembros, los capitanes de los barcos mercantes, han demostrado una gran capacidad de liderazgo y sacrificio. El club ha organizado numerosas actividades de rescate y ha sido testigo de muchos actos de heroísmo. Su existencia es un testimonio de la solidaridad y el espíritu de servicio que caracteriza a la comunidad marítima de Chile. En este día tan especial, recordamos los logros alcanzados por el club a lo largo de sus cincuenta años de existencia. Esperamos que continúe cumpliendo con su misión de salvación de vidas humanas en el mar por muchos años más.

El club de capitanes de los barcos mercantes marítimos de Chile, fundado en 1925, tiene como objetivo principal la salvación de vidas humanas en el mar. Su historia está llena de heroísmo y valentía. Desde su creación, el club ha sido un pilar fundamental en la seguridad marítima de Chile. Sus miembros, los capitanes de los barcos mercantes, han demostrado una gran capacidad de liderazgo y sacrificio. El club ha organizado numerosas actividades de rescate y ha sido testigo de muchos actos de heroísmo. Su existencia es un testimonio de la solidaridad y el espíritu de servicio que caracteriza a la comunidad marítima de Chile. En este día tan especial, recordamos los logros alcanzados por el club a lo largo de sus cincuenta años de existencia. Esperamos que continúe cumpliendo con su misión de salvación de vidas humanas en el mar por muchos años más.

El club de capitanes de los barcos mercantes marítimos de Chile, fundado en 1925, tiene como objetivo principal la salvación de vidas humanas en el mar. Su historia está llena de heroísmo y valentía. Desde su creación, el club ha sido un pilar fundamental en la seguridad marítima de Chile. Sus miembros, los capitanes de los barcos mercantes, han demostrado una gran capacidad de liderazgo y sacrificio. El club ha organizado numerosas actividades de rescate y ha sido testigo de muchos actos de heroísmo. Su existencia es un testimonio de la solidaridad y el espíritu de servicio que caracteriza a la comunidad marítima de Chile. En este día tan especial, recordamos los logros alcanzados por el club a lo largo de sus cincuenta años de existencia. Esperamos que continúe cumpliendo con su misión de salvación de vidas humanas en el mar por muchos años más.

festejos, y una emisión especial de Correos de Chile. Ésta consistió en una serie de cuatro sellos; un sobre de primer día de emisión, con un tiraje de 5.000 ejemplares, y un block especial conmemorativo con un tiraje de 25.000 ejemplares.¹⁷⁷ Todo lo anterior, complementado con una abundante difusión a través de anuncios y artículos de prensa.¹⁷⁸

Para ese entonces presidía la Institución don Óscar Perrot Salcedo.

En una extensa crónica aparecida en *El Mercurio* de Valparaíso con ocasión de aquel cincuentenario, se recapitulaba: “Hasta hoy 500 deben su salud y su vida al Bote Salvavidas, que los ha salvado sin buscar el elogio, ni el aplauso, sino sólo por la satisfacción de ayudar.”¹⁷⁹

Aquel cincuentenario fue también una ocasión propicia para reflexionar y recapitular sobre la trayectoria y reconocimiento que había logrado el CVBS desde 1925, sin olvidar las entidades que lo habían antecedido. No solo eso.

Además, ya podía hablarse de una forma de ser propia, directamente relacionada con el espíritu de servicio voluntario:



Medalla conmemorativa por el Cincuentenario del CVBSV

“Fruto de la exclusiva iniciativa privada, sus fines y sus actuaciones se identifican con los más puros sentimientos de la generosidad y el altruismo socialmente solidarios, amén de que constituye una excelente escuela formativa de coraje y de heroísmo para sus miembros que se inician, por lo común, muy jóvenes en sus tareas y que no las abandonan sino cuando el peso de los años o alguna enfermedad o algún accidente los obligan, muy a su pesar, a hacerlo.”¹⁸⁰

Un ethos que, al momento de escribirse estas líneas, transcurridos otros cincuenta años, sigue totalmente vigente.

Habiendo alcanzado ya su madurez, la Institución conservaba, en torno a esta época, muy presente su tradicional espíritu de voluntariedad. Para postular al CVBS no se exigía otro

177. Archivo CVBS, Libro Bitácora L 17/B.3: 05-1968 – 10-1976, p. 293; 50 años de valerosa acción celebra hoy el Bote Salvavidas, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1975.

178. Por ejemplo, Mesías, Harold, Los 50 años del Bote, en *El Mercurio*, 13 de abril de 1975.

179. *Ibid.*

180. Los 50 años del Bote Salvavidas, en *El Mercurio*, 17 de abril de 1975.



*Banderín en tela estampada
alusivo a los 50 años del CVBSV.*

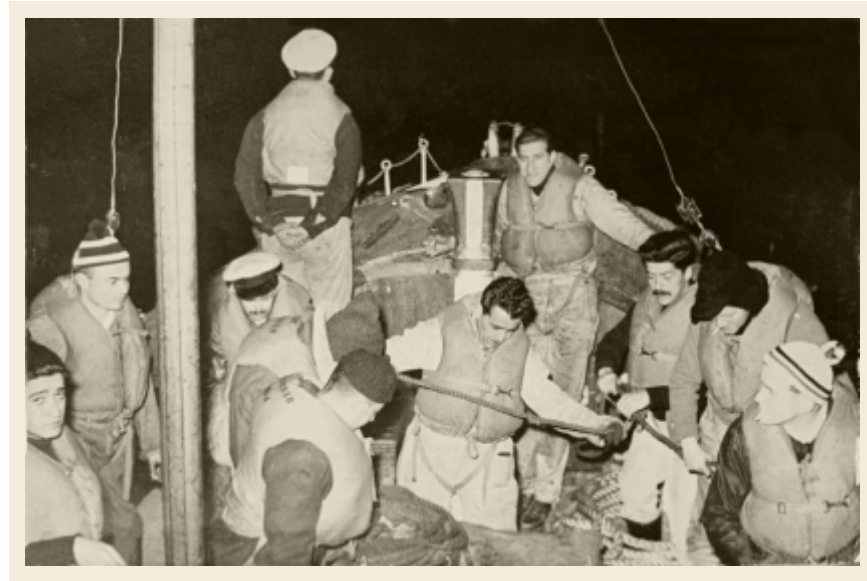
requisito que el tener 18 años cumplidos, haber cursado cuarto año de enseñanza media o equivalente y tener salud compatible con las condiciones del servicio. Tampoco se requería saber nadar. El resto estaba dado por el espíritu y entusiasmo que demostrase el futuro voluntario. En la práctica, había un obstáculo muy duro y especialmente difícil de superar: el mareo durante una navegación. Tanto así que, de diez a veinte postulantes que se presentaban, sólo permanecían uno o dos. Explicaba Arturo Jawor, tercer piloto del Cuerpo:

“Llegan todos con muchas ilusiones, con mucho entusiasmo, pero por muy buenas que sean las intenciones, se chocan con la realidad. Marearse a bordo es insoportable. El que logra pasar esta barrera y tiene otras cualidades innatas, no tiene ningún inconveniente más adelante. Puede decirse que la elección de los candidatos se hace sola, es decir, ellos mismos la hacen. Si ven que se marean y eso no les gusta, que es natural, no vuelven más.”¹⁸¹

Los recién incorporados pasaban un primer año como postulantes y un segundo año como aspirantes, lapso durante el cual recibían conocimientos teóricos y prácticos, debiendo cumplir, además, ciertas obligaciones; por ejemplo, todos los viernes por la noche había academias, donde los voluntarios más experimentados enseñaban a los

181. *Mareos causan estragos en el Bote Salvavidas, en La Estrella, 22 de mayo de 1973.*

Aspirantes voluntarios en un ejercicio de instrucción nocturno. Archivo CVBSV.



más nuevos. La instrucción que recibían estos últimos incluía el salto a boyas y buques varados o anclados, subir y bajar escaleras de gato en movimiento; nociones de cabullería o conocimiento de nudos, lo que incluía la confección de nudos en la oscuridad; elementos de salvamento de un buque; reglas para choques y abordajes; nomenclatura náutica y maniobras de arrastre y salvamento de naves.¹⁸²

A los aspirantes también se los sacaba a navegar en alta mar por períodos de varias horas, “para que su organismo, y principalmente su estómago, se acostumbre al vaivén de la embarcación y no se maree cuando haya oleaje fuerte.”¹⁸³

La instrucción práctica también se realizaba preferentemente de noche porque resultaban en una mejor preparación, “por cuanto en ellas se trabaja prácticamente a oscuras y se aprende a dominar con mayor expedición maniobras que de por sí son difíciles, aún en el día.”¹⁸⁴

Algunos de estos postulantes y aspirantes también recibían, paralelamente, preparación para rendir un examen ante la Gobernación Marítima para obtener el título de patrón de bahía y más tarde, eventualmente, los de piloto costero y patrón de yate de alta mar.¹⁸⁵



Plato conmemorativo por los 50 años del CVBSV.

182. *Los quijotes del mar*, en *Revista del Domingo, El Mercurio, Santiago*, 9 de enero de 1977.

183. *Operativo ciento por ciento se encuentra el Bote Salvavidas*, en *El Mercurio*, 11 de junio de 1978.

184. *Ibid.*

185. *Mareos causan estragos en el Bote Salvavidas*, en *La Estrella*, 22 de mayo de 1973.



Diploma otorgado en 1975 al CVBSV por la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, nombrándola Institución Benemérita de la ciudad.

En lo administrativo, ya estaba consolidada una organización que comprendía un directorio que actuaba de forma independiente del servicio activo, a cargo del capitán. “En tierra manda el presidente del directorio. En mar el capitán, aun cuando vaya el mismísimo presidente en la tripulación.” Asimismo había un radioaficionado, también considerado parte de la misma, en contacto permanente con la radio de a bordo.¹⁸⁷

Aunque parecía curioso, en este Cuerpo no había marinos; por el contrario, sus integrantes procedían –al igual que hoy- de una diversidad de otras profesiones o actividades: ingenieros, funcionarios municipales, abogados, arquitectos, obreros, estudiantes, “hasta un visitador social y seis médicos.”¹⁸⁸

Al interior del Cuerpo ya era un hecho asumido que la actividad no se concentraba solamente en el invierno, sino que se distribuía a lo largo de todo el año. Un factor importante que influía en ello era el “surazo”, viento particularmente imprevisible y traicionero con la posibilidad de abatirse, por ejemplo, en plena temporada de playas, con la consecuencia de exigir del CVBS una cantidad de salidas en verano incluso superior a las salidas en invierno.

En ese entonces el modelo de financiamiento ya estaba

122 | Para la época de su cincuentenario, el Cuerpo contaba con una planta de un capitán, tres pilotos, dos contramaestres, un maquinista y los voluntarios, unos 60 activos en total, aunque los realmente comprometidos eran en torno a 20 o 25. “Si en un temporal tenemos un acuartelamiento de veinte socios, es una cifra buena”, expresaba Arturo Jawor. Eso sí, la exigencia de asistencia mínima era de un 60%.¹⁸⁶

186. *Ibid.*

187. *Los quijotes del mar, en Revista del Domingo, El Mercurio, Santiago, 9 de enero de 1977.*

188. *Ibid.*

fijado, con una base fija de cuotas de los voluntarios, los aportes de los socios cooperadores y el arriendo del segundo piso, destinado al Restaurante. A ello se agregaban las subvenciones otorgadas por la Municipalidad y las compañías navieras, que no eran permanentes. De allí que, en la práctica, hubiera una insuficiencia crónica, y la antigüedad del bote Capitán Christiansen, que seguía siendo la única embarcación disponible, que se hacía sentir cada vez más; por ello, el anhelo de contar con, al menos, un segundo bote, seguía pendiente y tuvo que esperar todavía algunos años. Al menos el CVBS podía contar con algunas ventajas, como un trato preferencial por parte de Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR).¹⁸⁹

¿Cuáles han sido las motivaciones para prestar este servicio, voluntario y sin remuneración? Las razones han sido variadas, pero a la vez, se han mantenido constantes en el tiempo. Así lo explicaban cuatro postulantes y un aspirante, en un reportaje publicado en 1977:

“Javier Rojas González, 22, estudiante de Servicio Social: Me gusta el mar. Estudio una carrera en que ayudo a las personas. Aquí me siento realizado. Cuando uno ayuda se ayuda a sí mismo.

“Alfredo Cabezas Perales, 23, empleado de Empremar, soltero: Es el mar el que nos une y ayuda a que uno se sienta



▲ “En plena actividad” de Jorge Copulo, pintor argentino radicado en Valparaíso. Colección Museo Baburizza.

189. Mareos causan estragos en el Bote Salvavidas, en *La Estrella*, 22 de mayo de 1973.

más hombre. Lo reconforta interiormente. Uno encuentra problemas en la oficina, en la casa. Aquí halla lo que la vida no le da fuera.

“Francisco Delgado Sato, 33, empresario de buses, casado: Es una inquietud por el mar, su atracción y por los que, arriesgándola, se pasan la vida en él.

“Enrique Arrate González, 21 estudiante de derecho: Es cierto que hay dureza y no hay recompensa. Pero eso se compensa infinitamente con lo que uno hace. Reconforta.

“Luis Arellano López, 28, estudiante y empleado, soltero: Soy hijo de antiguo capitán mercante. Desde chico he vivido entre relatos y anécdotas marinas. Está también el cariño que le tengo a Valparaíso.”¹⁹⁰

Al poco tiempo de cumplido el mencionado aniversario, en abril de 1976 se cerraba simbólicamente el primer cincuentenario del CVBS con el fallecimiento del voluntario Onofre Alvarado, último sobreviviente de los fundadores de la Institución, en 1925,¹⁹¹ quien había sido declarado Ciudadano Benemérito de Valparaíso, con ocasión del cincuentenario de la misma.¹⁹²

El servicio habitual de los voluntarios consistía principalmente en rondas de inspección en la bahía, con tareas como asegurar las amarras de embarcaciones menores, trasladar tripulantes a los mercantes surtos y, en

ocasiones, llevar víveres al dique flotante. Lo anterior, siempre y cuando no se diera la ocasión excepcional de un temporal.

Según evoca el voluntario Carlos Allú, estas tareas también incluían llevar prácticos a los buques para que éstos pudieran zarpar a capear el mal tiempo, o para asistir a la cantidad no menor de gente que vivía en el mar, a bordo de grandes lanchones o gabarras que se utilizaban como bodegas flotantes, tal como en los tiempos lejanos de la fundación del Cuerpo. Hubo ocasiones en que se tenían que recoger a sus vigilantes o “guachimanes”, e incluso a los perros que éstos tenían como mascotas. Incluso hubo una ocasión en que el bote Capitán Christiansen debió rescatar a una madre con su guagua para llevarlas a tierra.¹⁹³

Puesto que aún se vivía una época de grandes temporales, que se podían prolongar por varios días, la provisión de víveres y el trasbordo de gente hacia o desde los buques surtos en la bahía seguían siendo funciones relevantes; estas misiones las solía cumplir el bote Capitán Christiansen. El procedimiento habitual para trasbordar gente era que una embarcación del CVBS se abarloase al costado del buque donde se iban a embarcar los tripulantes, y éstos subían por una escalera de gato que se les tendía. Hubo un par de ocasiones en que el mar estaba tan agitado y

190. *Los quijotes del mar*, en *Revista del Domingo, El Mercurio, Santiago*, 9 de enero de 1977.

