

Recuerdos

Sagitario

Recuerdos de aquella edad
de inocencia y de candor,
no turbéis mi soledad
en mis horas de dolor.
Llegad, llegad, recuerdos
de aquella edad.

Que agradable es evocar recuerdos.

Y a este propósito, yo creo que son muy pocas las personas que conocieron o recuerden la figura del remolcador *Artillero*, al que quiero referirme ahora; casco de madera, forro de cobre, máquina de vapor, una caldera, un comandante, doce hombres de tripulación. Esta nave, fue peruana y Chile la compró cuando fueron iniciadas las obras del puerto de Arica. Posteriormente sirvió en la Escuadra en diferentes menesteres, y tuve la honra de ser su comandante. Ahí lo conocí, pero de como llegué a concretar este encuentro es peregrina la historia.

Allá por mediados de los años treinta la Escuadra generalmente invernaba en Puerto Aldea y una vez cada dos meses se dirigía a Coquimbo a pagar a las dotaciones y darles descanso, donde permanecía de una semana a diez días. El remolcador *Sibbald* y el *Artillero* eran los buques auxiliares. También durante este período de descanso era indispensable rellenar las carboneras al BMS *Araucano* con combustible que tomaba del antiguo carbonero nacional *Castilla*, contratado para este propósito; igualmente, al muy antiguo crucero *O'Higgins*, de tres chimeneas, en cuya toldilla, en Punta Arenas, los Presidentes Errázuriz, de Chile, y Roca, de Argentina, en un efusivo apretón de manos, no fue abrazo, borraron las diferencias de límites que se gestaban como peligrosas; la oportuna llegada del crucero desde los astilleros ingleses logró enfriar en parte las tensiones.

Fue algo increíble lo que sucedió en aquella ocasión, porque cuando el *Castilla*, ya terminada su faena con el *O'Higgins*, cambiaba de posición para acercarse y atracar al *Araucano*, el *Artillero* -al que habían designado para, en caso necesario, ayudar en esta maniobra- en una aparente determinación sin sentido se mantuvo detenido en una posición perpendicular a la ruta que seguiría el carbonero; al dar este marcha atrás se produjo una fuerte colisión, penetrando el timón del mercante en la carbonera de babor del pequeño remolcador, golpe que le produjo una avería de proporciones, comenzando a hacer agua rápidamente. Cuando el *Artillero*, pocos minutos después, logró zafarse de su temible atacante emprendió una rápida huida hacia la playa, por suerte no muy distante, donde varó, pero ya con bastante agua en el interior; la marea en ese momento estaba recién comenzando a llenar.

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

Muy pocas personas contemplaron este espectáculo gratis, porque se desarrolló silenciosamente, sin pitos ni sirenas.

Por aquel entonces (hablo de cincuenta años atrás) tenía yo el mismo grado del oficial al que le habían encomendado el mando del buque siniestrado (Guardiamarina de Primera Clase, o también de la Mejor Clase). A raíz de este accidente fui designado para reemplazarlo.

Cuando llegamos al costado con el Oficial de Operaciones de la Escuadra, quien oficiaría de Interventor, la marea había llegado a pleamar y el buque estaba prácticamente perdido bajo el agua; sólo a la vista un pedazo de chimenea y el compás magistral; por lo tanto me vi ante la curiosa y enfermiza situación de tener que recibirme de un buque a pique, pues el agua cubría incluso el púlpito.

De inmediato comenzaron los trabajos de reparación de la avería, con personal y buzos de la Escuadra a cargo del oficial especializado en construcción naval. Dejarlo en servicio demoró poco más de un mes, al cabo del cual navegamos felices y altivos a Puerto Aldea a incorporarnos a la Escuadra activa.

Como dije, han pasado más de cincuenta años, pero siempre es grato, profesionalmente, evocar recuerdos llenos de aventuras marineras, de compañerismo, de iniciativas a veces peligrosas, pero por lo general con buenos y bien intencionados resultados, todo lo cual ayuda o conduce a la formación del futuro oficial, en grados más altos.

