



## EL INESPERADO FIN DEL CABO TAMAR

Iván Soulodre Walker.

Temprano el 7 de junio de 1978, el Capitán del petrolero *Cabo Tamar* avisó por radio que estaba varado en la bahía de San Vicente; que esperaba zafar en la próxima pleamar.

El que esto escribe era, en ese entonces, Gerente General de la compañía armadora.

El *Cabo Tamar*, (ex *ARNT J. Morland*), construido en Suecia a mediados de los años sesenta, era un petrolero de sesenta mil toneladas de peso muerto. Recalaba ese día con cargamento completo de petróleo crudo.

El Práctico del Puerto y el Capitán estimaron que, a pesar del viento, lluvia y escasa visibilidad ocasional, la maniobra era segura. A poco de entrar

en la bahía quedaría al reparo de la costa Norte.

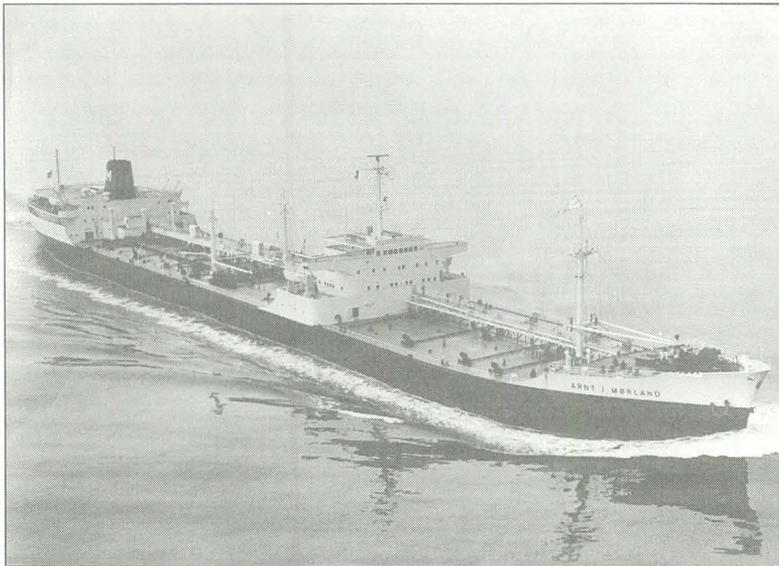
Inició su entrada para tomar el terminal petrolero de la Empresa Nacional de Petróleos (ENAP).

Un chubasco de viento y lluvia redujo la visibilidad a cero y los "aconchó" hacia la playa, montándolos sobre un bajo de arena.

Se desencadenó un fuerte temporal. Lo desplazó trescientos metros hacia la orilla, empeorando su situación. Eso ocurría justo en la pleamás alta del mes.

El oleaje embancó el casco con arena.

Durante varios días no fue posible subir a bordo. El capitán tuvo que valerse con sus propios medios, que no le permitían hacer gran cosa.



Su principal actividad era mantener informada a la Gerencia.

Analizada la información disponible, la Compañía estimó que era probable que la nave se perdiera.

Debían concentrarse los esfuerzos en amirorar la contaminación, lo que implicaba zafar la nave lo antes posible e iniciar la limpieza.

Se comunicó lo anterior a los aseguradores, al Lloyd's Register, a las autoridades, a las organizaciones que velan por la limpieza de los mares, al dueño de la carga. Se contactó a compañías de salvamento. Se firmó contrato con una de ellas. La premisa es: "el armador de un barco siniestrado debe actuar como si no tuviera seguros".

En horas se había hecho esto y mucho más. Estaba en marcha una serie de operaciones, tales como: venida al país de técnicos que representaban a los aseguradores, organizaciones encargadas de asesorar para la descontaminación, compañía de salvamento y otras más; preparación de los elementos de salvamento, un remolcador especializado estaba listo para zarpar; se negociaba el arriendo de un barco petrolero para que recibiera el crudo del alije.

La nave había derramado más de diez mil metros cúbicos de petróleo.

