

---

# EL RESCATE DE LA LST *TORO* EN SAN FÉLIX

## ♦ RESUMEN ♦

Se relata una extraordinaria experiencia, muy propia de marinos, en el salvataje de la LST *Comandante Toro*, en una remota isla de nuestro territorio.



**FERNANDO LANDETA AHUES**

Capitán de navío, Ingeniero Naval Mecánico  
(landmarine@entelchile.net)

Salvataje, remolque, maniobra naval, isla San Félix

En la mitad de mis vacaciones recibí el orden del subdirector de la Dirección de Ingeniería de la Armada, mi repartición, que tenía que embarcarme en la LST *Toro*. No tenía ni idea, ni mi jefe tampoco, para que me necesitaban; sin embargo, al saber que se navegaría a la isla San Félix me entusiasmé, pues solo la conocía por mar pero nunca había desembarcado en ella.

Según había leído y escuchado las aguas de esas islas eran más azules, transparentes y ricas en vida marina que la de Juan Fernández por lo que esperaba poder pasar todo el tiempo posible buceando. Lo por venir haría que mis deseos fueran solo eso y que los buceos fueran lo más alejados de inmersiones recreativas.

Al preguntarle al jefe del proyecto Gato, capitán de fragata Claudio Aguayo, cual sería mi función a bordo supe que me había pedido como apoyo de ingeniería, pero fue muy claro en decirme que iba de comodín para lo que fuese necesario.

Conocía muy bien las barcas tipo LST, pues había sido ingeniero de cargo del *Aguila* y pensé que aparte de ayudarlo en algo al ingeniero no veía en que pudiera ser un aporte.

El buque iba abarrotado de gente, infantes de marina, arquitectos e ingenieros del Servicio de Obras y Construcciones de la Armada (SOCA), personal de aviación por lo que me tuve que acomodar en la litera más alta de un camarote para seis personas junto al subteniente Martínez oficial a cargo de los buzos tácticos y con los profesionales del SOCA. Me conformaba pensando que una vez fondeados solo me dedicaría a bucear. A lo más bajaba a la máquina un par de veces para hacer como que trabajaba.

El proyecto Gato consistía en construir una pista de aterrizaje en la isla San Félix. La *Toro* transportaba la compañía de ingenieros del Cuerpo de Infantería de Marina a cargo del teniente Constantino Simeone, los materiales y consumos necesarios para aquello y un helicóptero tipo Bell.

Inicialmente era necesario llevar agua a tierra, por lo que la carga de agua dulce que transportaba la *Toro* era vital para el éxito del proyecto. Indispensable para la subsistencia del personal y para el enfriamiento de la maquinaria de construcción y para las faenas constructivas. Como se verá más adelante, se tuvo que tomar una difícil decisión respecto a este vital elemento.

Era en ese entonces tal la falta de agua en la isla, que la historia cuenta que alguna vez los pescadores introdujeron, junto con sus alimentos, los ratones que se reprodujeron en grandes cantidades. Para eliminarlos alguien llevó gatos pero como no había agua estos mataron a grandes pájaros que abundan en la isla para chuparle la sangre y se transformaron en salvajes. Al parecer por esto el proyecto se denominó Gato. Alguien dijo, en broma, que al llegar los infantes y faltarles agua mataron los gatos y se transformaron en cosacos salvajes.

En la medida que fui conociendo el proyecto me fui entusiasmando. Me comencé a dar cuenta de su magnitud y me contagié con el entusiasmo y la determinación de todos los participantes. Independiente de la importancia institucional encontré que era un desafío apasionante por la cual bien valía la pena el perder mis vacaciones. Con la perspectiva que da el tiempo, tengo la seguridad de haber sido participe de una aventura formidable que merece y necesita ser contada.

El comandante de la *Toro*, capitán de fragata Adolfo Cruz Labarthe, estaba terminando su período de mando por lo que también embarcó el nuevo comandante capitán de fragata Alberto Higuera. Acordaron que la entrega se efectuaría en la isla, una vez que se hubiera desembarcado todo el material IM.

