

## LA JOYA DE CHILOÉ

Peter Furniss Hodgkinson\*

### - **Introducción.**

La razón que me lleva a escribir este artículo es dar a conocer a las nuevas generaciones de oficiales y gente de mar que tripulan nuestros modernos buques de la Escuadra la visión de como era la vida a bordo al comienzo del siglo pasado, así como también las exigencias de la navegación con instrumental antiguo en buques a carbón, en los cuales distinguidos tripulantes y nuestros principales héroes de la Guerra del Pacífico formaron su carácter y espíritu de sacrificio.

### - **Desarrollo.**

Cumplido el viaje de instrucción en el Buque Escuela "Esmeralda" a Oceanía y Australia, continuamos nuestra formación en el Transporte "Pinto", un buque más sofisticado en que aprendíamos el uso de plantas de propulsión termo eléctricas controladas por un misterioso "roto trol" (cuya función pocos entendían muy bien), radares, girocompases, ecosondas y correderas de fondo como así también la aplicación de estos sofisticados elementos en la ciencia de la navegación en los canales australes. Con este cúmulo de conocimientos, estaba muy bien preparado para iniciar mi vida en el mar en un buque moderno. Mi primera destinación el año 1962 fue al RAM (remolcador de alta mar) "Galvarino",

recién recalificado de acuerdo a la jerga de la OTAN a ATA "Galvarino" (significa Auxiliary Tug; nadie sabía que significaba la "A" sobrante), el que se encontraba en Valparaíso para reparaciones y tenía su base en Puerto Montt.

El mencionado remolcador era muy antiguo, había llegado al país en la época del glorioso acorazado "Latorre" (el único que Chile tendría en su historia...). Empleaba para su propulsión y generación eléctricas 2 calderas cilíndricas a carbón. Tenía un poderoso cabrestante a vapor y gavieta en la proa capaz de levantar un ancla del mencionado acorazado. Era uno de cuatro remolcadores similares, pero los otros ya habían sido dados de baja o modernizados con radares y petróleo como combustible.

Mis conocimientos de la tecnología de punta de nada me servirían, ya que este buque no poseía girocompás, radar, ecosonda o corredera. Estas necesidades se suplían con un compás magnético, un escandallo, un proyector de luz o escuchando el ruido ambiental en las zonas de aguas restringidas y una corredera remolcada por la popa que los peces se deleitaban tragándose cada cierto tiempo.

Mientras el buque permanecía en Valparaíso, el comandante y su segundo comandante decidieron divertirse con este flamante subteniente recién inicián-

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor.



AKA "Pinto".

dose en las actividades del mar. Inventaron que la Armada debía trasladar a Talcahuano para su desguace el remolcador de puerto "Moctezuma", que era aún más antiguo que el "Galvarino", y yo había sido designado para llevar dicho buque a su destino final. Para esto debía familiarizarme bien con la nave realizando todas las tareas habituales en puerto. La primera era remolcar un gran falucho al costado del crucero insignia de la Escuadra y atracarlo al portalón. Fue un desastre mayor y me sospecho que todos esperaban este espectáculo ya que el mando superior estaba observando la inexperiencia de su víctima. Pasó lo que tenía que pasar, fui llamado a bordo y todos se permitieron darme una reprimenda por mi falta de pericia. Continué por varios días con mi tarea pero con práctica fui perfeccionando mis atracadas a los costados de los buques. Con el correr del tiempo me indicaron que todo había sido una broma y que para demostrar que no tenía resentimientos me permitirían que los invitara a un trago.

