

Temporal en Valparaíso

Por

ARIES

Cuando recalamos a "Pancho" en la mañana del último 18 de agosto no faltó el comentario respecto al pronóstico del tiempo.

—Creo que el tiempo nos acompañará esta vez y podremos pasar tranquilos estos 5 días en puerto— comentó un oficial en la Cámara.

—En efecto— dijo el Piloto —; el tiempo ha estado muy malo este año, pero habiendo sobrepasado mediados de agosto, espero que el Norte no nos jugará una mala pasada.

—No olvidemos el 15 de agosto de 1965, cuando se hundió la "Janequeo"—recordó el comandante y puntualizó las consecuencias lamentables de ese temporal.

—Bueno, comandante —dijo el 2º— pero por lo menos ahora el barómetro está alto y estable. Creo que tendremos suerte esta vez.

Así, poco después de mediodía de aquella hermosa tarde de agosto nos fuimos todos a casa con absoluta tranquilidad y confianza.

Al anoecer una fina lluvia cayó sobre Valparaíso. El barómetro, que se había mantenido estacionario en 1014 mil bares hasta mediodía, bajó 4 milibares en las seis horas siguientes. A las 18 comenzó a subir, alcanzando 1013 milibares a las 22 horas, empezando a bajar nuevamente a las 22.30. No había viento. A las 23 horas nuevamente las

estrellas rompieron la obscuridad de la noche dándonos la confianza necesaria para dormir tranquilos.

A medianoche, el barómetro —que había bajado 3 milibares— empezó a subir. ¡Qué bueno! Una última mirada al cielo. Sin novedad. Todo tranquilo y en calma. ¡Buenas noches!

Faltaba poco para la una de la madrugada cuando el viento Norte empezó a soplar. Antes de 10 minutos alcanzó a 30 nudos y levantó violenta marejada en la bahía.

Los Oficiales de Guardia de los buques, que se habían retirado a sus camarotes después de la ronda de medianoche, fueron despertados y procedieron a comunicarse —por cualquier medio— con sus respectivos comandantes, a fin de informarles de la imprevista situación.

El crucero "Latorre", acoderado al molo por fuera y fondeado con ocho paños de cadena, se fue hacia atrás apoyando su popa sobre el molo, afortunadamente sin consecuencias serias. El Jefe de Servicio del buque —un teniente 1º— ordenó largar rejeras, espías y coderas a popa, viró cadena hasta el 7º paño, fondeó la segunda ancla y ordenó calentar máquinas de inmediato. Desde ese momento, el buque se mantuvo casi paralelo al molo, superando la situación de peligro inminente en que se encontraba.

Todos los comandantes de los buques surtos en el puerto fueron avisados. El

comandante del destructor "Cochrane", recibió el informe a las 01.15 horas mediante un mensaje escrito que decía: "Avisó Of. de Gdia. "Latorre" que el buque se está viniendo contra el molo debido a viento arrachado de hasta 30 nudos. Solicita se ponga en contacto inmediato con el buque por radio o teléfono. Fdo. Of. de Gdia. Fuerte Vergara".

¡Dios mío! ¿Qué había pasado? Pero si el "Cochrane" estaba en su sitio, por el lado sur del molo y protegido por el petrolero "Almirante Montt", de modo que en ningún caso podría estarse golpeando contra el molo. Pero el mensaje lo decía claramente. En resumen, vestirse en 2 minutos y salir "disparado" hacia el puerto.

¿Qué pasó aquella noche? Largo sería relatar todos los detalles, pero un resumen de los principales acontecimientos podría ser útil para formarse una impresión general de lo que es pasar una "noche de perros".

Desde luego, el "Cochrane" estaba absolutamente seguro y el mensaje había sido, evidentemente, mal recibido.

Eran como las 2 de la mañana. El viento arrachado alcanzó hasta 40 nudos. Todos los buques alistaron máquinas con el personal de guardia. El Jefe de Servicio de la Escuadra hizo aclarar todos los automóviles del molo. Hubo uno, sin embargo, que no pudo ser movido por estar frenado y enganchado. Su dueño —un sargento del "Prat"— estaba franco y se había llevado las llaves.

