

RECUERDOS OLVIDADOS

Un homenaje al que sería nuestro primer Premio Nacional de Literatura.

Augusto D'Halmar y Alonso Calderón, Ed. Nascimento, 552 pp., \$ 216.

EL ARTE DE LEONARDO DA VINCI

Texto ilustrado con sus obras más representativas.

Douglas Mnering, Ed. Polígrafa, Barcelona, 1982, 80 pp., \$ 960.

ARTE POPULAR CHILENO

Los orígenes y las tendencias de las diversas artesanías típicas.

Tomás Lago, Ed. Universitaria, Santiago, 1982, 140 pp., \$ 324.

VIAJE A CHILE

Testimonio de la vida de Chile en la primera mitad del siglo pasado, escrito por un marino francés.

Gabriel Lafond de Lurcy, Ed. Universitaria, Santiago, 1982, 168 pp., \$ 130.

LA LUNA ERA MI TIERRA

Un clásico del humorismo nacional.

Enrique Araya, Ed. Andrés Bello, Santiago, 1982, 288 pp., \$ 240.

MEMORIAS DE UN VOLUNTARIO DE LA PATRIA VIEJA

Novela sobre un momento histórico importante en la vida nacional.

Luis Orrego Luco, Ed. Universitaria, Santiago, 1982, 184 pp., \$ 156.

PAGINA MARINA***UNA CARRERA CON LA MUERTE**

Lautaro Clavel Dinator
Capitán de Navío

Hace ya tanto tiempo. Han pasado muchos años cuando vivimos el episodio de nuestra carrera de marino que ahora voy a tratar de recordar. Fue cuando, cumpliendo con los requisitos reglamentarios, era obligación permanecer un año en los mares del sur, en la zona del Estrecho de Magallanes, embarcado en los buques afectos al Apostadero, hoy Zona Naval.

Me asignaron el mando del escampavía *Porvenir*. Este buque –en su origen– fue un vaporcito que hacía el tráfico comercial entre Punta Arenas y Puerto Porvenir, en Tierra del Fuego.

Como buque de la Armada tenía como armamento un modesto cañoncito de 36 milímetros; a proa se izaba el *jack* de buque de guerra y en el tope del palo se enarbolaba el gallardete de mando.

Recuerdo que en la época a que me refiero la telegrafía sin hilos estaba en sus comienzos y, naturalmente, nuestra pequeña nave carecía de ella; de manera que, saliendo de Punta Arenas, el comandante tenía toda la autoridad y sus movimientos, recaladas, fondeaderos y rutas, eran de su exclusiva responsabilidad.

Además del comandante, la dotación de oficiales estaba compuesta de un Teniente, único oficial de puente, y un Ingeniero de Cargo, del mismo rango que el anterior.

* Sección que presenta al lector cortos textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales e inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducciones de textos aparecidos anteriormente en Revista de Marina, o bien, extractos de obras ya publicadas, que han devenido en verdaderos clásicos nacionales en su género.

Los tres compartíamos la Cámara de Oficiales, que en el *Porvenir* podía calificarse como elegante, ya que sus asientos –que seguían la forma circular de la popa del buque– estaban tapizados en felpa color rojo.

Además de la mesa, con capacidad para por lo menos diez personas, en su tiempo pasajeros, y al centro mismo de la Cámara, había una salamandra, la cual durante la navegación se mantenía encendida al rojo vivo, ya que como combustible se usaba el mismo carbón que en las calderas del buque.

Como característica principal, puedo agregar que el andar horario del buque no alcanzaba a los ocho nudos; no olvidemos que un nudo equivale a una milla por hora, y como lo normal era usar carbón regional de las minas de la Isla Riesco, generalmente el andar no pasaba de los siete nudos.

La dotación del buque era de alrededor de treinta hombres, incluyendo los Sargentos y Suboficiales, tales como el Maestre de Víveres, el Contramaestre y el Carpintero. Estos últimos se desempeñaban como Jefes de Guardia cuando el buque estaba en puerto.

Después de cumplir varias comisiones, cambio de boyas y acarreo de carbón desde las minas, se nos ordenó prepararnos para la más larga y tal vez la más difícil de ellas: relevar al personal del faro Evangelistas, abastecerlo y otros agregados que no vale la pena recordar; en todo caso, deberíamos rellenar bodegas y carboneras en la Isla Riesco.

Zarpamos con entusiasmo, siguiendo nuestra navegación por el estrecho, Canal Gerónimo, Seno Otway, Canal Fitz-Roy, que es la ruta que conduce a las minas de carbón de la Isla Riesco, que se encuentra en el Seno Skyring.

El difícil pero hermoso Canal Fitz-Roy lleva el nombre de aquel ilustre marino inglés que en su brillante desempeño, y gracias a su valor y preparación profesional, levantó y dibujó las cartas de navegación de casi toda la zona austral, que pese a los años transcurridos todavía son utilizadas por todos los que navegan por esas zonas.