Aprendí mucho en ese buquecito, especialmente en faenas de remolques y como cochero.

Después —revoltosa mar es nuestra pobre existencia— me tuve que ausentar y mi querido remolcador fue izado en uno de los molos de los Arsenales de Talcahuano para dar comienzo a su desguace, y cuando lo vi en esa condición sentí realmente una profunda amargura y una gran pena; uno aprende a quererlos y sabe quererlos.

Me trasladaron al *Aguila*, el que junto con el *Leucotón*, antiguo rastreador alemán, formaban la flotilla dedicado a trabajos hidrográficos, en este caso, el levantamiento del canal Bárbara.

El *Aguila* tenía como característica sobresaliente que junto con ser propulsado por máquina a vapor su andar no sobrepasaba los ocho nudos; ahora, si por alguna situación externa muy especial o fortuita, llámese viento o corrientes favorables, y como una delicia fuera de concurso alcanzábamos a llegar a velocidades apenas sobre los ocho nudos, entonces era cuando también comenzábamos a sentir los primeros síntomas de una sensación similar al vértigo de la velocidad.

Pero, por otra parte, el buque podía dar la vuelta a Sudamérica sin necesitar reabastecimiento de combustible pues su carbonera estaba unida con la bodega, lo que le permitía un gran radio de acción; agua tenía de sobra.

Este buque, el *Abtao* y el *Micalvi* fueron adquiridos en Europa por la armada pues el Gobierno había encargado a Inglaterra la construcción de seis destructores del tipo *Serrano*, cinco remolcadores de altamar del tipo *Colo-Colo*, dos petroleros, un buque madre de submarinos tipo "O" y el acorazado *Almirante Latorre* con su artillería de catorce pulgadas retubada y sus calderas quemando petróleo en lugar de carbón, como lo era desde su construcción.

Todo esto trajo como consecuencia indispensable adquirir, a la vez, la munición completa y necesaria para cada tipo de unidad. Este enorme cargamento era necesario traerlo por mar, pero cualquier línea mercante que ocupara sus bodegas con este explosivo debería pagar una alta tarifa al cruzar el canal de Panamá. Al Gobierno le convino más la compra de los viejos buques mencionados y transportar en ellos estos explosivos; estos viajaron vía estrecho de Magallanes, sin mayores contratiempos, a Talcahuano, después de sortear con suerte y éxito una severa tempestad eléctrica frente a las costas de Brasil.

Andando los años el *Abtao* se dio vuelta de campana en un temporal de norte en las cercanías de punta Carranza (se le trabaron los guarnes del timón, que eran de cadena y corrían sobre cubierta). El *Aguila* se perdió en caleta La Hacienda de la isla Mocha, al garrear una noche, naufragando en las cercanías del faro. El *Micalvi* está aún a flote en latitud 56° sur.

Pero aún no quisiera perder de vista al *Aguila*, que cumplía frecuentes misiones de multipropósito, siendo en todo caso su labor principal el levantamiento hidrográfico del canal Bárbara y adyacentes, el que se abre al sur de caleta Fortescue en bahía Gallant, hasta topar con el canal Cockburn, continuación que lo es del canal Magdalena. Una de las pocas distracciones que se nos ofrecían en esas heladas latitudes era cuando aparecían algunas nutrias en las inmediaciones del fondeadero; de inmediato los dos *fox-terrier* que teníamos se lanzaban al agua en son de cacería, aunque no siempre con éxito pues usaban, desde luego que de común acuerdo, una extraña y novedosa táctica: uno de ellos enfilaba su pequeño pero poderoso hocico nadando como acostumbran a nadar todos los perros, en contra del enemigo, pero el otro, ¡oh maravilla!, al caer al mar iniciaba su rebusca pero nadando de espaldas. La nutria se paralogizaba ante esta desacostumbrada evolución, se revolvió y claramente se escuchaba sus aullidos de auxilio, pero todo era en vano; a poco, este simpático cuanto agradable animalito entregaba todo su ser, con piel y todo, a la pequeña jauría vencedora.

