



UN DÍA CUALQUIERA

Miguel Vásquez Muñoz *

La presente historia se desarrolla un día cualquiera, en un mes cualquiera, del año 1988. No recuerdo con exactitud la fecha, quizás será porque alguna parte de mi no quiere acordarse de los sucesos de ese día, pero que inevitablemente vienen a mi memoria cada vez que se conversa de navegaciones, especialmente en la zona de canales de la zona austral.

Todo comenzó cuando la Flotilla de Torpederas, compuesta en ese momento por tres de ellas (PTFs *Fresia*, *Quidora* y *Guacolda*), desarrollaban operaciones en aguas de canales interiores del área oriental del estrecho de Magallanes, a media mañana, faltando poco para terminar con los ejercicios y con ello regresar a puerto Williams, a tiempo para llegar si no a la ceremonia, al menos a la fiesta de matrimonio de uno de nuestros ingenieros, que habíamos dejado en ese puerto base, preparándose para su boda. Se navegaba en demanda de la salida al Estrecho, en Formación India, ello permitía una cierta flexibilidad en la formación, no siendo necesario ir en la estela del buque Guía. Sin embargo, la torpedera que cerraba la formación, la *Guacolda*, poco a poco se fue apartando a estribor de las otras dos, lo que fue permitido por el Comandante de la Agrupación, confiando que dicho buque llevaba una navegación segura y que disponía de algún croquis regional

para apoyarse en su trayectoria. A bordo de la *Fresia*, la carta oficial de navegación, mostraba color celeste (indicativo de aguas someras) en el área donde se encontraba la torpedera alejada del cardumen. No pasó mucho tiempo cuando por el parlante de la línea de Puente (VHF), se escuchó entrecortada la voz del Comandante de ese buque: ¡Neptuno de Or.....,aré! Inmediatamente surgió la duda del contenido de la comunicación, dijo ¿Paré?, ¿Varé? Al solicitársele que repitiera, no hubo duda, ahora claramente decía “de Orca..... ¡Estoy varado! Repito ¡Varado!”.

No se analizarán los motivos de la varada, sólo mencionaré que la torpedera siniestrada, prácticamente dio un salto sobre una roca, cayendo al otro lado sobre roqueríos, con su vientre abierto y rasgado, haciendo agua por todos lados. Pasado el primer impacto emocional, lo que siguió a continuación, fue tomar la decisión si dejarla en el lugar que se encontraba (ya que es sabido que el hecho de intentar sacar un buque en esas circunstancias puede producir aún mayores daños en el casco), o remolcarla, sacándola de su transitorio lecho y llevarla a aguas más profundas para verificar su flotabilidad. Se optó por esta última alternativa, considerando que sus bombas estaban funcionando y sacando el agua que entraba.

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Comandante de la PTF *Fresia* el año 1988 en el grado de Capitán de Corbeta.

La *Fresia* fue designada para desarrollar la maniobra de salvataje. Hecho el análisis del área y sus peligros, la mejor forma de acercarse era llegar muy despacio, de proa, para no arriesgar las hélices, pasar el remolque y comenzar a tirar dando atrás. Así fue hecho, pero por alguna razón, que nunca tuvo explicación, de la torpedera varada largaron tres veces el remolque. A la cuarta vez funcionó la idea de maniobra; a todo esto, la oscuridad del invierno austral ya había llegado tempranamente, trayendo viento, chubascos de agua-nieve y nieve que dificultaban el trabajo de los hombres y la visibilidad. Así fue como en uno de los intentos de remolque dando atrás, se apagaron los generadores de la *Fresia*, quedando el buque totalmente a oscuras, con sus dos máquinas dando atrás y sin radar, perdiendo por lo tanto toda referencia geográfica; fue un momento difícil y apremiante

PTF *Fresia*.

que pareció eterno. Recuperado el poder eléctrico y con ello el radar y la visión de la geografía, se pudo apreciar que el buque remolcador había derivado hacia la costa y estaba entrando a una pequeña ensenada, dando atrás con fuerza. ¡Para la máquina! ¡Larga remolque! ¡Avante media fuerza!,... estuvimos muy cerca de otro desastre.

