



ELICURA SIN GOBIERNO EN LA ANGOSTURA INGLESA



ALFREDO GALLEGOS VILLALOBOS

Vicealmirante. Magíster en Ciencias Navales y
Marítimas. (alfredo_gallegos_v@yahoo.com)



Mi primera relación con la angostura Inglesa la tuve de guardiamarina el año 1958 a bordo del AKA *Presidente Pinto*, nave que comandaba el capitán de navío don Raúl del Solar Grove. Empero, los únicos gamas beneficiados de esta experiencia fueron aquellos pocos que cubrían en ese momento el puente de mando, donde no había lugar para intrusos. Esta es, me imagino, la razón por la cual en mi cuaderno de guardiamarina me limité a anotar que:

...un poco más al norte de Puerto Edén está la Angostura Inglesa, la que da cabida a un solo buque, motivo por el cual éstos deben avisar su tránsito, ya sea con su pito o sirena, o con un cañón los de guerra. El paso es bastante estrecho, se encuentra convenientemente señalizado y no tiene gran profundidad.

Nada de notable por cierto, y menos aún de utilidad.

A posteriori, todos mis años de embarcado como teniente especialista transcurrieron en la década del 60 a bordo del destructor *Riveros* asignado a la Escuadra, fuerza operativa que, por ese entonces, realizaba dos escuadrillas anuales a la zona

austral. Precisamente, esta modalidad de entrenamiento unida al hecho de que en los destructores de la época, todos los oficiales asignados a las guardias, con la salvedad del de control del armamento, cubrían puestos de navegación en el puente o CIC, explica que el conocimiento de los oficiales subalternos de la zona austral y de la angostura en particular aumentara con rapidez, aunque debo agregar que quien asumía el control al enfrentar dicho paso era el comandante, lo que era anunciado por la firme voz del oficial de guardia: "El comandante tiene el control del puente". No obstante, en el año 1966 las cosas cambiaron para mí. navegábamos de regreso al norte por la ruta de canales y me había recibido de oficial de guardia poco antes de tomar el paso del Abismo, mientras que el comandante Mario Poblete Garcés y el oficial de navegación, teniente José Aguirre Romero (compañero de promoción y amigo) permanecían en el puente. Cuando faltaban unos cinco minutos para llegar a la cuadra del islote Medio Canal, el comandante me pregunta: "Alfredo (él llamaba a todos sus oficiales por su nombre de pila); ¿quiere pasar por el Paso Recto o el Occidental?" La pregunta me sorprendió: primero no lo había navegado y el Derrotero decía que los buques grandes debían preferir el occidental, así que mi

Elicura sin gobierno en la angostura Inglesa

A. Gallegos

única opción era esta y así se lo expresé al comandante. "Conforme. Proceda" fue su único comentario. Pasamos sin novedad ni tensión alguna; el comandante daba una gran sensación de seguridad, no me enmendó nunca la plana, y la experiencia adquirida me fue muy valiosa.

Siete años después, a bordo de la LSM *Elicura*

En los primeros días de enero de 1973 recibí el mando de la barcaza *Elicura*, de 750 ton a plena carga, y asignada a la Tercera Zona Naval. Éramos 20 hombres y no había más de dos de ellos por especialidad, de modo que la contribución de cada uno era indispensable. Fui muy afortunado con mis oficiales, el subteniente Gonzalo Aguayo Aninat, que era el segundo, tras haber permanecido a bordo el año anterior, como era la norma, siendo, por lo tanto, el experto zonal; y el subteniente Louis Allamand Zamorano (Q.E.P.D.), recién llegado a la zona. Ambos eran caballeros, profesionales y competentes y siempre sentí que la dotación de oficiales y gente de mar formaba un gran equipo.

El 25 de enero a las 07:30 horas zarpamos desde Punta Arenas, iniciando la primera singladura mayor del año, cuya misión comprendía una componente institucional y otra de apoyo a los pobladores asentados en la zona del río Baker. La primera consistía en abastecer los numerosos faros de la ruta de canales, rematando en San Pedro, en el acceso norte del Messier y al cual llevábamos ganado lanar en pie para los fareros. La otra consideraba el traslado a caleta Tortel de varios pobladores - hombres y mujeres - que dormían incómodamente en la bodega, (ya que carecíamos de acomodaciones extras), como así también de materiales a dicha caleta y a Puerto Edén y a los almacenes de la Empresa de Comercio Agrícola (ECA) de ambas localidades. La misión se completaba con el transporte a Punta Arenas de los rollizos provenientes de la tala de árboles (cipreses en su mayor parte) de la región del Baker, cuya comercialización

constituía el único ingreso monetario de los pobladores, quienes no disponían de otro medio de envío. En esta ocasión se integró a nuestra dotación el subteniente Iván Burns Larrain, quien fue de muchísima utilidad a bordo y se incorporó desde el primer momento a la dotación, la cámara y las guardias de puente, y anecdóticamente se embarcó el abogado y periodista de la revista *Qué Pasa*, don Andrés Huneus Pérez, quien permaneció a bordo durante toda la travesía.

