

El libro presentado recientemente, "Guardia sin novedad", consta de 161 páginas que contienen 12 relatos marinos. Lo prologa el catedrático León C. Santoro Funés. Como en otros volúmenes suyos de narrativa, acompaña al terminar una sección que denomina "Diccionario Náutico". Así el lector que no conoce la nomenclatura de a bordo, se sitúa perfectamente en los barcos y llega a posesionarse de la jerga marinera.

El denominador común de los relatos es su amenidad; la espera de un desenlace no previsto, indispensable para despertar la curiosidad del lector que no se detiene hasta finalizarlos. Damos a conocer algunos títulos que contiene esta obra de narrativa: "El hombre de otro tiempo", "Almirante a bordo", "La bengala", "Faena de pintura".

Carlos Martín, alejado del servicio, de especialidad submarinista, se seguirá sumergiendo en el fascinante campo de las letras. Ya ha manifestado que una de sus grandes pasiones es la de escribir. Por ello le decimos: ¡AVANTE!

* * *

PAGINA MARINA

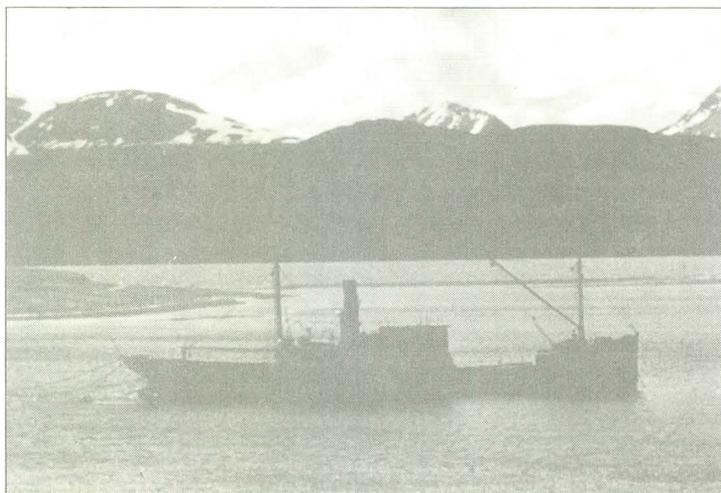


SALVAMENTO EN EL ESTRECHO

PINZOTE *

En el verano de 1959. El famoso transporte Micalvi se encontraba atracado en el muelle de Punta Arenas, después de una larga comisión de apoyo a los pobladores aledaños al canal Beagle, tales como los que habitaban Yendegaia, Puerto Navarino, Puerto Toro, las tres islas disputadas, siempre bajo el amparo de nuestro país y otros recónditos lugares donde esforzados chilenos hacían soberanía.

Su Comandante era el Capitán de Corbeta don Otto Niemann Núñez, especialista en electrónica, egresado del primer curso de esa especialidad efectuado en Chile. Su habilidad en maniobrar el buque, lo hacía merecedor del apodo de "excelente cochero".



"Micalvi"

Además por su serenidad y calma, aún en situaciones de peligro, se le comparaba con un frío mármol, inmutable. Dentro de los excelentes

* N de la D. Seudónimo debidamente registrado.

comandantes de buques que han pasado por la Tercera Zona Naval, debería ocupar un lugar de privilegio entre ellos.

El Segundo Comandante era el Teniente 2º Patricio Villalobos Lobos y el piloto el Teniente 2º Sergio O’Ryan Rocuant.

Durante el mes de enero, se dio permiso a la tripulación, para que descansara de las agotadoras jornadas vividas en un año 1958, lleno de incidentes con Argentina. Asimismo se aprovechó de efectuar las reparaciones más urgentes y abastecer el buque para una próxima comisión.

Sorpresivamente se recibió una orden de enviar al Teniente O’Ryan, en comisión del servicio al Patrullero *Leucotón*, perteneciente a la flotilla Antártica.

