



UN VIAJE PARA OLVIDAR

Germán Bravo Valdivieso*

El 18 de junio de 1956 la Barcaza "Aspirante Isaza" debía dirigirse de Punta Arenas a Talcahuano para ser sometida a carena y algunas reparaciones, especialmente en sus motores que habían trabajado sin descanso, principalmente en la construcción de una nueva base naval en puerto Luisa, la que posteriormente fue bautizada como puerto Williams.

Como se preveía que el período de mantención e inmovilidad del buque sería extenso, pues el regreso no se efectuaría antes de tres meses, el Comandante obtuvo de la jefatura de la Tercera Zona Naval la autorización para que los familiares de los tripulantes, que dispusieran de alojamiento en Talcahuano, en casas de parientes o amigos, pudieran llevar a su grupo familiar en el buque.

Alguna facilidad de alojamiento para pasajeras tenía el buque, pues para ello se destinaba un entrepuente vecino a la cámara de oficiales, totalmente separado del resto de los compartimientos de la nave. Este sería, tanto el lugar de alojamiento de mujeres y niños, como su comedor. El problema principal radicaba en que los baños de tripulación eran completamente abiertos, es decir, no podían ser usados por las mujeres, por lo que debían obligatoriamente utilizar el baño de oficiales, que era de un tamaño mínimo (un lavatorio chico, una ducha y

un W.C.), y con un pasaje de diez o quince mujeres, la incomodidad de los oficiales era manifiesta, pues debía enviarse al mayordomo a ponerle llave cuando le correspondía a algún oficial levantarse para tomar la guardia, hecho que ocasionaba las protestas de las pasajeras.

Cuando situaciones similares se presentan con personal naval son fáciles de manejar, pues todos conocen el régimen, los sistemas de guardias y la prioridad que deben tener los oficiales que entran de guardia en la mar, cuya puntualidad tiene que ser exacta, más aún cuando se navega a dos guardias, es decir, cada uno tiene que cumplir turnos de cuatro y seis horas en el puente, completando las doce horas diarias; pero para las mujeres ello no tiene sentido y reclamaban si el baño estaba reservado u ocupado, pues estimaban que debía ser "ladies first".

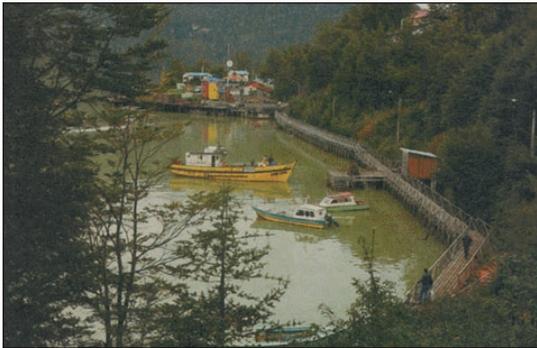
Entre las pasajeras viajaba también la esposa del Comandante y su hijo, a quien cedimos el camarote que ocupábamos con el segundo, Teniente Tapia, trasladándome yo a un estrecho camarote destinado a oficiales pasajeros y Tapia al camarote del Comandante, que no era mucho más amplio.

Ese día, en la mañana, zarpamos con nuestros pasajeros al norte, con destino a caleta Tortel, donde debíamos recalar para alguna comisión que hoy no recuerdo cual sería, pero al acercarnos,

* Ingeniero Constructor Naval (U de C.).

ya las condiciones climáticas se veían malas, por lo que debimos esperar en una caleta llamada Cueri-Cueri.

Recalamos a Tortel, desde donde zarparamos hacia el canal Messier, lo que sería el comienzo de nuestras penurias, las cuales no acabarían hasta que nos encontráramos dentro de la bahía de Talcahuano.



Caleta Tortel.

Al acercarnos para tomar el golfo de Penas, el viento norte soplabá con fuerza 6, por lo que hicimos una difícil recalada a puerto Austral para esperar que las condiciones mejoraran.

Como lo habíamos experimentado en otras oportunidades, nuestro buque, debido a su gran superficie vélica y poco calado era muy sensible a los vientos fuertes.

