

Registro y documentación del pecio “SS San Blas”. Playa San Blas, departamento de La Libertad, El Salvador

Roberto Gallardo

I. Introducción

El tránsito de buques a vapor en el océano Pacífico entre 1850 y 1900 fue un fenómeno histórico descomunal en América, y marca la época de oro en la navegación con máquinas de este tipo. Durante este período se establece un complejo sistema de transporte y comunicación que une los continentes, y constantemente se rompen marcas de tiempo en viajes marinos. Este fenómeno náutico fue vital para el desarrollo industrial y económico de muchos países en el continente americano. La gran cantidad de productos que eran transportados por estos buques, incluyendo el café, así como miles de pasajeros con diversas profesiones, contribuyó la formación e industrialización de las naciones en América. El papel vital de los buques de vapor para la formación de El Salvador como nación y como país en desarrollo no ha sido tema de análisis profundo, y amerita estudio para conocer sobre estas naves marinas que fueron los medios de transporte y comunicación más importantes durante casi todo el siglo XIX y principios del XX.

Aunque la navegación a larga distancia en el Pacífico centroamericano empieza con la presencia europea en el siglo XVI, la época de finales de 1800 y principios de 1900 es de especial importancia para nuestro país, ya que los vapores se convierten en parte del engranaje que impulsa las economías locales. Tal y como ha sucedido en la evolución social de países pequeños, cuyo desarrollo se debe en parte a la influencia de grandes potencias, el fenómeno de los barcos de vapor en el Pacífico centroamericano fue el resultado de la expansión comercial de Estados Unidos y de países europeos. Cuando Estados Unidos entra en guerra con México y conquista California, en 1846, la joven nación enfrenta el reto de unir este nuevo y extenso territorio con el resto del país

(especialmente con el noreste). Para lograr este objetivo, el gobierno de Estados Unidos decide formar dos grandes empresas de buques a vapor: la Pacific Mail Steamship Company y The United States Mail Steamship.

El gobierno decidió subsidiar a las dos empresas siempre y cuando transporten el correo estadounidense y sus vapores pudieran ser usados como buques auxiliares en caso de guerra (Delgado, 1990). De esta forma, Panamá se convirtió en punto geográfico clave, ya que esta parte del istmo fue el paso entre los dos océanos. La United States Mail Steamship se encargó del tránsito entre el este de Estados Unidos (Nueva York) con el Caribe panameño (Chagres), donde los pasajeros atravesaban las 47 millas hasta ciudad de Panamá en el Pacífico. La Pacific Mail proporcionaría el transporte desde ciudad de Panamá a San Francisco y el territorio de Oregón con escalas en varios puertos de Centroamérica y México. El contrato para transportar el correo entre Panamá y el territorio de Oregón fue otorgado a Arnold Harris de Nashville, Tennessee, una persona con mucha influencia y conexiones políticas. Sin embargo, Harris no tenía deseos de dirigir una empresa naviera, por lo que le trasladó su contrato, por un buen precio, a William Henry Aspinwall, uno de los empresarios más grandes en la firma Howland and Aspinwall, dedicada a la importación/exportación en Nueva York. Los vapores de Aspinwall debían estar en el Pacífico para 1848, y tocarían puertos en Centroamérica y México en su ruta a San Francisco (Ibíd).

La Pacific Mail Steamship Company (que en adelante se abreviará PMSC) fue incorporada en la Legislatura de Nueva York en abril 12 de 1848 con “el propósito de construir, equipar, comprar, alquilar y poseer navíos que deben ser impulsados solamente por vapor u otro fluido expansivo o fuerza de locomoción, para ser impulsados para la navegación del Océano Pacífico (Escritura de constitución de la PMSC. Tomado de Delgado, 1990). En octubre 6, el *California* es el primer vapor que zarpa desde Nueva York al servicio en el Pacífico (Chandler y Stephen Potash, 2007). La PMSC aparece en el momento idóneo ya que el descubrimiento de oro en California en 1848 genera el deseo en decenas de miles de personas por viajar a California. Para 1851, la empresa tenía catorce vapores trabajando en el Pacífico generando grandes ganancias (Delgado, 1990).

En las décadas siguientes la Pacific Mail Steamship Company se convierte en la empresa dominante en la ruta de Panamá hasta California. A pesar de un sinnúmero de vicisitudes que incluyeron pérdidas de navíos y competencia brutal,

la empresa se mantiene firme y constante. Uno de los hechos que debilitaron a la PMSC fue el establecimiento de la ruta interoceánica a través de Nicaragua por el magnate Cornelius Vanderbilt (1851-55). Aunque en un principio parecía que la ruta por Nicaragua sería la preferida, esta nunca sobrepasó la cantidad de personas que viajaban por Panamá. Entre 1848 y 1869, viajaron 808,769 personas por el istmo hasta que se construyó el ferrocarril transcontinental en Estados Unidos (Ibíd). El mal servicio que prestaban los vapores de Vanderbilt y la inestabilidad política en Nicaragua debido a la llegada de los filibusteros hizo que la ruta por Nicaragua fuera abandonada.

Para 1855, Aspinwall había finalizado la construcción del ferrocarril de Panamá (Panamá Railroad), empezando en Aspinwall (Colón) en el Atlántico y terminando en el puerto de Panamá. Esto acortó considerablemente el tiempo que tomaba el viaje entre los dos océanos y mejoró las condiciones que aquejaban a los viajeros como los peligros de la selva, el clima tropical y las enfermedades. El viaje en canoa por el río Chagres y los largos recorridos a pie o en mulas por la selva eran historia. La cantidad de bienes y personas que llegaban a los puertos de Centroamérica, incluyendo La Libertad, Acajutla y La Unión, alimentaban la economía y el desarrollo tecnológico de El Salvador.

A pesar de que el ferrocarril transcontinental en Estados Unidos fue finalizado en 1869 y muchas personas decidieron viajar por tren desde Nueva York a California en vez de tomar los vapores, la PMSC siempre se mantuvo activa y necesitaba buques para su ruta San Francisco/Panamá/San Francisco. Esta empresa decide adquirir el buque *SS¹ San Blas* para ponerlo a trabajar en este recorrido incluyendo los puertos de escala. El *San Blas* fue construido por John Roach & Sons en Chester, Pensilvania y sale del astillero en agosto de 1882 (The Steamship Historical Society for America). Cinco meses después, este vapor ya estaba activo en la ruta San Francisco/Panamá/San Francisco y los puertos de escala, incluyendo Acajutla, La Libertad y La Unión. El *San Blas* continúa con este trayecto por casi veinte años transportando variedad de bienes y productos, así como el traslado de inmigrantes de diferentes nacionalidades. El 17 de diciembre de 1901 sale de Acajutla hacia La Libertad sin saber que este sería su último viaje. Debido a un error del capitán Joseph Cattarinich, el *San Blas* encalla en una pequeña península en la costa salvadoreña y el buque se considera una pérdida total, aunque todos los tripulantes y pasajeros sobreviven.

¹ SS significa *Streamship* (barco a vapor)

Actualmente, el “San Blas” es un sitio arqueológico subacuático ubicado en la playa San Blas, en La Libertad; una playa que adquiere su nombre debido a este naufragio. Este es uno de los pecios mejor documentados históricamente y más importantes en El Salvador, por lo que debe ser protegido e investigado. A continuación se presenta un informe sobre el registro e investigación del “SS San Blas”.

II. Antecedentes

A mediados de noviembre de 2011, el autor de esta investigación recibió una llamada telefónica por parte del propietario de un hotel en la playa San Blas, departamento de La Libertad. Esta persona informó que ostreros locales estaban saqueando el pecio que se encuentra justamente frente al hotel. Los saqueadores extraen fragmentos de hierro, y a veces objetos del naufragio, para posteriormente ser vendidos. Debido a este informe se decidió hacer una inspección al lugar e iniciar esta investigación.

III. Ubicación y entorno

El pecio² “SS San Blas” se ubica en el extremo este de la playa del mismo nombre, justamente donde inicia la punta formada por rocas cerca de la desembocadura del río Comasagua (figura 1). Sus restos yacen diseminados en un área de aproximadamente 200 metros este-oeste, empezando en la punta rocosa y continuando hacia el oeste en la playa arenosa (figura 2). Los restos de mayor tamaño están a una distancia entre 100 y 200 metros de la playa, aunque durante mareas muy bajas se pueden observar dos fragmentos que salen a la superficie a poca distancia de las rocas. Hasta la fecha se han identificado tres fragmentos de la embarcación de considerable tamaño y varios otros diseminados por el fondo marino. El fragmento de mayor tamaño, el motor del vapor fue ubicado con GPS; y estas son las coordenadas: N 13° 29'02.79" W089° 21'29.22".

Los restos se encuentran a una profundidad de entre 10 y 20 pies. La mayoría del pecio se encuentran en fondo arenoso. Sin embargo, a medida que uno se acerca hacia la acumulación de piedras que forman la península, se pueden observar fragmentos del naufragio sobre y entre las rocas. Tal y como se escribió hace más de cien años, “Ella (el *San Blas*) probablemente hará un punto en la línea costera enseñando el lugar donde la Pacific Mail perdió otro navío”. (*The San Francisco Call*, diciembre 19, 1901. Págs. 1 y 3).