191. *Murió último sobreviviente de los fundadores del Bote*, en *El Mercurio*, 3 de abril de 1976.

192. *50 años de valerosa acción celebra hoy el Bote Salvavidas*, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1975.

193. *Testimonio de Carlos Allú García-Huidobro*.



*-¡Se acerca un frente de baja, con vientos huracanados del nor norweste y abundantes precipitaciones!
Humor por Lukas, en la Revista del Domingo de El Mercurio del 3 de abril de 1987, con mención al Bote Salvavidas de Valparaíso.*



Voluntarios del CVBS a bordo del BS-03 "Capitán Christiansen" en la bahía de Valparaíso. Archivo CVBSV.



representaba un importante reto, el poder contar con dichos planos significó un importante ahorro para dar el paso siguiente. En todo caso, habría que esperar algunos años para que este anhelo se concretase.

En lo que respecta al mando de la institución, en 1976 renunció el capitán Eduardo Simpson Roth, tras 24 años de servicio, con lo que pasó a ser una de las figuras más relevantes en la historia del CVBS, después de Oluf Christiansen. Su sucesor fue el voluntario Luis González Díaz, quien se mantuvo en el cargo hasta 1980.¹⁹⁶

Para ese entonces la era de los grandes siniestros marítimos o “naufragios célebres”, con su épica dual de tragedia y rescate, parecía haber quedado definitivamente atrás, aunque cualquier entendido en cosas del mar hubiera hecho una advertencia a no confiarse. En realidad, como venía sucediendo desde hacía tiempo, el continuo mejoramiento de las medidas de seguridad marítima había hecho que tales sucesos fuesen cada vez más esporádicos y, por lo tanto, eran cada vez menos las jornadas memorables. Pero el mal tiempo y los temporales estacionales o inesperados seguían siendo una constante.

La persistencia de episodios de mal tiempo notables, con las consiguientes alertas de los integrantes del CVBS, se hacía evidente en el espacio que aquellos merecían en los

las olas eran tan grandes, según recuerda el voluntario Jorge Canales, que el bote llegó a la altura de la borda del buque al que se dirigía, y hubo tripulantes que aprovecharon para saltar, sin necesidad de usar la escalera de gato.¹⁹⁴

Un tema de importancia que estuvo presente en torno al cincuentenario, fue la necesidad de renovar el material a flote, mediante la adquisición de al menos una nueva embarcación de rescate. Al respecto se dio un paso importante a través de la RNLI que, a través de la Embajada del Reino Unido en Chile, facilitó al CVBS los planos de un bote clase Solent, para que fuese construido en nuestro país.¹⁹⁵ Si bien el obtener financiamiento para ello

194. Canales Barrientos, Jorge Esteban, *Op. Cit.*, p. 2.

195. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 9.

196. *Ibid.*



▲ *Oficiales y voluntarios del Cuerpo, hacia 1980. Archivo CVBSV.*

medios de prensa. El artículo mercurial aparecido en el quincuagésimo aniversario y ya citado, También reservaba unas palabras para este sino, que seguía acompañando al Puerto desde hacía siglos:

“Valparaíso es, por su configuración, una bahía brava porque se halla abierta a los fuertes vientos del norte que en los días de temporales invernales la azotan despiadadamente, poniendo en peligro las embarcaciones mayores y menores surtas en ella y, consecencialmente, las propias vidas de sus tripulantes y las mercaderías

existentes a bordo.

“¡Cuántos trágicos naufragios no recuerdan las crónicas porteñas! ¡Cuántas pérdidas de barcos, por lo mismo! ¡Y cuántas existencias humanas, además, sacrificadas ante la furia de los elementos desatados y prácticamente incontrolables!”¹⁹⁷

En efecto, este evocador texto pudo haber sido escrito en una época anterior, debido a la vigencia que conservaban las causas que habían dado origen al CVBS. Desde el gran temporal de junio de 1963, que implicó el varamiento del

197. *Los cincuenta años del Bote Salvavidas, en El Mercurio, 17 de abril de 1975.*

Algarrobo y el Naguilán, y hasta 1980, inclusive, no decrecieron las jornadas de mal tiempo u otras ocasiones de emergencia que requirieran que se hicieran presentes los voluntarios del Cuerpo por haber vidas en peligro. Si bien la bahía de Valparaíso ya no era escenario de los naufragios múltiples de otras épocas, las ocasiones de riesgo no faltaban. De hecho, la pérdida de embarcaciones menores seguía siendo frecuente, junto a algunas mayores. Los siguientes son algunos ejemplos de siniestros marítimos dignos de mención en Valparaíso, en el período 1965-1980:

El ballenero Indus 11 y el remolcador Don Max, el 11 de julio de 1966; la goleta Falken, el 9 de mayo de 1967; la goleta María Digna, el 7 de junio de 1969; el vapor Almendro, el 19 de junio de 1969; el remolcador Papudo, el 31 de julio de 1973; el dique flotante Valparaíso II, el 5 de marzo de 1980, con cinco fallecidos, incluido el capitán y la barcaza Águila, el 10 de abril de 1980.¹⁹⁸ Como esta última, muchos de los naufragios durante temporales se seguían produciendo al estrellarse la nave siniestrada contra la costa.

Entre los rescates efectuados por el CVBS en aquellos años, cabe recordar el de Jorge Muñoz Díaz, guachimán (vigilante) del yate estadounidense Good Ship Grace,

quien, durante el temporal del 9 de julio de 1977, debió trepar al mástil de la embarcación que se hundía antes de ser salvado.¹⁹⁹

Continuando una tradición más que centenaria, las grandes tempestades que se abatían sobre la rada de Valparaíso seguían conservando su carácter dual de drama y espectáculo, profusamente difundidas por la prensa.²⁰⁰ Como consecuencia natural, el Bote Salvavidas no perdía su condición de actor protagónico de estos episodios que parecían representaciones, sólo que eran muy reales.²⁰¹ De su labor de rescate también ha quedado debido registro como, por ejemplo, durante un temporal ocurrido los días 20 y 21 de julio de 1977, durante el cual el bote Capitán Christiansen enfrentó no pocas dificultades para cumplir su misión de llevar a tierra a tripulantes en riesgo, labor que también era riesgosa para los propios voluntarios:

“Incluso el propio Bote Salvavidas se vio afectado por las olas al cortar sus amarras el sitio 6, donde fondeó por algunos minutos. La embarcación debió trasladarse posteriormente al sitio 2 para embarcar personal y repuestos que debían trasladarse hasta la motonave Copérnico, a la gira frente a Valparaíso.

(...)

198. Vargas Sáez, Juan Francisco, *Op. Cit.*, pp. 454-536.

199. *Trepó al mástil para salvarse*, en *El Mercurio*, 12 de julio de 1977.

200. *Por ejemplo, Temporal en Valparaíso*, en *El Mercurio*, 12 de julio de 1977;

Olas de hasta cinco metros enfrentó el Bote Salvavidas, en *La Estrella*,

23 de julio de 1977; *Destructor vendaval*, en *La Estrella*, 14 de julio de 1978.

201. *Bote Salvavidas, una tarea de titanes*, en *El Mercurio* 12 de abril de 1976.



▲ *Voluntarios del Cuerpo de Botes Salvavidas de Valparaíso, 15 de abril de 1978, para el Aniversario nº53. Archivo CVBSV.*



▲ Diario La Estrella del 14 de julio de 1978, informando sobre los daños que dejó el temporal en Valparaíso. rchivo CVBSV.

“La primera labor cumplida por el personal voluntario permitió transportar a unos diez mecánicos que se encontraban a bordo del Copérnico, efectuando reparaciones. Esta maniobra se cumplió sin problemas.

“Aproximadamente unos quince voluntarios permanecieron de guardia toda la noche para acudir a cualquier emergencia.”²⁰²

Tras un corto pero fructífero período, el capitán Luis González Díaz hizo entrega del mando en 1980. Además de su destacada actuación en numerosos temporales, había destacado por su preocupación por mantener en buen estado el material a flote, y también por el perfeccionamiento del personal. En este último aspecto, un ejemplo de sus logros fue que ocho voluntarios obtuvieron el título de patrón de bahía durante el tiempo que estuvo al mando.²⁰³

Sucedió al capitán González el capitán Alfonso Jiménez Concha, con quien el CVBS comenzó una nueva década.

202. Hasta el bote salvavidas cortó hoy sus amarras, en La Estrella, 21 de julio de 1977.

203. Muga Álvarez, Julio, Op. Cit., p. 20.



▲ **“Contraluz en Altamar”**, obra de Carlos Perot, 1970. Colección Museo Baburizza.

CONTRASTES DE LOS AÑOS '80

Conforme avanzaban los años, y sin perjuicio de su buen estado de conservación, la antigüedad del bote Capitán Christiansen hacía cada vez más aconsejable la adquisición de una segunda embarcación similar, con la idea original, como ya se ha dicho, de construirla en Valparaíso en base a planos ingleses, para lo cual había comenzado la recolección de aportes.²⁰⁴ Ya en 1978 se habían iniciado las conversaciones con la RNLI, lo que parecía dar razones para realizar anuncios al respecto;²⁰⁵ sin embargo, hubo nuevas postergaciones y debió esperarse todavía casi tres años más para poderse contar con una nueva unidad a flote.

Previamente tuvieron que subsanarse diversas trabas de índole tributaria que entorpecían su internación para proceder a su ceremonia de bautizo y entrada en servicio, el 19 de junio de 1981, encabezada por el entonces comandante en jefe de la Armada, almirante José Toribio Merino Castro, quien había contribuido a allanar dichas dificultades. El nuevo bote recibió el nombre de Valparaíso III y su madrina fue doña Margarita Riofrío de Merino, cónyuge del jefe naval.²⁰⁶



▲ BS-05 "Valparaíso III" en maqueta que se exhibe en el cuartel del CVBSV.

El nombre original de la embarcación era Southern Africa (NO 860), pertenecía a la clase Barnett, había sido construido en 1951 en astilleros de Rowhedge, Inglaterra. Su nombre se debía a que fue uno de tres botes financiado por contribuciones del pueblo sudafricano y asignado a la estación de salvavidas de Ciudad del Cabo; su madrina original había sido la condesa Mountbatten. Su

204. Entidades marítimas y el Gobierno se "cuadran" con el Bote Salvavidas, en *La Estrella*, 4 de agosto de 1977.

205. Un nuevo Bote Salvavidas tendrá Valparaíso en 1979, en *El Mercurio*, 13 de julio de 1978; Un nuevo Bote Salvavidas tendrá Valparaíso en 1980, en *El Mercurio*, 15 de abril de 1979.

206. Ayer fue bautizado el nuevo bote salvavidas, en *El Mercurio*, 20 de junio de 1981; Almirante Merino en bautizo de nuevo bote, en *La Estrella*, 20 de junio de 1981

construcción era de roble, caoba y teca; desplazaba 27 toneladas a plena carga; su eslora era de 15,3 metros; su manga, de 4,5 metros. Estaba equipado originalmente con dos motores Parsons Barracuda de 70 HP (después reemplazados) que le daban un andar de 9 a 10 nudos, y también estaba equipado con un radar Decca 050, ecosonda y equipo de radio.²⁰⁷

Como Southern Africa esta embarcación tuvo una activa hoja de servicios, puesto que se hizo a la mar en 263 ocasiones y salvó 185 vidas.²⁰⁸ Fue dado de baja en 1977 y depositado en la estación inglesa de Dover, donde fue visitado por Óscar Perrot, director del CVBS, como paso previo a su adquisición. Concretada ésta, el bote navegó a Liverpool, donde fue embarcado en la motonave Andes de la CSAV y arribó a Valparaíso el 16 de mayo de 1981.²⁰⁹ Prestó servicio hasta 2005.²¹⁰

Siguió, por lo tanto, un período en que el Cuerpo volvió a contar con dos embarcaciones, dado que el veterano bote Capitán Christiansen seguía prestando lealmente servicio. A ellos se agregó, en 1983, un bote de goma Zodiac, que fue destinado a realizar patrullajes de verano.²¹¹



▲ El BS-07 "Eduardo Simpson" en el dique de Valparaíso. Archivo CVBSV.

207. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 35.

208. Ayer fue bautizado el nuevo bote salvavidas, en *El Mercurio*, 20 de junio de 1981

209. Muga Álvarez, Julio, *Op. Cit.*, p. 35.

210. Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, p. 10.

211. *Ibid.*, p. 10.

En el plano de la preparación del personal voluntario, un hito pionero de importancia para el futuro, fueron los primeros ejercicios realizados en conjunto con el Cuerpo de Bomberos, en 1981, en los roqueríos frente a la Universidad Federico Santa María.²¹² De cómo se mantenían los niveles de entrenamiento nos queda el testimonio de un caso representativo, la navegación realizada entre Valparaíso y caleta Sierra, en las cercanías de Tongoy, entre el 1º y el 3 de abril de 1983. En esta experiencia, más bien excepcional, tomaron parte los botes Capitán Christiansen y Valparaíso III, al mando del capitán Alfonso Jiménez, para que los voluntarios, especialmente los más nuevos y los aspirantes, pudiesen realizar una práctica de navegación costera a fin de estar mejor preparados para el invierno que se avecinaba.²¹³

El poder contar con dos embarcaciones no significó que las carencias existentes se solucionaran; por el contrario, seguían latentes y, eventualmente, afloraban. Así, la severa crisis económica que afectó al país durante buena parte de los años '80 se reflejó en la pérdida de voluntarios, que al perder sus trabajos se veían obligados a atender otras prioridades, según expresaba en 1984 el presidente de la

Institución, Abraham Stephankowsky (asumido el año anterior), quien destacaba que tal situación no tenía precedentes.²¹⁴

También en aquella época, en torno a 1985, se dio la circunstancia que, pese a contarse con dos embarcaciones, no se dispusiera de medios de rescate, salvo el bote Zodiac, por encontrarse tanto el Capitán Christiansen como el Valparaíso III simultáneamente en reparaciones. La razón para que éstas demorasen no era otra que la insuficiencia de recursos económicos, más aún cuando algunos repuestos debían importarse directamente de Inglaterra. En momentos como aquel, a los voluntarios sólo les quedaba esperar que no se produjesen emergencias graves en el mar.²¹⁵

Las adversidades de la contingencia de aquel entonces, a que no era ajeno el CVBS, se fueron alternando con otra faz, la de conmemoraciones y tradiciones que se asentaban cada vez más. De estas últimas, destacaron las ceremonias de funerales en el mar, por ejemplo, con ocasión del fallecimiento del voluntario y ex presidente Rafael Herrera Nieto. El 27 de septiembre de 1981 un cortejo a bordo de los botes Capitán Christiansen y Valparaíso III, llegó a la

212. *Ibid.*

213. Codina Valencia, Enrique, *Relato de unas pocas millas navegadas y de algunos viajes... menos el último*, pp. 6-14.

214. *Dramática Es Situación Que Vive Hoy Valparaíso*, en *El Mercurio*, 17 de junio de 1984.