Para mayor seguridad decidimos fondear con el ancla de popa, que era de muchísimo mayor tamaño y peso que la de proa, pero con esas condiciones toda precaución era insuficiente, así que a las dos horas de estar fondeados pudimos observar que el ancla garreaba.

Ya había oscurecido y con la pésima visibilidad existente se nos hacía imposible buscar otro fondeadero, por lo que decidimos pasar la noche dando vueltas en el canal Messier, entre los faros Miller y Farquhar con las máquinas a un tercio de su velocidad.

Al amanecer del día 22 de junio las condiciones de tiempo habían mejorado algo y recibimos las informaciones del faro San Pedro acusando un viento

fuerza 4 y Raper fuerza 6 decreciendo, pero la marejada en el golfo de Penas era gruesa. Analizamos la situación con el Comandante y estimamos que el temporal iba pasando, por lo que había que intentar atravesar el temido golfo, pues cualquier deterioro posterior de las condiciones meteorológicas podía hacernos tener que esperar varios días y la situación de nuestros pasajeros no eran muy promisorias, como tampoco los víveres que llevábamos como para poder esperar un número indeterminado de días, que fácilmente podía superar una semana. Recuerdo haberle dicho textualmente al Comandante: - ¡Pasamos ahora o no pasamos nunca!

¡Si hubiera sido adivino de lo que vendría, no habría hecho esa observación!

Al enfrentar la fuerte marejada del golfo de Penas, con un fortísimo viento por la proa, la barcaza recibía las olas de frente, las cuales la hacían levantarse por su fondo plano y luego caer estrepitosamente, lo que producía un golpe terrible que se transmitía a todos los departamentos del buque, afectando equipos, botando muebles, y empapando todo lo que se encontrara en cubierta.

Comenzó el cruce poco antes de las ocho de la mañana con rumbo a cabo Tres Montes, avanzando pesadamente contra el viento y la marejada. Cerca del mediodía recibimos en el puente el aviso del sargento que se desempeñaba como ingeniero de cargo, que el motor de estribor había fallado, por lo que se encontraba utilizando a muy escasa potencia; solamente para que le prestara alguna ayuda al motor de babor, que solo no era capaz contra los elementos. Es decir, prácticamente no avanzábamos y nos manteníamos casi estacionarios, siendo nuestra mayor preocupación mantenernos a la mar y evitar que nuestra gran superestructura presentara su mayor superficie al viento.

Consideramos, en algún instante la posibilidad de devolvemos y entrar nue-



Pasando por el golfo de Penas.

vamente al canal Messier, dado que el viento nos ayudaría a avanzar, pero ello era una locura, pues la inmensa superficie vélica de la barcaza, seguramente nos habría volcado.

Después de algunas horas se logró reparar el motor de estribor, a las 14.00 horas habíamos alcanzado la cuadra del cabo Raper, pero el temporal había aumentado, llegando el viento a fuerza 9 que levantaba una mar arbolada que casi no nos permitía avanzar.

Yo había subido al puente al comenzar el cruce del golfo de Penas, antes de las ocho de la mañana y debía ser relevado por Tapia a mediodía, pero era tal el estado desastroso del buque con los golpes que pegaba a cada cabeceo, que como oficial de maniobras tuvo que dedicarse a su seguridad y afirmar cada elemento que se encontraba a bordo. Recuerdo cómo uno a uno los proyectores se soltaban de sus bases y caían estrepitosamente a la cubierta de tanques; mientras que yo sentía que mi obligación, como piloto, era mantenerme en el puente, por lo que no hubo relevo de guardia.

No supe qué pasaba en la cocina y la alimentación de los tripulantes y pasajeros, tarea que era obligación del

Segundo Comandante, pero recuerdo que cerca de las dos de la tarde llegó al puente el mayordomo de la cámara de oficiales llevándome el churrasco más exquisito que he comido en mi vida.

Después de esta experiencia he pensado que el mareo es más psicológico que físico, pues con la responsabilidad que tenía, en ningún momento sentí algo parecido mientras nos movíamos como una cáscara de nuez en el océano, y no se trata que jamás me hubiera mareado, en cambio debí ordenar varios relevos de mensajeros y timoneros, pues se encontraban terriblemente afectados e imposibilitados de continuar en sus funciones.

