

RECUERDOS

Sagitario

No estoy muy seguro, pero creo que fue alrededor del año 1944 cuando sucedieron los acontecimientos que trataré de narrar.

Por aquel entonces mi grado era el de Capitán de Corbeta, y mi destinación al mando del remolcador de alta mar *Cabrales*, bajo la autoridad del Comandante en Jefe del Apostadero de Punta Arenas.

Recibimos instrucciones escritas del Almirante, de alistar el buque para una comisión de importancia, debiendo además disponer a bordo y acomodar a cinco ingenieros de minas y a un ciudadano estadounidense representante de una principal empresa del acero en Estados Unidos.

Se trataba de recorrer ciertas y determinadas zonas de los canales, y ubicar minerales de piedra caliza de buena ley, con ciertas facilidades o ventajas en su extracción; además, un buen tenedero para las naves, y que su posición —dentro de lo posible— equidistara de la ruta comercial y habitual de las naves mercantes por los canales, como igualmente que estuviera cercano al océano, considerando que de encontrar, o mejor, de descubrir el mineral, fuera expedito su traslado al puerto de San Vicente, donde ya se comenzaba a construir la usina y fundición de acero Huachipato, siendo indispensable la caliza para este propósito, el acero.

Una vez que el *Cabrales* fue abastecido con largueza, en especial en combustible (carbón y agua), la nave zarpó en demanda de caleta Pelantaro, ubicada en la margen norte del estrecho Nelson, en la isla Diego de Almagro, a unas 270 millas de distancia de Punta Arenas y en latitud un poco más al norte que la de los islotes de los Evangelistas.

Emprendimos la navegación de costumbre por el estrecho de Magallanes, pasando a prudente distancia del faro de Punta Santa Ana, en Fuerte Bulnes o Famine; después más cerca del excelente faro de Punta San Isidro, continuando hasta la cuadra del cabo Froward; enseguida una singladura larga hacia el Crooked Reach o paso Tortuoso; una vez sobrepasado este delicado canal seguimos hasta poco antes de la cuadra del islote Centinela, con su farito, y por ir el buque algo sobrecargado, especialmente por los pertrechos y carbón en cubierta, se determina —como en otras ocasiones— desviarse de la ruta habitual y tomar los canales Cripples y Sylvia, los que quedan en las cercanías de la entrada del golfo de Xaltegua, siguiendo hasta desembocar en el paso Roda, protegido por la isla Tamar.

Esta navegación tiene la gran ventaja, como se supone, de capearle a la mar alta y violenta que se forma en el paso Tamar, protegiendo así la carga. Acostumbrados a tomar, después de salir del paso Roda, el pequeño canal Zenteno, en el grupo Straggler, muy sucio pero con balizas ciegas, exactamente suficientes para cruzarlo con la máquina despacio y mucha vigilancia y observación, llegamos, después de todo, con la proa frente al faro de la isla Fairway, para continuar hacia el norte a través del paso Summer, en el canal Mayne, siguiendo derechamente

* 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.

por el canal Smyth hasta la altura del promontorio Stanley, prosiguiendo ese mismo curso sin caer hacia estribor, evitando tomar el paso Victoria; como digo, continuamos la navegación hasta encontrar por esa ruta el estrecho Nelson, recalando a su llegada a un paso muy angosto, que se llama el Túnel.

Una vez en Pelantaro fue necesario dedicarse a la tarea, con escandallos con grasa, de ubicar un buen tenedero para las anclas del *Cabrales*, debido a que el fondo es de pizarra, con sólo una débil capa de arena, y por tanto las anclas no agarran. La zona está cubierta de islas e islotes de pura caliza.

Los técnicos desembarcaron, comenzando los estudios, que determinaron que se trataba de un mineral de muy buenas cualidades.

Después de recorrer la zona en las embarcaciones menores y con el propio buque, durante tres a cuatro días, se determinó emprender el regreso, tomando la misma ruta que seguimos hacia el norte, es decir, cruzar el estrecho Nelson en lugar de navegar hacia el este, hasta alcanzar el canal Sarmiento y tomar nuevamente el canal Smyth, el que nace ahí, en el estrecho Nelson, y llega en este tramo hasta la bahía de Isthmus, tomando inmediatamente el canal Mayne.

Como digo, esta fue la ruta que tomamos, cuya navegación la hicimos de noche, con precauciones, debido a que es poco frecuentada y, en ese entonces, imperfectamente levantada.

Cuando ya llegamos a la zona con faros (Stanley y Cutler), me retiré a descansar a mi camarote, pues sufría de periódicos dolores de ciática, advirtiéndole al teniente de guardia que me avisara media hora antes de la próxima caída. Por una razón u otra, no fui advertido en su oportunidad; mi sorpresa fue desorientadora cuando oí al timonel decir: "Mi teniente, el buque no gobierna". Como estaba vestido sobre la cama, con un pequeño esfuerzo salté y llegué al puente, separado de mi camarote sólo por un mamparo de madera; el teniente había ordenado que se diera media fuerza a la máquina; le dije que parara la máquina.

