

NUEVAS ANÉCDOTAS MARINERAS

Hugo Alsina Calderón *

Colisión fisetérica.

En la rutina de la vida a bordo, suceden a veces, hechos que resultan inexplicables a primera vista, pero que pronto se les encuentra una solución lógica, sencilla o trágica, según el caso.

El crucero había zarpado después de varios alegres días de descanso en la austral ciudad de Punta Arenas. Los ejercicios habían sido duros y el entrenamiento intenso. La tripulación estaba contenta porque se iniciaba el regreso a casa y se aproximaba la navidad.

Al atardecer se cruzó el paso Tortuoso y se tomó el paso Largo, para continuar por el paso del Mar y amanecer en el paso Tamar. El tiempo era muy bueno, casi calma y excelente visibilidad. La velocidad del crucero era la económica para ahorrar combustible, 14 nudos.

Aproximadamente a las 23,00 se sintió a bordo un golpe suave, sólo un pequeño remezón, que no inquietó al personal de guardia. Sin embargo, las situaciones empezaron a dar muy cercanas unas de otras y al controlarla velocidad, se pudo comprobar que ésta había disminuido en 3 nudos.

El Jefe de Guardia en el puente llamó al Ingeniero de Guardia en la máquina para preguntar qué pasaba con la velocidad y si se habían disminuido las RPM de las hélices. El Ingeniero le contestó que todo estaba normal y que las revoluciones en los propulsores eran las ordenadas, que nada había cambiado. Todo parecía correcto y normal, pero la velocidad no se recuperaba y seguía en 11 nudos. No había ninguna explicación lógica para lo que estaba ocurriendo.

Al amanecer, ya cerca del Tamar, el contra maestre de cargo pasó su ronda de la mañana por cubierta y al llegar al castillo, se asomó para mirar la proa del buque. ¡Oh sorpresa! Atravesado en la filuda roda del crucero, se encontraba, ya muerto, un cachalote de gran tamaño.

Analizado el caso, se concluyó que este "fisetérico" (del latín, cachalote) se encontraba durmiendo en la superficie, que el buque lo embistió por la medianía, lo que produjo el suave impacto y que durante el resto de la noche los arrastró atravesado en su proa, produciendo con ello, una severa disminución en la velocidad. Así se aclaró el misterio de lo ocurrido.

Fue un inevitable y lamentable accidente, que sólo le puede ocurrir a los marinos.

La Revesa.

Lo inexplicable, a veces, resulta instructivo.

El patrullero *Lautaro* acababa de terminar el aprovisionamiento trimestral del faro Evangelistas, uno de los parajes que ostenta el índice más alto de tempestades en el mundo. Esta no fue una excepción. Las últimas chalupadas se hicieron con un viento NW que arreciaba rápidamente. Alcanzamos a izar las embarcaciones, ya sobre las máquinas, y zarpamos hacia la boca occidental del estrecho de Magallanes, pues el estado del mar no permitía entrar por los canales más cercanos. A medida que avanzábamos a favor del viento, la mar y la corriente, las olas eran más grandes y rompían con más fuerza. Nuestra velocidad normal era de 11 nudos, mas

ahora, apoyados por los elementos, el andar superaba los 13 nudos. A pesar de la fuerza del viento y la mar arbolada, el buque se comportaba muy bien y pronto entraríamos al Estrecho por las cercanías del cabo Pilar.

Apenas dejamos este Cabo por nuestra cuadra de estribor, notamos algo raro en la navegación, el oleaje tenía otra dirección, lo que se apreciaba a pesar de haber oscurecido. Las situaciones periódicas por radar daban cada vez más cercanas, lo que indicaba una notable disminución de la velocidad. Al controlar el andar en un lapso más largo constatamos que nuestra velocidad era de sólo 9 nudos, lo que alarmó al Comandante, quien ordenó verificar el correcto funcionamiento de los motores, engranajes de reducción, eje de la hélice y sonido característico de la hélice a esa velocidad. Todo estaba normal y no había ninguna explicación conocida para tan anormal pérdida de velocidad. Lo único diferente a otras navegaciones, era que nuestra ruta estaba más cerca de la costa sur del Estrecho, es decir, más próxima al cabo Pilar. Un cabo chilote que iba en el puente en esos momentos y que se percató de la inquietud de los Oficiales, dijo: es la "revesa". Los tres oficiales que íbamos en el puente no teníamos mucha experiencia en la navegación por los canales australes, así es que le preguntamos al cabo qué era la revesa, y él nos contestó que "era una corriente que se produce en las orillas, en sentido contrario a la corriente principal y que puede alcanzar valores importantes".

La explicación nos pareció razonable, por lo que cambiamos el rumbo hacia el centro del Estrecho, equidistante de ambas orillas y rápidamente recuperamos nuestra velocidad de 13 nudos, lo que nos aseguró un más pronto regreso a nuestros hogares en Punta Arenas.

Es justo reconocer que esta sabia enseñanza del cabo chilote, fue de gran utilidad en mi carrera en la Armada y especialmente después, como Práctico Autorizado de Canales, donde en más de una oportunidad, debí usar la revesa para ayudar a la navegación y recalcar a tiempo.

* Capitán de Navío. Destacado Colaborador, desde 1982. Colaborador del año 2000.