A las 14:20 horas del segundo día de navegación falló el poder a la caña y al girocompás y el día siguiente, el 27, a las 06:50 horas se averió el winche mientras trabajábamos en la boya Guacolda, inmediatamente al norte del canal Gray, pero conseguimos superar los inconvenientes y arribamos a Puerto Edén el día 28, minutos antes de la medianoche, atracándonos al mercante *Arabella* que se encontraba en reparaciones para zarpar a Punta Arenas. El práctico que lo conduciría a puerto era el capitán de navío Carlos Costa Franke, quien nos expresó que el tránsito lo haría sin radar ni escalas: "Es sencillo- me dijo el comandante - en las noches solo hay que pegarse a la costa limpia y no perderla de vista". El día 29 las 11:00 horas zarpamos directamente a San Pedro, aprovechando las buenas condiciones meteorológicas reinantes, cruzamos la Angostura Inglesa a las 20:00 horas. El poder eléctrico seguía incomodándonos y falló de nuevo a las 22:50 horas, unas millas al norte de bahía Tribune, pero a las 01:00 horas del día 30 conseguimos dejar en servicio uno de los dos generadores y continuamos nuestro plan de movimientos.

La noche era clara y prometía ser tranquila y como hacia el norte se abría el canal *Messier* rectilíneo y libre de escollos, dejé las instrucciones para la navegación nocturna y algo después de la una de la madrugada me retiré a mi camarote, distante no más de 5 m del puente. A las 05:00 horas fui despertado por Gonzalo Aguayo, quien escuetamente me informó que había fallado nuestro único generador operativo, por lo que estábamos sin poder eléctrico. Subí rápidamente al puente y poco después lo hizo el suboficial Ingeniero de Cargo junto

con los otros oficiales y Gonzalo me impuso de la situación: mientras que el buque efectuaba una caída a babor, él se había percatado de que la intensidad del poder eléctrico empezaba a decaer rápidamente, por lo que ordenó caña al medio, orden que no alcanzó a cumplirse plenamente, ya que quedamos con 5° de caña a babor. Me quedó claro que no teníamos ni gobierno, ni radar, ni comunicaciones, alumbrado, ramal de incendio, servicio general de agua dulce, jardines, cocina o calefacción, pero el runruno de las máquinas indicaba que nos movíamos. Estábamos a 4 millas al sur del faro Isla Millar y nos aproximamos a él, manteniéndonos dentro del área iluminada por los reflejos de los destellos del faro en el agua, los que nos daban una buena idea de la distancia a tierra. El ingeniero bajó a lo suyo y se envió una partida a popa a tratar de activar el gobierno a mano, mientras que el tráfico en el interior del buque se hacía con linternas y nuestros ingenieros operaban prácticamente a ciegas. Poco después nos convencimos de que no nos sería posible gobernar desde el servomotor ni poner el timón a crujía y, peor aún, que los generadores no se recuperarían. Sin embargo, controlábamos la emergencia: teníamos el compás magnético, poseímos capacidad de movimiento y alguna de gobierno dada por las dos hélices; sabíamos dónde estábamos y las condiciones de viento y mar eran favorables.

Tras nuestra primera determinación de permanecer en las cercanías del faro durante el par de horas restantes de oscuridad, debíamos determinar qué hacer. Y estando claro que nuestra resolución se vería afectada por la imposibilidad de fondear, tanto porque al hacerlo no podríamos virar la cadena, como por el hecho que, en algún momento, habría que detener los motores diésel para evitar su calentamiento sin que los pudiéramos poner en marcha nuevamente, pasando a la calidad de boya mientras no llegase ayuda. Cuadro que era completado por la necesidad de desembarcar con prioridad a los pasajeros que dormían en la bodega, la falta total de comunicación con el exterior y, por supuesto, nuestra misión, cuyo cumplimiento era el objeto de nuestro desplazamiento, y como tal, la principal

orientación. Con este marco general de referencia nos dimos a la tarea de evaluar los posibles cursos de acción sobre la mesita del puente: a) Recalar a bahía Tribune distante 50 millas; b) Regresar a Puerto Edén, al Sur de la angostura Inglesa, grosso modo a 75 millas; c) Continuar a San Pedro, en el acceso norte del *Messier* unas 20 millas al Norte; d) Arribar al canal *Baker* con el objetivo de fondear en Tortel a 60 millas de distancia, o en Cueri Cueri a 20 millas en el mismo *track*, y descrito por el Derrotero como "bastante bueno y abrigado..." si es que surgían dificultades imprevistas. Descartamos la posibilidad de arribar a *Tribune* porque no solucionaba nuestros problemas y también a Puerto Edén, pese al amplio apoyo que esta localidad nos proporcionaba y desestimamos, asimismo, la opción de dirigirnos al surgidero de San Pedro, donde había personal naval y comunicaciones, porque el lugar era muy abierto. Fue así que resolví navegar el canal *Baker* y dirigirnos a Tortel que estimamos ser la mejor alternativa. Las horas de luz bastaban para nuestros fines, aunque avanzáramos a menor velocidad. Con estas disposiciones esperamos el alba.

