

RESCATE CERCA DEL CABO DE HORNOS

Por

Hal ROTH



UESTRA aventura al estilo Robinson Crusoe terminó nueve días después que el "Whisper" encallara en una isla desierta cerca del Cabo de Hornos. Fuimos rescatados por la torpedera chilena "Quidora", de 118 pies de eslora, que nos recogió a los cuatro de nuestro campamento de emergencia en las islas Wollaston y nos llevó rápidamente rodeando el extremo oriental de la isla Navarino hasta la base naval de Puerto Williams. Cuando el capitán Raúl Ganga dio término a su viaje de 60 millas y atracó su nave en el muelle frente al Canal Beagle, parecía que medio mundo en la base había venido a recibirnos. Todos nos trataron con gran consideración, como náufragos arrebatados de las garras de la muerte. El más desilusionado fue el enfermero del hospital, que suponía que sufríamos desnutrición y graves heridas.

Le agradecemos su preocupación y le aseguramos que todos estábamos en buenas condiciones y bien alimentados. "Encontramos gran abundancia de excelentes mariscos chilenos, por allá", explicó Margaret.

El comandante de Puerto Williams, Fernando Camus, hombre alto, rubio y apuesto, más parecía un oficial naval holandés que el jefe de una base militar chilena contigua al Cabo de Hornos. Camus hablaba inglés perfectamente y —tal como el capi-

tán de la torpedera— inspiraba gran simpatía y confianza. Nos reunimos brevemente con reporteros periodísticos y fotógrafos de televisión y luego fuimos conducidos a una pequeña casa de huéspedes. Todo esto fue muy grato, pero yo estaba sumamente inquieto por lo que podía estar ocurriendo al pobre "Whisper" abandonado sobre al playa de la isla Diana. La noticia del rescate se transmitió por radio y mi temor era que cualquier saqueador que se hallara dentro de un radio de 100 millas podía dirigirse al lugar del naufragio y desmantelarlo.

"El yate representa todos mis haberes", manifesté al comandante Camus, "estoy terriblemente preocupado".

"Ud. olvida, me replicó terminantemente, que la Armada ejerce control absoluto de esta región. Nadie va a tocar su yate y si el tiempo coopera, nosotros vamos a ayudarlo".

Una hora más tarde me presentaban al teniente Horacio Balmelli, a cargo del "Castor", un patrullero de 85 pies empleado para diversos trabajos de abastecimiento y de servicio en general. Habían estado intercambiando mensajes con el almirante Allen en Punta Arenas y se desarrolló un plan para enviar el "Castor" a reflotar el "Whisper" o por lo menos a rescatar los equipos. Todos estaban personalmente interesados en reflotarlo. Era muy buena señal y sumamente reconfortante.

Balmelli y yo pasamos varias horas discutiendo planes de reflotamiento y materiales de salvamento. El quería llevar consigo algunos buzos, pero le manifesté que lo que necesitábamos eran tablones, madera terciada, cuñas, picos, palas, mazos, unos cuantos tambores vacíos de petróleo, una bomba y pernos.

"El yate queda en seco sobre la playa con la marea baja, le dije; si logramos dejar a la vista el costado averiado podríamos apernar un parche sobre la avería".

Balmelli movió negativamente la cabeza. "Resulta muy difícil conseguir pernos y planchas de madera terciada en estos lugares tan remotos. Es como pedir barras de oro o sandías. Déjeme pensarlo, sin embargo, y buscaré algo".

El 9 de mayo, dos días más tarde, estábamos de vuelta en el fondeadero Gaviota. El patrullero "Fuentealba", un poco más grande que el "Castor", se había unido a este último. Teníamos una gran cantidad de material de salvamento, más 25 hombres entre las dos tripulaciones.

