



## EL INICIO DE UNA GRAN AVENTURA

*Hugo Bruna Greene\**

**E**l lunes 18 de julio de 1988 será siempre recordado como un día muy importante en las vidas de quienes tuvimos la suerte, la oportunidad y el privilegio de formar parte de la dotación del Buque Escuela "Esmeralda" en su Trigésimo Tercer Crucero de Instrucción, iniciado en Valparaíso un día 3 de julio, exactamente hace 21 años.

Habíamos zarpado desde Puerto Williams la noche anterior, luego de una recalada de 36 horas, tras 20 años de la última vez que el buque lo hiciera. Previamente, habíamos navegado a la vela el Canal Beagle, en un día de espectaculares condiciones de visibilidad, viento y mar en el cual fuimos acompañados por una agrupación de lanchas patrulleras de la Armada Argentina, primero y luego, por la Flotilla de Torpederas nuestras, para posteriormente ser recibidos en Puerto Williams con salvas de saludos, en respuesta a los honores rendidos por el buque a la insignia del Distrito Naval Beagle.

Esta corta estadía en Puerto Williams fue una experiencia increíble para la dotación, sobre todo para nuestros jóvenes Guardiamarinas y Grumetes y para quienes moran en ese enorme y lejano pedazo de CHILE, haciendo soberanía o cuidando de ella e incluyó la participación del Batallón de Desembarco en el izamiento del pabellón nacional el día

domingo 17, en la plaza de Armas del más austral lugar poblado del mundo.

De acuerdo a la época del año, en esta latitud el orto del sol es alrededor de las nueve horas y su ocaso, antes de las cuatro y media de la tarde.

Las condiciones generales del tiempo esa mañana eran las mejores posibles y deseables para el inicio de este desafío, presentándose un viento parejo y moderado del Norte-Noreste, que nos permitió navegar empopados durante toda la noche, en la travesía desde el Beagle hasta las Islas Wollaston y Hermite.

Conforme a la predicción meteorológica, se encontraba aproximando un sistema frontal desde el atardecer del día anterior, y las condiciones prometían mantenerse al menos por unas horas, con un viento de componente general Norte. Eso era de acuerdo al análisis de la carta meteorológica de superficie pero, en esta parte del mundo, no siempre ocurre lo que uno piensa o quisiera que ocurriese, aún basándose en los análisis y datos existentes en la actualidad.

Iniciaríamos el cruce del Cabo de Hornos, de Este a Weste, con las primeras luces del día 18. A las 09:15 horas de ese día lunes, el buque ya se encontraba al sur de los islotes Deceit, con un rumbo general Weste, navegando a palo seco y con un buen andar de 10 nudos, apoyado por su máquina.

\* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor.

Cuando se tocó el “gong” para la maniobra general y se dio inicio a ésta, el entusiasmo y las ganas de empezar a vivir el reto que significaba cruzar el Cabo de Hornos, corría en cada uno de nosotros, los tripulantes; en la cubierta de maniobras y en los departamentos interiores del buque. Se percibía claramente como un sentido de unidad y de trabajo de equipo; de apoyo mutuo y comunión de espíritus, unidos al deseo de demostrar que, a pesar del corto período transcurrido desde la primera reunión de la dotación completa ocurrida en Talcahuano, a fines de mayo, el buque ya era un todo que sabía a qué se estaba enfrentando, y aceptaba conscientemente el desafío.

Esta no sería sólo una maniobra marinera más, sino que era el gran desafío con el cual la tripulación de este velero buscaba demostrarse a sí misma que era lo suficientemente buena como para dar el inicio a la gran aventura de circunnavegar el globo, partiendo, en pleno invierno, desde el mismo Cabo de Hornos.

Al momento de caer al rumbo Weste el viento era, aproximadamente, del 015º/020º, y con una intensidad de 15 a 18 nudos, parejo y estable.

Llevado por el entusiasmo y las excelentes condiciones reinantes, recuerdo haberle comentado al Oficial de Maniobras, quien se encontraba a mi lado, que con ese viento tal vez cazaríamos el aparejo completo. Éste me miró y me dijo: “Mi Comandante: ¿Por qué no esperamos un poco y vemos cómo se va comportando el viento? Hace un rato, como a las 08:30 horas habían sólo 15 nudos y ya vamos en los 18/20 nudos”.