215. *Sin Botes Salvavidas Se Halla Valparaíso*, en *El Mercurio*, 24 de mayo de 1985.



▲ *Ilustración de Lukas, para tarjeta de saludo de navidad y año nuevo del Bote Salvavidas de Valparaíso. Archivo CVBSV.*



La réplica del “Santiaguillo”, la nao que llevó los pertrechos en la expedición de Almagro y que recalara en la bahía de Quintil, actual Valparaíso, en 1536. Aquí la vemos remolcada por miembros del CVBSV. Archivo CVBSV.

cuadra de Recreo para la ceremonia en que se sus cenizas lanzaron al mar en un ánfora.²¹⁶

Con un espíritu análogo se llegó al año 1986, en que se conmemoraron cien años del nacimiento del capitán fundador, Oluf Christiansen, con una romería a su tumba, aniversario que coincidió con el centenario del establecimiento de la Unión para propagar el Salvamento de Vidas, entidad antecesora.²¹⁷ Ese mismo año se recordaron los 450 años del descubrimiento de Valparaíso con una serie de actividades, a las que el CVBSV adhirió con la colocación de una placa alusiva en la Municipalidad.²¹⁸ Asimismo, los voluntarios Víctor La Orga, Mario Dougnac y Carlos Contreras, junto al postulante Juan Ciorba, formaron parte de la tripulación de la réplica de la carabela Santiaguillo, construida en Constitución, desde donde viajó a Valparaíso para tomar parte en dicho aniversario.²¹⁹ Pero no sólo hubo ceremonias y conmemoraciones en 1986.

El 27 de mayo de aquel año el buque científico Idzumi, donado a Chile por el gobierno de Japón y dependiente de la Subsecretaría de Pesca, se hallaba fondeado en la costanera

de Valparaíso, cuando se desató un violento temporal. A causa de éste empezó a embarcar agua, de forma paulatina pero sostenida, al no haberse establecido condición estanca en su cubierta y departamento de máquinas, al tiempo que cualquier intento de rescate se vio imposibilitado por el fuerte oleaje; ya fuertemente escorado, comenzó a hundirse por la popa y su banda de babor. Tres integrantes de su dotación debieron lanzarse al agua sólo minutos antes que el buque zozobrara, pero fueron oportunamente rescatados por el bote Valparaíso III, al mando del capitán Alfonso Jiménez, minutos antes que se fuera a pique.²²⁰

Debido al mar agitado fue imposible que el Valparaíso III pudiera abarloarse al Idzumi, y dichos tripulantes, que se hallaban sin chalecos salvavidas, debieron arrojar al agua para en seguida aferrarse a un nivelay que se les tendió desde el bote.²²¹ Debido a las condiciones especialmente difíciles en que se ejecutó, este salvamento, sin pérdidas de vidas que lamentar, pasó a ser uno de los más destacados y representativos de la historia del CVBSV. En cuanto al Idzumi, fue posteriormente reflatado.

216. *Funeral en el mar*, en *El Mercurio*, 28 de septiembre de 1981; “*Voluntario Rafael Herrera, te decimos hasta siempre...*”, en *La Estrella*, 28 de septiembre de 1981.

217. *Cien años del nacimiento de Oluf Christiansen*, en *El Mercurio*, 20 de enero de 1986.

218. *Cuerpo de Voluntarios Homenajeó a Valparaíso*, en *El Mercurio*, 12 de junio de 1986.

219. *Muga Álvarez, Julio*, *Op. Cit.*, p. 10.

220. *Vargas Sáez, Juan Francisco*, *Op. Cit.*, p. 564; *Basili Esbry, Juan Hugo*, *El Itzumi, su historia y reflatamiento*, en *Revista de Marina* N° 783, marzo-abril, 1988, pp. 149-152.

221. *Canales Barrientos, Jorge Esteban*, *Op. Cit.*, pp. 3-4.



▲ *El 27 de Mayo de 1986, durante un fuerte temporal, se hunde el buque de investigación "Itzumi" donado por el gobierno japonés. Gentileza Diario "La Tercera". Foto del periodista Alfredo Cortez C. Archivo CVBSV.*

No han faltado las ocasiones en que, durante misiones de rescate, ha sido la propia embarcación del CVBS la que se ha visto en situaciones de riesgo. Durante un temporal acaecido en 1988, se originó una corbata en las hélices del Capitán Christiansen, que debió ser auxiliado por el bote Zodiac del Cuerpo, y luego remolcado por un pesquero hasta un fondeadero seguro. Durante otro temporal, el Valparaíso III llevaba un yate a remolque junto a sus dos tripulantes, cuando debió acudir al Molo, desde donde había caído al agua un marino. Por lo tanto, debía maniobrase con cuidado, tanto respecto del bote como de la embarcación que llevaba a remolque, con el factor adicional de que había un buque inglés a punto de zarpar. El piloto 3º Luis Cortez Bosch y el contraestre Rafael La Orga realizaron una maniobra para retirar al Valparaíso III de la zona de riesgo y llevarla a un fondeadero con una habilidad tal que recibieron felicitaciones de los ingleses.²²²

Y si se trata de hitos que marcan épocas, cabe recordar nuevamente el fallecimiento de doña Karen Christoffersen viuda de Christiansen, el 25 de mayo de 1988, como ya se ha anticipado.²²³ Al igual que se había hecho con su marido, sus restos fueron velados en el Cuartel y, luego de un oficio fúnebre en la Iglesia Anglicana, fueron sepultados en el Cementerio de Disidentes.²²⁴



▲ **Karen Marie Christoffersen Nielsen** (1896 - 1988) en una fotografía de 1978 en su casa en Placilla, Valparaíso, junto al óleo del BS-03 y las medallas que obtuvo su esposo, el capitán Oluf Christiansen, por servicios distinguidos a la comunidad. Archivo CVBSV.

222. *Ibid.*, pp. 4-5.

223. *Falleció ayer la viuda del capitán Christiansen*, en *El Mercurio*, 26 de mayo de 1988.

224. *Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso*, *Boletín Informativo* N° 5, 15 de junio de 1988.



▲ Embarcación de Salvataje "Guardián Brito" del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso.
Pintura de Ricardo Moraga, 1994.

VII. LA ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

La última década del siglo XX se inició con una nueva manifestación de las necesidades más recurrentes del Cuerpo: la renovación del material a flote. Para ese entonces el longevo bote Capitán Christiansen aún seguía en servicio, pese a que ya era una reliquia histórica, y el Valparaíso III que, cabe recordar, había sido construido en 1951 y entrado al servicio del CVBSV en 1981, tenía una antigüedad de casi 40 años.

Por tal motivo se decidió escribir una carta al Presidente de la República, Patricio Aylwin Azócar, con fecha 3 de octubre de 1990, en que se le solicitaba una subvención de \$ 220.000.000 de la época por una única vez, a fin de adquirir un bote de la clase Lochin 38 o similar, considerado adecuado para la tan necesaria renovación del material. Era significativo el hecho que nunca antes, en los 65 años de existencia del Cuerpo, se había hecho una petición semejante; en concordancia con ello, en la misiva se reseñaba la trayectoria de la Institución en todo su mérito, y

▼ **Bote "Valparaíso III" del CVBSV, actuando en emergencia producida en el Dique Flotante de Valparaíso el 15 de noviembre de 1991. Archivo CVBSV.**



se señalaba: “Es necesario poner de manifiesto que las normas de seguridad internacionales para este tipo de Botes, es de 25 años como máximo, ya que durante dicho período de tiempo se van incorporando nuevos diseños, tanto en su casco como en su planta motriz, quedando discontinuados los modelos anteriores con la consiguiente dificultad de conseguir repuestos.”²²⁵

La renovación del material a flote era, pues, una necesidad objetiva, y el argumento, elocuente.

Poco después el Presidente Aylwin visitó Valparaíso con ocasión del zarpe del buque escuela Esmeralda para un nuevo crucero de instrucción. El primer mandatario, junto al comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Martínez Busch, aprovechó la oportunidad para visitar el cuartel del Cuerpo. Una vez allí, rememora el voluntario Carlos Allú García-Huidobro, “recorrió éste y se interiorizó de nuestro trabajo y funcionamiento; también se mostró el estado del BS-03 Capitán Christiansen y que se pretendía traer un nuevo bote de Inglaterra. Cuando se retira del cuartel me dice al oído que nos va a ayudar y nos solicita que viajemos a Santiago a hablar con el señor Carlos Bascuñán, quien era el administrador de los dineros de los Gastos Reservados de la Presidencia.”²²⁶



Logotipo diseñado para la ceremonia de bautizo del **BS-07 Capitán Simpson** en noviembre de 1998.



Tras diversas gestiones que debieron hacerse en Santiago, a través del subsecretario de Marina, Tomás Puig Casanova, la donación fue un hecho. La intención original era adquirir una embarcación de segunda mano en Inglaterra, a través de la RNLI, como se había hecho en ocasiones anteriores, pero la única condición que planteó el Gobierno para proporcionar su ayuda, era que el bote fuese construido en Chile, en ASMAR, y así se hizo.²²⁷

El 30 de noviembre de 1993 arribó la esperada nueva embarcación, bautizada en principio Guardián Brito (BS-06), y su madrina de bautizo fue la Primera Dama de la Nación, señora Leonor Oyarzún de Aylwin.²²⁸ Construida en Chile ese año, como ya se ha adelantado, pertenecía a la clase Pumar 1140, equipada con dos motores Penta de 250

225. Archivo CVBSV, Carta a S. E. el Presidente de la República, Patricio Aylwin Azócar, 3 de octubre de 1990.

226. Voluntario Carlos Allú García-Huidobro, primera antigüedad, en Revista Digital Bote Salvavidas del CVBSV edición N° 2, abril, 2025, p. 21.

227. Testimonio de Carlos Allú García-Huidobro.

228. En emotiva ceremonia Primera Dama bautizó bote salvavidas, en El Mercurio, Valparaíso, 1° de diciembre de 1993.



▲ *BS-07 Capitán Eduardo Simpson Roth. Acuarela del pintor iquiqueño Víctor Hugo Arévalo Silva (1944 - 2020) que se conserva en el Cuartel del Bote Salvavidas de Valparaíso.*



▲ **705** es el Número Oficial dado por la Royal National Lifeboat Institution al BS-03 "Capitán Christiansen" del CVBS de Valparaíso.

▶ **El BS-03 en el Muelle Barón**, en espera de su restauración. Fotografía de Rodrigo Vásquez Arias.



HP, de propulsión jet.²²⁹ Por lo tanto, esta vez, a diferencia de casos anteriores, se adquirió un bote nuevo, y no se debió recurrir a la cesión o compra de material flotante de segunda mano. Al BS-06 se dio el nombre definitivo de Capitán Víctor La Orga, fue remotorizado en 2008 y prestó servicio hasta 2018.²³⁰

Este bote tuvo algunas dificultades en la bahía de Valparaíso, puesto que sus filtros se obstruían con desechos flotantes, pero había sido bien diseñada y construida, y desarrollaba una velocidad satisfactoria. Tanto así que se construyó una embarcación gemela para destinarla a Rapa Nui.²³¹

En 1998, cuando el histórico BS-03 Capitán Christiansen entraba en la recta final de su vida activa y, por

lo tanto, una vez más se hacía sentir la necesidad de renovar el material a flote, entró en servicio una nueva embarcación, el Capitán Eduardo Simpson (BS-07). Había sido construido en Inglaterra para la RNLI, con el nombre original de ON 1051. Perteneciente a la clase Arun, su diseño es todo tiempo autoadrizable, su eslora es de 16,55 metros; su manga, de 5,41 metros y su calado (proa), de 1,068 metros. Está equipado con dos motores Caterpillar 343 de 460 HP, su velocidad máxima es de 19 nudos y su velocidad crucero, de 17,5 nudos, con una autonomía de 240 millas náuticas a velocidad crucero y un radio de acción de 180 millas náuticas. Su dotación es de cinco tripulantes y puede llevar hasta 78 naufragos sin perder su capacidad de auto adrizamiento.²³²

229. Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, p. 13.

230. Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, p. 13.

231. Testimonio de Carlos Allú García-Huidobro.

232. *Ibid.*, pp. 14-15.

El BS-07 arribó a San Antonio el 15 de octubre de 1998 y fue bautizado el 30 de noviembre de dicho año.

Pocos años más tarde, en 2001, el BS-03 Capitán Christiansen fue retirado y depositado en el Muelle Barón. Allí le aguardaría una larga estada, en espera de un proyecto de restauración.

*Para los 69 años del Bote Salvavidas
 con deseos de éxito futuro y
 agradecimiento por su labor!*

Eduardo Frei

*Mensaje escrito por el presidente Frei
 en su visita al cuartel del Bote Salvavidas,
 momento captado por la fotografía,
 para el aniversario nº69, en 1994.
 Archivo CVBSV.*

*"Para los 69 años del Bote Salvavidas
 con deseos de éxito futuro y
 agradecimiento por su labor"*

Eduardo Frei Ruiz-Tagle





▲ *El BS-03 "Capitán Christiansen" en prueba de máquinas. Archivo CVBSV.*



▲ *BS-07 Capitán Eduardo Simpson Roth. Agosto de 1997. Archivo CVBSV.*



El logotipo, bandera y escudo de la RNLI
*-The Royal National Lifeboat Institution-
Institución Nacional de Botes Salvavidas
que opera en las costas de Gran Bretaña,
Irlanda, las Islas del Canal y la isla de Man,
como también en vías navegables interiores,
está presente en el cuartel del CVBSV*



SE ESTRECHAN LAS RELACIONES INTERNACIONALES

Si bien el CVBSV ha tenido su propia gestación y evolución, con sus peculiaridades muy estrechamente asociadas al devenir de Valparaíso, y si bien su idiosincrasia y tradiciones también tienen una impronta muy propia y sui géneris, no se puede soslayar que con el tiempo se ha adquirido un cierto sello británico que es parte de su estilo y forma de funcionar. Ello se debe, primordialmente, a la adquisición de embarcaciones de ese origen especialmente el BS-03 Capitán Christiansen, que entró en servicio del Cuerpo con su condición de veterano del “milagro de Dunkerque” de 1940. De estos y otros hechos también derivan las relaciones con la Royal National Lifeboat Institution (RNLI), y compartir experiencias que van desde los adiestramientos y procedimientos de rescate hasta la organización de un sistema de estaciones.

