

## NAVEGAR UN TIFÓN

### Una experiencia marinera sin igual.

*Ronald Baasch Barberis \**

**I**niciar esta crónica es algo tremendamente especial, para quien se autodenomina, al igual que el resto de los 347 hombres de la *Esmeralda* 1997, como un *sobreviviente* de un fenómeno meteorológico poco conocido para los marinos chilenos: el *Tifón*.

Recrear en forma escrita los acontecimientos que rodearon esos 3 interminables días en las aguas del Pacífico Norte son sin duda, además, la posibilidad que estos acontecimientos no queden en el olvido y puedan de alguna manera constituir una experiencia enriquecedora para quienes, al igual que yo, viven con pasión la vida en el mar.

Para poder imaginar lo acontecido debo, necesariamente, evocar en forma breve, como fue que la *Esmeralda* navegara en la otra ribera de nuestro gran Océano Pacífico.

El buque escuela cumplía con su cuadragésimo segundo crucero de instrucción, dentro del cual tenía la misión especial de representar a nuestro país y nuestra Armada en la celebración de los 100 años desde la firma del Tratado de Comercio y Navegación con Japón, que se celebraría en el puerto de Tokio, con la presencia de Presidentes, Primeros Ministros, Embajadores, políticos y empresarios de ambos países.

Una vez terminada la visita oficial de 10 días al Imperio del Sol Naciente, el buque debió hacerse nuevamente a la mar, con un destino al otro lado del inmenso Pacífico: Canadá. Sin embargo, algo haría que esta travesía quedara grabada a fuego en cada uno de los tripulantes de la *Esmeralda*.

¿Qué es un tifón; qué representa; cómo se manifiesta que produce tanto temor?

Estas y muchas otras preguntas eran las que circulaban por las cubiertas del buque esa tarde del 19 de septiembre de 1997, cuando después de la tradicional ceremonia militar en homenaje al Ejército de Chile, y posterior al asado desarrollado en la toldilla bajo la infaltable música tradicional chilena, el Comandante del buque se dirige a la dotación en forma extraordinariamente fría y preocupada, para anunciar lo que los centros internacionales de monitoreo de tifones habían recién alertado al buque: el inminente “enfrentamiento” con el tifón David.

Pero antes de continuar con el relato de los hechos, creo necesario explicar en forma un poco más documentada lo que realmente es un tifón.

Un tifón, conocido con el nombre de ciclón tropical en el océano Índico; baguío en las Filipinas; huracán en el Atlántico Oeste y Pacífico Sur y willywilly en Australia, es un gran torbellino de corrientes de aire en rápido movimiento que rodean a un centro o vértice, relativamente pequeño y en calma.

Para comprenderlo mejor veamos cómo se forma este fenómeno. En algún punto del sofocante y húmedo océano Pacífico, (influenciado en estos tiempos con mayor fuerza por los efectos relacionados con El Niño) una gran cantidad de aire es calentada por acción de la temperatura superficial del mar. Repentinamente esa masa de aire comienza a elevarse por el fenómeno de la convección, toda junta, en forma similar a una gran bola o bien como un globo gigante. Aire más frío fluye en forma rápida de todas partes para ocupar el espacio dejado por

esta masa de aire ascendente. Ya tenemos el comienzo: aire caliente y húmedo elevándose rápidamente en el centro y más aire cargado de humedad que fluye violentamente desde todas direcciones.

La fuerza de Coriolis hace que el sistema comience a girar. El aire que sube, al enfriarse comienza a generar lluvia, torrentes de ella, liberando en forma simultánea la energía almacenada en el cilindro de esta máquina de calor gigante. El sistema gira cada vez más rápidamente, los vientos aumentan y por último, la fuerza centrífuga, al tratar de disparar hacia afuera el aire en rotación, equilibra a la fuerza que succiona al aire hacia el centro. El resultado de esto es que en el centro se forma un cilindro de aire, de paredes duras que impiden la entrada de aire desde el exterior. Aquí se forma una zona de calma, sin nubosidad, la que es conocida como el Ojo del Huracán.

Los ciclones tropicales varían bastante en el diámetro. En un principio puede que estas tormentas no tengan más de 50 millas náuticas de diámetro, pero cuando están bien desarrolladas pueden tener sobre las 300 millas de diámetro, llegando hasta las 1000 millas de extensión.

La forma de un tifón, de acuerdo a las isobaras, es normalmente una elipse, con su eje más largo, generalmente orientado en el sentido de avance del tifón.

La velocidad de los vientos varía notablemente en los distintos tifones, e incluso en las diferentes partes al interior de éste. Próximo al vértice u ojo, los vientos son muy suaves o incluso llegando a verdadera calma tropical. Al alejarse radialmente del centro, la velocidad del viento aumenta en forma vertiginosa, alcanzando velocidades destructivas de hasta los 100 nudos, disminuyendo nuevamente cuando la distancia desde el centro es superior a los dos tercios del radio de éste.