Creo, recordando esta conversación y con la perspectiva que da el tiempo, que ésta ha sido una de las más prudentes recomendaciones que recibí y que por fortuna, acepté.

En efecto, cuando una vela se encuentra cazada y trabajando fuerte con un viento duro, es difícil cargarla sin arriesgar a los hombres que ejecutan la

maniobra y más aún, considerando que se trate de velas altas o medias, en las cuales se debe, mandatoriamente, trabajar por alto. Eso no es aceptable bajo ninguna condición, excepto el que esté en juego la seguridad del propio buque.

Por otra parte, el buque navegaba con un nuevo aparejo de velas de dacrón, recientemente recibidas desde España y que habían obligado a modificar y reforzar parte de la arboladura. Estas nuevas velas eran algo novedoso y todo un lujo para el buque en esa época, pero como comprobamos luego, poseían virtudes y también, varios defectos producto del tipo de material con el cual fueron confeccionadas, los que fuimos conociendo y apreciando, usando unos y evitando los otros, durante todo el transcurso del viaje.

Sin embargo, ya el año anterior se había experimentado con velas similares adquiridas en España, del mismo material, empleándose con muy buenos resultados en el Crucero de Instrucción desarrollado en 1987 por el Océano Pacífico.

Dentro de las virtudes de las nuevas velas y quizás, las principales, eran su casi perfecto perfil aerodinámico y la ausencia total, o un mínimo grado de deformación con el tiempo, lo que le daba una muy superior eficiencia a cada una de las velas respecto de las de tradicional lona marinera, permitiéndole al buque lograr mayores ángulos de ceñida y una mayor eficiencia velera total, lo que redundaba en un más rápido avance, sobre todo con vientos suaves y frescos.

Pero, un importante defecto, para este caso, era su casi total impermeabilidad al viento, lo que aumentaba aún más, el tremendo esfuerzo ejercido sobre toda la arboladura y jarcia. Al respecto, recordemos que los antiguos veleros (y también originalmente en el Buque Escuela “Esmeralda”), llevaban en su puente de mando un armerillo con un par de fusiles, cuya principal misión era poder dispararle a las velas altas que, ante vientos arrachados, no pusieran en peligro al

buque al quedarse "dormido" (volcado sobre su banda), y así lograr "rifarlas", para recuperar el adrizamiento.

Me gustaría, a esta altura del relato, dejar establecido que lo que aquí estoy recordando y escribiendo ocurrió hace ya, prácticamente 21 años, y que éstas son las vivencias que mantengo en mi memoria, como me parecen, o me pareció entonces haberlas vivido. Afortunadamente, todos los que fueron mis más cercanos y directos colaboradores, gracias a Dios, gozan de una muy buena salud y pueden corregir alguna inexactitud que pudiera existir en mis recuerdos.

Por otra parte, también me gustaría manifestar que nunca antes escribí sobre la experiencia vivida del cruce del Cabo de Hornos, como también, recordar que ésta fue la primera y única vez, hasta hoy, que nuestro Buque Escuela "Esmeralda" circunnavegó el globo terráqueo, tal vez para evitar parecer falto de modestia, o que se pensara en forma inapropiada del porqué lo hacía.

Por ello aclaro que estoy escribiendo sobre esta experiencia a petición expresa del Presidente de la Cofradía del Cabo de Hornos, con quién adquirí este compromiso y también, por sentir que tengo una deuda pendiente con cada uno de los hombres que conformaron mi dotación.

Continuando con el relato, el buque navegaba proa al Weste y su dotación en puestos de maniobra general, cazándose el "aparejo de maniobra", esto es cuatro foques; las velas de la cruz completas (trinquete, velacho, juanete y el sobre); el estay bajo y el medio del palo trinquete, y las tres velas cangrejas (mayor proel, mayor popel y la mesana).