El panorama general se apreciaba bastante malo. El viento se había establecido del NNW y arreciaba cada vez más. Había 3 ó 4 embarcaciones al garete, derivando hacia las rompientes, cerca de la Casa de Botes. Algunas balleneras y motores tripulados navegaban en medio de fuerte oleaje tratando de remolcarlas a sitio seguro. Por experiencia, todos estaban conscientes de los riesgos. La caída de un hombre al agua en ese mar alborotado y de noche significaba simplemente, hombre muerto...

El Bote Salvavidas —cumpliendo con el deber que se ha impuesto— inspeccionaba los buques mercantes fondeados y transportaba a oficiales y tripulantes. Sin embargo la marejada no permitía abordar ninguna nave fuera de la poza.

El oleaje era violentísimo y los riesgos de pérdidas de vidas eran demasiado elevados para que se justificara efectuar maniobras excesivamente arriesgadas, salvo que ello fuera imprescindible.

Los buques mercantes hacían sonar sus estridentes sirenas llamando a sus tripulantes francos, posiblemente en el Barrio del Puerto. Algunos habían cambiado de fondeadero. Otros habían reforzado espías. Los remolcadores "Tiburón" y "Ultramar 2" atendían todos los llamados dentro de la poza. Un verdadero gigante, el mercante "Golden Spear", de los registros de la Prudential Lines, hacía sonar insistentemente su sirena. Estaba muy descargado, atracado a los sitios 4 y 5 y la resaca lo estaba golpeando contra el muelle. Con la ayuda del Bote Salvavidas logró pasar un calabrote desde su proa al espigón, logrando así mantenerse seguro en el fondeadero.

Antes de las 3 se suspende definitivamente el tráfico de personas hacia los buques. La ola rompía con violencia y pasaba sobre el molo desplazando toneladas de agua del lado norte al lado sur. Se dan instrucciones a la Guardia de Barrera: "Nadie debe pasar hacia el cruce-ro "Prat", atracado en el extremo del molo, ni hacia el destructor "Blanco Encalada", atracado a su costado".

La marejada va en aumento. Ya se sienten sus efectos dentro de la poza. Los buques atracados uno al costado de otro comienzan a balancearse peligrosamente. El ATF "Aldea" al mando del Jefe de Servicio de la Escuadra se larga del costado del "Cochrane" y recibe instrucciones de mantenerse atento para prestar ayuda a otros buques en caso necesario.

Fue alrededor de las 03.30 hrs. cuando la situación alcanzó mayor dramatismo.

El destructor "Blanco" comenzó a tomar un peligroso balance y las salientes de su superestructura casi tocaban con las barbetas del crucero "Prat". El comandante del "Blanco" decidió largarse de inmediato. Sin embargo, ya era tarde, un balance desafortunado lo golpeó contra el "Prat" alcanzando a una de las balsas salvavidas, la que cayó al agua, quedando a flote en medio de la poza. Simultáneamente, la rompiente sobre el

molo alcanzó a un marinero porfiado que, a pesar de la vigilancia, trató de restituirse a su buque.

—¡Hombre al agua! ¡Hombre al agua!

Las luces de los proyectores iluminaron la poza. Las embarcaciones se movían agitadamente en la bahía trayendo a remolque las que se habían ido al garete. Una buena cantidad de tambores de aceite y la balsa del "Blanco" flotaban dentro de la poza contribuyendo a aumentar la confusión y haciéndonos ver al "hombre al agua" por todos lados.

Como si fuera poco, la motonave "Lago General Carrera", que se encontraba fondeada a la gira en la bahía, empezó a garrear pasando cerca del dique flotante y enredando parte de su maniobra de fondeo en la de otros buques anclados en el puerto. El viento arreciaba y la marejada crecía momento a momento.

Se apreció que el "Lago General Carrera" se iba definitivamente sobre las rompientes. Es un buque valioso y se justifica realizar cualquier esfuerzo por tratar de salvarlo antes que fuera demasiado tarde.

El "Aldea" recibió la orden pertinente. Una tarea difícil de cumplir, en un área de maniobra restringida y abierta a la marejada. La situación se veía complicada por la obscuridad de la noche, la reducida dotación presente a bordo y la presencia de otros buques y embarcaciones en las proximidades.

