



UN REMOLCADOR SE TRANSFORMA EN ESCAMPAVÍA

Jorge Chubretovich Soffia*

- La Noticia.

Hacia fines del siglo pasado, el remolcador de flota a mi mando –cuyo rol normal era el de remolcador de la Escuadra– recibió instrucciones de subordinarse a la Tercera Zona Naval, para cumplir tareas de escampavía en la zona de Magallanes. La fortuna había querido que el “*Janequeo*” fuera comisionado para reforzar esa zona durante los meses de noviembre, diciembre y enero, lo que incluiría navegar al continente antártico. La nueva tarea nos tenía muy entusiasmados, la dotación ya estaba afiatada y entrenada en la dura escuela de la Escuadra; habíamos navegado hasta cerca del Faro Limar¹ por el norte y hasta Rapa Nui por el weste; habíamos trabajado en tareas de apoyo a la Escuadra, la Primera y Segunda Zonas Navales y la Fuerza de Submarinos; habíamos participado con éxito en la operación Unitas, mientras que el excelente estado del espíritu de la dotación y de operatividad del buque nos permitía prever que las nuevas tareas iban a ser cumplidas sin reparos.

- El Tránsito.

Llegamos a Punta Arenas a mediados de noviembre, después de un “recorrido” tránsito desde Valparaíso durante el cual nuestro nuevo superior, el Comandante en Jefe de la III^a Zona Naval, nos permitió recalar a Puerto Montt, Castro y Puerto

Chacabuco y en general hacer todo tipo de tours de la ruta normal, tanto para fines de conocimiento como de entrenamiento. En esta travesía la cantidad de fondeos, atraques, tránsitos de pasos difíciles o escasamente explorados fue tal que ello, unido al exigente entrenamiento en la Escuadra durante los ocho meses previos, nos tenía realmente muy bien preparados para las tareas que se nos encomendara en el demandante escenario austral chileno. Ahora, como almirante retirado, no puedo sino pensar que ese almirante, al autorizar tales actividades marinerías durante el tránsito, previó exactamente el aporte que ello significaba para el buen cumplimiento de las difíciles tareas que nos tenía preparadas para más adelante. También habrá previsto la conveniencia de mantener siempre activa, motivada y ocupada a una dotación que dejaba sus familias en el norte y se aprestaba a pasar cien días en la zona austral y antártica, los que incluían las fiestas de Navidad y el Año Nuevo.

- Pasajero A bordo.

Mi padre se embarcó como pasajero para hacer el tránsito al sur desde Puerto Montt hasta Punta Arenas. Casi cuatro décadas antes él había mandado también en la Tercera Zona Naval un buque de características muy similares al “*Janequeo*”. Más allá del cariño de un hijo por su padre, debo decir que fue muy

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde 1999.

1. El Faro Limar se encuentra cerca de la Línea de la Concordia, en el extremo Norte de Chile. Junto con el faro peruano (ahora destruido) cercano al Hito 1, materializan el paralelo que determina el límite marítimo entre ambas naciones.

grato haberlo tenido a bordo en esta travesía. Rara vez bajó del Puente. Fue el motivador y también en ocasiones el práctico de las muchas salidas de track que hicimos para reconocer diversos lugares que él asociaba con su mando del “*Lautaro*” casi cuatro décadas atrás. Hasta hoy juntos recordamos cuando, navegando de Castro a Chacabuco, mi leal y muy eficiente Segundo sube al puente y me dice: ¡Mi comandante, no me va a creer, pero en Castro nos fue imposible comprar los mariscos que necesitamos para el curanto que tenemos planificado hacer en Chacabuco!, a lo que le respondí: ¡Bien Segundo, lo entiendo, pero no recalaremos a Chacabuco sin sus mariscos! Dios quiso que en Queilén, el primer puerto en el que entramos a “reconocer”, no nos haya sido difícil embarcar un saco de almejas y uno de cholgas. ¡El curanto chilote se había salvado! Le gustó mucho la recalada sobre las máquinas en la pequeña caleta Dagny, cerca de Puerto Chacabuco, donde otro almirante retirado había largado sus anclas en tierra. Ese otro almirante había sido su piloto como subteniente en el “*Lautaro*” de los años 50; en esta ocasión tuvieron un emotivo diálogo por radio. También gozó con las tres pasadas por la Angostura Inglesa, hacia el sur, hacia el norte y nuevamente hacia el sur, con las que ambas guardias más el comandante lograron aumentar su entrenamiento en ese lindo y angosto paso. Estero Valladares, Cueri-Cueri y Lecky’s Retreat fueron otras tres “recaladas solicitadas” que permitieron acercarlo a revivir las vivencias y anécdotas de su propio mando de Corbeta. Dos tiros de artillería de 40mm, con 80% de impactos en el blanco de oportunidad designado por el comandante, le permitieron revivir plenamente su especialidad de artillería.