### **Factores que intervienen en la formación de un tifón.**

1. El área de formación debe estar lo suficientemente alejada del Ecuador geográfico, como para que actúe la fuerza de Coriolis. (Latitudes mayores a los 10° Norte o Sur).
2. Los tifones se forman, por lo general, en las cercanías al Ecuador térmico (no coincidente con el geográfico).
3. Se forman siempre sobre el agua, la que suministra el vapor de agua necesario (combustible) y hace que el roce superficial sea bajo.
4. Un tifón en formación se manifiesta inicialmente en forma de vientos moderados y de temperaturas superiores a la normal, que abarcan una extensa región oceánica.

### **Indicaciones de la proximidad de un tifón.**

1. Nubes: las nubes que rodean a un tifón pueden extenderse por cientos de millas hacia adelante, razón por la cual podemos esperar que la formación de nubes sea uno de los primeros indicios de la proximidad de un tifón.
2. Estado del tiempo presente: al aproximarse un tifón, el ambiente por lo general está sofocante y se experimenta una visibilidad extremadamente buena. El tiempo inestable, con frecuentes e intensas lluvias, se comienza a hacer presente entre 24 y 48 horas antes de la llegada del tifón.
3. Estado del mar: otro signo determinante es la variación en el estado del mar, principalmente, en lo que se refiere a la altura de la ola, aumentando ésta en forma progresiva, hasta alcanzar alturas de hasta 15 metros.

4. Presión atmosférica: al aproximarse el tifón, el barómetro se mostrará inestable y después comenzará a bajar en forma continua. Hay que tener presente que la caída violenta de la presión se produce en las cercanías del ojo del tifón, de modo que cuando esto se aprecia en el barógrafo de un buque, significa que ya se está en la zona de los vientos de mayor intensidad.

A la luz de la teoría expuesta en apoyo de esta crónica, creo sin lugar a equivocarme, que efectivamente el buque escuela *Esmeralda* sobrellevó un verdadero y no muy amistoso tifón.

A saber, todas las descripciones que se señalan como antecedentes predecesores de una de estas tormentas tropicales fueron las que se sintieron a bordo. Aún recuerdo, que siendo el oficial de maniobras, aquella tarde del 19 de septiembre me mostré un poco escéptico a la orden de aferrar el velamen para mal tiempo; entrar los botes doble bancada desde la borda a sus camadas en la toldilla, y en general prepararse para un mal tiempo que por ninguna parte se hacía presagiar. Es que hasta esos momentos disfrutábamos de una temperatura más que agradable para la latitud que navegábamos, había una calma absoluta, que incluso confabulaba con los especialistas maniobras para no ejecutar ese día maniobras veleras que habrían interferido con el seudo “dieciocho chico” que desarrollábamos. Pero el destino tenía otra cosa preparada para este grupo de marinos entusiastas, que amparados en la ignorancia real de lo que un tifón significaba, incluso bromeaba al respecto, haciendo referencia al coraje del chileno y también a esa picardía que nos caracteriza pensando que quizá lo podíamos burlar haciendo un par de amagues como a los que los expertos en fútbol siempre aluden.

No habían transcurrido cuatro horas desde el inicio de las medidas preventivas ordenadas por el señor Comandante, cuando los primeros indicios de viento se hicieron sentir sobre el buque. Obviamente era extraño que el viento verdadero aumentara de calma (0 nudos) a 15 en forma casi instantánea. Realmente creo que esto fue el inicio de esta larga y tensa jornada en la mar.

Los hechos se fueron suscitando con verdadera rapidez, y cada hombre en su puesto de guardia y cargo sintió que algo grande venía por delante.

El Comandante convocó al Consejo de Oficiales en su Cámara (figura reglamentaria que considera la Ordenanza de la Armada en su artículo N° 570) y descarnadamente se analizaron los cursos de acción a desarrollar, incluso se reevaluó el plan de abandono del buque, tratando de optimizar los tiempos involucrados, para que en caso de ser necesario, se actuara con certeza y sin errores. Es increíble recordar esos hechos desde mi actual perspectiva; fueron momentos de extrema tensión, pero a su vez de absoluta cohesión, compromiso, espíritu de lucha y de fe. Recuerdo como si fuese ayer, al Sr. Capellán del buque, que sin dudar lo efectuó una oración cargada de emoción, pero a su vez fervientemente humana; es decir, no exenta de temor ante la prueba que Dios nos ponía por delante.