La LST *Toro* zarpó de Valparaíso el 21 de febrero a las 13:30 horas junto con el APD *Uribe* al mando del capitán de fragata Humberto Ramírez Olivari, comodoro de la expedición.

Las condiciones de mar eran las habituales cuando se navega cruzado a la corriente de Humboldt, es decir muy malas. No más

zarpar el camarote se transformó en un lugar extremadamente poco grato, pues los exagerados balances y cabeceos del buque así como el *slaming* (golpe del casco al chocar con el agua), lo desordenaron por completo. Era muy difícil dormir. A poco andar los olores corporales eran intolerables. El resto de la tripulación no estaba mejor, por lo que solo quedaba apechugar y esperar que las cosas mejoraran en la isla

Durante las primeras horas de navegación, se aprovechó de mejorar la trunca de la carga y los elementos personales de la variada jungla humana que componía el pasaje de la barcaza. A pesar de esto, en la tarde se destrincaron los sacos de cemento y el volver a estibarlos fue una faena muy penosa.

No fue fácil la navegación. Durante la primera noche, a ocho horas de haber zarpado, fallaron los generadores 1 y 3 y el buque quedó a oscuras durante un buen rato. Lo que había pasado es que a causa de los excesivos balances y cabeceos se removió la borra de los estanques de diesel oil y se taparon los filtros.

El día 23 en la mañana se efectuó una maniobra logot con el APD *Uribe* para evacuar a una persona enferma y para recibir a un grupo BT, algo de carga y

explosivos. Esta faena fue realmente difícil, no solo por el estado de mar, sino porque en la barcaza todos los elementos de maniobra necesarios fueron de fortuna, es decir improvisados.

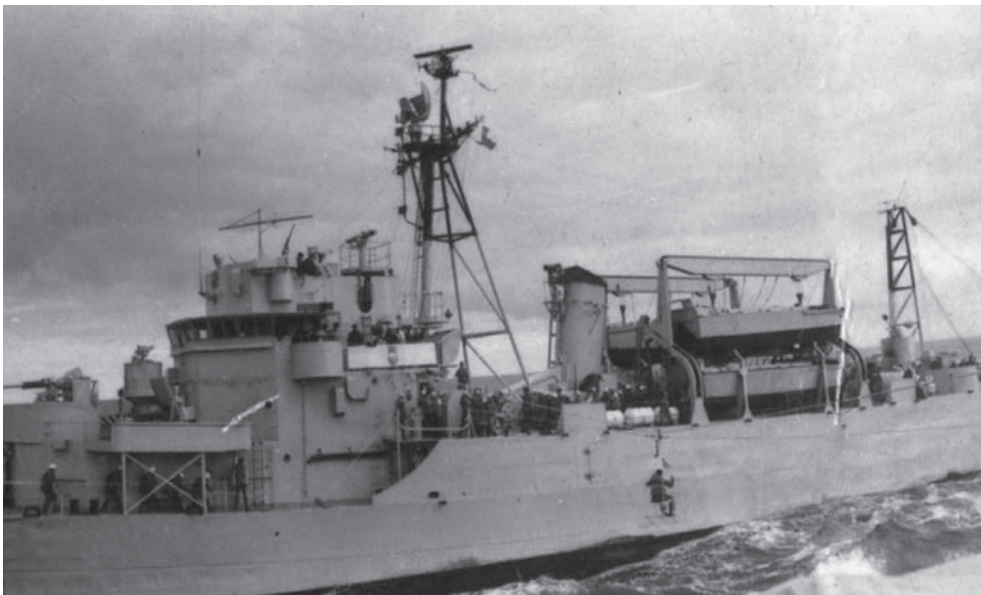
El 24 de febrero a medio día se recala en San Félix con muy malas condiciones de mar. Inmediatamente se envía a los buzos tácticos a efectuar un reconocimiento de la playa Carolina, bautizada en homenaje a la esposa del teniente Martínez. Si bien era pequeña en anchura y profundidad su pendiente era aceptable y compatible con el asiento de la barcaza. Desgraciadamente el oleaje con olas rompedoras era muy fuerte. Los buzos informaron, que además había una intensa corriente paralela a la costa.

