

RESCATE EN EL CABO DE HORNOS

Arturo De la Barrera Werner*
Capitán de Navío

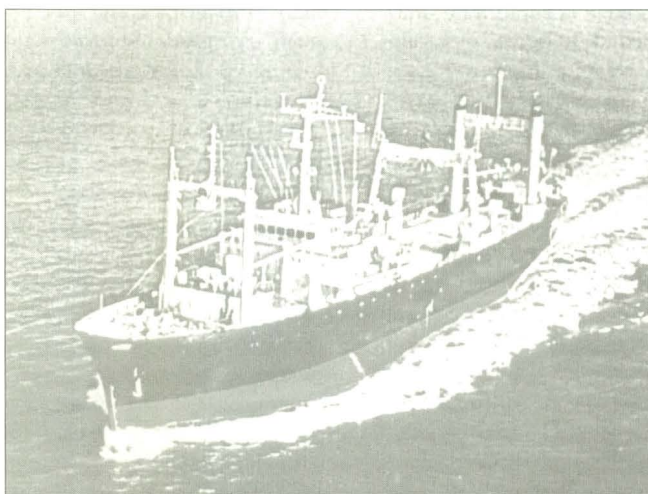
Esta operación de salvamento coincidió con reuniones de carácter internacional que se estaban desarrollando en Londres en noviembre del año 1984 con la participación de los representantes de todos los servicios de rescate marítimos, lo que permitió a la Armada de Chile presentar una inmediata demostración de la capacidad del Servicio de Rescate en los mares australes.

Un avistamiento.

A 60 millas del cabo de Hornos a bordo del buque factoría *Kirishima* de bandera chilena, el capitán ordena suspender la faena de pesca que se desarrollaba durante un temporal que se capeaba con rumbo general sur.

El viento ha superado ahora los 80 nudos y las condiciones reinantes no presentan una plataforma adecuada para permitir la continuación de las faenas dentro de las normas de seguridad requeridas. La mar está alcanzando las características de arbolada con dirección general del NW y los balances cercanos a los 30° de escora. La superficie de las olas se presenta con una blanca espuma desplazándose a gran velocidad.

Puede decirse que las singladuras que empleó el B.F. *Kirishima* desde su salida del golfo Trinidad hasta el día 2 de noviembre de 1984, en los 58° de latitud sur, las efectuó de temporal en temporal, bajo mar gruesa del 3er. y 4o. cuadrante y vientos del SW, condiciones que arreciaban al ponerse el sol, convirtiéndose en temporales que, siendo de día o de noche no eran de tal intensidad que impidieran a los hábiles tripulantes chilenos y japoneses efectuar el lance o la virada de las redes de pesca.



12.00 hrs. B.F. KIRISHIMA aproximándose al velero Catamarán volcado a 45 millas al WSW del cabo de Hornos.

* Destacado Colaborador, desde 1982.

Sin embargo, ese amanecer del 6 de noviembre de 1984, hace justo diez años a medida que se hacía más intensa la luz del día, se iba apreciando el aspecto imponente del mar y de la tempestad que azotaba al *Kirishima*.

Mientras las horas pasaban, el tiempo seguía cada vez peor. A medio día el barómetro había bajado a 960 mmb., descenso mucho mayor que los 980 mmb. indicados en el Derrotero para prepararse a recibir las tempestades del cabo de Hornos.

Observando el brumoso horizonte de las últimas luces de ese mismo día fue posible ver a través de los prismáticos un solitario velero que velozmente se desplazaba hacia el sur.

"Capeando el temporal..., Va a palo seco, rumbo general sur" comenta el Oficial de Guardia.

Considerando las malas condiciones meteorológicas para una embarcación de ese tamaño, el Capitán dispone entrar en comunicaciones con el yate y para conocer sus intenciones, se llama su atención con pito y a través de la radio. Al no tener respuesta ni señales de sus tripulantes ordena situar en la carta su posición geográfica: $L = 56^{\circ} 22.7$ Sur y $G = 68^{\circ} 39.6$ Weste, informando de este avistamiento al PVS del cabo de Hornos y también al PVS de las islas Diego Ramírez.

