

UNA HISTORIA CERCA DEL FIN DEL MUNDO

Miguel Vásquez Muñoz *

Hace algún tiempo atrás, un canal de televisión nacional exhibió un programa de competición física denominado “Conquistadores del Fin del Mundo”, culminando la competencia (la que fue ganada por un deportista chileno), después de una navegación en kayak, con la llegada a un faro, instalado sobre un islote argentino ubicado frente al puerto de Ushuaia, el que dista bastante de ser considerado como el fin del mundo.

La presente historia se desarrolla en el año 1988, un poco más cerca del fin del mundo que el mencionado faro, en las cercanías de Puerto Williams, teniendo como protagonistas a los buques y sus dotaciones basados en ese puerto, el más austral de Chile y del mundo, bañado por las aguas del Canal Beagle.

Como parte de las actividades programadas para ese año, se debía realizar en el mes de septiembre, un ejercicio combinado con unidades argentinas, basadas en el puerto de Ushuaia, el cual consistiría en el rescate de una balsa con náufragos (materializados por maniqués), que se dejaría a la deriva en un punto predeterminado, como producto de un siniestro ocurrido a un buque mercante ficticio, en el Paso Richmond, entre las islas Lenox y Nueva.

El Comandante de la PTF *Fresia*, fue notificado por el Comandante del Distrito Naval Beagle de los detalles del ejercicio a realizarse y de la agrupación de unidades chilenas participantes que estarían bajo su mando, siendo informado además de los buques argentinos que participarían en el ejercicio. Las coordinaciones ya habían sido hechas a nivel superior y no se consideraron coordinaciones entre los mandos argentino y chileno que operarían en el área.



Ex PTF *Fresia*, ahora transformada en Patrullera de Servicio General (PSG) desde el 26 de diciembre de 1997, operando actualmente bajo el mando de la Gobernación Marítima de Arica, cumpliendo funciones de control de aguas jurisdiccionales, policía marítima, búsqueda y rescate.

La agrupación chilena estaba compuesta por la PTF *Fresia* y el patrullero *Fuentealba* dependientes del Comando de Misileras y Torpederas, sumándose a ellos el patrullero *Castor* y la lancha patrullera *Tronador* dependientes de la Comandancia del Distrito Naval Beagle. Como podrá apreciar el lector, las capacidades de rescate de estos buques eran algo limitadas, especialmente si hubiese que incursionar en aguas abiertas, pero el deseo y la motivación para participar en estas maniobras eran sumamente altos, considerando que las tareas que se cumplirían no era algo que estuviera en la misión principal de estas unidades, constituyendo una novedad para todos los que ese año se encontraban embarcados en esos pequeños pero eficientes buques. Por su parte, los argentinos

contaban con mejores medios para el ejercicio, materializados en dos lanchas rápidas de mayor tonelaje que las chilenas, un buque Aviso (semi-oceánico), un helicóptero y un avión de patrullaje aeromarítimo.

De acuerdo a los procedimientos internacionales de rescate, en cuyas operaciones participen medios navales de distintas dependencias, la unidad que primero llegue al lugar del siniestro asume el mando en calidad de Comandante Local del Área, lo que constituyó otra motivación en los buques chilenos y que en el afán de monitorear el ejercicio iniciaron el desplazamiento al área, ganando algunas millas en Longitud, permaneciendo en las cercanías de Puerto Toro, en la Isla Navarino, antes del inicio del ejercicio, para llegar primeros. A todo esto, se desconocía la ubicación de los buques argentinos participantes, sólo se sabía que operarían desde Ushuaia.

Quiso la naturaleza, que a medida se acercaba el inicio de las acciones, comenzara a desarrollarse un mal tiempo propio de esa zona, bajando violentamente la presión, aumentando el viento y negros nubarrones trayendo pesados chubascos de agua-nieve.



WPC *Fuentealba*, prestó servicios en la Tercera Zona Naval durante 32 años, de los cuales 29 fueron de apoyo a Puerto Williams y a las lanchas torpederas. Además, cumplió roles de patrullaje y control de tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales chilenas.

Fue dado de baja del servicio el 19 de junio de 1998, en Punta Arenas.

Llegado el Comex, a las 10:00 hrs, los buques chilenos bajo el mando del Comandante de la torpedera *Fresia*, comenzaron su desplazamiento hacia el Este, pero así como avanzaban, también avanzaba el desarrollo del temporal cuyo efecto más importante, la marejada, empezó a hacerse sentir en la navegación de los buques, que se esforzaban por mantener su rumbo pese a las malas condiciones del mar. Fue así como el buque más pequeño, la lancha *Tronador*, solicitó permiso por radio para devolverse y buscar aguas más tranquilas, ya que cada vez se hacía más difícil su navegación y el riesgo de zozobrar se estaba haciendo presente con fuerza, por lo que fue autorizado. Los dos patrulleros, se mantenían navegando cerca de la *Fresia*; sin embargo, el *Castor* fue el segundo buque en solicitar permiso para devolverse por riesgo. Simultáneamente (quizás por lealtad al Comando de Torpederas al cual pertenecía), el *Fuentealba* informaba que se mantendría navegando junto a la torpedera en demanda del lugar del siniestro. Desde esta última, se observaba lo difícil que se le hacía su avance al patrullero, pero se respetó la decisión de ese Comandante de seguir en la operación, atentos en todo caso a su navegación, para darle la orden de devolverse si fuese necesario. Realmente, no hubo que esperar mucho tiempo antes que el “Fu” pidiera el permiso para buscar aguas más tranquilas, lo que le fue otorgado sin demora.

