



MAREMOTO

Patricio Astorquiza Vivar*

La tarde del 26 de febrero del año 2010, alrededor de las 20:00 horas, regresaba caminando a la nave de mi mando, MN “Viña del Mar”, que se encontraba en reparaciones a flote en el canal de acceso de ASMAR Talcahuano, y encontrándome frente a la Comandancia en Jefe de la Fuerza de Submarinos, noté que el ambiente bruscamente se tornó tibio y sin viento, produciendo una sensación corporal que duró algunos segundos o minutos, percibiendo el cuerpo muy pesado y con dificultad para caminar. A mi alrededor se observaba que la calle se cubría de gaviotas en posición de anidamiento. Al ingresar a la planta de Asmar, su calle de acceso principal, producía la impresión de no tener pavimento, ya que se encontraba tapizada de plumas blancas, como si hubiese nevado recientemente.

Al llegar a mi nave y al usar los pasamanos metálicos del portalón, sentí en mis manos la sensación de haber tomado algo muy caliente, pensé en esos instantes que el personal que trabajaba en soldadura habría conectado el sistema de tierra de sus máquinas a la base del portalón. Ya en cubierta, inspeccioné el portalón de Asmar encontrándose éste sin conexión de máquina alguna.

Al retirarme a descansar, instruí al Piloto de Guardia para que preparara la

nave, ya que al día siguiente, S.E. la Presidenta de la República concurriría al lanzamiento y bautizo de la nueva Unidad de la Armada “Cabo de Hornos”, construida por Asmar y que se encontraba en sus gradas, próximo al sitio donde se encontraba amarrada la MN “Viña del Mar”.

Preocupado por la situación observada respecto de las gaviotas, y pese a la buena visibilidad existente, estimé que durante la noche podríamos ser afectados por un cambio de las condiciones climáticas, por lo que ordené reforzar todas las amarras.

A las 03:30 horas del 27 de febrero del año 2010, fui despertado bruscamente por un ruido ensordecedor, semejante a la turbina de un avión que se encuentra próximo al aterrizaje y al momento un fuerte movimiento sísmico que no me permitía ponerme de pie. Subí con dificultad al puente de mando y pude ver lo inimaginable, mi buque se movía estrepitosamente en forma vertical, los diques situados en el cabezal del canalizo del canal de acceso se desplazaban con movimientos bruscos cortando sus amarras y rejeras. Quedé atónito al observar cómo el “Cabo de Hornos” se desprendía de sus gradas precipitándose al mar para quedar a merced de la fuerte marejada que comenzaba a afectar la Bahía de Concepción.

* Capitán de Alta Mar. Ingeniero en Administración Marítima. Experto en Control de Derrames de Hidrocarburos y Substancias Peligrosas, Texas A&M University System U.S.A.



ASMAR Talcahuano, día 26 de febrero de 2010.

La radio estación costera de la Capitania de Puerto Tomé, al momento de ocurrido el terremoto, salió al aire informando lo ocurrido, haciendo un llamado general a todas las embarcaciones menores que se encontraban en faenas pesqueras dentro de su jurisdicción, las informaciones proporcionadas por los patrones de pesca a la citada radio costera eran preocupantes, indicaban que se encontraban afectados por olas de una altura sobre los 10 metros y que estaban en situación muy difícil ya que el peligro de naufragio era inminente.

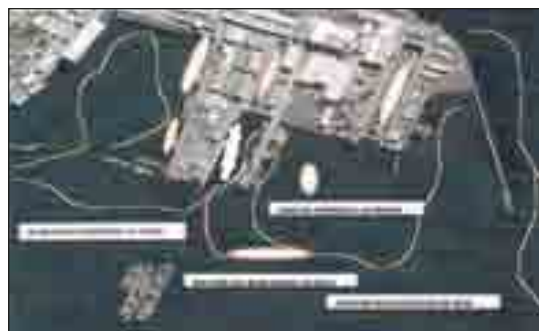
Al escuchar la información de los patrones de pesca, pensando en las fuertes marejadas que nos podrían afectar, al estar mi buque liviano por no tener carga ni lastre, siendo las 04:00 horas dispuse que el Jefe de Máquinas don Antonio López Quezada, preparara las máquinas para zarpar de emergencia, tocando las alarmas de zafarrancho respectivo, ante lo cual concurrió toda la dotación al punto de reunión establecido en la organización de la nave, para recibir las instrucciones del Primer Piloto, toda la dotación con sus respectivos salvavidas y atentos a recibir el orden del Capitán para el caso que hubiese que abandonar la nave, insistiendo en mantener la calma ya que el buque era el lugar más seguro para la sobrevivencia ante el agravamiento de la situación.