Posteriormente llegaron órdenes de zarpas a la zona del río Baker, para reabastecer faros en el trayecto, transportar víveres, mercaderías, fareros transbordados y civiles, a distintos destinos, tales como faro Bahía Félix, faro Fairway, Puerto Edén o Tortel. El *Micalvi* era el único medio de comunicación que Chile, a través de la Armada, ponía a disposición de chilenos que vivían en tan desoladas regiones costeras, esas que hoy pertenecen a la XI y XII Regiones, para viajar hacia y desde Punta Arenas y recibir los abastecimientos necesarios para subsistir.

Para reemplazar al Teniente O’Ryan, se nombró al Teniente OM Carlos Marchant, el que debía ser enviado de vuelta en el petrolero

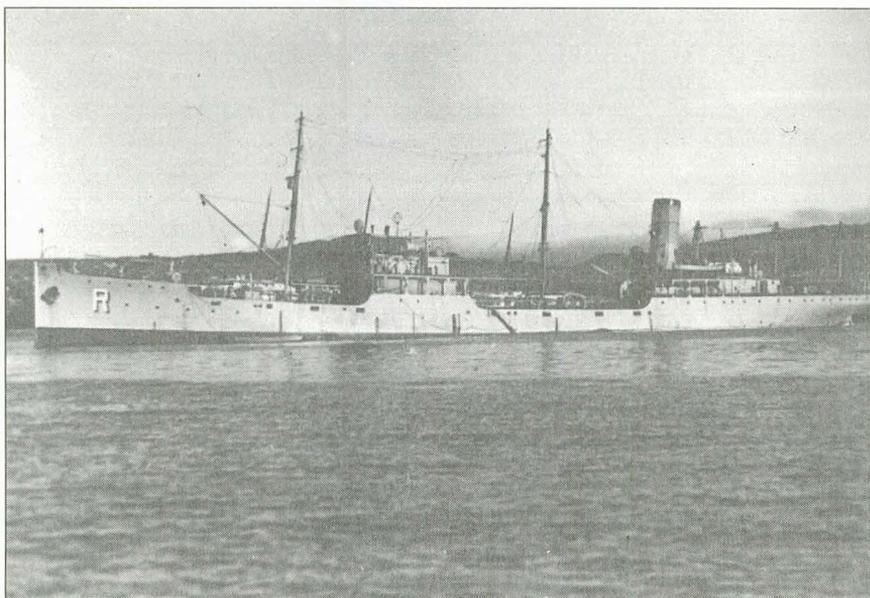
Rancagua, que iba de Valparaíso a Punta Arenas con transbordados. Para ello, se había concertado un rendez-vous donde ambos buques debían intercambiar personal: el *Micalvi* enviar al Teniente Marchant al *Rancagua* y este último enviar al Subteniente Carlos Martin Fritz y dos marineros, al *Micalvi*.

Se zarpó y puso rumbo hacia la boca occidental del estrecho de Magallanes, arribando al faro Bahía Félix en la mañana del día 14 de febrero, donde se transbordó al relevo del farero que permanecía allí desde hacía 6 meses y al mismo tiempo se desembarcaron víveres, repuestos, combustibles y los elementos necesarios para subsistir el mismo lapso.

Al mediodía, se empezó a descomponer el tiempo y el buque cruzó el Estrecho hacia el faro Fairway con fuerte viento norweste y en condiciones regulares de mar, teniendo como telón de fondo el sombrío cabo Tamar y las tétricas islas, islotes y rocas de islas Straggler, cementerio de un sinnúmero de buques. Se fondeó en islote Fairway alrededor de las 14:00 horas y la faena de descarga comenzó de inmediato.

Con el fin de acelerar la faena, el Teniente Villalobos remolcaba a los dos botes con una panga con motor fuera de borda, mientras a bordo el Teniente Marchant verificaba la descarga.

De pronto el buque izó la bandera “reunión”, por lo que la panga se dirigió raudamente a bordo.



Petrolero "Rancagua".

El Comandante Niemann recibió a bordo al Teniente Villalobos y le dijo:

-"Teniente, embarque en la panga al Teniente Marchant que cumplirá transbordo al *Rancagua*, que parará sus máquinas a medio canal y allá reciba al Subteniente Carlos Martín y dos marineros y recuerde pedir los fanales de navegación enviados por el Arsenal Valparaíso, que requerimos para reemplazar a los que tenemos quebrados".

