



PSG 72 “CONTRAMAESTRE ORTIZ”: CANAL DE ACCESO AL MOLO 500 POSTERIOR AL 27F

Gert Thienel Kattan*

El presente artículo explica el trabajo realizado por la dotación del PSG “Contramaestre Ortiz” los días posteriores al 27 de febrero de 2010.

Esta labor de sondeo realizada por la Unidad, a pesar de haber sido circunstancial y utilizando sólo los medios disponibles, fue de suma importancia tanto para la Institución, como para la ciudadanía de Talcahuano, ya que marcó el inicio de la entrega de ayuda de materiales para construcción y de traslado de personas, el cual se mantendría durante varios meses.

Con este artículo se quiere mostrar cómo pequeñas acciones de algunos, pueden significar tanto para muchos.

Dentro de los puertos que el PSG “Contramaestre Ortiz” tuvo que visitar durante el cambio de Puerto Base desde Iquique hacia Puerto Montt, se encontraba el Puerto de Talcahuano. El día 25 de febrero de 2010 la Unidad recaló al Molo 500, donde debía permanecer hasta el 27 de febrero y luego continuar la navegación hacia la Quinta Zona Naval.

Por lo menos eso era lo que se pensaba hasta que a las 03:34 horas de aquel sábado, la dotación se despertó producto de una fuerte vibración y un violento movimiento que se mantuvo por varios minutos. Todos sospechaban de lo que se trataba, pero cuando salieron hacia el exterior se percataron que la ciudad estaba apagada completamente y el muelle trisado casi en toda su extensión. No era un simple temblor, era un terremoto.

El Comandante, sin dudarle ordenó cubrir repetido, y dejando en tierra a 8 de sus tripulantes se dispuso a zarpar

junto con otros cuatro buques que se encontraban en la bahía mientras la marea comenzaba a bajar, sin pensar que zafaría de uno de los tsunamis más grandes y devastadores que han azotado las costas de Chile.



Minutos después del Terremoto, buque se prepara para Zarpe de Emergencia.

Aproximadamente a las 08:30 horas cuando el Jefe de Bahía dispuso que las Unidades Navales volvieran hacia la bahía, el “Ortiz” se aproximó a cercanías de Roca Belén, apreciando la magnitud

* Subteniente.

de lo que había ocurrido, evitando golpear con las casas, los contenedores y con los buques que se encontraban a la deriva sin tripulantes.

La Unidad fondeó para arriar el bote de goma que se dirigió a buscar sobrevivientes entre los escombros y se mantuvo en el lugar sin continuar su navegación hacia Puerto Montt, para prestar ayuda a la Base.

Se mantuvo hasta el día 16 de marzo en el lugar realizando diferentes labores como apoyo a la Partida de Buzos, transporte de víveres, acopio de contenedores y apoyo al personal de la base que requería de servicio de duchas y baños.

Pero sin lugar a dudas, la tarea más importante que se le asignó al buque, que sería fundamental para permitir la llegada de la ayuda humanitaria a la ciudad de Talcahuano y para evacuar a las familias navales que perdieron sus casas a causa del tsunami, fue la de levantar y validar un canal de acceso al Molo 500, por una ruta libre de escombros sumergidos, que permitiera la llegada de las barcas y determinara cuales eran los sitios disponibles para ser utilizados.

Se le asignó esta tarea aprovechando el poco calado de la Unidad y los equipos con los que cuenta para sondar.

Para llevarla a cabo se tomaron varias medidas de seguridad. Dentro de ellas se estableció navegación de precisión, y se estableció una condición de

estanqueidad y alerta de las Partidas de Control de Averías que permitiera actuar rápidamente en caso de tener una vía de agua producto del golpe con un objeto sumergido.

Se midieron las profundidades utilizando cuatro métodos:

- Ecosonda.
- SONAR en modo Ecosonda, que además permitía detectar objetos metálicos.
- El ancla arriada a diferentes profundidades y,
- Bote de goma navegando por la proa, sondando con escandallo.

El buque avanzó extremadamente lento, dando pequeños golpes de máquinas avante, sin sobrepasar los 5 nudos de velocidad, situando al buque cada dos minutos y junto con el "TOP" de la situación cada control de los equipos de sondaje entregaban la sonda que marcaba, datos que eran registrados y cotejados para asegurar que la información era correcta.

Para la primera aproximación, dado que las sondas eran profundas y coincidentes con la carta, se envió el bote de goma a verificar el sector sur de Roca Belén, cuya baliza se encontraba apagada y con su RACON inoperativo, encontrándose allí un pesquero hundido que sólo dejaba ver sus mástiles, decidiéndose pasar a una distancia prudente de 3,4 cables de Belén con



Bote de goma sondando el muelle con escandallo.



Buque mercante "Hui-An".

