



UNA VISION "desde adentro" de la "travesía de la "Esmeralda" por tres mares del mundo, contiene este primer envío de nuestro Enviado Especial Luis Alberto Ganderats, quien se embarcó en Valparaíso junto a los guardiamarinas y grumetes que hacen su crucero de instrucción. Es lo que podría llamarse la "fisiología de un viaje", porque capta la vida de a bordo en toda su dinámica y propósitos, desde la diana hasta el toque de silencio, desde la arriesgada peripecia en el velamen selvático de la "Dama Blanca" hasta la pintoresca y humorística evocación del Dios Eolo, el agua racionada y el huracán copioso, la risa y el estudio complicado, el ascenso por los palos y la "bajada de las estrellas". A medida que se lee la crónica va apareciendo una imagen ignorada y reveladora de lo que es en realidad un crucero de instrucción, cuyas diversas alternativas, con bajadas a tierra, irá dando a conocer la "Revista del Domingo" a través de las crónicas de su Enviado Especial.

AFERRANDO VELAS: Primero demoraban una hora. Con la práctica la operación se reduce a 15 minutos.

TRABAJO: 14 horas diarias de labor incluyen estudios, incendios, hombres al agua, bajada de estrellas, cuasihundimientos y 2.750 metros cuadrados de velas blancas para domar. Con mar fuerte, el mareo es casi general.

AMENIDADES: Matinés infantiles, rondas, disfraces. Conspiración con los dioses paganos. Huelgas victoriosas por la mejoría del "rancho". Fraternidad.

LA RUTA: 205 días fuera de Chile. De ellos, 153 transcurren en alta mar, 17 anclados en puerto y 35 repartidos en tierra firme española, francesa, griega, egipcia, israelí, turca, venezolana y colombiana.

EXPERIENCIA: Zarpan como "marinos de escuela" y regresan convertidos en expertos lobos de mar.

—Estaba dándole a los platillos en la marcha de "La Dama Blanca" cuando llegamos a Valparaíso. De repente descubrí a mi mujer y a mi hijito entre ese gentío inmenso. El niño me hacía señas y yo escuchaba que gritaba: ¡Papá, papá...! Hasta ahí, aguanté: se me anudó la garganta y seguí tocando con la cabeza metida en el pecho para que no me vieran llorar.

Así es la emoción y la felicidad del buque que llega, relatado con palabras simples por un marino que hizo otra vez el viaje.

En los momentos en que se escribe este reportaje el buque "Esmeralda" navega por las aguas del Caribe. Ya estuvo en Panamá —en la primera recalada— y luego visitará Puerto Rico, España, Francia, Italia, Grecia, Egipto, Israel, Turquía, Argelia, Venezuela, Colombia. En un mes de navegación se ha estado sólo tres días en puerto. Durante este decimotercer crucero la nave permanecerá 205 días fuera de Chile. Sólo 52 días en puerto. De estos 52, la dotación bajará a tierra únicamente 35. Los demás días se realizan guardias y se atienden las visitas a bordo. En los largos 150 días de navegación la vida en el buque-escuela se sumerge en un cielo de misterio. Muchos ven en este crucero de instrucción un mal simulado viaje de placer que efectúan oficiales, grumetes y guardiamarinas. La realidad es diferente.

La jornada comienza a las 7 de la mañana, incluso los domingos. Finaliza después de las 9 de la noche.

¿NAVEGACION ANACRONICA?

Una sonrisa de escepticismo despierta muchas veces al "Esmeralda" cuando deja los puertos chilenos. Algunos piensan: "Muy

lindo el buque; deja siempre bien a Chile, es cierto. Pero no creo que sea lógico navegar a vela cuando existen cohetes intercontinentales, la energía atómica permite velocidades de miles de kilómetros por hora y nadie va a una guerra con buques veleeros poco más modernos que los de Colón".