A todo esto había llegado a conocer un poco más a Horacio Balmelli, el comandante de nuestra pequeña expedición. Graduado en la Escuela Naval de Valparaíso, era un afable chileno que había estado en Puerto Williams durante cuatro años. El y su familia amaban la tranquilidad del sur y la oportunidad de hacer largos paseos juntos por esos solitarios parajes. Aunque era marino profesional, su mente tenía la lógica metódica de un ingeniero y parecía feliz haciendo planes completos para uno u otro proyecto con objetivos principales, alternativas y contingencias. Su ambición era iniciar en Chile un cuerpo de guardacostas y estaba muy interesado en estudiar técnicas de rebusca y rescate en Estados Unidos. También se dio tiempo para contarme un chiste sobre los dos últimos hombres sobre la tierra. Uno era argentino, el otro chileno. Se les había terminado la comida y sólo les quedaban unas pocas horas de vida.

"¿De qué estaban hablando?, decía la historia. ¿Mujeres, dinero, autos deportivos?".

"Por supuesto que no. Estaban alegando sobre la frontera entre Chile y Argentina".

Balmelli se compadeció de mis problemas con el "Whisper" y se mostró optimista desde un comienzo. "Vamos a zafarlo" repetía a cada rato. "Vamos a zafarlo"

prácticamente llegó a convertirse en una letanía que pronto fue repetida por todos los del "Castor". "Tenemos otra arma secreta, me dijo; mi contramaestre, Olaf Torres, es chilote, y uno de los individuos más hábiles que he conocido".

Los dos buques fondearon como a un tercio de milla del naufragio. Cada uno llevaba una embarcación de unos 20 pies, llamada chalupa, en las que remaban de ida y vuelta a la isla Diana llevando hombres y abastecimientos.

Mi idea para recuperar el yate era cavar debajo del costado de estribor, deslizar tablones bajo el costado y atornillar planchas de madera terciada por dentro y por fuera para hacer un parche tipo sandwich. Luego, después de trabajar un rato con picos y palas para emparejar la playa, esperaba girar la proa hacia el agua ocupando dos anclas y dándoles un tirón a los cables con la marea alta. En ese momento podría verificar la integridad estanca del casco. Finalmente, después de aprovechar de emparejar un poco más la playa durante la marea baja, deslizaría el buque al agua con la marea alta.

El plan de Balmelli era levantar una estructura de acero en forma de A (prestada en la Base) sobre el yate, levantarlo levemente con un aparejo compuesto y dejar el lado dañado suficientemente expuesto como para parcharlo. Luego planeaba colocar el yate sobre una cuna especial para naves pequeñas (también de la base) y arrastrarlo hacia el agua.

Mientras discutíamos con Balmelli los méritos y problemas de nuestros respectivos planes, Torres se deslizó a tierra con unos pocos hombres y se hizo cargo del asunto. Empezando a popa, puso un pequeño gato hidráulico bajo un punto firme del casco, lo levantó unas pocas pulgadas y puso un tablón y una cuña para sujetar lo que había ganado con el gato. Luego avanzó unos pocos pies más hacia proa y levantó el casco nuevamente e insertó otro pequeño tablón y otra cuña. Trabajó poco a poco y gradualmente el casco empezó a enderezarse. Inicialmente el yate estaba acostado a 50°, luego a 40°, después a 30° y finalmente, a 18°, firmemente sostenido por tablones y cuñas y varios tambores vacíos. El trabajo de Torres y sus hombres era impresionante. Balmelli y yo abandonamos nuestros planes y nos inclinamos ante una hazaña superior.

Entré en el casco y saqué varias docenas de piedras grandes, unas 100 libras de cascajo y una masa de algas resbaladizas. Tomé una barra de demolición y un martillo y arranqué la cocina entera, el comedorcito, los asientos de estribor, los armarios y repisas. Cuando llegué al casco propiamente tal, la superficie había quedado levantada sobre la playa y entraba suficiente luz por la rotura de modo que podía ver toda la extensión de la avería. El casco de fibra de vidrio tenía un rajón en forma de U de pésimo aspecto que medía 47 pulgadas en dirección horizontal. Al extremo de proa el rajón daba vuelta hacia arriba 25 pulgadas. En general, estaba totalmente arruinado.