El andar del buque comenzó a disminuir hasta unos ocho nudos, cuando ordené detener la máquina y se mantuvo alrededor de eso, recibiendo un viento fresco por la cuadra de estribor, el cual empezaba a aumentar su intensidad y a rolar hacia el Norweste.

Alrededor de las 10 de la mañana, cuando ya se había terminado la maniobra de cazar el aparejo y se afinaban las escotas y brazas, el viento aumentó a unos 20 a 24 nudos, navegando el buque a un andar de 10 nudos, en excelentes condiciones, y recibiendo una mar de fondo del SW de olas muy largas, y una marejada del Norte, con olas más cortas, por efecto del viento

reinante desde la noche anterior.

Así se mantuvo la situación general por un lapso de, aproximadamente, una hora. Luego, el viento empezó a aumentar, comenzando también a rolar al Nor - Norweste. Para mantener traba-



jando el aparejo de la mejor forma se acortaron las escotas, tratando de mantener un rumbo lo más al Weste posible.

Cuando ya las velas de la cruz empezaban a perder el viento, con la vela trinquete cazada para ceñir al máximo, se fue ajustando el rumbo cayéndose a babor, de cinco en cinco grados, llegando finalmente hasta un rumbo 215º/210º, alrededor de las 11:00 horas.

El viento había seguido aumentando, al tiempo que continuaba rolando al Weste. No recuerdo a qué hora exactamente cruzamos el meridiano del Cabo de Hornos, ni he podido encontrar el dato entre los antecedentes que guardo, pero estimo debe haber sido alrededor de las 11:30 horas. El viento para entonces era de 40/45 nudos del W/NW, con

rachas de hasta 50 nudos, con tendencia a continuar rolando al Weste y a aumentar aún más su intensidad.

En esos momentos sentimos el “ronroneo” de una aeronave y divisamos entre las nubes un avión Twin Otter de la empresa Aerovías DAP que concurría a sobrevolarnos. De hecho, la fotografía que ilustra este recuerdo fue tomada desde dicha aeronave por don Carlos Carvajal, empresario de Puerto Williams y es la primera fotografía conocida de un velero mayor, cruzando en demanda del meridiano del Cabo de Hornos. La gran bandera de Chile desplegada en el pico del palo mesana fue izada para realzar dichos instantes, sin imaginar que sería captada y registrada en esa notable fotografía.

En cuanto el Oficial Navegante confirmó, con su situación, que habíamos completado el cruce del meridiano del Cabo de Hornos de Este a Weste, a unas doce millas al Sur de éste y luego de escuchar las congratulaciones del personal del faro Cabo de Hornos con un ¡Viva Chile! por la radio, se comenzó a preparar la maniobra para virar por redondo y hacerlo ahora, de Weste a Este, para lo cual se cubrieron los puestos de maniobra general en cada una de las estaciones de maniobra, coordinándose previamente con los oficiales jefes de las partidas, exactamente cómo se iría a ejecutar ésta. El viento no disminuía y se mantenía en 40 a 45 nudos.

Bajo la dirección del 2º Comandante y a la orden de “en acción, se inicia la maniobra para virar por redondo, caña de arribada”, se gobernó con caña a babor para iniciar la caída, suavemente al comienzo, mientras las diferentes estaciones de proa comenzaban a acortar las escotas, llevando la botavara del palo mayor proel al centro, mientras que se regulaba el braceo de las vergas de la cruz del palo trinquete, alargando las escotas por estribor y acortándolas por babor, coordinadamente, mientras la velocidad del buque se mantenía sobre

los 10 nudos de andar. Simultáneamente, se alargaban las escotas de la botavara del palo mesana y del mayor popel, para disminuir la resistencia sobre la popa, en atención a la fuerte tendencia de orza que tenía el buque.

En cuanto éste mostró una más clara tendencia de su caída a babor, se inició en una rápida, pero muy segura secuencia, el movimiento coordinado de acortar las escotas de las velas cangrejas, trabajando con las contraescotas de las botavaras y las ostas de los picos de dichas velas, para obtener un movimiento uniforme y un paso controlado de la popa por el viento. Cuando esto ocurría, llegamos a tener rachas de 52 nudos, lo cual recuerdo muy bien porque no olvidaré nunca el momento en que observaba al indicador del anemómetro indicando esa cantidad.