Después de uno de los fuertes cabeceos que pegaba el buque sentí resbalarme en algo cilíndrico, y cual no sería mi sorpresa al ver desparramados todos los imanes que compensaban el compás magistral que se encontraba en el centro del puente, (el puente de navegación era abierto cumpliendo las funciones de tal y de púlpito a la vez).

Los recogí y coloqué nuevamente en cualquier posición, pero ya no podía confiarme del compás magnético, cuyos rumbos podían ser extremadamente erróneos.

Estas barcazas habían llegado al país con unos simpáticos girocompases Sperry MK 18 de reducido tamaño que tenían todos sus componentes en la misma columna que sostenía al repetidor, eran apropiados para navegar con buen tiempo, pero en malas condiciones se desorientaban y no servían para nada. Esta experiencia la habían sufrido todas las escampavías de Punta Arenas, exceptuando nosotros, que nunca nos había fallado, pero al no poder disponer de lecturas seguras en el compás magnético, sentía sobre mi cabeza una espada de Damocles de que fuera a desorientarse el girocompás.

Al poco rato de sucedido el problema con el compás magnético, recibí la infor-

mación que el repetidor eléctrico de la corredera se había quemado, así que ahora no teníamos solamente el problema que pudiera desorientarse el girocompás, sino que para registrar la velocidad y el avance del buque había que mandar un tripulante a popa, que sujetándose peligrosamente de los candeleros, pudiera leer el dial de la corredera.

Como si todos mis instrumentos de navegación se hubiesen puesto de acuerdo para hacerme una mala jugada, con los fuertes golpes que sufría la barcaza a cada ola que tomaba de proa, se quebró el motor de arrastre de la antena del radar, es decir, el radar seguía funcionando pero la antena giraba loca de acuerdo a la escora que tomara el buque con los balances.

Los balances sufridos superaron los 40° que era la máxima indicación del clinómetro; afortunadamente la "Isaza" era muy estable debido a su fondo plano. Era casi como hacer flotar una caja de zapatos.

Al trazar la ruta de navegación el Comandante me había preguntado si me atrevería a entrar por bahía Ana Pink después de cruzar el golfo de Penas, a lo que le respondí, que no le veía inconveniente, pues había pasado por ese canal en el viaje de instrucción de guardiamarinas y existía un faro, estimando que lo enfrentaríamos antes de las dieciséis horas.

Durante toda esa jornada no abandoné el puente, pero puedo imaginarme el cuadro que se presentaba en el entrepuente de las pasajeras, pues constantemente me llegaban consultas a qué hora se acabaría aquella terrible situación que hacía que prácticamente todo el pasaje estuviera mareado con sus consiguientes efectos en mujeres y niños.

La falla del motor de estribor, el recio temporal y todos los percances sufridos hacían ya imposible llegar a la entrada de Ana Pink con luz de día, cuando se recibió el "aviso a los navegantes" que

informaba que el faro Inchamó se encontraba apagado.

Le pedí al Comandante que subiera al puente y le hice presente que había cruzado Ana Pink en el viaje de instrucción, de norte a sur, con muy buen tiempo y de día; pero de sur a norte, con un temporal desatado, de noche y con el faro apagado no me atrevía a hacerlo, por lo que determinó que continuáramos por mar abierto hasta la entrada de bahía Darwin, la cual no enfrentaríamos hasta la madrugada siguiente. Puedo imaginarme la decepción de esas mareadas pasajeras cuando se les comunicó que el "baile" no terminaría hasta el otro día.

Cerca de la medianoche, ya acercándonos para tomar la entrada a los canales abandoné el puente, entregando la guardia a Tapia después de haber permanecido durante cerca de dieciséis horas en él, cuando ya el mal tiempo estaba pasando.

Me acosté y debo haberme dormido profundamente después de un día agotador, mientras Tapia tomaba la guardia para tomar la entrada del canal Darwin.