Mientras el Teniente Marchant preparaba su equipaje, se rellenaba el estanque de combustible y se revisaban los remos y salvavidas.

Apenas los vigías avistaron al *Rancagua*, que aparecía desde el norte por el canal Smith, a la salida del paso Shoal, la panga se dirigió a medio canal entre islote Fairway y el continente, por el paso ancho, recién autorizado a navegar por buques mayores. El *Rancagua* paró sus máquinas a la cuadra de islote Oscar y el Teniente Villalobos subió a bordo con la documentación del transbordado y, al mismo tiempo, preocupado por recibir los fanales de navegación que traía el *Rancagua* para el *Micalvi*.

Como corresponde al protocolo naval, subió al puente a saludar al Comandante, Capitán de Navío don Reinaldo Roepke Rudloff, encontrándose con otros oficiales, tal como el Teniente 2º Kenneth Pugh Gillmore, piloto del buque.

Solicitar la carga, embarcarla, firmar recibos, recibir correspondencia, despedirse del Comandante, demoró más de lo conveniente.

Se embarcó rápido en la panga y encontró que aparte de los transbordados y la carga, habían embarcado la caja de transbordo del Subteniente Martín, que quedó sobre los remos.

Trató de devolverse para que sacaran la caja, pero ya habían soltado las bozas y el buque estaba en movimiento.

Como el atraque había sido por barlovento, no se dio cuenta que habían derivado a consecuencias del viento y la corriente vaciante del canal Smith; así, lo que había sido un rendez-vous a una distancia de 1500 a 2000 yardas de buque a buque, se convirtió en alrededor de 3000 yardas.

Se separaron del *Rancagua* y al quedar al descubierto al mar y viento, Villalobos pudo percibir con preocupación que las condiciones no eran buenas. Las olas si bien no eran grandes, tenían esa periodicidad característica de las olas de mar abierto. Además, el viento norweste aumentaba progresivamente a medida que pasaba el tiempo.

La cara de preocupación del tripulante, el marino (Tp) Aravena, así como de los pasajeros, era

evidente; con el fin de tranquilizarlos, Villalobos empezó a cantar la inmortal canción de Domenico Modugno:

"Volare oh, oh, cantare oh, oh, oh, oh ...", la que siguió cantando hasta llegar al reparo del islote Fairway.

Con mucho cuidado, evitando que entrara agua a la panga, se fueron acercando rápidamente a su buque.

Estaban a alrededor de 50 metros del *Micalvi* ya listos para atracar, cuando el motor fuera de borda se paró. Lo trataron de echar andar nuevamente, pero simplemente no funcionaba. Asimismo, trataron de sacar los remos, pero el peso de la caja del subteniente Martín, impedía moverla sin peligro de volcar. Entonces se le gritó a un marinero que estaba en toldilla del buque, que les enviara un bote ballenero para que los remolcara.

El viento bruscamente empezó a aumentar su intensidad y, como consecuencia, el oleaje comenzó a encrespase.

Mientras el buque preparaba la arriada del bote, la panga derivada al centro del Estrecho, y lo hizo tan rápidamente que cuando llegó el bote a remolcarlos, ya se encontraban a una distancia de media milla del buque.

Eran las últimas luces del día cuando iniciaron la maniobra de traspasar carga y personal al bote ballenero y dejar la panga a remolque.

El Teniente Villalobos tomó el mando del bote y empezaron a bogar para llegar al buque. Eran 19 personas.

Puso al cabo artillero Vallejos a la caña, y organizó la boga.

-"Aaaa... una...aaaa... una" cantaban con el timonel la cadencia de la boga.

Las palas de los remos entraban con fuerza al agua, pues había prácticamente dos bogas por remo, pero el viento y las olas habían aumentado de tal manera, que era difícil avanzar.

Se oscureció y el buque encendió sus luces de puerto.

Comenzó a llover y nevar alternativamente y la visibilidad por momentos se tornó dificultosa, lo que les hacía perder la orientación hacia el buque. Además, el viento norweste arrachado aumentó de tal manera que de momento alcanzaba los 60 nudos, llevando las gotas de lluvia o copos de nieve casi horizontalmente a golpear con fuerza en los ojos, dificultando aún más la orientación.