Por mi banda de estribor, amarrado en el muelle Fogonero Francisco Ugarte, se encontraba la Unidad de la Armada

“Piloto Pardo”, la que debido a la marejada que comenzó a afectar la zona y a los fuertes y sucesivos sismos, ocasionaba que ambos buques se aproximaran peligrosamente, con riesgo de colisión, por ello me trasladé al alerón de estribor para solicitar a viva voz al oficial de mayor antigüedad que se encontraba en el puente que preparara máquinas para que zarpara y de esta forma me permitiera poder maniobrar mi buque. En esos momentos, escuché vía VHF Canal 16 la orden emanada de PAPA 1, indicando que todas las unidades navales debían zarpar al instante.

Clara mi banda de estribor, ordené largar todas las espías al agua, proa cuatro largos, dos spring y un través, popa cuatro largos, dos spring y dos través, momento en el cual un nuevo y fuerte sismo produjo la abertura de la falda del muelle, desapareciendo gran parte de ella desprendiéndose las bitas de su cabezal.

A las 04:45 horas, ordené a la máquina dar muy despacio atrás, iniciando el zarpe de emergencia, un nuevo sismo con mayor intensidad afectó nuevamente a la nave. Los diques flotantes que ya se encontraban con sus amarras y rejeras cortadas, se atravesaron por mi popa peligrosamente.



04:45 horas, se inicia maniobra de emergencia.

Luego, a las 04:50 horas, ordené media fuerza avante con caña cerrada a estribor para evitar colisionar con los diques que se encontraban a la deriva y a merced de la marejada. Desde la proa el contra maestre me indicó por radio,

que la nave estaba muy próxima a colisionar la esclusa del dique número uno, donde se encontraba en seco un buque de guerra extranjero en reparaciones.

Cuatro minutos más tarde ordeno parar las máquinas, al observar que mi popa estaba clara de los diques flotantes procedo a efectuar movimientos cortos, para presentar la nave a medio canal verificando que las espías que se encontraban a flote no constituyeran riesgo para maniobrar con seguridad.

Posteriormente, a las 04:56 horas ordeno media fuerza atrás, y comienzo maniobra de salida del canal de acceso, siendo muy preocupante el hecho que a medida que la nave se desplazaba se observaba el retiro del mar, quedando la MN "Viña del Mar" atravesada, con la alarma del ecosonda que no dejaba de funcionar, voy hacia el alerón y veo lo increíble, no teníamos agua bajo la quilla, el sitio donde nos encontrábamos amarrado se encontraba totalmente en seco, el molo de abrigo seco mostrando su base y grandes rocas usadas en su construcción, debiendo parar la máquina en su debida oportunidad para no dañar la hélice y timón.

Percibo a las 05:00 horas, aproximadamente, un ruido ensordecedor e infernal, como si se tratara de un alud de piedras, viendo venir una pared de agua de una altura sobre los 12 metros, era el primer maremoto cuya ola nos castigó duramente por la cuadra de babor, reventando entre la borda y la cubierta principal, que en gran parte se encontraba desmantelada por los trabajos de reparaciones a flote, dejando su huella patente, la borda arqueada y la cubierta del sector desnivelada inundando los estanques de lastre alto, como si una fuerza sobrenatural hubiere efectuado presión sobre el buque, produciéndose peligrosamente una escora a estribor sobre los 40 grados. Esos minutos que parecieron horas eternas, fueron muy angustiantes, por mi mente pasaron

muchos pasajes de mi vida, viendo los rostros de mis padres, mis hermanos, de mis hijos, nietos y de mi amada esposa Graciela. Solo llevé el Santo Rosario a mis labios y me encomendé a Dios, a mi tripulación, y a la nave.