La ruta de los veleros.

Tal vez se trataría de algún "cazador de récord" de la ruta de los veleros que, desde la década del 50 en el siglo pasado, entre Nueva York y San Francisco, no había podido ser superado: 89 días y 8 horas de navegación doblando el cabo de Hornos, un umbral casi imposible de franquear. Fue el Capitán Josiah Creesy, a bordo del *Flying Cloud* quien logró este récord en el año 1854 y sólo más de un siglo después, en el año 1988, sería superado en una travesía de 80 días.

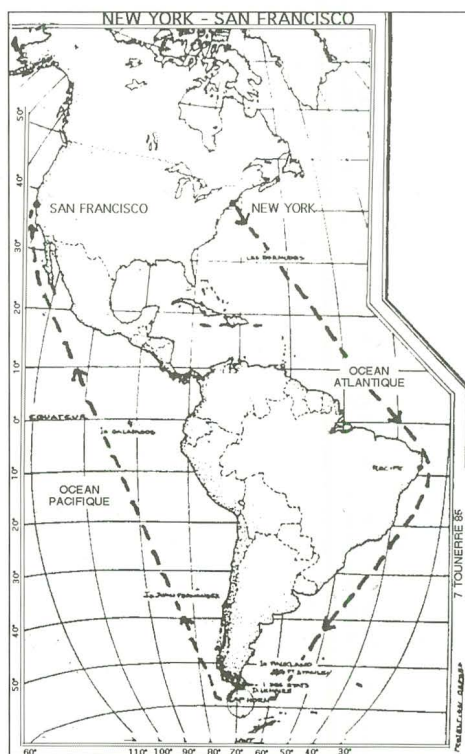
Los cazadores de récord de la ruta de los veleros demuestran que después de 134 años, el cabo de Hornos sigue siendo una de las singladuras más interesantes, casi imposible de franquear. Parecía increíble que un récord tan antiguo no pudiese ser vencido.

Empleando una embarcación menor, pero con las velas hinchadas y el corazón lleno del mismo coraje de los viejos veleristas de comienzos de siglo, los clippers de aquella época empleaban normalmente 120 a 200 días de navegación entre Nueva York y San Francisco doblando por el cabo de Hornos (32.000 millas).

La época a la cual nos referimos, se trata de uno de los períodos de oro de la navegación norteamericana, ya que en la década de 1850 se construyeron en Estados Unidos los clippers que recorrieron los 5 océanos y anotaron en sus bitácoras singladuras de 400 millas, gracias a las excelentes maderas de sus cascos que los distinguieron como los veleros más rápidos del mundo, superando los 17 nudos de velocidad media. Después, sus cascos fueron de fierro, de 70 a 80 m. de eslora y de 2000 tns. de capacidad de carga.

Si se recuerda, en esa época la navegación era casi mayoritariamente a vela y teniendo en cuenta la bravura de los mares australes -que han merecido la clasificación de ser de los peores del mundo- se comprenderá el por qué de la fama del cabo de Hornos. De ahí que la navegación en las cercanías del Cabo ha llegado a ser prueba máxima de pericia de los capitanes de veleros que se atrevían a enfrentar allí los temporales con sólo precarios informes del barómetro.

El hecho de doblar el cabo de Hornos, cambiando el rumbo a la cuadra, especialmente desde el 1er. al 4o. cuadrante, no siempre fue de éxito, pues muchos veleros, tras penosa travesía, fueron devueltos por los malos tiempos tan comunes en la zona, deshaciendo así



La ruta del récord, insospechadamente difícil.

todas las millas ganadas en los océanos Pacífico o Atlántico. Tristemente se recuerda que en los años 1905, 53 veleros se perdieron sin dejar rastro alguno.

Pero también contribuyeron fundamentalmente a estos récord las entonces recientes publicaciones de los "pilots charts", experiencias recopiladas por el Capitán Matthew Maury, quien reunió los antecedentes de todos los Capitanes y publicó el "Sailing and Wind Directions" para encontrar las mejores rutas de navegación. Sin embargo, no basta el excelente diseño de las naves y la información de los mejores vientos para doblar el Cabo. Se requería el valor, la audacia y la perseverancia de sus Capitanes.

