

## UN BARCO LLAMADO *LOGOS*

Miguel Vásquez Muñoz \*

A fines del año 2003, visitó Valparaíso el *Logos II*, un buque librería que forma parte del proyecto Operación Movilización, la cual es una organización misionera evangélica, iniciada en la década del 60 en EE.UU., donde actualmente 3000 voluntarios de todo el mundo trabajan en más de 90 países, incluyendo los barcos *Logos II* y *Doulos*.

El *Logos II*, está tripulado por 200 personas de cuarenta nacionalidades que recorren el mundo difundiendo el cristianismo, y que permaneció en el puerto desde el 25 de octubre al 12 de noviembre, ofreciendo al público más de 4000 títulos de libros de tecnología, ciencia, deportes, hobbies, cocina, artes, filosofía, infantiles y religiosos.

Su visita, no me llamó la atención mas allá que el de relacionar su nombre con otro “Logos” (Palabra, en griego), también buque librería y que conocí en otras circunstancias en las aguas del canal Beagle y cuyos detalles los he compartido en algunas tertulias de fin de semana con amigos que vivimos de recuerdos marineros o amigos civiles que disfrutaban de historias que ellos nunca se podrían ni siquiera imaginar. Sin embargo, cuando el *Logos II*, ya había dejado la bahía de Valparaíso, recibí en mi oficina, un obsequio, envuelto en sobrio papel de regalo, que por su tamaño pensé que era la agenda típica que hacen llegar algunas Empresas a fin de año a sus clientes relacionados.

No, no era lo que yo pensaba, era un libro, titulado “Un barco llamado Logos” y que además venía dedicado en forma manuscrita, cuyo texto transcribo a continuación: “Hola Sr. Miguel, muchas gracias por su participación en el rescate de nuestra tripulación el 5 de enero 1988. Somos muy agradecidos por la ayuda que la Armada de Chile nos dio. Que Dios lo bendiga. Samuel Scott, Irlanda del Norte, tripulante del *Logos*.”

La presente historia se remonta al de 4 de enero de 1988, fecha muy especial en la vida de cuatro Capitanes de Corbeta que llegamos ese día a Puerto Williams, a cumplir una de las más hermosas misiones que la Marina le entrega a sus Oficiales, asumir el mando de un buque.....bueno, en realidad los buques que nos esperaban no eran muy grandes, más bien eran lanchas, pero ¡qué hermosas y poderosas se veían amarradas en el muelle, pintadas de negro, guerreras, relucientes!

Efectuados los saludos de rigor en el Distrito Naval Beagle, zarpamos esa misma tarde hacia el Este, junto a los Comandantes que nos entregarían el mando, a reconocimiento de la zona.

Fue un día de nuevas sensaciones; desplazarse en la mar, en zona de canales, a altas velocidades, no es algo a lo que uno esté acostumbrado. Prontamente quedó atrás el paso Mackinlay, que en vez de las cuatro tradicionales caídas, cuidadosamente trazadas, y que en más de una oportunidad me correspondió navegar como Oficial de Guardia a bordo de una fragata o destructor, a 12 nudos, esta vez fue navegado casi en línea recta, viendo pasar muy cerca la costa, los huiros, los bajos, las rocas.....todo demasiado cerca y rápido. Tomamos algunos atracaderos y fondeaderos del área, nos detuvimos frente al islote Snipe para reconocer su desembarcadero, los peligros que lo circundan tales como el islote Solitario y algunos bajos.

Llegada la noche, nos dirigimos a Puerto Toro, frente a la isla Picton, para atracarnos en su muelle y descansar algunas horas antes de reiniciar, al día siguiente, la navegación que contemplaba continuar hacia el Este, pasar por las islas Nueva y Lenox, y rodear por el Sur a la isla Navarino.

Después de cenar y habiendo terminado la conversación relativa a las experiencias vividas, vino el momento del sueño agradable y reparador, plagado de nuevas imágenes marineras.

Pero, duró poco. En la madrugada del 5 de enero, se recibió en la radio, un llamado de auxilio de un buque en peligro, el *Logos*, y cuya posición estaba muy cerca de nosotros, a sólo 8 millas.

¡Diana de emergencia, arranca motores y larga! fueron una sola actividad, dirigiéndonos con prontitud al llamado del deber.

¿Qué había pasado? El *Logos* había zarpado a las 19:30 del 4 de enero desde Ushuaia, con rumbo Este (atrasado en tres horas con respecto a su programa), llevando a bordo al Práctico argentino que lo conduciría por las aguas del canal Beagle hasta su boca occidental. Para continuar la narración y conocer qué sucedió a bordo de ese buque, me apoyaré en algunos fragmentos del relato que hace de la situación la escritora Elaine Rhoton, quien se encontraba a bordo el día de la emergencia.