El APD *Uribe* con poca existencia de combustible intentó un par de veces abarloarse a la barcaza lo que no fue posible por las condiciones de mar.

El día 25 se efectuaron varios vuelos del helicóptero (helo) y se intentó en varias oportunidades desembarcar personal a tierra sin éxito. Por ese entonces las únicas embarcaciones disponibles eran las balleneras y las barcasas de desembarco tipo LCVP, ambas totalmente inadecuadas para una faena de este tipo. La única embarcación disponible era un bote de

El rescate de la LST *Toro* en San Félix

F. Landeta



goma a remo usada por los buzos tácticos para efectuar reconocimiento de playa.

En uno de los vuelos el piloto del helo, teniente Thorthon, avisó que venía a posarse en emergencia. Al aterrizar contó que había chocado con un pájaro de grandes dimensiones que le rompió la burbuja. El incidente pudo haber sido muy peligroso de no mediar la habilidad del piloto.



La isla poseía un pequeño desembarcadero con unas casuchas y una pluma que era usada durante la temporada de la langosta. Al lado del desembarcadero hay una gran gruta donde se encuentran los restos de la goleta *Doggerbank*. El 22 de mayo del 1976, estando a la gira, garreó y pese a los esfuerzos de la tripulación la embarcación derivó hacia el interior de la gruta donde se destrozó completamente. No hubo bajas, pero quedaron aislados del mundo porque la radio, único medio de comunicación con el continente, se perdió en el naufragio de la goleta. Ante esto, el capitán con dos tripulantes, el 25 de mayo de ese año, con muy malas condiciones de mar,

zarparon en un bote con motor fuera de borda en dirección al continente recalando en Coquimbo el 31 de mayo. La Armada despachó un buque que trajo de regreso a Valparaíso al resto de la tripulación. La prensa consideró, con razón, que era una hazaña marítima.

El día 27, a medio día y con malas condiciones de mar, la barcaza se varó en la playa Carolina. La rampla no quedó en seco y con muchas dificultades se dio inició el desembarco de la maquinaria IM. Se mantuvieron ambos motores dando full avante, pero a la hora de estar varada se hizo evidente que mantenerse era muy peligroso. La *Toro* desvaró con la rampla abajo y ambas compuertas abiertas, pues fallaron los mecanismos de cierre.

En la tarde algo mejoraron las condiciones de mar y a las 18:00 horas la barcaza se varó nuevamente. Esta vez quedó en mejor posición con los *flaps* en seco, por lo que el desembarco de maquinaria fue más expedito. Sin embargo se vio entorpecido, pues inmediato a la playa había un talud que era necesario perfilar para permitir que las maquinas subieran a la planicie.

Poco duraron las buenas condiciones y a las dos horas fue necesario desvarar.

Para aprovechar el tiempo, la barcaza se abarloó al *Uribe* para entregarle combustible.

Al día siguiente, temprano en la mañana, nuevamente la barcaza se varó y a pesar de todos los esfuerzos a la hora se tuvo que desvarar. Después de una hora volvió a intentar la operación, pero tuvo que rechazar de inmediato sin efectuar descarga alguna.

Debido a que ya había personal en tierra que requería agua al igual que las máquinas la necesitaban para el enfriamiento, se lanzaron los estanques de fibra de vidrio



flotando hacia la playa. Desgraciadamente algunos de ellos se rompieron, por lo que se optó por abortar so pena de romperlos todos, lo que habría sido inicialmente desastroso para el proyecto.

Ese mismo día a las 16:00 horas se varó nuevamente, pero abortó de inmediato por falla del motor 1

A las 18:00 horas se vara y se mantiene varado hasta las 22:00 horas, lográndose desembarcar bastante equipo.

Al día siguiente 01 de marzo a la 09:20 horas la barcaza se varó con condiciones de mar aceptables pero, a los pocos minutos de estar varada, comenzó a variar lentamente la proa.

