

COMISION DE FAROS AL OESTE



Por

Julio SANTIBANEZ Escobar
Contraalmirante (R), Armada de Chile

Para el Instituto Hidrográfico en el
día de su aniversario.



tipo "escampavía". Su nombre es "Aguila".

EDIANOCHE de un frío invernal en Punta Arenas. Se alista para zarpar un pequeño barco de la Armada del

De esto hace ya muchos años, casi medio siglo.

Sin embargo, la "Comisión de Faros al Oeste" que desempeñó este buque fue en muchos aspectos extraordinaria y por lo tanto digna del recuerdo.

Esta es la simple razón de estas líneas. Tal vez pudiera haber otra y sería la de divulgar lo que suele ser la vida de mar en la inclemente región magallánica.

El zarpe

Tras las maniobras iniciales de soltar las amarras que aseguran el barco al muelle fiscal, suenan estridentes los telégrafos de máquinas y el giro inmediato de la hélice batiendo el agua, la cubre de blanca espuma.

El casco se desprende lentamente del atracadero hacia el mar libre.

Los tripulantes en cubierta van de un lado a otro según las necesidades de la maniobra, rechinan los huinches al recoger las espías. Las voces de mando se van en el viento y en pocos minutos la faena del zarpe ha terminado.

Las luces de cubierta y las de posición rojas y verdes, junto a los reflejos de las claraboyas sobre el mar en la noche obscura, dan al buque la visión expectante de un monstruo en movimiento.

Cargado hasta en cubierta, llevando víveres, tubos de acetileno, tambores de combustible, carbón materiales de construcción, repuestos de máquinas, etc.

Los enseres de casa de los fareros que van a los faros o regresan del feriado son fácilmente reconocibles. Más parece el barco una bodega flotante al aire libre, que una unidad de la Armada.

Sin embargo, es preciso aprovechar la oportunidad porque escasean los medios de transporte y todo se requiere con urgencia.

Distanciado el buque, cae el silencio y la obscuridad sobre el muelle. Los pocos amigos y familiares que fueron a despedir a los marinos se disgregan en apresurado regreso a sus hogares ante el frío de la noche y el fuerte viento.

A bordo, a su vez, los tripulantes miran nostálgicos el puerto. Allí quedaron sus amores, familiares y amigos.

La ciudad es una faja brillante de luces que se alejan bordeando la costa o subiendo las suaves colinas, para finalmente convertirse en un solo resplandor lejano.

Se toca retirada. Es preciso que los tripulantes tengan unas horas de descanso, pues temprano empezarán de nuevo las maniobras habituales de a bordo.

En el puente de mando están el comandante, oficial de guardia y el timonel.

Sopla fuerte viento del weste; el barco cabecea. Chubascos de nieve y agua comienzan a azotar los ventanales del puente, la visibilidad se reduce y es preciso asegurar la posición del buque y estar atento al exterior.

Así llegan las 4 A.M., hora del cambio de guardia. La navegación se ha tornado difícil por el mal tiempo y el comandante permanece aún en el puente.

Faro sin guardián

Se navega muy próximo a tierra en reconocimiento.

Todos a bordo miran afanosos el faro del faro que debe ser reaprovisionado y encendido.

—¡Allí al noreste! —grita finalmente la voz experta del contramaestre, a proa, y en verdad en esa dirección, tras la gris y húmeda cortina de niebla del amanecer, se advierte apenas una luz mortecina. Es el faro que agoniza, lanzando sus últimos destellos al término del combustible.

El barco detiene sus máquinas y minutos después se desprende del costado una chalupa cargada con los acumuladores, llevando, aparte de los bogas, a un farero y un mecánico, todo al mando de un joven oficial.

La mar está mala, el oleaje alto, hay poca visibilidad. La chalupa, al alejarse, tan pronto se la ve en la cresta espumosa de una ola, como desaparece en el seno de otra. En la costa la reventazón es fuerte y peligrosa.

No hay muelle, ni atracadero; es preciso varar la chalupa en una estrecha playita entre las rompientes y los altos acantilados para desembarcar.

Vienen momentos de expectación y zozobra a bordo. El comandante recomendó "prudencia" al oficial de la chalupa, pero en prevención ha ordenado alistar la otra chalupa para prestar auxilio en caso necesario.

Todos están anhelantes escudriñando las inmediaciones del faro donde deben aparecer los tripulantes arrastrando los pesados acumuladores de gas, los cuales será necesario subir a pulso por escarpados y húmedos senderos en la roca, pues el faro está en alto.