Rellenadas las carboneras y bodegas, zarpamos, y rehaciendo la navegación de los senos y canales hasta el estrecho y de allí con proa hacia el oeste, navegamos con buen tiempo cruzando el famoso Cabo Tamar y el Canal Smith, en su parte más al sur.

La mañana siguiente nos encontró entrando al Canal Ballenas, pasado el cual se llega a puerto Ramón o al fondeadero de Cuarenta Días, y de allí emprender el viaje por el Océano Pacífico hacia los Islotes Evangelistas.

En el Canal Ballenas, la carta de navegación situaba numerosas islas de diferentes tamaños, las cuales no tenían nombre. Se me ocurrió bautizar estas islas. Como recién me había deleitado leyendo la clásica y siempre entretenida obra de Homero, *La Odisea*, me pareció que este canal podía ser una reproducción de los mares que Odiseo recorrió durante los diez años de peregrinación, antes de volver a su patria después de la guerra de Troya.

En la carta quedaron marcados los nombres de Itaca, tierra de Odiseo, Debos, la isla en que nació Apolo, las islas de Calipso y de la bella Circe, y aquélla en que Odiseo encontró a los buenos y generosos amigos, que en sus barcos tripulados por expertos remeros lo llevaron hasta su querida patria.

La distancia entre las islas se presta para ser recorrida por las embarcaciones a remos y escasas velas, que eran las que se usaban en esa época y que fue la que utilizó el propio Odiseo y sus desgraciados compañeros de aventura.

La similitud entre las islas del Canal Ballenas y las que Odiseo visitó no llegaba más allá del aspecto; ellas no están habitadas y allí no se encuentran los animales aptos para ofrecer un sacrificio a los dioses, ni tampoco se produce el vino negro con el cual alegraban sus grandes banquetes.

Pero el día en que navegamos este canal el panorama era fantástico. El agua tenía un color verde muy especial, en contraste con el verde intenso y más oscuro de la vegetación de las islas. En las cercanías de ellas los zargazos sumergidos le daban una pincelada entre escarlata y café, de diferentes tonos.

Para hacer más hermoso el espectáculo, una bandada de flamencos se había posado cerca de nuestra ruta, poniendo una mancha color rosado sobre la superficie del mar en calma.

Como si esto fuera poco, tres cachalotes que seguían un rumbo paralelo a nuestro buque lanzaban al aire hermosos surtidores de agua, y en el conjunto –forzando un poco nuestra imaginación– creíamos ver a Poseidón, rey de las aguas, recorriendo sus vastos dominios.

Al oscurecer fondeamos en Puerto Ramón, ordenando al Ingeniero tener las máquinas listas al amanecer siguiente; éste replicó: –No sea optimista, mire que muchas veces hay que esperar varios días para poder salir del océano–.

Nosotros estimamos que las condiciones metereológicas serían favorables para cumplir esta primera parte de nuestras comisiones.

Efectivamente, a las siete de la mañana siguiente salíamos al océano y poníamos proa a los Islotes Evangelistas. No diremos que el mar estaba en calma como una taza de leche, según el dicho común; tampoco afrontábamos un temporal, pero había bastante marejada del norte que nos hacía cabecear bastante, pese a que las condiciones marineras del buque eran excelentes.

Mirando hacia los islotes pronto apareció el faro, en cuyo mástil anexo flameaba, hermosa, como siempre, nuestra bandera.

Era costumbre, cuando el embarcadero estaba muy malo, que se izara en el faro la bandera al revés, lo que significaba que el buque debía regresar a puerto para esperar mejores condiciones de tiempo.

Continuamos nuestro viaje y unas tres horas después nos encontrábamos fondeados entre los islotes y a poca distancia del embarcadero, el cual está en una roca natural, vertical; allí, los botes que atracan suben y bajan entre dos y tres metros cuando la marejada no es muy grande. Arriba, en la plataforma cerca del faro, hay un *donkey* manejado a mano, que es el sistema para hacer la faena de carga y descarga.

Existe también una escala de gato que tiene alrededor de trescientos peldaños, y treparla es más difícil que subir por alto al tope del palo mayor de una de las antiguas fragatas a vela. El Teniente, queriendo probar su resistencia, subió por esa escala, mientras desde a bordo veíamos que trepaba con mucha facilidad.

Se recibió un semáforo desde el faro, avisando que el ayudante de faros que debía ser relevado se encontraba muy enfermo y que no podía movilizarse por sí mismo.

El embarque del enfermo fue una faena muy dificultosa, pero una vez a bordo fue instalado en un camarote y sus compañeros se ofrecieron para cuidarlo.

