

LEVANTAMIENTO HIDROGRAFICO DEL PUERTO DE TOME

Sagitario

A comienzos del año 1930 obtuvimos nuestros despachos de Guardiamarina de Segunda Clase. En ese año el futuro buque-escuela, la corbeta *General Baquedano*, recién daba por terminado su viaje de instrucción anterior y debía, por lo tanto, entrar a dique a largas reparaciones para quedar nuevamente en condiciones marineras para nuestra futura derrota, la que hasta el momento se presentaba muy auspiciosa, con reconocimiento completo del Mediterráneo, viaje que duraría más de un año, todo lo cual nos llenaba de entusiasmo y ensueños.

Los primeros meses de dicho año fueron pasando muy lentamente y la *General Baquedano* seguía en el dique, por lo que la superioridad de la armada dispuso que nos trasbordáramos al crucero-acorazado *Capitán Prat*, que se encontraba en servicio activo. El buque se trasladó al puerto de Tomé, donde nos dedicaríamos, como práctica y experiencia, al levantamiento hidrográfico de dicha zona.

El crucero fondeó a la gira en el puerto y de inmediato fueron asignadas las comisiones de trabajo para efectuar: Detalle de la costa, altura de los cerros, sondeos, medición de la base y confección de planos de las futuras cartas con los datos que iban entregando diariamente las comisiones que trabajaban a bordo.

La Escala de Mareas fue instalada en uno de los pilotes del muelle de pasajeros, contiguo a la plataforma inferior de la escala real, lugar al que bajábamos cada diez minutos para anotar la altura de la marea, condiciones meteorológicas del momento, corrientes, etc.; todo esto era anotado en un cuaderno borrador con un lápiz azul-rojo.

Por otra parte, desde a bordo trajimos nuestros coyotes y los extendíamos en el suelo de una oficina de la Aduana, cercana al muelle, la que nos fue facilitada para este objeto. Eramos tres los que formábamos esta comisión: Manzano, Correa y este autor. Cada tres horas nos turnábamos, noche y día, para cumplir con este importante cometido, pues sin duda lo era, ya que en base a estas informaciones serían corregidas todas las sondas que llevarían las cartas o planos de Tomé.

Aun cuando estábamos en invierno y a pesar de los frentes de mal tiempo que venían uno tras otro, algunos con bastante violencia, vientos y fuertes lluvias, el trabajo era realizado con normalidad.

En una ocasión, al acercarme al muelle para relevar, poco antes de las dos de la mañana, sentí un fuerte jadeo y vi la luz de una linterna en la plataforma inferior apuntando hacia el mar; cuando estuve cerca distinguí, sin dudas, al Guardiamarina Correa, quien nadaba con esfuerzo para alcanzar la plataforma, trayendo apretada en la boca la libreta con las anotaciones de los sondeos tomadas hasta la fecha. Corrí, en medio de la neblina y la llovizna, para ayudarlo a subir, secarse y llevarlo a nuestro camarote en la Aduana para que rápidamente se cambiara de ropas. Me contó que por un descuido resbaló, lo que provocó la caída de la libreta al agua, apartándose rápidamente de la escala debido a las fuertes corrientes del momento. Sin titubear se lanzó al agua, logrando recuperarla; de lo contrario, deberíamos comenzar con todo el trabajo de sondeo de nuevo, a partir de cero, como también el trabajo de otras comisiones encargadas. Al Guardiamarina Correa nada le sucedió, pues era muy fornido, lleno de salud y agilidad.

El epílogo de esta aventura fue que cuando dimos la información al comandante del *Capitán Prat*,

* 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.

mi amigo y compañero figuró en la Guía S, que era editada —por así decirlo— todos los sábados; al respecto, decía lo siguiente:

“Amonéstese al Guardiamarina Correa por su descuido al permitir que cayera su libreta de anotaciones de sondeos al agua, desde el muelle de pasajeros en Tomé”, y a continuación agregaba: “Felicítase al Guardiamarina Correa por su decisión e intrepidez al lanzarse al agua, en noche de invierno, recuperando la Libreta de Sondeos”.

ACCIDENTES NAVALES*

NAUFRAGIO DEL “AEGIS LION”

Juan González Sendra
Capitán de Alta Mar

Introducción

El 2 de agosto de 1973 el radioperador de la Estación Naval de Punta Arenas, que escuchaba la onda de socorro de 500 kilociclos, captó la señal de auxilio sos emitida por alguien cuya característica era 5 B 328, sin indicar posición. El radioperador anotó la hora, las 23:20, e informó esta novedad a sus superiores.

La Autoridad Marítima de Punta Arenas estimó que se trataba de la nave chipriota *Aegis Lion*, que debía encontrarse en el estrecho de Magallanes a la altura del faro Cooper Key y que había salido de Valparaíso con destino a Buenos Aires después de haber descargado 11 mil toneladas de azúcar procedente de Cuba. Al mismo tiempo, la Autoridad solicitaba a la Armada de Chile que la barcaza *Morel* acudiese al lugar a verificar la información.

Muy próxima a la zona del siniestro se encontraba navegando la m/n argentina *Río Abaucán*, que iba de Buenos Aires a Valparaíso y que a las 5:30 horas del 3 de agosto había entrado al paso Tortuoso e instantes más tarde avistado un bote al garete en la boca del canal Jerónimo, desde el cual les hacían señales de auxilio con linternas. Se trataba de uno de los botes salvavidas del *Aegis Lion*, con 33 naufragos y dos prácticos chilenos, los cuales fueron rescatados cuando ya experimentaban los efectos del agotamiento y enfriamiento después de casi ocho horas de permanencia en la embarcación bajo un tiempo chubascoso y con cerrazones de lluvia. Ellos informaron que el *Aegis Lion* había varado en el paso Tortuoso, proximidad del faro Morrión.

La barcaza *Morel* había iniciado su rebusca en las primeras horas del 3 de agosto, partiendo del faro Cooper Key hacia el este. A las 6:45 horas pide identificación, sin obtenerla, de una nave que viene con rumbo encontrado, resultando ser el *Río Abaucán*, que ya había recogido los naufragos. A las 8:15 horas la barcaza encuentra a la deriva el bote vacío de los naufragos y momentos más tarde avista al *Aegis Lion*, que ha derivado y varado en el cabo Crosstide, con 40° de escora a estribor. Una partida enviada a investigar las averías de la nave regresa sin lograr su objetivo por la excesiva escora

* Relatos verídicos de naufragios y accidentes navales ocurridos en aguas chilenas, basados en antecedentes fidedignos consultados por el autor y cuyo contenido es de interés por ser experiencias que es conveniente aprovechar.