A las 06:50 horas nos pusimos en movimiento tratando de mantener la proa sin exigir demasiados cambios de velocidad a los ejes. Al principio quizás sí el buque parecía ir dando pasos de ciego, pero sabíamos exactamente adónde íbamos y constatamos que lo más apropiado para el gobierno era dar avance con el motor de babor y jugar con el otro y así tratamos de hacerlo durante el resto de la travesía. Todo fue conforme a lo previsto, pero cuando nos aproximábamos al surgidero de Tortel, el viento que soplaba suave desde el norte aumentó súbitamente a fuerza cuatro a las 16:00 horas y a fuerza cinco (17 a 21 nudos) una hora después, cuando iniciábamos la entrada a las aguas interiores de la caleta. Urgidos, elegimos un lugar de fondeo bien protegido y por megáfono les pedimos que se alejasen a las numerosas embarcaciones de la caleta que trataban de abarloadse, ya que, a consecuencias del viento, debíamos efectuar fuertes movimientos con las hélices para llegar al punto de fondeo elegido. Descartamos el empleo del anclote de popa, atendiendo a

nuestra ballenera para abastecer los faros *Middle* y Dirección, recalando a *Tribune* casi a la medianoche donde nos esperaba el *Lientur*, que nos tomó a su costado, siendo estimulante ver cómo sus luces se agrandaban a medida que nos aproximábamos, ya que, en la obscuridad de la noche, no se veía nada más y a bordo no habían luces. La angostura Inglesa estaba sólo a horas de navegación y el paso deberíamos hacerlo independientemente.

Pasando la angostura Inglesa sin gobierno

Dejando atrás al patrullero, al cual no veríamos hasta la noche de ese día, zarpamos hacia la Angostura el día domingo 4 a las 07:05 horas para cruzarla a la hora de la estoa, librados a nuestros recursos y con la fortuna de tener un inofensivo viento Norte fuerza 1. Teníamos claro que siempre debíamos tratar de conservar algo de viada, para poder luchar contra la posible corriente y en el lapso de algo más de una hora que nos separaba de ella, preparamos el buque y distribuimos de modo conveniente a la dotación, en tanto que el ingeniero tomó personalmente la precaria comunicación desde el puente a la sala de motores iluminada por una luz portátil; cubrimos un par de escandallos (no teníamos ecosonda) y los hombres de la dotación que no tenían obligaciones se reunieron en el puente. Izamos la señal de buque sin gobierno e iniciamos el avance final. Conforme a las anotaciones del libro bitácora, a las 08:25 horas del 4 de febrero "se comienza a cruzar la Angostura Inglesa." Empero, tan pronto como tratamos de tomar la enfilación de entrada orientada grosso modo al Weste, apreciamos la gran dificultad en mantenerla, junto con la considerable oscilación del compás magnético ocasionada por los continuos ajustes de rumbo, mas no era el momento de retromarchar. En los minutos siguientes, mientras que nuestra atención estaba dirigida a proa y a las órdenes que se daban a la máquina, el segundo asumió la tarea

de cantar al puente las salidas a una y otra banda de la enfilación. La fuerte caída a babor a la cuadra del islote Medio Canal fue particularmente engorrosa, ya que, pese a los esfuerzos, la barcaza no cayó con la oportunidad deseada, pero como lo consigna el bitácora, a las 09:00 horas "se termina de cruzar la Angostura...". Un último esfuerzo para pasar la boya del bajo *Zealous* y todo volvió a la normalidad, mientras que Andrés Huneeus - nuestro periodista invitado - tal vez si en parte ignorante de lo que se vivía a bordo, fotografiaba el paso y tomaba notas para el interesante artículo que publicó algo más tarde en *Qué Pasa*.

Retorno al puerto base

Así pues continuamos el avance al Sur con las señal de buque sin gobierno izada y cruzamos el paso del Indio, el *Grapper* y el *Wide*, abarloándonos al *Lientur* a unas 30 millas de isla Inocentes, para pasar la noche en el lugar de fondeo elegido por este. Al alba del día siguiente zarpamos remolcados por el patrullero que nos largó a unas millas al norte del paso Farquhar, para abastecer con nuestra ballenera a los faros *Gregg* y *Redfern*, al igual que el *Stanley*, al sur del paso Victoria y, hecho lo anterior, nos abarloamos a nuestro consorte para fondear en Crestas de *Otter*. Zarpamos con independencia el día 6 de madrugada y abastecimos los faros *Bradbury* y *Brinckley*, que era la única tarea pendiente de nuestra misión. Cruzamos el Shoal a las 12:30 horas y a la cuadra del faro Fairway, el comandante De La Barrera a bordo del *Lientur*, nos pasó por última vez remolque, largándolo el día siguiente media hora antes de fondear en Punta Arenas el día 7 a las 07:55 horas, para iniciar desde allí nuestra aproximación al muelle Prat. Afirmada la última espía, congratulamos a la dotación por su esfuerzo y se inició el servicio de puerto. La accidentada singladura había llegado a su fin.

Elicura sin gobierno en la angostura Inglesa

A. Gallegos