El tiempo se puso desagradable. Un viento frío soplaba del oeste. Los hombres usaban ropas gruesas y algunos tenían máscaras de lana sobre la cara. Una de las chalupas se había atravesado con la resaca mientras estaba desembarcando y se había dado vuelta. Varios de los hombres estaban empapados. Pero todos mantenían su moral en alto. Como se acostumbra en estas regiones, se hizo circular una botella de aguardiente. Todos tomamos unos tragos del fuerte licor, que era bueno para calentar un poco el cuerpo y levantar el ánimo en medio de nuestra dura jornada. Con la marea alta el mar empezó a rodear la quilla y era imposible trabajar en el agua helada y agitada. Sin embargo, al estar el casco levantado quedaba libre de inundarse.

Consciente de que mi actitud era esencial para el éxito de la misión, me preocupé de estar al frente de la acción. Trabé conocimientos con los hombres y aprendí sus nombres. Me hice cargo del timón de la chalupa del "Castor". Antes que nadie, salté a tierra en medio de la resaca, pasé las herramientas, discutí problemas con el oficial a cargo del "Fuentealba". Trabajé dentro del casco. Llevé comida caliente a tierra. Hablé con Torres. Hice planes con Balmelli. Me puse manos a la obra no sólo para trabajar sino también para dirigir el trabajo. Una y otra vez preguntaba: "¿Qué puedo hacer, para ayudar?". No tengo idea de dónde saqué energías para todo, pero venía de alguna oculta reserva. Me daba cuenta que esta ocasión era mi única oportunidad de zafar el buque de la playa y quería contagiar mi entusiasmo a todos. Asimismo, no sabía durante cuánto tiempo la Armada apoyaría la operación de salva-

mento. Podía cesar en cualquier momento. ¡Teníamos que trabajar rápidamente!

El teniente Balmelli había logrado conseguir una gran lámina de madera terciada de 12 mm. de una caja de embalar. La madera terciada estaba húmeda y no era de la mejor calidad, pero era firme y podía curvarse en dos direcciones, que era justamente lo que necesitábamos. Pasé un serrucho a Torres, quien cortó un parche en forma de L que se sobreponía por un pie o algo así a la avería del casco. Mientras tanto arranqué un poco de la alfombra aislante del interior del casco. La idea era acolchar la madera terciada con la alfombra para ayudar a suavizar los lugares ásperos como una especie de amortiguador. Al principio tenía el proyecto de afirmar el parche con pernos de 1/2 o 1/4 de pulgada, pero no había de esa medida. Después de pensarlo un poco me di cuenta de que los pernos de acero inoxidable de 1/4 de pulgada eran suficientemente firmes y que podía aumentar la superficie de apoyo a cada lado del parche con golillas grandes. Un amigo navegante de California, me había dado un buen abastecimiento de estas uniones.

El afilado taladro de un cuarto de pulgada, fácilmente atravesó la pieza de madera terciada de 12 mm., el casco, la alfombra y el propio parche. Torres insertó un perno desde afuera y dedos presurosos colocaron una golilla y una tuerca por dentro. Luego un segundo orificio y un segundo perno. Nos enfrentamos con la complicación de doblar levemente el parche en dos direcciones. Sobre la curvatura vertical del casco y también alrededor de la curvatura longitudinal. Esto exigió cierto palanqueo con los tablones. El parche fue ajustado perno tras perno, lentamente, cerrando la herida del casco. Doce horas y dos mareas más tarde el parche estaba firmemente sujeto por un anillo de 49 pernos que lo rodeaba. Luego alguien calafateó los bordes del parche con algodón y Torres embadurnó toda la reparación con una gruesa pintura de plástico.

