



MR. FAITHFUL*

Alberto Guerrero García**

- **Introducción.**

Muchos de los lectores habrán tenido la oportunidad de escuchar anécdotas y experiencias de distintos oficiales y gente de mar que han participado en el proceso de renovación de la Escuadra. La historia que relato a continuación ocurrió durante el proceso de incorporación de la Fragata "Almirante Williams" en el año 2003, donde tuve la suerte de ser designado para conformar su primera dotación, desempeñándome como Oficial Navegante.

Al igual que todos los que han participado en un proceso similar, reactivar un buque, organizarlo, aprender los nuevos equipos e incorporar nuevos procedimientos en un corto período de tiempo, representa un gran desafío personal y profesional, pero a la vez entrega la oportunidad única de tener vivencias que en la mayoría de los casos nos acompañarán durante el resto de nuestras carreras.

- **Las Cartas de Navegación.**

Una vez que se reunió la dotación, se inició un período de preparación y organización de cada uno de los cargos del buque. Como oficial navegante, una de mis principales preocupaciones era lograr la pronta adquisición de las cartas y publicaciones necesarias para enfrentar cada una de las etapas del proyecto,

las que en lo que se refería a navegación eran principalmente tres: Navegaciones de familiarización en Plymouth, Entrenamiento con el FOST¹ y Navegación de regreso a Chile, la que se realizaría a través de las Islas Azores, Puerto Rico, Canal de Panamá y Valparaíso.

Con el propósito de reducir costos de envío y hacer este trámite más expedito, se decidió que lo más eficiente consistía en comprar todas las cartas y publicaciones directamente en Inglaterra, por lo que en Chile debíamos determinar qué material era el que requeríamos para cada etapa. Con el apoyo del personal del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada pudimos preparar el listado de cartas y publicaciones requerido y lo enviamos a Inglaterra para que el oficial de enlace de la Royal Navy, efectuara la compra en el Servicio Hidrográfico Británico.

Una vez que llegué a Inglaterra y empecé a trabajar en las oficinas de la Base Naval de Plymouth, me presenté con el oficial de enlace, el Capitán de Corbeta Peter Lake de la Royal Navy, el cual me dijo que había recibido mis requerimientos de navegación y que ya había cursado la orden de compra, por lo que aproximadamente en un mes recibiría las cartas de navegación. Todo marchaba de acuerdo a lo planificado.

* Primer lugar en el "Concurso Aniversario de Revista de Marina 2008".

** Teniente 1°.

1. FOST: Flag Officer Sea Training (Centro de Entrenamiento de la Royal Navy).

- **Un error administrativo. ¡Las cartas no llegan!**

Transcurrido el mes de espera, las cartas no llegaron a la oficina, por lo que junto al Capitán Lake empezamos a hacer las averiguaciones de qué es lo que había ocurrido. Al igual que en el resto del mundo, al llamar al Servicio Hidrográfico nos traspasaban de una oficina a otra y en cada oportunidad nos daban distintas explicaciones (“El encargado no está”, “Voy a verificar y lo llamo de vuelta”, etc.). Luego de muchos intentos, pudimos contactarnos con el encargado de ventas, el cual nos comunicó que por un error administrativo nuestra orden de compra no había sido cursada y que las cartas llegarían no antes de un mes más. Este atraso nos colocaba en una situación bastante incómoda, porque las cartas llegarían sólo una semana antes de la primera navegación del buque y cualquier atraso me dejaría en la no muy feliz posición de informarle al Comandante que el buque no podría zarpar por primera vez con bandera chilena, porque no teníamos cartas de navegación.

Finalmente, el viernes de la semana previa al primer zarpe, recibimos un paquete del Servicio Hidrográfico. No fue una grata sorpresa abrir la caja y darnos cuenta que faltaban tres cartas y que justamente eran de la Bahía de Plymouth; es decir, no estábamos en condiciones de zarpar. Inmediatamente llamamos al encargado de ventas, el cual nos dijo que haría lo que pudiera para que las cartas faltantes llegaran antes del zarpe, pero no podía darnos seguridad de ello.

- **Los amigos de la “Esmeralda”...**

En los meses que había permanecido en Inglaterra, había tenido la oportunidad de mantener contacto con mi amigo Simon Wynn.

Sam (como le decimos sus amigos), había sido el oficial de intercambio de

la Armada Británica durante mi crucero de instrucción en la “Esmeralda” el año 1995 y durante el viaje nos hicimos muy amigos, manteniendo contacto por cartas o e-mails a través de los años. Sam se había retirado de la Royal Navy con el grado de teniente a fines del 2001, luego de desempeñarse como Segundo Comandante de un barreminas.

Por curiosidades del destino, coincidió que Sam me había invitado a un asado en su casa, para el día siguiente en que yo había recibido el paquete desde el Servicio Hidrográfico.

Durante el asado conversamos de distintos temas y como buenos marinos “empezamos a navegar” compartiendo nuestras experiencias. En un momento le comenté que estaba muy complicado por el tema de las cartas de navegación, a lo que me dijo que debía ir a la Oficina de Apoyo a la Navegación que existía en la base, le dije que tenía entendido que esa oficina sólo apoyaba a los buques ingleses, pero mi amigo mostró toda su esencia inglesa y con su característico sarcasmo me dijo “*Mate, have a little faith*” (Carreta ten un poco de fe).