El barco, a merced del oleaje y sin poder fondear por la gran profundidad, se balancea desconsideradamente.

Al cabo de más de una hora de preocupación, se oye la voz del comandante, quien con los prismáticos aún pegados a los ojos, dice satisfecho: ¡Ahí están! ¡Ahí están!

Efectivamente, poco después se hace visible a través de la niebla, la potente luz del faro con su intermitente resplandor.

Los acumuladores han sido cambiados. Falta ahora el regreso a salvo de la embarcación.

Vuelven nuevamente los minutos interminables de la espera. El tiempo ha empeorado y se advierten altas las reventaciones en la costa.

De improviso, un punto obscuro sobre el plumizo oleaje coronado de espuma, trae la tranquilidad y la alegría a los corazones. Es la chalupa que regresa.

Comisión cumplida

—“La comisión ha sido cumplida, mi comandante”, dice, no sin cierto orgullo, el guardiamarina de la chalupa, saludando militarmente a su arribo a bordo y luego agrega: “aun cuando hubo momentos difíciles por las rompientes”.

Después se supo que una ola gigantesca había lanzado la chalupa sobre una roca en medio de las rompientes, pero la resaca siguiente la sacó providencialmente de tan peligrosa situación, sin mayores consecuencias.

Los hombres de mar lo saben. Siempre en estos desempeños en contra de los elementos desatados hay momentos difíciles en que el marino expone su vida.

Son los gajes del oficio.

Estas situaciones comunes a la vida de mar son las que en el fondo crean entre los marinos esa hermandad sin jerarquías que el mundo profano poco comprende.

Faro Félix

Terminados los cambios de acumuladores de los faros sin guardián que lo necesitaban, el barco hace rumbo a Faro Félix en la boca oeste del Estrecho. Este es un faro de primera clase, atendido por guardafaros profesionales; posee amplias dependencias habitacionales para el personal, bodegas, etc.

Su alta torre pintada a franjas transversales en rojo y blanco es visible desde gran distancia. Su luz es potente, siendo el segundo después de “Évangelistas”.

Para la descarga del aprovisionamiento existe una pequeña ensenada, cuya entrada la balizan dos hileras de rocas afloradas, en las cuales la mar suele romper fuertemente.

El barco ha llegado de mañana con tiempo en calma y se ha comenzado de inmediato la descarga de los víveres, combustibles y personal con destino al faro.

El guardafaros jefe ha venido poco después a saludar al comandante y ambos charlan amistosamente en la cámara.

La conversación versa sobre la vida dura del farero, especialmente en la zona de Magallanes, el quebrantamiento de la salud y los riesgos del total aislamiento en que vive este personal.

Y es verdad que se requieren condiciones especiales físicas y de carácter para soportar las largas permanencias en los faros. El constante mal tiempo, el silbido trágico del viento huracanado, la lluvia y la nieve que caen sin cesar todo el año, los escasos y descoloridos rayos del sol, en especial en invierno, la fijeza gris húmeda del paisaje siempre igual, se suman fácilmente al aislamiento y desempeño monótono de la custodia del faro.

Por ello se les releva periódicamente, cambiándoseles a faros de clima más favorable y se les dan largas vacaciones.

Sin embargo, no faltan quienes tengan alma de fareros; ellos se adaptan increíblemente a esta vida solitaria y sedentaria.

Se encariñan con “su faro” en forma tal que no desean que se les traslade y quieren siempre volver a él, hasta morir.

Hay otros que al llegar con permiso a los puertos se sienten descentrados con las costumbres de la ciudad y muy luego están pidiendo su regreso.

La conversación ha sido interesante y aun cuando el comandante, como marino avezado, no dejaba de conocer estos puntos de vista, siempre es útil oír la sinceridad y la experiencia.

El comandante ofreció al farero una copa, la cual bebieron gustosos por el “Faro Félix” y el “escampavía tan deseado”, agregó con cierta tristeza el guardafaros.

Al subir ambos a cubierta para despedirse, fueron sorprendidos por el súbito cambio del tiempo. El cielo oscuro y encapotado por el WNW, nubes des-

pedazadas por el viento, cruzaban raudas y amenazantes los áridos picachos de la costa.

El barómetro había bajado bruscamente y aun cuando este instrumento no es de tanta utilidad en la zona magallánica como más al norte para la previsión del tiempo, siempre una caída muy pronunciada es signo inminente de mal tiempo.