El rescate de la LST Toro en San Félix

F. Landeta





El buque se varó con proa 170°, a las 09:40 horas su proa era 158°, a las 10:30 horas al 155°, a las 10:45 horas al 152°. Ambas maquina estaban full avante con la caña cerrada a estribor y la codera trabaja con fuerza por la aleta de babor. A las 10:52 horas se detiene la faena de descarga. A las 11:16 horas se paran ambas máquinas pues las hélices se estaban acercando peligrosamente a unas rocas que afloraron por la banda de estribor.

A medio día se reconoce que la barcaza no será capaz de desvarar por sus propios medios y el *Uribe* alista una maniobra de remolque.

A las 13:14 horas la barcaza estaba con 2° de escora a babor, lo que indicaba que ya estaba apoyada en el fondo.

A contar de este momento se sucedieron varios eventos como una vorágine. Mientras, la barcaza era golpeada por el oleaje con mucha fuerza por su banda de babor, parte de la dotación trabajaba en pasar una espía con un chicote de alambre al *Uribe*, se instalaba una vela a popa para aprovechar el viento, el personal IM y algunos marinos continuaban descargando material y equipo usando los cargadores frontales como elevadores y grúas. En la mitad de

esta faena, se cortaron los alambres del ascensor de la cubierta de tanques sin afectar a ningún tripulante pero dificultando enormemente la descarga.

A las 15:45 horas el *Uribe* inicia remolque hasta las 120 RPM; sin embargo, la barcaza continua atravesándose quedando con proa al 099° y con 5° de escora, por lo que se decide parar de tractar pero mantener pasado el remolque e intentar desvarar con la próxima plea.

A las 20:00 horas se ordena deslastre total 1,500 toneladas. A las 21:00 horas el *Uribe* inicia la tracción y cinco minutos después se corta el remolque. Tan pronto se pudo recuperar se repara, cambian los grilletes dañados, se pasa el remolque nuevamente y se inicia la tracción hasta 170 RPM, máximas del *Uribe*. A las 22:25 horas se corta nuevamente el remolque y se decide suspender, asegurar la barcaza lastrando todos sus estanques y establecer condición Z.

El buque, con 7° de escora, es golpeado por el fuerte oleaje que lo levanta y lo deja caer con gran estrepito nuevamente. En estas condiciones es muy difícil realizar cualquier tipo de actividades y menos dormir.

Al día siguiente se estableció el régimen de agua, se continuó descargando equipos, material, agua y combustible. Se reparó la rampla y el ascensor, se achicó el departamento del evaporador y se inspeccionó con buzos el túnel de estribor. Aparecieron varias manchas de petróleo y en la cubierta se evidenciaron deformaciones entre la cuaderna 22 hasta la 28 por ambas bandas, pero en sentidos opuestos, es decir, había una clara indicación de que el casco estaba sometido a esfuerzos de torsión. Durante todo el día el buque continuó siendo golpeado con mucha fuerza por el oleaje

Al día siguiente, 3 de marzo, y considerando que disminuyeron los golpes de mar, se aprovechó de descargar los contenedores con las plumas y se pasó una espía al *Uribe*. Desgraciadamente, producto de un mal movimiento en la bodega se rompió la válvula de un estanque de gas y se esparció por todo el buque. Se prohibió todo tipo de maniobras y se abrieron las escotillas y puertas. A las 20:00 horas una vez aclarada la emergencia se reinició el remolque. Debido al aumento de la marejada la compuerta de babor se soltó de sus topes y comenzó a azotarse contra el casco al vaivén de las olas.

A las 22:35 horas recaló el ATF *Aldea* e inmediatamente se posiciona para pasar su remolque.