Lo más urgente era retirar el petróleo que quedaba en el barco con bombas hidráulicas portátiles, succionando desde cubierta. Esos equipos no existían en el país ni en Sudamérica.

Simultáneamente, debía recogerse el petróleo derramado. Se necesitaba ubicar elementos que no existían, tales como 600 metros de barrera flotante de alta mar, que sólo estaba en los tableros de diseño y que podrían entregarse en seis meses.

Se reunieron los equipos y personal especializado disponible en Dinamarca. Unas 30 toneladas, compuestas por grupos de electrohidráulicos, bombas, cañerías flexibles de distintos tipos y tamaños, dispersantes, "petrobac" (bacterias mutantes que se alimentan del petróleo y lo transforman en materia no contaminante), etc.

Se necesitaba un avión para transportarlos a San Vicente.

Encontrarlo es normalmente una tarea fácil; esta vez no lo fue. No había aviones disponibles en parte alguna. Días antes, un centro veraniego de España fue arrasado por un camión que transportaba gas licuado. Salió del camino a

alta velocidad. Rodó convertido en una bola de fuego quemando casas, campamentos de veraneo, playas, parques de recreaciones, restaurantes. Mató a muchas personas, gran parte de ellas turistas del norte de Europa. Se produjo psicosis por abandonar España. Las líneas aéreas regulares no eran suficientes. Eso tenía ocupado a muchos aviones "charter".

Finalmente contratamos un DC-8.

Preguntamos a Concepción si podía aterrizar, la respuesta fue afirmativa. El DC-8 inició su viaje. Con el avión ya en vuelo, nos comunicaron que si bien podía aterrizar, no disponían de los equipos para el despegue.

Lo desviamos a Santiago.

El transporte a San Vicente se completaría en pequeños camiones. Había muchos puentes provisionales.

Los temporales en ese mes de junio fueron violentos. Cortaron los caminos al Sur en varias partes. A los camiones les tomó una semana en llegar a su destino, lo que no influyó mayormente. La naturaleza se encargó de que pasaran varios días antes de que pudieran ser embarcados.

Se inició la limpieza y el trasegaje del petróleo a otra nave.

Cincuenta días después del accidente, el *Cabo Tamar* zafó, alijado de buena parte de su carga. Fue una faena exitosa. Se actuó con decisión y rapidez. Sólo se perdió tiempo por fuerza mayor.

El *Cabo Tamar* se acoderó al muelle de San Vicente para el término del alije, y determinar cuando sería llevado a Talcahuano para inspección, evaluar su estado y, eventualmente, repararlo.

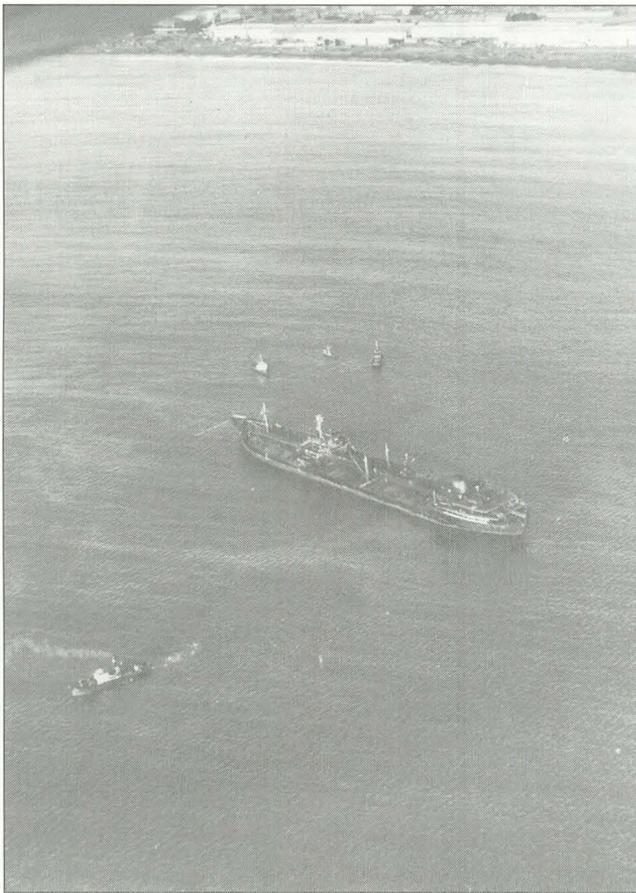
El destino había escogido otra suerte para el *Cabo Tamar*.

