EL BUQUE-ESCUELA "ESMERALDA" RECALA EN SAN FRANCISCO A LA VELA

Roberto Benavente Mercado
Contraalmirante

A bordo del buque-escuela *Esmeralda*, la noche del 16 de abril de 1957.

—Permiso, mi comandante —solicitó el Oficial de Navegación desde la puerta de acceso a la cámara.

—Adelante —contestó el Capitán de Fragata Roberto de Bonnafos van der Schraft, un descendiente de franceses de típica estampa europea, casi dos metros de alto y un vozarrón impresionante.

—Comandante, acabo de recibir el último boletín del tiempo, donde se anuncia que una activa depresión meteorológica llegará a la bahía de San Francisco mañana temprano. El frente cálido viene acompañado por vientos del segundo cuadrante.

—Ya había perdido la esperanza —musitó el comandante—. Llame al segundo comandante para que juntos revisemos el *track* a seguir —le ordenó al Oficial.

El famoso y magnífico Golden Gate Bridge —la Puerta de Oro— es una estructura monumental de 2.824 metros de largo que une la península Marín —densamente poblada— con la Reserva de la Guarnición del Ejército y la ciudad de San Francisco. Su altura en la parte central es de 68,58 metros. El acceso a la bahía exige navegar por un angosto canalizo orientado al noreste, donde prevalecen los vientos contrarios. La corriente de marea suele ser bastante intensa y la topografía general del área en nada favorece el ingreso a la bahía navegando a la vela, ya que existen rocas y bajos fondos en las proximidades del *track* pensado.

Examinando la carta, el comandante dio a conocer su idea de maniobra:

—Recalaremos al buque-faro, ubicado a 11 millas al suroeste del Golden Gate a las 6.30 horas, para embarcar al práctico del puerto. Proseguiremos hacia San Francisco navegando a motor, pero cazaremos todo el aparejo al oeste del faro Miles Rocks, ubicado cerca de la costa sur del acceso a la bahía. Desde allí navegaremos hacia el puerto aprovechando el viento al máximo, para cruzar el puente a la vela... La corriente de flujo nos ayudará un poco... ¿Alguna pregunta? —inquirió.

—¿Y los saludos de cañón? —preguntó el segundo.

—Saludaremos la plaza con 21 cañonazos y a la insignia del Comandante del Distrito Naval con 15 cañonazos. Las salvas se harán inmediatamente después de cruzar el puente. Informar de este plan tentativo a todos los Oficiales. Es todo.

La aproximación a San Francisco prosiguió durante toda la noche, pero la excitación que nos embargaba no nos permitió conciliar el sueño. El plan del comandante era —por decir lo menos— audaz y no carente de riesgos. Su ejecución dependería del viento y de la habilidad marinera de toda la dotación. Pero, ¿se cumpliría el pronóstico meteorológico?

Los acontecimientos fueron sucediendo tal como habían sido previstos. Al amanecer comenzó un viento del sureste, fuerza 3 a 4. El práctico se embarcó en las proximidades del buque-faro,

* 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.

sugiriendo tomar el *track* normal de acceso para buques mayores, pero el comandante se mantuvo un poco al sur del canalizo señalado en la carta, ganando barlovento.

Cuando informó al práctico que era su intención cazar el aparejo antes de entrar a la bahía, este abrió tamaños ojos. Recalar a la vela a San Francisco con un buque de ese tamaño era francamente increíble...

Dos millas antes de llegar al faro Miles Rocks sonaron los pitos marineros y se cazó todo el aparejo —en una maniobra impecable— parando la máquina. El buque avanzaba lentamente, ciñendo al máximo, pasando a no más de dos cables del faro, desde donde el comandante ordenó rumbo 048° para recorrer las dos millas que lo separaban del Golden Gate.