Esta virada por redondo, con tales condiciones de mar y viento, nos permitió darnos cuenta del nivel alcanzado por este equipo humano, ya no durante una maniobra de entrenamiento que varias veces fuera ejecutada previamente, sino en medio de una situación real, en ningún caso sencilla y que nos permitiría lograr la confianza necesaria para enfrentar lo que vendría poco después y durante el resto del crucero de instrucción.

Ya estabilizado el nuevo rumbo general al Noreste y recibiendo el viento desde el 260º/270º, muy fresco y largo, con una mar gruesa por la popa, el andar del buque comenzó a aumentar a unos 12/14 nudos, o aún más, en excelentes condiciones de escora y buscando llegar cuanto antes a una posición al sur de los Islotes Deceit para luego, ganar el socaire de las islas Hermite y Wollaston, para iniciar así la bordada final que nos permitiera navegar hasta Ciudad del Cabo, en el Cabo de Buena Esperanza.

Apenas trincada la maniobra general, la dotación comenzó a disfrutar de la experiencia vivida y la que se iniciaba en esos momentos, antes de tomarse un descanso y prepararse para cubrir las

guardias y actividades normales de la tarde, quedando sólo el personal de las partidas de maniobra, atentos a efectuar los necesarios afinamientos del aparejo.

Recuerdo haberme mantenido en el puente conversando con el 2º Comandante y algunos otros Oficiales, comentando lo vivido con el Contramaestre quién, además, me informaba de las novedades encontradas en las rondas permanentes por cubierta, verificando el estado general del material.

Hasta ese momento, la arboladura y las nuevas velas de dacrón habían funcionado y resistido todos los esfuerzos, sin mayores problemas, requiriéndose sólo de algunos ajustes y lográndose detectar la necesidad de dar mayor tensión a algún acollador, o reforzar alguna costura de alambre, u otros detalles menores.

Es conveniente recordar que el Buque Escuela "*Esmeralda*" había permanecido, por alrededor de ocho meses, en un período de reparaciones largas en Talcahuano, entre octubre del 1987 y hasta el 27 de mayo de 1988, sometido a una recorrida mayor y a algunas modernizaciones importantes, tanto por la magnitud del trabajo realizado, como por el equipamiento incorporado.

Entre otros, se reemplazó el sistema de gobierno y el servomotor por uno nuevo; se cambiaron algunas partes del planchaje en áreas del casco y cubiertas; se le incorporó un sistema nuevo y moderno de aire acondicionado, con las alteraciones que esto significó en cambios estructurales y de redistribución de áreas y departamentos: se desmontaron las vergas, botavaras, picos y masteleros, reacondicionándose las fognaduras de los cuatro palos machos, cambiándose la totalidad de los alambres de los estayes, obenques, burdas, galgas y jarcia muerta en general, así como la jarcia de labor, que en esa época era de cabo de manila.

Al zarpar desde Valparaíso, el buque estaba en realidad, en la mejor condición para enfrentar una situación como ésta,

tanto en lo material, como así también por la preparación de su dotación, que fue previamente sometida a un corto, pero muy exigente entrenamiento.

Continuando con la maniobra en el Cabo de Hornos, el viento continuó aumentando y las rachas superaban ya los 60 nudos, con una mar más alta que recibíamos por la aleta de babor, lo que nos permitía seguir corriendo el mal tiempo, pero con demasiado paño por alto para las condiciones de viento existentes.

En consecuencia, ordené cubrir parcialmente los puestos de maniobra general para cargar las velas más altas de la cruz del palo trinquete; algunos foques y los estayes del mismo palo. Estando ya todo el personal listo en sus estaciones de maniobra y el disponible en cubierta, mientras el buque ya navegaba en una posición más al norte de la latitud del islote Deceit, se escuchó repentinamente un fuerte estallido a popa, similar a un cañonazo, producto de haberse reventado el herraje del arraigado del cuaderal inferior del aparejo de la escota de la botavara de la vela mesana, arrastrando a ésta, a la contra escota, con su sistema de sujeción ("burro"), y a parte de la baranda de la borda, por estribor.