Se detectó una fisura en la parte alta del casco, en ambos costados, al centro, a la altura de la cuaderna maestra. Amenazaba con partirlo en dos.

Los aseguradores ordenaron remolcar la nave, sin pérdida de tiempo hacia altamar donde, previa autorización de la Armada, debería ser hundida. Si había alguna demora y la nave se partía en dos, el seguro no cubriría los daños de lo que se consideraría un siniestro distinto.

El 10 de agosto, de madrugada, zarpó el convoy en procura de la tumba del *Cabo Tamar*. La autoridad la había fijado a 100 millas de la costa a la cuadra de San Vicente.

Toda clase de embarcaciones ofrecían llevar



a presenciar el hundimiento. Una numerosa flotilla acompañaba al convoy. Una fiesta, un espectáculo para no olvidar.

El Departamento Técnico preparó una cuadrilla para inundar la nave y hundirla.

Antes de que el convoy llegara a posición, se abrieron las válvulas para inundar el barco. El casco empezó a aumentar su calado lentamente. Apareció un helicóptero. Sobrevoló las embarcaciones ordenándoles por altoparlantes, que se retiraran del lugar. Un crucero de la Armada bombardearía al petrolero. El cardumen se abrió. Nadie pensaba perderse el acontecimiento que ahora prometía ser aún más espectacular.

Pasado unos minutos, un cañonazo más allá del horizonte. Después de un tiempo, que pareció eterno, se levantó una enorme columna de agua a unos doscientos metros del buque. El proyectil pasó justo por encima. Segundo más tarde, otro cañonazo. El pique esta vez fue corto. Casi al mismo tiempo que se desvanecía la columna de agua, un atronador ruido hizo temblar la atmósfera. Varios

impactos simultáneos hicieron volar al *Cabo Tamar* por el aire en miles de fragmentos, como si fuera un débil y frágil juguete. El vapor de petróleo que llenaba los estanques, se convirtió en una enorme llamarada que se elevó sobre el casco. Desapareció todo de la superficie. Cuando minutos después el mar recuperó su quietud nada había en su superficie que delatara su existencia, ni siquiera una mancha tornasolada de aceite.

El espectáculo fue sobrecogedor. Para los que conocieron el *Cabo Tamar*, acongojante; la pérdida de un viejo amigo.

Lo narrado omite las largas discusiones y negociaciones. Cada paso que se daba, cada maniobra, cada elemento que se empleaba, era debatido por alguna de las partes y eran muchas las que participaban.

Lo relacionado con la varada, el alije del petróleo y lo que siguió hasta el hundimiento del *Cabo Tamar*, fue nada comparado con la limpieza de la bahía, trabajo de infinito esfuerzo, cuando hubo que soportar el ataque de la mayoría y la cooperación de pocos. Aparecieron los protectores de la humanidad -los ecólogos no eran muchos en esos años- los con el derecho de mantener informado al

país, los que todo lo sabían y otros. Todos exigían ver a los principales de la compañía, pidiéndoles un tiempo del que no disponían. Fue difícil, muy difícil.

Se derramaron unos diez mil metros cúbicos de petróleo crudo.

Se depositó en las playas la mayor parte. Algo subió con las altas mareas por el estero Lenga, adhiriéndose a algunas plantas de orilla. Los cascos de algunos barcos y los pilares de los muelles se mancharon. Una cantidad difícil de estimar se depositó en el fondo marino.

La comunidad arremetió contra la compañía armadora.

