

PAGINA MARINA*

STELLA MARIS
LA VIRGEN DE LA ANGOSTURA INGLESA

Roberto Benavente Mercado
Contraalmirante

La conversación se centró en un tema profesional: ¿Cuál era la mejor "receta" para cruzar la angostura Inglesa? El punto se planteaba en un grupo de Prácticos de Canales que nos habíamos reunido casualmente en un conocido restaurante de Punta Arenas, mientras esperábamos buques para pilotarlos hacia el norte del país.

Mientras uno afirmaba que lo mejor era pasarla a la hora de la estoa, otro discutía que era preferible cruzarla con un poco de corriente en contra, siempre dentro de los límites permitidos por la Tabla de Mackay, elaborada 30 años atrás por el Capitán de Navío —ya retirado y después Práctico— don Rafael Mackay Puchoucq, un marino estudioso que razonaba con lógica: La intensidad de la corriente en la Angostura estará en relación directa con la amplitud de la marea y en razón inversa con el tiempo transcurrido entre dos mareas sucesivas.

Otros Prácticos explicaron detalladamente las referencias que usaban para iniciar las sinuosas caídas viniendo de norte a sur, o las precauciones que debían adoptarse durante el cruce de sur a norte.

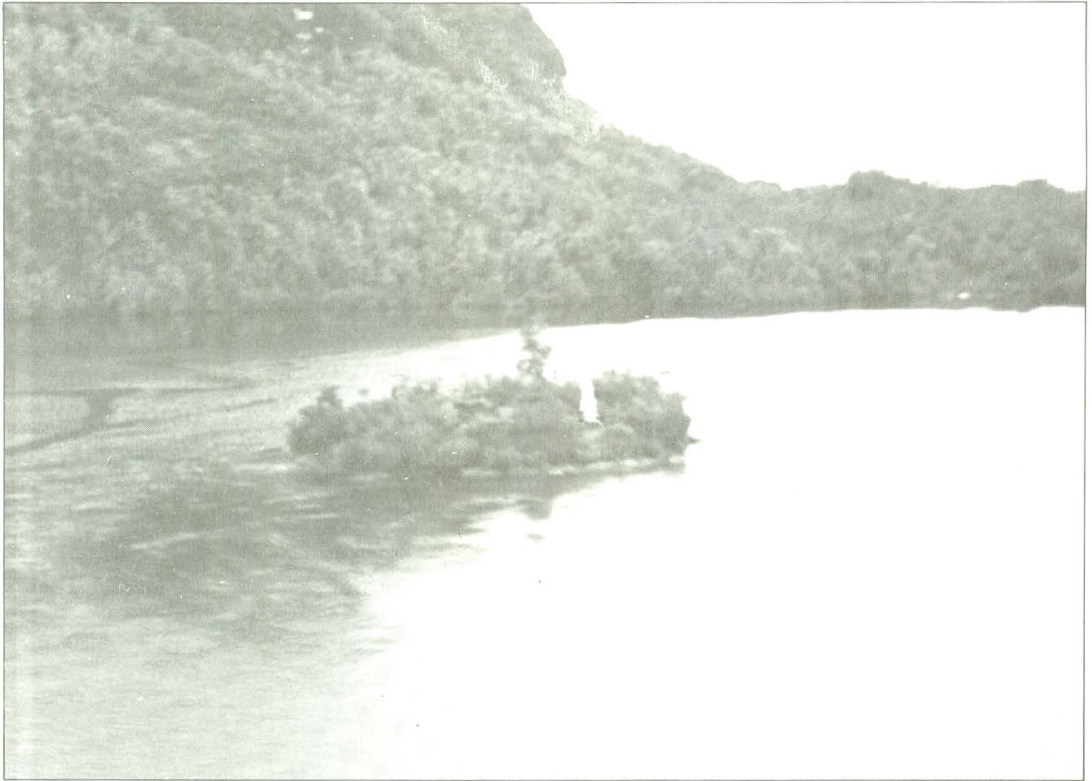
De la discusión sólo se logró comprobar que cada uno pasaba el famoso cruce a su modo. Uno de los Prácticos, reconocido por su franqueza y buen humor, resumió las conclusiones:

—Es indiscutible que la angostura Inglesa se puede pasar de muchas maneras, pero *nadie* es sincero si no reconoce que siempre la pasa... asustado...

—Bueno —agregó otro— hasta donde yo sé, nadie se ha pasado a "rayar la pintura" en el islote Clío. Creo que la virgen Stella Maris nos protege. —Bueno —preguntó otro— ¿y quién puso la virgencita allí? Silencio... Todos sabían que Clío era el punto de referencia para precisar la hora del paso, evaluar la intensidad de la corriente y las condiciones generales del cruce, que, dicho sea, sólo puede hacerse con luz diurna, pero ninguno sabía algo más detallado y digno de confianza sobre el tema. Esa fue la razón que nos impulsó a averiguar sobre el particular, para relatar a la comunidad náutica algo que debiéramos saber, antes que el tiempo cubra con el manto del olvido los orígenes de la Stella Maris de la angostura Inglesa.

