



Noche en Bahía Willes

Enrique Cordovez Pérez*
Capitán de Navío

Durante los dos meses del conflicto desatado por Argentina, al invadir islas británicas en el Atlántico Sur, los buques de guerra chilenos permanecieron diseminados en sus fondeaderos del archipiélago austral. Una tarde de junio de 1982 fueron convocados por el mando de la Escuadra Nacional a la Bahía Willes de Isla Dawson. Era una tarde fría y oscura porque en latitudes altas, como las de Punta Arenas, el sol se pone muy temprano cuando llega el invierno.

La amplia bahía Willes se abre hacia el Sureste en el sector oriental de dicha isla, un poco más al norte de una ensenada de menor tamaño que cobija a la Base Naval de Puerto Harris. La isla Dawson ocupa un lugar estratégico contiguo al abrupto recodo del Estrecho de Magallanes, lo cual facilita el control de las naves que vienen desde el Atlántico por la Boca Oriental y las que ingresan desde el Pacífico por la Boca Occidental. Asimismo, provee un acceso expedito a rutas que conducen al Canal Beagle, la Isla Navarino y el Cabo de Hornos.

Bien lo sabían los indios alacalufes o kaweskar, nómades del mar, pues eran los únicos que disponían de embarcaciones capaces de navegar el Estrecho y, por lo tanto, controlar su territorio desde la citada isla. Entre los años 1887 y 1911 una misión salesiana de Italia obtuvo la concesión del gobierno de Chile y se estableció en la Bahía Harris para desarrollar su misión evangelizadora, pero no pudo evitar que hacendados ganaderos extinguieran a los Selknam.

A esa hora el agreste y difuso relieve de la costa no nos permitía vislumbrar vestigios de aquellos hechos ocurridos en épocas pasadas, por lo demás nuestra atención estaba centrada en cumplir las instrucciones de la Insignia (¹). El mando de la Escuadra nos comunicó que los cruceros deberían fondear con sus pesadas anclas y largas cadenas, mientras que los destructores y fragatas se podían abarload (²) a los primeros, para recibir los vitales suministros de vapor y electricidad, pudiendo apagar sus calderas y economizar combustible.

¹ Denominación habitual de la Comandancia en Jefe de la Escuadra

² Acción de amarrarse pasando espías al costado de otro buque



El Jefe del Departamento del Ingeniero se encontraba en el puente de mando y, al enterarse de las instrucciones que habían llegado por las líneas tácticas, se aproximó al comandante Pigafetta para preguntarle:

- Mi comandante, entonces ¿Apagamos el buque?
- Hum, mejor que no, mantenga las calderas embancadas ⁽³⁾

Completada la maniobra de ataque al costado de estribor del crucero Latorre y una vez trincada la maniobra de repetido, Jorge Dunhill, en su doble condición de Jefe de Departamento de Operaciones y oficial navegante, permaneció en el puente dibujando el radio de borneo que tendrían ambos buques y la distancia de seguridad mínima que deberíamos mantener a los acantilados en la costa. Todo lo cual se lo comunicó al teniente Pereira, a quien hizo llamar al puente, ya que era el oficial que se estaba recibiendo de la guardia de puerto.

Participaba de esta escena esperando que se diera la instrucción de cesar las comunicaciones por la Primaria Táctica, a mi lado el cabo segundo navegante González, quien integraba la guardia entrante, había estado muy atento a las instrucciones de mi compañero de curso. De observaciones agudas y formas militares un tanto relajadas, González no era precisamente un marino de calificación sobresaliente, pero nada se podía objetar a su desempeño.

El capitán Villalobos, en su condición de jefe de cámara, invitó al Comandante para que arrancara con todos los oficiales. En un grato ambiente de camaradería y amena conversación compartimos las anécdotas ocurridas durante los dos meses de aislamiento, en los cuales seguimos con expectación las acciones bélicas y consecuencias políticas del conflicto en el Atlántico Sur. No faltaron las típicas bromas y algunos chistes, ni tampoco los sesudos comentarios. El Comandante se retiró temprano y hasta los más reacios se fueron sus camarotes en una noche que suponíamos iba a ser tranquila.

