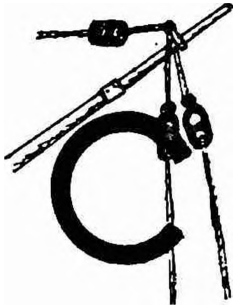


# MISION A HUAFO

Por  
Raúl TORRES Rodríguez  
Capitán de fragata (R)



ADA VEZ que sa-  
líamos en comisión  
de faros, para abas-  
tecer aquellos sin guar-  
dián, o llevar víveres

y demás a los con él, se nos asignaban comisiones extras, como era reponer boyas que habían garreado de su sitio, hacer recorrido y repintado de otras, fondeo de alguna en el sitio en que la anterior había desaparecido, o misiones en algunos puertos o caletas regionales. Eran tareas entretenidas pero no exentas de riesgos y dificultades si el buen tiempo no nos acompañaba. Esta vez, sin embargo, habíamos zarpado sin otra misión, aun cuando a última hora se nos ordenó reponer en su sitio una boya que había garreado de cierto bajo cercano a isla Tranque. Cumplida esto, seguimos a Quellón, con el fin de esperar anuncio por tierra desde Puerto Montt, sobre las condiciones reinantes en isla Huafo, para zarpar oportunamente y amanecer en Caleta Rica, en donde deberíamos desembarcar la carga y personal que llevábamos. Esta consistía en ocho obreros de Puerto Montt y gran parte del material requerido para construir una escala de madera semi permanente en reemplazo de la de cuerdas que llevaba ya veinte

años colgando entre la caleta y la cima del monte, a cien metros de altura, en donde se elevaba el faro; en servicio desde el año 1907.

La "Yelcho", la noble escampavía "Yelcho", la misma del piloto Pardo, la que escribiera una página memorable en la historia naval, no sólo de nuestra Armada, sino en las del mundo, adolecía por aquel entonces de algunas ligeras dolencias: su caldera estaba a mal traer, el condensador tenía su tapa soldada, que de vez en cuando comenzaba a filtrar peligrosamente. Si esto ocurría, el suboficial mecánico Carlos González, encargado de nuestras máquinas, el inolvidable suboficial González, aparecía en cubierta y acudía al puente de mando.

— Mi Comandante, hay que "parar": el parche y la soldadura están fallando peligrosamente. No podemos seguir.

Si nos encontrábamos a poca distancia de la costa, a no más de veinte minutos o treinta de navegación, elegíamos el punto más resguardado, y fondeábamos. Pero cuando esto ocurría en altamar —como nos pasara cierta vez que íbamos rumbo a Raper— en medio de un fuerte temporal del suroeste, la cosa era seria. Esa vez debimos mantenemos aproados a las inmensas olas, a golpe de timón y ayudados por una pequeña vela cuadra que manteníamos

a bordo para casos de emergencia. Fueron dos horas terribles que demoró González en su trabajo, pese a haberlo iniciado sin esperar que se enfriaran los fierros. Entonces, llegó el noble suboficial al puente diciendo:

-Mi comandante, puede seguir seguro: la avera fue reparada. Y como si todo lo anterior fuera poco, no contábamos con radiotelegrafía a bordo. Esta había sido enviada al puerto militar para una eventual reparación o su reemplazo por una nueva, lo que tardaría algunos meses. En tales condiciones, nuestro último contacto con la Gobernación Marítima de Puerto Montt era la oficina del Telégrafo del Estado, en Quellón.

Veinticuatro horas después de nuestro arribo, recibimos el ansiado telegrama que nos anunciaba condiciones aceptables en la isla y pronóstico favorable por cuarenta y ocho horas. A las veinte horas, zarpamos con rumbo directo al Corcovado y Boca del Huafo.

Había quedado atrás el canal Yelcho y por la cuadra la caleta San Pedro, cuando apareció en el puente Manquecura, el inolvidable contra maestre, quien, como los seis marineros de cubierta que lo secundaban, era chilote y gran marino de la zona; todos nacidos en lanchas isleñas entre lonas viejas y cabos semidesrozados; amamantados con leche sabor a cholgas, columpiados en el moco de un bauprés, con notorias huellas de drizas en las manos y callos provocados por remos que utilizaron desde que comenzaran a dar sus primeros pasos. Grandes marinos, conocedores de canales, fiordos y rincones misteriosos de las islas, pero... terriblemente supersticiosos.

-Mi comandante -expresó-, vengo a pedirle a nombre de los tripulantes y personal a bordo, que regrese a puerto, que no siga navegando esta noche.

-¿Y eso por qué, viejo supersticioso?- respondí, agregando algunos terminachos con sabor a brea.