Tomamos la resolución de regresar inmediatamente a Punta Arenas, para que el enfermo recibiera la atención médica adecuada. Considerando nuestra escasa velocidad horaria y haciendo el viaje sin fondear en ninguna parte podríamos llegar a nuestro destino en más o menos veinticinco horas, y como zarpamos de Evangelistas a mediodía podríamos entregar el enfermo al día siguiente, alrededor de las quince horas.

El más antiguo de los guardianes del faro, que se embarcó junto con el enfermo, se llamaba Fermín, y tal vez por su prestancia y edad todos a bordo lo llamaban don Fermín.

Don Fermín se encargó de cuidar al enfermo; utilizando los escasos remedios del botiquín del buque comenzó el tratamiento dándole una aspirina cada cuatro horas, y como también se contaba con un termómetro llevó un control de la temperatura, la que desde el comienzo se mantuvo en poco más de cuarenta grados.

Ordené al Ingeniero que, como se trataba de salvar una vida, debía tomar todas las medidas para que el andar del buque se mantuviera lo mejor posible.

Recordando mis remedios caseros propuse a don Fermín dar al enfermo, junto con la próxima aspirina, una taza de agua caliente con limón y una buena dosis de *whisky*, con el fin de hacerlo transpirar y conseguir bajarle la fiebre. El personal del buque se encontraba muy preocupado por el enfermo; muchos recomendaron diversos remedios, casi todos a base de hierbas, las que no existían a bordo, y alguien propuso –para bajar la fiebre– sumergir al enfermo en agua helada, práctica que no podíamos tomar en cuenta.

El Maestre de Víveres, hombre serio, casado y con hijos, recomendó una lavativa, porque cuando alguno de sus hijos tenía fiebre alta su esposa los curaba en esa forma.

Mientras tanto, situando el buque por señales de tierra, controlamos el andar y con satisfacción notamos que ganábamos algunas décimas de milla cada hora, lo que nos permitiría llegar a Punta Arenas posiblemente antes de mediodía.

Transcurrió la tarde y la noche en esta situación. Los periódicos informes de don Fermín decían que no había ninguna reacción; la temperatura se mantenía alta y pese a los remedios el enfermo no transpiraba, permanecía aletargado y no pronunciaba palabra.

Don Fermín nos informó que el enfermo era un joven de no más de veinticuatro años, ingresado al servicio hacía poco tiempo, recién casado, y que le tocó esta comisión al faro de Evangelistas poco después de haber regresado de su luna de miel.

Al amanecer, después de haber dormido algunas horas, de nuevo en el puente, confrontamos que gracias a los esfuerzos del personal de máquinas habíamos ganado casi dos horas y era segura nuestra llegada a Punta Arenas antes de mediodía.

Don Fermín, que apenas había pegado los ojos, según nos dijo, informó que ahora el enfermo estaba muy inquieto, que estaba delirando y llamando continuamente a su joven esposa.

Pasamos a la cuadra del Cabo Forward, la extremidad más austral de la tierra continental americana, donde hoy se alza una cruz monumental que los católicos de Punta Arenas elevaron allí para recordar el grandioso Congreso Eucarístico que se realizó alrededor del año 1946.

El rumbo nos llevó a pasar cerca del faro San Isidro, que está distante de Punta Arenas cerca de cuarenta millas; como este faro tenía comunicación telegráfica aprovechamos para transmitir un mensaje al Apostadero, avisando nuestro regreso y la necesidad de que en el muelle nos esperara alguna ambulancia y los servicios médicos necesarios.

Continuamos nuestra navegación ya con rumbo directo al muelle de Punta Arenas, y cuando teníamos a la vista de prismáticos el cerro de La Cruz y las casas de la parte alta, don Fermín llegó al puente.

— Ya nos falta muy poco, tenemos el puerto a la vista, don Fermín, y en dos horas más podremos desembarcar al enfermo—, le dije.

— Ya es inútil comandante —respondió— la muerte nos ganó la carrera; el muchacho acaba de morir.

“Todo lo gasta y borra el tiempo ingrato”. Así comienza un poema de don Gaspar Núñez de Arce, y tiene toda la razón. A medida que transcurren los días y los meses, esa carrera con la muerte, que tanto nos impresionó y afectó, va ocupando en nuestra mente el casillero de las cosas que se deben olvidar.

Pero pasado casi dos años, en la calle Colón de Talcahuano, me detuvo una joven dama de muy buen aspecto, con vestido de color, muy bien peinada, y alegremente me dijo:

— Comandante, ¿se acuerda Ud. de mí?, yo soy la viuda del joven ayudante del faro, a quien Ud. hizo lo posible por salvarle la vida.

Reaccioné inmediatamente y le dije:

— Parece que usted ha podido dominar perfectamente su desesperación, sus angustias y sus preocupaciones.

— Sí señor—, me contestó, —me casé de nuevo y ahora con mi esposo esperamos el barco que nos llevará a Punta Arenas. Mi marido es Guardián de Faro y ha sido asignado a la dotación del Faro Evangelistas.

