

¿QUÉ SERÁ DE JUAN MANCILLA ROGEL?

Daniel Arellano Walbaum*



En la década de los 80, los meses de enero y febrero eran tradicionalmente de mucho trabajo para las barcas de la Armada. Era la época de transbordos, los que se iniciaban inmediatamente después del Año Nuevo, prolongándose hasta la primera quincena de marzo, fecha en que todas las dotaciones de reparticiones y unidades debían estar completas, familias instaladas y niños matriculados para iniciar el año escolar. De esa manera se permitía que las festividades de fin de año se pasaran en los hogares de la localidad en donde se encontraba destinado el personal, y en un período de dos meses se producían todos los movimientos del caso.

La situación más compleja era el traslado desde la zona central a Punta Arenas y a las bases navales de Puerto Williams e Isla Dawson, requiriéndose una acabada coordinación de medios de transporte,

en particular para las familias. Por lo general, el marino jefe de hogar se iba al sur solo, para recibirse de su nuevo puesto y preparar la casa habitación que eventualmente le era asignada, o arrendar en caso que no hubiera disponibilidad y así recibir e instalar los enseres hogareños y posteriormente acomodar, en la mejor forma posible, a la familia. Normalmente

el marino viajaba en buque, junto al contenedor con sus pertenencias. En el intertanto, su familia pasaba a vivir de “allegada” en casa de familiares o amigos, hasta que estuvieran las condiciones adecuadas para que señora e hijos se pudieran desplazar a su nuevo lugar de residencia.

En la segunda quincena de enero se programaba el primer “charter”, denominación que se daba al vuelo de la aeronave de la Fuerza Aérea destinada a llevar a las familias del personal naval. Su coordinación no era menor. Comenzaba con informar a las familias de la hora del vuelo y los lugares de concentración para abordar los buses del Bienestar de la Armada, dispuestos para aquellos que no disponían de medios para llegar a Santiago. Una vez en el aeropuerto, para muchos la primera experiencia de volar, la entrega de equipaje (normalmente en mayor número

* Contraalmirante. Magíster en Etnopsicología PUCV.

que el dispuesto e informado), asignación de asientos y embarque final, constituía una suerte de pesadilla para los encargados del vuelo, que se terminaba una vez que el avión despegaba. De allí en adelante, el problema era de otros.

Mientras tanto, en Punta Arenas, la organización de la Zona para recibir a las familias, dirigida por el Jefe del Departamento de Personal, desde muy temprano en la mañana comenzaban a revisar los medios y coordinaciones dispuestas. Los escasos medios aéreos para trasladar a las personas a Puerto Williams, debían efectuar hasta tres viajes ida y vuelta en el día, iniciándolos tan pronto el "charter" aterrizaba. A la Isla Dawson, por su proximidad, el traslado era en el transporte "Águila" o en las barcasas "Elicura" u "Orompello". Buques, aviones, buses, furgones y automóviles movían a señoras y a sus hijos a diferentes destinos, en un día agotador, lleno de emociones, nuevas experiencias y por lo general, con el característico fuerte viento de la zona austral, que les daba a los recién llegados, una muestra de la indomable naturaleza en la que vivirían en los próximos dos o tres años.

Las tres barcasas Clase Batral, las LST "Rancagua", "Maipo" y "Chacabuco", más el Transporte "Aquila", todos construidos en los Astilleros de Asmar Talcahuano, transportaban a y desde Punta Arenas, Isla Dawson y Puerto Williams, los contenedores con los enseres del personal transbordado. El "Aquila", por sus capacidades, también llevaba pasajeros y las barcasas sólo lo hacían eventualmente dadas las pocas comodidades que poseían. Estos desplazamientos respondían al nombre de "australes". En el mes de noviembre comenzaba la planificación de los "charter" y de los "australes", agregándosele un número conforme a la fecha en que estaba dispuesto su vuelo o zarpe.

- "Me voy en el austral 4 y mi familia en el charter 2", - era un tipo de frase habitual en aquellos que se iban transbordados a la Tercera Zona Naval.

Austral 2

El 22 de enero de 1989, la LST "Rancagua" zarpaba de Punta Arenas para efectuar el "Austral

2". El "meteo"¹ para el Paso Tamar no era muy bueno: anunciaba viento de 50 nudos y olas de 2 a 3 metros. En esa ocasión, además de la carga, se habían embarcado algunas familias con destino a Puerto Montt. La navegación hasta el Paso Largo del Estrecho de Magallanes fue relativamente tranquila, pero a la altura del Golfo de Xaultegua ya se sentía con bastante intensidad la marejada del weste y el buque se comenzó a golpear. Las olas eran por la proa y la barcaza las tomaba en excelente forma. Sólo cuando el período era alterado se producían golpes que hacían vibrar el buque completo, cosa que ocurrió en pocas oportunidades.