- **Conociendo a Mr. Faithful...**

A primera hora del día lunes me dirigí a la Oficina de Apoyo a la Navegación y pedí hablar con el encargado. Después de un rato apareció un empleado civil, el cual muy amablemente se presentó como el Jefe de la Oficina. Cual sería mi sorpresa al ver la placa con el nombre de esta persona y recordar el comentario de mi amigo. El jefe de la oficina era nada más y nada menos que Mr. J. FAITHFUL (el fiel, el leal)².

Luego de explicarle mi situación a Mr. Faithful, me dijo que si bien su oficina trabajaba exclusivamente para los buques de la Royal Navy, entendía mi problema así que le dijera qué cartas necesitaba para verificar si las tenía.

2. Diccionario Inglés – Castellano Larousse.

Media hora después, luego de expresarle mis mayores agradecimientos a Mr. *Faithful*, yo salía de su oficina con todas las cartas necesarias para la primera navegación de la Fragata "*Williams*".



La Fragata "*Williams*", durante la ceremonia de comisionamiento a la Armada Chile.

- **Mr. Faithful nos poya nuevamente...**

Finalizado el período de familiarización con el buque, nos correspondía iniciar nuestro entrenamiento con el FOST, el cual presentaba un nuevo desafío a la dotación. En lo que respecta al cargo de navegación, si bien ya contábamos con todas las cartas necesarias para el entrenamiento, a las pocas semanas de navegación nos dimos cuenta que la cantidad de cartas era insuficiente, ya que debido a la intensidad y dificultad de los distintos ejercicios, no había tiempo durante las navegaciones para borrar y preparar las cartas, por lo que era necesario trabajar durante el fin de semana para comenzar la semana con todas las cartas ya listas.

Conociendo el tiempo de espera que significaba solicitar las cartas al Servicio Hidrográfico Británico, me dirigí a hablar con Mr. Faithful. Al igual que la vez anterior, me recibió muy amablemente y al exponerle mi problema me llevó al departamento de cartas y publicaciones y nos dio todas las cartas que necesitábamos para desarrollar nuestro entrenamiento.

- **Usted es el que está embarcado...**

Durante el período de entrenamiento con el FOST, se nos informó desde Chile

que el buque no regresaría a través del Canal de Panamá, sino que por el contrario, debía participar en ejercicios con la Armada de Brasil y Argentina, visitando Río de Janeiro y Puerto Belgrano, para luego recalar a Punta Arenas y navegar a través de los canales hasta Valparaíso. Esto nos creaba un nuevo problema, ya que si bien el buque tenía todas las cartas nacionales, no teníamos las cartas ni publicaciones (derroteros, radioayudas, lista de faros, tablas de mareas, etc...) del Atlántico Sur y comprarlas por las vías establecidas nos dejaba con muy poco tiempo de reacción para recibirlas y prepararlas para el viaje de regreso.

Esta vez debo reconocer que no fue fácil tomar la decisión de hablar con Mr. Faithful. No quería aprovecharme de la buena voluntad de quien tan amable y desinteresadamente nos había apoyado. Pese a lo anterior, era necesario preparar nuestro regreso, por lo que tímidamente llegué a su oficina. Con su habitual buen ánimo y predisposición me escuchó y me dijo que no me preocupara y que fuéramos al departamento de cartas y publicaciones para verificar si tenía en stock todo el material necesario. Tal como las otras oportunidades encontramos todo el material requerido, pero me di cuenta que para algunas publicaciones y cartas sólo tenía un ejemplar de ellas, por lo que le dije gracias por su apoyo pero que obviamente tendría que comprar las faltantes para no dejarlo sin existencia. Nunca se me va a olvidar la cara de sorprendido que colocó Mr. Faithful ante mi comentario. Sin decirme palabra, tomó del estante cada publicación y carta que yo requería, incluyendo las que tenía sólo una copia, las colocó sobre el escritorio y las envolvió para que me las llevara. Una vez que estaban listas me dijo: "*Sir you are the one who serves on board, my mission is to assist you with all my available means*" ("*Usted es el que está embarcado, mi misión es apoyarlo con todos los medios a mi alcance*").

- **Reflexiones.**

Al salir de la oficina de Mr. Faithful, no sabía que sería la última vez que lo vería, ya que días antes de nuestro zarpe a Chile fui a despedirme y agradecerle nuevamente por su apoyo, pero lamentablemente no fue posible pues se encontraba de vacaciones.

Mirando hacia el pasado no dejo de sorprenderme de las vueltas de la vida y cómo pequeños detalles pueden tener grandes repercusiones en el futuro. A Simon Wynn no puedo más que agradecerle su amistad y oportuno consejo. En lo que respecta a Mr. Faithful, creo

que más que su apoyo incondicional, fue su actitud la que deja una enseñanza y ejemplo a imitar, ya que para todos los que en algún momento nos encontramos cumpliendo funciones en reparticiones de tierra, muchas veces nos es fácil olvidar el fin último de nuestro trabajo, especialmente si estamos frente a una montaña de papeles, informes y carpetas. En esos momentos vale la pena recordar a Mr. Faithful y su frase:

“Usted es el que está embarcado, mi misión es apoyarlo con todos los medios a mi alcance”.

* * *