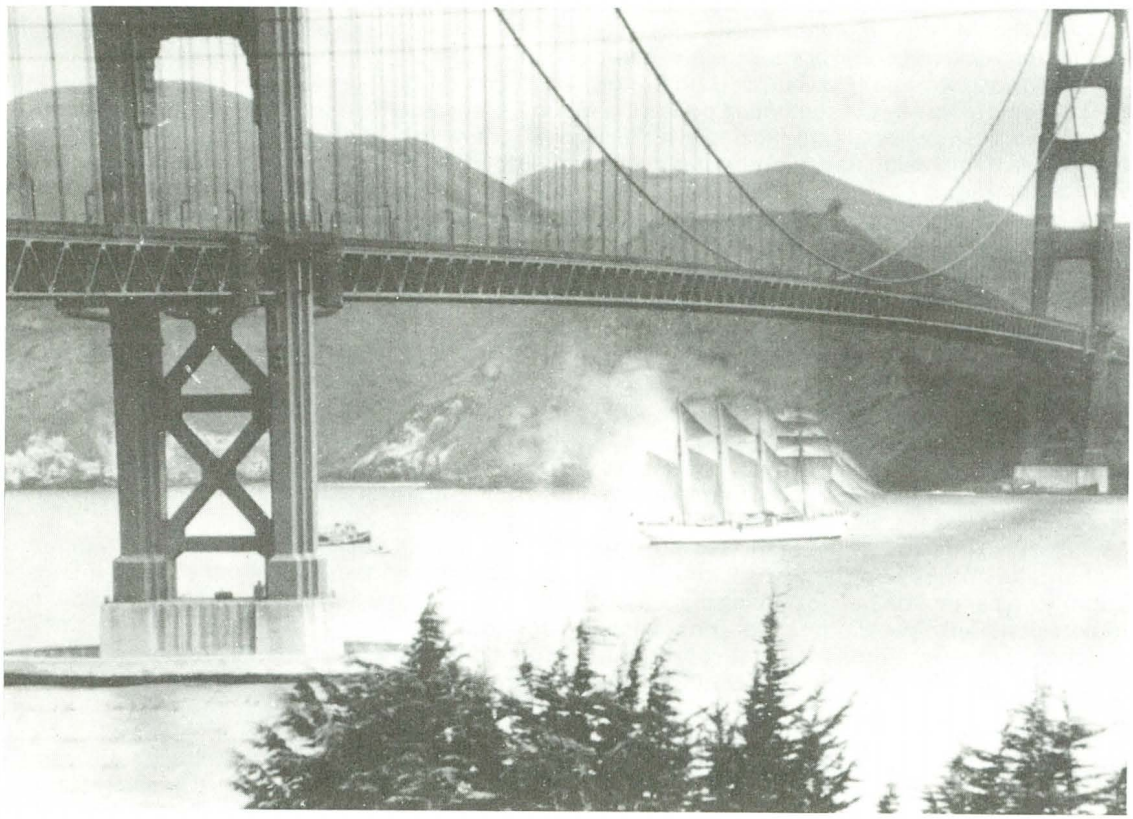
La experiencia vivida fue inolvidable. La Puerta de Oro se acercaba cada vez más, dando la impresión de que los mástiles de la *Esmeralda* iban a tocar la arcada del puente.

Arriba, el intenso tráfico vehicular se había detenido totalmente para ver el espectáculo. Varios helicópteros filmaban la escena...

Al cruzar el Golden Gate, un grupo de jóvenes se asomó sobre la baranda del puente y a bordo se escuchó claramente el grito de "Viva Chile...", seguido de una conocida expresión autóctona... Se trataba de los hermanos Ariztía y algunos amigos chilenos a quienes conocimos más tarde a bordo.

El comandante gobernó con gran decisión y destreza, cruzando el puente en su parte central con el aparejo cazado, ante el asombro de todos. Fue, sin duda, una maniobra impecable. Cruzado el puente —aún con el velamen desplegado— y siendo exactamente las 8 horas se iniciaron los saludos de cañón establecidos en el ceremonial marítimo, los que fueron contestados por las baterías de tierra. Al disparar el último cañonazo se cargaron simultáneamente todas las velas y el buque prosiguió su navegación a motor hacia los muelles de la armada en Treasure Island, pasando por el sur de la isla Alcatraz, sede del tristemente célebre presidio federal norteamericano.