La MN varada durante el primer maremoto con olas de 10 a 12 metros.

De una noche totalmente estrellada, pasamos a la obscuridad total que colmó el ambiente de horror, al escucharse gritos desgarradores de personas que se encontraban en peligro solicitando auxilio para que los salvaran, voces que se apagaron, quizás al ser arrastrado, por la fuerte corriente y remolinos producidos por el tren de olas, mar afuera.

En el momento que afectó el primer maremoto, vimos cómo la ola levantó al "Cabo de Hornos", que se encontraba próximo a nuestra nave por estribor, desplazándolo y perdiéndose de nuestra vista, al momento que la misma masa de agua levantaba una embarcación de aproximadamente 50 metros de eslora y lo arrojaba sobre el muelle, lo que en su momento estimé fue la misilera "Chipana".

Posteriormente a las 05:04 horas, la MN "Viña del Mar", varada en esos momentos, comenzó a crujir por las fuertes réplicas del sismo, tratando de volver de su escora, al comprobar que el buque comenzaba a flotar, para luego buscar su adrizamiento, ordené cerrar la caña a babor y dar avante, el buque lentamente respondía a los movimientos ordenados.



Gobernando la MN con caña cerrada a babor.

En esos momentos pensé que podríamos sortear la fuerza destructiva de la naturaleza, pero tuve que enfrentar una nueva situación, próximos al faro Belén, dejándolo por la banda de estribor, el Jefe de Máquinas me indica por el intercomunicador, que debía parar la máquina por falta de enfriamiento de los generadores, lo que seguramente se debía a que al quedar en seco la nave, sus aspiraciones se encontraban obstruidas por barro o material del lecho marino.

El tren de olas producido por el primer maremoto, produjo una fuerte corriente y remolinos, que arrastraban de todo, haciendo derivar a la nave peligrosamente a las rocas que rodean al faro Belén, que en esos instantes se comenzaba a quedar en seco.

Ordeno a las 05:58 horas fondear el ancla de estribor con cuatro paños, para aguantar la nave en su peligrosa deriva, el ancla no logra parar la deriva, y daba la impresión que nos encontrábamos dentro de una coctelera, el ecosonda indicaba con su alarma que nuevamente no teníamos agua bajo la quilla.



Se fondea ancla de estribor para detener peligrosa deriva.

Se percibe a las 06:14 horas, que la alarma del ecosonda ha dejado de funcionar, nos castigaba el segundo maremoto, acompañado con una fuerte réplica del terremoto y ruidos subterráneos; nos afectó por la popa levantándonos, en esos momentos perdí totalmente la noción de la geografía, por lo cual dispongo que el Primer Piloto posicione el buque por radar y busque el área más despejada para maniobrar en espera del momento que pudiéramos tener propulsión.

En ese momento estimé que este segundo maremoto nos había lanzado sobre el molo 500, pensando lo peor, la nave podía naufragar, por ello, mis pensamientos solo eran de análisis para encontrar la forma y el mejor momento para ordenar abandonar el buque para salvar a toda la dotación. Escucho al Primer Piloto que me llamaba a la sala de cartas para ver nuestra posición, la vi y no la comprendí, la posición me indicaba que el faro Belén lo teníamos por la cuadra de babor. Por el calado de la nave, proa 80 centímetros y popa 2 metros 40 centímetros, la altura de la ola apreciada en el rigor de la oscuridad debió tener una altura superior a 20 metros, la cual nos levantó y nos pasó por sobre el citado faro.



Segundo maremoto, la MN "Viña del Mar" es levantada y pasa sobre el faro Belén.

La ola que nos afectó, no era acompañada por rompiente ni tren de olas, en mi opinión personal, y no científica, estimo

que en esos instantes un sector del lecho marino fracturado por la fuerza del terremoto, que al momento de desprenderse a causa de las fuertes, sucesivas y prolongadas réplicas, provocó la altura de la ola produciendo enormes daños en la población, recintos portuarios y ASMAR Talcahuano.