Pero el comandante Hugo Oyarzún Ramm, capitán de fragata, 24 años de vida marinera, ex comandante del "Cochrane" y de la "Covadonga", piensa que la historia no ha derrotado al "Esmeralda". Dice:

—Si se quiere formar verdaderos marineros, hombres de mar por excelencia, capaces de navegar guiándose por las estrellas si es necesario, aprovechando los vientos y mareas en diferentes mares y climas, hay que darles a los futuros oficiales, suboficiales y tripulantes una instrucción práctica intensiva en el propio terreno: el mar. Este es el único medio. Guardiamarinas y grumetes no hacen un viaje fácil. Durante toda la travesía estudian, rinden pruebas, hacen duras maniobras, duermen y se distraen lo indispensable. En siete meses los transformamos en hombres de mar. Al principio les resulta duro, pero pronto se acostumbran al régimen de vida.

CHUBASCO EN EL "DORMITORIO"

Los calores que sufre la dotación del "Esmeralda" —esta vez 20 oficiales, 46 cadetes, 223 tripulantes, un oficial peruano invitado y el periodista que escribe esta crónica— es algo que también se desconoce. Cuando pasa por los trópicos y los mares del Pacífico desde el norte de Perú, la graciosa "Dama Blanca" usa desodorante por litros, toma muchas bebidas refrescantes al día, sus hombres duermen sobre cubierta, sufre calores de hasta 46 grados a la sombra y humedades que se acercan al 100 por ciento. Todos a bordo llevan pantalones cortos o

291 hombres solos con

la dama blanca



SOLEDAD: Un mes sin tocar puerto y sin recibir cartas.



delgados, camisetas de manga corta o sin mangas, y soportan racionamientos de agua en veintidós horas y media de las 24 del día. Las poderosas máquinas del buque se convierten en calefactores endemoniados.

Durante la noche es imposible dormir en los camarotes de oficiales y en los entrepuentes (dormitorios colectivos) de cadetes y tripulantes. Las comidas se sirven a bordo. Todos suben en la noche sus colchones a cubierta, y mientras una tercera parte de la dotación monta guardia, el resto duerme. De repente se escuchan voces de alarma, gritos, pitazos. Algunos trancos apresurados. ¡Se acerca un chubasco! ¡Todos abajo! En el radar se captan miles de puntos blancos que son gotas de agua que se acercan amenazantes. En pocos segundos se produce una estampida de hombres jóvenes y maduros llevando a cuestras sus colchones y ropa de cama. Se confunden oficiales con *chanchos* —marineros de máquinas—, cadetes con oficiales. Un fuerte viento anuncia la vecindad de nubes negras, que antes de un Jesús tapan el cielo. Algunos se asoman por las claraboyas y puertas esperando el chubasco. La atmósfera vuelve a aclarar. El chubasco no cae. Lentamente van apareciendo de nuevo los colchones. Cerca de 200 hombres vuelven a acostarse con cara de trasnochados. Un cuarto de hora más tarde todos duermen. Pasa una hora. Dos horas. ¡Nuevas voces y pitos! Se acerca otro chubasco. Los más prudentes alzan resignadamente sus colchones y vuelven a bajar a la cubierta inferior con paso de carga. Otros, muy somnolientos como para recordar el cuento del lobo, siguen acostados. Vuelve a llegar un fuerte viento refrescante. "¡Qué rico!". Las nubes negras aparecen amenazadoras. "Pasarán de largo. Yo no pico otra vez"... Una, cuarenta, dos mil, cincuenta mil gotas. En un corto segundo. No alcanzan a

arrancar. Pasan la noche en blanco y empapados.

