



UNA EXPERIENCIA ENRIQUECEDORA

Alexander Tavra Checura*

Describe lo observado en una navegación a bordo de una nave mercante de dotación chilena, efectuando una comparación positiva con la Armada de Chile.

En particular, el autor señala las notables similitudes encontradas en el desempeño de las labores profesionales de los marinos mercantes, cuyo profesionalismo es poco conocido y menos aún valorado, por muchos marinos de guerra, olvidando que la protección de la marina mercante es la principal razón de ser de la Armada.

Mediante la apreciación directa de sus habilidades marineras, destaca al Capitán como líder de una tripulación heterogénea pero muy cohesionada, alrededor de valores comunes: profesionalismo, esfuerzo, disciplina y amor por los suyos. Finaliza recomendando estrechar lazos entre quienes sirven en ambas instituciones.

He querido testimoniar, para quienes no conocen la vida en las naves mercantes nacionales, una experiencia que tuve a bordo de la MN "Cóndor", en la cual, gracias al apoyo y gentileza de los ejecutivos de Transmares, navegué el tramo Punta Arenas - Puerto Chacabuco, entre el 2 y el 5 de mayo de 2009.

Debo señalar que, en mi anterior carrera naval, serví por casi 17 años embarcado en unidades de combate. Sin embargo, nunca logré navegar en una nave mercante, por lo cual esta oportunidad presentada fue, además de un desafío, una ocasión de comprobar la efectividad de viejas historias marineras y los mitos escuchados en mis años mozos sobre la marina mercante chilena.

Mi primer contacto con la nave ocurrió a las 15:30 horas del sábado 2 de mayo, al llegar a su costado cuando ella estaba atracada en el muelle José Santos Mardones, con toda su carga de contenedores "rematada". La primera

impresión que obtuve fue muy favorable, llamándome positivamente la atención su magnífico estado general.

Fui recibido muy amablemente por el Primer Piloto, Sr. Manuel Venegas Astorga, quien me condujo al camarote asignado y luego, al puente de mando, donde conocí al Capitán Sr. Héctor Chible Toledo quien, tras indicarme algunas instrucciones relativas a la seguridad, procedió a dar las órdenes para zarpar.

Aprecié que la maniobra era cubierta por muy pocas personas y que en el puente sólo permanecían el Capitán y el Primer Oficial. El zarpe se desarrolló en silencio y evidenciando gran seguridad, mientras que la máquina respondía ágilmente a las órdenes mediante los controles remotos del puente de mando. Descubrí una primera diferencia con los buques de guerra: las cosas se pueden hacer igualmente bien, con menos personal.

A la caída del crepúsculo navegamos el Paso Tortuoso, el Paso Largo y

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College. Magister en Ciencias Navales y Marítimas, mención Estratégica. Master of Arts International Relations, Salve Regina University, Newport, Rhode Island. Miembro de Número de la Academia de la Historia Naval y Marítima de Chile y de la Academia de la Historia Naval y Marítima del Ecuador. Magno Colaborador de Revista de Marina, desde 2005.

cruzamos el Cabo Tamar, demostrando la nave poseer excelentes condiciones maríneas y un buen andar, entre 16 y 17 nudos. Más tarde navegamos el Paso Shoal y el Canal Mayne/Paso Summer, aumentando mi curiosidad al comprobar que todas las tareas se cumplían metódicamente, con un mínimo de gente. Aprecié también que, casi sin necesidad de órdenes, cada marino sabía qué hacer y lo ejecutaba muy profesionalmente.

Por interés personal, solicité visitar en detalle la sala de máquinas. Esta fue otra grata experiencia y tanto el Jefe de Máquinas, Sr. Claudio Valdés Monsalve, como el Oficial Electricista Sr. Julio Fredes Serey, Sargento (Mc.Eln.) (R), demostraron mucho entusiasmo y orgullo por su trabajo, mientras que yo observaba con ojo crítico y con un sesgo muy "naval", buscando encontrar "detalles" que pudiera atribuir a la escasa dotación de personal. Reconozco que me equivoqué y, tras recorrer todos los espacios, incluyendo el servomotor, no identifiqué detalle alguno.

En las horas de rancho compartí con los Oficiales en su pequeña Cámara, y escuché de ellos sus diversas y muy ricas experiencias obtenidas tras largos años servidos y con mucho sacrificio personal, en las flotas de pesca y naves mercantes. Lo mismo escuché de algunos miembros de la tripulación, quienes poseían un impresionante currículum marinerero.

A mediodía del domingo 3 de mayo, el Capitán invitó a toda la tripulación, pasajero incluido, a compartir una empanada en el puente de mando, preparadas por el excelente Cocinero de la nave Sr. Jorge Sánchez Sepúlveda, con la entusiasta colaboración del Primer Oficial Sr. Venegas. Resultó muy grato observar a la totalidad de los 16 miembros de ella departiendo en un ambiente de sana camaradería, intercambiando anécdotas y bromas relativas a su dura profesión de marinos. Comprobé que los marinos, seamos de guerra o mercantes, compar-



Puerto Edén.

timos similares inquietudes, temores, y esperanzas.

Cruzamos luego la Angostura Guía para arribar con las primeras luces del día siguiente a la Angostura Inglesa, la cual navegaríamos a las 07:20 horas. Sin embargo, la aparición de una repentina falla en una culata del motor propulsor al cortarse dos largos pernos de ajuste, obligó al Capitán a continuar con andar reducido y arribar a Puerto Edén para efectuar la reparación del caso.