Y volviendo al levantamiento hidrográfico, fue de gran precisión y comprobación continua en sus cálculos de triangulación, medición de la base, cálculo astronómico del punto geográfico, corrientes, sondeos y, en fin, todo lo relacionado con esta importantísima misión, la que duró poco más de dos años y ha sido estimada como uno de los más sobresalientes y exactos trabajos efectuados hasta esta fecha (1934-1936).

Como dije, periódicamente el *Aguila* era comisionado para, regresando a Punta Arenas, embarcar personal civil de albañiles y fareros con el material necesario para construir faros, y así fue que llegamos hasta la isla Dirección en el canal Messier, unas millas al norte de la angostura Inglesa, y a continuación y con el mismo fin a la isla Inocentes, al sur del canal Wide; y ahí están todavía prestando impagables servicios. Hay que considerar que en la época de que hablo no existían bases terrestres en la zona.

En otra ocasión, y esta fue una gran ocasión, debimos prestar servicios y cooperación a la FACH pues se le había encargado la misión de establecer y dejar unidos por vía aérea Puerto Montt con Punta Arenas, para lo cual previamente era necesario iniciar prácticas de vuelo en la zona de canales, en la extensa ruta entre ambos extremos y muy particularmente en lo concerniente a las variadas y difíciles condiciones meteorológicas, misión que estuvo a cargo del comandante de Aviación Sr. Abel. Para este efecto contaban con aviones *Dornier-Wall*, botes voladores monoplanos, grandes máquinas de dos motores en la línea de quilla, entre los cuales se ubicaba el Suboficial mecánico de cargo. No llevaban cabina para los pilotos; sólo un parabrisas tras el cual se defendían, pero en cambio estaban premunidos con trajes muy bien forrados en piel, al igual que las botas.

Sus primeros vuelos eran por los canales, siguiendo la ruta comercial; primero de Puerto Montt a Puerto Lagunas, donde los esperaba un escampavía de Puerto Montt que los abastecía de combustible y lubricantes, además de las acomodaciones a bordo pues permanecían en Lagunas de cinco a siete días, sobrevolando y practicando en la zona entre el sur de Chiloé y el golfo de Penas, hasta la entrada del faro San Pedro.

Después cambiaban de puerto y de buque-base y se trasladaban a Puerto Edén, donde los esperaba el *Aguila* con el mismo propósito de Lagunas. Recorrían en vuelo desde San Pedro hasta Puerto Bueno, al sur de la angostura Inglesa, nuevamente entre ocho a diez días y luego a una nueva estación, a caleta Fontaine, al sur del seno Unión, a la entrada del canal de las Montañas, sobrevolando entonces desde Puerto Bueno hasta Puerto Natales, en la ruta sobre el paso Kirke.

Después de estas prácticas que resultaron muy completas, la FACH adquirió dos aviones con capacidad para dieciséis pasajeros; eran anfibios del tipo *Sikorsky* y el mando de uno de ellos, si mal no recuerdo el "Magallanes", lo tuvo a su cargo el Teniente Marsh, quien a su vez participó en todas las practicas con los *Dornier-Wall*, junto al Teniente Ortega: yo conocía al Teniente Marsh desde la época de cadetes en la Escuela Naval, pues fue mi Brigadier. En un desgraciado accidente en vuelo a Punta Arenas perdió la vida junto a todos sus pasajeros, en las inmediaciones de las islas Chauques y Buta Chauques.

Algunos años después tuvimos la oportunidad de conocer al Suboficial FACH a cargo de la flamante Base Aérea de Puerto Edén, la que contaba ya con buenas acomodaciones para pasajeros y una potente radio.