La visión hacia el buque se centraba en las luces de tope. Pasaron casi dos horas desde

que se había parado el motor de la panga y todos estaban extenuados por el esfuerzo de la boga continua y por qué no decirlo, por la tensión.

Mientras tanto, a bordo, el Comandante Niemann dispuso que el otro bote del buque los fuera a ayudar, pero situándose al reparo de la isla. Mientras tanto, llamaba por radio al *Rancagua* para que regresara a auxiliarlos.

A pesar que el Comandante Niemann deseaba salir con el buque a rescatar a sus tripulantes, las condiciones de viento y mar se lo impedían, pues el riesgo era enorme, ya que el *Micalvi* poseía una planta a vapor de baja presión, cuyas calderas a carbón de tubo de fuego, se encontraban limitadas a una presión mucho más baja que la de diseño, lo que a su vez limitaba la potencia de la máquina y su andar a 6 nudos como máximo. Además, la superestructura del buque actuaba como una vela, que lo hacía derivar fuertemente; lo que, dadas las condiciones existentes, no podría neutralizar con la limitada potencia de máquinas.

Como si eso fuera poco, el *Micalvi* carecía de radar y de los instrumentos básicos modernos de navegación y sólo contaba con compás magnético y una corredera remolcada, de coeficiente variable.

Lo más seguro que sucedería con el *Micalvi*, si el Comandante decidía salir a navegar, era que pronto estaría varado junto a otros buques en las islas Straggler, cementerio de buques, en una situación más crítica que la de sus tripulantes.

Debido al viento y mar y a que su patrón se separó del islote Fairway, el nuevo bote pasó a toda velocidad por el lado del otro, sin poder controlar su rumbo hacia ellos.

Afortunadamente, en esos momentos llovía, por lo que la visibilidad había mejorado, situación que permitió que los tripulantes del bote pudieran ver que desde el Sur aparecía el *Rancagua*, que les pareció del tamaño del *Queen Mary*, con su proyector iluminando el oscuro cielo, salpicado por la espuma que se elevaba desde las crestas de las olas.

El bote enviado por el Comandante Niemann se dirigió directamente al petrolero, al no poder llegar donde estaban sus compañeros.

Considerando que los hombres estaban extenuados y que existía la posibilidad de dirigirse al *Rancagua*, por un momento se suspendió la boga y se consultó si hacían un último esfuerzo por llegar a su buque o se iban al petrolero. Por unanimidad la resolución fue llegar al *Micalvi*.

Cargaron la boga y mientras remaban en dirección al *Micalvi*, se pidió un voluntario para que ayudara a sacar el agua de la panga que se encontraba a remolque, para ver la posibilidad de echar a andar nuevamente el motor. Se ofreció el marinero Aravena. Con los fanales de luces de posición recibidos como carga, entre él y Villalobos sacaron el agua de la panga y pudieron echar andar el motor.

Pasaron remolque al bote y empezaron a avanzar hacia su buque, pero la altura y período de las olas, les impidieron efectuar la maniobra, pues cuando ambas embarcaciones se dirigían simultáneamente al seno de la ola, el bote, por ser más pesado, avanzaba más rápido que la panga, lo que hacía que tirara del remolque, atravesándola a la mar. Hicieron el intento varias veces, hasta que una ola cubrió a la panga, inundándola y deteniendo el motor.

El marinero Aravena y el teniente Villalobos tuvieron que pasarse al bote tomados del remolque, en medio del mar que por momentos se hacía más y más violento.

Fracasado el intento de llegar a bordo, se organizó al personal para atracar al *Rancagua*, lo que se haría por sotavento, ya que si se intentaba por barlovento, era muy probable que siguieran de largo hacia los roqueríos de los miles de islotes existentes en esa zona, donde ese buque no los podría auxiliar.

Como el buque iba con fuerte viada rumbo Norte y ellos con rumbo SE con viento por la popa, la maniobra de atraque debía ser bastante precisa. Por lo tanto, el Subteniente Martin llevó la cadencia de la boga, mientras el Teniente Villalobos le daba instrucciones al cabo Vallejos que se encontraba en la caña.

