

UN BUEN SUSTO

Hugo Alsina Calderón *

Hace un tiempo atrás, conversando con un grupo de amigos, uno me preguntó si en mi carrera en la Armada y después como Práctico de Canales, había pasado algún “buen susto”. Hice recuerdo de varios percances difíciles y que motivaron una buena dosis de adrenalina, sin embargo, mi memoria me hizo recordar uno especial, a bordo de una nave mercante argentina.

Fue en el año 1983 y el barco se llamaba *Río los Sauces*. Navegábamos el golfo de Penas con buen tiempo, pero nuestra velocidad nos hacía llegar a la angostura Inglesa a una hora inadecuada con respecto a la marea, lo que obligaría a esperar unas seis horas. El capitán Lucio González decidió, para no perder tiempo, seguir navegando por fuera y entrar, al amanecer, por el canal Trinidad. Poco después de oscurecer, empezó a soplar un fuerte viento del noroeste que fue incrementándose hasta alcanzar los 50 nudos y levantando una mar muy gruesa y fuerte lluvia. La navegación se hizo difícil, pues las grandes olas producían fuertes balances y cabeceos, sacando al buque de su rumbo. Era imposible dormir en esas condiciones. Cerca de las 3 de la madrugada, el capitán González irrumpe muy alterado en mi camarote y me dice: “¡Práctico, tenemos incendio a bordo!”. Creo que nunca me había vestido más rápido y en pocos minutos estaba en el puente. Reinaba el caos, todo el mundo gritaba y daba órdenes. Una vez que se logró poner orden, se acordó un procedimiento racional para controlar la situación. Primero, cerrar todos los compartimientos, especialmente la bodega afectada. A continuación se accionó los estanques de CO2 de la bodega y del entrepuente de donde provenía la alarma de fuego. Desgraciadamente, por falla en las tuberías, que estaban rotas, todo el gas escapó en la cocina. La tercera medida que aconsejaba el caso, era enfriar los mamparos y cubierta; pero en las actuales circunstancias ello no era necesario porque las grandes olas barrían ampliamente las dos bandas y pasaban con holgura por sobre la cubierta. Más calmadamente analizamos la situación con el Capitán y concordamos que era muy crítica. Si el incendio se tornaba violento, habría que abandonar la nave, lo que con el estado del tiempo no sería posible, dada la furia del temporal. Otra idea fue lanzar el buque sobre la costa buscando un lugar adecuado para vararlo, a fin de salvar la tripulación, sin embargo, dado lo irregular, escarpado e inhóspito de la costa en esa parte, era casi un suicidio. La decisión fue aminorar el andar buscando una velocidad que diera el mejor gobierno y esperar pacientemente los acontecimientos. Las horas de espera hasta que empezó a aclarar fueron interminables y de extrema tensión. Afortunadamente, el fuego continuó controlado en el entrepuente de la bodega sin afectar a otros departamentos del buque. Al aclarar pudimos ver como las olas se convertían en vapor al pasar por sobre la cubierta recalentada. Pronto se avistó el cabo Primero y dos horas más tarde pasamos frente al faro Tudor. El Capitán quiso fondear en los canales y abrir la bodega para controlar el fuego. La experiencia de haber experimentado anteriormente dos incendios en alta mar, sirvieron para que el Capitán comprendiera que lo mejor era seguir controlando el fuego y enfriando los costados y la cubierta con mangueras de incendio, y seguir hasta Punta Arenas, donde llegaríamos en unas 36 horas más. Y así se hizo. Con la ayuda de remolcadores, bomberos y personal especializado de la Armada, se logró apagar el fuego y abrir la bodega. Así se comprobó que la nave traía un pequeño cargamento de algodón desde El Callao y que se había mojado porque fue embarcado un día de lluvia. En el mismo entrepuente se cargó un contenedor con carga pesada, el que no quedó bien trincado. El algodón mojado en fardos, en un lugar cerrado y con mayor temperatura, entró en

“combustión sorda”, es decir, sin llama. Debido a los fuertes balances, se soltó el contenedor y golpeó los fardos esparciendo el algodón, el que al estar suelto, entró en combustión viva provocando el incendio.

El *Río Los Sauces* debió permanecer dos días y medio en Punta Arenas hasta superar la situación y quedar en condiciones de proseguir viaje a Buenos Aires.

Recuerdo con inquietud el gran susto pasado. Menos mal que fue solamente eso, un gran susto.

* * *

* Capitán de Navío. Destacado Colaborador, desde 1982.