-Parece que usted, Comandante, no se ha dado cuenta que en dos horas más entramos en Viernes Santo. Si usted no hace caso del pedido de sus tripulantes, podrá ser castigado por nuestro Señor, nadie sabe en que forma. Recién en este instante me di cuenta que nos habíamos hecho a la mar en vísperas de esa festividad religiosa.

—Cierra a estribor, timonel; rumbo al  
132.

Luego ajusté el rumbo directamente a caleta San Pedro.

El oficial de guardia, un guardiamarina joven que comenzaba sus primeras armas en los mares del sur, aun cuando llevaba tres meses bajo mis órdenes; y a pesar de que había participado en una persecución del "Caleuche", en las cercanías del Golfo de Penas; a pesar de que me había acompañado a buscar la posible guarida de la Viuda, en isla Quemada, allá en las cercanías de Puerto Barrientos de las Guaitecas, y que junto a mí, rifle en mano, había disparado contra ese inmenso cuervo negro de una espeluznante pata colgante que, en Puerto Francés, amenazaba con devorarnos; pese a todo, tengo la certeza de que esa noche pensó para sus adentros: ¿Qué clase de Comandante es éste, que hace caso a los tripulantes y regresa desde alta mar pese al plan que debía cumplir? El ignoraba el recuerdo que yo llevaba muy adentro, relacionado con el Capitán Von Straeten, de la Marina holandesa, que una noche que zarpara desde las cercanías de Cabo de las Tormentas, al mando de su magnífico velero, una noche de Viernes Santo, no sólo se negó a escuchar a sus subalternos que le aseguraban que al hacerlo durante esta festividad sagrada se exponía a la ira de Dios, sino que tuvo palabras gruesas para el propio Señor; fue así que esa noche desapareció para siempre. Con los años, el velero ha sido visto más de una vez, con un solo tripulante, el capitán Von Straeten, al timón, tratando inútilmente de virar por avante para dar la vuelta al Cabo de las Tormentas. Y esto durará por la eternidad. Yo no estaba dispuesto a seguir por siglos en la rueda del timón de la "Yelcho", procurando inútilmente recalar en Caleta Rica, o girando en forma inalcanzable alrededor de isla Huafo. Así lo comprendió el joven guardiamarina una vez impuesto de mi narración.

Fondeamos en San Pedro alrededor de media noche. Ese día Viernes autoricé al personal para que fuera a tierra, llevando todos los elementos para preparar un sabroso caldillo con mariscos recogidos con sus propias manos. Estuve tentado de obsequiarles medio cordero para que acompañaran el almuerzo con un rico asado al palo; pero me arrepentí oportunamente, pues mi condena habría sido inexorable, por haber insinuado siquiera que mis hombres comieran carne ese día en que lo prohíben los designios del hijo de Dios.

Cuando las cuatro dobles campanadas indicaron la medianoche y en consecuencia el advenimiento del Sábado de Gloria, levé ancla y zarpé con rumbo directo a la boca del Huafo. No habrían transcurrido dos horas, cuando se dejó caer la neblina más espesa que pueda recordar durante mis cincuenta y cinco años navegados por casi todos los mares del mundo. Era una neblina intensamente negra, impresionantemente penetrante. Los hombres de mar en estas situaciones extremas dicen: “no se alcanza a divisar la proa”. Aun temiendo que mis amables lectores lo consideren exagerado, diré que no solamente no veíamos la proa, sino que, en el puente de mando, no nos veíamos uno a otro. El timonel, agachado sobre la rosa de los vientos y ayudado por la pequeña lamparilla del compás, hacía esfuerzos por ver los números a fin de gobernar lo más correctamente posible, cumpliendo las órdenes recibidas. Puse a media fuerza la máquina e inicié la señal internacional de un pitazo largo cada dos minutos. ¡Era un pitazo que calaba los huesos! Con mis oficiales calculamos la marea, lo que nos indicó que en esos momentos la corriente era fuerte de vaciante, lo que indudablemente iría arrastrándonos mar afuera. Asistido por la corredera, determinamos el punto aproximado en que nos encontrábamos. Resuelto esto, acordamos trazar un rumbo directo a la punta oriental de la isla, navegando despacio. Los tripulantes y circunstancias pasajeros se instalaron en diversos puntos de cubierta, procurando ver algo. Eran treinta o más ojos que, unidos, querían arrebatarse a la neblina su futura presa. Navegamos muchas horas. De repente, a las diez de la mañana comenzamos a sentir el ronquido característico del mar al golpear contra la costa. Paramos la máquina y seguimos con la viada, escandallo en mano, procurando ver algo cierto. ¡Y tuvimos suerte! De repente, a muy pocos metros de la proa aparecieron las rompientes blancas propias de las olas al dar contra un roquerío; caímos a estribor dando toda fuerza atrás. ¡Habíamos llegado al punto requerido! Ya con esa situación, trazamos rumbo directo a Caleta Samuel, en donde, en aquella época, había una factoría de ballenas. Después de algunas horas, un pequeño ballenero que estaba anclado en el puerto, al sentir nuestro lúgubre pitazo, inició el repiqueteo de campana establecido para casos de neblina por el Código Internacional de Señales. Seguimos adelante y cuando lo creí oportuno,

