CANALES AL SUR DE CHILE

Capitán de Corbeta
Eduardo Lazo King

Al recorrer los canales interiores del sur de Chile, resulta imposible dejar de apreciar la belleza de estos fiordos y, a la vez, en el peligro que encierra su navegación para las embarcaciones que lo cruzan. Tratemos de imaginar el valor y la sapiencia de los antiguos navegantes para atreverse a ingresar a ellos en naves de madera calafateadas por grasa animal y propulsados por el antojo del viento. Uno de sus más famosos exploradores fue Sarmiento de Gamboa, que llegó a establecer, en 1700, las coordenadas precisas del Golfo de Penas.

Las primeras expediciones realizadas en los canales fueron hechas por ingleses y por españoles; de ahí que los nombres de las diferentes islas y canales tengan este origen. Durante estas travesías, las situaciones que ocurrían también eran merecedoras a la colocación de nombres poco comunes, como en el Canal de La Última Esperanza; por ser éste la última oportunidad de salir de un laberinto que tuvo por mucho tiempo en angustia a los marinos españoles; o la Isla del Hambre, por ser éste el lugar en donde quedaron colonos españoles, que al no poder ser abastecidos de comida a tiempo, fueron encontrados muertos por falta de alimentos.

La navegación por los canales se inicia por el norte, en el puerto de Ancud, y termina en el extremo sur del continente, al ingresar a aguas sub antárticas en el Paso Drake, para los buques que se dirigen a la región antártica, y en el Océano Atlántico para los que se dirigen al lado oriental del continente. Su ingreso es restringido para los buques de determinado calado, los cuales por su gran tamaño tienen que ingresar más al sur directamente por el canal de Beagle.

Los buque más pequeños deben escoger este ingreso debido a que su abrigo los protege de los fuertes temporales en dirección suroeste que golpean las costas del sur del Océano Pacifico.

Navegación en canales y estrechos

La navegación en estrechos y canales es una de las partes más delicadas e interesantes del arte de navegar, en el que la práctica y espíritu de observación, rapidez y exactitud, ojo marinero y conocimiento de la geografía náutica por parte del navegante, son exigidos al máximo.

En la navegación de canales no se puede mantener una actitud contemplativa para ver qué sucede; hay que extremar las medidas precautorias, aplicar todos los métodos de navegación, adelantarse a los hechos, prevenirlos, hacer gala de un estricto y serio celo profesional.

Pautas a considerarse al navegar por canales y estrechos:

1°. Verificar el funcionamiento de la caña y servomotor (antes de ingresar a un paso angosto, probar la caña con caídas francas a ambas bandas en una zona donde el espacio permita la maniobra).

2°. Elegir y reconocer puntos de una misma costa y, mediante dos o más demarcaciones, situar la nave.

3°. Emplear las enfilaciones de balizas que se han instalado en la costa.

4°. Gobernar la nave mediante el uso de puntos de referencia por proa.

5°. Navegar sobre la derrota recomendada en las cartas.

6°. Situar el buque y controlar "la distancia a pasar" de los puntos más sobresalientes de la costa. (Tener en cuenta que en las cartas chilenas estas distancias están dadas en cables, 1 cable = 0.1 milla o 186 mts.)

7°. Descartar la navegación "al ojo".

8°. Navegar siguiendo la línea de sonda de la carta, sin descuidar el posicionamiento continuo del buque.

9°. Emplear el radar como ayuda a la navegación.

10°. Hacer uso del ecosonda.

11°. Situar el buque a intervalos iguales de tiempo que le permita tener un control exacto de la velocidad efectiva. Verificar esta velocidad tomando tiempo al pasar a la cuadra de balizas cuyas distancias figuran en las cartas.

12°. Mantener una buena vigilancia al exterior.

13°. No emplear el método de posición por satélite, el cual no brinda una mayor exactitud compatible con lo requerido en los Canales.

14°. Preparar el punto de caída con marcaciones visuales y distancias de radar a puntos notables.