- **El Arribo.**

Sólo media hora después de recalar al sitio 2 Norte del muelle Prat de Punta Arenas, y mientras cumplía con el saludo de presentación a mi nuevo mando –actividad a la que por supuesto llegué transportado por la “Café-Uno” al mando de Villegas²–, el almirante, comandante en jefe de la zona naval ya me daba tareas nuevas e inmediatas. Una transitoria baja disponibilidad de buques le había puesto en riesgo el oportuno relevo y reaprovisionamiento de los faros Félix y Evangelistas, por lo que la faena de



ATF “Janequeo”.

carga y el embarco de pasajeros debía completarse esa misma tarde, para zarpar con las primeras luces del día siguiente y reaprovisionar ambos faros a la brevedad. Varias caras de hombres de mi dotación aumentaron su eslora debido a la indisimulable frustración que les causó el súbito cambio de planes. La esperada salida franco en Punta Arenas se había esfumado. Más adelante habría cómo compensarlos.

Al día siguiente, con el buque listo a zarpar a la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes a reabastecer y relevar al

2. “Café Uno” era el nombre de llamada por radio que tenía el vehículo que por años la Tercera Zona Naval puso a disposición de los comandantes de buque en Punta Arenas. Su conductor, el Sargento Villegas, se ganó el cariño, admiración y respeto de muchas generaciones de capitanes de corbeta que mandaron buque en esa Zona Naval.

personal de los Faros, aparece una nueva tarea: embarcar en Puerto Sara una cantidad de metros cúbicos de petróleo que el buque transportaría más adelante, en diciembre, a la base antártica Teniente Marsh de la FACH... y la tarea continuaba: Finalizada la faena de petróleo, dirigirnos a Félix y Evangelistas.

- **Reaprovisionando Faros.**

Comenzaban así las tareas del nuevo rol que rápidamente asumíamos. De madrugada nos dirigimos a Puerto Sara, donde con inusitada corriente tomamos el terminal y cargamos el petróleo diesel para la FACH. Terminada la faena, a eso de mediodía, ya navegábamos nuevamente el Estrecho en demanda de Evangelistas. La Segunda Angostura, Punta Arenas, el Boquerón, San Isidro, Cabo Froward, el Tortuoso, los pasos Largo, del Mar y Tamar fueron quedando por la popa hasta que enfilamos por canales hacia el norte en demanda de Evangelistas. La experiencia aconseja aproximar a los Islotes Evangelistas desde aguas interiores ubicadas al este-noreste, donde se encuentran entre otros los fondeaderos de Puerto Cholguas, Caleta Ramón y Cuarenta Días³, en lugar de salir directamente por la Boca Occidental y dirigirse por aguas oceánicas hacia Evangelistas. Con ello la dotación llega descansada y el buque se puede mantener en aguas quietas y seguras en espera de la ventana meteorológica que le permitirá salir a acometer este Faro ubicado en medio de la altamar, lo que puede tardar hasta... cuarenta días.