- "Aaaa...una...aaaa...una", se gritaba con fuerza.

Estaban bogando hacia el *Rancagua* cuando, de improviso, sus luces de cubierta y el proyector se apagaron y se encendieron sus luces de navegación. Lo que pasaba era que mientras los tripulantes del *Micalvi* estaban en esa crítica situación, el *Rancagua* también estaba en una posición bastante comprometida a sólo 150 yardas de la roca Alfredo y tenía que salir de allí. Además, ya se había dado por perdida ambas embarcaciones y sus tripulantes.

Un gemido de angustia salió de todos los pechos y un silencio se hizo en la embarcación. Enseguida, Villalobos alentó a sus hombres a gritar, silbar y hacer cualquier señal, para que en el

Rancagua supieran que aún estaban vivos.

El telefonista de toldilla del *Rancagua* fue el único de a bordo que los escuchó, alertando al puente; el Comandante, ordenó parar las máquinas, encender las luces de cubierta y comenzar una rebusca visual con toda la tripulación y pasajeros en cubierta.

La luz del proyector pasaba sobre ellos, pero nadie los veía. Un marinero sugirió colocar una camisa en la pala de un remo y agitarla de un lado a otro, lo que se hizo.

Los haces de luz pasaban sin detenerse sobre las embarcaciones, mientras se acercaban al *Rancagua*. Cargaron la boga, para evitar que el buque pasara cerca de ellos sin verlos.

Hasta que el haz de luz más hermoso que habían visto en la vida, se posó sobre ellos y los ubicó. Al mismo tiempo, en el puente del *Rancagua* los ubicaban por radar.

A medida que las embarcaciones se iban acercando al *Rancagua* las condiciones de mar y viento se hacían más severas. Se dio instrucciones al timonel y tripulación sobre las precauciones al acercarse al petrolero, de manera de sufrir el mínimo al golpearse contra el casco de ese buque.

Desde a bordo los encargados del proyector pensaban que les hacían un favor en iluminarlos con su potente haz. Sin embargo, el haz más hermoso de la vida se transformó en el más odioso, pues no les dejaba ver el costado del buque para atracarse a él. Además, la tripulación del *Rancagua* gritaba para alentarlos y ellos gritaban para que apagaran el proyector. No se supo si realmente los escucharon en medio del griterío, pero al fin apagaron el proyector.

La cercanía del petrolero despertó nuevos bríos en la tripulación del bote, que ya se encontraba en los límites de su resistencia y el ataque hubiese sido casi perfecto, si no fuera porque el segundo bote, que había enviado el *Micalvi* les obstruía el atraque al combés. Ese era el único sector del buque donde las olas no barrían la cubierta.

Trincadas las bozas correspondientes, les echaron redes para desembarcar más fácilmente.

De acuerdo al protocolo naval, los más antiguos se desembarcan primero de una embarcación, pero a pesar de tener ese privilegio aún en esta ocasión, los oficiales sin mediar palabra entre ellos, en una determinación coincidente, empezaron a organizar el desembarco del personal

que estaba bajo su responsabilidad, renunciando a una posibilidad de salvarse primero sin que nadie pudiera criticarlos.

Mientras estaban en el seno de la ola se preparaba al próximo hombre para que cuando les alcanzara la cresta, poder empujarlo para alcanzar la red.

Uno a uno fueron desembarcando los tripulantes en medio de un fuerte oleaje que barría la cubierta, mientras las embarcaciones se golpeaban fuertemente contra el costado del *Rancagua*.

Por fin, quedaron solamente los dos oficiales en la embarcación.

Se dieron un corto abrazo y se despidieron: -"Ten cuidado, buena suerte, gracias por tu ayuda", le dijo Villalobos.

- "Tu también, cuídate", fue la respuesta de Martin.

En la próxima ola, el Subteniente Martin, fue recibido a bordo del *Rancagua*.

Al final Villalobos quedó sólo en la embarcación, sin que nadie pudiera hacer nada por él. Había llegado la hora de la gran decisión. Todos gritaban en el *Rancagua* para darle ánimo.