TRABAJO A BORDO

Una de las más pesadas y completas labores las cumple el grupo de 46 guardiamarinas y 78 grumetes que hacen un viaje de instrucción. Los guardiamarinas cursan el 5° año de estudios. Trece de ellos ingresaron a la Escuela Naval el año pasado o se cambiaron de la rama de ejecutivos a la de infantes de marina o a Abastecimiento. El mayor de los cadetes tiene 22 años. El promedio es de 19, pero tres tienen 18 y dos —Carlos Ruiz Artigas y Horacio Justiniano— se embarcaron con sólo 17 años. El 70 por ciento domina el inglés y el mejor alumno ("primera antigüedad" según el uso naval), Walter Berlinger, sabe además alemán. Las profesiones de los padres son variadas: 10 son oficiales de marina; 9 empleados; 8 profesionales universitarios; 5 comerciantes; 4 industriales; 3 oficiales de ejército; 2 técnicos; un músico. Dos tienen a sus padres fallecidos.

La jornada de trabajo de los guardiamarinas continúa a menudo aun después de las 10.30 de la noche. Siguen en el buque su curso normal de clases, pruebas, exámenes, conferencias, trabajos prácticos y además deben ofrecer durante el viaje dos charlas a sus compañeros y oficiales. Una de las charlas debe versar sobre cualquiera de las rutas marítimas que se seguirán y otra sobre temas generales: Chile y el cobre; guerra de Corea; problemas limítrofes en el Canal Beagle; proyecto Gemini y Apolo; la ALALC; la industria petroquímica; la pintura española; la Revolución del 91; las Naciones Unidas; la Independencia de Venezuela; la industria pesquera en Chile; el Canal de Suez; los estados africanos; la Legión Extranjera y otros.



COQUETERIA: Antes de entrar a puerto, "El Esmeralda" se deja retocar.

Mediante clases teóricas y prácticas aprenden a ubicarse en el mar utilizando los astros y planetas; reciben instrucción sobre gobierno del buque, meteorología, higiene, problemas morales y sexuales, oceanografía. Todo esto combinado con maniobras marineras de todo tipo (en 15 días las maniobras que demoraban una hora se terminaron efectuando en 15 minutos). Deben trepar junto con los grumetes varias veces al día a los palos, bajar y subir los 2.750 mts² de velas, realizar guardias diurnas y nocturnas. En las primeras horas del amanecer y en las últimas del día, los guardiamarinas suben a cubierta con sus complicados sextantes a "bajar estrellas". Esta sugerente labor no es otra cosa que guiarse por los astros y planetas para dar una ubicación exacta del buque. Es lo que el marino llama "navegación de altura".

Los 85 grumetes que hacen el viaje de instrucción reciben 3 horas diarias de clases y tienen certámenes semanales. Estos jóvenes, de 15 a 17 años, son adiestrados en maniobras, confección de nudos, competencia de boga y en el uso del pito mariner. Siguen cursos profesionales, que son perfeccionados, cuando regresan, en la Escuela de Especialidades de la Armada: electrónica, máquinas, electricidad, navegación, radar y comunicaciones.

HOMBRE AL AGUA

En otras horas del día, grumetes y guardiamarinas, dirigidos por oficiales y contramaestres, simulan zafarranchos de incendio o de "hombre al agua". Todo el contingente se ubica en sus puestos. Se arrian los botes y chalupas en pocos minutos o se

echa a andar toda la máquina contra incendios. Cuando se efectúa la maniobra "hombre al agua" se lanza un monjete de trapo o una caja de cartón al mar, y en pocos segundos un guardiamarina está en el extremo del palo más cercano de popa indicando a los botes de salvamento la ubicación del *hombre caído*. Cerca de una veintena de guardiamarinas o grumetes en cada bote y chalupas rema en dirección al hombre en peligro, en nerviosa carrera contra el mar, no siempre tranquilo. El buque es detenido lentamente y unos minutos más tarde queda quieto esperando la llegada de los botes con el "hombre" que es subido a bordo. Esta maniobra se realiza una vez al día durante gran parte del trayecto.