Una vez terminadas las reparaciones en Valparaíso, se inició el desplazamiento del buque a su puerto base: Puerto Montt. La navegación se realizó de acuerdo al track que presenté al comandante ya que ocupaba el alto cargo de piloto de la nave. Todo parecía andar perfecto pero, cuando faltaban unas horas para reca-

lar a Talcahuano después de navegar toda la noche con visibilidad reducida, deberíamos estar recalando a la boca grande de la bahía de Concepción. Pasó el tiempo y no se avistaba nada a través de la bruma. Se realizó una reunión en el puente. (Sospecho que el comandante tampoco había navegado en un buque tan antiguo). El comandante resolvió navegar directamente hacia el este hasta avistar tierra. Como yo era el primer responsable de esta situación inesperada, me mandaron a la proa del buque con el contra maestre, un escandallo y un megáfono donde debía escudriñar el horizonte, arriar quince metros de cadena a la péndula y a la vez agudizar el oído por si se escuchaba el ruido de las rompientes en la playa. Después de navegar lo que estimábamos alrededor de una hora sobre tierra, avistamos la costa que el comandante identificó como el extremo norte de la isla Quiriquina. Finalmente recalamos a Talcahuano para sorpresa de estos navegantes.

Luego de permanecer en Talcahuano continuamos viaje a Puerto Montt, cruzando el canal de Chacao, siguiendo todas las instrucciones del Derrotero ya que la velocidad del remolcador con suerte era entre 8 y 9 nudos y la corriente en dicho canal puede desarrollar hasta 9 nudos en ambos sentidos. Se da el caso que en la boca del canal, el buque es expulsado si la corriente es adversa.

Al recalcar a Puerto Montt, ingresamos al canal Tenglo, cuyas instalaciones portuarias y toda la infraestructura se había destruido en el terremoto de 1960, y no se visibilizaba ningún intento por recuperarlos. Nos acoderamos a una boya en el centro del canal. Para bajar a tierra o subir a bordo se empleaba el serení, un pequeño bote a remo del buque que se varaba en la playa y de un salto se pisaba tierra, esperando no hundirse mucho en el fango cuando había bajamar.

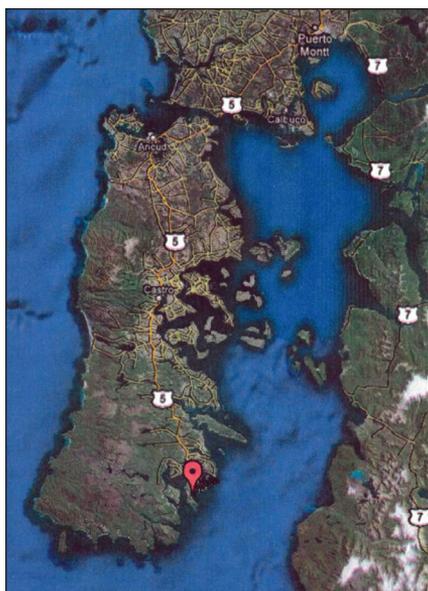
En puerto recibimos instrucciones de rellenar combustible, lo que se denomi-

naba carbonear. Una sucia empresa en que el buque atracaba a un pontón en el medio del seno de Reloncaví, allí pasaba unas jarcias por los aparejos del pontón y luego empleaba unos baldes gigantes que se llaman tolvas, los que se llenan a pala con carbón, luego se izan y bajan hacia el buque que está reaprovisionándose hasta un metro de la cubierta donde se les suelta un pestillo que mantiene la tolva vertical y cae el carbón con un estruendo sobre la cubierta junto con una nube de polvo negro. Para preparar la maniobra, el buque se cubre con unas lonas protectoras, se cierran todos los accesos con la esperanza que el carbón no penetrará al interior del buque. Finalmente se divide la dotación en tres grupos, uno que irá a cargar las tolvas, otros que entrarán a las carboneras del buque a través de unos minúsculos orificios redondos en la cubierta al que sólo penetran personas delgadas y serán los encargados de evitar que el carbón que cae desde cubierta forme una pirámide y se llene la carbonera con menos carbón de lo requerido. Finalmente el tercer grupo es el que desplaza el carbón sobre la cubierta con palas y una "pala buey", que es una plancha de acero que mediante una jarcia que termina en una pata de gallo se engrilleta a la pala de buey y el otro extremo a un molinete del cabrestante que arrastra todo este sistema por los pasillos del buque; un marino dirige esta pala como si fuera una carretilla de mano y vacía el carbón en las carboneras a veces sobre el hombre que estiba las carboneras (esto sucede cuando el equipo de cubierta no coordina bien con la persona en la carbonera y en especial al estar próximo a completarse la carga). Terminado lo anterior se lava el buque, tarea más fácil de lo imaginado ya que el carbón es un detergente. Es muy importante que el segundo comandante tenga un control permanente sobre las tres partidas, especialmente de las personas en las carboneras ya que pueden quedar sepultadas y fallecer.