Mientras estaba en esa crítica situación, hizo una invocación que todos notaron desde a bordo. Su pensamiento estaba en su madre y en Dios, para que lo ayudaran a hacer lo correcto al saltar al *Rancagua*.

En dos oportunidades rechazó el salto, debido a que por la posición del buque, la ola, además de elevar la embarcación, también la separaba de su costado.

Al fin saltó y fue recibido por fuertes brazos de marineros que lo transportaron a un lugar seguro.

Gritos de alegría y aplausos sonaron por todo el buque:

- "¡Bravo! ¡Viva Chile!" Todos habían sido salvados.

El Comandante del *Rancagua*, estimando que ya había arriesgado bastante su buque por salvar a los tripulantes perdidos del *Micalvi*, decidió salir de su propia crítica situación, dando toda fuerza adelante.

Como las tres embarcaciones se golpeaban violentamente contra el costado, decidió cortar las bozas y dejarlas al garete en la esperanza que al amainar el mal tiempo, se pudieran recuperar.

Villalobos y Martin subieron al puente a agradecer al Comandante por su decisión de rescatarlos y mientras iban en esa dirección,

recibieron abrazos y felicitaciones de oficiales, marinos y pasajeros.

Los recibió el Comandante con su paternal sonrisa, quien les informó que su personal se encontraba en la enfermería, donde se les había proporcionado ropa seca.

Se dirigieron raudamente a ese compartimiento, donde las tensiones por los momentos vividos, dieron cauce a una convivencia muy cálida entre los oficiales y su personal. Pronto una voz hizo un chiste por la ola que había mojado a Villalobos y al marinero Aravena y así en un breve lapso se formó un ambiente de estrecha camaradería, que se prolongaría durante toda la carrera de ambos oficiales y ese personal.

Se cambiaron de ropa y fueron invitados a comer. Eran aproximadamente las 21:00 horas y fueron recibidos efusivamente en la Cámara de Oficiales, donde nadie había comido aún. Fue una velada muy alegre, pues todos se encontraban sobreexcitados por los acontecimientos recientes.

Al día siguiente, ya amainado el temporal, fueron transbordados al *Micalvi*, donde se presentaron al Comandante Niemann.

Al zarpar el *Rancagua*, el Comandante Niemann les reunió para organizar la rebusca de las embarcaciones.

El plan era el siguiente:

El Comandante y el Subteniente Martin en el puente y Teniente Villalobos en el castillo con el personal correspondiente y resto del personal en cubierta, tratando de avistar las embarcaciones.

La rebusca se inició en la Roca Alfredo, para posteriormente explorar la costa adyacente a la península Merino, llena de rocas y bajos fondos; luego se internaron en el paso Labbé, entre la isla Merino y los miles de islotes, rocas e islas del conjunto de islas Straggler.

Pero el Comandante no se contentaba con seguir el paso Labbé, sino que llevando un cuarto de paño de cadena en el agua y usándolo como escandallo, se internó entre islotes y rocas, maniobra que podría crispas los nervios del más plantado, pero él se conservaba impávido ante el peligro y maniobraba diestramente cuando le avisaban alguna roca o bajo fondo desde el castillo.

Navegaron todos los vericuetos del conjunto constituido por las islas Straggler, isla Berisso, grupo Gaviotas, grupo Porvenir, grupo Carrasco, isla Parlamento, tanto por los pasos Labbé, Zenteno y Leucotón, como fuera de ellos, maniobra que duró todo el día.

Como no encontraran algún resto de las embarcaciones y el pronóstico del tiempo indicaba que se produciría un nuevo mal tiempo, se programó seguir la rebusca el día siguiente, para lo cual se dirigieron a pasar la noche en caleta Rachas, a un costado del paso Rodas, en el lado oriental de la isla Tamar.

El *Micalvi* conservaba un bitácora de experiencias marinerías, que se inició cuando el buque fue destinado a la Tercera Zona Naval y era llevado escrupulosamente por los Oficiales pilotos de, al menos, 25 generaciones.

Siguiendo sus instrucciones y la experiencia de otros Comandantes, se fondeó en caleta Rachas, que aunque era de fondo pedregoso, dejaba al buque al reparo del fuerte viento reinante. Mientras el mal tiempo rugía afuera, ellos estaban en una taza de leche.