La escora había aumentado a 8,5°, lo que no tenía una explicación clara pues la barcaza no se había movido. Al analizar el problema, se hizo evidente que la cantidad de arena de la playa Carolina estaba disminuyendo y se estaba moviendo hacia otra playa llamada Pinky. Tiempo después aprendí sobre lo que se denomina corriente lateral, que produce el desplazamiento de masas de arena en función del viento reinante y el concepto oceanográfico que el capital de arena de un área litoral es constante. Las arenas que desaparecían de Carolina se movían hacia Pinky y la barcaza aumentaba su escora.

El seno del alambre de remolque del *Uribe*, que estaba pasado a la *Toro*, se trabó en las rocas del fondo y durante todo el día los buzos trabajaron en liberarlo, faena difícil debido a la gran marejada. Paralelamente se trabajó en recibir el alambre del *Aldea* que a las 16:00 horas quedó pasado después que se cortaran varias espías en el intento.



Se estudió largamente el roce entre el casco y el fondo. Para tratar de obtener algún dato objetivo junto con Juan Naylor, ingeniero del SOCA, (oficial de marina en retiro), se intentó medir este factor. A falta de mejores elementos se usó una gamela de aluminio y la pesa del cocinero. La gamela simulaba ser el buque y con la pesa se simulaba la tracción de los remolcadores. Se hicieron muchas mediciones con diferentes pesos de la gamela, con diferente pendientes y largos de remolque. Los resultados obtenidos resultaron ser bastante cercanos a la realidad.

Para disminuir este coeficiente, se removió parte de la arena que en gran cantidad se había acumulado por la banda de estribor. Afortunadamente había una buena cantidad de máquinas y operadores muy hábiles, que en poco tiempo hicieron una piscina de grandes dimensiones. Además de ganar algo de boyantés el agua contribuía a licuar la arena y facilitar la circulación bajo el fondo.

A las 17:00 horas se deslastra todo el buque incluyendo el agua dulce, decisión dramática por la importancia en la supervivencia inicial del personal que quedaría en la isla. A las 18:00 horas se inicia la tracción con ambos buques y la *Toro* comienza a moverse. La proa varía al 085°, luego al 105° y la escora se reduce

a 6,5°. A medida que el buque se movía el nivel de la inundación en el evaporador y en el túnel de babor aumentaba, señal clara que la barcaza se movía hacia aguas más profundas. Luego se pusieron en servicio ambos motores de la barcaza y se probaron los timones que se movieron libremente, también señal clara del movimiento.

A las 21:00 horas se corta el remolque del *Uribe*. Ante la imposibilidad de volver a pasarlo antes que la marea comenzara a bajar, se le ordena al *Aldea* remolcar, maniobra que resultó infructuosa. Se trincó el zafarrancho y se decidió esperar la próxima plea. Como la barcaza estaba muy liviana y la marejada muy fuerte se lastró y se mantuvo al *Aldea* tractando toda la noche y se relleno con arena la piscina del lado de estribor.

La barcaza amaneció con proa al 114° y con 9,5° de escora señal evidente que a pesar de la marejada no había remontado la playa nuevamente y que la decisión de haber mantenido al *Aldea* tirando, lastrar y rellenar el costado había sido prudente y correcta.

El aumento de la escora indicaba que la arena continuaba moviéndose hacia Pinky. La duda era cuanta arena podía desaparecer de Carolina. El peligro era que bajo la delgada capa de arena había rocas y si la



El rescate de la LST *Toro* en San Félix





barcaza quedaba sobre ellas su casco se destrozaría en corto tiempo.