La faena de la descarga daba a su término, así es que se ordenó de inmediato alistar el buque para zarpar, pues el tenerlo es poco seguro.

Ráfagas de viento de increíble violencia llegaban ya al buque y el polvo de agua que éstas arrancan de la superficie del mar se hacía presente como preludio de intensidad.

Tempestad desatada

Estos cambios bruscos del tiempo son típicos de la zona magallánica y los marinos lo saben muy bien.

Apenas el buque dejó el fondeadero se hizo presente el alto oleaje del océano. Ráfagas de increíble fuerza golpearon el buque cual fuertes martillazos, tumbándolo sobre la banda opuesta. El mal tiempo se presentaba con extraordinaria violencia. Pudo apreciarse de inmediato que no había otra resolución que prepararse a capearlo. No se estaba al alcance de ningún puerto de refugio, pues la obscuridad de la noche, tan temprana en el invierno de esas latitudes, caía ya definitivamente, apresurada por la tormenta.

El buque fue, pues, alistado, para el mal tiempo. Las tapas de las claraboyas, cubichetes y escotillas fueron cerradas y calafateadas, las trincas de las embarcaciones y la carga, reforzadas.

Todos se apercebieron a una noche de mal tiempo. Ya llegaría el nuevo día y vendría la calma; siempre era así. Por otra parte, sólo quedaba por aprovisionar el faro Evangelistas para dar término a la comisión.

Había, pues, interés en no alejarse de la zona.

Sin embargo, lo que no se sabía a bordo en esos momentos, era que se estaba ante el peor huracán en muchos

años en la zona y que si el barco se salvó de irse a pique, fue gracias a su fuerte construcción y magníficas condiciones marineras y, por supuesto, a las medidas tomadas para su conducción en la emergencia.

Cada minuto se hacía más intenso el viento.

La mar blanca, cual una inmensa sábana, refulgía en la obscuridad de la noche con rara incandescencia.

Inmensas olas, cada vez más altas, rompían sobre el barco en interminable sucesión. Tan pronto subía su casco hasta alturas inconcebibles remontando una ola, como caía en el vacío profundo que seguía a su paso.

Los imbornales no alcanzaban a vaciar el agua recibida. La cubierta era por momentos una piscina cuyas aguas se estrellaban dentro del buque con fuertes golpes.

Los violentos cabeceos y balances no permitían tenerse en pie a nadie que no estuviese amarrado o fuertemente asido a un objeto fijo.

Aun en la mejor posición de capa para la estabilidad del barco era imposible controlar la cantidad de agua recibida.

Las bombas de achique no daban abasto y el agua en la sentina comenzaba a subir.

Los tres oficiales del buque junto al comandante en el puente se miraban unos a otros, silenciosos y preocupados ante la absoluta impotencia.

De pronto apareció en el puente el jefe de máquinas, pálido y empapado hasta los huesos.

—Comandante —le dice—, abajo la cosa está difícil, los barquinazos corren el carbón de las parrillas y no es posible mantener la presión de las calderas, el aire se hace irrespirable con las escotillas cerradas.

El comandante le mira ausente, finalmente le responde: "Aquí tampoco hay bonanza. Se hace lo posible. Si nos salvamos de este infierno se lo agradeceremos al destino. Es imposible ninguna maniobra, no sabemos exactamente dónde estamos. Vuelva abajo y anime a su gente".

A las dos de la mañana en el reloj del puente, se vieron de improviso a través de los vidrios empañados por el agua y la nieve encima, las luces de posición de un gran barco que hacía destellos.

Fueron detenidas las máquinas por algunos minutos; era imposible otra maniobra, esperándose por momentos la colisión o el choque final. Sin embargo, las luces desaparecieron en la cerrazón, tal cual llegaron. Nunca se supo qué barco fue, ni qué pasó. Seguramente algún gran vapor de carga que cruzaba el Estrecho desde el oeste y venía de lejos.

La antena de la radio había volado arrancada de cuajo quedando el buque sin comunicación con el exterior.

Así pasó por fin aquella noche horrible y de pesadilla hasta la llegada de las primeras luces del alba y con ellas el giro al WSW del viento despejándose la atmósfera aun cuando la mar mantenía todavía su altura y agresividad.

La claridad permitió obtener una situación del barco para la cual fueron claves los últimos y lejanos destellos del fiel faro Félix.