Sin embargo, ninguna experiencia previa había sido tan relevante como la efectuada a partir de febrero de 2000, cuando dos integrantes del Cuerpo se trasladaron al Reino Unido para el primer intercambio internacional para compartir experiencias con la RNLI, y conocer su funcionamiento.

El 26 de febrero de dicho año los voluntarios Jaime Villagrán Villegas y Danilo Zárate Carretero comenzaron un periplo que los llevaría primero a Londres y enseguida a Poole, condado de Dorset, donde se halla la sede central de la RNLI. Allí conocieron desde áreas de instrucción hasta simuladores de navegación, instalaciones para la reparación de embarcaciones y el museo institucional. El 2 de marzo visitaron la estación de Cowes, en la isla Wight, donde la delegación chilena presencié diversos ejercicios y



**El saludo de la RNLI a la CVBSV
por su centenario.**



simulacros, que resultaron inspiradores para mantener vivo el afán de perfeccionamiento. No menos aleccionadora fue la experiencia de navegar, a bordo de un bote clase Severn, por la costa de Southampton.

La segunda parte del programa de este viaje se realizó en la costa escocesa. En la estación de Troon, donde soplan vientos de dureza similar a los de Valparaíso, la participación en los ejercicios correspondientes (4 de marzo) se vio enriquecida por la posibilidad de trabajar en un bote clase Arun, a lo que siguieron, en los días siguientes, visitas a otras estaciones y el conocimiento de embarcaciones de diversas clases, así como la estructura de mando regional. También se realizó un ejercicio conjunto, el 5 de marzo. Recuerda uno de los voluntarios porteños: “Nosotros, curtidos en los temporales del Pacífico, aportamos nuestra propia experiencia en mares abiertos, generando un intercambio técnico de gran valor para ambos lados.”²³³

Las jornadas siguientes alternaron actividades de confraternización con nuevas visitas profesionales, como al HMS Gannet, base helicópteros de búsqueda y rescate de la Royal Navy, y la base HMCG Greenock, para conocer el sistema de comunicaciones, la gestión de emergencias y el enlace entre las estaciones costeras y los centros de control.

El 11 de marzo de 2000, los mencionados voluntarios emprendieron el regreso a Chile, trayendo consigo ricas

233. Archivo CVBSV, Relaciones internacionales.



Visita de su alteza real la princesa Ana del Reino Unido en la inauguración del bote Valparaíso 08, en diciembre de 2018, Archivo CVBSV.

vivencias que se podrían aplicar al perfeccionamiento y modernización del CVBSV. Prosigue el testimonio ya citado expresando que “no fue solo una experiencia náutica; fueron lecciones prácticas sobre los estándares de calidad, especialización y adaptación al medio que debíamos perseguir.”²³⁴ Es decir, se pudo generar una ambición y anhelo de superación, que con el tiempo se concretaría con la creación de nuevas estaciones. Además, el terreno quedaría sembrado para otro sueño: que Chile desarrollase la capacidad de diseñar y construir sus propias embarcaciones de rescate.

Además de los lazos que han quedado tendidos tras actividades específicas, se han constituido otros vínculos pensados para tener una permanencia mayor, como los convenios gestionados por iniciativa del capitán Luis Cortez Bosch. Uno de ellos se efectuó con los Bomberos Militares de Brasil, a partir de una capacitación a la que asistieron diez voluntarios y voluntarias del CVBSV para labores de rescate, incluyendo la utilización de motos de agua; asimismo, en dicho país también se generó la alianza con SOBRASA, organización dedicada a la prevención del ahogamiento.



234. *Ibid.*



ADES, la Asociación Honoraria de Salvamentos Marítimos y Fluviales es una asociación sin fines de lucro fundada en 1955 en Uruguay. Es uno de los vínculos internacionales del CVBSV.

ADES Base N°2 Colonia, Colonia del Sacramento, Uruguay. "Nos separa una cordillera pero nos une el mismo sentimiento: salvar vidas", fue el mensaje de saludo de ADES Uruguay por el centenario del CVBSV de Valparaíso.



Otro convenio digno de destacar, es el firmado con la Universidad de La Coruña, España, en virtud del cual desarrolló un estudio científico acerca de la seguridad acuática en Chile. En él participó el académico José Palacios, quien ha visitado varias veces Chile y ha entregado su estudio a la Armada, a través de la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR) y a los diversos cuerpos de salvavidas, incluyendo, naturalmente, el de Valparaíso. Los aportes realizados por el doctor Palacios han incluido, mejoras en la señalización de playas, análisis de seguridad de las playas desde Arica a Puerto Montt, seminarios de seguridad acuática para continuar con el cambio del uniforme, siguiendo el modelo español, impulsado en conjunto con el

capitán Cortez Bosch y aceptado e implementado por Armada de Chile a lo largo de todo el país.²³⁵

El que las relaciones internacionales del CVBSV no se limitan a ocasiones específicas, sino que se proyectan en el tiempo, se demuestran con hechos como la amistad siempre vigente con la RNLI británica, que en épocas recientes ha seguido donando embarcaciones: el BS-08 Valparaíso IV, en 2018 y un bote tipo Atlantic 85, en 2025. Para el primero de ellos fue madrina de bautizo la princesa Ana del Reino Unido, en ese momento de visita en Chile, a lo que deben agregarse las gestiones realizadas, en la misma época, por la embajadora de aquel país, Fiona Clowder, para obtener apoyos para la Institución.

235. *Ibid.*

LOS CAMBIOS RECIENTES

Durante las épocas reciente se han apreciado cambios no menores en las condiciones en que los voluntarios prestan servicio, sus rutinas y su actuación en caso de emergencia. En tales mutaciones han influido factores de muy diversa índole, incluyendo los de la naturaleza, como los asociados a los fenómenos de cambio climático. Ellos han sido percibidos por los miembros del CVBSV en su labor cotidiana, de modo tal que la cada vez más escasa ocurrencia de temporales “como los de antaño” o de “nafragios célebres” no sean un mero decir.

Siguiendo una comparación de épocas realizada por el voluntario Jorge Canales Barrientos, en épocas pasadas solía haber temporales que podían prolongarse más de tres días seguidos, lo que implicaba que los voluntarios debían estar acuartelados hasta que éstos terminaban y mejoraba el tiempo; asimismo, también ocurría que, pocos días más tarde llegaba un nuevo frente de mal tiempo y, por lo tanto, debía volverse al acuartelamiento. En contraste, en la época actual han declinado la frecuencia e intensidad de los frentes de mal tiempo y los temporales son ahora muy escasos y mucho más espaciados; por lo tanto, los

acuartelamientos son menos frecuentes y de dos días como máximo. Asimismo, los avances en la meteorología permiten dar las alertas de mal tiempo con anticipación.²³⁶

Respecto de las medidas de seguridad, también ha sido notorio el cambio respecto de otros tiempos, en que los voluntarios no usaban chaleco salvavidas ni casco durante el servicio a bordo. En la actualidad, son parte de su equipo indispensable, al igual que el traje de neopren.

Otro elemento que se asociaba de forma natural al servicio de los voluntarios era el invierno y la que era una consecuencia natural, si es que no inevitable: los frentes de mal tiempo y los grandes temporales. Los cambios ya mencionados, propios de la época actual, también implican que el accionar del CVBSV también se ha extendido a momentos no necesariamente estacionales o asociados al mal tiempo, sino a otros factores, como la afluencia de personas, en especial turistas: los fines de semana y las temporadas estivales. Por ello es que el servicio actualmente incluye otras tareas, como las rondas de playa durante los veranos.²³⁷

A modo de ejemplos representativos de las emergencias

236. Canales Barrientos, Jorge Esteban, *Trayectoria y maniobras de J. E. C. B.*, p. 6.

237. *Ibid.*

Rescatistas del CVBSV
en camino a efectuar maniobras
de salvataje. Archivo CVBSV.

a las que ha debido responderse en los últimos años, destacan las acciones de búsqueda y rescate de personas desaparecidas en la costa de Valparaíso y su entorno, rescates de personas en peligro de inmersión o a bordo de naves al garete y patrullajes preventivos durante temporadas veraniegas.²³⁸ Esta constante contrasta con los cada vez más esporádicos naufragios relevantes. Una excepción fue el carguero de bandera nacional Cerro Alegre, cuyo siniestro acaeció el 6 de julio de 2010, durante un sistema frontal, al cortarse una cadena de ancla, lo que lo hizo encallar frente al sector Bellavista,²³⁹ no sin antes ser el centro de un difícil rescate por parte de los voluntarios del CVBSV, que se detallará más adelante.

Además de los factores externos que inciden en la frecuencia y tipos de emergencias que acaecen en la época actual, las condiciones en las que los hombres y mujeres del CVBSV efectúan su labor de rescate también han experimentado cambios evidentes. Además de las medidas de seguridad, el traslado de pacientes entre embarcaciones también ha tenido evidentes avances respecto de los

238. Stack Wilke, Alejandro, *Rescates*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°1, noviembre, 2024, pp. 21-22; Garrido Durán, Aníbal, *Resumen Temporada Estival 2024-2025*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°2, abril, 2025, pp. 22-25; Stack Wilke, Alejandro, *Emergencias período mayo a noviembre*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°3, noviembre, 2025, pp. 28-30.

239. *Buque encalla en costanera de Valparaíso producto del sistema frontal*, en *La Tercera*, 6 de julio de 2010.





▲ 1. Equipo de rescate a bordo de bote de goma Zodiac BS R-5, realizando ronda de playa, 2. Equipo de operadores de motos y rescatistas, realiza práctica de rescate de bañista, 3. Voluntarios realizan práctica de recuperación de hombre al agua utilizando bote de goma Zodiac BS R-5 y 4. Operador de moto acuática retornando a puerto después de realizar seguridad en playas. Archivo CVBSV.

Equipo de rescate, realizando trabajo en altura y acantilados, recuperación de cuerpo perdido utilizando equipo de cuerdas.



Equipo de rescate realiza traslado de paciente inconsciente.
Archivo CVBSV



tiempos, ya lejanos, en que se disponía de camillas y casi nada más; en la actualidad, en cambio, “nuestra actual institución posee un equipamiento extraordinario con más de 5 tipos de camillas diferentes, pensadas para situaciones diversas, avanzados equipos de inmovilización, oxígeno, saturómetros, DEA (Desfibrilador Externo Automático), etc.”²⁴⁰

Junto a estas ventajas producto de los avances tecnológicos, han surgido nuevos desafíos y dificultades que responden a los cambios en los ritmos de vida. Ello se hace evidente sobre todo cuando el voluntario debe compatibilizar su trabajo con el servicio en el CVBSV. Antes ello se facilitaba gracias a los horarios de oficina tradicionales; en cambio, hoy “las personas -en general- tienen varios trabajos, algunos por turno, en diferentes horarios y días, por ello, el voluntariado se hace cada vez más difícil.”²⁴¹

Cosa parecida cabe decir de los estudiantes que se integran al Cuerpo.



240. Montenegro Díaz, Hugo, *Los desafíos del segundo centenario*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°1, noviembre, 2024, P. 20.

241. *Ibid.*

EMERGENCIAS Y RESCATES DESTACADOS EN EL SIGLO XXI

El decrecimiento en la ocurrencia de los naufragios notables que jalonaron la historia de Valparaíso en otras épocas, no significa en absoluto que la actividad del CVBSV haya disminuido en lo que a emergencias e imperativos de rescate se refiere. Las situaciones en que se requiere la concurrencia del Cuerpo y, en definitiva, siguen siendo su razón de existir, todavía se dan, sólo que las circunstancias se han diversificado, y ya no se asocian necesariamente a situaciones de peligro a bordo de un buque; en cambio, abundan más, por ejemplo, que dichos escenarios de riesgo afecten a personas situadas en lugares de difícil acceso en la costa. Y el objetivo final de salvar vidas se mantiene, naturalmente, incólume.

Transcurrido ya un cuarto del siglo XXI, esta institución puede exhibir un listado no menor de rescates relevantes, realizados a menudo en condiciones especialmente dificultosas. Éstos son algunos de ellos.

El 9 de septiembre de 2000 acaeció una sucesión de emergencias donde el dramatismo se alternó con el estreno de una nueva modalidad de rescate para el CVBSV: la utilización del buceo. Aquel día de fines de invierno fue de condiciones de tiempo excepcionalmente adversas –de hecho, el temporal más intenso en décadas–, que hicieron

que el bote Capitán Eduardo Simpson (BS-07), al mando del capitán (s), piloto 1º Miguel Cortés, se dirigiera primeramente al sector de Cochoa, hacia Concón, para rescatar a los náufragos de una embarcación pesquera. A su arribo, los voluntarios se informaron que dichos pescadores habían llegado a tierra nadando, pero enseguida el BS-07 debió retornar a Valparaíso para atender a una nueva emergencia.

Ahora los voluntarios debían asistir a otros tres pescadores, cuya lancha había zozobrado a unos siete cables (aproximadamente 1.300 metros) de la Punta del Molo de Abrigo.²⁴² Los voluntarios de dicho bote actuaron con una rapidez y precisión excepcionales, considerando las grandes olas que debieron enfrentar y, “en una sincronía exacta entre el gobierno, la máquina y la cubierta, el aro salvavidas trazó su vuelo perfecto, cortando el aire con la precisión de una maniobra entrenada mil veces.”²⁴³

Así fue rescatado un pescador, en tanto que un segundo había sido izado a bordo de un remolcador. En cuanto al tercero, flotaba boca abajo, sin señales de vida, y parecía imposible rescatar su cuerpo, pese a los esfuerzos del personal de la Armada. La misión recayó en los voluntarios del CVBSV, más precisamente, en el contra maestre 3º

242. Stack Wilcke, Alejandro, *Registro de grandes emergencias y temporales/ Recuerdos del temporal del 8 al 10 de septiembre de 2000*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°3, noviembre, 2025, p. 15.

243. Archivo CVBSV, *Rescates memorables*.



▲ BS-07 Capitán Eduardo Simpson Roth y una moto acuática. Archivo CVBSV.