Entre otras anécdotas nos contó lo que sucedió con los indios alacalufes, que en aquella época eran muy numerosos. Por instrucciones superiores se le daba a cada familia diariamente una ración de rancho, pero a condición de que abandonando sus chozas, las que se encontraban ubicadas y diseminadas entre las islas de Edén, se trasladaran a unas nuevas casitas construidas a este propósito en los alrededores de la residencia del jefe. Ellos, los alacalufes, sagaces y astutos, no queriendo abandonar su forma de vida y al mismo tiempo tampoco desperdiciar su ración de víveres diaria, cumplieron la orden pero previamente levantaron el piso de madera de su nueva residencia y dentro de ella armaron su choza, forrada como de costumbre de pieles y con una fogata al centro.

En una ocasión, encontrándonos fondeados siempre en Puerto Edén, invitamos a comer al jefe de la Base Aérea, Suboficial Mayor Sr. Gaymer, quien durante la reunión nos contó un curioso caso que aconteció con un alacalufe muy joven que demostraba tener gran habilidad, inteligencia e iniciativa, por lo que fue enviado a Santiago para incorporarse al Servicio Militar de la Fuerza Aérea; en efecto, tuvo un muy buen desempeño y cumplido el tiempo reglamentario fue ascendido a Cabo mecánico y casó con una enfermera, dicen que universitaria, pero al poco tiempo mi cabo se aburrió de tanta comodidad y regalada vida, agua caliente, calefacción, buen rancho con tenedor y cuchillo y como si fuera poco una linda esposa, blanca y rubia (así me la imagino); se aburrió y desapareció de la capital, abandonando todo, recalando a su querida y lejana tierra después de cruzar en una embarcación menor, arrastrándola, por el istmo de Ofqui, por la huella de indios, a juntarse nuevamente con los de su raza, color y olor. Nunca más se supo de él, sólo que eliminó a varios colegas para cargar con gran entusiasmo y amor con sus viudas; sin embargo, alcanzó a ser bautizado con los nombres Pedro, Edén, Wellington (Pedro, por el presidente don Pedro Aguirre Cerda; Edén, por el puerto donde nació; y por último, el nombre de la gran Isla en que está enclavado Edén.

Dando vuelta a la hoja quiero dejar un recuerdo más a la vista: el Teniente Marsh me invitó una mañana a volar en un *Dornier-Wall*, decolando desde las afueras de Puerto Edén, en el paso del Indio, y tomando a muy baja altura el paso del Abismo; muy impresionante, tal vez demasiado impresionante. Después fue indispensable tomar altura pues a continuación debíamos sobrevolar el canal Wide, que en esta ocasión se encontraba cuajado de pequeños témpanos, para el caso de una falla en los motores tener altura y espacio para planear. Poco después tomamos el canal Trinidad, dejando la isla Topar por babor, y cruzando sobre Puerto Alert continuamos hasta salir al océano, apreciándose por las olas muy mal tiempo, aunque con visibilidad suficiente; seguimos hacia el sur entrando por el canal Inocentes, dejando atrás las islas Madre de Dios y Duque de York, hasta sobrevolar la isla Inocentes y luego nuevamente hacia el norte por el canal Wide, pero esta vez desviándonos hacia el canal Grappler, reconociendo el seno Eyre muy helado, hasta llegar nuevamente a Puerto Edén.

Cuesta a veces en canales, reconocer con exactitud desde el aire, lugares por los cuales hemos navegado muchas veces.

Estos aviones de pasajeros *Sikorsky*, volando en el interior de los canales, cuando avistaban por la proa chubascos de lluvia o nieve amarizaban de inmediato, decolando nuevamente cuando se despejaba el horizonte; y así, hasta llegar a su destino.

A raíz del accidente del *Sikorsky* "Magallanes" se concertó un acuerdo con Argentina para poder sobrevolar parte de su territorio, invocando la seguridad de la navegación aérea debido a los continuos violentos malos tiempos en nuestro lado.