Tal como lo indicaba el pronóstico meteorológico, al atracar empezó a llover. Una banda de la



LA "ESMERALDA" CRUZANDO EL "GOLDEN GATE" (*Gentileza del autor*)

armada norteamericana tocaba aires marciales en tierra, turnándose con nuestra propia banda que —bajo la experta dirección del entonces Suboficial Astorquiza— interpretó "Brazas a Ceñir" y otras marchas navales chilenas.

Finalizábamos así la primera etapa del tercer crucero de instrucción de Guardiamarinas y Grumetes, después de 42 días de navegación desde Valparaíso, por la ruta oceánica de los grandes veleros de antaño, lejos de la costa, buscando los vientos alisios.

La televisión se encargó —esa misma noche— de mostrar reiteradamente la llegada del buque a San Francisco y lo mismo destacaron los diarios al día siguiente. En efecto, el *San Francisco Call Bulletin* publicó una hermosa fotografía del buque con su velamen desplegado bajo el Golden Gate, disparando sus cañones de saludo, con el siguiente titular a cuatro columnas: "Increíble, pero cierto".

Las visitas protocolares a las autoridades locales se llevaron a cabo esa misma mañana, en un ambiente de gran cordialidad. El Alcalde entregó al comandante las llaves de la ciudad y las instalaciones de recreación, casinos, gimnasios, clubes y almacenes de la armada y del ejército fueron puestos a disposición del buque y de la dotación.

La retribución de las visitas a bordo se realizó a mediodía, en forma conjunta, sirviéndose un típico almuerzo chileno con el clásico pisco *sour* naval y las deliciosas empanadas de horno del Sargento cocinero Galindo, acompañadas por un excelente vino navegado, todo lo cual fue debidamente apreciado por las autoridades invitadas.

La permanencia de la *Esmeralda* en San Francisco se prolongó por una semana, plazo durante el cual 25 mil personas visitaron el buque, dejando en todos un recuerdo imborrable por el afecto brindado a la dotación.

La despedida también fue memorable... El zarpe estaba previsto para las 14 horas, pero desde el mediodía el muelle estaba repleto. Treinta minutos antes de la hora fijada hizo su entrada al recinto portuario una banda de gaiteros del ejército —vestidos al más puro estilo de los *scottish highlanders regiments*— con la clásica tenida —falda escocesa a rayas, calcetines largos, cinturón, talega de cuero y gorro de piel de oso— la que, con gran gallardía, interpretaba aires marciales.

A la hora exacta —encontrándose cada uno en su puesto de zafarrancho de repetido para zarpar— se inició la maniobra de largar espías, desabracándose el buque del muelle por efecto de la corriente de reflujo. En ese preciso momento llegó al puente el segundo de a bordo para informar al comandante que, habiéndose pasado lista, faltaba el Marinero Cárdenas. El comandante ordenó suspender momentáneamente la maniobra de zarpe.

La gente de tierra agitaba pañuelos y eran pocos a bordo los que sabían qué sucedía. El equipo de puente —impuesto evidentemente del motivo que originaba la demora— experimentaba una mezcla de culpabilidad e incertidumbre. Una leve transpiración mojaba la frente de Oficiales y tripulantes. ¿Cómo era posible que faltara un hombre de la dotación? y menos el Marinero Cárdenas, reconocido por su intachable conducta. ¿Qué hacer? ¿Cuánto esperar?

La incógnita se despejó a los pocos minutos, cuando se avistó una camioneta en la cual venía el tripulante falto. ¡Qué alivio! Pero ahora había que embarcarlo y el buque estaba desabracado del muelle...

Sólo entonces el público comprendió la situación. Silenciosamente abrió paso al marinero chileno, quien —premunido de un maletín negro de plástico— avanzaba imperturbable hacia el buque.

Lo primero que pasó a bordo fue el "equipaje", con la simple ayuda de un nivelay. Pero el Marinero no podía saltar los cuatro metros que separaban al buque del muelle y al parecer el comandante no tenía la intención de atracarlo nuevamente con ayuda de las espías.