*El mercante AVON, varado en el sector
Caleta Portales el 9 de septiembre de 2000,
en medio de un fuerte temporal de viento y lluvia.
Archivo CVBSV.*



Jaime Villagrán, quien se hallaba con su traje de buzo y que debió sumergirse, unido por un cabo al BS-07. Ya en el agua, debió nadar en medio de un fuerte oleaje para dar con la víctima:²⁴⁴ “bucear en mar abierto, con temporal y poca visibilidad, era una maniobra al límite, pero era una acción que había que realizar.”²⁴⁵ Pese a las difíciles circunstancias, el buzo pudo localizar al pescador fallecido: “El cuerpo fue izado a bordo con respeto y cubierto con una manta. En la quietud que siguió, el mar pareció también guardar silencio.”²⁴⁶ Eran las 15:30 y así concluía la primera operación de buceo en la Institución.

Pero aquella jornada no permitió pausas, ya que a las 15:45 se recibió el llamado para una nueva emergencia, de un bongo a la deriva frente a la costa de Viña del Mar. Al llegar el BS-07 al área se constató que no había ocupantes y se rastreó el área para despejar dudas. Siguió un lapso de descanso, pero, hacia el anochecer, se produjo una cuarta emergencia: el mercante Avon, de bandera liberiana y tripulación rusa, se había varado en la playa, en el sector de caleta Portales. Su proa había destruido el muelle de los pescadores aledaño y su casco había quedado incrustado en tierra.

Se despachó al BS-07 junto a un par de remolcadores y, paralelamente, se envió una partida de voluntarios del



CVBSV al mando de los contra maestres Jaime Villagrán y Danilo Zárate, secundada por personal de bomberos. Una vez a bordo del buque siniestrado, y pese a las dificultades de comunicación con el capitán y tripulantes, se decidió realizar el rescate al día siguiente. Pero las adversidades no habían acabado, ya que en el Puerto una motonave había cortado amarras y amenazaba con colisionar contra el dique flotante Valparaíso III. El BS-07 acudió para evacuar a los trabajadores que se hallaban a bordo del mismo, y se logró desembarcar a 40 de ellos.²⁴⁷ Así concluyó, por fin, una jornada extenuante, pero al día siguiente debía proseguirse con los rescates.

244. Stack Wilcke, Alejandro, *Registro de grandes emergencias... Op. Cit., p. 17.*

245. *Ibid.*

246. *Ibid.*

247. *Ibid., p. 18.*



Embarcación de Salvataje "Guardián Brito".

Archivo CVBSV.

que sostenían la balsa.²⁴⁸ Uno a uno fueron bajando tanto los marinos como sus rescatistas, finalizando así un episodio prolongado y sacrificado como pocos en la historia del Cuerpo, ya que la alerta se había prolongado por tres días (había empezado el 8 de septiembre), durante los cuales se habían sucedido varias emergencias, siendo, en definitiva, una de las grandes pruebas para el CVBSV, de las que salió airoso.²⁴⁹

En cuanto al Avon, su casco varado formó parte del paisaje de la costa porteña por algunas semanas, tal y como había ocurrido con algunos naufragios de antaño. Finalmente, el 31 de octubre de 2000 fue desvarado y, dado que su casco presentaba daños estructurales, llevado a mar abierto para ser hundido.

A una emergencia de características totalmente distintas se debió responder la noche del 25 de marzo de 2001, durante la cual dos personas, un adulto y un niño, llamados Eduardo Vásquez y Óscar Suárez, respectivamente, habían quedado atrapados en una roca, violentamente batida por las olas, en los acantilados de Playa Ancha. Intentos de rescate desde tierra, a cargo de carabineros y bomberos, habían resultado infructuosos, por lo cual se convocó al CVBSV, que envió al área al bote Guardián Brito (BS-06). Al llegar, se localizó a las personas, aunque también se

A las 11:30 del día 10, con el temporal amainando, el BS-07, ahora al mando del piloto 2º Mario Dougnac, terminó la evacuación de los operarios del Dique y, acto seguido enrumbó a caleta Portales para reanudar el rescate de los hombres del Avon. Siguió una maniobra de evacuación de los tripulantes, asistidos por los voluntarios que estaban a bordo, mediante la utilización de una escalera de gato desde donde se bajaba por el costado de estribor del casco, contiguo a la playa, para pasar, acto seguido, a una balsa.

La maniobra era riesgosa por el fuerte oleaje de las marejadas que ingresaban en la playa, generando un efecto envolvente que podía arrastrar a los voluntarios rescatistas

248. *Ibid.*, p. 19.

249. Archivo CVBSV, *Rescates... Op. Cit.*

hicieron evidentes las dificultades para rescatarlas. No sólo se hallaban en una roca accesible sólo por mar, sino que, además, había muchas marejadas y la rompiente de la costa era muy alta. La única forma de acercarse a ellas era a nado.

El contraamaestre Gonzalo Lazo encabezó la maniobra, y fue secundado espontáneamente por los voluntarios Cristián Pedreros y Juan Peña, quienes debieron nadar unos 200 metros en plena noche, iluminados por el foco del BS-06 y los que operaban los bomberos desde tierra. Por la adversidad de las condiciones el voluntario Juan Peña sintió que sus fuerzas lo abandonaban y regresó al bote; los otros dos redoblaron sus fuerzas para llegar a la roca, pese a que una ola podría destrozarnos contra ella. Pero “lo mágico sucedió, no fue una ola que rompió, sino que fue una ola que los levanto hasta la misma roca, hasta el mismo lugar donde estaban las dos víctimas”.²⁵⁰ Éstas recibieron los chalecos salvavidas, pero ahora eran las vidas de los voluntarios Lazo y Pedreros las que corrían peligro por la recogida de la ola.

Tras un nuevo y dificultoso intento, en los que sólo a ratos eran iluminados y en otros momentos no podían comunicarse sino a gritos, el adulto y el niño, ya premunidos de chalecos salvavidas, se arrojaron al agua, donde fueron remolcados a una zona segura y en seguida

izados, por fin, a bordo del bote para asistirlos y llevarlos al cuartel.²⁵¹

Otra emergencia a la que el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso debió atender con especial denuedo, fue la surgida tras el terremoto y maremoto que sacudió la zona central y centro-sur del país la madrugada del 27 de febrero de 2010, hecho que pasó a la memoria colectiva simplemente como el 27-F. Y si se trató de una emergencia que demandó especiales sacrificios, fue porque se prolongó por varios días.

Ocurrido el gran sismo, el capitán Luis Cortez Bosch entró en contacto con Guillermo de la Maza, director regional de la Oficina Nacional de Emergencia (ONEMI), para determinar las acciones a seguir por parte del CVBSV. La primera de ellas fue despachar un equipo, a cargo del contraamaestre 1º Manuel Miranda Alvarado, a bordo de la camioneta BS-M1, para patrullar la costa cercana y supervisar eventuales evacuaciones de gente que se hallara en la costa. Así se hizo, principalmente en el área de Concón y desembocadura del río Aconcagua, tras lo cual se regresó al cuartel a informar. Pero éste fue sólo el comienzo. En cuestión de pocos días, un equipo de voluntarios debió partir a la zona en que se había producido una mayor pérdida de vidas.

250. *Ibid.*

251. *Ibid.*

La misión continuó el 2 de marzo. Siempre a petición de ONEMI, se despachó un equipo al mando del Piloto 1° Jaime Villagrán Villegas y conformado por 11 voluntarios en dos camionetas, al litoral de Llolleo y San Antonio, para levantar presuntas desgracias. Los días siguientes prosiguió el desplazamiento con el mismo objetivo rumbo al sur, hacia localidades costeras de las regiones de O'Higgins y el Maule, como Pichilemu, Iloca, Licantén, Duao y Constitución, para constatar desgracias personales y daños materiales, así como prestar los auxilios que se requirieran.

El 6 de marzo se incorporó el equipo de avanzada, al mando del capitán Luis Cortez Bosch en Constitución, una de las localidades más afectadas y, con botes Zodiac y otros equipos proporcionados por la Policía de Investigaciones (PDI), el CVBSV se abocó a la búsqueda de personas fallecidas en el río Maule, que continuó al día siguiente, sin hallar cuerpos. El día 8 se prosiguió a Curanipe y el 9, el equipo inició su regreso a Valparaíso, siempre por vía terrestre, donde arribó el miércoles 10 de marzo de 2010.²⁵²

Pocos meses más tarde, cuando aún se hacían sentir las consecuencias del 27-F, sobrevino una importante emergencia en el puerto de Valparaíso al encallar, el 6 de julio de 2010, la motonave Cerro Alegre durante un

temporal, tras haberse ido contra la costa, a la altura del sector Bellavista. Si bien se ha adelantado algo sobre este siniestro, todavía falta consignar la labor de salvamento de las vidas de tres tripulantes, rescate que fue una suerte de lejano eco de la faena análoga realizada con los naufragos de la fragata Foyledayle y la barca Chivilingo, en 1903.

Durante lo más recio del temporal de viento y lluvia, el Cerro Alegre había empezado a garrear y, siguiendo el patrón de tantos naufragios porteños de diversas épocas, era prácticamente inevitable que terminara por estrellarse contra las rocas de la costa. Por lo tanto, el objetivo era, idealmente, evacuar a los tripulantes antes que ello ocurriera. La operación se intentó, en un principio, desde el mar, utilizándose para ello el BS Atlantic 21, pero cuando éste llegó al área, el buque al gárete ya estaba muy cerca de la costa, y dicho rescate debió descartarse.

Producido ya el choque y con el buque montado sobre las rocas, se organizó la faena de rescate desde tierra, al mando del capitán Luis Cortez Bosch. Ésta consistió en que los tripulantes bajasen por una escalera de gato instalada al costado de estribor de la motonave (es decir, frente a la costa), para en seguida ser recogido por los voluntarios que aguardaban en el enrocado, quienes los trasladarían a una

252. *Ibid.*



▲ *El buque mercante "Cerro Alegre", ex "Orlando II", varado sobre los roqueríos del borde costero de Valparaíso en julio de 2010. Archivo CVBSV.*

zona segura. Así se hizo respecto de los dos primeros, rescatados por voluntarios y personal naval de la Capitanía de Puerto, pese al peligro que representaba el constante oleaje, que hacía balancear el casco del Cerro Alegre, que podía hacer caer o aplastar a alguien.

El principal problema surgió cuando llegó el turno de bajar al tercer tripulante, un guachimán o vigilante de 70 años, quien se negaba a hacerlo por el evidente peligro. Ante ello, el capitán Cortez ideó una maniobra para tender una tirolesa, (que inevitablemente recordaba al nivel y

utilizado por la antigua Brigada, hacía un siglo), y se dispuso que el piloto Gonzalo Lazo subiera por la escalera de gato, junto al capitán de puerto, Rodrigo Vattuone, quien quiso tranquilizar personalmente al atemorizado tripulante. Finalmente se descartó usar la tirolesa, y el guachimán fue llevado directamente por la escalera, hasta que, al aproximarse a tierra, fue recibido por voluntarios y marinos, y posteriormente conducido a una zona segura. De modo que éste, un naufragio memorable de épocas recientes, no tuvo víctimas que lamentar.

LAS NUEVAS GENERACIONES DE VOLUNTARIOS

El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso existe y funciona en base a tres pilares fundamentales que se pretende inculcar a todos sus miembros voluntarios: la disciplina, el respeto y el profesionalismo.²⁵³ Teniendo en cuenta este último, el aspecto de la formación de voluntarios rescatistas ha mantenido constante su nivel por medio de las academias, de frecuencia habitualmente semanal, en las que postulantes y aspirantes son instruidos por voluntarios más

antiguos, modalidad que se ha convertido en una de las mayores tradiciones del Cuerpo. Asimismo, ellas se siguen complementando con ejercicios prácticos y cursos externos.²⁵⁴

En épocas más recientes se ha avanzado en el perfeccionamiento del proceso de formación al crearse una Comisión Docente, dirigida por el capitán e integrada por los pilotos, ex capitanes y voluntarios profesionales del área de la docencia, la que, a su vez, ha creado una planificación

253. Montenegro Díaz, Hugo, *Formación de rescatistas*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°2, abril, 2025. P. 26.

254. *Ibid.*, pp. 27-28.



▲ *El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso actualmente posee operativos dos unidades modelo **Atlantic 75** adquiridas en 2013. Archivo CVBSV.*

académica, que ha implicado formular planes y programas de estudios. Con ellos se debía alcanzar una serie de objetivos, como la necesidad de formar marineros; por ende, las materias que comenzaron a impartirse para los postulantes, en ocho módulos, comenzaron a incluir nomenclatura náutica, maniobra y cabuiería, reglamentación marítima básica, primeros auxilios básicos y telecomunicaciones básicas, entre otras.

La formación de los postulantes, que en un segundo nivel pasan a ser aspirantes, se ha mantenido, aunque en este último caso ahora puede partirse de la base que ya se ha formado un marinero. Ahora, el nuevo objetivo es que éste pase a ser un marino rescatista, por lo cual, en el plan de estudios respectivos, en cuatro módulos, se imparten materias como manejo de atención pre-hospitalaria, navegación costera, telecomunicaciones marítimas avanzadas y operación de embarcaciones de rescate, entre otras. La formación de un aspirante toma, al menos, un año más.²⁵⁵

Al cumplirse este segundo ciclo, se adquiere la calidad de voluntario, como está establecido de larga data, sólo que en la actualidad el proceso formativo no se detiene, y continúa con módulos referentes a obtención de matrículas superiores, cursos de mando, navegación avanzada, entre otros. Además, el voluntario comienza a asumir

255. *Ibid*, p. 28.



▲ **Voluntarios formados** en el muelle del Cuartel del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso. Archivo CVBSV.

responsabilidades de mando y administrativas en la oficialidad o en el directorio, y se hace cargo de funciones de instructores y formadores de las nuevas generaciones. Para estos voluntarios u oficiales el proceso formativo prosigue, a fin de revalidar y actualizar conocimientos.²⁵⁶

Entre los signos de los tiempos recientes, ocupa un lugar destacado la incorporación de las mujeres a la labor del CVBSV, que se remonta a poco más de una década antes de su centenario. En efecto, en 2013 se unió la primera rescatista al Cuerpo a la que seguirían otras, algunas de las cuales han ocupado cargos en la oficialidad y el Directorio, “demostrando habilidades para organizar y dirigir tareas complejas”. Por ello, las féminas han tenido “una gran capacidad para comunicarse y empatizar con las víctimas siendo crucial en situaciones de alta tensión, demostrando liderazgo y organización”.²⁵⁷

Junto a la presencia femenina, otro elemento digno de mención en la época contemporánea es la creación de una Brigada Juvenil, con fecha 30 de abril de 2009, con el fin de



entregar una formación integral para futuros rescatistas, pensada para jóvenes entre 12 y 17 años. Con una preocupación orientada preferentemente al relevo generacional, el primer objetivo de esta Brigada, de formar rescatistas, comprende, a su vez, ofrecer un entrenamiento básico de rescate y primeros auxilios, una instrucción en la prevención de accidentes acuáticos y una capacitación en trabajo en equipo y disciplina. “De ahí hemos sacado muchos voluntarios, que luego han sido pilotos”, ha señalado el presidente del Cuerpo, Gerardo Fernández.²⁵⁸

Otros objetivos de la Brigada son la formación de líderes en prevención y seguridad acuática, desarrollando en los jóvenes las habilidades respectivas; el desarrollo de jóvenes proactivos y la acción social, con valores como la solidaridad y el servicio público; finalmente, la Brigada Juvenil también representa un espacio para la inclusión y el desarrollo personal. Para el CVBSV la formación de rescatistas no es sólo una labor técnica, especializada, sino también una misión de construir buenos ciudadanos.²⁵⁹

256. *Ibid.*

257. Varas Allen, Richard, *Mujeres en las instituciones de rescate*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°2, abril, 2025. P. 29.