Todo de nuevo, y esta vez sí funcionó y la *Guacolda* comenzó a salir lentamente de su incómoda posición en las rocas. Llevada a aguas más profundas, fue abarloada al costado de estribor de la *Fresia*, desde donde se le apoyó con una partida de control de averías y a la evacuación del agua que continuaba entrando inexorablemente. Parecía

que todo estaba funcionando bien; sin embargo, ocurrió un hecho que hasta el día de hoy está grabado en mi mente, como una de las situaciones más fuerte que me ha tocado vivir, y esta fue ver a un Comandante,¹ compañero de curso y amigo, viniendo hacia mi persona, triste, cansado, pero con una resolución en su actitud que nunca me la habría imaginado. Él, al ver que todo lo que se estaba efectuando no daba resultado, y su buque seguía embarcando agua, tomó la decisión de... ¡hundirse con su buque! y así me lo comunicó, solicitándome cortara las tirantes espías que nos mantenían amarrados... (Mi amigo, egresado de la Escuela Naval con el premio al Mejor Compañero: era el momento de devolverle la mano) ¡O los dos o ninguno! fue mi impensada respuesta, la que fue compartida por mis Oficiales y Gente de Mar que me acompañaban en ese momento (lealtad de torpe-

deros). ¿Qué más se podía hacer?, ¡alivianar al buque del máximo de pesos!, y así se hizo. Apresuradamente pasaban a la *Fresia* municiones, pollos congelados, cajas, televisores,... todo, todo lo que pudiera contribuir a dejar en lo posible una "cáscara de huevo" al costado. Y resultó; poco a poco la cantidad de agua que salía era mayor que la que entraba, recuperando flotabilidad.

Y sucedió algo más que trajo grandes esperanzas. ¡Mano Divina! Posterior a la desvarada y habiéndose comunicado la emergencia en canal internacional VHF de comunicaciones, el llamado fue escuchado por un solo buque, ... la LST *Rancagua*, que en ese momento navegaba en aguas del Estrecho, habiendo terminado

1.- Dedicado a mi amigo y compañero de curso CF (R) Patricio Fernández J.

una comisión, con rumbo a Punta Arenas y nada menos que con la partida de salvataje de la Tercera Zona Naval a bordo. Su Comandante, conocía perfectamente aquella geografía ya que le había correspondido hacer levantamientos hidrográficos en esa zona, algunos años atrás, y conocía todo aquello “como la palma de su mano” según lo manifestó por la línea de comunicaciones. Se coordinó un punto de fondeo para la barcaza, para que una vez tomado, la *Fresia* entregara al costado a su hermana en desgracia, lo que no fue fácil debido a la movilidad restringida de la torpedera con otra abarloada, la oscuridad, viento, corriente y chubascos del momento. Una vez logrado lo anterior, desde la barcaza prácticamente “cosieron” a la *Guacolda* a su costado, embarcándose en ella la partida de salvataje, la que tomó el control de las inundaciones y averías. ¡Lo peor, había pasado!



LST Rancagua.

En algún momento, que no quedó en mi registro mental, la *Quidora* había sido despachada independiente a puerto Williams. El Comandante de la Agrupación se embarcó en la barcaza, ya que recibió instrucciones de Punta Arenas, de asumir el mando de la nueva agrupación que se formó (barcaza más torpedera averiada) y dirigirse a ese puerto.

Terminado el rendez vous y entregados a la *Rancagua* los pertrechos que teníamos a bordo pertenecientes a la *Guacolda*, recibimos la orden de dirigirnos a Puerto Williams, saliendo a

las aguas del Estrecho y navegando los tracks por los canales (que a esa altura del año habíamos navegado varias veces) rumbo a nuestro destino, ETA al muelle, 02:00 de la madrugada.

Rápido quedaron atrás, los canales Magdalena y Cockburn para entrar al Brecknock. Sentado en mi sillón del Puente, un poco adormilado, cansado por las experiencias vividas, escuchaba la voz de mi Oficial Piloto, que se encontraba de guardia, tratando de interrogar por el canal internacional de comunicaciones, a alguna embarcación que se negaba a contestar..., varias veces escuché: ¡buque que navega cercanías canal Brecknock, este es buque Armada, identifíquese, cambio! En realidad, la referencia geográfica no era muy clara en la interrogación, miré el radar y efectivamente por la proa había un contacto, un poco débil, pero acercándose. Utilizando el visor nocturno miré en la demarcación del contacto, pero no se vio nada parecido a una embarcación, más parecía... ¡una roca aflorada! ¿Donde estamos Piloto? fue mi inocente pregunta, i.e... no sé mi Comandante, estoy perdido, fue su inocente respuesta. ¡Para la máquina!, ¡Atrás toda Fuerza! ¡Para!, ¡Indicación de Sonda! No había peligro de baja profundidad ni de distancia a costa. Una vez detenido el buque, procedimos a virar en un punto, tomamos a muy baja velocidad el rumbo recíproco al que traíamos y con ayuda del Segundo Comandante, que había despertado y llegado raudamente al Puente, producto de los repentinos movimientos de máquinas, comenzamos la tarea de situarnos. ¿Qué había pasado?, una “pequeña” equivocación del piloto, había caído a babor unas dos y media millas antes de la salida del Brecknock, entrando al canal Ocasión, con razón estaba desorientado y la situación no le daba, es decir, había caído “una cuadra antes”.

