

EL ESPOLONAZO DEL "PRAT" AL "FULDA"

Jorge Balaesque Buchanan
Vicealmirante

Nuestro antiguo blindado *Prat*, como todos los buques de su clase y época, estaba dotado de un protuberante espolón, el cual empleó accidentalmente contra el barco mercante alemán *Fulda*, en Valparaíso, al final de su vida activa.

Este accidente, que pudo tener gravísimas consecuencias, ocurrió a comienzos de 1936 en la dársena de Valparaíso, se relata en forma breve con la intención de señalar la importante enseñanza que dejó.

Los detalles de lo ocurrido no son completos debido a que con el tiempo se borran de la memoria; no fui testigo presencial del hecho, pero actué en calidad de secretario del fiscal en la investigación que ordenó la armada y que substanció el segundo comandante de la corbeta Baquedano, Capitán de Corbeta Sr. Adolfo Novoa Carabantes.

El *Prat* había arribado poco antes desde Coquimbo, donde estuvo de estación teniendo a su bordo a la Escuela de Máquinas (hoy Escuela de Ingeniería Naval). Fondeó en la dársena a dos anclas, filando de 7 a 8 grilletes en cada cadena, y se acoderó de popa al molo con cuatro rejas. Mi buque, la corbeta *Baquedano*, arribó también en esos días, acoderándose en la misma forma que el *Prat*, a su banda de estribor, o sea, al norte.

El *Fulda* atracó al sitio 2 con proa al sur, fondeando su ancla de babor. Una tarde, con las últimas luces del día, maniobró para zarpar, y al levar el ancla, el primer oficial —en el castillo— al verla aparecer avisó al puente "arriba clara", dejándola en el agua para que se limpiara del fango con el andar del buque. Este oficial no se percató de que su ancla estaba enredada con el ancla de estribor del *Prat*.

En el puente, el práctico, al informársele "arriba clara" ordenó "despacio avante", que en este buque, de propulsión diesel, correspondía a un andar algo superior a lo normal en barcos a vapor.

El patrón de un pequeño remolcador que estaba designado para cooperar en la maniobra, declaró ver que la cadena de estribor del *Prat* afloraba desde su escobén hacia el *Fulda*, produciendo una fortísima estrepada, lo que causó que el *Prat* cortara sus amarras al molo y avanzara remolcado por el *Fulda*.

En el *Fulda*, esta fuerte tesada le restó viada haciéndolo caer a babor y presentar su costado normal al avance del *Prat*, que le incrustó el espolón, a pesar de que se trató de evitar dando atrás.

* Sección que presenta al lector cortos textos literarios de clara ambientación marina. Pueden provenir de colaboraciones originales inéditas, remitidas especialmente, o ser reproducciones de textos aparecidos anteriormente en Revista de Marina, a bien extractos de obras ya publicadas que han devenido en verdaderos clásicos en su género.

A bordo del *Prat*, en régimen de puerto, nada se podía hacer para evitar la colisión. El oficial más antiguo a bordo era el Teniente Luis Berger Iguait, quien —al sentir el golpe que arrancó de cuajo los cuatro pares de bitas que el buque tenía a popa— corrió al castillo cuando el *Prat* navegaba, remolcando sus embarcaciones en los tangones, hasta incrustarse en el costado del *Fulda*. Posteriormente, lo único que se pudo hacer fue pasar espías a remolcadores para evitar se derivara sobre otros buques. Por suerte reinaba calma absoluta y ambos buques fueron remolcados fuera de la dársena.

El *Fulda* fue auxiliado por personal de los buques de la Escuadra, en "zafarrancho de auxilio al exterior" con palletes de colisión. En esta oportunidad ocurrió una coincidencia extraordinaria; este buque tenía estanques a las bandas, que parecían bulges antitorpedos, lo que permitió inundar los de la banda contraria, para disminuir la escora. Como es fácil comprender, en el caso de ser un barco mercante normal podría haberse hundido en el centro de la poza. Otra coincidencia no tan favorable para el *Fulda* fue que se enredó con el ancla del único buque con espolón que se encontraba en la dársena.

La lección, tantas veces repetida, que nos deja este accidente, se debió al incumplimiento de una norma sencilla; el oficial en el castillo debió asegurarse de que el ancla no estaba enredada, antes de dejarla en el agua para que se lavara.

Al investigar los accidentes que ocurren con el correr de los años, se puede apreciar que una gran proporción de ellos, fueron causados por no cumplir con instrucciones sencillas, básicas, de rutina, como sería arriar un bote sin verificar antes si tiene colocado el espiche y no encontrarlo oportunamente cuando está entrando el agua, o disparar un cañón sin haber visto "ánima clara" antes de cargar, y dañar el rayado por tener colocado el tapón de extensión, y tantos otros problemas más serios, como pudo ser el fortuito espolonazo.

Cómo se indicó al comienzo, la idea de relatar este insólito suceso fue simplemente, para darlo a conocer por lo inusual y, especialmente, por la clara enseñanza que deja.