Los malos tiempos.

La furia de su mar, que es originada por las condiciones de viento que rigen la atmósfera de las vecindades del Cabo, se encarga de detener hasta los más audaces. En efecto, durante las tempestades que son tan frecuentes, el 90% de los vientos sopla entre el NW y SW. Comunmente precede a las tempestades, un intervalo de 4 a 15 horas de calma o brisas ligeras, las últimas de las cuales aumentan súbitamente de intensidad sin transición apreciable.

Se puede decir que la particular característica del barómetro es que nunca se encuentra estacionario, sino que está continuamente oscilando hacia arriba y hacia abajo, con una rapidez desconocida en parte alguna de cualquier océano.

Dice el Derrotero de la Costa de Chile: "El mercurio desciende rápidamente alcanzando a veces la proporción de 12,5 mm. por hora; se levantan al mismo tiempo ligeras brisas de N y NW, las que aumentan paulatinamente de intensidad y pueden durar por varias horas. El descenso del barómetro continúa hasta que el mercurio llega a un punto por debajo de los 980 mmb. momento en que aquél cesa de bajar y la tempestad se descarga con toda su violencia. Comienza casi simultáneamente la subida del barómetro y ésta continúa hasta el fin de los chubascos, los cuales casi siempre terminan del SW. Las fluctuaciones del barómetro durante la subida son, a veces, extremadamente rápidas y van acompañadas por chubascos de gran violencia".

Las señales de auxilio.

El 8 de noviembre a las 09.32 hrs. dos días después de nuestro acontecimiento el Centro de Búsqueda y Rescate Marítimo de Punta Arenas, difundió la información de una nave que lanzaba un S.O.S. en la Latitud 56° 13.7 Sur y Longitud 68° 40 Weste requiriendo asistencia e indicando que sus naufragos se encontraban al garete.

Kirishima acusó recibo y actuó de inmediato: "Estríbor la caña, rumbo al Noreste" ... en demanda del área estimada al SW del cabo de Hornos, en donde habíamos avistado esa nave el día 6 de noviembre.

En un infierno de mar, lluvia y viento y en su condición de capa a 3 nudos, con un mar por la cuadra, debiendo desarrollar, su máxima velocidad de 12 nudos, se inicia la rebusca de la nave siniestrada cuyas señales de radio, a través del satélite, habían alertado a la central de Toulouse (Francia) y ésta a su vez dio la alarma al cono sur de América, para que algún buque navegando el paso Drake, tuviese la posibilidad de salvar las vidas de estos tripulantes. Este buque sería el *Kirishima*.

La rebusca.

Atento a toda señal de auxilio, Chile reaccionó a través de la Armada con su Servicio de Rescate Aeromarítimo (D.G.T.M.), activando la organización en estado de alerta y disponiendo la concurrencia de sus patrullas aeronavales al sector del cabo de Hornos.

A las 11 horas, el B.F. *Kirishima* estableció comunicación de radio telefonía con el avión naval de patrullaje de la III Zona Naval, aeronave que se aproximaba al área de contacto para orbitar sobre la nave destruida por los temporales y confirmar su posición geográfica. El temporal había alcanzado su máxima intensidad alrededor de las 08 horas cuando el barómetro marcaba 975 mmb., la visibilidad era inferior a 300 mts., el viento arreciaba con una intensidad de 60 nudos y una mar gruesa de dirección indefinida, castigaba fuertemente el buque; pero el viejo navío no dejaba de avanzar a su máximo andar.

A las 12 horas alcanzó al costado de la nave cuyo nombre era *Beefeater II*. Se trataba de un vele-

ro catamarán de bandera británica, que estaba vuelto de campana y con sus tripulantes de pie sobre el casco haciendo desesperadas señas de ansiedad.

El rescate.