Con grandes precauciones fue virándose el buque hasta dejar la mar por la aleta y aun cuando los cabeceos y los golpes de la hélice al salir del agua con la marejada se hacían cada vez más fuertes, se trazó rumbo a Puerto Field, el mejor fondeadero al alcance en la costa norte del Estrecho, a fin de dar un descanso general y normalizar la vida a bordo.

Puerto Field

De fácil recalada, espacioso y seguro, este puerto es uno de los mejores del lado oeste del Estrecho.

Fondeado el buque, se repartió una doble ración de aguardiente o "chica", como se le llama en la jerga marinera, y se procedió a efectuar una ronda para apreciar y corregir los deterioros del mal tiempo.

En cubierta había sido arrancado de su posición uno de los carretes de las espías; el pescante de fierro de la chalupa de babor se encontraba doblado, impidiendo la maniobra.

La antena de la radio había desaparecido. Todo el buque estaba inundado y el agua de la sentina llegaba ya al piso de las calderas. Un poco tiempo más y se habría producido el colapso.

La ropa de cama de las literas y los coyotes estaba empapada.

Se decidió reparar estas averías y permanecer 48 horas en el puerto para zarpas después a Evangelistas, con lo cual se daría término a tan accidentado viaje.

Faro Evangelistas

El último día en Puerto Field fue nuevamente chubascoso y de fuerte viento. El mal tiempo no quería al parecer soltar su presa tan fácilmente. Sin embargo, al día siguiente, señalado para el zarpe, amaneció de calma y despejado. Se navegó, pues, todo el día.

Lo presupuestado era dirigirse a Puerto Cuarenta Días y esperar allí la oportunidad favorable de tiempo para aprovisionar Evangelistas.

Sin embargo, ocurrió lo inesperado. La calma seguía y era completa.

Reparada la antena de la radio, el barco se puso en comunicación con el faro y la respuesta fue favorable. Se hizo, pues, rumbo a él.

Así, con las dificultades inherentes a las faenas en este faro, en que la carga se sube de la chalupa al peñón por medio de un pescante, y la mar boba, resabio del mal tiempo anterior, se dio comienzo a la maniobra con gran entusiasmo del personal, mientras el buque esperaba en el fondeadero.

Al caer la noche el faro estaba aprovisionado.

No es posible referirse a este faro sin recordar que él es la guía principal y fundamental de la navegación mundial para todos los barcos que recalán al Estrecho viniendo del oeste.

Fue inaugurado en 1896 sobre un peñón acantilado e inhóspito de 60 mts. de altura. Este peñón es uno de los cuatro que forman el grupo y están ubicados en la boca misma del Estrecho en pleno océano.

Dirigió su construcción el ingeniero de faros inglés Mr. George H. Slight,

quien fue después, por muchos años, Jefe del Servicio de Faros de la Armada.

Su erección, considerada la altura del peñón, lo escarpado de su contorno, las difíciles condiciones habituales del tiempo y la calidad de su construcción, toda de piedra canteada, resulta una verdadera maravilla. Los escasos visitantes que han tenido la extraordinaria oportunidad de conocerlo, quedan sobrecogidos y admirados de que ello haya sido posible llevarlo a cabo.

Sin embargo, la modestia de este hombre, verdaderamente grande por su esfuerzo, pericia, valentía y tesón, lo ha hecho pasar prácticamente inadvertido, salvo para el pequeño grupo íntimo de sus colaboradores o del Servicio de Faros, y por ello es necesario destacar aquí su nombre y honrarlo con el mejor recuerdo.

El regreso

Terminada la descarga en Evangelistas con tanta suerte, se puso proa de inmediato a Punta Arenas.

El viaje había durado 15 días, de los cuales 10 fueron de mal tiempo. Sin embargo se pudo cumplir en todas sus partes la comisión ordenada.

Hubo de soportar el buque uno de los temporales más fuertes habidos en muchos años en la región. Se expuso constantemente la vida porque así lo exigieron las circunstancias, pero la suerte acompañó al barco, regresándose a puerto sin lamentar pérdidas y con la satisfacción del deber cumplido.

Los hechos del mar se suceden como en tierra pero son menos conocidos porque ocurren en un medio más reducido. Así, si no se les saca del polvoriento archivo de los años, se pierden irremisiblemente en el olvido.

La comisión de faros que hemos narrado es uno de esos hechos memorables dignos del recuerdo.

Esta es la vida del mar, especialmente en nuestra zona magallánica: una constante lucha con los elementos, en la cual el marino está siempre dispuesto a la acción y el sacrificio.