A esa altura la gran mayoría de los pasajeros se había mareado. Afortunadamente eso se había previsto y se habían colocado bolsas y "chutes"² por todas partes, por lo que el buque no se ensució mucho. A una señora le vino una baja de presión y se desmayó en dos oportunidades. En la enfermería logró recuperarse, para gran alivio del enfermero, que no le encontraba el pulso. Por ella supimos que tenía problemas de presión, y que había hecho presente su caso en la Zona Naval al momento en que le habían asignado su medio de transporte. En un principio y debido a su dolencia, la tenían considerada en el Transporte "Aquila", pero por falta de cupos la mandaron a la LST "Rancagua".

Para cruzar el Paso Tamar se continuó navegando hacia el weste para así poder caer a un rumbo con mar por la popa, con lo que disminuyó bastante el movimiento, tanto cabeceo como balance, limitándose sólo a una pata antes de entrar al canal Smyth.

Una vez en los canales la situación cambió y los pasajeros revivieron. El buque navegó los Pasos Shoal, Summer, Victoria y el Farquhar, continuando por los Canales Sarmiento y Concepción, todos con malas condiciones meteorológicas, con fuerte viento y chubascos que afectaban y reducían la visibilidad.

Durante la navegación del Canal Wide, se reguló el andar para llegar a la latitud de la Isla Crosstide a las 07:00 horas, permitiendo pasar la Angostura Inglesa a las 09:30, hora de la estoa de

1. N. del E. Abreviación de la palabra meteorograma, que es el parte meteorológico transmitido por radio.

2. N. del E. Tarro basurero.

baja, una de las condiciones que se recomienda para cruzar dicho paso, además de luz diurna y buena visibilidad. Las condiciones meteorológicas seguían malas. Lluvia y viento del NNW 26 nudos. La visibilidad era regular y habían muchas nubes bajas, las que ocasionalmente, por efectos térmicos, “siguen bajando” y se transforman en una densa neblina que impide ver la costa y la señalización marítima que señala los peligros a la navegación. Afortunadamente esto último no ocurrió.

A la salida de la Angostura Inglesa, una vez pasada la Punta Hume, el buque esperó sobre las máquinas a la lancha de Carabineros que traía a la familia del Jefe del Retén de Puerto Edén, que necesitaba ser evacuada. Llevaban un buen tiempo esperando que pasara algún buque que los trasladara a Puerto Montt u otro lugar, ya que la señora del suboficial tenía problemas de presión y requería tratamiento médico. Un accidente sufrido por el Roll On - Roll Off, que recalaba con alguna frecuencia a Puerto Edén y la consecuente suspensión de los viajes, los tenía absolutamente abandonados, siendo ese el único medio de comunicación regular que poseían los habitantes de ese aislado lugar. El requerimiento hecho por radio a la barcaza de la Armada, mientras navegaba a la altura de ese pintoresco poblado, no podía ser desatendido.

La navegación en el Canal Messier, ancho y limpio, fue con escasa visibilidad y persistente lluvia. La preocupación era el cruce del Golfo de Penas, con esas señoras con problemas de presión y el estado calamitoso de algunos pasajeros. La Carta Canal no era muy alentadora. A las 0300 hora local mostraba un grupo de frentes desplazándose hacia el NE y una cuña de alta más al norte de la isla Guafo.

Se navegó todo el día 24 de enero en el Océano y con las primeras luces del día 25 el buque ingresó al Canal Darwin. En canales había calma total y fue realmente agradable volver a entrar a aguas interiores y navegar con el mar como espejo. Ese día hubo sol y casi nada de viento, por lo que la navegación por el Canal Moraleda y Golfo de Corcovado fue extraordinariamente buena.

Después de navegar el Canal Apiao y el Golfo de Ancud, el buque se detiene a las 23:30 horas y queda sobre las máquinas en el área de Pargua, lugar en donde se desembarca por bote de

goma a unos transbordados y pasajeros que iban a Puerto Montt, en una maniobra expedita y rápida gracias a las excelentes condiciones meteorológicas y a que había luna llena. Se continúa la navegación tomando el canal Chacao, teniendo en el radar la señal fuerte y clara del Racón instalado en la Roca Remolinos, para posteriormente adoptar el rumbo recomendado para pasar entre la roca Topacio y el bajo Colo Colo, que se hace con las enfilaciones de la isla Sebastiana.