A pesar de las desfavorables condiciones de mar existentes, la visibilidad había mejorado paulatinamente, siendo posible aproximar el buque directamente al costado del velero, sin tener que arriar las propias embarcaciones; mediante rezones lanzados desde cubierta del buque, se atracó el *Beefeater II*, como puede observarse en las fotografías. Una inmensa felicidad podía apreciarse en los rostros de los náufragos quienes, protegidos con sus trajes antiexposición se encontraban a salvo, pero exhaustos después de 19 horas de incertidumbre de ser o no salvados antes del otro temporal que ya se avecinaba.



B.F. KIRISHIMA a 30 metros del catamarán "Beefeater II" a 15 millas al N.E. de islas Diego Ramírez: dos náufragos a bordo.

Los náufragos eran los británicos Clay Blith y Eric Blum. El Capitán Blith intentaba por segunda vez superar la difícil meta del Capitán Creesy a bordo del *Flying Cloud* en el año 1854.

Blith había dejado el puerto de Nueva York el 19 de septiembre para arribar al puerto de San Francisco. Días después, las radios inglesas daban alarmados las noticias de que una nave había encontrado -cerca de las Azores- restos náufragos que eran atribuidos al *Beefeater II*.

Los problemas empezaron para Blith en el océano Atlántico, cuando a raíz de un golpe de mar quedó lesionado, obligándolo a detenerse en Port Standley, islas Falkland. Esto significaba que cuando el *Beefeater* cruzara el cabo de Hornos, el 6 de noviembre, ya llevaba un retraso de 6 días respecto a la bitácora del *Flying Cloud*, velero que había navegado este tramo en 46 días contra los 49 que ahora demoraba el *Beefeater*. Al día siguiente, frente al cabo de Hornos, debió afrontar vientos de 85 nudos.

Felizmente Blith no encontró témpanos, pero el mar se convirtió en olas arboladas y de pronto una montaña de agua se cernió sobre la popa del *Beefeater*. Blith abandona la caña de gobierno y se protege bajo cubierta reuniéndose con su tripulante Eric Blum momento en que la nave es alcanzada por otra ola y se da vuelta de campana quedando ambos tripulantes atrapados bajo cubierta. El yate no tiene tapa escotilla lateral y los dos hombres deben perforar el casco para salir al exterior. A todo esto, la baliza "Argos" había comenzado a funcionar enviando sus señales de radio al satélite para informar a Toulouse, donde se activa el sistema Internacional de Rescate, lo que permitía que sean salvados 19 horas más tarde.

Uno de ellos se encontraba herido, por lo que fue necesario izarlo a bordo -al no poder hacerlo por sí mismo- lo que se efectuó mediante una plancha arriada con la pluma de proa, con todas las dificultades que ello significaba por los efectos de los fuertes balances con que la mar castigaba al *Kirishima*.

Ambos náufragos lograron ser izados y al cabo de algunos minutos de tensión, llegaron a la cubierta del buque, no sólo gracias a la eficiente acción de los tripulantes chilenos y japoneses, sino también gracias a la providencial mejora de las condiciones meteorológicas.

Las condiciones climáticas que rigen la atmósfera en las vecindades del cabo de Hornos y la utilidad que el barómetro pueda tener para indicar los cambios o frentes que se aproximen, ha sido un tema de mucha discusión. Sabemos que los frentes de baja presión hacen su aparición al Oeste y al Sur de la Tierra del Fuego con una traslación hacia el Este hasta alcanzar el meridiano del cabo de Hornos. El centro de las más bajas presiones está normalmente próximo al paralelo de los 60° Sur y después de alcanzar el meridiano del cabo de Hornos, tienen una tendencia a dirigirse y desaparecer hacia el NE. por efecto de la alta cordillera de Los Andes, dejando en el océano un oleaje de casi permanente agi-

tación, que alcanza normalmente los 9 metros de altura con una longitud de ola de 250 mts.

En efecto, el Derrotero en su descripción de la Escala Beaufort del Viento dice: "Fuerza 9, temporal fuerte, velocidad 24 mts/seg. 47 nudos, aspecto del mar: Olas altas. Rayas muy densas producidas por la espuma y que se extienden en la misma dirección del viento. Mar comienza a arbolarse. Las gotitas de agua pulverizadas producidas por el romper de las olas pueden afectar la visibilidad".