La mayor parte de la tripulación del buque eran personas de la zona, más bien chilotes, en general muy trabajadores y esforzados, pero la conducta una vez en tierra no era de lo mejor. Un aspecto notable de este remolcador era que al zarpe el buque pocas veces daba una buena velocidad ya que, como el vapor que producía la caldera dependía de la cantidad de carbón que apaleaban los fogoneros y no había mucho entusiasmo al zarpe, poco se esforzaban. Sin embargo al regreso a Puerto Montt, el buque daba mucha velocidad ya que, igual que los caballos, caminan con más velocidad a su querencia.

Como manifesté anteriormente, después del terremoto que destruyó gran parte del sur de Chile, vino la reconstrucción y la Armada realizaba lo suyo reconstruyendo algunos faros. Nos comisionaron para reconstruir el faro de la isla Laitec al sur de Chiloé. Para ello, se embarcaron unos albañiles, materiales de construcción, cemento, arena y huevillo. (La arena de mar y huevillo de playa no sirven ya que el cemento no fragua con sal). Como iba a ser una comisión larga se embarcó carne en pie consistente en unas ovejas que se colocaron en un corral acondicionado en toldilla con sus correspondientes fardos de pasto. (No existía refrigerador de ninguna especie a bordo).

Por la longitud de la comisión se relleno el buque con el máximo de carbón, que consistía en amontonarlo en los pasillos exteriores hasta que rebalsara el borde del casco. Como los camarotes de los dos oficiales estaban a popa del buque y el baño y ducha estaban a proa, en la mañana se producía un interesante espectáculo en que con una toalla al cinto salíamos del camarote a la cubierta, nos abríamos camino entre las ovejas y escalábamos los montones de carbón en los pasillos exteriores para hacer luego nuestro aseo matinal.



Chiloé, con rojo demarcado, la isla Laitec y su faro.

Zarpó finalmente este ejemplar criollo del arca de Noé a su rendez-vous con el destino. La reconstrucción del país estaba en buenas manos y todo cuidadosamente planeado. Recalamos a la isla Laitec y se comenzó el desembarco en un chalupón grande que tenía el “Galvarino”. Se embarcaron los albañiles, los marinos que cavarían el hoyo para colocar los cimientos del faro, todo el material de construcción, unos tambores de agua dulce para hacer la mezcla de cemento, el rancho para la dotación que desembarcaba, el talegón de primeros auxilios y la santabárbara del bote. El buque se acercó lo máximo prudente al lugar del futuro faro y se largó el chalupón con instrucciones de estar de regreso a las 16:00 horas para que el buque tomara fondeadero con horas luz en Quellón y así pasar la noche. En la eventualidad que se quisiera comunicar con el buque, se embarcó un señalero con sus banderolas de semáforo. No se omitió nada, era una operación militarmente planeada con un éxito garantizado. Los que quedamos en el buque nos sentamos a esperar mientras el segundo comandante se encontraba en

tierra supervisando la acción planeada en representación del comandante.