largué ancla casi al costado del pequeño buque. Y nos fuimos tras un reparador dormir para destemplar los nervios. Muy de amanecida, zarpamos en demanda de Caleta Rica, e iniciamos de inmediato la descarga. Dejé mi barco trabajando y salté a tierra.

En varias oportunidades había querido bajar a conocer las instalaciones del faro Huafo, ubicado a ciento cuarenta metros sobre el nivel del mar, que fuera construido el año 1907. Para ascender el monte había que utilizar una escala de cuerdas que unía la playa con sus cien metros de longitud y sus dos centenares de peldaños carcomidos por el mar. De ahí que la superioridad naval resolviera construir la escala de madera, que se iniciaba con este viaje. Una vez arriba, fui recibido por el radio—operador, uno de los cuatro miembros a cargo de ese faro que debía dar, constantemente, un destello blanco cada quince segundos para ayuda de los navegantes que cruzaran en sus cercanías. Fui recibido con un inmenso afecto. Tras una espumante taza de café acompañada de una copa de “chica”, ese reconfortante aguardiente usado a bordo para levantar el espíritu, y unas exquisitas tortillas al rescoldo—las más exquitas que recuerdo haber comido en mi vida—iniciamos un recorrido por las instalaciones y luego hicimos una visita a la planicie misma del monte. La neblina disipaba lentamente, permitiendo ver algo del inmenso mar que nos rodeaba. La isla está ubicada en el extremo occidental de la boca del Huafo, un pedazo de mar que se extiende a través de ochenta millas náuticas de este a oeste. La isla misma tiene una superficie cercana a las cien millas cuadradas y encierra entre sus acantilados agrestes, bosques casi impenetrables de arbustos famélicos; en sus suelos de arcilla y fango no surge cultivo alguno: entre quebradas y barrancos sólo viven ratas y algunos perros salvajes. Su costa es inabordable para embarcaciones de regular tonelaje; sólo pueden hacerlo en caso de emergencia barcos pequeños, en Caleta Samuel u ocasionalmente en Caleta Rica, al resguardo de Punta Weather.

De regreso a bordo y ya terminada la descarga, zarpamos directamente a Puerto Montt.

Esa visita al faro y las que hice en otras oportunidades me permitieron apreciar en todo su significado lo que es la vida de un farero, terriblemente dura y sacrificada, en muchos casos alejados de sus familias por meses y años, atentos siempre a cumplir estrictamente con sus

obligaciones, ya que de ello depende muchas veces la seguridad de un barco y la vida de sus tripulantes.

Guardo del Huafo de esa época gratos recuerdos. Me recibían contentos, celebrando los pequeños obsequios que les llevaba desde el continente; reían al escuchar mis aventuras por los mares del sur, libando conmigo una copa de "chica", ese trago reconfortante de las tardes invernales.

Al conocerlos, me propuse hacer otro tanto con los diversos faros regionales, y en mis correrías en la "Yelcho", "Abtao", "Micalvi", y "Galvarino", conocí en su plenitud Tres Cruces, Corona, Evangelista, San Isidro, e incluso excursioné una tarde desde el Canal Sylvia, hasta el "Faro Negro" en las cercanías de las Stragglers. Con los años, admirando la grandiosa iluminación de las costas de España, Inglaterra,

Francia, Alemania, estrecho de Gibraltar y la costa africana, muchas veces me concentré a pensar en la labor extraordinaria que cumple nuestra Armada Nacional, para atender la navegación a lo largo de este litoral nuestro, considerado como uno de los más peligrosos del mundo. ¿Y por qué no decirlo?, la labor de los tripulantes de las pequeñas naves auxiliares, casi primitivas para esa época.

Transcurrieron veinte años. Una noche que viajaba al sur en el "Ancap IV", tanque de 20.000 toneladas, de bandera uruguaya, en rumbo directo a la entrada occidental del Estrecho, al pasar a la cuadra de la isla, paré las máquinas como un homenaje a esos fareros, mis amigos por entonces desconocidos. Cruzamos un saludo afectuoso. Eran las doce de la noche del 31 de diciembre de 1947.