Como no hubo ninguna trepidación antes del momento de la advertencia del timonel, de que el buque no gobernaba, y la máquina había seguido con sus revoluciones adelante toda fuerza, supuse en primera instancia que los guarnes de cadena —que van sobre cubierta hasta empalmar con el "sector" sobre la "cabeza" del eje del timón— podrían haberse cortado; de inmediato se procedió a mover despacio adelante la máquina, con la caña cerrada a una y otra banda, pero el buque no caía. Así, llegué a pensar que el timón mismo podría estar quebrado o desprendido. Como todo esto sucedía a eso de las tres de la madrugada en el mes de agosto, habiendo mucha oscuridad pero calma, sin lluvia, con una linterna en la mano salté sobre la borda y me paré sobre el verdugete, para examinar el timón con detención; fue en ese momento cuando, a la luz de la linterna, observé claramente el fondo de arena y algunos sargazos vivos.

Debo decir, sinceramente, que sentí como una tranquilidad y hasta satisfacción, porque estábamos varados, pero era en un fondo de arena blanda, tan blanda, que al tomar la restinga el *Cabrales* fue enterrándose poco a poco en ella, perdiendo la viada y deteniéndose totalmente; rápidamente deduje que el buque no podía tener avería alguna, pero estaba inmovilizado.

"Mi teniente, el buque no gobierna". Nadie se percató de esta extraña situación, ni los pasajeros ni la dotación, los que siguieron durmiendo, ni el personal de guardia en la máquina, quienes, por ser los más próximos a los doblefondos, bajo sus pies, perciben antes que otros cuando la nave toca fondo.

Para evitar toda alarma, se dio la orden de alzar a todos, se arriaron botes y se botó agua dulce para alivianar el buque, ya que estábamos con media marea bajando, pero esperábamos salir con la próxima pleam; se dispuso que uno de los oficiales fondeara un buen anclote, abierto hacia medio canal, es decir, por la aleta de estribor, porque al flotar y dar atrás, por el paso de la hélice el buque tendría tendencia a acercarse peligrosamente hacia el mismo bajo, que resultó ser el San José de la isla del mismo nombre, ubicado al norte de la entrada de Muñoz Gamero, y que mantiene una boya ciega en su extremo norte.

Quedamos en estas condiciones hasta que se acercara la pleamar y el buque flotara solo.

Lejos, a la distancia, se divisaban las luces de un buque fondeado en bahía Isthmus, donde pasó la noche esperando el amanecer para tomar el paso Gray, el que tiene agua suficiente para grandes calados, pero había que cruzarlo, en esos años, con luz diurna.

Al amanecer, como digo, zarpó de Isthmus y al poco tiempo pasó muy cerca de nosotros, preguntándonos, por destellos, ¿está Ud. varado o fondeado?; fue necesario responderles con la verdad, y de inmediato —por el mismo sistema morse— avisó que se acercaba más a nosotros para prestarnos ayuda. Le agradecí mucho, pero le manifesté que se estimaban innecesarios sus buenos servicios; en cambio, le rogué que aceptara como pasajeros hasta Punta Arenas a las personas que en calidad de tal tenía el *Cabrales* a bordo, considerando especialmente que un avión los esperaba en dicho puerto. El capitán, que era chileno al igual que su buque, aceptó de inmediato mi petición; para distraer en algo al teniente que varó al *Cabrales*, le encomendé la misión de llevar a los pasajeros y presentarles mis saludos y agradecimientos al capitán, quien, según la versión del teniente, le manifestó, sin ánimo de una crítica insidiosa: Su comandante debe ser un hombre muy joven, pues en estos canales sólo muy avezados los navegan de noche (en aquel entonces los faros luminosos eran escasos o de poco alcance; además, aún no estaba en uso el radar).

Quedó a flote el *Cabrales*, tomando fondeadero en Muñoz Gamero para la inspección por el buzo, quien informó que, en gran medida, el casco quedó muy limpio.

El Almirante nos ordenó que saliéramos, al día siguiente, a Mina Elena, a rellenar carboneras; encontrándonos en esta faena hemos recibido un radio urgente del Apostadero, ordenándonos salir de inmediato a Punta Arenas, para reflotar al mismo buque que nos ofreció ayuda en el banco San José. ¡Así son a veces las cosas en el mar! No alcanzamos a llegar; salió con la ayuda de otros remolcadores del puerto, pero después de haber descarga-do a faluchos una buena cantidad de madera que conducía hacia Argentina.

¿Qué sucedió, cómo pudo vararse en Punta Arenas a la salida del puerto? Al parecer, un momentáneo descontrol en el puente. No obstante, el buque pudo salir desde el muelle, aunque dificultosamente.

Algunos años después tuve la ocasión de conocer al capitán, quien se encontraba con el mismo buque en Antofagasta; sus oficiales fueron invitados al *Rancagua*, donde yo desempeñaba el cargo de comandante. Hicimos muchos recuerdos marineros, y muy en especial el que vivimos en el banco San José, de arena blanda. Con dicho capitán fuimos buenos amigos; era realmente un caballero. Por desgracia, este capitán perdió su carrera, su familia y su salud, muriendo joven.

Fue una pérdida que sentí muy adentro, en mi alma marinera.