Esa noche la visibilidad era muy mala, por lo que el Comandante decidió caer de acuerdo a lo que indicaba la navegación por estima hacia la boca del paso, pero comenzó a sentirse el ruido de las rompientes, motivo por el cual la situación se tornó bastante peligrosa y delicada, hasta que sorpresivamente se divisó el faro Auchilú, que dio tranquilidad y permitió confirmar la posición del



Fiordo de Reloncaví.

buque. Fue un “tincazo” espectacular del Comandante.

El domingo 24 recalamos a Puerto Montt con órdenes de continuar viaje al día siguiente, de manera que la corta estadía y el hecho de tratarse de un día festivo no nos permitía efectuar alguna reparación de emergencia a nuestro maltratado buque.

A primera hora del día 25 abandonamos el seno de Reloncaví y cuando ingresábamos al golfo de Coronados se recibió un radio de la estación naval de Puerto Montt informándonos la proximidad de un fuerte mal tiempo del norte y recomendando regresar, o bien entrar a capearlo al puerto de Corral o a la isla Mocha.

Analizamos la situación con el Comandante, llegando a la conclusión que ya no podíamos regresar, pues nos encontrábamos en medio del temporal que lo enfrentábamos por la proa, pero que al caer para volver a Puerto Montt, lo recibiríamos en un momento totalmente por la cuadra, lo que nos daba mucho temor de un volcamiento debido, como ya lo hemos señalado, a la gran superficie vélica y el poco calado, el cual había disminuido mucho más por el consumo de petróleo habido. Entrar a capear al puerto de Corral también era peligroso, pues existía el famoso bajo Tres Hermanas que dificultaba su ingreso con un temporal desatado del norte. (Este problema desapareció después del terremoto y maremoto de 1960, en el cual el fondo marino bajó notablemente, desapareciendo este escollo). Finalmente para la isla Mocha nos faltaban más de doce horas de navegación, por lo que cuando llegáramos a la cuadra de ella podríamos tomar la determinación si recalábamos a esperar que amainara el mal tiempo.

Se repetía el espectáculo que nos había tocado vivir en la travesía del golfo de Penas, a lo cual debía sumarse una muy mala visibilidad.

Las olas que reventaban contra la proa de la “Isaza” hacían que el agua

llegara hasta el puente, el cual se encontraba a bastante altura, en una tercera cubierta sobre la principal. El agua que nos llegaba no alcanzaba a ser totalmente drenada, manteniéndonos parados sobre diez o veinte centímetros sobre el piso.

A mediodía recuerdo haber subido al puente para recibirme de guardia y noté una situación muy rara, pues a cada cabeceo del buque, se sentía, algunos segundos después un golpe. Se lo manifesté a Tapia que me entregaba la guardia y que era el oficial de maniobras, por lo que partió a ver a qué podría deberse. Al acercarse a la proa del buque el golpe se sentía más fuerte y al subir al castillo pudo observar que las puertas de proa se abrían y cerraban con los embates del mar, golpeándose entre ellas.

La situación revestía mucha gravedad, pues la mar gruesa existente era resistida solamente por la rampa de embarque, cuya forma recta hacía que el golpe que debía resistir el buque fuera mucho más intenso.

En las condiciones en que navegábamos era muy peligroso que algún tripulante se descolgara por delante de la rampa para tratar de amarrar las puertas de alguna forma, pues el espacio que quedaba entre ellas y la rampa que estaba recibiendo el golpe de las olas era muy pequeño, pero no había otra cosa que hacer.

Disminuimos la velocidad al máximo, de manera de avanzar lo suficiente para no atravesarnos a la mar, lo que podría hacernos volcar, y variar un poco el rumbo de manera de recibir las olas por la amura y un tripulante se descolgó por una escala de gato, debidamente atado desde la cubierta del castillo y con unas cadenas con ganchos en sus extremos, que se utilizaban para sujetar vehículos motorizados que se transportaban en la cubierta de tanques y que seguramente estaban en el buque desde que esa había sido su principal

misión en la Segunda Guerra Mundial amarró las puertas.