Ya en mar abierto, la ola y el viento sur contribuyeron a aumentar el andar, recalando a Talcahuano a las 0800 del día 27 de enero tomando sitio en el Molo 500. El buque permaneció en dicho puerto hasta pasado el mediodía, zarpando por la Boca Chica, al sur de la isla Quiriquina, con la intención de saludar al Almirante Young, cuya residencia se encuentra en la península de Tumbes. Como respuesta a los toques de pito y siguiendo una costumbre de a lo menos 40 años, una gran sábana fue desplegada para responder el saludo.

La navegación hasta Valparaíso fue tranquila, con muy buen tiempo y con una larga ola del SW que permitía dar 1,5 nudos más. A la recalada a dicho puerto y antes de descargar, se le ordenó al buque efectuar faena de petróleo, abarloándose al AO “*Almirante Montt*”, que se encontraba acoderado al Molo. Finalizada la maniobra la barcaza, tomó el sitio “*Foxtrot*”, al fondo de la poza aproximando con proa al círculo que señala la bita 87 en la pared del Molo.

La permanencia en Valparaíso fue muy agitada, a excepción del fin de semana. Presentación a las autoridades navales y comandantes de buques llenaron la agenda del Comandante, mientras se procedía a descargar y cargar la unidad, para regresar lo antes posible a puerto base con los transbordados y sus enseres. Contenedores, baúles, maletas y “encargos”, en particular fruta y verduras, estos últimos bienes escasos y caros en Punta Arenas. La falla de una de las barcazas y un posible problema en el Transporte “*Aguiles*” hacía pensar en que el buque debería reemplazar a una de esas unidades en un segundo desplazamiento desde Punta Arenas al norte una vez finalizado éste.

La estada en Valparaíso fue provechosa en todo sentido. Se efectuaron todas las faenas



■ LST "Rancagua".

pendientes y el personal residente en la Vª Región pudo ver a sus familiares. El zarpe de regreso se fijó para el miércoles 1 de febrero al mediodía.

Una vez largado del sitio Foxtrot y efectuados los honores de pito a las unidades más antiguas, el buque navegó el track próximo a costa el tradicional "paseo naval" hasta Reñaca, cuidando de pasar claro del Bajo Ester de 7 metros, ubicado frente a la Caleta Placeres.

La navegación a Talcahuano fue con una persistente marejada del SW, con olas de 2 a 3 metros que golpearon y movieron al buque, reduciendo su andar, hasta entrar en la Bahía de Concepción. El buque atracó al Molo 500 y de inmediato se inició la faena de carga y descarga.

El zarpe al sur fue el día 03 de febrero por la Boca Chica, y desde ese momento y hasta que se ingresó al canal Chacao, el buque sufrió los efectos de la misma marejada entre Valparaíso y Talcahuano, pero en sentido inverso. Pese al movimiento y oleaje, en general el buque soportó muy bien las condiciones de navegación, dando un promedio de 11,5 nudos. Se recalca al Canal Chacao a las 13:00 horas siendo el 2º Comandante quien tomó el control del buque, asesorado en la navegación por el Piloto. La pasada cerca de la Roca Remolinos fue impresionante, por cuanto había mucha corriente en contra y por sus efectos, se forman grandes remolinos en las proximidades de la roca que hace honor a su

nombre. A continuación se navegaron los Pasos Corvio, Quihua y Quena, para después salir al Seno de Reloncaví vía el Paso Tautil. Llamó la atención la ciudad de Calbuco por su gran extensión. Se apreció movimiento y progreso, lo que es bueno.

La recalada a Puerto Montt fue el 4 de febrero a las 17:50 horas atracando al sitio 1. La entrada está bien balizada y el único problema es que en la isla Tenglo se forma una playa

que es muy popular y hay botes que se cruzan y gente que nada de un lado a otro del canalizo de entrada para los buques. Hubo necesidad de tocar varios pitazos para mantener a la gente y botes alejados.

La descarga y carga se hizo muy rápido, permaneciendo el buque en puerto hasta el día siguiente, lo que permitió a la dotación aprovechar de conocer esta linda zona. En la mañana del día 05 recaló el "Queen Elizabeth III", transatlántico que participó en la campaña de las Falklands transportando tropas. Además, ese día culminaba la regata "Circuito Islas de Chiloé", en su primera versión, con la participación de 50 yates. Tanto los yates como el "Queen Elizabeth" y con la suerte de un día con sol y absolutamente despejado, fueron un lindo espectáculo para los turistas de ese gran transatlántico.