² Pecio: “pedazo o fragmento de nave que ha naufragado. Porción de lo que ella contiene” (DRAE).

Relieve de El Salvador

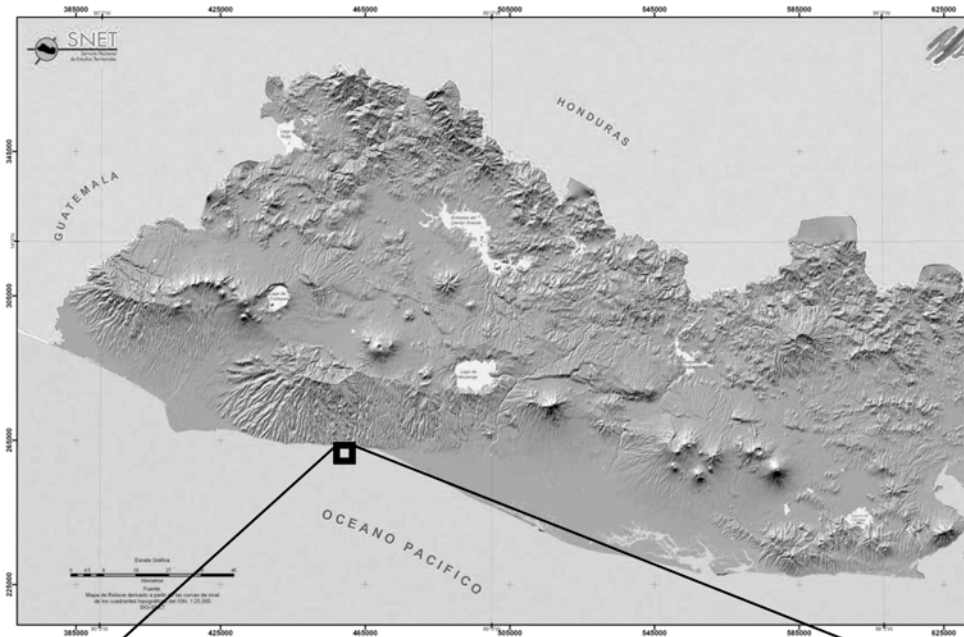
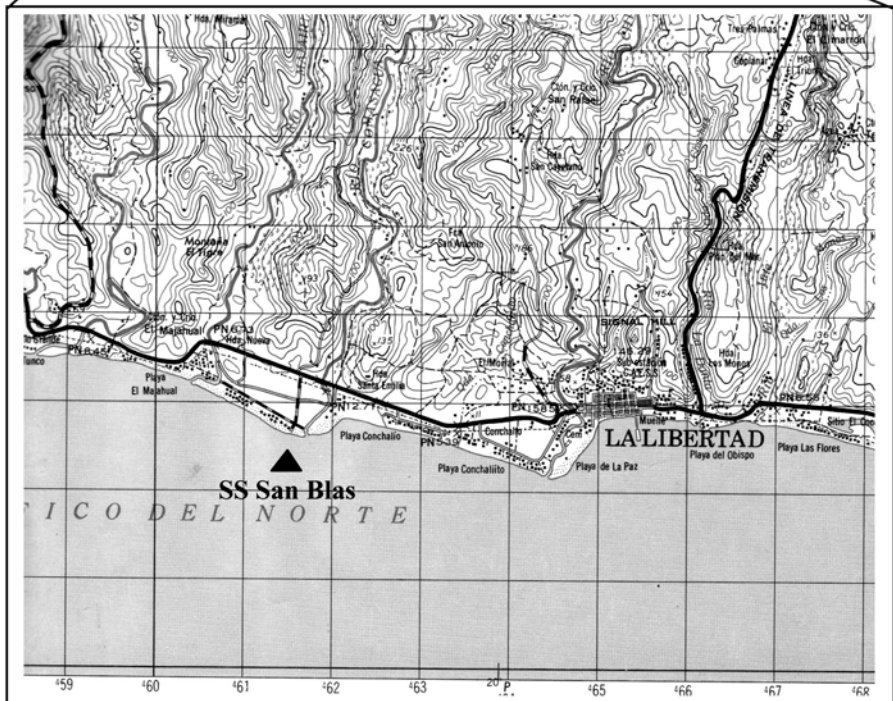


Figura 1. Ubicación del pecio "SS San Blas".



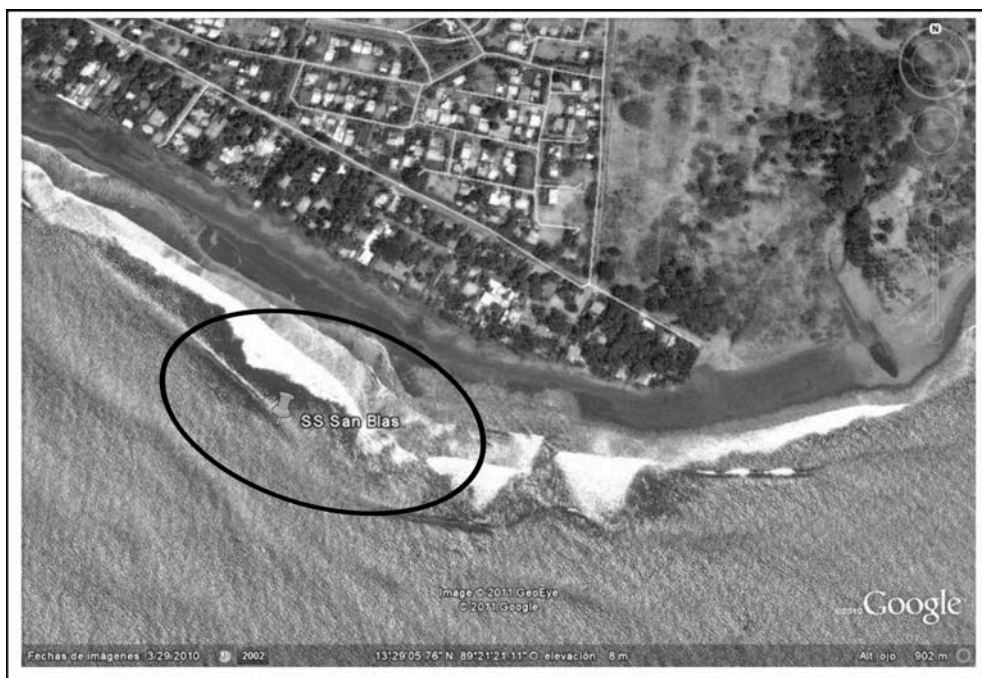


Figura 2. Ubicación del pecio “SS San Blas” y delimitación de área aproximada del sitio arqueológico basada en tres inmersiones de reconocimiento (la marca amarilla señala la ubicación del motor).

IV. Investigación y registro

El día sábado 19 de noviembre del 2011 realicé la primera visita al sitio, reuniéndome con el propietario del hotel El Coral, quien expresó la preocupación y necesidad de proteger el pecio, así como darlo a conocer para que llegue a ser un atractivo turístico de la zona. Los empresarios de algunos hoteles y hostales se han unido y han formado una asociación local (Adesco) para promover esta playa como zona turística y, según me informaron, todos tienen interés en conservar los restos arqueológicos y los objetos que aquí se han encontrado.

Ese mismo día realicé varias inmersiones con máscara y *snorkel*, sin tanques de aire. En estas inmersiones logré identificar uno de los fragmentos grandes del pecio consistente en parte del casco. Aunque el tiempo bajo el agua es limitado debido al equipo sin tanques, logré identificar también varios fragmentos del pecio hacia el este. Mientras realizaba las inmersiones, llegaron cinco adolescentes y dos personas mayores en una embarcación, quienes entraron al agua con tubos neumáticos, cinceles y martillos. En un principio aparentaba

que estas personas extraerían ostras, pero el fuerte golpeteo del cincel contra el hierro del pecio se escuchaba en lo profundo. Era evidente que estaban desprendiendo fragmentos de hierro para venderlos. Algunos días antes, un ostrero conocido localmente como “polea” me informó que por 100 libras de hierro les pagan \$114.00 en el puerto de La Libertad. Posteriormente entraron al agua otros cuatro ostreros desde la playa, y, por lo menos, mientras estuve allí, ellos se dedicaron solamente a extraer ostras. La mayoría de ostreros consideran que vale la pena extraer hierro del pecio, especialmente cuando escasean las ostras y la economía local es mala.

En el hotel El Coral, el propietario tiene algunas piezas; la mayoría fueron extraídas del pecio por ostreros y después fueron adquiridas. Esta es una lista de las piezas que fueron observadas durante la visita:

1. Cuatro letras de metal de unos 30 cm de altura. Las letras son: *S*, *A*, *N* y *O* (figuras 3 y 4). Aunque es probable que estas letras hayan sido parte del nombre de la embarcación, por lo menos tres personas (un ostrero y dos propietarios de hoteles) mencionan que se han encontrado varios tipos de letras de diferentes tamaños. El señor Asencio y el propietario del hotel Surf & Sol informaron que muchas de estas letras han sido extraídas por ostreros y han sido compradas por otros empresarios locales para sus negocios o colecciones privadas.
2. Un vidrio de escotilla pequeña (figura 4).
3. Una escotilla con sus respectivos pernos y vidrio (figuras 3 y 5).
4. Una polea de metal.
5. Una tapadera con adherencias que, según me informaron, fue encontrada en la playa cerca de la desembocadura del río Comasagua.
6. Dos piezas grandes de hierro de forma ovalada con abertura en el centro (figura 6).