258. *El melancólico centenario del Bote Salvavidas de Valparaíso*, en *El Mercurio de Valparaíso*, 19 de abril de 2025.

259. Cortés Bosch, Luis, *El trabajo de la brigada juvenil del Bote Salvavidas: formación de personas y el futuro de la prevención acuática*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°2, abril, 2025, pp. 30-31.

LA MODERNIZACIÓN DEL MATERIAL

El hecho que el tipo de rescates a que ha debido abocarse el CVBSV haya ido variando en el tiempo, de modo tal que el salvamento de vidas de tripulantes de buques en peligro ha ido cediendo su preponderancia al auxilio a personas en el borde costero, bañistas o deportistas náuticos, ha implicado que los medios también han ido cambiando. En efecto, ello condujo a la necesidad de contar con otro tipo de embarcaciones, “más rápidas, más pequeñas, que pudiesen varar en la playa”. Es así como en 2002 arribaron las unidades Atlantic (adquiridas a la RNLI, al igual que los botes), en 2008 se incorporaron motos de agua y, finalmente, en 2016, motos de agua SAR (search and rescue).²⁶⁰

El listado de embarcaciones mayores que han servido en el CVBSV en sus primeros cien años prosiguió con el bote Valparaíso IV (BS-08), arribado en 2018. Fue construido en 1991 en Inglaterra para la RNLI, y su nombre original era RNLB Fanny Victoria Wilkinson and Frank Stubbs. Es una lancha de rescate de todo tiempo, su

desplazamiento es de 14,3 toneladas; su eslora, de 11,62 metros; su manga, de 4 metros y su calado, de 1,02 metros. Está equipado con dos motores diésel Caterpillar 3208T V6, su velocidad máxima es de 17 nudos, autonomía de 140 millas, una dotación mínima de seguridad de tres tripulantes y una capacidad autoadrizable de 21 pasajeros y no autoadrizable de 43 pasajeros.²⁶¹

Fue bautizado el 1 de diciembre de 2018, con ocasión de la visita a Chile de la princesa Ana del Reino Unido, quien fue su madrina de bautizo.²⁶²

El BS-08 Valparaíso IV, al igual que los botes Capitán La Orga y Capitán Simpson, representaron un importante avance tecnológico para la evolución del rescate marítimo en este puerto, al contar con sistemas de mando dobles (puente y púlpito), radares, telecomunicaciones y GPS, además de ser embarcaciones cerradas, “que permitían a sus tripulantes poder navegar abrigados y con mayores comodidades”.²⁶³

La última adquisición de material flotante para el

260. Montenegro Díaz, Hugo, *Los desafíos del segundo centenario*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°1, noviembre, 2024, P. 20.

261. Stack Wilcke, Alejandro (complementado por Montenegro Díaz, Hugo), *Op. Cit.*, pp. 16-17.

262. *Princesa Ana visitó el Bote Salvavidas y amadrinó su nueva embarcación de rescate - Empresa Océano.*

263. Montenegro Díaz, Hugo, *Los desafíos del segundo centenario*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°1, noviembre, 2024, p. 19.



▲En 2025, la **Royal National Lifeboat Institution** ofreció donar este bote clase **Atlantic 85** y también hacerse cargo de los costos de envío.

Cuerpo se concretó en 2025, precisamente el año del centenario. Las gestiones para adquirir una embarcación modelo Trent se habían iniciado en 2022, pero se habían visto dificultadas, principalmente por los altos costos del traslado desde Reino Unido a Chile. la solución apareció, de forma totalmente inesperada, en 2025, cuando la RNLI (Royal National Lifeboat Institution), ofreció donar un bote clase Atlantic 85, cuyo nombre original era B-809 The Two Annes, y también hacerse cargo de los costos de envío. Este obsequio dio un especial realce al centenario institucional.

La nueva embarcación arribó a San Antonio el 26 de agosto de 2025, a bordo de la motonave Santos Express, y fue trasladada a Valparaíso el 5 de septiembre. Sus características técnicas son: desplazamiento, 1,8 toneladas; eslora, 8,44 metros; manga, 2,85 metros; calado, 0,53 metros; velocidad máxima, 35 nudos; autonomía, tres horas. Su dotación mínima de seguridad es de cuatro tripulantes y su capacidad máxima de víctimas, de 20 personas. Fue construido en 2006 en astilleros de la RNLI.²⁶⁴

Las formas de financiamiento del CVBSV, anteriormente mencionadas, se han mantenido de acuerdo a

lo habitual. De ellas, cabe mencionar una vez más a una de ellas en especial, el Restaurante, consagrada como una tradición porteña. Ya en su ubicación definitiva, en el segundo piso del edificio del cuartel, y finalizada ya la concesión de la sociedad Stuardo y Cía. Ltda. (posteriormente Stuardo y Mardesic); la Sociedad Hotelera Husa (posteriormente Gastronomía del Mar) y, finalmente, a Bote Salvavidas, SPA, mandatada por el Cuerpo, propietario del local.²⁶⁵

Siempre en relación con las vías de financiamiento, en la época contemporánea los socios cooperadores han cobrado una creciente importancia. Éstos son personas, empresas y organizaciones que, mediante aportes económicos, recursos logísticos o servicios especializados, respaldan la labor del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas. Su colaboración permite que la Institución pueda mantenerse en óptimas condiciones operativas, asegurando también la preparación, el equipamiento y la formación constante de sus miembros. Además de su respaldo, estos socios, a menudo, se convierten en auténticos embajadores de la causa, promoviendo la visibilidad de la labor del Bote Salvavidas.²⁶⁶

264. Montenegro Díaz, Hugo, *Donación embarcación modelo Atlantic 85*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°3, noviembre, 2025, pp. 25-27.

265. Información proporcionada por Carlos Núñez Fernández.

266. Villagrán Robles, Fernanda, *La importancia de los socios cooperadores en el CVBSV*, en revista digital *Bote Salvavidas*, edición N°1, noviembre, 2024, p. 25.



▲ El Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso actualmente posee operativa una unidad **modelo Mercey** adquirida en 2017. Archivo CVBSV.





▲ Embarcación **Atlantic 75** en operativo de rescate. Archivo CVBSV



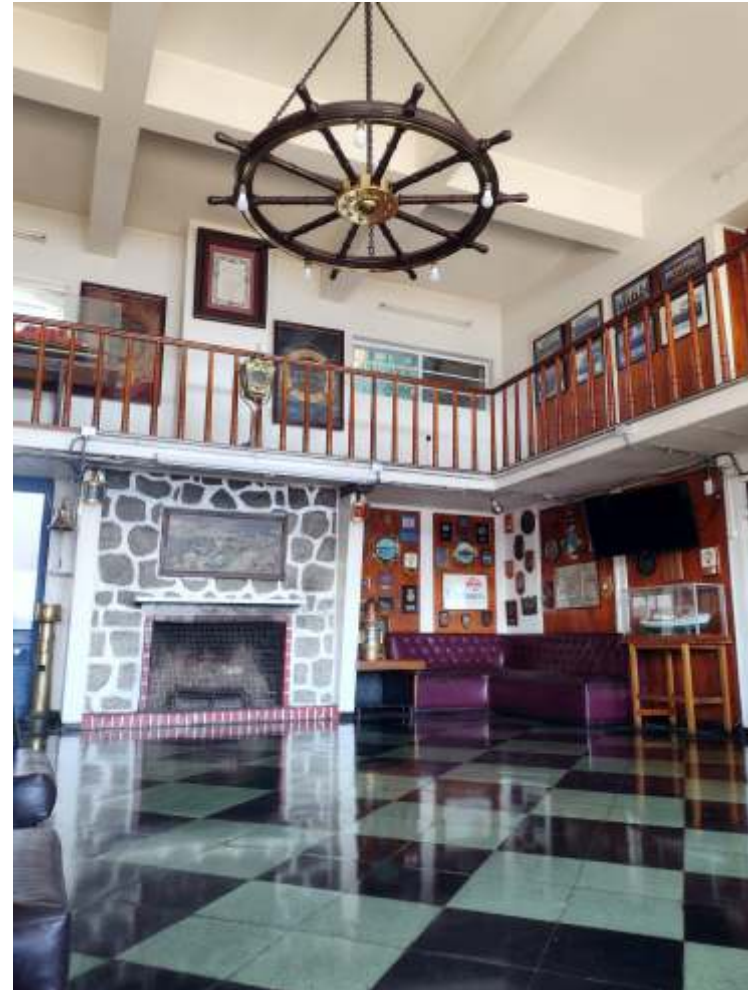
▲ Embarcaciones **Atlantic 75** y Moto de Agua **Seadoo SAR** en operativo de rescate. Archivo CVBSV

EL CVBSV HOY

Siguiendo las disposiciones vigentes del Reglamento del CVBS²⁶⁷, sus miembros están compuestos por aquellos que prestan servicio activo y los socios cooperadores (Artículo 1º), su autoridad máxima es la Asamblea General (Art. 4º), y las rentas del Cuerpo estarán conformadas por las suscripciones voluntarias, donaciones, asignaciones, subvenciones fiscales y municipales, cuotas de socios contribuyentes y de voluntarios y las rentas que puedan devengar los bienes de la Institución (Artículo 5º).

El Directorio, conforme a sus Estatutos, está compuesto por un presidente honorario, un presidente, un secretario, un pro-secretario, un tesorero, cuatro directores, un capitán, un primer piloto, un segundo piloto y un tercer piloto (Art. 6º). A este Directorio corresponderá la dirección del Cuerpo (Art. 7º), incluyendo las citaciones a reuniones ordinarias quincenales y extraordinarias (Art. 8º). Corresponde a dicho Directorio resolver la adquisición del material del Cuerpo, ordenar su enajenación o hipoteca y la aceptación o rechazo del material que se le quisiera ofrecer. También corresponde al Directorio el nombramiento de los empleados que se requieran para la Institución, y fijar sus

267. Archivo CVBS, Reglamento del Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso.



- ▲ Interior del Cuartel del CVBSV con el recibidor central, chimenea y galería de recuerdos: modelos en miniatura de los botes, fotografías, emblemas y campana de emergencia.
- ▶ En la página siguiente, la fachada del CVBSV con el Restaurant del Bote Salvavidas en el Muelle Prat de Valparaíso.



deberes y atribuciones (Art. 10º). Para ejercitar las facultades disciplinarias que competen al Directorio, y para los casos que por su gravedad lo requieran, actúa un consejo de disciplina (Art. 14º).

El presidente es el jefe supremo del Cuerpo, con las atribuciones que le otorgan los Estatutos y otras, como la representación judicial y extrajudicial del Cuerpo, vigilar todo lo que propenda al progreso e intereses del mismo, y citación a asambleas y convocatorias al directorio, entre otras (Art. 22º). El capitán tiene el mando del servicio activo

de la Institución, y forman parte de sus deberes y atribuciones, cuidar que el material y equipo se encuentre en buen estado y condiciones de uso inmediato; organizar los cursos para aspirantes y voluntarios; citación a academias y asambleas; dictar las órdenes que crea oportunas para el mejor servicio y ser responsable de la disciplina del Cuerpo, entre otras (Art. 24º).

Además de los cargos ya señalados –secretario, tesorero, pilotos– el Cuerpo cuenta dentro de su servicio activo con uno o más maquinistas, uno o más



▲ Medalla conmemorativa por los 100 años del CVBSV, anverso corporativo y reverso con el legendario BS-03.

contra maestres y uno o más operadores de radio (Art. 29°).

En relación a los requisitos de ingreso, siguen vigente los ya tradicionales: ser mayor de 18 años, haber cursado como mínimo el 2° año de enseñanza media, o equivalente y firmar una solicitud patrocinada por dos voluntarios con tres o más años calificados. Una vez recibida dicha solicitud, y mientras dure su tramitación, el postulante podrá asistir a academias y, una vez que la solicitud sea aceptada, pasa a ser aspirante. Como tal, cumplirá un período no inferior a los cuatro meses ni superior a los 18 meses para ascender a voluntario (Art. 31°). El número de éstos es ilimitado, y dividido en honorarios y activos (Art. 32°).

En lo que respecta a los requisitos para ser oficial, éstos deben primeramente escogerse entre los voluntarios del Cuerpo que posean la licencia o título mínimo para pilotar embarcaciones, otorgado por la Autoridad Marítima. Para ser capitán es necesario ser mayor de treinta años, ser voluntario con más de seis años calificados y haberse desempeñado como piloto. Para ser piloto se requiere ser mayor de 25 años y ser Voluntario con más de 2 años calificados. Todos los Oficiales deben tener su residencia en Valparaíso o en Viña del Mar (Art. 53°).

El radio de acción del CVBSV es la bahía del mismo nombre y sus alrededores, pudiendo en todo caso, siempre que las circunstancias lo requieran, y a juicio del capitán, extender su radio de acción a otros puntos distintos de dicha bahía (Art. 61°).

A lo largo de su historia, el CVBSV ha visto nacer a diversas entidades dedicadas a objetivos similares, eso es, el salvamento de vidas en el mar, instituciones que se pueden considerar hermanas. De ellas, la pionera en seguir el ejemplo de Valparaíso fue el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Talcahuano, establecido en Talcahuano, cuya existencia fue, lamentablemente, muy breve.

En años posteriores fueron surgiendo organizaciones similares de voluntarios que, de norte a sur, son las siguientes, con sus respectivas fechas de creación:

- Arica: 2007, actualmente en receso.
- Iquique: 1979, con una Brigada Juvenil creada en 2016.
- Mejillones: 2004, con voluntarios de la Compañía de Bomberos local que se especializaron en rescate marítimo y costero.
- Coquimbo: 2024. El 6 de diciembre de dicho año se organizó una Brigada de Rescate Marítimo y Costero.
- Los Vilos: 1993. En su organización, el Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas local contó con un amplio apoyo de su homólogo de Valparaíso.
- Concón: 2021.
- Talcahuano: 1968, inactivo.
- Puerto Varas: actualmente en receso.
- Puerto Montt: 2002.²⁶⁸

Como puede observarse, existen cuerpos de voluntarios salvavidas marítimos y costeros en parte importante de los principales puertos del país, si bien hay otros que carecen de ellos. Además, la constitución de estas entidades se ha concretado, en su mayoría, en épocas recientes, a mucha distancia del CVBS de Valparaíso. Por lo tanto, éste es pionero y decano indiscutible a nivel nacional.

