

START, INF AND EUROPEAN SECURITY

The World Today, octubre 1983, Vol. 39 N° 10, pp. 417-428.

Análisis de las negociaciones entre Estados Unidos y la Unión Soviética sobre limitación de armamentos nucleares estratégicos y de alcance medio. Posibilidad de fundir ambos tipos de negociaciones en un solo conjunto. Exposición de los puntos de vista de las partes sobre la materia. Estudio crítico de las posiciones soviéticas, desde las conveniencias de la seguridad norteamericana y europea.

PAGINA MARINA***PRIMERA COMISION**

Jorge Balaesque Buchanan
Vicealmirante

Las líneas que siguen relatan en forma compendiada lo que fue mi primera comisión en la escampavía *Galvarino*, a los tres días de asumir el mando. El caso de ser una comisión muy fuera de lo común me ha inducido a narrarla, teniendo a la vista como recuerdo el antiguo Parte de Viaje.

En los primeros días de junio de 1944, fui enviado a Puerto Montt para tomar el mando del *Galvarino*, que entonces —debido a extensas reparaciones del *Yelcho*, en Talcahuano— era el único escampavía en la región.

Al llegar a Puerto Montt encontré que el buque estaba cumpliendo un viaje a Raper y que el Gobernador Marítimo se encontraba ausente, con permiso, y era reemplazado por el Ayudante, debido a lo cual, mientras esperaba el regreso del buque, además desempeñé las obligaciones de la Autoridad Marítima.

En la tarde del 9 de junio llegó el *Galvarino*, y al día siguiente, sábado, junto con la Revista General se efectuó el cambio de mando.

El lunes al mediodía se presentó a bordo el Ayudante de la Gobernación Marítima, acompañado el Sr. Oelckers, con un telegrama de Ancud del Capitán del vapor *Lemuy*, informando que en el bajo Campana de la isla Doña Sebastiana se encontraba varada la barca *Nelson* y hundido el remolcador *Ofqui*, lamentando la muerte de un ingeniero y un engrasador, agregando que había embarcado las tripulaciones y que arribaría a Puerto Montt al atardecer.

Como Autoridad Marítima, me di la orden de concurrir al salvataje. El buque no tenía suficiente carbón para emprender esta tarea; la marea estaba baja o impedía navegar

* 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 en su género.

directamente a carbonear de la chata *Sirena*, fondeada en una ensenada del canal Tenglo, lo que obligó a dar la vuelta por el sur de la isla y entrar al canal por su extremo oeste, zarpando posteriormente con el capitán de la *Nelson*, un Suboficial buzo y elementos de salvataje.

La *Nelson* era una barca de tres palos, perteneciente a Oelckers y Cía., el último velero, aparejado en cruz, de la marina mercante nacional; en años anteriores la había visto recalar a la vela a Iquique y Coquimbo, pero ahora navegaba a remolque del *Ofqui* (un pequeño remolcador de alta mar), ayudándose con sus velas bajas (mayores, trinqueta y cangreja). En este viaje transportaba una carga completa de durmientes para los ferrocarriles.

Según lo informado por su capitán, a la salida del canal Chacao varó en el bajo Campana de la isla Doña Sebastiana, y a consecuencia de la estrepada que dio el remolque, al detenerse bruscamente la *Nelson*, el *Ofqui* se hundió en forma rápida, pereciendo dos tripulantes.

La tripulación abandonó precipitadamente a la *Nelson*, y junto con la del *Ofqui* se refugiaron en la isla Sebastiana, hasta embarcarse en el *Lemuy*.

Al arribar el *Galvarino* a la Sebastiana, la *Nelson* había desaparecido y del *Ofqui* sólo afloraba el palo y la chimenea, con rompientes en sus alrededores.

Se aproximó una chalupa desde la Sebastiana, a informar que el día anterior, a las 16.00 horas, la *Nelson* se había desvarado con la marea, alejándose –hasta perderse de vista– en dirección a la isla de Chiloé.