Pasaron las horas, no se divisaba el señalero con sus banderolas para semáforo. Si nada se informa es porque todo marcha según planificación... Se dieron las 4, las 5 y las 6. El comandante estimó que debería acercar el buque y tocar la sirena para hacer regresar el chalupón que estaba atrasado. Después de un tiempo se le vio acercar y al desembarcar el segundo comandante, fue recibido en forma severa y se le preguntó si habían cumplido todas las tareas dispuestas y a qué se debía el atraso a reembarcar. Informó que todo se había realizado según la planificación, se habían desembarcado los materiales, el chalupón se había varado en una playa segura, el personal había sido despachado a cumplir sus respectivas tareas y mientras unos estaban despejando de matorrales en el lugar sobre el cual se construiría el faro, se descubrió la guarida de una vaca salvaje, la que procedió a atacar a todos a diestra y siniestra, obligando a la partida de tierra a abandonar lo que estaban haciendo y buscar refugio arriba de los árboles, de manera que las banderolas de señales, el fusil y rancho estuvieron fuera del alcance de los expedicionarios hasta que se retiró la vaca y pudieron bajar de las ramas y regresar directamente al buque. En atención a lo anterior, lamentaba informar que la única tarea que se había realizado a cabalidad era el desembarco del material que estaría disponible para el día siguiente.

Como se podrán imaginar, el buque debió buscar un lugar para pasar la noche en la más absoluta oscuridad empleando sólo el proyector de luz. Se recaló y fondeó en San Pedro en el extremo sur de la isla de Chiloé. Todos muy nerviosos con esta experiencia de buscar fondeadero solo por navegación de estima y un proyector de luz.

En otra oportunidad, debimos realizar una comisión larga, embarcamos carbón,

viveres y animales en pie como de costumbre y dejamos todo listo para zarpar temprano al día siguiente desde nuestro fondeadero habitual en el centro del canal Tenglo. Por razones que nunca pudimos averiguar, esa tarde sin mediar motivo alguno, una de las ovejas se lanzó al agua y la siguieron todo el resto. Se dirigieron nadando directamente hacia la isla Tenglo y si llegaban, iba a ser difícil capturarlas nuevamente. Se tocó zafarrancho de hombre al agua y para ser sincero nunca había visto su ejecución en forma tan expedita y eficiente. Está claro que los tripulantes del buque, al comprender que se iban a quedar sin rancho, no vacilaron en cumplir con su deber en forma disciplinada y expedita. Se rescataron todas las ovejas a excepción de una que aparentemente se ahogó.

Mientras el buque permanecía en Puerto Montt, ocupaba un fondeadero al centro del canal Tenglo, acoderado a una boya. Desde este lugar se podían observar los movimientos de las embarcaciones chilotas que traían sus productos para la venta en el puerto. Como ya relaté, no existía muelle debido al terremoto, por lo que las embarcaciones locales se varaban en la playa y se acercaba una carreta tirada por caballo o mulas y se procedía a la descarga. En ocasiones el patrón del bote y el conductor de la carreta seguramente no se habían visto hace tiempo y procedían a conversar y celebrar el reencuentro tomándose unos tragos. La marea en el canal tiene una amplitud de 7 metros, y comenzaba a subir el nivel del mar, los animales de tiro se asustaban, la autoridad marítima tocaba el pito y después de un gran escándalo, se sacaba la carreta o los animales en el caso de que la carreta se hubiera atascado.

Una simpática anécdota ocurrió cuando uno de nuestros queridos chilotos bebió unos tragos de más durante su franco en tierra. En esa oportunidad, pasó un bote a nuestro costado mientras

estábamos en el fondeadero, llevaba un solo tripulante en evidente estado de intemperancia, de manera que se tumbó a un costado y quedó con la cabeza en el agua. Ante semejante situación, el sargento de guardia hizo que nuestro serení lo alcanzara y lo rescatara; se resolvió colocar al hombre en el departamento de calderas en la parte más alta para que se secase y volviera a la normalidad. Como es de costumbre, se produjo el cambio de guardia y nadie se acordó de nuestro "curadito", de manera que con el tiempo se despertó y al mirar hacia abajo, vio a uno de los fogoneros traspirado y sólo en shorts, apaleando carbón a la caldera, por lo que creyó que se había muerto y llegado al infierno, comenzó a aullar ¡ESTOY EN EL INFIERNO Y ALLÍ ESTÁ EL DIABLO!, hasta que el fogonero se dio cuenta de la situación y logró tranquilizarlo. Ya seco y recuperado, se le embarco en su propio bote y se le permitió seguir viaje, nunca se ha visto un hombre más aterrado y agradecido de haber resucitado.