Puesto que era de rigor mencionar las entidades anteriores, también corresponde recordar la relación de larga data con una institución tan cercana como la Armada de Chile, específicamente, a través de la Gobernación Marítima de Valparaíso. La mutua colaboración ha generado, a lo largo del tiempo, unos lazos que han hecho del Bote Salvavidas sea una pieza fundamental del entramado del rescate marítimo. Así lo señaló en su momento el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Juan Andrés De la Maza, quien expresó: “Como mujeres y hombres de mar nos sentimos orgullosos de esos camaradas que, en el altruista afán de ayudar a los demás sin recibir nada a cambio, ponen sus vidas en riesgo con tal de torcerle



268. Sánchez Navarro, Lucio, *Instituciones hermanas del CVBS de Valparaíso*.

el brazo al destino y entregar un aliento más de vida a aquellos que se han desafiado a las olas y al mar.”²⁶⁹

Al aproximarse su centenario, esta Institución ha recapitulado sobre la forma en que ha sabido evolucionar y adaptarse a los avances tecnológicos y las nuevas realidades del entorno marítimo. Desde los botes a remos que se utilizaban en un principio, hace más de un siglo, a las modernas embarcaciones diseñadas especialmente para los rescates y equipadas con tecnología de última generación, el CVBSV ha debido mejorar su eficacia y capacidad de respuesta. Como señalaba hacia fines de 2024 su presidente, Luis Cortez Bosch, cada avance ha sido impulsado por la necesidad de estar mejor preparados para enfrentar los crecientes desafíos.²⁷⁰

Como un derivado natural de lo anterior, ya se ha señalado la importancia de la formación y la manera en que se ha actualizado y perfeccionado, lo que ha implicado establecer programas de entrenamiento rigurosos y continuos a fin de que cada voluntario esté altamente capacitado.

La estrecha vinculación del CVBSV y sus antecesores con la comunidad ha sido tradicionalmente cercana y, como queda sobradamente demostrado, la labor de los



▲
Medalla “Al Mérito” que otorga el CVBSV a los voluntarios que hayan participado en alguna emergencia producto de una catástrofe de proporciones y que, por su compromiso, dedicación y accionar durante la emergencia, el Directorio considere que se hayan hecho acreedores a tal distinción en mérito a su profesionalismo, espíritu de cuerpo y a su destacada actuación.

269. De la Maza Larrain, Juan Andrés, Editorial Bote Salvavidas por sus 100 años de historia, en Revista Digital Bote Salvavidas del CVBSV, edición N°2, p. 5.

270. Cortez Bosch, Luis, Una institución centenaria salvando vidas, en Revista Digital Bote Salvavidas del CVBSV, edición N° 1, noviembre, 2024, p. 14.



El bote Capitán Christiansen (BS-03)
trasladado al Museo Marítimo Nacional
el 18 y 19 de octubre de 2024. Archivo CVBSV.



voluntarios salvavidas ocupa un importante lugar en el imaginario colectivo porteño. Sin perjuicio de tantos recuerdos, que trasladan los pensamientos a un pasado heroico, de tintes legendarios, el vínculo con la comunidad se mantiene, y no se limita a las operaciones de rescate. Además, en el presente se realiza un esfuerzo permanente para educar y crear conciencia en la población acerca de la importancia de la seguridad en el mar, a través de talleres, campañas informativas y colaboración con otras instituciones.

Revisar la historia del Cuerpo es recorrer una larga sucesión de desafíos a través de jornadas de mal tiempo y otras emergencias, que han puesto muchas vidas en riesgo y han obligado al CVBSV a efectuar rescates en condiciones a veces extremas y situaciones de gran complejidad. Así lo señalaba el capitán Luis Cortés Bosch, para añadir enseguida: “Sin embargo, cada desafío ha fortalecido nuestra resolución y nos ha permitido alcanzar logros significativos. Hemos salvado innumerables vidas, brindado consuelo y apoyo en momentos de crisis y nos hemos ganado la gratitud y el respeto de la comunidad.”²⁷¹

No se puede desconocer que, en la víspera de cumplir cien años, el Cuerpo ha debido experimentar vivencias de dulce y agraz. Por un lado, tras largos años de espera, el bote Capitán Christiansen (BS-03) que se hallaba en el Muelle Barón, donde había sido depositado tras su retiro del servicio en 2001, fue por fin trasladado, la noche del 18 al 19 de octubre de 2024, al Museo Marítimo Nacional, a un espacio especialmente acondicionado para el efecto. Así, ha quedado en exhibición pública en un lugar apto para ello, y en espera de su restauración y puesta en valor.



271. *Ibid.*



*El presidente del Bote Salvavidas, **Luis Alberto Cortez Bosch** (1956-2025) quien falleciera justo en el centenario del CVBS de Valparaíso. Archivo CVBSV.*

Esta noticia esperanzadora contrastó con dos noticias luctuosas para la Institución. El 10 de febrero de 2025 falleció el voluntario Francisco Delgado Soto, quien era uno de los voluntarios más destacados de la época contemporánea, con 45 años de servicio, durante los cuales llegó a ocupar los cargos de director, capitán y presidente.²⁷²

Pocas semanas más tarde, los preparativos para conmemorar el esperado centenario se vieron ensombrecidos por los presentimientos que inquietaban a los voluntarios respecto de la salud de su presidente, Luis Cortez Bosch. Pertenecía al CVBSV desde 1987, fue voluntario, piloto y, en 1999, fue nombrado capitán, cargo que desempeñó durante 15 años. Su servicio se extendió durante 37 años, en los que destacó en aspectos como la renovación del material a flote (BS-06 Guardián Brito, rebautizado Capitán La Orga y dos motos de agua) y la formación de nuevas generaciones de voluntarios. Además, estrechó lazos con gente de mar, como pescadores, salvavidas, buzos y otros, e impulsó al CVBSV a una constante capacitación y perfeccionamiento en el rescate acuático. Ello incluyó la gestión de numerosos cursos, congresos, seminarios, charlas y exposiciones donde participaron especialistas nacionales y extranjeros en materias como prevención de accidentes acuáticos y rescate marítimo, incluyendo profesionales del área de la salud, de la Universidad de Valparaíso, de la Armada y de Bomberos.²⁷³

272. Capitán Francisco Delgado Soto QEPD, en *Revista Digital Bote Salvavidas del CVBSV*, edición N°2, p. 30.

273. Archivo CVBSV, *Los Capitanes... Op. Cit.*

*Logotipo y medalla
conmemorativa del Centenario
del CVBS de Valparaíso*



Durante aquel otoño su salud se agravó y falleció, en una triste a la vez que significativa coincidencia, el martes 15 de abril de 2025, justamente cuando su querido Cuerpo de Voluntarios cumplía cien años.²⁷⁴

Por ello, debieron cancelarse todas las celebraciones y, en cambio, se le rindieron honores fúnebres en una solemne ceremonia. El legado de Luis Cortez significó dejar “una vara muy alta, que va a ser difícil de superar”, en palabras de Gerardo Fernández, su sucesor, en la Institución que al momento de dicho aniversario contaba con 76 voluntarios.²⁷⁵ El duelo por su deceso se vio en parte mitigada por la grata sorpresa que significó la donación, por parte de la RNLI, de un bote modelo Atlantic 85, a que ya se ha hecho mención.

Pese su lamentada partida en la fecha de aniversario ya mencionada, Luis Cortez Bosch, considerado uno de los capitanes más destacados en toda la historia del Cuerpo, supo dejar como último legado una mirada de proyección hacia el futuro. Entonces, qué mejor que finalizar esta historia del primer siglo del CVBSV citando sus palabras:

“El centenario del bote salvavidas no solo nos invita a mirar hacia atrás y reconocer los esfuerzos de quienes, desde sus inicios, han servido desinteresadamente sino también a reflexionar sobre su importancia para el futuro.

274. Capitán Luis Cortés Bosch QEPD, en *Revista Digital Bote Salvavidas del CVBSV*, edición N°2, p. 31.

275. *El melancólico centenario del Bote Salvavidas de Valparaíso*, en *El Mercurio de Valparaíso*, 19 de abril de 2025.





En un mundo en constante cambio, con fenómenos climáticos cada vez más extremos y un flujo creciente de personas hacia las costas, el rol del bote salvavidas se vuelve más crucial que nunca. Su experiencia y tradición se

convierten en un legado invaluable, que debe ser fortalecido y apoyado para asegurar que esta labor vital continúe por muchas generaciones más.”²⁷⁶

276. Cortez Bosch, Luis, *Un siglo salvando vidas*, en *Revista Digital Bote Salvavidas del CVBSV*, edición N° 2, abril, 202, p. 14.

APÉNDICES



PRESIDENTES DEL CVBSV



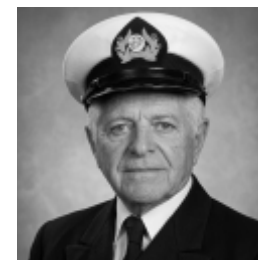
Romeo Cádiz Oyarzún
1932 - 1952
(fue vicepresidente de 1925 a 1931)



Rafael Herrera Nieto
1953 - 1962



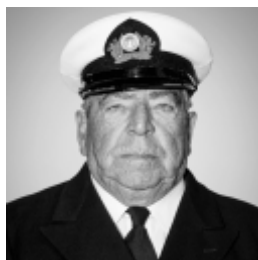
Hernán Azocar Cruzat
1963 - 1965



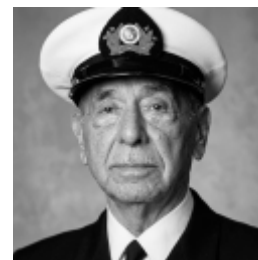
Hein Dobbell Hayley
1967 - 1968



Miguel Olivares Labra
1966; 1976; 1977; 1981; 1983; 1992



Oscar Perrot Salcedo
1968 - 1975



Abraham Stephankowsky Fariña
1981; 1986; 1988; 1989; 1993; 1996



Luis Córdoba Ossa
1978 - 1980



Ricardo Jara Moreno
1987



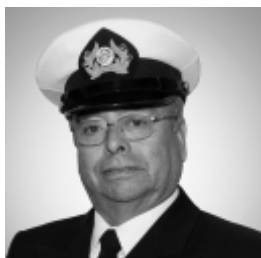
Carlos Allú García-Huidobro
1990 - 1991



Francisco Delgado Soto
1994 - 1995 - 1997 - 1998



Camilo Cabrera Parada
1999 - 2004; 2013



Guillermo Pavez Arancibia
2005 - 2010



Hugo Montenegro Díaz
2011 - 2012



Luis Arellano López
2014 - 2016



Gerardo Fernández Jerez
2017 - 2018 - 2019



Roberto Pantoja Toro
2020 - 2022



Luis Cortez Bosch
2023 - abril de 2025



Gerardo Fernández Jerez
Hasta el 31 de diciembre de 2025



CAPITANES DEL CVBSV

DESDE SU FUNDACIÓN A LA ACTUALIDAD



Oluf Christiansen Lund
1925 - 1950



Alberto Kerlezi Loyola
1951



Eduardo Simpson Roth
1952 - 1975



Luis González Díaz
1976 - 1979 / 1992 - 1994 / 1996



Alfonso Jiménez Concha
1980 - 1987



Víctor La Orga Ferrada
1988 - 1989 / 1997 - 1998



Francisco Delgado Soto
1990 - 1991



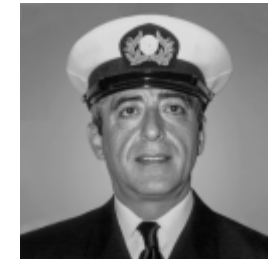
Jorge Canales Barrientos
1995



Luis Cortez Bosch
1999 - 2011 / 2015 - 2018



Jaime Villagrán Villegas
2012 - 2014 / 2019 - 2020



Hugo Montenegro Díaz
2021 - Actualidad





DECÁLOGO

1. *Prestigiar y engrandecer al CVBSV, uniendo esfuerzos al bien común de la institución.*
2. *Ser leal y respetuoso con el Directorio y la Oficialidad.*
3. *La disciplina y subordinación deben ser plenas.*
4. *Actuar siempre con sabiduría y ética profesional.*
5. *Jamás poner en riesgo su vida o la de algún camarada.*
6. *Cuidar la integridad de las víctimas en una emergencia.*
7. *Ser consciente de sus limitantes, honesto consigo mismo y con sus camaradas.*
8. *Practicar buenas costumbres, igualdad y respeto entre voluntarios.*
9. *Poseer los conocimientos necesarios y actualizados para responder de manera eficaz ante cualquier emergencia.*
10. *Mantener el legado y tradiciones históricas del Bote Salvavidas.*

Richard Varas Allen
Aspirante CVBSV



BOTE SALVAVIDAS — VALPARAISO — CHILE



HIMNO DEL CVBSV

*Autor: Pedro León Castro H.
12 de agosto de 1950*

*POR MAS FUERTE QUE SEA EL OLEAJE
NUESTRO BOTE AIROSO VENCERÁ,
A LOS VIENTOS, AL MAR, QUE CON CORAJE
EL AUDAZ CAPITÁN LE GUIARÁ.*

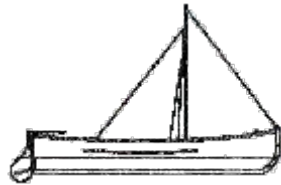
*VOLUNTARIO, EL DEBER TE LLAMA
Y HACIA EL MAR TE ORIENTA ESTA CANCIÓN
UNA VIDA EN PELIGRO TE RECLAMA
Y A LIBRARLA DEL MAR VA EL CORAZÓN.*

*VOLUNTARIO DEL BOTE SALVAVIDAS
SIEMPRE LISTO, MAÑANA COMO AYER
VAS MARCHANDO ORGULLOSO POR LA VIDA
SIEMPRE FIEL, CUMPLIDOR DE TU DEBER. (bis)*

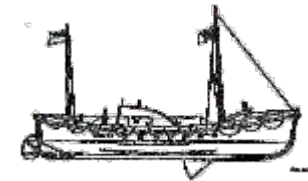
*SATISFECHOS BRINDEMOS VOLUNTARIOS,
POR LA NOBLE Y QUERIDA INSTITUCIÓN
ELLA ES LUZ Y TAMBIÉN NUESTRO SANTUARIO
UN PEDAZO DE NUESTRO CORAZÓN.*