Durante toda la noche, tres de los cuatro Oficiales Ingenieros demostraron con creces su profesionalismo, trabajando sin descanso y codo a codo para cambiar los pernos cortados. Mientras tanto el Capitán evaluaba la situación meteorológica, que se anunciaba de variable a mala, ponderando muy analíticamente la situación, versus la seguridad de su tripulación, carga y nave. Otra lección aprendida: en una nave de la marina mercante nacional, se trabaja tan duro y con tanto sentido del cumplimiento del deber como en la marina de guerra.

A la mañana siguiente, y tras efectuar positivamente las pruebas de rigor, zarpamos a cruzar la Angostura Inglesa, seguidos de cerca por la MN "Skorpios II". Durante mi carrera naval crucé la Angostura numerosas veces, observando siempre toda clase de medidas de precaución y de seguridad, dado el riesgo que ella representa. Observando al Capitán, aprecié que asumía el con-

trol total de la maniobra secundado por el Primer Oficial quien, a su vez, controlaba el motor, las comunicaciones y al timonel. ¡Toda la maniobra fue cubierta por 3 personas! Nueva lección aprendida: contar con una dotación bien entrenada, es un estupendo capital para una empresa naviera.

Las condiciones meteorológicas encontradas durante el cruce fueron buenas y el Capitán, con mucha calma y seguridad, gobernó su nave de 140 metros de eslora con gran experiencia y "ojo mariner", utilizando las enfilaciones guías en forma perfecta hasta salir al Canal Messier, sin olvidar salir al alerón de babor y agradecerle a Stella Maris, cuya imagen recuerda a los navegantes la importancia de conservar la fe.

Pocas horas más tarde y cercanos a la salida al Golfo de Penas, la meteorología cambió indicando que el frente de mal tiempo se acercaba rápidamente. El Capitán, único responsable de la seguridad de la tripulación, la nave y su carga, decidió salir a cruzarlo, mientras que la MN "Skorpios", probablemente por su menor tamaño, se quedaba fondeada en una caleta cercana.

La MN "Cóndor" inició el cruce del Golfo de Penas al anoecer del día domingo 3 de mayo, navegando un tramo de unas 90 millas de la parte más dura del "track", en medio de crecientes lluvias y viento fresco del Noroeste. Pese a los fuertes balances y cabeceos de la nave, seguimos avante y arribamos a la entrada del Canal Pulluche a las 02:15 horas, con lo cual la navegación se hizo mucho más grata.

La geografía de dicho Canal es compleja, y presenta varios sectores peligrosos. De la misma forma que habíamos navegado antes la Angostura Inglesa, el Capitán y el Primer Piloto se constituyeron en el puente, más el timonel de guardia, un marino con más de 30 años de experiencia náutica, iniciamos el cruce del Pulluche el cual, tras 4 horas

de relativa tensión, finalizó cuando compartimos un reponedor café en el puente de mando.

Tras otras 5 horas de navegación pudimos observar las huellas del violento terremoto y posterior Tsunami ocurrido en el territorio de Aysén hace pocos años, ingresando con la nave en la bahía de Puerto Chacabuco, donde se nos esperaba en el estrecho muelle de carga.

Para quienes no conocen el área, ésta consiste en una hermosa bahía encerrada por grandes montañas que aparentan mucha tranquilidad y paisajes bucólicos. Sin embargo, por la propia geomorfología de la región, los vientos se presentan muy fuertes y arrachados, por lo cual la maniobra de atraque debe ser cuidadosamente planificada, extremando las precauciones al fondear.



Puerto Chacabuco.

Con el apoyo de un muy pequeño remolcador de SAAM y demostrando su pericia marinera, el Capitán, asistido por su inseparable Primer Oficial, efectuó nuevamente una maniobra "de Manual", maniobrando la nave en forma impecable, que posee sólo una hélice y un pequeño "bow-thruster", logrando un atraque perfecto pese a la aparición, en medio de la maniobra, de muy fuertes y cambiantes vientos. La sexta lección aprendida: Un buen marino como Capitán, no es gasto para una naviera. Es pura inversión.

Como epílogo de mi experiencia a bordo de la MN "Cóndor", debo desta-

car que aprecié de toda la tripulación, y de Capitán a Marinero, un gran orgullo por pertenecer a un grupo humano muy afiatado y profesional. Además, en las conversaciones sostenidas por separado con algunos y en momentos distintos, fue notorio el reconocimiento que sienten hacia la empresa en la cual trabajan y especialmente, por el estrecho contacto que mantiene con la nave incluso, durante los prolongados períodos de navegación, donde los marinos deben cumplir, sin relevos, hasta 4 meses y medio lejos de sus hogares.

Me desembarqué con un profundo sentimiento de agradecimiento a todos quienes me permitieron compartir a bordo, aunque fuera por sólo 3 días, parte de sus vidas y experiencias, de las que nosotros, quienes trabajamos en empresas navieras o en dependencias

de tierra, poco imaginamos. Una lección final aprendida: nuestros marinos mercantes, en cualquier circunstancia, son verdaderos profesionales del mar, y materializan el "Core Business" de una empresa naviera y el desarrollo de Chile: el transporte marítimo.

Como recomendación final, invitaría a los marinos de guerra a interesarnos, a compartir y a conocer más a nuestros pares de la marina mercante nacional. Y a los jóvenes ejecutivos de nuestras empresas navieras y también a los mayores, recomendaría que visiten o se embarquen ocasionalmente en las naves de sus compañías para que comprueben en la mar el real efecto de sus decisiones. Estoy seguro que todos, al desembarcar, concordarán conmigo que aquella habrá sido una experiencia profesional enriquecedora.

* * *