En Chile y Argentina, las naves de menos de 50 pies muchas veces son sacadas del agua en una cuna. Esta se compone de dos partes, una mitad a babor y la otra a estribor, ambas moldeadas para adaptarse al casco del buque. Mientras la nave está en el agua se hacen flotar las mitades hasta colocarlas a ambos lados y se encadenan

firmemente entre sí. Desde un potente montacarga se amarra un cable a un extremo de la cuna y todo el aparato es remolcado por largos trechos hasta la rampa del astillero. Por lo general son de 20, 30 ó 40 pies de longitud, y sus curvas no tienen que adaptarse exactamente al casco porque los contornos pueden ser rellenados con sacos de paja o fardos de trapos. Habíamos traído amarrada a estribor una mitad de 30 pies y ahora la habíamos arrastrado junto al casco parchado. Torres hizo trabajar otro poco su gato hidráulico y con la ayuda de unas cuantas cuñas y tablones pronto el yate descansó sobre la cuna listo para ir al agua. Pasamos unas pocas horas removiendo piedras y allanando el camino hacia el mar mientras cuatro hombres trajeron en la chalupa un calabrote desde el montacarga del "Castor". Al producirse la marea alta, Balmelli hizo señales al "Castor". El ingeniero hizo funcionar el montacarga y el cable se tensó, pero el yate no se movió una pulgada. Nuevamente Balmelli agitó sus banderas de señales. El montacarga se esforzó a más no poder, pero nada ocurría. Todos se pusieron malhumorados y yo me sentí morir.

De repente nos dimos cuenta de cierto movimiento en el "Fuentealba", que estaba amarrado al costado del "Castor". El teniente encargado había amarrado el calabrote en el "Castor". Luego hizo funcionar las máquinas de ambos buques y las puso avante a toda velocidad. El "Whisper" se sacudió, patinó de lado unos pocos pies y luego se sumergió suavemente en el agua. ¡Por fin estaba a flote!

Durante el salvamento habíamos usado la mayor parte de los cables de dacrón y nylon que teníamos a bordo del "Whisper". Después que el yate estuvo en el agua reunimos todas las herramientas, tablones y cables que había en la playa y los embarcamos para llevarlos de vuelta al "Castor". Desgraciadamente una gran caja con todos los cables y espías se cayó por la borda. Los irreemplazables rollos de cables se hundieron en las profundidades, una gran pérdida que posteriormente nos produjo problemas durante varios meses.

Dieciocho horas más tarde, el yate estaba en Puerto Williams después de un rápido remolque por el "Castor". El interior del "Whisper" era un desbarajuste de maderas rotas, ropa mojada y herramientas enmohecidas, cartas empapadas, velas medio deshechas por la humedad, libros arruinados y herramientas mohosas. No obstante todo estaba a bordo y, gracias a Dios, estábamos a flote. Margaret se juntó con nosotros, pues no había cabida para mujeres a bordo de los patrulleros.

A causa de una avería inadvertida en la quilla, el yate empezó a hacer agua peligrosamente. Tuve que bombear a toda carrera. Y como muchos marinos han aprendido en su aflicción: las vías de agua no se detienen al ponerse el sol. Al día siguiente Margaret, Torres y yo usamos la pluma de carga del "Castor" para sacar el mástil del "Whisper". También despedimos al fotógrafo y su esposa que habían naufragado con nosotros. Subieron a un DC-3 y volaron a casa. Dos días después la barcaza "Aguila" de la Armada chilena atracó al muelle para desembarcar abastecimientos para Puerto Williams. En su viaje de vuelta al norte iba a llevar el yate a un astillero en Punta Arenas. No había cuna de embarque para el "Whisper" ni tampoco materiales para hacer una, de modo que un diestro patrón chileno simplemente levantó la nave en una red de carga y la depositó suavemente de costado sobre una cama de neumáticos viejos tendida sobre cubierta. ¿Una operación imposible, diría Ud.? Estoy totalmente de acuerdo, pero se hizo, de noche y en medio de una ventisca desatada.

Estaba a un paso del colapso a causa de la tensión mental y del bombeo. Un mayordomo me condujo a una cabina mientras el "Aguila" soltaba sus amarras. "A veces nos llegan las cargas más curiosas, dijo. Hay un yate a bordo. ¿Qué estaría haciendo un velerito por estos lados?"

De "Motor Boating and Sailing", octubre de 1977.