El monstruo que siempre teníamos encima era el canal de Chacao que separa el continente de la isla de Chiloé ya que continuamente debíamos ir a reabastecer los faros en su rivera, a saber: el bajo Colo Colo, la Roca Remolino y las famosas enfilaciones de la isla Sebastiana. La dificultad radicaba en que el buque desarrollaba una velocidad de sólo ocho nudos, no tenía radar y el compás magnético estaba sujeto a todo tipo de alteraciones en la cercanía de tierra. La corriente en el canal alcanza hasta nueve nudos, produciendo corrientes fuertes que abaten al buque en cualquiera dirección, de manera que hay que esperar la estoa cuando la corriente es mínima y, si las condiciones hacen que se demore una maniobra, viene la noche y sin radar el buque se ve muy complicado en el canal. En una oportunidad iniciábamos nuestra navegación desde el seno de Reloncaví hacia la isla Sebastiana ya que se había apagado la luz luminosa de una

de las enfilaciones. Todo se desarrollaba perfectamente, era la estoa de la mañana e incluso había una pequeña corriente que nos ayudaba avanzar a nuestro destino; cuando ya estábamos ingresando al canal, avistamos por la proa una tremenda nube negra y baja que entraba a dicho canal por el otro extremo, no quedaba otra acción de dar media vuelta y arrancar del canal con toda velocidad ya que íbamos a perder toda visibilidad y nos encontraríamos en una situación muy complicada.



*Amanecer en el canal Chacao.*

La corriente en el canal de Chacao siempre arrastraba las boyas que señalizan la Roca Remolino y Roca Colo. (Hoy ambas tienen una estructura metálica enterrada en la roca que solucionó este problema). Para reubicar estas boyas primero hay que encontrarlas, seguramente en una playa o bajo fondo en el área, luego hay que reacondicionarlas y refondearlas en su posición correcta. Para fondear una boya en un bajo, hay que pasar por encima del bajo

y dejarla caer en el lugar, en algunos casos llegar exactamente al bajo y no sobrepasarlo, ya que lo más probable es que el buque se vare. Complica todo lo anterior que se debe emplear un escandallo para medir la distancia al fondo, lo que es demoroso y una experiencia estresante.

Al término de mi año a bordo en el cual reviví el pasado de la Armada al haber sido destinado a un buque de cincuenta años atrás, entendí por qué la Escuela Naval mantenía aún vigente las normas de estoicismo, severidad y exigencias poco comprensibles para el siglo XX, como duchas frías todas las mañanas, sin calefacción en toda la escuela, ejercicios físicos pesados para cadetes castigados y un sinnúmero de otras costumbres inaplicables en un buque moderno.

Fui destinado a fin de año a Viña del Mar al curso denominado Politécnico, que era parte normal de la carrera de los oficiales de mi promoción, el que se realizaba en la Escuela de Armamentos de la Armada, donde al contar muchas de las aventuras relatadas no se creían las historias.

Como reflexión de esta experiencia, quería manifestar que así de exigente y sacrificada era la vida de los marinos que navegaban en los buques a carbón, y que por lo tanto, ésta tendría que haber sido parte de la experiencia que vivió nuestro héroe naval, el glorioso Comandante Arturo Prat y todos sus valientes camaradas, forjando así su espíritu de lucha y sacrificio por la patria y su Armada.

\* \* \*