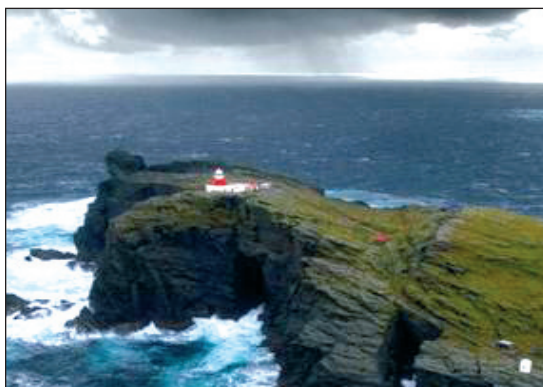
Quiso la fortuna que tras un tranquilo fondeo nocturno en Puerto Cholguas, la madrugada siguiente nos ofreciera inmediatamente buenas condiciones meteorológicas, las que fueron confirmadas por el personal del Faro. Un rápido zarpe,

el movido tránsito hacia el fondeadero frente al embarcadero del Faro y ya estábamos, comenzaba la faena. A diferencia de nuestro gemelo puntarenense que contaba con cubierta de vuelo, el "*Janequeo*" no sería apoyado por un helicóptero, por lo que la faena se efectuaba "a la antigua", solamente con botes. El buen ojo mariner y el criterioso apego a la seguridad de los oficiales y patrones a cargo de las embarcaciones nos permitieron transferir al personal no sin dificultades y riesgos, pero sin incidentes de ningún tipo. El incidente estaba reservado para la faena de botellas de gas. Debe haber sido ya la vigésima botella de gas de 45 kgs. que subía hecha firme al penol de la maniobra de alambre del antiguo donkey que oficiaba de pluma de carga en el acantilado de piedra, cuando el alambre no resistió más y se cortó con un fuerte chicotazo. Una vez más el apego a las normas de seguridad nos permitía salir indemnes. Cada bote después de enganchar la carga a izar, rápidamente se alejaba algunos metros de la vertical del penol, con el propósito de que... si se cortaba el alambre, el pesado balón de gas no cayera sobre ellos. Con esto, el corte no pasó de convertirse en una anécdota. El balón se recuperó, la maniobra de alambre se reparó y la faena continuó. La buena estrella se mantenía brillando sobre el "*Janequeo*" y sus hombres.

Pero Evangelistas no podía desconocerse a sí mismo. La fama es la fama. A pocas horas de haber iniciado la faena, el experimentado Suboficial meteorólogo que la Tercera Zona Naval nos había embarcado como apoyo se me acerca y me dice: Mi comandante, ¡en menos de una hora esto se va a poner malo! Teníamos el tiempo justo para suspender la faena, traer a bordo a la gente e iniciar el regreso a nuestro fondeadero de Puerto

3. Dice la tradición que el nombre de Cuarenta Días de esta caleta no le fue conferido en homenaje a la Cuaresma cristiana, sino que al tiempo que un escampavía debió esperar en ella que las condiciones de tiempo mejoraran para salir a reaprovisionar el Faro Evangelistas. En el peñón del Faro Evangelistas suelen soplar vientos de hasta 100 nudos y la pluviometría anual supera los dos mil milímetros.

Cholguas. Así se hizo y así también se cumplió punttillosamente el pronóstico. Viramos cadena y al ¡arriba clara!, con cerca del 90% de la faena cumplida, observamos asombrados cómo ahora las olas rompían con inmensa furia en el corte vertical de rocas del embarcadero donde pocos minutos antes se había reembarcado nuestra gente.



Faro Evangelistas.

A la recalada de regreso a Puerto Cholguas, aprovechando las horas de luz y la existencia a bordo de un buen especialista CRA-Soldador-Carpintero, más buena madera, pintura y personal de Señalización Marítima, formamos una cuadrilla al mando de uno de mis buenos subtenientes, quienes reconstruyeron y reinstalaron la baliza que marca la entrada al fondeadero Cholguas, la cual se encontraba caída y semi destruida. Al día siguiente, nuevamente buen tiempo; a las 05:00 estábamos navegando en demanda del Faro y en menos de un par de horas completamos la faena. Mensaje al Terzona: "Relevos y reabastecimiento Evangelistas finalizado sin novedad. Me dirijo a Faro Félix".

