

COMISION MINISTERIAL

*Todo plan —por ocucioso que sea— debe considerar los imponderables...
El “resguardo mariner” contribuye a reducir los efectos negativos de
aquellos factores superiores a todo cálculo y ponderación.*

*Roberto Benavente Mercado
Contraalmirante*

El mensaje fue recibido tres días antes de llegar a Valparaíso, cuando navegábamos a bordo del transporte de ataque *Presidente Pinto*, después de cumplir una comisión de rutina a la isla de Pascua durante el verano de 1954.

Según el comunicado, mi próximo transbordo sería como comandante de la *Llanos*, una barcaza de desembarco de tropas de unos 50 metros de eslora y alrededor de 385 toneladas de desplazamiento, que operaba regularmente en el área comprendida entre Puerto Montt y bahía Anna Pink.

El transbordo no dejó de impresionarme, porque ¿cómo uno no va a sentirse orgulloso de ser comandante, con derecho a gallardete de mando y honores de pito, cuando se ostenta apenas el grado de Teniente 2º?

El primero en congratularme fue el Oficial de Navegación del *Presidente Pinto*, fallecido trágicamente poco tiempo después: —Lo felicito —me dijo— ojalá yo hubiese tenido esa posibilidad cuando tenía su grado. Es una magnífica oportunidad para ... lucirse o hundirse ... Tendrá Ud. los deberes, atribuciones y responsabilidades de todo comandante naval, como lo establece la Ordenanza de la Armada, pero deberá conducir su buque y su gente con habilidad, prudencia y sabiduría. ¡Buena suerte... deseo que nunca le falte un pie de agua bajo la quilla!

Pocos días después me presenté al Comandante de la Base Naval de Puerto Montt, el entonces Capitán de Fragata Sr. Lientur Klapp Wenzel, un típico teutón que extrañamente llevaba un nombre araucano, quien se caracterizaba por ejercer el mando con sabiduría, brindando a sus comandantes subordinados la más absoluta libertad de acción para cumplir sus misiones con independencia e iniciativa.

— Bienvenido a Chiloé —me dijo—. Llego Ud. a tiempo para cumplir una delicada misión... Deberá zarpar el día y hora que estime conveniente, para embarcar el miércoles próximo a las 21 horas al Ministro de Obras Públicas, Coronel don Benjamín Videla, en Castro y transportarlo a ensenada Chaitén, donde recalará a las 8 horas del jueves, pues el Ministro debe inaugurar una obra vial que realizó allí una unidad del Servicio Militar del Trabajo. El Ministro y comitiva regresarán a Puerto Montt por vía aérea. Como tareas secundarias embarcará, antes o después de la tarea principal, un cargamento de 75 metros cúbicos de madera semielaborada en estero Chadmo, frente a la isla Tranqui, y reencenderá el faro Laitec, que se encuentra apagado... Es todo.

Regresé a bordo a reunirme con mis oficiales, los jóvenes Subtenientes M. Lagos B. y J. Bagioli R., a fin de analizar los cursos de acción para cumplir las tareas en la forma más eficiente posible: Zarparíamos el lunes muy temprano para recalar a Chadmo ese mismo día en la tarde con el propósito de reconocer y entrar al estero con luz, aprovechando la marea creciente, para varar la barcaza lo más cerca posible del aserradero, lo que permitiría cargar el buque en un tiempo mínimo. Esperábamos desvarar con la pleamar de la tarde del martes, lo que nos permitiría salir del estero con luz y recalar en Laitec al amanecer del miércoles, para reencender el faro y llegar a Castro a lo menos unas cinco horas antes que el Ministro.

* 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.

El plan se cumplió como estaba previsto, cargando la madera en el sector de proa del buque. Logramos flotar con la pleamar, salimos del estero y fondeamos en caleta Larraín —la caleta de las Almas Perdidas— por algunas horas, zarpando a Laitec poco antes de medianoche a fin de recalar al faro al amanecer del día siguiente.

El faro Laitec es difícil de aprovisionar pues se encuentra en el centro del golfo de Corcovado, en la parte sur de la isla del mismo nombre, rodeado de un extenso veril de rocas y expuesto a la marejada.

Por la conformación de la costa y los peligros circundantes, la aproximación al faro se hizo navegando perpendicularmente a la costa. Al acercarnos ordené reducir el andar a “un tercio adelante ambas máquinas”. Como no se apreciara una disminución de la velocidad ordené “para las máquinas” y fondear el ancla de popa, pero... el buque seguía directo hacia la costa... “Atrás un tercio, dos tercios, toda fuerza”... “Repetido atrás”... Nada... La distancia buque-costa se acortaba vertiginosamente... El ancla de popa garreaba notoriamente y era absolutamente incapaz de disminuir la viada del buque.

Las barcasas están diseñadas para vararse, inclusive a toda velocidad, pero en playas de adecuada gradiente y lejos de los placeres rocosos. Nuestra varada fue —providencialmente— en un sector de arena de no más de 20 metros de ancho y aunque el impacto sobre la costa fue violento milagrosamente no chocamos con ninguna roca... Eran las 5:30 horas y la pleamar se había producido alrededor de las 4.

El Ingeniero de Cargo —un Suboficial Mayor de Máquinas muy competente— informó que lo acontecido era consecuencia de una falla en el mecanismo destinado a cambiar el paso de las hélices, agregando que el mismo problema se había presentado en otras oportunidades, de modo que todas las órdenes de dar atrás se habían cumplido, pero dando adelante. En consecuencia nos habíamos varado “hasta los alambitos”, dando “repetido adelante”...