Dos botes llenos de guardiamarinas y grumetes llevando lo mínimo para subsistir son dejados en alta mar durante 12 ó 14 horas. Mantienen comunicación con el buque mediante la radio, la cual funciona con electricidad que se produce con un procedimiento manual durante el experimento. Esta maniobra, llamada de *supervivencia*, controlada con prudencia desde el buque, enfrenta al joven a la dura contingencia de un abandono forzado por incendio o hundimiento. Los oficiales jóvenes que tienen fresca en la memoria esta experiencia piensan que con una vez basta y sobra. No la creen digna de repetirse... Esta vez se hizo frente a la isla colombiana Malpelo. También se realizan abandonos del buque en forma masiva para casos de emergencia; maniobras defectuosas de gobierno de la nave, las que deben ser corregidas por los estudiantes, y maniobras de prevención de huracanes y chubascos.

291 hombres solos con la dama blanca



LOS MAREADOS: Toman aire en cubierta sin auxilio médico. El doctor Hugo Sierra fue el que se sintió peor.



MATINEE INFANTIL: Las guaguas son guardiamarinas. Edad promedio, 19 años. Pero hay un decano de 22 y un Benjamín de 17.

LA MASCOTA: Una tortuga atrapada en la isla Malpelo, en aguas colombianas.



BAUTIZO: De cabeza al agua, varias chinas descomedidas y el iniciado logra arrancar.



MUNDO RARO: 291 varones que incluso deben coser, zurcir y cocinar.

la fiesta a bordo

A bordo de la "Esmeralda", Especial para la "Revista del Domingo"

Pero los días de diversión o descanso son ampliamente saboreados por toda la dotación. Los domingos los cadetes ofrecen veladas artísticas, en que los personajes representados recuerdan sin gran esfuerzo de imaginación a los oficiales instructores, a sargentos y los cabos más estrictos o conocidos. Un conjunto de música folklórica, que dirige el guardiamarina Jaime Bascuñán, hermano de Willy Bascuñán, ganador del Festival de la Canción de Viña del Mar, interpreta música chilena e internacional. Se efectúan "exposiciones de pintura moderna", en las cuales se presentan dibujos hechos con cuatro garabatos, que representan a las figuras o a las situaciones típicas del buque. Durante el primer mes de navegación se realizó una *matinée infantil* en el comedor de los guardiamarinas. Se pudo ver a enormes guaguas de 20 o más años vistiendo trajes infantiles, mientras bebían cerveza y fumaban gruesos cigarros o cigarrillos. Después de comerse la torta... salieron a jugar al patio. En cubierta hubo rondas infantiles con la *niña María* y otros juegos de niños. El Jefe de Estudios, capitán Guillermo Villarroel, hizo las veces de tolerante nodriza.

Este tipo de expansión es bien mirado por los oficiales, y el comandante, quien felicitó por el "buen espíritu"; pero el más satisfecho es el doctor Hugo Sierra, oficial encargado de la salud, porque las navegaciones dilatadas pueden provocar problemas mentales y aumentar la agresividad. El buen ánimo aleja los peligros.

AZOTES AL PALO

El resto de la dotación tiene también sus ceremonias y diversiones. Siguiendo una antigua tradición pagana de los marinos, cuando falta viento —que en general en este viaje ha estado mejor que lo previsto— y el velero no avanza, se recurre a un curioso expediente: azotar uno de los palos del buque para pedirle al dios de los vientos, Eolo, que dé más velocidad al buque. La primera semana de marzo se realizó una ceremonia de azote

del palo mesana. A las 8 de la noche apareció el sargento Sergio Gálvez, antiguo marino, de robusto físico y grueso bigote, llevando entre sus manos una larga cuerda. Con ella azotaría al mesana. Lo seguía una alegre murga con varios instrumentos y marinos disfrazados. Uno de ellos vestía como sacerdote y mediante un escobillón de baño "bendecía" a los espectadores. El agua *bendita* había sido sacada del mar. En seguida comenzó el diálogo entre el maestro de ceremonia (otro tripulante) que mediante un megáfono hablaba con el dios Eolo, quien —escondido entre las sombras— hablaba desde el extremo del palo a más de 40 metros de altura.