A las 23:30, el Capitán del buque (que en ese momento se encontraba durmiendo en su camarote) recibe un llamado telefónico: -¿Puede venir enseguida al Puente?- le preguntó el Segundo Oficial que estaba de guardia.

El Capitán Stewart no tuvo que mirar afuera para saber que el tiempo había empeorado. El barco se inclinaba a babor. Notó que el viento era muy fuerte. Debido a la estrechez del canal, no había agua suficiente para que el viento pudiera levantar grandes olas; pero eso no significaba que no había viento.

Todavía luchando por sacudirse del profundo sueño y mantenerse alerta, el Capitán llegó al Puente. Allí se le dio la novedad de que el Práctico quería desembarcarse. La lancha de prácticos, pesada y difícil de maniobrar, seguía al *Logos*. El patrón de la lancha no quería arriesgar su embarcación, bajo las peligrosas condiciones de tiempo. Él había presionado al Práctico para salir lo más pronto posible y mientras estuvieran en aguas tranquilas.

-Pero no hemos salido del canal, todavía- , objetó el Capitán del *Logos*. -No hay ningún peligro en lo que falta del canal- , le aseguró el Práctico, y enseguida le señaló en la carta la ruta entre los únicos dos obstáculos que quedaban antes de llegar a mar abierto: los islotes Snipe y Solitario.

-¿Lo dejo ir o no?-, se preguntaba el Capitán. Después de todo hay un solo pasaje que atravesar. El Práctico conoce estas aguas, si él dice que no hay peligro... -Está bien-, consintió el Capitán, aunque sin deseos, -si Ud. está seguro de que no hay peligro en navegar por ese pasaje, entonces puede irse-.

El Práctico, muy impaciente por marcharse, le volvió a asegurar que todo iría bien. El desembarco no fue fácil, tres fueron los intentos de dejar la escalera, concluyendo con un salto a la lancha, la que se alejó rápidamente hacia Ushuaia.

El desembarco les había tomado de ocho a diez minutos. Durante ese lapso, el *Logos* había aminorado su velocidad y había sido arrastrado muy cerca de la punta oeste del islote Snipe. Ya más tranquilo al saber que el Práctico estaba en su lancha, el Capitán Stewart dio la orden de alejarse del islote y dirigirse al canalizo recomendado.

Mientras el barco giraba lentamente a babor, el Capitán se dio cuenta que se acercaba peligrosamente al islote Solitario (por estribor). Inmediatamente dio órdenes de alterar el curso para esquivarlo a tiempo. Lo que ocurrió después fue algo completamente inesperado para el Capitán.

Antes de irse, el Práctico le había dado instrucciones claras acerca de la ruta a seguir usando el radar. La posición de los islotes, incluyendo los bajos, estaban bien marcados en la carta; pero había otro obstáculo importante. El Capitán, no familiarizado con esas aguas, no sabía nada de ello. Las aguas que corrían del noroeste entraban en el estrecho creando una corriente muy fuerte. La corriente empujaba el barco con gran fuerza hacia las rocas que rodean el islote Solitario. Mientras el buque giraba para pasar entre los islotes, también salía de la protección de la costa y se encontró de pronto arrastrado por el impacto de un viento muy fuerte. Sin poder combatir esas dos fuerzas poderosas, el barco no pudo seguir el curso trazado.

-¡Esto es extraño!-, exclamó el Capitán, -no estamos avanzando-. El barco se detuvo. La sensación de quietud era tan fuerte que el Capitán verificó las maquinas para ver si habían parado. No, ellas estaban moviéndose a ciento cinco RPM. El Capitán se dio cuenta de que estaban atrapados en medio de una corriente muy fuerte. En dos minutos, el barco había abatido más de 300 metros a estribor. Con una serie de sacudidas violentas, el barco chocó con los roqueríos que despiende el islote Solitario.

Al escuchar y sentir el choque, el Capitán ordenó parar las máquinas inmediatamente. Eran las 23:55 del 4 de enero de 1988”.

¿Por qué el buque zarpó con tres horas de atraso? ¿Por qué el Práctico decidió dejar el islote Snipe por el Sur, de noche, por aguas chilenas? ¿Por qué éste se desembarcó adelantadamente, haciendo caso al patrón de la lancha de prácticos? ¿Por qué el Capitán del buque estaba durmiendo durante la navegación por pasos difíciles? Son interrogantes que no pretendo dilucidar en esta narración, sólo mencionar que como en todo accidente, siempre es la acumulación de errores y circunstancias negativas, lo que desencadena la tragedia ... y ésta no fue la excepción.