El último en irse a fondear a su camarote fue el oficial de guardia, quien posteriormente nos contó que había subido al Puente a verificar la posición del crucero y de nuestro buque en esta bahía. Había comprobado que el radar de navegación estaba encendido y le había dado expresas instrucciones al navegante de guardia de 0 a 24 horas para que, en el caso que disminuyera la distancia de seguridad fijada por el teniente Dunhill, le llamara de inmediato al camarote, a la hora que fuese. Hecho esto se fue también a dormir.

³ Cañerías mantienen su temperatura al quedar alimentadas de vapor condensado



Ya sea porque el Latorre no había fondeado suficientes paños de cadena para darle más peso al ancla o porque el tenedero de fango a una mayor profundidad no era suficientemente consistente, el hecho es que el efecto combinado del viento y la corriente hicieron garrear ⁽⁴⁾ al crucero Latorre, arrastrando al destructor Riveros que estaba abarloado a su costado. El primero en detectar el peligro fue el Cabo González quien se dio cuenta que el punto del radar que reflejaba la posición geográfica de ambos buques disminuía progresivamente la distancia que habían mantenido respecto de la costa de Bahía Willes.

Pese a las precisas instrucciones recibidas del Pelao Pereira, el cabo González no le llamó por teléfono a su camarote, sino que hizo algo mucho mejor. Tomó el micrófono del sistema de amplificación general del buque y dijo:

- Emergencia, emergencia, emergencia, cubrir puestos de repetido...

Todos saltamos de las camas y, vestidos como pudimos, fuimos corriendo a los puestos de repetido. El Comandante fue uno de los primeros en llegar al Puente de Mando donde cada cual iba activando los equipos necesarios para manejar la situación. Desde el alerón de estribor se podía apreciar que la popa del crucero se estaba golpeando en los roqueríos, pero el destructor todavía estaba indemne ya que por su menor eslora ⁽⁵⁾ se mantenía alejado de las rocas.

Las primeras comunicaciones fueron obviamente con las partidas de cubierta para que se aprestaran a largar las espías que nos mantenían amarrados al Latorre, una vez que se diera la orden de dar avante. Las embarcaciones que estaban en el agua deberían correr su propia suerte, lo principal era evitar que nuestro buque sufriera los daños que estaban afectando al crucero.

La orden del Comandante fue: ¡Ambas máquinas un tercio avante!

La insólita respuesta del ingeniero de guardia, a través del intercomunicador con la sala de máquinas, dejó a todo el mundo perplejo:

- Mi comandante, la normativa de la Dirección ⁽⁶⁾ dice que no podemos conectar vapor a las turbinas mientras no hayamos terminado de purgar todo el circuito...
- Métase su directiva por donde mejor le quepa. Repito, ambas máquinas un tercio avante

⁴ Circunstancia en que el buque no queda fijo porque el ancla resbala sobre el fondo

⁵ Longitud de un buque medida entre los extremos de proa y popa de su estructura.

⁶ Dirección de Ingeniería de la Armada



Y así fue como el Riveros largó espías y lentamente se fue alejando de un peligro que había estado demasiado cerca. El remolcador de la Escuadra vino en auxilio del crucero que, como un animal herido, pudo al fin ser rescatado de sufrir daños mayores y de un eventual naufragio.

El héroe de esa sombría noche en Bahía Willes había sido el cabo navegante González. Su valiosa iniciativa fue reconocida en formación general frente a toda la dotación y consignada posteriormente en su hoja de vida la capacidad que tuvo de tomar la mejor decisión frente a una emergencia.

Sin perjuicio de lo anterior, la decisión del Comandante de mantener las calderas embancadas en vez de apagarlas, hizo posible que las máquinas del Destructor Riveros reaccionaran en un corto lapso, para que el buque pudiera seguir operando y cumplir importantes tareas en la Escuadra.

*Ingeniero en Armas (ACAPOLINAV) Magíster en Sociología (PUC).