Todos deseábamos que amaneciera pronto. ¿Por qué todas estas cosas han de pasar de noche, cuando las sombras parecen confabularse para complicarlo todo un poco más? Cuando ya creíamos que el cafard había concluido, un nuevo aviso de emergencia nos llevó nuevamente a cubierta. Una embarcación del "Blanco", que se encontraba en maniobra de rescate de tambores de aceite, se quedó al garete dentro de la poza. Su dotación, integrada por 3 hombres, ateridos de frío, disparaba cohetes luminosos y hacía señales de auxilio. La embarcación derivaba peligrosamente hacia el sitio 4 donde la marejada golpeaba con violencia. Pasó muy cerca del remolcador "Tiburón", desde donde se le lanzaron nivelayeres y salvavidas, pero sin lograr detenerla en su marcha hacia el peligro. Finalmente, fue rescatada por una goleta

pesquera que, en arriesgada maniobra, salió de su fondeadero y logró salvar la situación.

Cuando amaneció, pensamos que era el momento de hacer un balance de los hechos. Junto a tres cadetes de la Escuela Naval que se encontraban a bordo por un breve período de embarco y mientras bebíamos un café con "chica", hicimos un breve resumen de la situación:

—El "Prat", que alcanzó a reforzar sus espías y además las amarró firmemente a las bitas, se aguantó bien en el atracadero, pese a la violencia del viento y oleaje.

—El "Latorre" había zarpado a capear al mando de un teniente 1º, ya que ni el comandante ni el 2º alcanzaron a embarcarse a tiempo. Cuando lo intentaron, alrededor de las 2 de la mañana, en el Bote Salvavidas, la marejada era tan violenta que les fue imposible abordar al buque.

—El "Cochrane", que se encontraba atracado al AO "Montt", hubo de desabraccarse del petrolero virando su cadena de leva y codera a la boya para evitar golpearse por efectos del balance producido por la marejada dentro de la poza.

—El "Blanco" se encontraba capeando el temporal al Norte de Valparaíso, exclusivamente con la dotación de la guardia.

—El "Aldea" sufrió algunos daños en la superestructura del puente al ser lanzado violentamente sobre el "Lago General Carrera", el que finalmente escapó ileso al agarrar sus anclas en las inmediaciones de la costa.

—El "Hombre al Agua" fue recogido. La balsa del "Blanco" y los tambores de aceite fueron recuperados.

—Todas las embarcaciones que se habían ido al garete al desencadenarse el mal tiempo fueron rescatadas, sin pérdidas importantes en sus equipos ni palamentas.

—El automóvil que había quedado en el molo —pese a su gran tamaño— fue arrastrado por el oleaje y lanzado al fondo del mar. Días después fue rescatado.

A pesar de todo, la suerte nos acompañó. El balance pudo ser mucho peor. Así se lo hizo ver el comandante a los

cadetes, destacando, principalmente, la importancia de apreciar correctamente el estado del tiempo. Quedó demostrado que en Valparaíso puede desarrollarse un verdadero temporal, sin aviso previo, sin que tal situación sea evidenciada por los satélites ni prevista por los servicios meteorológicos de la Armada ni de la Fuerza Aérea.

También se examinaron otros aspectos: la conveniencia de que mensajes importantes fueran claros en su redacción y transmisión, asegurándose de su correcta recepción e interpretación; la importancia de amarrar bien el buque, aunque el tiempo se presente aparentemente muy favorable; la conveniencia de izar las embarcaciones que están en el agua en casos de mal tiempo o, al menos, enviarlas oportunamente a sitio seguro; la necesidad de largar amarras de inmediato al encontrarse fondeado por el exterior del molo, etc.

Dirigiéndose a los cadetes, el comandante les dijo:

—Y, después de esto, ¿aún quieren ser marinos?

—Comandante —dijo el más antiguo—, ésta ha sido una verdadera experiencia sobre lo que nos espera en el futuro. No hemos dormido, es cierto, pero todo lo que ha sucedido esta noche lo recordaremos siempre. Creo que la experiencia vivida ha servido para consolidar nuestra vocación profesional. Puede Ud. estar seguro de ello.

Y, medio dormido, el más mote de ellos requirió:

—Permiso, mi comandante, para fondearnos.

—FLAG ALFA —fue la respuesta, cuando el sol trataba de penetrar a través de los espesos cúmulus nimbus y el viento rolaba poco a poco hacia el SW.

