

## EL SALARIO DEL MIEDO EN EL MAR

Sergio Carvajal Musso  
Capitán de Navío

Al cumplirse 31 años de una de las misiones que la Armada debió desarrollar en tiempos de paz, deseo recordar algunos aspectos de este hecho, en homenaje a los Oficiales y tripulantes que anónimamente cumplen su deber, con el riesgo que algunas de estas misiones implican, contribuyendo al desarrollo del país.

Después de haber permanecido en reparaciones anuales, la barcaza *Morel*, cuya base era la Estación Naval de Puerto Montt, se dirigía a Valparaíso a reabastecerse cuando recibimos un escueto mensaje, fechado el 10 de octubre de 1962: "Diríjase a la isla de Pascua para rescate de avión *Hércules* C-130-E de la USAF".

Factores humanos y técnicos en juego debían ser resueltos y conjugados adecuadamente para llevar a buen término el cometido: Humanos, porque nuestras familias estaban en Puerto Montt y la comisión comenzaba en octubre y no se sabía cuándo terminaba, implicando tal vez, pasar las fiestas navideñas fuera de casa, en la isla de Pascua; técnicos, porque no habían antecedentes en los anales de la Armada de que una barcaza tipo LSM (Landing Ship Medium), que fueron desarrolladas en la Segunda Guerra para desembarcos, acompañadas de buques-nodriza, pudieran hacer un viaje a la isla de Pascua ida y regreso sin reabastecerse, debiendo navegar sobre 4.500 millas durante la travesía y permanencia, todo ello sin buque de apoyo.

Lo que sí se sabía desde el principio era que la capacidad normal de los estanques de petróleo era insuficiente, lo que hacía necesario llevar petróleo diesel en los estanques de lastre, debiendo ser adaptados para tal objetivo. En todo caso, los problemas técnicos eran superables, conocida la experiencia de nuestros ingenieros navales y la capacidad de Asmar, pero lo que agregó la nota de suspenso, que titula esta crónica, fue una portada de prensa de la época, asemejando nuestro caso a una conocida película, cuyo tema era el transporte en camión, hasta una explotación minera, de una peligrosa carga explosiva. En este caso, el suspenso era la necesidad de transportar 20 mil litros de combustible para el avión denominado JP-4, mezcla altamente explosiva usada para los aviones turbohélice. Se pidió instrucciones a la Fuerza Aérea norteamericana con base en el canal de Panamá; éstas, además de no ser muy explícitas, confirmaban que al producirse gases en uno de los depósitos bastaba la chispa de una linterna o el simple roce entre clavos para que hubiera una explosión, y esto en alta mar.

En la cubierta de tanques fueron acondicionadas unas celdas de madera para que cada tambor de 200 litros quedara bien asegurado y sin roce metálico; además, fueron instalados rociadores individuales que debían ser activados cada dos horas, y la guardia designada usaba zapatillas y estaba integrada por marinos chilenos y aviadores norteamericanos; estos últimos viajaban para acondicionar el avión en la isla. Los fósforos y cigarrillos desaparecieron en todo el área de cubierta, y a cada tambor se le conectó cable a tierra.

El accidente del *Hércules* se debió a que al disminuir sustentación en su aterrizaje en el aeródromo de Mataverí, se enterró en la pista, dañándose una hélice y el motor, produciéndose un derrame de combustible y el consiguiente peligro de incendio.

Además, para despegar precisaba de 100 mil libras de malla metálica para compactar la pista,

cohetes para impulsar el avión, un bulldozer para reparar la cancha y abrir caminos en la isla, jeeps, etc., y hasta una casa para los operadores de la maquinaria.

El mal tiempo experimentado en los primeros días de nuestra navegación al oeste obligó a alterar continuamente a un rumbo más al norte, a fin de evitar los golpes de mar que afectaban la estiba. ¡Qué importante fueron los trabajos de aislamiento! Las barcazas de este tipo eran buques excelentes, con la salvedad que por su casco plano los balances con mar de través eran muy violentos y la gran "vela" del casco en el castillo dificultaba su gobierno en áreas restringidas, más aún con poca viada y viento fuerte, como sucedió en la isla.