15°. Estudiar la navegación de los diversos canales y pasos.

16°. Elaborar un cuadro de distancias entre puntos conspicuos que le permitan controlar su velocidad sobre el terreno permanentemente, a fin de calcular la llegada del buque a las angosturas en la mejor hora de luz y de marea que permita el paso seguro por dichas angosturas y malos pasos.

Navegación por malos Pasos y Angosturas.

Si bien el tránsito por los canales es, por lo general, de mucho cuidado, hay ciertos lugares denominados malos pasos o angosturas, donde se debe tener especial celo en su tránsito. A continuación se detallan los siguientes:

- Canal Chacao (Lat. 41°48'S; Long. 73°30'W).
- Angostura Inglesa (Lat. 48°50.5'S; Long. 74°27'W).
- Angostura Guía (Lat. 50°44'S; Long. 74°31'W).

a) Canal Chacao (Lat. 41°47'S; Long. 73°35'W)

El canal mencionado, al que da su nombre el pequeño puerto de Chacao, situado en el lado sur de la entrada oriental del paso, separa la costa suroeste de la provincia de Llanquihue (o el continente) de la costa norte de la Isla Grande de Chiloé y comunica el golfo Coronados con el ángulo noroeste del golfo de Ancud. Mide el canal en cuestión 14 millas de largo en dirección media 283° - 103° entre las puntas Chocoi y Coronel; su ancho varía desde poco más de 1 milla, que mide en la zona de la roca Remolinos, hasta la distancia de 2 1/2 millas que separa las puntas Lenqui y Pegueñún. Al occidente de esta última punta, cambia la costa bruscamente al SW. para formar la bahía de Ancud.

El Canal Chacao, por su profundidad, es apropiado para la navegación de buques de gran porte y calado, pues aunque hay en él varios arrecifes y bajos insidiosos, quedan pasos francos por donde pueden las naves y embarcaciones llevar su derrota con las debidas precauciones para evitar dichos peligros.

b) Angostura Inglesa (Lat. 48°50'S; Long. 74°27'W)

Se denomina así a la continuación del Canal Messier hacia el sur en una extensión de 11 millas, comprendidas en la extremidad norte entre la isla Cavour y el islote Hardwood, situados en la entrada norte del paso del Indio hacia el Suroeste de la punta Halliday.

La Angostura Inglesa presenta dificultad sólo en el paso de la Isla Medio Canal

y, aun allí, que es la parte más angosta del canal, de un cable de ancho (0.1 milla), no hay peligro, a no ser que se vaya con la marea y viento en popa, en cuyo caso nunca debe emprenderse el cruce del paso, sobre todo si el viento es fuerte. En esta parte las corrientes de marea tiran comúnmente 6 nudos y, como el canal es sinuoso, se recomienda siempre durante las sicigias esperar la hora de la estoa (marea muerta).

No se navegará este paso con naves cuyas esloras máximas sean superiores a 180 metros. Antes de cruzar la angostura, el buque debe anunciar su paso por radio VHF en canal 16 y en 500 Khz. con el fin de evitar su encuentro con otro buque de vuelta en la Angostura. Se recomienda que el paso de esta angostura se realice con luz del día.

c) Angostura Guía.- (Lat. 50°44'S; Long. 74°31'W) Carta 914

Fue llamada así por el nombre de la embarcación que llevó a Sarmiento de Gamboa en su viaje de exploración (1582). La angostura Guía se forma entre la isla Chatham y la de Hannover, y comunica el canal Inocentes con el Canal Sarmiento. La angostura tiene como 8 millas de largo, y de 6 a 12 cables de ancho (0.6 a 1.2 millas), excepto en su extremo NW. -entre la isla Guard y la punta Porpoise- en donde la anchura disminuye como a 2 cables (0.2 millas), pero sin peligros, porque la orilla de ambas costas son acantiladas.

Es indudable que, a pesar de las muchas fotografías o filmaciones que podamos tener de estos canales la sensación de su paso es indescriptible y quedara siempre en nuestra memoria.