Superado el tenso momento, continuamos con nuestra navegación, ahora

por el track correcto y con el nuevo Oficial de guardia, el Segundo Comandante, ya que el Piloto fue enviado a descansar. Debo hacer presente que ambos Oficiales y toda la tripulación estuvieron muy atareados en cubierta, en las maniobras de rescate de la *Guacolda*, sometidos a esfuerzos físicos y a las inclemencias del tiempo, donde la palabra descanso no tenía significado.

¿Qué más nos podía pasar?, lo que quedaba de navegación, era ampliamente conocido, sin embargo,... acercándonos al paso Aguirre, el Segundo solicitó permiso para subir al Puente abierto, porque de ahí tendría mejor visibilidad sobre las luces destellantes indicadoras del paso, para pasar a medio canal. En la caña se encontraba el timonel de combate, el mejor timonel del buque, quien repetía las órdenes que daba el Segundo a través del tubo portavoz. ¡Estríbor dos grados de caña!, era la orden, ¡Estríbor dos grados de caña!, decía el timonel. Se sintió un poco a babor, era mi deducción. ¡Estríbor cinco grados de caña!, ordenaba el Segundo, de igual forma respondía el timonel. Todavía se siente a babor pensé; observé por las ventanas del Puente y realmente nos estábamos acercando con velocidad a la luz de babor. Grande fue mi sorpresa cuando al mirar el axiómetro, tenuemente iluminado, éste indicaba con su flecha de bronce... ¡¡¡babor!!!, o sea la banda contraria de la ordenada por el Segundo y repetida por el timonel, y que de seguir así nos llevaría irremediablemente a chocar con la costa. Saltar del sillón, apartar al timonel, tomar la caña y cerrarla a la otra banda fue la reacción del momento, para después reasumir el rumbo recomendado, previa parada de máquinas... otra vez.

Sorpresa había en el Segundo Comandante, que no entendía lo suce-

dido, sorpresa en el timonel al darse cuenta del error de meter caña inconscientemente a la banda contraria de la que se le ordenaba, pero nuevamente todo estaba en orden, la tensión y el cansancio acumulado por lo anteriormente vivido estaba causando su efecto en las personas, y aún faltaban algunas horas para llegar. Ya nos habíamos salvado de tres situaciones de riesgo, ¿Vendría una cuarta?, afortunadamente no, y a medida que nos íbamos acercando a puerto se disipaba la modorra, el cansancio, las tensiones y los malos recuerdos.

Al tener a la vista el muelle, alrededor de las 03:00 horas de la madrugada, se apreciaba un inusual movimiento de personas en él, agudizando la vista, apoyado por prismáticos, pudimos observar que se trataba de nuestras familias que se preparaban para darnos la bienvenida, pero resaltaba en el grupo una mujer vestida de novia y un flamante marino a su lado. Entre tanto quehacer, se nos había olvidado la ceremonia y fiesta de matrimonio de nuestro Cabo ingeniero y allí estaban todos, esperando nuestro regreso,... para continuar la fiesta. Y así lo hicimos, atracamos, bajamos a tierra, felicitamos y agradecemos a los novios su hermoso gesto, recibimos los efusivos saludos de nuestros seres queridos y subimos todos, excepto la guardia de puerto, a un bus que nos esperaba para llevarnos a la hostería Wala, donde había comestible, bebestible yailable esperando por nosotros. Al vernos tan felices disfrutando el momento, ¿quién habría pensado, que en las últimas doce horas habíamos estado en un dramático rescate con riesgo de varada propia, perdidos en el espacio y a punto de chocar con la costa?, son cosas de marinos,... mejor dicho de torpederos, en un día cualquiera.

* * *