Por estas descripciones el cabo de Hornos pasa a ser el verdadero "cabo de las tormentas". Sólo durante algunas oportunidades en los meses de invierno se puede disfrutar de un ocasional período de relativa calma. Tiene 278 días de precipitaciones, de los cuales 70 son nieve, con un total de 2 metros de agua por año. Cuando la tempestad calma, una espesa bruma envuelve las proximidades del Cabo.

Los fuertes vientos del cabo de Hornos tienen una cosa favorable: contribuyen a alejar los icebergs, porque precisamente en verano, estación en que aparecen estas moles, es cuando se suceden las tempestades. Así es que sólo se encuentran icebergs en el paso Drake, muy lejos de los parajes del Cabo.

Al momento del naufragio, Blyth llevaba sólo 6 días de atraso sobre el *Flying Cloud*, pero la fuerza de la naturaleza, la furia del cabo de Hornos, no le permitió continuar ...

La atención médica dispensada en la enfermería del *Kirishima* determinó que se encontraban en estado general bueno, teniendo sólo el Capitán Blyth, una contusión en el hombre. Después de la atención médica, cambiaron sus ropas y una cálida mezcla de bebidas y comida chilena-japonesa les permitieron una pronta recuperación.

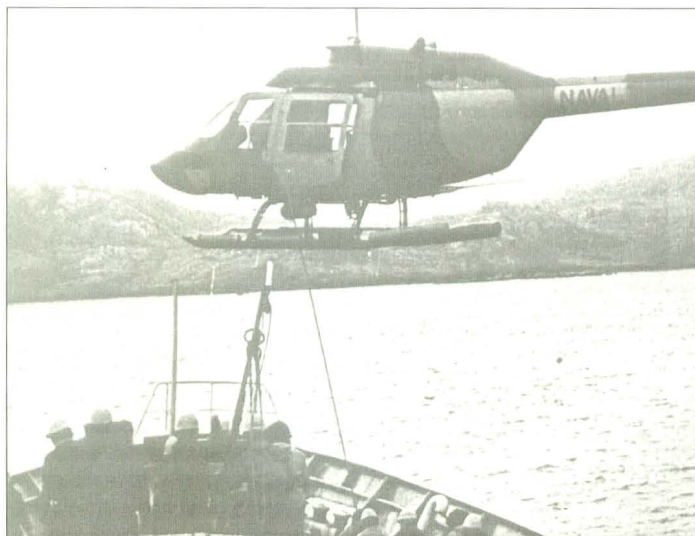
Los mensajes por radio a Punta Arenas y a la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante en Valparaíso, dieron a conocer esta situación y a las 14,00 horas se recibió instrucciones del Centro de Operaciones de trasbordar los náufragos a los helicópteros navales que se encontraban en el área de las islas Wollaston.

Transbordo a los helicópteros.

"Proa al Falso cabo de Hornos", ordena el capitán y el buque inicia su aproximación al área de contacto con los helicópteros. En efecto, como a las 15,00 horas se establecen comunicaciones con la agrupación de helicópteros determinándose la conveniencia de un rendez-vous en caleta del Medio, donde el buque y los helicópteros permanecerían al reparo de los fuertes vientos y de la mar gruesa que pudieran entorpecer las operaciones de traslado de los náufragos. Con esta aproximación se adelantaba esta maniobra para las 16,00 horas, antes de que se experimentara el próximo cambio climático en el área, que impidiera las operaciones de los helicópteros.

Durante los temporales que son tan frecuentes en las vecindades del Cabo, el 90% de los vientos soplan entre el NW y el SW. Precede comúnmente a las tempestades un intervalo de 4 a 12 horas de brisas ligeras, siendo muy escasas las horas de calma. Las brisas ligeras aumentan súbitamente de intensidad, sin transición apreciable, razón por la cual los helicópteros no podían alejarse considerablemente de las áreas costeras.