La botavara de la vela cangreja quedó apoyada entre la tabla de jarcia, burda y obenques del palo mesana por estribor, y parte de la vela tocando el agua, producto de la escora que tenía el buque. Todo lo anterior ocurrió, afortunadamente, sin que la botavara arrastrase a nadie de la dotación, durante su violento desplazamiento.

De inmediato se tocó zafarrancho de "Emergencia en la Mar" y se colocó en acción a todas las partidas de maniobras, cubriéndose las diferentes estaciones para afrontar esta situación. Eran alrededor de las tres de la tarde.

El 2º Comandante se hizo cargo personalmente de la maniobra de la emergencia del palo mesana, junto con el Oficial de Maniobras, concentrando el

esfuerzo de todo el personal de los palos mesana y mayor popel para la recuperación, trinca de la botavara y posterior aferrada de la vela. Primero se pasó una tira por la botavara para luego ajustarle una espía, con la que se comenzó a llevar lentamente la botavara al centro, al mismo tiempo que se comenzaba a arriar el pico y se aferraba la vela cangreja, con gran esfuerzo y dificultad.

Para facilitar la maniobra anterior se cayó con el buque un poco más a babor, buscando un rumbo Norte para amurarlo algo más el viento. Si bien se logró lo deseado, las velas estayes del palo trinquete comenzaron a gualdrpear cada vez más fuertemente y al estay del medio se le descosieron, en forma violenta, sus paños y prácticamente se desarmó, antes de lograr cazarlo más firme, o cargarlo definitivamente. Así se descubrió una característica muy particular de estas velas de dacrón, cual era la de ser poco resistentes a esta condición de gualdrpeo.

Mientras se ejecutaba la faena a popa, se cargaron algunas velas a proa, entre ellas el foque y el petifoque, el estay bajo y el estay medio, este último ya rifado, aferrándolos para soportar el mal tiempo y preparándose a la gente que cubría las vergas de la cruz del palo trinquete, para iniciar la cargada y aferrada de sus velas.

Se mandó a los capitanes de alto a cubrir las vergas y luego, después de cargar todas las velas cuadras sobre brioles, comenzaron a subir por alto los Guardiamarinas del sobre y del juanete, en primera instancia.

Ya había comenzado a obscurecer y el viento seguía aumentando. Los chubascos traían, junto a fuertes rachas de viento, granizos enormes que impactaban a una velocidad increíble. Hubo rachas de más de 75 nudos y jamás olvidaré el silbido siniestro que producía el viento en la jarcia del buque.

El riesgo de perder un hombre en esa situación era muy real, pues afirmarse por alto en esas condiciones, era un

desafío enorme. Existía en ese entonces la consigna de "una mano para uno, y una mano para el buque" y no se conocía a bordo el "arnés de seguridad", usado en el día de hoy. Así, le he agradecido muchas veces a Dios, y no me cansaré de hacerlo, por haber protegido a cada uno de quienes debieron estar en cubierta, en los palos y en todas las estaciones, cubriendo sus puestos para esa peligrosa y difícil maniobra.

Mientras los Guardiamarinas subían por la tabla de jarcia, los cuatro capitanes de alto aprovecharon de aferrar la vela del sobre. Apenas los Guardiamarinas fueron llegando a sus puestos, procedieron a aferrar la vela del juanete. Luego, se les ordenó bajar de inmediato y se resolvió no enviar a nadie más por alto, debido a la inseguridad que significaban las pésimas condiciones reinantes y dejar las velas del velacho y del trinquete, cargadas sobre brioles, hasta que mejoraran las condiciones. Por supuesto, la noche se había hecho presente para entonces, junto con una fuerte lluvia y grandes olas que no amainaban.

Durante esos duros momentos, acompañado del Oficial Navegante y del Ingeniero de Cargo, puse todo mi empeño en evitar una emergencia mayor, para lo cual y pese a que el motor principal no era capaz de hacer caer el buque hacia el rumbo idealmente requerido, se gobernó para pasar al Este de los islotes Barnevelt.