El Contramaestre Aguilar tuvo una ingeniosa idea: desenganchó el cuadernal bajo del pescante de proa del bote salvavidas del lado del muelle y con ayuda de algunos marineros abrió el aparejo, amollando adecuadamente las tiras. Desde la cubierta de botes se le dio impulso al cuadernal bajo, intentando llegar al muelle, lo que en primera instancia no se logró, siendo necesario dar una mayor separación a los cuadernales. Ante la expectación del público que observaba la maniobra, se repitió la operación dando más y más vuelo al cuadernal, el que, como un columpio, se aproximaba cada vez más al muelle. Fue en ese instante cuando —ante la expectación de todos— el Marinero Cárdenas pareció recordar las palabras del Capitán Prat y se lanzó al abordaje, logrando abrazarse de las tiras del aparejo, siendo rescatado a bordo sano y salvo.

¿Sabe Ud. cuál fue la reacción del público presente? Pues nada menos que un cerrado aplauso, con lo que se daba por superado el incidente y se premiaba la destreza y habilidad del marinero chileno, aplauso que no fue paliativo suficiente para eximirlo de la sanción disciplinaria que le restringió las salidas a tierra hasta regresar a Chile, casi tres meses después, con la sola excepción de

un permiso especial gestionado por nuestro Capellán —el futuro obispo Gillmore— quien logró convencer al segundo comandante para levantar la sanción impuesta por algunas horas en Ecuador y Perú, teniendo en cuenta el excelente desempeño del marinero en las maniobras y como encargado de los "jardines" de tripulación, actuación meritoria que lo hizo acreedor a una felicitación ante toda la dotación.

El zarpe de San Francisco fue inolvidable. Desde los cerros de la ciudad, cientos de vehículos se detuvieron y miles de personas agitaban sus pañuelos en señal de despedida mientras el buque —recia estampa— salía de la bahía en demanda de nuevas experiencias y desafíos oceánicos.

El comandante —a quien me correspondió acompañar muy estrechamente como su Ayudante de Ordenes en el extranjero— me confidenció aquella noche en su cámara:

—Hermosa ciudad San Francisco, ¿verdad?

—Creo que nos sacamos un diez —fue mi respuesta.

—Además, gané una apuesta...

—¿De qué se trata?

—Bueno —agregó— antes de zarpar acepté el desafío del Agregado Naval norteamericano en Chile, quien me aseguró que era imposible llegar al Golden Gate a la vela.

—¿Significa que aceptó Ud. una apuesta en tal sentido?

—Efectivamente. Y gané... Le haré llegar un duodécimo de lo apostado cuando regresemos a Valparaíso.

Y cumplió su palabra... Era un "Ballantine" de 12 años.

* * *

El comandante De Bonnafos se retiró de la armada en 1961, con el grado de Capitán de Navío, después de desempeñar importantes cargos en Chile y en el extranjero. Falleció tempranamente en 1971.

Tal vez Ud. se preguntará: ¿Y qué fue del Marinero Cárdenas?

Bueno, dejé de verlo y no supe nunca más de él hasta el verano recién pasado, cuando me encontré en la Herradura de Guayacán con uno de los Guardiamarinas de la promoción 1957 —ya retirado de la Armada— con quien recordamos algunos aspectos del viaje de instrucción. Por supuesto, no olvidamos la anécdota del marinero atrasado en San Francisco. Al respecto me dijo:

—¿Supo Ud. que el Marinero Cárdenas sufrió la amputación de una pierna?

Ante mi negativa, prosiguió: —No recuerdo los detalles, pero siendo Teniente 1° fui comisionado por la armada para efectuar un posgrado de Electrónica en Estados Unidos. Me encontraba precisamente estudiando en San Francisco cuando me llamó por teléfono el Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington, dándome instrucciones de ir a esperar al aeropuerto a un Cabo de la armada que era enviado por la institución para un tratamiento en el Hospital Naval de Oakland. Cumplí la orden y cuál no sería mi sorpresa al reencontrarme con el ahora Cabo Cárdenas, en silla de ruedas, acompañado por su esposa. Había perdido su pierna derecha en un accidente ocurrido en acto de servicio. Ahora viajaba a ese país para implantarle una prótesis.