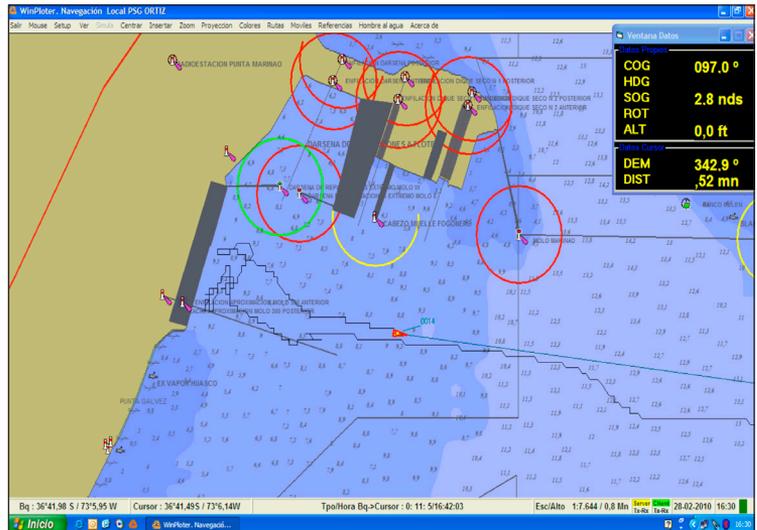
rumbo 270° para posteriormente efectuar una caída al 290°, iniciando la medición con escandallo y el arriado del ancla a 5 metros de profundidad. Se dejó al buque mercante chino "Hui-An" por la banda de babor y lentamente el buque se aproximó para mantenerse a una distancia de un cable del Molo.

De este modo se determinó cuál sería el canal de ingreso, sin embargo, aún era necesario sondar el sector de las bitas y las proximidades del muelle, enviándose el bote de goma para que con el escandallo verificara las zonas libres de escombros a distintas distancias de entre 1 y 5 metros desde el muelle y por sobre todo en cada una de las bitas, mientras el buque se mantenía sondando a distancias de entre 15 y 20 metros alejado del muelle.

Afortunadamente se determinó que no existían escombros sumergidos, por lo que el buque decidió aproximarse hacia la bita 1 para comenzar a sondar a lo largo del Molo sin encontrar diferencias entre las sondas de los equipos, siendo éstas muy similares a las de la carta.

La salida el buque la realizó un poco más al norte del track ya probado, en cercanías del Molo 180, con las mismas medidas de seguridad, pasando esta vez entre Roca Belén y el pesquero hundido, obteniendo resultados negativos, ya que los datos de los diferentes equipos no coincidían y las sondas del ecosonda variaban de tal forma que no entregaban la confianza suficiente, descartándose esa ruta para efectuar el ingreso.

Posteriormente se efectuaron nuevas aproximaciones hacia el canal ya probado, esta vez con el ancla a 6 y 7 metros, para verificar la existencia de objetos sumergidos, obteniendo resultados positivos.



Registro de la ruta efectuada por el buque.

Una vez finalizadas las labores de sondaje, el buque fondeo en la bahía, y el Comandante recopiló los datos de las mediciones, la carta para dirigirse a entregar la experiencia obtenida a los demás comandantes, a los cuales les pareció correcto, válido y seguro para que ingresara la barcaza "Chacabuco". También entregó la experiencia a los patrones de los remolcadores de la Isla Quiriquina para que efectuaran los regímenes.

Es así como el día 1 de marzo la "Chacabuco" fue la primera Unidad que pudo atracar en el Molo 500, donde descargó su ayuda y evacuó a las familias del personal que se dirigirían a Valparaíso a bordo del "Aguiles". Posteriormente, y ese mismo día el "Ortiz" volvió a ingresar, esta vez atracando y entregando la ayuda



LST "Valdivia" en faena de descarga.

enviada por el "Aguiles" para el personal que se mantuvo en la base.

El día 3 de marzo hace el esperado ingreso a la bahía la LST "Valdivia", aproximándose al muelle utilizando el track levantado por el "Ortiz", con el apoyo de cuatro remolcadores y logrando posar su rampa en el Molo para posteriormente descargar gran parte de su cargamento.

Finalmente el día 6 de marzo se le da la orden al "Ortiz" de volver a validar los sitios de atraque del Molo 500 para permitir el acceso de los buques de la Escuadra, para lo cual se coordinó la salida de los remolcadores y pesqueros que se encontraban atracados.

Para esta maniobra se utilizaron las mismas medidas de seguridad implementadas en la maniobra anterior y avanzando desde la bita 4 hacia el norte comprobamos que no existían peligros

para que ningún buque ingresara o se atracara en el Molo 500.

De este modo el PSG "Contramaestre Ortiz" finalizaba una tarea que marcaría el inicio de la ayuda que entregaría la Armada de Chile a los damnificados del 27F. Zarpó el día 14 de marzo para continuar prestando servicios en el Puerto de Coronel, Isla Mocha e Isla Santa María, recalando finalmente en Puerto Montt el día 20 de marzo.

La mantención de las medidas de seguridad, junto con la preparación del personal, permitió que la misión se ejecutara y que los resultados fuesen los esperados. La dotación, a pesar que se atrasó en el reencuentro con sus familias, supo responder acorde con la situación que se estaba viviendo, y nunca olvidará la importancia de la labor que cumplió su Unidad después del terremoto en la ciudad de Talcahuano.

* * *



Muelle habilitado para el atraque de Unidades.