Se continuó navegando con rumbo Norte buscando la protección de las Islas Lenox y Picton, resolviendo fondear en rada Picton a la hora que se arribara, con el objeto de iniciar cuanto antes el cambio de las velas de dacrón y la reparación de las velas rifadas o rotas, mientras solucionábamos los defectos más significativos y urgentes.

Aproximadamente a las 07:00 horas del día 19 fondeamos en rada Picton, en un amanecer de viento calmo y mar llana. Nuestro buque, con parte de sus



velas cuadras rifadas en los puños de escota y otras aferradas "de fortuna" sobre sus vergas, presentaba un lamentable aspecto a esa hora. En efecto, un poco más tarde nos sobrevoló uno de los helicópteros asignados a la Base Naval de Puerto Williams y por el canal de trabajo sólo se escuchó al Piloto decir, en lenguaje claro, el siguiente comentario: "¿¿¿Qué les pasó???".

Secamos nuestras ropas e iniciamos, contra el tiempo, la dura tarea de reparar las averías sufridas. Las estimaciones iniciales eran que se requerirían no menos de 48 horas, sólo para efectuar el cambio de velamen. Aquí salió a relucir de nuevo el espíritu de sacrificio de la dotación que, desde los Oficiales hasta los más jóvenes Grumetes, participaron, codo a codo, hasta lograr el recambio de velas y reparar los daños en 24 horas, algo que de acuerdo al registro de experiencias del buque, no era posible de lograr en condiciones normales, amarrados en puerto.

Es así que, alrededor del mediodía del 20 de julio de 1988, el Buque Escuela "Esmeralda" zarpó desde rada Picton con destino a Ciudad del Cabo buscando, al igual que los grandes marinos de antaño, navegar bajo los "rugientes 40° Sur ("the Roaring Forties") donde encontraríamos los mejores, pero los más duros y temidos vientos.

El buque zarpó con todo su aparejo de velas de lona bien cazado, con las reparaciones más urgentes terminadas y con un muy alto espíritu de cuerpo, para continuar con nuestra misión y con las tareas de correcciones y ajustes, en ejecución.

El cruce del Cabo de Hornos en pleno invierno austral, con una novel dotación, fue una gran experiencia marinera para todos, muy enriquecedora en lo personal y también como experiencia en lo material, que nos demostró lo duro y riesgoso que puede llegar a ser el enfrentarse a

una situación, que aunque sea normal en la mar, como son los malos tiempos y temporales, al final del día es la gran enseñanza que un velero le puede entregar a su tripulación.

Las extremas condiciones enfrentadas al cruzar el Cabo de Hornos, en ambos sentidos, permitió que los jóvenes Guardiamarinas y Grumetes aprendieran, en la práctica y sin más ayuda que su propio desempeño en la emergencia, cómo se deben enfrentar las condiciones de peligro, trabajando en equipo y donde todos y cada uno son piezas vitales para lograr el objetivo principal, que era vencer al temido Cabo de Hornos.

Siempre he pensado en lo admirable que fueron aquellos marinos que en tiempos antiguos navegaban en esta misma área, tratando de cruzar el Cabo de Hornos para arribar a un puerto seguro en el océano Pacífico, mientras luchaban contra la furia de los elementos, no sólo durante un día, sino que por meses, para lograr su propósito. Lo anterior, sin contar con la ayuda de un motor, del apoyo de los instrumentos meteorológicos o satelitales actuales, ni del confort que se tiene hoy. Vaya para ellos el reconocimiento y la admiración por lo que algún día realizaron, muchas veces pagando con sus vidas su osadía.

Finalmente, es bueno recordar que nuestro itinerario inicial nos llevaba a navegar hacia el Este, pero el cruce del Cabo de Hornos era el hito inicial de la gran aventura que sería circunnavegar el globo terráqueo, que continuaría más tarde al cruzar el Cabo de Buena Esperanza en África y el Estrecho de Malaca en el sudeste asiático, navegando los Océanos Atlántico, Indico, Mar de la China y el Océano Pacífico, hasta recalar a la lejana Patria, después de 239 días fuera de ella, a finales del mes de febrero de 1989.