Invito a los lectores a remontarse a la década de 1940, cuando la señalización marítima de los canales patagónicos —que hoy puede calificarse de excelente— dejaba mucho que desear. Debido a la falta de señales en una zona de cientos de islas y canales, se habían producido varios accidentes en la angostura Inglesa y su paso era considerado como el más riesgoso en la ruta de los canales australes. Fue probablemente por esta razón que el entonces R.P. Vladimiro Boric Goic, que a la sazón se desempeñaba como Capellán de la Armada en Punta Arenas, contratado —por falta de vacantes— como bibliotecario naval, convenció al Inspector Salesiano y posteriormente Administrador Apóstolico de Magallanes, Monseñor Pedro Giacomini Calimán, de conseguir una imagen de la virgen para instalarla en la angostura Inglesa como patrona de los navegantes que se aventuran por el famoso paso, descubierto por Juan Ladrillero en 1558.

Según algunos testimonios, la virgen fue obsequiada por la Sra. Sara Braun y construida en Santiago. Otras versiones señalan que la imagen fue conseguida por Monseñor Giacomini en Roma, donde habría sido bendecida por Su Santidad Pío xi. El hecho es que la estatua de la virgen, de alrededor de 1,50 metros de altura, llegó a Punta Arenas poco antes de la iniciación del ix Congreso Eucarístico Nacional, celebrado en dicha ciudad entre el 6 y el 10 de febrero de 1946, y fue expuesta públicamente en el altar monumental que se construyó especialmente para celebrar los oficios



VIRGEN STELLA MARIS, PATRONA DE LOS NAVEGANTES

religiosos, frente al templo de María Auxiliadora (iglesia don Bosco). Dicho altar, como puede apreciarse en la fotografía, estuvo adornado con la imagen de Stella Maris y con una réplica metálica o de madera de la Cruz de los Mares, levantada en el cabo Froward, estrecho de Magallanes, en 1945.

Los estudios destinados a perfeccionar la señalización marítima de la angostura Inglesa y a instalar allí la imagen de la virgen fueron encomendados por el entonces Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval, Contralmirante don Rafael Santibáñez Escobar, al Capitán de Corbeta don Fernando Porta Angulo, Comandante del *Colo-Colo*, quien en su Parte de Viaje de 11 de agosto de 1948 señalaba textualmente: "El mejor lugar para colocar la virgen es, seguramente, donde se encuentra la baliza del islote Clío, por ser su desembarcadero más fácil que en cualquier otra parte... Este sitio es visible desde la entrada a la Angostura hasta que se escapula isla del Medio... El traslado de la virgen desde el buque hasta este lugar se puede hacer en chalupa... Para sacar la virgen desde la chalupa... se emplearía una cabria o bien polines y aparejos para llevarla al sitio donde quedaría instalada".

Los trabajos de señalización de la angostura Inglesa fueron realizados por el patrullero *Lautaro*, en agosto de 1948, siendo su comandante el Capitán de Corbeta don José Duarte Villarroel y su segundo comandante el Teniente 2º don Hugo Alsina Calderón. En el Parte de Viaje de dicha comisión se lee: "El 16 de noviembre de 1948, a las 12.54, se fondea en surgidero de angostura Inglesa, dando comienzo a los trabajos del nuevo balizamiento... El 18 de noviembre, a las 06.00 se envía chalupa con obreros que trabajan en islote Clío. El buque leva y zarpa a punta Hume, donde se deja el personal para construir la baliza en este punto... A las 20.45, después de dejar el pedestal de la virgen que se instalará en islote Clío, se zarpa a fondear en puerto Edén...".

El montaje de la virgen sobre el pedestal, de casi dos metros de altura, fue hecho por el *Colo-Colo*

a fines de marzo de 1949, siendo su comandante el Capitán de Corbeta don Sergio Vattier Bañados y su segundo comandante el Teniente 2º don Carlos Borrowmann Sanhueza. El 3º Oficial era el Subteniente don Ricardo Abbot Aguirre, quien fue comisionado por su comandante para retirar la virgen desde la iglesia don Bosco, transportarla a bordo y trincarla “dignamente” para la mar sobre una tarima de madera fabricada especialmente sobre el cubichete de la máquina.

En el Parte de Viaje de dicha comisión se lee textualmente: “El 30 de marzo, a las 06.10, zarpa de bahía Liberta a angostura Inglesa... Se procede a desembarcar la virgen Stella Maris, la que es llevada al islote Clío. Una vez dejada en tierra y con la maniobra lista para colocarla sobre el pedestal, sobre el que se construyó una pirámide de concreto armado para afirmar la estatua a su pedestal, se dirige a bajo Capac... El 31 de marzo, a las 08.00, zarpa de puerto Simpson a la angostura Inglesa, fondeando cerca de la isla Cabrales a las 08.55. Una vez colocada la virgen Stella Maris en el islote Clío, zarpa a las 11.10 a faro Gregg...”.

Actualmente, la señalización marítima de la angostura Inglesa es excelente. Las balizas de 1949 fueron completamente renovadas durante la década de los años 70, manteniendo exactamente lo propuesto al respecto por el comandante del *Colo-Colo*, en 1948.

La virgen Stella Maris —Estrella del Mar— sigue allí donde se instaló en 1949. Su presencia ha pasado a ser un elemento propio de la angostura Inglesa. En la parte superior del pedestal que la sostiene se lee la inscripción “Gracias Madre”. Para los que tienen fe, ella es la protectora de los navegantes que, buscando la protección de sus naves de las inclemencias del tiempo y del océano, cruzan este angosto, tortuoso y correntoso paso y se aventuran por la ruta del archipiélago patagónico.