A las 06:30 horas, arrastrando el ancla ordeno dar muy despacio avante y tomar rumbo norte, derecho para tratar de fondear próximo a la Isla Quiriquina. El Primer Piloto don Víctor Alarcón, con voz que mostraba preocupación, consulta qué rumbo se había ordenado, respondiéndole que el rumbo ordenado es 360°, a lo que me contestó que la nave comenzaba a navegar peligrosamente hacia el Sur, observando que el giro-compás estaba totalmente inestable, así como el compás magnético, el cual giraba locamente, veo la pantalla del radar y compruebo que realmente nos desplazábamos con proa hacia el Morro de Talcahuano.

Dando toda fuerza avante la nave logró zafarse de la fuerte corriente existente, comenzando nuestra navegación, navegación que no fue fácil, la amplitud de la marea variaba entre cero y hasta aproximadamente quince metros, debiendo maniobrar en condición de emergencia para evitar colisionar con buques, diques, compuertas de diques y contenedores que se encontraban al garete, en un momento trabajó fuertemente la cadena, seguramente al pasar por sobre alguna roca o contenedor hundido.

A las 06:57 horas, comienzo a maniobrar para fondear en la Isla Quiriquina, al ver que el área de fondeo y sector de Tumbes se encontraba en seco, cambio rumbo para buscar agua donde poder fondear en forma segura.

En el momento del fondeo, a las 07:04 horas, se percibe un nuevo y fuerte sismo produciendo un tercer maremoto con tren de olas, con una variación de marea de 11 metros.



Maniobrando para fondear en Isla Quiriquina, verifico que el área de fondeo, sector Tumbes, se encontraba en seco por lo que cambio rumbo.

Con la luz del día vimos un panorama aterrador, sin comprender la magnitud de los daños causados por el terremoto y maremoto, pensando que lo sucedido realmente fue una gran catástrofe, no había comunicación alguna, más aun que por nuestro costado, llevado por la fuerte corriente hacia fuera de la bahía veía pasar casas flotando, autos, roperos, refrigeradores, restos de embarcaciones menores y yates destrozados, camas, televisores, container, roperos, troncos, ropa, árboles con sus raíces a la vista, techos, juguetes infantiles, comedores, mesas, sillas, lavadoras, cocinas, secadoras, etc.

Posteriormente, durante el transcurso del día, mis Armadores dispusieron que zarpara con destino al puerto de Valparaíso, durante la navegación reinó un silencio lleno de preocupaciones, dado que la navegación no fue normal y que el track de navegación se hizo a 15 millas de la costa, entre el tramo de Cobquecura en las proximidades de Constitución, el ecosonda en ocasiones marcaba una sonda de casi un metro haciendo sonar la alarma del equipo, debiendo cambiar rumbo para lograr tener mayor profundidad y una mayor seguridad durante la navegación.

Han pasado muchos meses de esta terrible catástrofe, con la tranquilidad que nos da la navegación, he estudiado la maniobra sin apoyo externo, para

zarpar de emergencia sin haber tenido pérdidas humanas, heridos y sin daños materiales para la nave, maniobra que aún no comprendo, más aun, cómo la ola nos pasó por sobre el faro Belén.

Vi renacer un buque, que en todo momento sus oficiales y tripulantes entregaron lo mejor de sí, para mantener la MN "Viña del Mar" a flote.

Ello me ha llevado a narrar los hechos vividos durante la trágica

madrugada del 27 de febrero del 2010, casi cronológicamente, con la responsabilidad que conlleva asumir el mando de una nave de 180 metros de eslora, y que la experiencia vivida durante la catástrofe que afectó a gran parte del país, pueda ser de utilidad para los oficiales de puente, que al culminar su carrera profesional, ostentan el grado de Capitán de Alta Mar de la Marina Mercante Chilena.

* * *



Asmar Talcahuano Post Tsunami 2010.