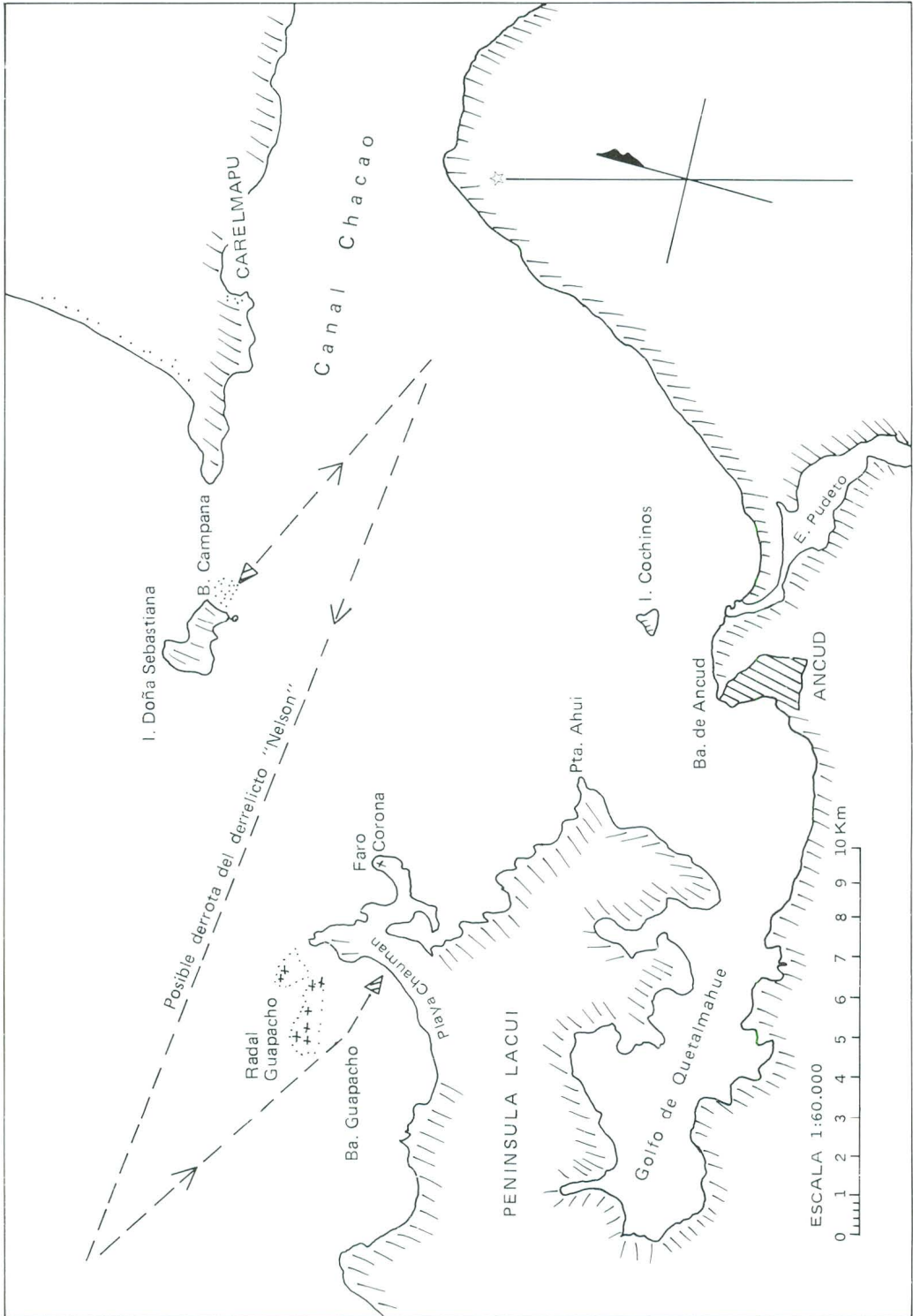
Zarpamos a rebuscar en la costa norte de Chiloé, hasta que el faro Corona nos llamó con señal de neblina (no tenía sistemas de telecomunicaciones). Nos aproximamos y se envió una chalupa con un oficial; el personal del faro informó que habían visto a la *Nelson* derivando con la corriente vaciante hacia alta mar y que ahora, por sobre una península, se divisaban sus palos, varada en playa Chauman en bahía Guapacho, en el extremo noroeste de la isla de Chiloé.