Al día siguiente, zarparon con las primeras luces y se exploró la costa Norte de las islas Tamar y Emiliano Figueroa, navegando los canales Falso Martínez y Almirante Martínez, sin carta de navegación, demostrando el Comandante una vez más sus excepcionales condiciones de "cochero".

En todas las exploraciones no se encontró ningún rastro de las embarcaciones, las que seguramente fueron a chocar con los miles de rocas existentes en el área, lo que dejó una huella profunda en todo los participantes del dramático hecho relatado, pues de seguir la suerte de las embarcaciones, hasta hoy figurarían como desaparecidos en acto del servicio.

Por eso, no se puede terminar este relato sin dejar de destacar la didida actuación de dos personas claves en este salvamento; a los entonces Capitanes de Navío, don Reinaldo Roepke Rudloff y Teniente 2º, don Kenneth Pugh Gillmore, quienes con un riesgo calculado, maniobraron diestramente su buque, para salvar en mal tiempo, a un grupo de marinos.

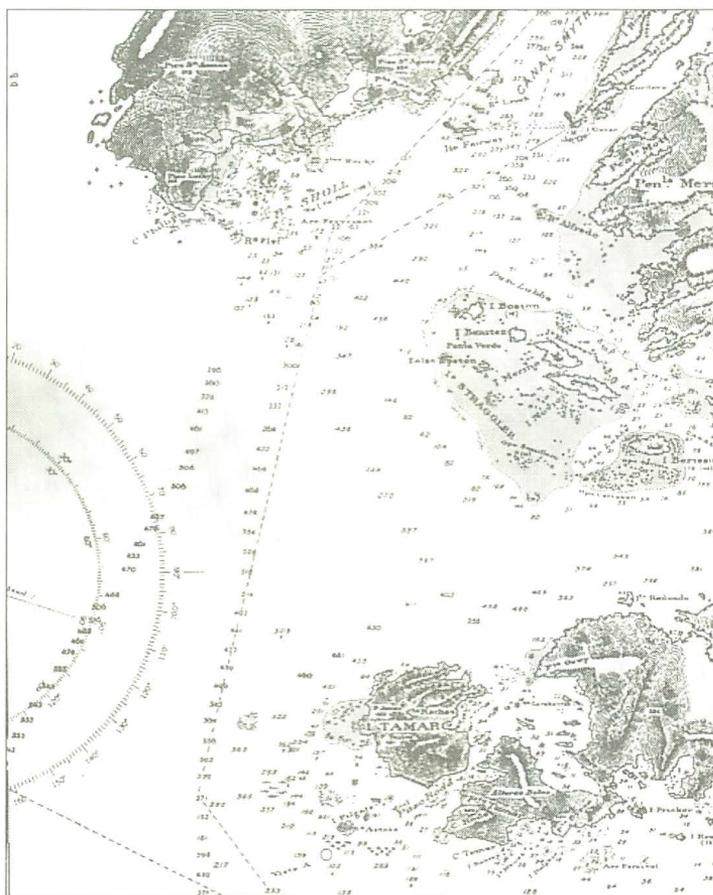
El epílogo de esta historia sucedió en 1980, cuando el Capitán de Fragata don Carlos Martin Fritz, Comandante de DD *Zenteno*, sobrevoló en helicóptero el área de isla Tamar, encontrando los restos náufragos de una embarcación, de la que quedaban partes de sus cuadernas y del casco. Al aterrizar en sus cercanías y acercarse a los restos náufragos, encontró parte de un salvavidas circular, en que el tiempo había borrado el nombre del buque.

Su mente retrocedió en el tiempo y rememoró los dramáticos sucesos vividos 21 años atrás, por

un grupo de marinos, durante un temporal en esa misma área. ¡Quizás era una de las embarcaciones que nunca pudieron ser encontradas!

La madera de roble pellín había soportado bien la acción del tiempo y como una forma de

agradecer al Supremo Hacedor el haberlo protegido en esa ocasión, dispuso que con la madera de la embarcación se hicieran hermosas cruces de madera, que se repartieron entre la tripulación de su buque.



Detalle de la carta N° 1105 de la Armada de Chile