Luego de comprobar que el buque no había sufrido daños, recuperamos la tranquilidad para pensar qué hacer para superar este inesperado contratiempo y cumplir la tarea principal.

Aunque los chilotes lugareños llegaron a los pocos minutos pronosticando que el buque no saldría de allí hasta la próxima sicigia, adoptamos las siguientes medidas tendientes a eliminar o, al menos, reducir los efectos de este “imponderable” que dificultaba el cumplimiento de la misión:

- Trasvasijar agua, combustible y lubricantes a los estanques disponibles de popa.
- Desplazar la totalidad de la madera del castillo y compartimientos de proa a la toldilla y departamentos de popa.
- Inspeccionar el sector marítimo cercano al buque para verificar la no existencia de rocas peligrosas al zafar.
- Refondear el ancla de popa empleando la ballenera, con la máxima longitud de alambre posible.
- Informar de lo sucedido al Comandante de la Base, indicando que de acuerdo a nuestros cálculos el buque debería zafar alrededor de las 15.30 horas, lo que nos permitiría recalar a Castro —distante 63 millas— a las 21.30, es decir, sólo con media hora de atraso, navegando al máximo andar.

El buque quedó casi totalmente en seco alrededor de las 10.15 horas. Cuatro horas más tarde pusimos los motores en marcha y a las 15 hicimos el primer intento, logrando zafar a las 15.10, es decir, 20 minutos antes de lo previsto.

El viento del sur y la corriente de flujo fueron nuestros aliados; logramos llegar a Castro exactamente a las 21 horas, atracando al muelle cuando hacía su aparición el Ministro y su comitiva, quienes se embarcaron de inmediato. Zarpamos con las últimas luces hacia Chaitén.

A pesar que el buque no tenía radar, la luna menguante nos facilitó la salida por el estero Castro y la navegación del canal de Yal. Como siempre, la boyta Vettor Pisani estaba apagada y entramos al golfo de Corcovado con optimismo, pues esperábamos llegar a Chaitén con tres horas de anticipación a la requerida por el Sr. Ministro.

Sin embargo, no se había dicho la última palabra... Cuando navegábamos entre los bajos Solitario y Bien Conocido se paró la máquina. El Ingeniero de Cargo informó: Agua en el petróleo... Será necesario purgar, limpiar filtros y cambiar estanques de servicio... Tiempo estimado para reparar la falla, 40 minutos...

— Bueno —pensé— éste es un nuevo “imponderable”, pero todavía nos quedan más de dos horas de resguardo marinerero...

La ansiedad, no exenta de angustia, se hizo presente de nuevo cuando al cabo de dos horas la falla no había sido reparada. La Divina Providencia nos permitió reanudar el viaje cerca de las 6 horas

y recalar a Chaitén a las 8, exactamente a la hora que esperaban en tierra las autoridades locales, los jefes y oficiales del Regimiento "Sangra" y el personal del Servicio Militar del Trabajo.

Al despedirse, el Ministro Videla agradeció las atenciones dispensadas a bordo y, tomándose de un brazo, me dijo: —Lo felicito, Teniente, tiene Ud. un buen buque y una mejor dotación... Gracias por cederme su camarote... Le prometo que dormiré mejor que nunca... No sentí ni el ruido de los motores...

— Nada tiene que agradecer, Sr. Ministro —respondí— Eso era lo menos que podía hacer por Ud...

— Comprendo —replicó—. Ahora dígame, ¿cómo se las arreglan los marinos para ser tan puntuales y llegar a todas partes "exactamente" a la hora prevista? Supongo —agregó— que es sólo cuestión de regular el andar...

— Es parte de la tradición naval, Sr. Ministro —contesté con convicción—.

— Hay otra cosa que me llamó la atención —insistió—. ¿Es normal llevar "toda" la carga a popa?—

— Bueno —respondí imperturbable—, estas barcasas están diseñadas para vararse y conviene navegar "sentado", para alcanzar mayor velocidad.

— Lo facilito por su buque y por sus respuestas —me dijo amablemente el Ministro—. Cada día se aprende algo nuevo —agregó cavilante—.

— Contramaestre, toque "atención" —ordené, intentando "capearle" a otra aguda pregunta.

El Ministro saltó a la ballenera.

— Patrón, a las órdenes del Sr. Ministro —ordenó el Oficial de Guardia.

Cuando la ballenera se largó del costado, el Contramaestre tocó "pasó". El imponente volcán Corcovado devolvió el eco del silbato del pito marinero, cuando la *Llanos* ya levaba anclas y enfilaba hacia el canal Desertores en demanda de su puerto base, después de cumplir su comisión "sin novedad".

ACCIDENTES NAVALES*

VARADA DEL "CABO TAMAR"

Juan González Sendra
Capitán de Alta Mar

Introducción

 L B/T *Cabo Tamar*, de 35.047 toneladas de registro grueso, al mando de su Capitán arribó a la bahía de San Vicente, procedente de Ecuador, el día 6 de julio de 1978, quedando fondeado a la gira en el puerto exterior en espera de la hora de la pleamar. Las condiciones de tiempo eran malas, con viento del norte a noroeste de 27 nudos y fuertes marejadas, por lo que la Autoridad Marítima cerró todos los puertos del área a las 22:40 horas.

Ese mismo día, a iniciativa del armador y a pesar que el puerto se encontraba con cierre total, se gestionó la entrada del *Cabo Tamar* al terminal petrolero. Se contaba con la anuencia del práctico, el

* 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.