Según los datos proporcionados por gente local, los ostreros llegan regularmente a extraer fragmentos de metal y otros objetos del pecio. A veces llegan en embarcaciones, pero la mayoría de veces entran al agua por la playa. Con cincel y martillo quiebran las piezas de metal o extraen las que encuentran sueltas. También se ha dado el caso de encontrar objetos como las letras aquí descritas y cerámica que generalmente son vendidos después. Cuando extraen objetos de metal de considerable tamaño los “descascaran”, o sea que los golpean para eliminar todas las adherencias marinas y de esta forma el objeto de metal queda “limpio” y puede ser vendido en el puerto de La

Libertad. La compra de metal se encuentra en la carretera del Litoral a la salida del puerto de La Libertad, justo al oeste del río Chilama.

El día jueves 24 de noviembre llegué al sitio con don Jorge Saade, propietario de la empresa *Scuba Adventures*. El señor Saade está interesado en promover el pecio para buceo recreativo, y tenía planificado realizar esta inmersión para familiarizarse con el sitio y la ubicación de los restos arqueológicos, y de esta forma servir de guía para futuras visitas. Realizamos una inmersión saliendo de la playa e internándonos hasta un fragmento del pecio que se logró ubicar, ya que se observaba el remolino formado por el movimiento de las olas sobre los restos arqueológicos. Aquí se colocaron dos boyas que sirvieron como referencia de ubicación para realizar la inmersión. Este mismo fragmento resultó ser el que había identificado en la visita del 19 de noviembre, y consistía en una parte del casco del navío.

Posteriormente se continuó la inmersión hacia el oeste, confirmando varios fragmentos del costillaje y el casco del barco dispersos por el fondo arenoso. A unos cincuenta metros del punto de referencia observamos el fragmento más grande identificado hasta ahora. Este es el motor del vapor, que consiste en varias piezas de considerable tamaño, incluyendo una pieza de forma circular con engranaje que era movida por la fuerza de vapor. Del centro de esta pieza inicia el cardán, que continúa hacia el oeste por unos cinco metros hasta un quiebre que deja una distancia de unos dos metros; después aparece nuevamente hacia el oeste por unos diez metros hasta que desaparece en la arena. La hélice debió estar ubicada al final de esta pieza, pero, hasta la fecha no ha sido identificada. Este día se ubicó el punto donde se encuentra el motor con un GPS marca *Garmin Etrex Summit* (figura 2).

El sábado 3 de diciembre de 2011 realizamos otra inmersión con el propietario de *Scuba Adventures* y dos buzos deportivos que querían conocer el lugar. Esta inmersión inició en el punto de referencia que había sido tomado anteriormente: un fragmento del casco. En esta ocasión había mejor visibilidad, por lo que mi equipo inició el recorrido hacia el oeste donde se encuentra el motor. En esta ocasión se logró observar claramente el motor, incluyendo la pieza circular con engranaje y las dos partes del cardán hacia el oeste. La orientación del cardán confirma que el vapor transitaba de oeste-este, Acajutla/La Libertad cuando encalló en las rocas y se quedó inmovilizado en esa posición, siendo abandonado por los tripulantes. Directamente hacia el este-sureste de la pieza de engranaje se encuentran unos fragmentos en forma de “tubos” corrugados,

que posiblemente eran parte de la chimenea del vapor. Otra pieza importante observada durante esta inmersión fue un mecanismo consistente en varias piezas circulares con engranajes alineados y de diferentes tamaños, estando los más grandes ubicados al centro y así disminuyendo hacia los lados. Ha sido imposible establecer la función de esta pieza mecánica, aunque creo que servía para subir y bajar el ancla del vapor. Durante esta inmersión se identificaron varios fragmentos del pecio diseminados por el fondo marino.

Las tres inmersiones realizadas hasta ahora (una con *snorkel* y las otras dos con *scuba*) lograron identificar dos partes importantes del pecio, que incluyen un fragmento del casco: el motor con el pistón, el cardán y parte de la chimenea, así como varios fragmentos diseminados. Estas inmersiones también lograron ubicar varios fragmentos esparcidos en un área específica, y se logró establecer un punto GPS sobre el motor. También fue posible la familiarización con el sitio arqueológico y entablar algunas pláticas con la gente local sobre la importancia cultural de estos restos (algunos ostreros y los propietarios de dos hoteles). Se ha establecido preliminarmente un área que delimita los posibles límites del sitio. Sin embargo, es necesario realizar un proyecto sistemático para establecer un área más exacta y que incluya todos los materiales culturales.



Figura 3. Letras y escotilla (derecha)

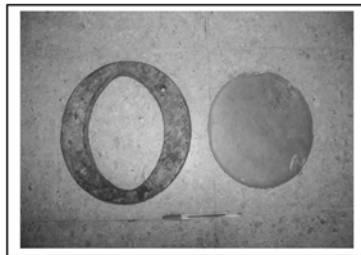


Figura 4. Letra O y vidrio de escotilla pequeña



Figuras 5 y 6. Escotilla pequeña (arriba). Objeto de hierro ovalado (derecha)



V. Condiciones del pecio “SS San Blas”

La inmersión con equipo de *snorkel* (Nov. 19, 2011), y en especial las dos siguientes inmersiones con equipo *scuba* (jueves 24 de noviembre y sábado 4 de diciembre), aportaron valiosa información para ubicar, registrar y documentar este sitio arqueológico subacuático. Esto, a pesar de las condiciones difíciles para el buceo, ya que los restos se encuentran a poca profundidad y las olas generan peligrosas corrientes que levantan la arena del fondo, muchas veces reduciendo la visibilidad a cero. Estas corrientes también trasladan a los buzos rápidamente y sin control sobre el fondo marino, exponiéndose a golpearse con uno de los hierros del pecio.

Los restos del pecio “SS San Blas” se encuentran diseminados en un área relativamente amplia entre 150-200 m este-oeste y 100 m norte-sur. Sin embargo estas distancias son muy preliminares, y se necesita hacer varias inmersiones que incluyan recorridos planificados para conocer los límites del sitio (ver Gallardo, 2011). El pecio se encuentra muy deteriorado debido a la cercanía a la playa y a las rocas donde las corrientes y el oleaje son más fuertes. Hasta la fecha se han identificado varios rasgos del naufragio, pero principalmente tres fragmentos de tamaño considerable: uno es parte del casco, el otro es un pedazo de maquinaria con varios engranajes (¿mecanismo para izar el ancla?) y el motor del vapor. Esto no incluye una gran cantidad de fragmentos de diversos tamaños diseminados por el fondo, principalmente partes del casco y costillaje. El motor incluye un engranaje circular conectado al cardán. El cardán tiene varios metros de longitud y está fragmentado. El motor también incluye otras partes, como tubos de gran tamaño de forma corrugada que probablemente eran parte de la chimenea del vapor.

La ubicación de los rasgos, especialmente la dirección del cardán, así como los documentos históricos que describen la colisión del *San Blas* con las piedras cuando se dirigía de Acajutla a La Libertad demuestran que la proa —no ha sido identificada— estaba al este. Los otros fragmentos que pudieron apreciarse durante las inmersiones consistían mayoritariamente en parte del costillaje y del casco, aunque muchos no pudieron ser identificados.

El pecio “SS San Blas” se encuentra bastante deteriorado y fragmentado. Esto se debe en gran parte a que el lugar donde encalló y quedó abandonado es cerca de la playa donde el oleaje y las corrientes afectan los restos del navío. Las circunstancias de su naufragio aumentan la posibilidad que haya sido

desmantelado después de su abandono. A pesar de su condición, el “SS San Blas” es uno de los sitios subacuáticos más importantes debido a la relevancia que tuvo este vapor en la historia salvadoreña y de Estados Unidos, así como la cantidad de información histórica disponible. También es un sitio impresionante para ser visitado y apreciado, con alto potencial científico y turístico. El “SS *San Blas*” debe ser protegido y es importante que se tomen medidas para que personas dejen de extraer hierro y objetos de este pecio.

VI. Historia

El *SS San Blas* fue construido en agosto de 1882 por John Roach & Sons, antes llamada Reaney, Son & Archbold (1857-1870) y actualmente Merchant Shipbuilding en Chester, Pensilvania. Su peso era de 1.496 toneladas netas y 2.075 toneladas con carga. Su longitud era de 283 pies. Este vapor fue propiedad de la Pacific Mail Steamship Company —que en adelante será abreviada PMSC—, y desde sus inicios hacía recorridos entre San Francisco y Panamá, parando en los puertos designados, que generalmente eran Acapulco y Champerico en México —en un inicio, parando en Tonalá—; Acajutla, La Libertad y La Unión en El Salvador; Puntarenas en Costa Rica y finalmente Panamá.