De Félix recordamos la rapidez de la faena y relevo y los cientos de erizos que mis avezados buzos fueron capaces de depositar en cubierta en sólo unas pocas horas. Del regreso a Punta Arenas, sólo mencionaré el "golpe de estado"

que me dio el Segundo al "notificarme" que deberíamos fondear en alguno de los fondeaderos del Paso Largo, para celebrar con toda la dotación el cumpleaños... del comandante. Uno de los cumpleaños que no olvidaré, por las circunstancias, el escenario y la camaradería de mi dotación.

Y así continuó la "escampavización" de nuestro remolcador, que por algunos meses dejaba de ser el "pituco", el de la Escuadra, para asimilarse a sus pares del sur.

- Distrito Naval Beagle.

Cuarenta y ocho horas de descanso – esta vez "con" franco en Punta Arenas– y un par de días después Puerto Williams pasó a ser nuestro puerto base. Eran los primeros años de actividades de la PAN (Patrulla Antártica Naval), la que en esos tiempos en su versión PAN Sur –aguas antárticas– era aún una actividad solamente nacional⁴. La tarea de la PAN Norte: Permanecer en el área comprendida entre Timbales, Bahía Cook, el Martillo y el Cabo de Hornos y encontrarse en condiciones de concurrir sin tardanza ante cualquier siniestro marítimo, fuera este accidente marítimo, contaminación marina, rescate o salvataje. Para ello contaba a bordo, además de la completa maniobra propia de un remolcador de altamar, con material de combate a la contaminación de última generación y personal especialista del Litoral, a cargo de un Teniente 2º LT, quien no sólo fue un seguro ante cualquier eventual siniestro, que nunca tuvimos, sino que también fue un excelente integrante de nuestra cámara, irremplazable en los guitarreos (único intérprete de ese instrumento a bordo) y destacado oficial de navegación de su guardia. Atracaderos y decenas de canales, senos, esteros y fondeaderos atestiguaron la presencia del "Janequeo".

4. Con posterioridad la PAN Sur nacional fue reemplazada por una Patrulla Naval Antártica Combinada conformada junto a la Armada Argentina. Esta sigue en funciones hasta estos días, alternando durante el verano austral a buques de una y otra marina como "buque de guardia" en aguas de la península antártica.

Gracias a estas verdaderas exploraciones, la dotación conoció de cerca, muy de cerca, los ventisqueros Fouqué y Garibaldi, además de aquellos existentes en el brazo norweste del canal Beagle. Recorrimos Puerto Toro, el Martillo, Cabo de Hornos, todos los canales de la Bahía Nassau y los senos alrededor del canal Murray, Puerto Inútil y Caleta Wulaia, ambos brazos del Beagle y el área entre Bahía Cook y Falso Cabo de Hornos. Los sábados en la tarde recalábamos a Puerto Williams a reaprovisionamiento y descanso. En esta pequeña ciudad-base naval siempre fuimos cordialmente recibidos por los marinos allí presente y sus familias, quienes nos abrieron sus casas con generosidad y calidez, a lo que nosotros invariablemente retribuíamos a bordo con una buena empanada y una copa de vino después de la Misa del Domingo, para en la tarde nuevamente hacernos a la mar.



Cabo de Hornos.

En más de una ocasión el track elegido fue influenciado por la opinión del buzo de cargo, quien era un gran conocedor del domicilio habitual de algunas concentraciones poco exploradas de centollas. La captura "a mano" de algunos ejemplares permitió mejorar el ya muy buen rancho de a bordo.