A las 15:00 horas el buque zarpa rumbo al sur, en medio de numerosos yates que ingresaban al canal Tenglo, para a continuación navegar el Seno de Reloncaví, Golfo de Ancud y Golfo de Corcovado, con mar como espejo que continuó así hasta entrar al canal Moraleda, permitiendo desarrollar un andar próximo a los 14 nudos. Dadas las condiciones meteorológicas y la hora, se decide navegar los canales Chacabuco y Pulluche, siendo este último uno de los canales más atractivos de la zona sur. Su navegación no reviste mayor dificultad dado que es limpio y profundo.

Desde aguas interiores se accede al océano por la Bahía Anna Pink y se continua al sur bordeando

la Península de Taitao, en donde se encuentra Cabo Raper, faro que señala la parte norte del temido Golfo de Penas, que en esta ocasión se presentó benévolo para los navegantes, con mar por la amura que provocó un poco de movimiento, pero en la pata al SE en demanda del canal Messier la situación fue bien aceptable.

Se ingresó a aguas protegidas el día 8 de febrero pasada la medianoche, debiéndose regular el andar para llegar a la Angostura Inglesa a las 08:15 horas, 25 minutos antes de la estoa de baja que era a las 08:40 horas. La corriente de norte a sur se dejó sentir, aumentando el andar a 14,5 nudos con media potencia de máquinas.

Pasados los bajos Mindfull y Zealous, bajo el control del Oficial de Guardia, se prosigue la navegación en demanda de Puerto Edén, en donde el buque debía entregar petróleo al YON ex DD "*Blanco Encalada*", que abastecía a la Capitanía de Puerto. Atracado el buque e iniciada la faena de combustible, aparecieron los pobladores de Puerto Edén con sus típicos productos: centollas, cholgas ahumadas y almejas. El Maestre de Víveres cambió una sandía por un saco de cholgas y verduras y frutas por centollas y mariscos.

Recorriendo el poblado, Puerto Edén resulta pintoresco y da la impresión que la gente vive contenta. Hay bastante trueque con los buques que pasan y al parecer un buen número de ellos aprovecha de comprar mariscos, fondeando en el canal Messier. Ese fue el caso del mercante argentino "*Formosa*", que venía por la popa.

Estando el buque listo para zarpar a Punta Arenas, el 2º Comandante aparece en la cámara del Comandante y golpeando la puerta le informa: "mi Comandante. Tenemos un problema. Recién llegó un matrimonio que solicita ayuda y atención médica para su hijo, que lleva tres días enfermo". La criatura era una guagua de 1 mes y 12 días.

Aparte de un enfermero de cargo, calificado y preparado para atender primeros auxilios, el buque no contaba con otros medios. Entre el personal transbordado, venían dos sargentos enfermeros, a quienes el Comandante dispuso, junto con el enfermero del buque, efectuar una "junta médica", evaluar la situación y recomendar cursos de acción.

Al cabo de un tiempo, el más antiguo de los enfermeros entregó el diagnóstico: una hernia escrotal atascada, bronquitis aguda, conjuntivitis y deshidratación. La guagua estaba mal. Vomitaba bilis y no aceptaba el pecho de su madre. El único curso de acción aceptable era la evacuación a Punta Arenas para someterla a cirugía y estabilizarla lo mejor que se pudiera con los medios disponibles a bordo, que no eran precisamente para niños. Dejarla en Puerto Edén era condenarla a muerte.

El Comandante consulta respecto a la posibilidad que la guagua muriese en el trayecto de 36 horas a Punta Arenas. Podía ocurrir, pero al menos se habría intentado salvarla.

Había algunos temas que resolver: no se contaba con los medios (agujas para niños) para inyectar suero al enfermo o medicamentos adecuados para estabilizarlo; no había tiempo para ir en busca de los elementos propios de un recién nacido ni de ropa, tanto para la guagua como para la madre, y de los enseres mínimos necesarios para una estadía de a lo menos un par de semanas en Punta Arenas.

Definitivamente era un gran riesgo. Que una criatura muriera a bordo era propio de episodios de buques a vela y no de estos tiempos. La soledad del mando. El Comandante decide y asume la responsabilidad. No hay vacilación: la guagua junto a su madre se embarcan. El padre está desconcertado y la madre lo mira buscando su aprobación. Es su único hijo hombre después de cinco mujeres.