Lo que siguió a continuación, debió haber sido muy duro para la tripulación del buque. A la sorpresa inicial de haber varado, despertando súbitamente, siguió la incertidumbre de lo que realmente estaba pasando, ya que se desprende de la narración en el libro, de que siempre a bordo se tuvo la impresión de que los daños eran menores y que la situación no era grave, pero a medida que pasaban las horas y el agua comenzaba a inundar las cubiertas, empezó a producirse una peligrosa escora a babor en el buque, lo que llevó al Capitán a dar la orden que no quería pronunciar ... “Abandonar el Buque”, a las 05:10 hrs.

Y ahí estaban las torpederas, listas a brindar su ayuda a un hermano del mar en apuros, a las que se había sumado el patrullero *Fuentealba*. Desde los buques observábamos el movimiento de personas que había en el *Logos*, no se apreciaba pánico, todo era en silencio y ordenado, se notaba que la dotación había recibido entrenamiento para situaciones de emergencia, los botes salvavidas del buque estaban siendo arriados, eran seis en total, algunos con problemas debido a la escora, pero en definitiva lograron su objetivo y embarcar a la totalidad de la tripulación. Dos de los botes tenían motor, por lo que tomando a remolque los otros botes a remo, los fueron llevando al costado de una torpedera y del patrullero. Aproximadamente a las 05:45, todos estaban embarcados, a salvo. Sólo hubo un pequeño inconveniente pero que, con criterio y la frialdad que ameritaban las circunstancias, fue superado con rapidez; un grupo de los misioneros, en uno de los botes, no deseaba subir a bordo de la torpedera; el motivo, que el buque era de guerra y mostraba cañones y torpedos. No recuerdo quién fue el que los convenció de que Dios fue el que nos puso en su camino para auxiliarlos. Dada la extrema sensibilidad y estado de shock que estaba sufriendo esa gente, se decidió enfundar el armamento, ante lo cual el embarco se produjo sin mayor demora.

Allí quedó el buque, herido, abandonado, acostado sobre su costado de babor, un triste espectáculo para los navegantes; poco a poco fue girando, hasta quedar con su proa hacia la costa chilena. Su rescate, es decir sacarlo de entre las rocas y ponerlo a flote, era prácticamente imposible, los costos de la operación no lo justificaban, por lo que sus dueños resolvieron dejarlo en el lugar y regalar a la Armada todo aquello que fuese rescatable. Aún permanece allí, ya no muestra su color blanco de antaño, el óxido se apoderó de su casco y estructuras, yace como mudo protagonista de un desastre que pudo haber sido de proporciones, pero esta vez Dios quiso que sólo el material fuese el afectado de muerte y no los seres humanos que lo tripulaban.

87 personas, entre hombres, mujeres, niños, y unas pocas pertenencias, se embarcaron en la torpedera *Fresia* (la dotación de la lancha era 18). Tranquilamente, recibidos y adoctrinados por el Segundo Comandante del buque, un amable, correcto y profesional Subteniente, fueron acomodándose en entrepuentes y pasillos, y entre cánticos y alabanzas de agradecimiento a Dios, pusimos rumbo a Puerto Williams a dejar nuestra preciada carga. Ahora, la navegación no fue tan rápida ni arriesgada

como la del día anterior cuando iniciamos el reconocimiento de la zona, las condiciones de peso y estabilidad habían variado considerablemente, y se notaba. Inmediatamente desembarcados los rescatados, zarpamos nuevamente a continuar con nuestra tarea inicial, reconocimiento del área de operaciones.

En total, ciento treinta y nueve personas fueron evacuadas del *Logos* por los buques chilenos, entre las edades de seis semanas hasta cincuenta y nueve años. A pesar de todas las adversidades, ni una sola sufrió daño alguno; dejadas todas ellas en Puerto Williams, fueron atendidas con gran amabilidad y solicitud por su población, proporcionándoles ropa de abrigo, comida y alojamiento. En tres días la mayoría del personal del *Logos* fue llevado a Punta Arenas, donde iglesias de diferentes denominaciones respondieron a la crisis apoyándolos en su desgracia con hospitalidad y amor cristianos.

Este fue mi nexo con el *Logos* y que llevó a un ex tripulante de ese buque (ahora embarcado en el *Logos II*), que supo de mi existencia, a enviarme un libro que me hizo revivir con más intensidad esa experiencia marinera, ya que me permitió conocer “la otra parte”, la de aquellos que sufrieron el rigor y la fuerza de nuestra naturaleza en la zona austral, pero que sin embargo también conocieron la solidaridad y profesionalismo de los hombres de mar de la Armada de Chile, materializados en todos y cada uno de los Oficiales y Gente de Mar que estuvieron presentes en el rescate, todos actuando bajo un solo objetivo: “salvaguardar la vida en el mar”.

\* \* \*

---

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Comandante de la PTF *Fresia*, el año 1988, en el grado de Capitán de Corbeta.