Pero... y ¿qué pasaba en la torpedera? Por supuesto que las condiciones de navegación no eran también de las mejores, hubo que disminuir drásticamente la velocidad para evitar los golpes de mar sobre la proa, incluso hubo que parar un motor para disminuir aún más el andar. Milagrosamente, por decirlo de alguna manera, el buque avanzaba enfrentando las olas sin mayor riesgo de acuerdo a la apreciación del Comandante, (instalado en el Puente abierto junto a su Segundo Comandante, un

avezado Subteniente), pero sometido a fuertes cabeceos y balances que hacían muy incómodo el pasar de los minutos a la dotación, especialmente al buen cocinero que ese día tenía considerado unas “ricas y reponedoras pantrucas” (según él) para el almuerzo, las que a los primeros movimientos quedaron gran parte de ellas estampadas en los mamparos de la cocina, y aquellas que se salvaron y lograron mantenerse en la olla y posteriormente tragadas por algunos valientes, que decían que no se mareaban, después de un rato de continuos y cada vez mas fuertes movimientos, quedaron esparcidas por toda la cubierta del flamante buque y posteriormente barridas por las aguas y el viento, en beneficio de la fauna marina de esa zona austral. También se salieron de su sitio los congeladores de alimentos, la estantería interna, televisores y uno que otro mueble, pero... había una misión que cumplir y llegar al rescate de los náufragos.



WPC *Castor*. Construido en ASMAR (T) como goleta pesquera e incorporado al servicio de la Armada el 23 de marzo de 1971, como patrullero y apoyo a zonas aisladas en el área austral. Fue dado de baja del servicio el 31 de agosto de 1996.

Y así fue, arribando al punto de la última posición conocida de la balsa salvavidas, por radio, en frecuencias de HF , VHF y UHF, se informó a los cuatro puntos cardinales que la torpedera chilena *Fresia* había llegado al lugar del siniestro y asumía como Comandante Local del Área en las tareas de búsqueda y rescate. Ud. se preguntará ¿cuántas estaciones respondieron dando acuse de recibo a la señal emitida por la torpedera? Pues... nadie, señor, absolutamente nadie.

En estas condiciones, se aplicó el plan de rebusca en espiral para ubicar la balsa, pero pasaban las horas, llegó la noche y nada se encontró. En el intertanto, se llamaba por radio a las unidades argentinas para saber su situación y darles tareas en la rebusca aprovechando sus mejores capacidades oceánicas; después de varios intentos por fin respondió una torpedera trasandina, la que informó que se encontraba en Ushuaia y no se había movido de ahí desde el comienzo del ejercicio. Al preguntársele la razón por la cual no había zarpado (se supuso que podía haber tenido una falla) se escuchó en los parlantes del equipo de HF una frase, con el típico acento, que ahora pasado los años y en la tranquilidad de la oficina se empieza a encontrarle algo de razón. ¡¡“Pero vos sos loco que con ese tremendo temporal íbamos a salir”!! Después de esa repuesta, quedó claro que la torpedera estaba sola en la misión, en un mar poco amigable.

Pasó otro día, el temporal fue amainando y junto con ello se presentaron en el área el buque Aviso y el helicóptero argentinos, los que se sumaron a la búsqueda con resultados negativos. Cuando las esperanzas se agotaban, y se pensaba que la balsa se había hundido, el avión de exploración argentino que también se integró, recibió el informe de un mercante que navegaba por el estrecho de Le Maire con rumbo sur, del avistamiento de una balsa a la deriva en ese Estrecho frente a la isla de Los Estados, por lo que se le dispuso ampliara su búsqueda hacia esa área, comprobando efectivamente que se trataba de la tan buscada balsa con náufragos. Acto seguido, se despachó al buque Aviso a la recuperación de la embarcación, lo que se logró sin mayores dificultades.

¿Qué hacía la balsa flotando en un lugar tan alejado del punto y del área planificada? La respuesta se encontró cuando se hizo el análisis del ejercicio y del temporal que azotó la zona durante la operación, el viento alcanzó tan altas velocidades, y la mar fue tan gruesa, que la deriva de la balsa, hacia el Este, superó todas las tablas de probabilidades diseñadas para planes de búsqueda y rescate.

Dando por finalizado el ejercicio, la torpedera regresó a Puerto Williams, la misión finalmente fue cumplida con éxito, quizás no como se había planificado, es decir con un grupo de buques actuando bajo las órdenes de un mando central, desarrollando operaciones combinadas coordinadamente y trabajando todos en pos de un objetivo común, (y ojalá con buen clima), pero algunas veces la naturaleza depara sorpresas para demostrarnos que los hombres no podemos controlar todo y que hay circunstancias especiales en que por mucho que queramos hacer nuestra labor sin contratiempos, hay fuerzas superiores que nos obligarán a actuar en situaciones adversas y que en este caso dejó su huella tanto en el interior como en el casco de la torpedera, ... toda la pintura del sector de proa se había desprendido quedando la plancha desnuda, mostrándole a los que fueron a recibir al buque al muelle de Puerto Williams, que los que venían a bordo se habían enfrentado a la cruda naturaleza, saliendo victoriosos, una vez más, en el mar del fin del mundo.



LPC *Tronador*. Construida en Brasil, fue recibida en Chile en julio de 1980 y destinada al patrullaje costero en la zona austral.

Se hundió en Punta Arenas, durante un temporal, el 12 de agosto de 1995.

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Comandante de la PTF *Fresia* el año 1988 en el grado de Capitán de Corbeta y al año siguiente Comandante de la Flotilla de Torpederas en el grado de Capitán de Fragata.