Caso crítico

Así fue como Uberlinda Rogel Barría y su hijo Juan Mancilla pasaron a integrar la lista de pasajeros de la LST "*Rancagua*". Dada su delicada condición, se le asigna un camarote en el sector de oficiales. El subteniente que lo habita lo desocupa y dobla bancada con otro oficial. Los enfermeros se organizan en turnos de guardia y el enfermero del buque, timonel de una de las guardias en la mar, debe ser reemplazado. No se requiere informar a la dotación ni a los pasajeros de la situación ni de la decisión tomada. Ya la saben.

Los enfermeros toman el control. Aparecen agujas y remedios para niños - uno de los

enfermeros tenía su propio botiquín de Primeros Auxilios - a "todo evento". Los pasajeros abren maletas y proveen de pañales, ropa de guagua, elementos de aseo, mamaderas y alimentos si es necesario. La madre recibe ropa y todo lo indispensable para su aseo personal, incluyendo sábanas y toallas. Parte del vestuario y equipamiento familiar o de los encargos, iban a tener un inesperado destino.

Un par de horas después del zarpe, Juan ha sido bañado, está con ropa limpia, conectado con suero y con una sonda gástrica para aspirarle el estómago ya que lo tenía distendido, e iniciaba un tratamiento con penicilina para atacar su bronquitis. Pero su situación era de cuidado. Las siguientes 36 horas, tiempo necesario para llegar a Punta Arenas serían críticas. La madre contemplaba todo resignada, y su cara evidenciaba una gratitud que no podía expresar con palabras.

La Tercera Zona Naval es informada oficialmente de lo obrado, y se le solicita efectuar las coordinaciones con el Hospital Regional de Punta Arenas para tener una ambulancia en el muelle a la recalada del buque. Con el buque dando su máximo andar, se navega el Paso del Indio, Paso del Abismo, canales Wide, Inocentes y Sarmiento, Pasos Summer y Shoal, ingresando al Estrecho de Magallanes en la singladura final a Punta Arenas.

La guardia en el puente concentra la información respecto al estado de Juan. Su temperatura y evolución son parte de las novedades que se entregan y que se propagan por toda la dotación y pasajeros. La gran mayoría son padres; sienten y hacen propia la tensión y angustia de la madre. Afortunadamente el estado de la criatura no empeoró y se mantuvo bajo control. Pero aún no aceptaba el pecho, que al decir de uno de los enfermeros, sería evidencia de una evolución positiva. Su aseveración fue clara y sin rodeos. "Mi Comandante: cuando la guagua quiera la teta, estamos al otro lado". La distancia a Punta Arenas se acortaba y en pocas horas la guagua sería desembarcada y trasladada al Hospital.

"A su recalada, manténgase fondeado a la gira en espera de sitio de atraque, tentativamente disponible 24 horas después".

El escueto mensaje naval no podía ser más inoportuno. Se requería desembarcar a Juan lo antes posible. El muelle de Punta Arenas estaba absolutamente copado con buques de carga y de pasajeros, no existiendo posibilidad alguna de atracar a la recalada. Tampoco era factible abarloarse a uno de los buques en el muelle. Se descartaba la aero-evacuación por helicóptero ya que éstos estaban en Puerto Williams.

El único curso de acción era continuar a Puerto Harris, en la Isla Dawson, en donde había un médico y estaba el aeródromo Von Schroeders. Con ello se lograba obtener un diagnóstico más completo del enfermo y la posibilidad de evacuarlo por avión.

El buque cambia su derrota y se dirige al muelle de la Base Naval en la isla Dawson, en donde el médico examina al paciente, concuerda con todos los procedimientos que se le aplicaron y recomienda la evacuación vía aérea a Punta Arenas. No fue necesario pedir el avión. Ya venía en vuelo.

Juan y su madre fueron desembarcados en Puerto Harris. La dotación y pasajeros los despidieron emotivamente. Un vehículo los llevó al aeródromo distante 30 kilómetros al norte, en donde un avión CASA 212, con los motores en marcha los esperaba. El buque zarpó y mientras navegaba en demanda del Paso Boquerón, se divisó al avión que se dirigía al aeropuerto Carlos Ibáñez; Juan estaba a pocas horas de recibir el tratamiento médico que requería. Pocos días después se supo que había sido operado y estaba en franca recuperación. El buque zarpó en comisión al Cabo de Hornos y se perdió el contacto, nunca más se tuvo noticias de él ni de su madre.

Por ello que ahora, como Práctico de Canales, cada vez que paso frente a Puerto Edén, me pregunto: ¿qué será de Juan Mancilla Rogel?

* * *