La primera referencia aparece en enero de 1883 en el periódico *The Salt Lake Herald*, apenas cinco meses después de salir del astillero. Se hace evidente que desde sus inicios la PMSC designa este vapor para hacer el recorrido San Francisco/Panamá/San Francisco. En este artículo titulado “Las últimas horas de Trevor W. Parks”, el capitán del *San Blas* en ese entonces, Captain Power, describe la muerte de un prominente ciudadano estadounidense mientras viajaba hacia Panamá a bordo del navío, Mr. Trevor W. Parks, a quien el doctor había recomendado viajar a Panamá para mejorar su salud ya había realizado este viaje varias veces pero esta vez no logra llegar a su destino.

“Su doctor temía de un ataque de parálisis y le ordenó un viaje como un posible preventivo... —cuando viajaba hacia Panamá—, Él —Mr. Parks— experimentó una evidente dificultad en sus articulaciones, sobre lo que el doctor dijo que era un síntoma de parálisis. Al día siguiente se quejó de no sentirse muy bien, y su doctor y el cirujano del barco, Williamson, dijeron que estaba decayendo. Empeoró y murió a las dos de la madrugada en la mañana del 13, de parálisis en el cerebro” (*The Salt Lake Herald*, enero 15, 1883. Pág. 3).

Apenas un mes después, el *San Blas* zarpa de Nueva York para iniciar su recorrido en la costa pacífica, incluyendo los puertos de Centroamérica. El anuncio de su arribo al puerto de La Libertad aparece en El Salvador en un telegrama el 8 de marzo de 1883:

“...Vapor ‘San Blas’ zarpó de New York el 14 de Febrero con destino a La Libertad, directo y debe llegar de hoy en adelante allí. Zarpará de allí para Acapulco, tocando Acajutla, San José y Champerico, llevará carga para San Francisco. Es posible que el vapor ‘San Blas’ regrese de Acapulco para Panamá, en tal caso sería transbordada en Acapulco su carga al transbordador directo. Si (el) ‘San Blas’ regresa, tocará en todos los puertos con el objetivo de cargar café”.

Estas noticias son de una carta del Capitán J. M. Dow, quien ordenó el vapor *Colima* llevar todo café del puerto de Acajutla y cumplirá tal orden el señor Capitán Ovarly. Firma: A.E. Donnelly. (Telegrama con fecha marzo 8 de 1883 en el Diario Oficial de marzo 10 de 1883).

Tres días después, el *San Blas* arriba por primera vez a Acajutla procedente de Panamá al mando del capitán Morton. No traía carga ni pasajeros como era de esperarse en su viaje de llegada, y zarpó esa noche para San José de Guatemala con destino a San Francisco donde sería su puerto base de allí en adelante (Telegrama en el Diario Oficial del 13 de marzo de 1883).

El segundo anuncio de llegada del *San Blas* a un puerto salvadoreño es el 29 de mayo de 1883, donde aparece el primer registro de un pasajero que desembarca en La Libertad y que viajaba en este vapor: “A las 5 a.m fondeó en esta rada el vapor norte-americano ‘San Blas’, procedente de San Francisco, con cinco bultos y el pasajero R. Guirola”. Firma: Jorge Sandoval (Diario Oficial del 30 de mayo de 1883. Tomo 14, Número 125).

Después de este anuncio, las llegadas y salidas del vapor a las costas salvadoreñas aparecen en los diarios oficiales bajo el “Movimiento Marítimo” de estas publicaciones.

El ciclista norteamericano George W. Nellis Jr., famoso por sus viajes transcontinentales por América en una bicicleta de rueda grande y autor de *Cycling America* viajó en el *San Blas* en agosto 15 de 1887. Después de realizar un

recorrido en su bicicleta por Estados Unidos, se embarcó en San Francisco hacia Panamá, para después abordar el *Newport* y regresar a su casa cerca de Nueva York (Meinert, 2001).

Aunque a finales de los 1800, la Pacific Mail Steamship Company tenía fuerte presencia en la ruta San Francisco/Panamá/San Francisco, y era una de las empresas navieras que más visitaba los puertos centroamericanos, siempre era necesario incluir campos pagados en los periódicos para anunciar viajes y atraer clientes. En 1891, la PMSC lanza una campaña publicitaria ofreciendo viajes a Nueva York. El *San Blas* realizaría el viaje hasta Panamá. Un anuncio publicitando al vapor *San Blas* aparece en el periódico de San Francisco *The Morning Call* en 1890.

<p>ELLIS,</p> <p>OTEL.</p> <p>IES AN ENTIRE rauco. It is the e and earthquake ery room is large, is perfect. A bath ll rooms are easy idors. The central light, its immense age-way and tropi- unknown in Ameri- n either the Ameri- aurant is the finest rance by telegraph- ACE HOTEL, Francisco, Cal.</p>	<p>No. 3 Bowling Green, New York. J. F. FUGAZI & CO., Agents, 5 Montgomery ave., San Francisco. Mr 20 tf</p> <p>PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY.</p> <p>THE COMPANY'S STEAMERS WILL</p> <p>FOR NEW YORK, VIA PANAMA. Steamship "SAN BLAS," Friday, May 23d, at 12 o'clock M., taking freight and passengers direct for Acapulco, Champerico, San Jose de Guatemala, Acajutla, La Libertad, La Union, Punta Arenas and Panama. This steamer will make a special call at Tonalá.</p> <p>FOR HONG KONG VIA YOKOHAMA. CHINA.....Wednesday, May 21st, at 3 P. M. CITY OF PEKING (via Honolulu).....Saturday, June 14th, at 3 P. M. CITY OF RIO DE JANEIRO, Tuesday, July 8, 3 P. M. Round trip tickets to Yokohama and return at reduced rates. For freight or passage apply at the office, corner First and Brannan streets. WILLIAMS, DIMOND & CO., Agents, delb tf GEORGE H. RICE, Traffic Manager.</p> <p>HAMBURG-AMERICAN PACKET CO. EXPRESS SERVICE BETWEEN New York, Southampton and Hamburg by the magnifi- cent north twin-screw steamers of 10,000 tons and 12,500 to 16,000 horse-power. This Line holds</p>	<p>VIN</p> <p>This ele with Phos for 30 yea S</p> <p>For Child rosis, Ang the eyes, W Whites, an</p> <p>It excite brings bac cures Ague</p> <p>Agents at drug store and of</p> <p>SAN</p> <p>The 48 h ence,</p>
---	---	---

Figura 10. Anuncio de la PMSC en *The Morning Call* de San Francisco. Mayo 15 de 1890.

En este anuncio, la PMSC hace un llamado: “A NUEVA YORK, VIA PANAMA, Vapor ‘SAN BLAS’, viernes, mayo 23 a las 12:00 mediodía, llevando carga y pasajeros directamente hacia Acapulco, Champerico, San José de Guatemala, Acajutla, La Libertad, La Unión, Punta Arenas y Panamá. Este vapor hará una parada especial en Tonalá” (*The Morning Call*. Mayo 15 de 1890. Pág.3).

Aquí se observa que Tonalá ya no aparece en este periódico, y es probable que este puerto mexicano haya sido eliminado de la ruta del *San Blas*.

El siguiente anuncio aparece en el mismo matutino en enero 16, de 1891 (Figura 11).

tel, 4 New Montgomery st. and Palace Hotel, 4 New Montgomery st.
GOODALL, PERKINS & CO., Supt. Ocean Line.
 mr28 10 Market st., San Francisco.

PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY.

THE COMPANY'S STEAMERS WILL
 sail

FOR NEW YORK, VIA PANAMA.
 Steamship **SAN BLAS**, Friday, January 23, 1891, at 12 o'clock m., taking freight and passengers direct for Acapulco, Champerico, San Jose de Guatemala, Acajutla, La Libertad, La Union, Punta Arenas and Panama.

FOR HONG KONG via YOKOHAMA.
CITY OF RIO DE JANEIRO..... Tuesday, February 3, 1891, at 3 pm
CHINA..... Thursday, February 26, 1891, at 3 pm
CITY OF PEKING..... Saturday, March 21, 1891, at 3 pm

Round trip tickets to Yokohama and return at reduced rates.
 For freight or passage apply to the office, corner First and Brannan streets.
 Branch Office—202 Front street.
 W. R. A. JOHNSON, Acting Gen'l Agent.
 delstf GEORGE H. RICE, Traffic Manager.

OCEANIC STEAMSHIP COMPANY.
 Carrying United States, Hawaiian and

Figura 11. Anuncio en The Morning Call, enero 16, 1891

Desde enero 16 de 1891 a noviembre 24 del mismo año, *The Morning Call* publica dieciocho de estos mismos anuncios (figura 11) ofreciendo el viaje San Francisco/Panamá en el *San Blas*. En base a la información que aportan estos espacios en los periódicos se puede deducir que la fecha establecida para zarpar era el día 23 de cada dos meses. Por ejemplo, estos dieciocho espacios publicitarios anuncian que el *San Blas* zarpa de San Francisco en las siguientes fechas:

1. Mayo 23 de 1890 a mediodía
2. Enero 23 de 1891 a mediodía
3. Marzo 23 de 1891 a mediodía. Esta fecha es cancelada y aparece otro espacio anunciando la salida para marzo 26 a mediodía.
4. Julio 23 de 1891 a mediodía.
5. Septiembre 23 de 1891 a mediodía.
6. Noviembre 23 de 1891 a mediodía. Esta fecha es cancelada y aparece otro anuncio confirmando la fecha de salida para noviembre 28.