- **Diego Ramírez.**

En otro de estos zarpes se nos embarcó personal del Departamento de Obras y Construcciones de la Armada, quienes debían efectuar mantenimiento y una pequeña construcción en el Faro y PVS de Diego Ramírez⁵. Navegamos con tiempo progresivamente malo el Murray y Bahía Nassau en demanda del Falso Cabo de Hornos, ruta más conveniente y corta para aproximarse a Diego Ramírez. Sin embargo, la tarea había que cumplirla, de modo que aguantando los bandazos y fuertes cabeceos continuamos navegando con rumbo sur. Unas pocas millas fuera de la protección del Falso Cabo de Hornos, estando ya bastante oscuro, nos cruzamos de vuelta encontrada con un PAM que regresaba de zona de pesca hacia Bahía Nassau para buscar refugio. "Comandante: No siga pá'abajo, que esto está muy muy malo" fueron las palabras que me dijo el capitán; recomendación que agradecí, pero no seguí. Pocas millas más al sur una mar arbolada daba la razón al sin duda experimentado capitán de la nave de pesca. A contar las olas, afirmarse y elegir el momento de meter timón para retromarchar. El noble "*Janequeo*" no se quejó y con un par de bandazos de esos que dan "julepe" ya teníamos nuevamente proa al norte... a buscar refugio a Nassau. En medio de este brutal temporal el contramaestre se lució asegurando los tambores plásticos llenos de combustible de aviación de la FACH que transportábamos estibados en cubierta; no perdimos ninguno, pero pasamos susto. Más de veinticuatro horas estuvimos fondeados a barbas de gato en Bahía Orange con temporal fuerza 10-11, hasta que la calma nos permitió transitar ya solo con mar de fondo a Diego Ramírez. Una vez allá, el tiempo mejoró notablemente. Al finali-

5. En las islas Diego Ramírez se encuentra el faro más desolado y solitario de nuestras costas. El pequeño archipiélago del mismo nombre se encuentra a 70 millas náuticas del Cabo de Hornos, sobre el Paso Drake. La furia del viento, la lluvia y las marejadas se presentan allí en su máxima expresión durante gran parte del año. Sus únicos habitantes son los fareros.

zar la tarde la dotación estaba cansada, la faena en tierra había durado todo el día y no había prisa por regresar. Con el Segundo y el timonel, un Sargento 2° “marinerazo”, nos miramos y dije: Segundo, pasamos la noche aquí, disponga guardia de puerto con un oficial en el Puente, guardia de cadena y máquinas listas a echar a andar. El segundo saltó rápidamente al micrófono del MC a dar las instrucciones pertinentes. Aunque nunca se lo comenté, me quedó la impresión que su rapidez pretendió evitar que su comandante se arrepintiera de haber elegido tan inusual puerto de descanso. En todo caso, la noche fondeados sobre el planchón de roca que conforma el fondo de mar en Diego Ramírez, con mar “plato”, fue tan reparadora como la mejor... y dormimos siete horas seguidas.

El zarpe de Diego Ramírez nos llevó a la que en este período fue nuestra segunda visita al mítico Cabo de Hornos. Esta vez, a diferencia de la anterior, había buen tiempo en Caleta San León. Primero bajó a tierra una guardia con el Segundo y luego la otra con el Comandante; durante la mañana toda la dotación conoció y

recorrió el Cabo, firmó su libro de visitas y se fotografió junto al faro, los fareros y el albatros del monumento que recuerda a los navegantes fallecidos en los naufragios ocurridos en estas aguas.

- **Pausa en Punta Arenas.**

Quedaban ya pocos días antes de tomar rumbo a la Antártica, para cumplir las tareas de la Patrulla Antártica Naval Sur. El buque abandonó el área de Puerto Williams y se dirigió a Punta Arenas; pero eso tampoco iba a ser fácil. Debíamos llevarnos una lancha a motor perteneciente a Carabineros, que tenía su propulsión dañada. Su peso impedía izarla para llevarla en cubierta, de manera que hubo que remolcarla esas 300 millas. Pasamos sin contratiempos el canal Ocasión de noche –la lancha no habría soportado el paso por el Brecknock que nos esperaba con mar gruesa y 40-50 nudos de viento–, para finalmente llegar a Punta Arenas a dar descanso a la dotación, embarcar la última carga y recibir algunos pasajeros antes de zarpar nuevamente, ahora a aguas del continente blanco. Pero eso, será materia de otra historia⁶.

* * *



6. La denominación de Escampavía proviene de los barcos de guerra de tamaño reducido que acompañaban como explorador adelantado a naves mayores en aguas difíciles de navegar. Por extensión, aproximadamente entre 1900 y 1950 en Chile también se llamó así a los buques menores y remolcadores que se empleaban en tareas de patrulla, salvamento y reaprovisionamiento de faros. Su uso tendió a desaparecer después de la segunda mitad del siglo XX. Hoy la palabra tiene una connotación más bien tradicional y marinera.