Las autoridades, la prensa, las universidades, los pescadores, los mariscadores, los que recogían algas, (era sorprendente lo que aseguraban ganar).

Se contrató para trabajar en la limpieza a pescadores, mariscadores, recogedores de algas, campesinos.

Los dueños de las tierras ribereñas del este-

ro Lenga, pidieron indemnización por la pérdida de forraje para su ganado. Lo estimaban en varios miles de dólares. Eran demandas exageradas, difíciles de justificar. Se llegó a un acuerdo. Se les arrendó un terreno para hacer acopio de materiales de limpieza y de bolsas con petróleo y arena recogidas de las playas.

La primera pregunta que nos planteamos: ¿Cómo limpiar?

Miles de opiniones. Mientras más complicadas y caras, muchos suponían que serían mejores. Se contrataron máquinas de gran capacidad para movimiento de tierra, bombas y compresores de aire para limpiar las piedras con chorros de alta presión.

Se probó distintos sistemas y equipos. No se escatimó gastos ni esfuerzos (ni paciencia).

Finalmente, lo más efectivo. ¡Limpiar a mano! ¡Como en los mejores viejos tiempos! Los complejos dispersantes, fuera de no ser muy efectivos, al menos en ese caso, se pensaba que podían producir más mal que bien en el fondo marino. De las "petrobac" nunca se pudo evaluar su efectividad.

¡Habían más de 450.000 bolsas con restos de petróleo, agua y arena!

Se trató de quemar el petróleo. Imposible, los compuestos volátiles del crudo se habían evaporado.

Se buscó una mina de carbón abandonada cerca de Lota. Estaba tapiada con rieles y concreto. ¡Dinamitazo!. ¡Soplaba! Estaba comunicada con el mar. Se desechó.

Se exploraron varias alternativas más. Ninguna era práctica o aceptable para la autoridad.

Finalmente se decidió enterrarlas.

Se buscó un lugar. Debía tener un espesor importante de greda y tosca, que asegurara que los restos de petróleo no filtrarían. Se encontró el adecuado. En la parte alta de la península de Tumbes.

Con máquinas retroescavadoras se abrieron

cientos de metros de zanjas, una al lado de la otra, de cuatro metros de profundidad y uno de ancho. Se cubrieron con láminas de polietileno. Se depositaron las bolsas teniendo cuidado de dejar más de un metro de su altura libre. Después de doblar el polietileno, envolviendo las bolsas, se llenó el resto de las zanjas con greda y tierra. En poco tiempo el pasto había cubierto el lugar. ¡Aquí nada ha pasado!

Ahí están las más de 450.000 bolsas. Será interesante, si las descubren en algunos cientos de años más, saber que pensarán del hallazgo.

Así terminó la limpieza de la bahía de San Vicente.

Esta narración trató de ser corta. Se podría escribir un pesado libro sobre lo que realmente fue esta experiencia, que dicho sea de paso se efectuó en forma eficiente, a conciencia y completa. Los expertos que vinieron desde el exterior, coincidieron en que no habían presenciado un trabajo mejor realizado.

La compañía armadora debió instalar una oficina en Talcahuano para coordinar los trabajos y relacionarse con autoridades y medios de comunicación. En ella se concentraban además los cientos de reclamaciones y demandas por diferentes daños. Algunas ya las indicamos, las otras eran de variada índole; un barco mercante antes de zarpas lastró sus estanques con agua que contenía petróleo y pedía el pago de la limpieza de sus estanques; embarcaciones de todo tipo, cuyos cascos se habían manchado con petróleo, etc., etc.

Se encomendaron estudios para determinar el estado de contaminación del agua de la bahía. Resultó que la producida por el petróleo derramado era lo de menos. Existía una mucho más dañina. Fluía a diario por esteros, canales, cañerías y contenía productos químicos altamente peligrosos.

El accidente tuvo su lado positivo. Empezó la preocupación por descontaminar la bahía. No parece que aún se haya logrado ¡Ojalá algún día!