Si tomamos en consideración que al *San Blas* le tomaba un promedio de 48 días el viaje San Francisco/Panamá/San Francisco parando en los puertos establecidos, se hace evidente que por lo menos entre 1890 y 1891 su única misión era este recorrido, y según la documentación histórica probablemente así fue durante toda su vida. También es conveniente un viaje ida y vuelta cada dos meses, teniendo unos diez a doce días para cargarse y equiparse, así como para arreglar desperfectos y darle mantenimiento, si es que se mantenía el itinerario, aunque según los anuncios durante 1891 no fue posible cumplir con la fecha de salida establecida en dos ocasiones. En ambos casos se pospuso la salida para unos días después: la salida de marzo 23 fue cambiada a marzo 26, y la salida de noviembre 23 se cambió al 28.

El 3 de mayo de 1893, W. H Mclean, en ese momento capitán del *San Blas*, entrega un manifiesto (*Inmigrant Ships Transcribers Guild*) al llegar a la aduana en San Francisco en el que se incluye la lista de los inmigrantes extranjeros que llegan desde Panamá a este puerto estadounidense. Estas listas aduanales incluían nombre, edad, sexo, nacionalidad, último lugar de residencia, destino, ocupación y número de piezas de equipaje. En este caso son cinco inmigrantes de lugares tan variados como Inglaterra, Noruega, Alemania, Suecia y México (*National Archives and Records Administration*. Film M1410, Rollo 1. Transcrito por Fran Tyler).

El 2 de febrero de 1894, el capitán Mclean entrega otro manifiesto aduanal también con una lista de inmigrantes extranjeros que abordaron el *San Blas* desde que partió de Panamá en enero 9 del mismo año, pasando por los puertos en Centroamérica y México. En este documento aparecen nueve mexicanos, dos austriacos, un belga, un suizo y un ruso. Aquí, el capitán menciona que ha elaborado una “lista separada” con todos los inmigrantes chinos. Esta lista incluye nombre, edad, ocupación, último lugar de residencia, altura, complejión, color de los ojos, marcas físicas u otras peculiaridades y rasgos de identificación. Como ejemplo, el primer chino que aparece en la lista es:

1. Chin Dye, 37 años, cocinero, marinero retirado, 5'6'', oscuro (piel), café (ojos), una “rajadura” (crack) en la frente (Ibid).

Es interesante notar que en esta ocasión le toma 24 días al *San Blas* la travesía entre Panamá y San Francisco.

En junio de 1894 aparece en el periódico *Salt Lake Herald* un artículo escrito por Verona E. Pollock titulado “El Viaje a la República Centroamericana. La experiencia de un terremoto —el viaje de San Francisco— Impresiones de una dama conocida de Salt Lake”. Este colorido relato de una mujer que viaja en el *San Blas* de San Francisco a Acajutla y luego hasta San Salvador nos brinda una idea de las circunstancias que se presentaban en estos viajes. A continuación se presenta parte de este artículo traducido por el autor:

“San Salvador, Centro América, abril 23 de 1894. —El Océano Pacífico lleva su nombre adecuadamente, generalmente es calmado y reposado, pero cuando el gran charco prepara una tormenta es en una escala gigantesca. El vapor San Blas, de la Pacific Mail Company, tuvo la mala suerte de atravesar por este tipo de tormentas justo a la salida de San Francisco, y estuvo rugiendo y espumando por dos días y noches como nunca lo había visto antes. Fue en vano que el barco tratara de avanzar y aunque luché bravamente para mantenerme bien, finalmente sucumbí a mareos con todos los demás. Lo único que mantuvo a los pasajeros de rendirse al miedo fue el conocimiento que el veterano capitán William H. McLean estaba al mando. El ha pasado por estas aguas por tantos años que conoce literalmente cada pulgada de ellas, y la confianza y seguridad que transmitió a los pasajeros era ambas instintiva y contagiosa.

”El recorrido entre San Francisco y Mazatlán se realiza en cinco días sin parar, pero después de este, en todos los puertos donde se para ocurren retrasos de uno a tres días en esta temporada cuando los cargamentos de café son pesados. Acapulco en México es la bahía más grande y la única en el viaje, y es una de las bahías naturales más grandes en el mundo, pero está tan rodeada de colinas que cierran el paso del aire, y ha ganado su nombre de la ‘caja caliente’.

”Abajo, abajo hacia el ecuador, el barco continúa cada día de nuestro viaje y el aire se vuelve más fragante y refrescante, hasta que nos damos cuenta de que hemos llegado a los trópicos, donde la nieve es desconocida y el café es el producto principal de la tierra.

”Mientras ahora camino las calles de San Salvador bajo un cielo que quema, casi tengo lástima de los nativos que nunca han visto una genuina tormenta de nieve de Utah y que su idea de invierno consiste en nada más que lluvia cayendo. Todo es bonito a la vista durante el verano, pero se convierte muy

monótono cuando dura 365 días al año, excepto en el año bisiesto que dura 366. Daría mucho por dar un vistazo una vez más a la cordillera Wasatch cubierta de nieve en vez de una línea estriada de volcanes extinguidos, sin importar cuán verdes puedan estar cubiertos.

” Arribamos a Acajutla temprano en la mañana, después de un viaje por mar de 20 días. Aquí desembarcamos con aproximadamente treinta americanos que se dirigían, como nosotros, a San Salvador. Un ayudante subió a bordo a ofrecernos el bote gubernamental para llevarnos a la orilla, pero el capitán McLean temía que fuera demasiado peligroso para los niños, por lo que esperamos la lancha para llevarnos al muelle con los otros pasajeros. El San Blas fondeó aproximadamente una milla y media mar afuera, siendo lo más cerca que pudo llegar, ya que el acercamiento a Acajutla es peligroso. Grandes piedras negras sobresalen y las olas golpean fieramente contra ellas, mientras otras rocas se encuentran ocultas bajo el agua; algunas de ellas solo salen cuando baja el flujo de la marea. En mal clima es muy difícil para las lanchas llegar al muelle, y en muchas veces en esas ocasiones ni siquiera se intenta un desembarque. Si una lancha es arrojada contra las rocas, los remeros probablemente se dirijan a otra playa y no a la que está a la vista. La forma de bajarse del vapor es ciertamente una novedad. Se colocan seis pasajeros dentro de una caja donde hay una banca en cada lado y esta caja es bajada a la lancha por un cable. La sensación no es desagradable porque la altura no es grande. Es completamente diferente, sin embargo, en el muelle cuando una jaula toma el lugar de la caja y la altura es más de cien pies. Se coloca uno adentro, la grúa en el muelle tose y jala, y antes de darse cuenta, usted está suspendido en medio del aire. La jaula da vueltas en esa posición, golpea de vez en cuando contra los hierros del muelle antes que doce brazos fuertes la agarran y la entran de forma segura dentro del muelle. Me imagino que la vista de la jaula hacia el océano por un lado, y hacia Acajutla al otro, a una altura de cien pies, debe ser impresionante. El único problema es que uno no está en posición de apreciarla en ese momento, pero mejor concentrar toda la atención en el cierre con cadena que lo mantiene a uno dentro, y uno lo agarra como a su propia vida.

”Desde Acajutla, un ferrocarril de riel angosto nos lleva rápidamente hasta Sonsonate a una distancia de quince millas, donde desayunamos. Aquí el desayuno es la comida de mediodía y consiste en sopa, huevos, tres tipos de carne o ave y fruta. Claro que nos gustó la comida. No nos gusta tanto ahora porque es invariablemente la misma, y considerando que la antici-

pación es realmente el placer más grande en el mundo, es solamente un poco decepcionante saber que en el próximo centenario del descubrimiento de América todavía comeremos, si estamos aquí, sopa, huevos, tres tipos de carne y ave con fruta para desayuno.

”El campo entre Acajutla y Sonsonate indica una riqueza natural sin igual. Aunque este es el final de verano, que aquí es simplemente otro nombre para la temporada seca, y no ha caído lluvia desde hace muchos meses, por lo que la vegetación esta sedienta, aún así la exuberancia de la naturaleza es sorprendente. En cada lado del ferrocarril hay matas de bananas, cocoteros (*coconut trees*) y fruta de pan, mientras los árboles nativos maderables con sus nudos enredados demuestran su dureza. De hecho, el lenguaje nativo es expresivo en nombrar estas maderas como el “quebracho” que significa “rompe hachas”. A medio camino una persona de Chicago tiene una gran finca (plantación) en donde trata de producir maíz americano, repollo, frijoles y lentejas a gran escala, con la ayuda de implementos americanos.

”Después de un descanso de una hora, procedimos por los rieles de Sonsonate a la Ceiba, a una distancia de treinta millas. Un ingeniero americano construyó la carretera y un conductor americano está a cargo del tren. De hecho, las empresa americana está visible en todas partes, ya que el gobierno salvadoreño apoya y motiva de forma bondadosa todas las mejoras inteligentes” (*The Salt Lake Herald, junio de 1894*).