La *Nelson*, en su última navegación como derrelicto, había zafado con una marea y al cambiar ésta salió a alta mar; con la próxima marea llenante fue impulsada por el viento y marejada del norte y no logró embocar en el Chacao, yendo a vararse en playa Chauman, escapulando con mucha suerte el roquerío que forma el Radal Guapacho; a su bordo tenía, fuera de la carga, sólo unas cuantas gallinas y un cerdo.

Se fondeó en bahía Guapacho y se comprobó que el velero estaba varado de proa, normal a la playa, con rompientes a su costado debido al viento y marejada del norte.

El barco fue visitado para apreciar la condición en que estaba; al parecer, el casco no estaba roto, pero en su derivar atravesado había embarcado bastante agua por cubierta y escotillas; en los camarotes había un pie de agua, y en la sentina, seis; el casco, de líneas finas, estaba perfectamente adrizado, indicando que estaba hundido en la arena.

En vista de la poca luz restante y lo amenazante del tiempo, se zarpó a Ancud para tomar contacto con el Capitán de Puerto y el Sr. Trautman, representante de la firma



armadora, para conseguir obreros marítimos que ayudaran en la descarga y posible zafe de la *Nelson*.

Según informaciones del capitán del velero, había zarpado de Puerto Montt calando 20 pies (6,096 metros). Las sondas, en pleamar, del día 14 fueron: proa, 5 metros; centro, 5 metros; popa, 6 metros. Ello indicaba que había muy poca esperanza de tener buen éxito si se remolcaba antes de alivianar la carga y achicar la sentina.

Se llevó obreros desde Ancud y se levantó presión en una pequeña caldera, para accionar la bomba de achique y los winches, empleando el aparejo de balance para botar al mar los durmientes.

Debe tenerse en cuenta que, debido a los rompientes al costado, nuestras chalupas sólo podían abordar la *Nelson* únicamente con más de media marea. Además, el oleaje y la poca profundidad impedían que atracara el *Galvarino* para emplear sus potentes bombas de achique.

Durante las pleas se efectuaron varios intentos de zafar la barca, remolcando junto con la ayuda de nuestro poderoso cabrestante, que viró nuestras dos cadenas de leva hasta hacer garrear las anclas; todo sin otro resultado que arrancarle las bitas a la *Nelson*.

Las sondas, en pleamar, del 15 de junio indicaron que el casco estaba más enterrado en la arena, pues fueron: proa, 4 metros; centro, 4,5 metros; popa, 5 metros.

El 16 de junio, cuando quedaba carbón para no más de un día de navegación, se procedió a rescatar todo lo posible de transportar en el *Galvarino*: un serení, el equipo de radio, equipo soldador, herramientas, compases, ropas, colchones, banderas, elementos de cocina, etc., detallados en el Parte de Viaje para entrega a los armadores.

Al fondear en Puerto Montt quedaban sólo 12 toneladas de carbón a bordo. Estando el *Galvarino* en faena de carbón sobrevino un temporal del noroeste que despedazó a nuestro último velero mercante, aparejado en cruz y ahora derrelicto.

En esta ocasión, la Plana Mayor del *Galvarino* estaba compuesta por los Subtenientes Gastón Lagos y Octavio Caballero, el Subteniente Contador Norberto Traub y el Ingeniero de Cargo, Suboficial mecánico Abraham Basulto, todos los cuales habían llegado recientemente trasbordados al buque; de todos ellos mantengo, así como de toda la tripulación, muy buenos recuerdos por su excelente desempeño en lo que fue un año de gran actividad marinera, por sus muchas y variadas comisiones.