Las puertas constaban de cuatro secciones, dos grandes y otras dos chicas, que denominábamos flaps, ubicadas bajo las anteriores que tomaban la curvatura de la roda del buque. La que correspondía a la banda de babor había desaparecido con los golpes que le propinaba la marejada al buque.

Pudimos reanudar la navegación, pero embarcando agua por el espacio dejado por el flap perdido, lo cual comenzó a escorarnos levemente a babor.

El temporal que continuaba, la mala visibilidad existente y la inseguridad de la lectura de la corredera nos hacían mantener la navegación solamente por estima, la cual tratábamos de corregir cuando lográbamos tomar algunas demarcaciones con el radar, el cual, por el hecho de tener quebrado el motor de arrastre de la antena, ésta giraba loca y como el buque iba adquiriendo escora a babor a causa del agua que embarcábamos por la pérdida del flap, hacía que ella se encontrara siempre orientada hacia el oeste, es decir, hacia la inmensidad del océano Pacífico y no hacia la costa que es donde la necesitábamos. Se decidió entonces hacer caer algunos grados el buque para que aumentara el balance y así hacer que la antena pasara por algunos momentos hacia la banda de estribor, lo que aprovechábamos para tomar, al menos, nuestra distancia con la costa.

Cuando nos acercábamos a la isla Mocha, uno de los lugares que nos había sugerido la estación naval de Puerto Montt para capear el temporal, éste había amainado, la mar era boba y teníamos una buena visibilidad, por lo que pude tomar una muy buena situación del buque aprovechando que tenía tres o cuatro faros a la vista para corregir la navegación de estima que habíamos llevado, la cual no era confiable con esas condiciones de tiempo.



Isla Mocha.

Ya respirábamos tranquilos porque nos quedaba una ruta de noche fácil, con tiempo despejado y con faros a la vista, cuando repentinamente cayó un manto de neblina con el que no alcanzábamos a divisar desde el puente la proa del buque.

Disminuimos drásticamente nuestra velocidad y otra vez hubo que comunicar el atraso a las pasajeras, que consultaban a cada rato a qué hora recalaríamos a Talcahuano.

La escora a babor que había tomado la barcaza por el agua que embarcaba había aumentado y ya no era posible hacer cambiar de banda la antena del radar, pues las caídas producían un balance insuficiente para lograrlo.

Después de varias horas desde la última situación confiable, con un andar reducido y una fuerte mar boba podíamos haber abatido bastante a cualquier lado y ni siquiera contábamos con corredera, pues debido a la inoperancia del sistema, la habíamos levantado, obligándonos a calcular la velocidad de acuerdo a las revoluciones que nos informaban que iban dando los motores.

En estas circunstancias tuvimos que realizar dos caídas en 180°, es decir invertir el rumbo y navegar al sur, de manera de dejar la costa por nuestra banda de babor y así conocer, al menos a qué distancia de ella nos encontrábamos por

medio del radar. Es decir, si no podíamos conseguir que la antena cambiara de banda, había que hacerlo con la costa.

Cuando nos acercábamos a Talcahuano, era de noche y la gruesa neblina persistía, por lo que era arriesgado caer al este no sabiendo exactamente el punto en que nos encontrábamos. Nuevamente nos reunimos con el Comandante para tomar la determinación de navegar a baja velocidad hacia el oeste, hasta que amaneciera y al día siguiente entrar de día al puerto. Calculábamos encontrarnos a la latitud de la boca grande de la bahía.

Era más prudente hacerlo así, pero como el Comandante que en ese momento venía subiendo desde los

entrepuentes y debía haber visto las condiciones y desesperación con que viajaban las pasajeras, miró la noche oscura hacia el este, aspiró aire y me dijo: - Siento olor a Talcahuano, caigamos hacia la costa con un mínimo de velocidad y vigías en el castillo de proa por si se escuchan las rompientes.

Mi sorpresa fue grande y las consideraciones a mi Comandante como "buen cochero" enormes cuando nos encontramos entrando por el medio de la boca chica.

Ya era la amanecida del 27 de junio, por lo que fondeamos a la gira dentro de la bahía, agotados y extenuados, para entrar a la poza en la mañana.

* * *