Transcurren las primeras horas del día 20 de septiembre; el Piloto junto con el Comandante y 2° Comandante afinan el track a seguir después de evaluar el comportamiento del tifón durante la noche, información que es regularmente recibida vía satélite desde los centros de Pearl Harbor, Guam y Japón. Estábamos a tan sólo 350 millas del ojo del huracán, el cual había aumentado su velocidad de desplazamiento de 8 a 50 nudos de velocidad verdadera, donde durante el día debíamos esperar olas de hasta 15 metros y vientos de 90 nudos. Así se fue desarrollando la historia, los pronósticos se cumplieron con precisión, y el buque aún se mantenía fuerte como un roble, navegando la ola que desde la aleta de estribor golpeaba el casco, haciendo que toda la dotación sintiera cada ola como la última.

La Dama Blanca sintió el esfuerzo que hasta ese momento había realizado y tuvo que ceder ante este monstruo que se avalanzaba sobre ella. Las olas barrían la cubierta en forma violenta, y precisamente una de éstas arrancó de raíz una de las aspiraciones del aire acondicionado de la cámara de guardiamarinas, lo que provocó una inundación que dejó el compartimiento anegado con 1,5 metros de agua y superficies libres en tan sólo minutos. Al mismo momento, y como si el destino quisiera ponernos a prueba, el buque se quedó sin gobierno, producto de la inundación del servomotor y un cortocircuito en uno de los motores eléctricos que sustentan el poder para el sistema de gobierno.

Las emergencias fueron solucionadas con celeridad y hermético silencio, lo que sin duda confirma lo que, desde que somos jóvenes Gamas, se nos ha enseñado: ante el apremio, la autodisciplina y control, sumado a la capacidad profesional, son las herramientas que nos distinguen y nos hacen grandes.

Pero no puedo dejar en el tintero el hecho que más relevancia ha tenido en mi carrera como hombre de armas. Eran aproximadamente las 17:00 horas del 20 de septiembre, recién habíamos superado las emergencias antes descritas, cuando el mayordomo del Sr. Comandante, que se encontraba en la cámara de éste tratando de no perder más loza de la que ya había caído en las manos del tifón, llamó al puente de mando vía teléfono interno, donde me encontraba apostado como Oficial de Guardia, para informarme que a través de unas de las claraboyas de popa se podía apreciar que varios cabos sueltos colgaban desde el costado, sin que él lograra identificarlos.

Tanto el Comandante como a mí lo único que se nos vino a la mente fue la posibilidad real de acorbar la hélice con uno de estos cabos, que por lo menos miden 50 metros cada uno. (Cabillero de babor palo mesana, sacado de raíz).

Ante la necesidad de solucionar esta emergencia y no pudiendo recurrir a nadie de la dotación que se encontraba bajo cubierta desde hacía 24 horas, uno de los hombres que se encontraba en el puente de mando debía trasladarse hasta la toldilla y echar arriba esa maniobra. El problema era que las olas no permitían el tránsito por cubierta, el viento de 80 nudos sostenidos, con rachas de 90, y la escora que mantenían el alcázar completamente inundado hacían de la situación una aterradora proeza.

Es aquí donde la nobleza de las personas se expresa en su máxima cuantía. El único Cabo antiguo que cubría de timonel, de especialidad de Maniobras, llamado “el rucio Díaz” de inmediato saltó como voluntario ante el Comandante para tan difícil misión; éste le expresó en forma clara que en dicha tarea arriesgaría su vida, ya que sería imposible maniobrar el buque para recogerlo si caía al agua. Este marino noble y esforzado no lo dudó, pero lo único que pidió fue ir solo, ya que sus sentidos debían concentrarse en la tarea encomendada, sin que otro hombre fuese una preocupación adicional. Antes de abandonar el puente y después de repasar el filo de su cuchillo de maniobras se dirigió al Comandante, diciéndole: “Mi Comandante: si no vuelvo, dígame a mi mujer y a mis hijos que fui un buen marino”.

Esta frase recién tuvo eco en los testigos que presenciamos la hazaña, cuando después de ver el esfuerzo realizado con éxito, y cuando el marino se dirigía de regreso al puente entre olas y balances, una ola de un tamaño que mi razón nunca hubiese entendido si no lo presencio, barrió la cubierta del buque llevándose a este hombre como quien sopla sobre una mesa con polvo. Con la adrenalina y la impotencia que una situación así genera, salimos de inmediato al alerón de sotavento y con la gracia que nuestro pueblo nunca pierde, escuchamos

a pocos metros, colgado desde un pescante: “Tranquilo jefe, Dios fue marino, maniobra y amigo mío”.

\* \* \*

Nota del autor: El Cabo 1° (Mn.) Jorge Díaz Ibarra, recibió la medalla “Al Valor”, por la acción relatada en la presente crónica.

El Comandante del B.E. *Esmeralda* 1997 era el actual Contraalmirante Sr. Arturo Ojeda Zernott.

---

\* Capitán de Corbeta.