Tal y como se anunció por primera vez en El Salvador la llegada del *San Blas*, este vapor fue medio para transportar café salvadoreño. En un artículo que aparece en 1895 en *The San Francisco Call*, en el segmento titulado ‘The Commercial World’, se hace mención que el precio del café salvadoreño ha subido (“17 y medio centavos por buen café sin lavar”), y, debido a esto, las actividades comerciales han disminuido.

“No se han realizado ventas para transporte de carga desde el 7. Actualmente en ‘bodega’ se tienen 4.066 sacos de Costa Rica, 149 de Nicaragua, 7.751 de Salvador, 24.859 de Guatemala --en total 36.825 sacos. El vapor ‘San Blas’ zarpa aproximadamente el 21 con 2,450 sacos” (*The San Francisco Call, domingo 19 de mayo, 1895. Pág.25*).

En octubre 3 de 1898 aparece el anuncio que el *San Blas* arriba a San Francisco nuevamente desde Panamá (*The San Francisco Call, octubre 3 de 1898. Pág. 5*).

Una de las últimas referencias sobre esta nave es un nombre y dirección encontrados en el Directorio de Miembros de la Asociación Benéfica de Ingenieros Marinos, No.35, conmemorando el año de 1900. Aquí aparece el señor Hayes H. B. y su residencia en ese momento era el vapor *San Blas* (*Marine Engineers Beneficial Association, No.35*). Sin duda, un marino que viajaba en el vapor; y en ese momento decidió asistir a la reunión de ingenieros, proporcionando al navío como dirección.

Según los documentos, el *San Blas* continúa fiel a la ruta establecida hasta su trágico final en las costas salvadoreñas. En un artículo del *The San Francisco Call* de noviembre 30 de 1901 (19 días antes del naufragio en las costas de La Libertad), se hace referencia al último viaje de este vapor, zarpando de San Francisco en compañía de otros dos buques (figura 12).

“TRES GRANDES BUQUES ZARPAN EN COMPAÑÍA HACIA LOS MARES DEL SUR”

“Palena hacia Suramérica lleva pasajeros de cabina y el Australia hacia Tahiti lleva una considerable lista, pero el San Blas casi vacío —los vapores se enfrentaron a una fuerte tormenta frente a la costa”. “Tres grandes vapores navegaron hacia los mares del sur el día de ayer al mediodía.



Figura 12. Artículo en *The San Francisco Call*. El *San Blas* zarpa de San Francisco en su último viaje en compañía del *Australia* y el *Palena*. Este artículo aparece solamente 19 días antes de que encallara en las costas de La Libertad.

”El Australia debió zarpar a las 10:00 am hacia Tahiti, pero debido a un problema en la sala de máquinas era mediodía antes que saliera de su atracadero.

”El San Blas salió a tiempo hacia Panamá, mientras que el Palena estaba unos pocos minutos retrasado en su viaje a Suramérica. Sin embargo, los tres navíos salieron más o menos al mismo tiempo. No podía verse el horizonte (*bar*) pero había olas en la superficie marina (*Potato Patch*), por lo que hay altas probabilidades de vientos del sureste allá afuera...”.

El arribo al último puerto que visitara el *San Blas* antes de su naufragio es el 17 de diciembre, y se documenta en un telegrama enviado el 18 del mismo mes cuando se informa que el vapor ha fondeado en el “Puerto Viejo”, en Acajutla, procedente de San Francisco (Diario Oficial del 18 diciembre 1901. Tomo 51, Número 298). Llega su capitán Cattarinich con 59 “hombres de mar, trayendo para este puerto 1,138 bultos de mercaderías, 7 sacos y 4 paquetes de correspondencia y a los pasajeros: Gertrudis Sandoval, Sturt Baliowak, David Bloom, Pedro Arce, G. A. Rossi, José María Aguirre, Juliana Dolores, María José Francisco Fuentes, Alberto Hueso y Paredes, Julia Valenzuela, Pedro Salaverría y Reyes Enríquez, de San José de Guatemala – Sanidad Limpia.” (Ibíd: 2315). Aunque el telegrama inicia: “Hoy a las 6 y 15 a.m ancló en esta rada el vapor N.A ‘San Blas’,...””. Es claro que el arribo es el día anterior (diciembre 17).

Al anochecer del día martes 17 de diciembre de 1901, el *San Blas* sale de Acajutla hacia La Libertad, cumpliendo con su itinerario realizado tantas veces. Antes de llegar a La Libertad, el capitán Joseph F. Cattarinich se aproxima demasiado a la costa, y cerca de las 11:00 p.m. encalla contra las piedras de una pequeña península cerca de donde actualmente desemboca el río Comasagua. Debido a la fuerte colisión, el casco es perforado y los compartimientos inferiores del navío se llenan de agua rápidamente, inundando los cuartos de máquinas e inutilizando completamente el vapor. Pocos minutos después de la colisión las luces eléctricas se apagan y se genera incertidumbre entre los pasajeros.

Debido a que el vapor encalla en poca profundidad, queda suspendido sobre las piedras balanceándose con las olas que golpean el casco constantemente. En esos primeros momentos de confusión y oscuridad, el capitán Cattarinich decide que las mujeres y los niños abandonen la nave en las balsas de emergencia. Momentos después recapacita y se da cuenta de que el barco ha quedado

suspendido en las rocas y no se hunde, por lo que la tripulación adquiere una tensa calma. Cattarinich considera también el peligro que pueden correr los tripulantes al realizar un desembarque de emergencia con el fuerte oleaje y en la oscuridad de la noche, por lo que decide que todas las personas regresen al vapor a esperar el amanecer. El día 18 de diciembre en la mañana, los tripulantes abordan nuevamente las lanchas de emergencia y reman hasta el puerto de La Libertad. El naufragio queda en este lugar a la merced del oleaje, adquiriendo esta hermosa playa su nombre “San Blas”.

El jueves 19 de diciembre de 1901 aparece un artículo en la portada del periódico *The San Francisco Call* sobre el naufragio del *San Blas* (figura 13). Se hace evidente la importancia que este vapor tenía para la *Pacific Mail Steamship Company* y la conmoción que causa este trágico accidente en la sociedad californiana, ya que la noticia en la portada del periódico solamente es superada por el encabezado del rotativo que anuncia el choque de dos trenes que causa considerables pérdidas de vida. El vapor *San Blas* fue una de las piezas claves de la PMSC y en el desarrollo industrial de California y El Salvador, transportando personas y bienes entre estos dos lugares.

A continuación se incluye una traducción del artículo en la primera plana de *The San Francisco Call*:

“La Pacific Mail Steamship Company ha sufrido otra gran pérdida. El vapor San Blas ha encallado cinco millas al norte de La Libertad, Salvador y probablemente será una pérdida total. El navío se dirigía de San Francisco a Panamá y puertos de escala”.

El siguiente mensaje, enviado desde Colón vía Galveston por un agente de Panamá de la Pacific Mail Steamship Company, proporciona el siguiente relato de la pérdida del navío:

“El San Blas encalló cinco millas al norte de La Libertad, Salvador. Todos los pasajeros y tripulación fueron rescatados. El equipaje y cargamento de cubierta será rescatado. Todo el resto del cargamento está bajo el agua. El vapor probablemente será una pérdida total. No hubo exaltación cuando el navío encalló y los pasajeros fueron bien proveídos.

”El San Blas llevaba un cargamento evaluado en \$160,000. Todo para los puertos al sur de Acajutla estaba a bordo cuando colisionó el navío y cables desde

La Libertad, La Unión, Amapala, Corinto, San Juan del Sur, Punta Arenas y Panamá llegaron a la ciudad ayer proporcionando duplicados de órdenes sobre los bienes perdidos. Cuando el San Blas dejó este puerto (San Francisco) llevaba a bordo: Para Centro América— 3306 barriles de harina, 24,500 lbs de maíz, 6000 lbs de frijoles, 706 paquetes de papas, 40,000 pies de madera, 3 paquetes de materiales de construcción, cuatro cajas de candelas, 80 barriles de cemento, 8 paquetes de cuerdas, 122 pacas de algodón, 5 paquetes de mercancía China, 571 paquetes de bienes secos, 83 paquetes de drogas, 20 paquetes de bienes secos, 450 paquetes de frutas secas, 88 paquetes de frutas mixtas, 52 cajas de salmón enlatado, 4 paquetes de camarones, 2 paquetes de diferentes pescados, 10 pacas de bolsas, 580 paquetes de golosinas, 335 libras de pan, 30 paquetes de vidriería, 6 paquetes de tubos (pipe), 1 rollo de cuero, 236 paquetes de fierros (hardware), 36 paquetes de maquinaria, 24 paquetes de hierro, 1100 libras de malta, 2 paquetes de comida, 200 libras de semillas, 15 paquetes de clavos, 584 paquetes de armas y munición, 1,197 galones de aceite de esperma (de ballena), 474 cajas de aceite mixto, 39 paquetes de pintura, 16,700 libras de sebo, 90 paquetes de papel, 150 barriles de pólvora, 14 paquetes de mueblería, 80 cajas de cerveza, 300 libras de mantequilla, 30,000 libras de arroz, 40 toneladas de sal, 202 cajas de jabón, 10 paquetes de almidón, 12 cajas de pasta, 347 rollos de alambre, 30 barriles de aceite, 368 galones de whisky, 106 paquetes de licores mixtos, 5,340 galones de vino, 10 cajas de botas y zapatos”.