A las 16,15 horas se arribó a caleta del Medio, en donde el *Kirishima* se mantiene sobre sus máquinas para alistar la cubierta en la proa, donde se permitiría la aproximación de los helicópteros y así lograr el transbordo de los dos



16.00 hrs. Rendez-vous entre B.F. KIRISHIMA y el helicóptero naval en caleta del Medio, objeto transportar a los náufragos hacia Puerto Williams.

yatistas. Dos helicópteros navales arribaron de inmediato y, en sucesión, hicieron "hovering" sobre el castillo del buque; breves segundos bastaron para que cada piloto, en hábil y rápida maniobra, se mantuvieran a escasos metros de la siempre inestable cubierta, mientras los tripulantes del *Kirishima* afirmaban la "pera de rescate" a cada uno de los naufragos y luego de ser izados algunos metros, fueron transportados hasta la costa más cercana.

A las 16,30 horas del 8 de noviembre de 1984, ambos helicópteros informaron que toda la maniobra había sido realizada sin novedad y los naufragos se encontraban comodamente instalados en los helicópteros para continuar su traslado hasta la base naval de Puerto Williams y luego a Punta Arenas, Santiago y Londres.

Semanas más tarde, se recibiría a bordo del *Kirishima*, cálidos mensajes y oficios de felicitación y agradecimientos de las autoridades navales y de la Embajada Británica por la exitosa operación de salvamento.

"Rumbo al Sur, al paso Drake, a reiniciar las operaciones de pesca" ordenó el capitán, mientras las condiciones climáticas lo permitieran.

Algunos años después, en 1988, la perseverancia de este capitán-naufrago, le daría el éxito tan largamente esperado: lograr la travesía New York - San Francisco, venciendo al cabo de Hornos en sólo 80 días, superando así el récord ostentado por el capitán Josiah Creesy a bordo del *Flying Cloud* durante 134 años.

La emergencia.

Pero la aventura no había terminado. Al cabo de 4 horas de favorables lances de pesca y muy próximos a las islas Ildefonso, recibimos otra novedad. El temporal también había producido estragos en el casco del *Kirishima*. El técnico pesquero (2º a bordo), con más de 5 años de experiencia en el buque, había efectuado una ronda por los diferentes compartimientos de la nave y apreció que el casco, duramente golpeado por la mar, tenía dañada seriamente cerca de 8 viejas cuadernas correspondientes a las bodegas de popa y en donde sus planchas se flectaban como 2 pulgadas en las actuales favorables condiciones de mar reinantes.

Todos a bordo comenzaron a preocuparse acerca de la solidez actual del buque y un sordo rumor comenzó a correr en la tripulación, que el *Kirishima* tenía el casco en mal estado y el buque hacía agua, rumor que fue acentuándose ... El técnico pesquero y el ingeniero, ambos de nacionalidad japonesa, de vastos conocimientos, avezados hombres de mar en el que habían pasado la mayor parte de sus vidas, interrogados, indicaron "que en la última carena efectuada al *Kirishima* se había apreciado su casco en mal estado y que se efectuaron sólo reparaciones parciales; si el tiempo continuaba tan recio como el ya experimentado, las trizaduras de las planchas bajo la línea de flotación podrían continuar aumentando hasta originarse una vía de agua de difícil control ya que inundaría inicialmente toda la bodega, comprometiendo luego la reserva de flotabilidad de la nave".

Si bien el buque había sido construido para operar en estos mares, también era cierto que su actual edad y daños recibidos lo dejaban en precarias condiciones para resistir continuos temporales.

Entretanto la presión atmosférica continuaba bajando y el mar comenzaba a mostrar nuevamente un inmenso campo de agitadas aguas. El extendido oleaje que dejamos en el cabo de Hornos se estaba convirtiendo nuevamente en una gruesa mar del Oeste. El aspecto atmosférico del día había sido uniforme, el horizonte claro en toda su aparente extensión, el cielo entoldado de nubes elevadas de color ceniciento, sin que lo cruzaran los cúmulos ni chubascos blanquecinos que había presentado el día anterior.