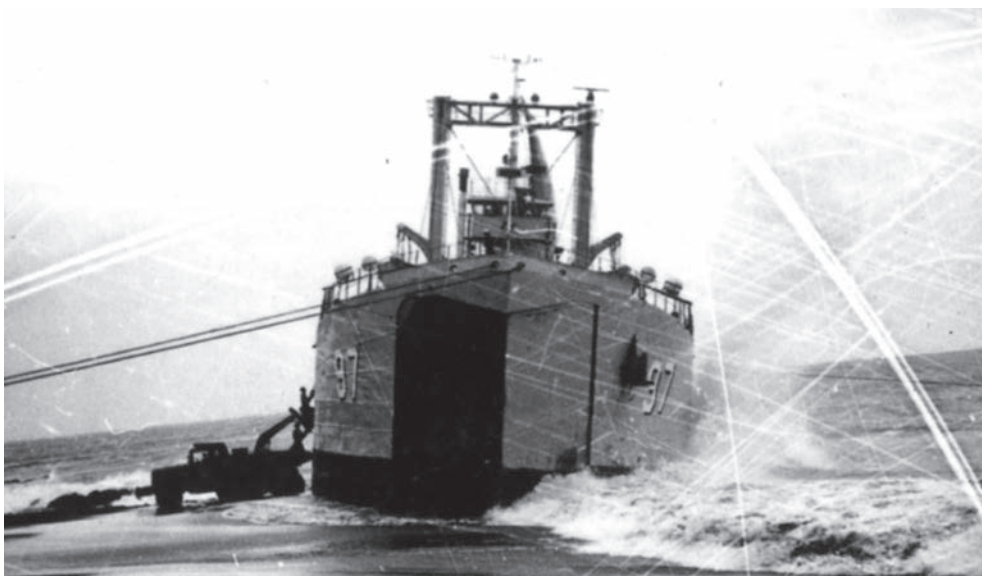
Al día siguiente, con la marea comenzando a subir (18:00 horas), se inicia nuevamente el zafarrancho de desvarada. La maquinaria IM vuelve a abrir la piscina, se deslustra totalmente el buque. A las 20:00 horas el *Aldea* templea su remolque mientras los buzos tácticos vuelan una roca ahogada que interfería el movimiento del *Uribe*. Pocos minutos después la *Toro* se mueve lentamente hacia popa y varía su proa al

130° y disminuye la escora a 7°. A las 21:13 horas el *Uribe* da toda fuerza adelante y la *Toro* queda a flote a las 21:23 horas.

A continuación se suceden las maniobras necesarias para largar y recuperar los remolques y el ancla de codera de la *Toro*. El *Aldea* cambió su remolque encapillándolo a proa de la barcaza y la llevó a fondear en un lugar seguro.

Se enviaron a la *Toro* todas las bombas de achique disponible y los buzos iniciaron el taponeo de las averías, faena que continuó toda la noche.

Todo el día 6 se trabajó en sellar el casco y preparar el buque para su remolque a Iquique. A pesar de todo el esfuerzo de los buzos no fue posible sellar completamente el túnel de babor, por que la barcaza quedó con una escora permanente de 15° a esa banda. Al medio día del 7 el convoy zarpó hacia Iquique donde atracó el día 11 a las 12:00 horas. Durante la navegación se experimentaron escoras de hasta 28° con el riesgo constante que colapsara el mamparo interior del túnel de babor.





Se permaneció en Iquique reparando las averías y el día 20, de amanecida se zarpó a remolque del *Yelcho* con destino a Talcahuano, recalando el 25. A las 17:59 horas de ese día se dio para final a las máquinas, las que no volvería a ponerse en servicio nunca más.

He querido efectuar este relato a pesar que no siendo un hecho tan excepcional, me permitió apreciar la tremenda importancia de valores que, hasta donde conocí, son o deberían ser, inherentes a todos los miembros de la Marina de Chile.

La persistencia y tozudez con que se intentó cumplir con la misión, el liderazgo con que se condujeron las maniobras, el valor físico desplegado por oficiales y gente de mar, el estoicismo del personal tanto

naval como IM de soportar escasez de alimentación, agua y extensas jornadas de trabajo y múltiples otras buenas actitudes que eran evidentes en los pequeños actos cotidianos.

La preparación técnica es muy importante en la formación de nuestro personal sin embargo la imagen de un teniente o un sargento que con serenidad, parado sobre una bita con pésimas condiciones de mar, de noche; dirige la maniobra de pasar un remolque que se ha cortado peligrosamente varias veces y logra que su personal lo siga y obedezca, no por mera subordinación, sino porque siente que está siendo bien conducido es, en mi opinión, la esencia a la que se debe aspirar en la formación de nuestros oficiales.