—Cuénteme qué ocurrió después —proseguí—. Al Cabo Cárdenas lo conocí como Aprendiz a Marinero en la Escuela de Grumetes cuando yo era Subteniente, de modo que guardo un especial afecto por este iquiqueño.

Mi interlocutor prosiguió: —Hospitalicé al enfermo y ubiqué a su esposa en una residencial cercana al hospital. Como ella no sabía nada de inglés, le preparé unas tarjetas con leyendas en castellano e inglés, para facilitarle su diario quehacer en un país extraño.

—¿Y qué pasó entonces? —pregunté.

—Poco tiempo después fui trasladado a Monterey, de modo que no volví a saber de la familia Cárdenas ni del resultado del tratamiento. Supongo que todo salió bien —agregó.

Cuando finalicé mis vacaciones concurrí a la Dirección General del Personal de la Armada para averiguar por el Cabo Cárdenas. Allí me impuse en detalle del accidente ocurrido en Talcahuano a bordo del transporte *Angamos* en 1966, cuando Cárdenas realizó una arriesgada maniobra, siendo alcanzado por el lascón de una espía. Después de un infructuoso tratamiento le había sido amputada la pierna derecha en el Hospital Naval de Talcahuano. Posteriormente, la armada lo envió a Estados Unidos para que se le implantara una prótesis y se le hiciera un curso de rehabilitación para lisiados. Había sido retirado de la institución en 1970, por inutilidad física de segunda clase, dejándose constancia en su hoja de servicios de su excelente desempeño profesional.

No podría finalizar esta historia sin relatar el desenlace final. Después de una prolongada

búsqueda logré averiguar el paradero de este antiguo servidor. Se sorprendió al verme, pero me reconoció de inmediato y se alegró al saber que no lo había olvidado. Actualmente es dueño de un puesto de diarios y bebidas en Caleta Abarca, Viña del Mar. Me contó que tenía dos hijos, uno de ellos en Estados Unidos. Se encontraba separado de hecho de su esposa a quien —me aseguró— daba una importante asignación mensual.

—La separación era previsible —dijo. —Me lo advirtieron durante el curso de rehabilitación en Oakland.

—Cárdenas, ¿puedo hacer algo por usted?

—Gracias —contestó— pero no necesito nada. Estoy contento con lo que me ha dado la vida. Me han implantado tres prótesis: La primera me duró 13 años. La segunda me la pusieron en Chile y me duró 5 años. La que uso ahora —me dijo golpeándola con una llave metálica— lleva 3 años y ojalá me dure un buen tiempo más, pues es mi regalona...

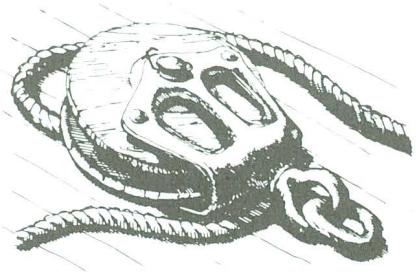
Su conformidad frente a la vida no dejó de impresionarme. Su respuesta reflejaba algo del carácter fatalista del chileno, siempre dispuesto a afrontar la adversidad con entereza y esperanza.

Antes de despedirme le pregunté, con cautela: —¿Quiere contarme qué fue lo que le pasó realmente cuando llegó atrasado al zarpe de la *Esmeralda* en San Francisco?

—Sí —contestó— ahora puedo contarlo... Conocí allá un grupo de chilenos y particularmente una chilena... y me enamoré más de la cuenta... Cuando quise regresar a bordo tomé un bus equivocado y el chofer —que era "gringo"— no entendía castellano... Después de perder mucho tiempo logré tomar un taxi, pero la guardia de la base naval de Treasure Island no lo dejó entrar a los muelles...

—Pero yo recuerdo que llegó usted en una camioneta...

—Sí —contestó—. El que me llevó al muelle era un policía de civil que se compadeció de mí.

—Cárdenas, le agradezco su confianza. ¿Tiene algún inconveniente en que relate lo sucedido?

—¡Por supuesto que no! Me sentiré halagado e importante —agregó, haciendo sonar fuertemente su prótesis el golpearla con el pesado candado que usaba para cerrar su negocio.