Esperaríamos el próximo informe meteorológico para decidir dónde ingresar y lograr protegernos en las aguas de los canales interiores. Disponiendo de un excelente instrumental y con muy buena experiencia de navegación en el área, se efectuó un completo análisis meteorológico local, llegando a la conclusión que un nuevo frente se aproximaría desde el NW en 24 horas. Sólo quedaban dos alternativas: retromarchar, logrando una mar por la popa favorable para evitar que aumentara el daño al casco, o continuar navegando al Oeste, confiando en las informaciones meteorológicas favorables para alcanzar los canales protegidos.

El buque debía ser inspeccionado y su casco sometido a reparaciones cuanto antes, para continuar sus operaciones de pesca.

"Rumbo a las Furias del Weste" en demanda de Punta Arenas, vía canales Cockburn-Magdalena y estrecho de Magallanes.

A las 18 horas se estableció comunicación radiotelefónica directamente con la Empresa Pesquera EMDEPES, en sus oficinas en Santiago, informando la decisión adoptada y que la situación estaba bajo control, achicándose el agua que ya empezaba a filtrarse a través de los daños en las cuadernas del casco, cuyas viejas pero nobles planchas de fierro resistían flectándose suavemente al compás de la mar gruesa.

Ya habían transcurrido más de 4 horas de relativa bonanza en las condiciones de mar y viento y ahora nuevamente la mar gruesa se apreciaba en un aumento progresivo, a medida que la presión barométrica continuaba disminuyendo y el viento arreciando. El buque comenzaba a iniciar un cabeceo sumergiendo su proa hasta el puente cuando hacía su descenso por la rápida pendiente de la ola.

El sistema frontal indicado en el facsímil se presentaba aproximadamente a mayor velocidad que lo esperado. El bombeo de las aguas que se filtraban a la bodega era achicado normalmente, pero el viento continuaba arreciando.

Ya no se apreciaba segura la navegación. No era conveniente ingresar por Furias del Weste.

"Estribor de caña. Rumbo a bahía Cooock". Aquí es cuando llegan algunos pensamientos de admiración hacia los capitanes de algunos veleros. ¡Cuántos navíos del siglo pasado habrían deseado contar con la salvadora alternativa de gobernar con sus máquinas y protegerse en las aguas interiores! Jamás pudieron hacerlo. Sólo estaban a merced del viento en esa zona de embravecidas olas, corriendo sobre innumerables lechos de ocultos roqueríos. Un buque sin poder de máquinas debió ser una débil cáscara de nuez recibiendo la fuerza del viento que lo escoraba de una banda a otra.

Dos horas más tarde, el B.F. *Kirishima* navegaba las serenas aguas del canal Thomson y con la seguridad que ofrece la ruta interior de los canales prometía una tranquila navegación, con el apoyo de puertos de fortuna que, en caso de pérdida de flotabilidad, acogerían al *Kirishima* y su sufrido casco, para una eventual reparación.

Acciones posteriores.

Quizo Dios que continuara sin otras novedades navegando los canales O'Brien, Balleneros, Brecknock, Cockburn y Magdalena hasta el estrecho de Magallanes, recalando a Punta Arenas el 10 de noviembre.

Desde el momento que el buque fondeó en Punta Arenas, fue objeto de curiosidad de la prensa y de la televisión, dando origen a reportajes y comentarios sobre el volcamiento y naufragio y el rescate de sus tripulantes del velero *Beefeater II*. La noticia trascendió los medios locales y fue difundida y comentada por la prensa extranjera, especialmente británica.

La necesidad de una inspección de la bodega y reparación de su casco, para que la nave pudiera continuar sus navegaciones y pesca hacia el Pacífico y paso Drake, dieron ocasión a que un grupo de importantes personas, directivos de EMDEPES, ASMAR, etc. esperaran al buque en su recalada a Punta Arenas. Este grupo, actuando coordinadamente, materializó los cursos de acción que al cabo de 10 días permitieron al B.F. *Kirishima* continuar, con su casco reparado y en condiciones de seguridad, sus operaciones de pesca y apoyo a cualquier nuevo rescate en alta mar.

* * *