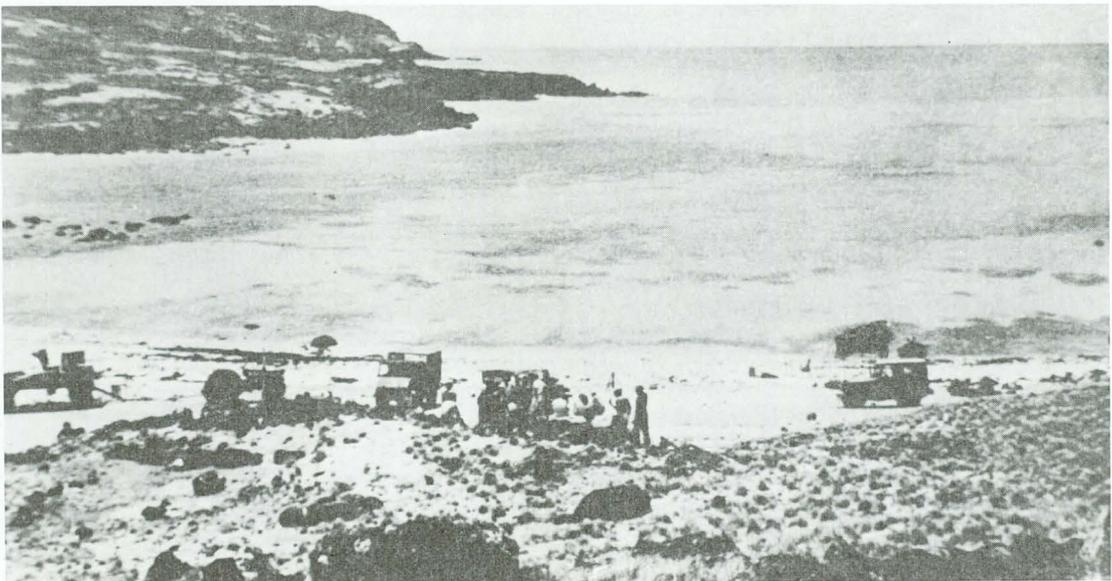
Al sexto día y cuando estábamos entrando al último tercio de nuestra travesía tuvimos una falla en los generadores, que nos mantuvo cuatro horas al garete; afortunadamente, las condiciones de tiempo eran buenas y gracias a la pericia del personal de máquinas la falla fue satisfactoriamente solucionada.

El fondeo en la isla de Pascua puso término a la primera etapa y por fin permitió algo de descanso. Tres días de dura faena para desembarcar el combustible, mallas y repuestos, con horario desde las 6 hasta las 20 horas, permitieron finalmente el despegue del *Hércules* y su regreso sin novedad al continente.

Pero aún quedaba una parte importante de la misión por cumplir, que era el desembarco de la maquinaria, lo que no había podido ser hecho en Hanga Piko debido a la falta de un puerto adecuado. Se tenía considerado hacerlo en Anakena, pero las exploraciones preliminares señalaron roqueríos en el canalizo de aproximación al varadero. Durante la permanencia en la isla fue cambiando el fondeadero, según las condiciones de tiempo, primero a Vinapu, luego a Hanga Roa, para volver a Hanga Piko nuevamente; seis fondeaderos para doce días, todo esto después de un mes desde el zarpe del continente.

¡Qué falta hace un puerto en la isla, para fondeadero seguro!

En una de esas oportunidades el fuerte oleaje produjo el corte del alambre de fondeo de popa, que es la forma habitual y principal de fondeo de las barcazas; sólo la presteza para reaccionar y fondear el ancla de proa evitó una situación muy peligrosa, dado que con el borneo que dio el buque quedó muy próximo a los roqueríos. Pero quedaba otro problema relacionado con el fondeo, que era recuperar el ancla de popa, que –como ya dijimos– era la principal del buque y estaba a 40 metros en fondo rocoso, lo que hacía muy peligroso el trabajo del buzo. Se logró pasar un virador y amarrarlo al ancla, gracias al excelente trabajo de nuestro buzo; pero cuando se estaba cobrando se cortó un retorno y golpeó la pierna del segundo comandante que dirigía la maniobra, quebrándosela.



*Desembarco del combustible JP-4 en Hanga Piko*



*Vista de la barcaza "Morel"*

Las oportunas atenciones del médico en el hospital de la isla y el reposo correspondiente permitieron una pronta y total mejoría cuando regresamos al continente; por otro lado, la recuperación del anclote nos aseguraba no emular al "holandés errante".

Para desembarcar el bulldozer, que ya había despertado la curiosidad de los isleños, poco familiarizados con las orugas que lo propulsaban y que había sido bautizado con un nombre que podría ser traducido por "pájaro-gusano", fue construido con dos faluchos un "catamarán" y fueron abiertas las compuertas de las barcazas, poniéndosele de través justo a proa, de manera que cada oruga quedara enfrentando cada uno de los durmientes que formaban el puente entre los faluchos. Había que hacer coincidir el balance de la barcaza con el de los faluchos; cuando quedó al mismo nivel, al grito de ¡ya! el operador del vehículo —que nunca se había visto en estos avatares, con salvavidas colocado y una retenida para rescatarlo si fallaba la maniobra— hizo rugir el motor, subió al catamarán y, gracias a Dios, llegó a tierra; desde ese día comenzaron a ser construidos los caminos en isla de Pascua.

¡lorana, isla de Pascua! A popa, en la estela del buque, van desapareciendo los contornos de la costa. Días después recalamos en la isla Juan Fernández, para llevar al continente unas personas que requerían atención hospitalaria y, luego, a Valparaíso, para informar al Almirante: "Misión cumplida".

Nuevamente en Talcahuano, después de hacer algunos ajustes luego de las 5 mil millas navegadas y pronto, como regalo de Pascua, fondeo en Puerto Montt y ¡bienvenidos a casa!

No estaría completa esta crónica si, al no poder nombrar a toda la tripulación, no fueran mencionados por lo menos los oficiales, que hicieron posible esta comisión:

- Comandante, Capitán de Corbeta Sergio Carvajal Musso.
- Ingeniero, Capitán de Corbeta Vicente Caro.
- Segundo comandante, Teniente 2º Alex Leyton.
- Oficial de Navegación, Subteniente Julián Jáuregui.
- Guardiamarina Alberto Rawlins.
- Guardiamarina Fernando Perserissa.
- Gobernador de la isla de Pascua, Capitán de Corbeta John Martin.

\* \* \*