—Eooooo, Eooooo, en nombre del comandante del buque, capitán Hugo Oyarzún Ramm, vengo a solicitarte que nos des más viento.

—(Una voz lejana) ¿Cuánto quieereees?

—¿Qué velocidad quiere, mi comandante?

—17 nudos (el record de la nave es 18)...

—Ya se estáaan tiraaando. Pero no impooooortaa. Yo, dios Eooooo, se los concedo.

De esta manera el diálogo se prolonga por 10 minutos, durante los cuales el dios recibe otras peticiones más domésticas, precedidas por tres latigazos al mesana: que mejore el rancho (comida); que no se hagan descuentos a los sueldos; que el capellán (pescador empedernido pero frustrado) logre atrapar un tiburón o "tiburcio", como lo llaman en lenguaje marinero; que las dianas se toquen más tarde y otras por el estilo. Al finalizar la ceremonia es el momento en que sufren los incautos. Se anuncia solemnemente que la petición hecha a Eolo está por cumplirse y que luego vendrán vientos y con los vientos... llega la lluvia. Algunos "chispas" —marinos expertos en máquinas— y "bueyes" —marineros de cubierta— empapan a los concurrentes, desde el comandante para abajo, con gruesas mangueras, escondidas en botes empotrados a bordo. La falta de luz impide escapar rápidamente y se produce gran confusión. Al otro día el velero ya no muestra sólo sus velas blancas moviéndose al sol, sino que prosaicas piezas de ropa cuelgan también de los palos y cordeles.

La navegación continúa.

iccionario de actualidad

INTERNACIONAL, la: Nombre dado a diversas organizaciones que se formaron en el pasado con el propósito de ganar y dirigir el esfuerzo de los grupos empeñados en el reemplazo del sistema capitalista por el socialista.

La Primera Internacional fue fundada en Londres en 1864, luego de los contactos hechos dos años antes entre obreros ingleses, alemanes, franceses e italianos con motivo de la Exposición Internacional efectuada en esa ciudad. Grupos revolucionarios como la "Alliance des Justes" de Louis Auguste Blanqui, la "Giovane Europa" de Giuseppe Mazzini y la "Bund des Komunisten" de Marx y Engels, habían creado el clima propicio para la formación de un organismo internacional revolucionario.

La Primera Internacional se transformó en un foro para la discusión de doctrinas y tácticas, hasta su muerte. La debilidad primero el sangriento fracaso de la revolución de París conocida como "La Comuna" (1871), que Marx, a nombre de la Internacional, apoyó sin reservas, en tanto que socialistas de otros países la criticaron por su violencia y forma. Un año más tarde la organización se dividió entre seguidores de Marx y Bakunin, este último un aristócrata ruso, ex miembro de la Guardia Imperial zarista, de intensa actividad revolucionaria, tornado anarquista. Los bakuninistas perdieron por estrecho margen una votación decisiva (su jefe fue expulsado), lo que les movió a retirarse para fundar una nueva organización internacional revolucionaria que se conoció más tarde como I.W.W. (International World Workers) y que permaneció activa hasta la guerra civil española. Marx trasladó a Nueva York la sede de la Internacional, que expiró en 1876.



LENIN, fue uno de los miembros de la Segunda Internacional.

La Segunda Internacional, fundada en París en 1889, tuvo entre sus miembros destacados a Lenin y Rosa de Luxemburgo.

La Tercera Internacional la formaron los soviéticos apenas alcanzaron el poder en Rusia, y funcionó más tarde, bajo la sombra de Stalin, con el nombre de "Comintern".

Los trotskistas, enemigos acérrimos del stalinismo, se consideran pertenecientes a la Cuarta Internacional, de existencia puramente simbólica.