Fuerte pérdida de provisiones

El valor de la carga para Centro América era de \$94,469.

Para Centro América en tránsito —262 pacas de algodón, 71 paquetes de bienes secos, 96 pacas de sacos, 28 paquetes de golosinas (groceries), 1 paquete de vajilla de vidrio, 29 paquetes de “Lardware”, 6 paquetes de maquinaria, 110 paquetes de marfil, 3 paquetes de armas y munición, 4 cajas de aceites varios, 1 paquete de papel, 7500 libras de arroz, 1 caja de pasta, 40 barriles de aceite, 30 galones de whisky, 50 libras de té. El valor del cargamento en tránsito a Centro América es de \$39,495. Para Panamá— 880 barriles de harina, 150 sacos de cebolla, 20 paquetes de papas, 4 paquetes de mercancía China, 115 cajas de bienes enlatados, 6 barriles de salmón, 15 paquetes de camarones, 36 paquetes de golosinas, 100 paquetes de herramientas, 10,000 libras de arroz. Todo esto estaba a bordo del navío cuando encalló en la costa...

La tripulación del *San Blas* era: capitán, Joseph F. Cattarinich; oficial al mando, James Mainwaring; segundo oficial, J. W. Ramsay; tercer oficial, Paul Dittke; ingeniero en jefe, (Continúa en pág. 3). W. H. Dixon; primer asistente de ingeniero, C. Tiernan; segundo asistente ingeniero, B. Buress; tercer asistente ingeniero, W. Dunlevy; sobrecargo, R. C. Morton; cirujano, H. C. Dukes, M. D; camarero en jefe, J. L. Lawton; bodeguero en jefe, W. Blossom; camarero de tercera clase, John Baker; mozo de tercera clase, R. Morlena; cocinero en jefe, E. Austin; segundo cocinero, W. Jones; panadero, A. Ibarra y J. Johnston; carnicero, L. Eichberg; *pantryman*, J. Brockley; ayudante en el comedor (“*messboy*”), W. Cowes; camareros, J. González, T. Francisco, T. Blackenhorn, J. Williams, V. Boguero, V. Henly; vigilante del salón, H. Wiston; contra maestre, Petro Modeer; cabos de mar, Thomas Cleland, Charles Modeer, G. Guillen, J. Alexander; marineros, Robert Gómez, José Ybarra, Tiburcio Silva, Simón Morales, Telesfaro Sotro, Nathaniel Hernández, Juan Trigueros, Manuel Malka; ayudante en el comedor (“*messboy*”), Bohemia Samoro; bomberos, J. Madrigal, T. Salgarde, B. Gutiérrez, M. Rojas, G. Smith, J. Lock; acarreadores de carbón, S. Flores, A. García, A. Moreno, E. Rivera, F. Múnez, A. Flores; ayudante del comedor, A. Torres.

Lista pequeña de pasajeros

No había pasajeros de cabina y solamente tres en tercera clase. Estos últimos eran L. H. Whitehouse, William Hunins y G. S. Kean. Aparte de estos había cuarenta y cuatro chinos en tercera clase cuando el navío dejó puerto, pero la mayoría dejaron el barco en el primer puerto mejicano. Las posibilidades son que muchos de ellos se encuentran de vuelta en San Francisco.

La impresión general en los círculos navieros es que el *San Blas* encalló el martes (17 de diciembre) en la noche durante una neblina espesa. El capitán Cattarinich es conocido como uno de los navegantes más cuidadosos en la costa y la pérdida de su barco será determinada como un accidente inevitable.

El *San Blas* fue construido por John Roach & Co. en Chester, Pensilvania, en 1882. Tenía 2,075 toneladas con carga y 1496 toneladas netas. Su longitud era de 283 pies. No tenía casco doble, por lo que las posibilidades de salvarla son muy escasas. Ella probablemente hará un punto en la línea costera enseñando el lugar donde la Pacific Mail perdió otro navío.” (*The San Francisco Call*, diciembre 19, 1901. Págs. 1 y 3).

En *The Daily Journal* aparece una noticia sobre un comunicado enviado por el cónsul general de San Salvador a Washington:

“El Vapor San Blas está a Salvo”

“Washington dic. 20. —Un despacho fue recibido hoy por el Departamento de Estado enviado por el Cónsul en San Salvador donde dice que el vapor San Blas, que hasta este momento había sido reportado perdido, está en la costa cerca de La Libertad y los pasajeros están a salvo” (*The Daily Journal*. Dec. 20, 1901).

En mi opinión, aquí hay una confusión por parte del cónsul, quien especifica la ubicación del barco que había sido reportado como perdido “heretofore reported lost”. Cuando un vapor era considerado perdido o “pérdida total” significa que ha quedado inutilizado y no puede repararse. No significa que se desconoce su ubicación. Siempre fue conocido el lugar donde encalló el *San Blas* y me parece que el cónsul creyó que se desconocía su paradero.

Después de que el *San Blas* se queda encallado en las rocas de esa playa en La Libertad, aparecen otros artículos que aportan mayor información sobre las circunstancias del accidente y hechos posteriores. Algunos tripulantes que viajaban en el *San Blas* describen sus experiencias durante la tragedia. Nuevamente, en *The San Francisco Call* de enero 8 de 1902 (22 días después del accidente) aparece escrito el buen manejo de la situación por parte del capitán Cattarinich y el relato de dos tripulantes que viajaban en el vapor:

“EL CAPITÁN SE QUEDA JUNTO A SU NAVE

El capitán del San Blas se queda en vapor encallado

El Newport (vapor) trae gente que estaba a bordo de nave accidentada

”El (vapor) Newport de la Pacific Mail Steamship Company arribó desde Panamá y puertos de escala ayer. Entre las personas que llegaron están el sobrecargo, el primer asistente del ingeniero; el cirujano y el bodeguero del vapor accidentado San Blas; también Thomas Duna y Paul Jesurun, quienes eran pasajeros en la nave.

”El San Blas estaba en su ruta hacia Panamá, cuando encalló en un arrecife cerca de Acajutla. Se hizo todo lo posible para salvar la nave, pero sin logro. Ella fue (colisionó) fuerte y rápido contra las rocas la última vez que fue vista

y su cubierta con agua. Las personas que llegaron en el Newport dicen que ella es una pérdida total y que todo su cargamento está en el fondo del mar o regado en la playa.

”Thomas Dunn era un empleado del pagador en el buque militar de Estados Unidos Concord. El viajó a Panamá en el San José después del naufragio y allí abordó el Newport. El dijo:

”Estábamos a varias millas bajo Remedios (Punta Remedios) cuando el San Blas colisionó en tierra. Había alguna excusa para la catástrofe, ya que estábamos bajo una neblina y el navío estaba en baja velocidad (“slow bell”). El Capitán Cattarinich hizo todo lo que estaba en su poder para salvar la nave, pero ella colisionó contra una piedra y quedó allí suspendida. La última vez que la vi estaba suspendida como una balanza y se mecía de lado a lado con la marea. La parte de abajo estaba completamente arrancada de ella y debo juzgar que fue una pérdida completa.

”Ella llevaba una tripulación de sesenta tripulantes y sesenta pasajeros. De estos, ni una sola alma se perdió. Casi todos se subieron a los botes (salvavidas), pero el capitán y la tripulación se quedaron en el barco. Todavía estaban allí cuando pasamos el naufragio en nuestro viaje a casa en el Newport” (*The San Francisco Call*, miércoles 8 de enero de 1902. Pág. 5).

El casco del barco se rompió

“El sobrecargo R.C. Morton tiene mucho que decir en bien de sus compañeros oficiales y todos los que estaban relacionados al San Blas. Su historia es la siguiente:

”Eran las 7:00 de la noche cuando zarpamos de Acajutla, y a las 11:00, debido a una espesa niebla y la equivocación del Capitán Cattarinich quien confundió las luces de algunos pescadores en la playa cinco millas al norte de La Libertad, el barco encalló a unas cuatro millas de ese puerto. Colisionó sobre las rocas y toda la parte inferior del barco fue arrancada. En ese momento, el San Blas viajaba a toda velocidad. Inmediatamente se llenó de agua hasta la cubierta principal, y para aumentar a la seriedad de la situación, todas las luces se apagaron a un minuto de después de la colisión.

”El mar estaba quebrando alto, rompiendo sobre la embarcación, y no fue sin dificultad que los pasajeros fueron transferidos a los botes (salvavidas), los marineros sin embargo, por orden del capitán, se mantenían cerca del barco. Se tomaron algunas precauciones y cuando se llegó a la conclusión que la nave estaba segura sobre las rocas, el Capitán Cattarinich decidió que sería más seguro subir a bordo a los pasajeros nuevamente hasta el amanecer, ya que la noche estaba oscura y el mar corría fuerte.