*VOLUNTARIO DEL BOTE SALVAVIDAS
SIEMPRE LISTO, MAÑANA COMO AYER
VAS MARCHANDO ORGULLOSO POR LA VIDA
SIEMPRE FIEL, CUMPLIDOR DE TU DEBER. (bis)*

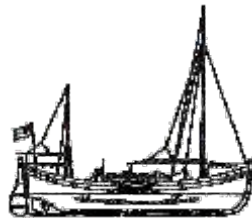
LÍNEA DE TIEMPO DE EMBARCACIONES DEL CVBSV DESDE 1926 A 2016



DOBLE BANCADA (1926-1941)
CONSTRUCCION: 1919

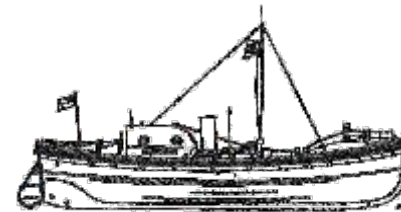
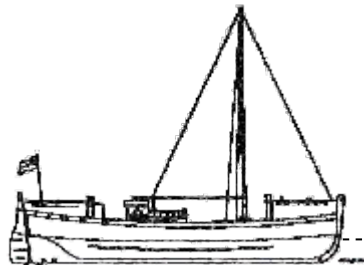


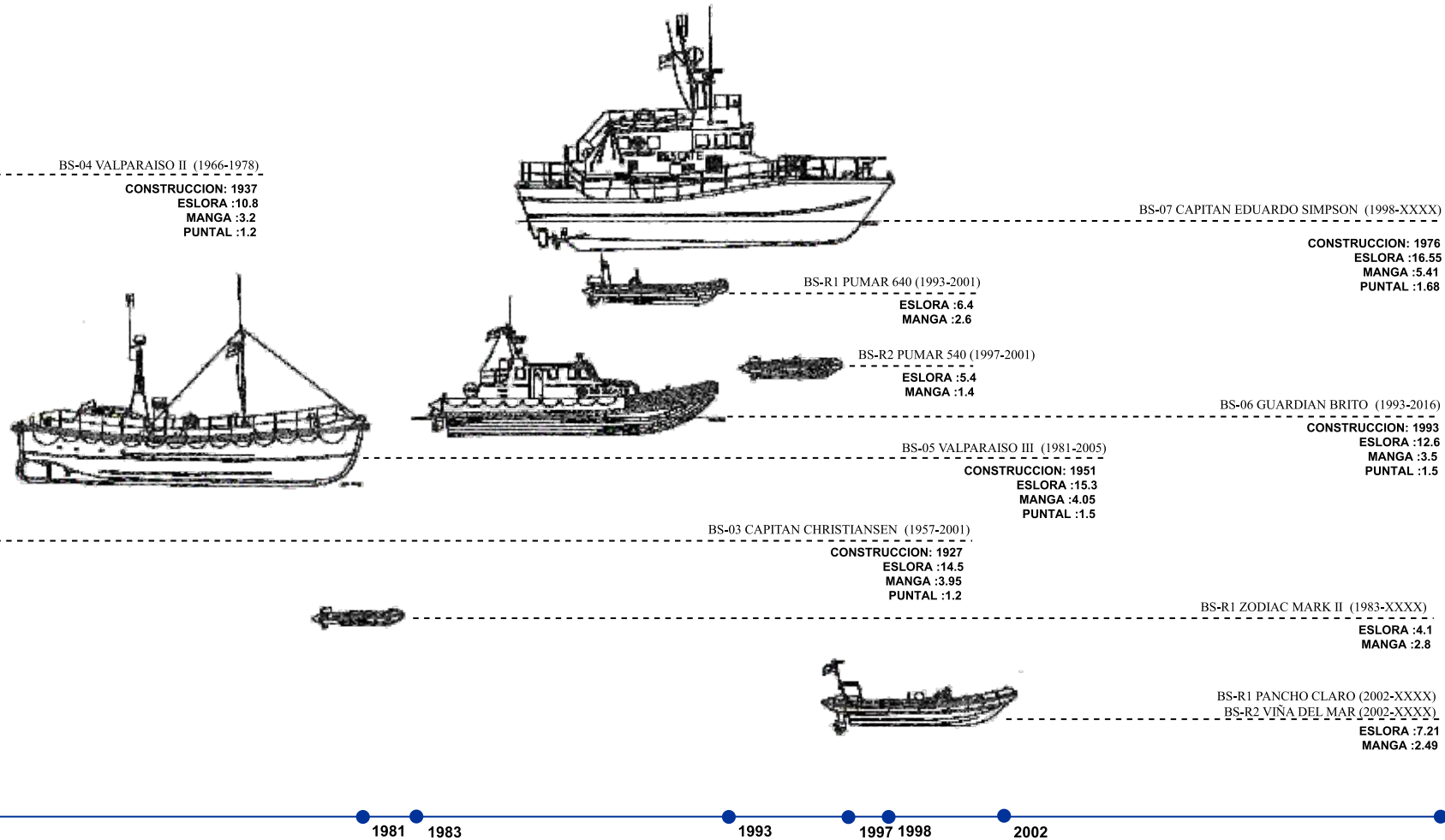
BS-02 CARLOS ARTIGA (1931-1962)
CONSTRUCCION: 1904
ESLORA :9.5
MANGA :2.8
PUNTAL :1.2



BS-01 VALPARAISO I (1926-1958)

CONSTRUCCION: 1919
ESLORA :12.6
MANGA :3.5
PUNTAL :1.5







Cien años al servicio del mar y de la vida

Valparaíso no se entiende sin su mar. Y el mar, en estos cien años, ha sabido que cuenta con hombres y mujeres dispuestos a salir a su encuentro cuando más se les necesita.

El Bote Salvavidas de Valparaíso representa una tradición de servicio que trasciende el tiempo: voluntarios que, movidos por la vocación y el compromiso con la vida humana, han escrito una historia de coraje y entrega que honra a toda la ciudad.

Para quienes trabajamos diariamente en el entorno portuario, su labor es un recordatorio permanente de que la actividad marítima no solo es movimiento y trabajo, sino también comunidad, responsabilidad y cuidado mutuo.

En esta significativa conmemoración, expresamos nuestro profundo reconocimiento al Cuerpo de Voluntarios de los Botes Salvavidas de Valparaíso y a todos quienes han sido parte de estos cien años de servicio. Que su ejemplo continúe inspirando a las futuras generaciones y que su vocación siga navegando firme hacia el futuro.

Con profundo reconocimiento

Ultraport



Hay historias que se escriben con tinta y otras que navegan por el tiempo sobre el oleaje. Hoy, el Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso cumple un siglo de vida, y desde Pavimentos Chilenos nos sumamos a esta gran celebración con la emoción de quien siente esta institución como su propia casa.

Para nosotros, el Bote Salvavidas no es solo una institución centenaria; es el reflejo de una vocación que no conoce la palabra miedo, frío ni el descanso. Esta misma pasión corre por las venas de nuestra compañía, Gonzalo Lazo Sepúlveda, socio de nuestra empresa, ha entregado 29 años de su vida al servicio activo en el bote. Casi tres décadas de enfrentar temporales y de liderar operativos de rescate, donde la única recompensa es la vida salvada. Esa misma mística fue compartida por el otro socio de la compañía César Vivanco Faúndez, quien durante un par años también vistió el uniforme del Bote Salvavidas, comprendiendo desde adentro que el compromiso con el prójimo es la obra más grande que un ser humano puede construir.

En Pavimentos Chilenos sabemos de cimientos sólidos, pero entendemos que no hay material más resistente que la voluntad de quienes se lanzan al mar cuando todos buscan refugio. La disciplina, el rigor operativo y la resiliencia que nuestros líderes aprendieron en la cubierta del bote, son los mismos valores que impregnan cada proyecto de nuestra compañía.

Cien años de historia son el testimonio de una lucha épica contra la adversidad. Valparaíso es un puerto de leyendas, y la más noble de todas es la de aquellos que, por amor al mar y a sus semejantes, están dispuestos a darlo todo. En Pavimentos Chilenos, nos sentimos profundamente orgullosos de que nuestro liderazgo esté forjado en la cubierta de una embarcación de rescate de esta gran institución centenaria.

Saludamos con el corazón hinchado de orgullo a cada voluntario. a los que forjaron la senda hace un siglo y a los que hoy mantienen viva la llama. Desde Pavimentos Chilenos, reafirmamos nuestro compromiso inquebrantable con esta causa heroica. Porque mientras haya un alma en peligro en nuestras costas, habrá un voluntario listo para zarpar, y una empresa que, desde la tierra firme, honrará siempre ese sacrificio.

Como decía el gran Capitán del Bote Salvavidas Luis Cortez Bosch, que se abra el horizonte del mar para que las nuevas generaciones de voluntarios escriban los próximos 100 años de Institución, que seguro estarán llenos de nuevos desafíos.

Viento a un largo a los Voluntarios del Bote Salvavidas en su centenario.



***I**niciativa, valentía, beneficencia, solidaridad y voluntariedad, algunos de los atributos que caracterizan a quienes formaron y forman parte del Cuerpo de Voluntarios de Botes Salvavidas. Virtudes personales descritas magistralmente en la obra, que conforma la presente Edición impresa de "100 años, Cuerpo de Voluntarios de Botes Salvavidas de Valparaíso, 1925-2025." Valores y actitudes de habitantes y trabajadores de nuestro puerto de Valparaíso, que no se conformaron con observar pasivamente desde los cerros la espectacularidad de las olas generadas por un temporal, golpeando la costa, sino que y sin dudar, no titubearon en desafiar la bravura de ese mar para ir en ayuda de una vida en peligro, en acciones plenas de generosidad, heroísmo y fraterna solidaridad.*

La Liga Marítima de Chile auspicia la presente edición y lo hace desde una convicción precisa; esta obra literaria restituye con rigor la trayectoria del Cuerpo de Voluntarios de Botes Salvavidas y la incorpora, con justicia, a la memoria marítima de Valparaíso. Es también una obra literaria que representa una de las formas más altas en que la Conciencia Marítima se traduce en organización, disciplina y deber, allí donde la vida humana peligra en la mar. Una obra que también permite al lector recorrer la historia, desde las vivencias de la ciudad puerto en los siglos XIX y XX, a través de las obras pictóricas del Museo de Bellas Artes de Valparaíso, con un relato literario que une el patrimonio, el arte y la historia en la que no hay solo memoria del riesgo ni relación de rescates, sino se expone también una voluntad civil sostenida frente a la intemperie, una fidelidad al auxilio y una forma concreta de responsabilidad marítima en acción.

Un propósito, una Conciencia Marítima, a la cual Liga Marítima de Chile adhirió desde su fundación en 1914; primero apoyando financieramente al Cuerpo de Salvavidas, a partir de 1919, e impulsando, simultáneamente, la conveniencia de que contaran con una Estación de Salvamento Marítimo. Posteriormente, liderando en la persona del presidente de LIGAMAR de la época, don Víctor Prieto Valdés, el incentivo al Capitán Oluf Christiansen, quien ya era socio de nuestra corporación, para fomentar en el litoral nacional la creación de Botes Salvavidas.

Como Presidente de Liga Marítima de Chile, quiero expresar que, a 100 años de su acto fundacional, renovamos el compromiso de colaboración más que centenaria con esta noble Institución y rendimos honores a su Cuerpo de Voluntarios, hombres de mar que han estado en el pasado, están hoy y estarán mañana, dispuestos a arriesgar, desinteresadamente, sus vidas en el mar por proteger y salvaguardar la de los demás.



EMPRESAS TAYLOR®

Valparaíso es una ciudad forjada entre cerros y olas, y en el corazón de su historia late, desde hace un siglo, el Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas. Fundado en una época donde el puerto era la puerta de entrada al Pacífico, esta institución ha sido testigo y protagonista del crecimiento de nuestra ciudad. Mientras los ascensores subían y bajaban y el trolebús comenzaba a recorrer nuestras calles, el Bote Salvavidas ya velaba por aquellos que desafiaban el océano. Cien años después, siguen siendo el símbolo vivo del espíritu solidario que define al porteño: ese que no se rinde ante la adversidad.

Nuestro fundador, amante del mar y de Valparaíso, siempre destacó la importancia, el profesionalismo y la valentía de sus Voluntarios. Empresas Taylor, sus colaboradores y sus filiales, extienden su más profundo reconocimiento al Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas de Valparaíso en su primer centenario de vida. Durante un siglo, su entrega abnegada y su compromiso inquebrantable con la salvaguarda de la vida humana en el mar han sido un ejemplo de civismo y valentía para todo Chile.

Gracias a cada Voluntario que, sin importar la tormenta, siempre ha estado listo para zarpar al rescate. Son el orgullo de nuestro puerto y el latido de esperanza en el mar. 100 años desafiando al mar para salvar vidas. Un siglo de valor, tradición y servicio voluntario que honra a Valparaíso y a su gente.

Celebrar cien años es honrar a los hombres y mujeres que, sin esperar nada a cambio más que la satisfacción del deber cumplido, desafiaron la marejada cuando todos buscaban refugio. Este libro es un tributo a la nobleza del voluntariado y a un compromiso inquebrantable que ha sobrevivido a temporales, naufragios y al paso del tiempo. Que estas páginas sirvan para que las futuras generaciones comprendan que, mientras haya alguien dispuesto a lanzarse al agua por un desconocido, la humanidad seguirá a salvo.

Siempre Vigilanti, ayer, hoy y siempre. Que estos 100 años sean el cimiento de muchos siglos más protegiendo nuestras costas. ¡Honor y gloria a sus Voluntarios!

Philipp von Meyenn S.
Chief Executive Officer
Empresas Taylor



Valparaíso tiene una larga historia que ha crecido desde el mar, su vinculación con el ámbito marítimo la acompaña desde sus inicios. Un ejemplo de esto es el Bote Salvavidas de Valparaíso, que nos convoca en este libro en que conmemora sus cien años de vida.

Este texto plasma testimonios, aventuras y experiencias únicas e irrepetibles, que han acompañado el quehacer de los habitantes del puerto, sus visitantes y las naves que lo visitan. Son registro testimonial de la historia y vida de nuestra ciudad y de un país entero.

Como Cave y Compañía Limitada, nos es muy grato saludar al Bote Salvavidas de Valparaíso en su centenario, el mismo año en que nosotros como Compañía cumplimos cincuenta y cinco años de vida, también vinculados al ámbito marítimo y portuario en la ciudad que nos cobija.

**eClaims S.A
Cave & Cia**



CON EL PATROCINIO DE:

PALACIO
BABURIZZA | MUSEO
MUNICIPAL
DE BELLAS ARTES
VALPARAÍSO



CON LA COLABORACIÓN DE:

Puerto
Valparaíso
CRECIENDO JUNTOS



 **ULTRAPORT**

