



EL PASO DEL KIRKE

Por
J. S.

Son muchos los marinos que al mando de una nave en la región austral debieron afrontar el difícil paso del Kirke, ruta obligada a Puerto Natales en el Seno de Última Esperanza. Creemos no equivocarnos al decir que todos ellos recuerdan esta maniobra con gran respeto, como también "los dolores de cabeza" que sin duda les depararon sus preparativos...

Las corrientes de flujo y reflujo, que son muy intensas, impiden el gobierno del buque, especialmente en la angostura, y por ello sólo debe pasarse durante la estoa. Aumenta el peligro la existencia de una roca en mitad del paso, lo que lo hace aún más angosto.

Nuestro derrotero da instrucciones precisas para cruzarlo, pero queremos en estas líneas mencionar algunos aspectos

muy singulares, fruto de la experiencia de los Comandantes, prácticos y conocedores regionales que lo han pasado. Ellos se refieren principalmente a la forma de conocer práctica y efectivamente el momento de la estoa, pues los cálculos de las bajas y pleas de las tablas raramente coinciden, y las duraciones del flujo y del reflujo son en extremo irregulares.

En primer lugar, dichas experiencias recomiendan tomar el canal con la corriente en contra, permitiendo ello un mejor gobierno a la vez que el buque avanza lentamente al contrarrestar con la máquina el efecto de la corriente... y da tiempo y tranquilidad para esperar la hora precisa de la estoa. Con corriente a favor, el paso se hace tan rápido que el buque se va encima de la angos-

tura en escasos minutos y si no se ha calculado bien la estoa. . . , bueno, ya es difícil arrepentirse.

Para observar el cambio de la corriente hay varias normas. La más práctica y conocida es el envío de un cutter o embarcación menor a la angostura, que avise al buque por medio de una señal, el momento de la estoa.

Antiguamente existía un tangón en la ribera sur del paso, del cual pendía un cabo con un flotador, el que en posición vertical indicaba la ausencia de corriente o bien extendiéndose a uno u otro lado mostraba si la corriente era vaciante o llenante. De este viejo sistema quedan sólo los restos.

Cuando se espera la baja, es fácil también apreciar la estoa mirando el contorno de la costa, cuyo contacto con el agua está visiblemente señalado por una franja que corresponde a la altura de marea, que es conocida. Se suma a esta observación visual, la quietud de los sargazos que hay en sus bajíos y las ramas de algunas plantas que cuelgan desde la orilla, las que toman una posición más o menos horizontal, según sea la intensidad de la corriente.

Algunos viejos marinos regionales recomiendan también verificar la estoa observando a ciertas avecillas marinas que suelen posarse en sus aguas, pero únicamente cuando éstas están quietas y sin los remolinos propios de las fuertes corrientes.

No faltan otros que creen en la ley del "corcho" o del "palo flotante" —esto, por supuesto, para buques pequeños— vale decir: dejarse lisa y llanamente arrastrar por la corriente a favor, adu-

ciendo que el palito éste nunca llega hasta la orilla. . . y que el buque tampoco. Nos parece que el paso del Kirke se ha realizado más de una vez en tal forma, pero dudamos que voluntariamente.

Hace algunos años, en 1938, el buque mercante "Tarapacá" quiso, al parecer, pasar la angostura a su manera y sin dar oídos a las viejas experiencias que hemos recordado. Los fuertes remolinos impidieron el gobierno del buque y al vararse en la roca que antes mencionáramos, quedó cual compuerta obstruyendo el paso hacia Natales. Permaneció allí por un largo tiempo hasta ser desvarado después de una feliz maniobra. Los regionales nunca han olvidado al buque-compuerta.

No se recuerdan otros casos de varadas o accidentes en el Kirke. Ello significa que la pericia de nuestros marinos se ha sobrepuesto a las dificultades que nos ha deparado la madre naturaleza.

Pero no hay duda que el mejor indicio es el propio buque que al contrarrestar la corriente con sus máquinas, va notando gradualmente su disminución y cuando ésta llega a uno o dos nudos quiere decir que ha llegado el momento: "Toda fuerza avante" y tomar resueltamente la enfilación. Habrá siempre algunos escarceos que dificulten el gobierno, pero con la máquina a toda potencia no hay problemas. . . , en pocos instantes se abre al navegante un hermoso y amplio canal, al final del cual, a unas cuantas millas de navegación, aparece primero el golfo Almirante Montt y luego el Seno Ultima Esperanza, en cuya margen oriental está empotrado el pequeño y pintoresco Puerto Natales.