”Los botes fueron subidos y todas las manos, excepto la de los marineros a cargo de los botes, fueron puestas a bordo del navío naufragado, manteniendo los botes al lado listos en caso de necesidad urgente. Al amanecer, después de una espera ansiosa, los botes fueron bajados nuevamente con los pasajeros y en procesión remaron hacia La Libertad, a través de un mar pesado, fuerte y obstinado. El viaje cobró la fuerza de los marineros y al llegar al puerto estaban casi exhaustos.

”Al momento del accidente el Capitán Cattarinich estaba en el puente junto al Segundo Oficial J. W. Ramsey.”

Historia de un pasajero

“Paul Jeserun dice que abordó el vapor en La Libertad (aquí hay un error del periódico o del señor Jeserun ya que el *San Blas* sale de Acajutla hacia La Libertad) y había estado a bordo solo dos horas cuando ocurrió el accidente. También dijo:

”Era una noche clara y el mar estaba suave. El San Blas colisionó con la piedra a las 11:00 de la noche, justo después que los pasajeros se habían retirado a sus camarotes. La nave debió pegarle a la piedra a la mitad del barco y el agua entró a los cuartos de máquinas con una fuerza terrible. Justo cuando el barco colisionó todas las luces eléctricas se apagaron y tuve gran dificultad en llegar a cubierta. En cuanto descubrí cuál era el problema regresé a mi camarote y aseguré mi dinero y salvavidas.

”Al principio hubo un poco de pánico pero el Capitán Cattarinich recorrió y le dijo a todo el mundo que no había peligro. Todas las mujeres fueron bajadas en los botes, pero después fueron subidas y todo el mundo se quedó a bordo del San Blas esa noche.

”En la mañana todos fuimos llevados remando hacia Acajutla (La Libertad) y fuimos bien cuidados. No puedo dar suficientes elogios al capitán, oficiales y tripulación por la forma en que actuaron.

”Jesurun pasará pocos días en esta ciudad y después regresará a su casa en Europa”. (*The San Francisco Call*. Miércoles 8 de enero de 1902. Pág. 5).

Según las noticias en los medios y relatos de los señores Jesurun, Morton y Dunn, la colisión del *San Blas* fue debido a un error del capitán Cattarinich al acercarse mucho a la costa antes de llegar al puerto de La Libertad. Esto ocasionó que la embarcación encallara en las piedras que forman la península donde desemboca el río Comasagua. Dos versiones confirman que había neblina, y una, que el capitán observó “luces de pescadores” y confundió el lugar con el puerto de La Libertad, acercándose demasiado a la costa. Es interesante notar que actualmente algunas personas del lugar mantienen la tradición oral que afirma la equivocación del capitán al observar luces en la playa y creer que había llegado a La Libertad. Parece que el capitán Cattarinich era un navegante reconocido y respetable, ya que la prensa es muy benevolente a pesar del error cometido.

En El Salvador, las consecuencias de este naufragio causaron conmoción, especialmente en los puertos que eran visitados por el vapor, y este accidente se dio a conocer en algunos medios. Después que el *San Blas* encalló en la costa y los pasajeros llegaron salvos a La Libertad, fue necesario rescatar todo el cargamento posible, especialmente el correo y alguna mercadería que transportaba. El 23 de diciembre (seis días después del naufragio) se reunieron en el puerto de La Libertad el capitán Cattarinich, el comandante y administrador de Correos del puerto de La Libertad y el interventor de esta oficina (*Diario Oficial* del 1 de enero de 1901. Tomo 52).

En esta reunión se practicó una inspección de la correspondencia desembarcada y rescatada del barco. En esta acta se menciona: “Vapor ‘San Blas’ que encalló como á cinco millas de distancia de este puerto poco más o menos a las once de la noche del día diez y siete de los corrientes...” (Ibid). Se hizo un recuento de los sacos y paquetes que fueron traídos a tierra, habiendo un total de 22 sacos, 27 paquetes y cuarenta y cinco cartas. Todo fue colocado al sol para secarlos pero se hizo muy difícil debido a los fuertes vientos de diciembre (Ibíd).

Se trató de abrir cuatro sacos de correspondencia, pero el contenido estaba tan dañado que fueron remitidos a San Salvador, ya que tampoco fue posible asolearlos. Se hizo constar en el acta que todos los sacos fueron recibidos en muy mal estado y que todavía se hacen esfuerzos para recuperar correspondencia que se encuentra en el naufragio.

Posteriormente, al finalizar la elaboración de esta acta, llega una comisión de San Salvador compuesta por los señores D. Walter de Sola, D. L. Imberton y D. John Shilling, comerciantes de esta ciudad.

VII. Advertencias y recomendaciones

El pecio “SS San Blas” es uno de los sitios arqueológicos subacuáticos más importantes en El Salvador. Este buque de vapor perteneció a la empresa Pacific Mail Steamship Company y fue parte de la flota de navíos que transportaban bienes, productos y pasajeros entre los puertos de California, México, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Muchos de estos productos y personas llegaban a la ciudad de Panamá y tomaban el ferrocarril hasta Colón, donde posteriormente abordaban otro vapor hacia el noreste de Estados Unidos, completando la ruta San Francisco/Nueva York. La Pacific Mail Steamship Company fue una de las empresas que ayudaron a unir Norteamérica y desarrollar a Estados Unidos como nación industrializada, al mismo tiempo influyendo en la economía de los países centroamericanos. El vapor *SS San Blas* fue un eslabón en la historia de la navegación del Pacífico durante finales del siglo XIX.

Con el objetivo de documentar y proteger este pecio es necesario realizar un proyecto de arqueología subacuática que incluya delimitar el área que comprende el sitio arqueológico para una protección efectiva. Este proyecto debe tomar en consideración contacto y comunicación con las comunidades locales incluyendo a los propietarios de los negocios frente al pecio y en especial los ostreros y pescadores que extraen fragmentos de metal y objetos. Esta es una parte clave del proyecto, ya que el peligro inmediato que enfrenta este sitio arqueológico es el saqueo y la depredación por parte de estas personas que buscan el sustento diario. Una acción inmediata podría ser enviar notificaciones oficiales a las autoridades del puerto de La Libertad, incluyendo el alcalde, la Policía Nacional Civil y la Fuerza Naval, informándoles sobre la importancia de este sitio y que actualmente se encuentra protegido bajo la Ley Especial de Protección al Patrimonio Cultural. También sería muy conveniente notificar al lugar

donde se compra el hierro extraído y evitar que el metal proveniente del pecio sea comprado.

El “SS San Blas” es el único patrimonio subacuático identificado en el departamento de La Libertad hasta ahora y su importancia histórica así como potencial turístico apenas se empieza a descubrir. Por último, es necesario hacer conciencia sobre la importancia del patrimonio cultural subacuático y la necesidad de protegerlo para las futuras generaciones.

Referentes bibliográficos

Chandler, Robert y Stephen J. Potash. *Gold, Silk, Pioneers & Mail*. The Glencannon Press. Palo Alto, California. 2007.

Delgado, James. *To California by Sea. A Maritime History of the California Gold Rush*. University of South Carolina Press. 1990.

Diario Oficial. Marzo 10 de 1883. Tomo 14, Número 59.

Diario Oficial. Marzo 13 de 1883. Tomo 14, Número (?).

Diario Oficial. Enero 1 de 1901. Tomo 52, Número 1.

Diario Oficial. Diciembre 18 de 1901. Tomo 51, Número 298.

Gallardo, Roberto. Proyecto “Delimitación de un área de protección para el pecio SS Douglas (Sakkarah). Documento inédito depositado en el Departamento de Arqueología del Museo Nacional de Antropología Dr. David J. Guzmán. 2011.

Inmigrant Ships Transcribers Guild. Documento aduanal presentado el 3 de mayo de 1893. National Archives and Records Administration. Film M1410, Rollo 1. Transcrito por Fran Tyler. 1893.

Documento aduanal presentado el 2 de febrero de 1894. National Archives and Records Administration. Film M1410, Rollo 1. Transcrito por Fran Tyler.

Marine Engineers Beneficial Association No. 35. 1900 Directory Members 1900.

Meinert, Charles. George W. Nellis Jr. – 1887. *En The Wheelmen*. En American Journeys. thewheelman.org. 2001.

The Daily Journal. 1901. Noticia publicada en diciembre de 1901.

The Morning Call.

- 1890 Anuncio publicado en mayo 15. Pág. 3
- 1890 Anuncio publicado en noviembre 19. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en enero 16. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 16. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 17. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 21. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 22. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 24. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 25. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en marzo 26. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en julio 14. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en julio 18. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en septiembre 14. Pág. 3
- 1891 Anuncio publicado en septiembre 21. Pág. 3

The Salt Lake Herald. Pág. 3. 1883. Artículo publicado enero 15 de 1883.

The San Francisco Call. Pág. 25. 1895.

Artículo publicado en mayo 19 bajo “The Commercial World”. 1898.

Artículo publicado 3 de octubre de 1898. Pág. 5. 1901.

Artículo publicado el 30 de noviembre de 1901. Pág. 7. 1901.

Artículo publicado 19 de diciembre de 1901. Págs. 1 y 3. 1902.

Artículo publicado 8 de enero de 1902. Pág. 5.