

## HISTORIA DE UN NAUFRAGIO EN JULIO DE 1963

### I) LA RAZÓN DEL VIAJE

El trabajo del práctico se caracteriza, en gran parte, por su ascensión al barco a millas del puerto para conducirlo desde allí por las restringidas aguas de sus accesos y asesorar al capitán sobre los aspectos reglamentarios y técnicos que permiten su atraque de forma ágil y segura.

En el año 1963 el problema principal a este respecto era el embarque cuando el buque se acercaba al lugar indicado. Hasta ese momento se utilizaban lentos remolcadores o lanchas privadas pero ni unos ni otras se asemejaban a lo que debe ser una embarcación de prácticos. La ineptitud de dichas naves sumada a sus tripulaciones no entrenadas para esta tarea provocaba poner en peligro la vida del práctico y causaba demoras innecesarias ya que no siempre estaban disponibles para acudir al embarque o desembarque.

En ese momento, buscando solucionar esa dificultad, decidieron hacer un esfuerzo económico y comprar su propia lancha. Esta adquisición era un paso muy importante pues además del libre uso de la embarcación podrían, a bordo de la misma, observar el puerto, sondar zonas dudosas y, acercándose, mejorar la visión del lugar de la maniobra del atraque amén de preparar a la tripulación adecuadamente.

Luego de ardua búsqueda de la embarcación ideal encontraron en Argentina a la que sería durante muchos años su compañera de trabajo. (En la actualidad la Asociación de Prácticos cuenta además con dos nuevas embarcaciones, rápidas, de 25 nudos cada una). El hallazgo era un hermoso yate de 23 metros de eslora, dos motores de 130 caballos de fuerza, una velocidad de once nudos y una cacillería apta para alojar a varias personas; les posibilitaría superar varias carencias sufridas hasta ese momento gracias a la maniobrabilidad extra por sus dos hélices, una velocidad que (sin ser gran cosa) sobrepasaba la de los viejos remolcadores, independencia para convertirla en estación permanente de prácticos y en un medio para inspecciones rutinarias de los lugares de atraque y sus profundidades.

Nombraron al práctico Adalberto D'angelo como encargado de traerla desde El Tigre, a pocos kilómetros de Buenos Aires. Como todo marino local había realizado varias veces esa travesía de un río conocido y respetado por el navegante por sus fuertes vientos, corrientes traicioneras y nieblas frecuentes que, aliados con sus peligrosos bancos de arena, contaban por cientos los barcos siniestrados en él.

//

Desde el remoto tiempo de su descubrimiento este ancho río ha sido tumba de numerosos buques que quedaron atrapados en sus fondos causando incontables víctimas; estos accidentes se debieron a diversos motivos pero el más frecuente fue el factor humano: impericias, exceso de confianza, distracciones e imprudencias fueron determinantes para que muchas familias quedasen desmembradas.

D'angelo formó una pequeña tripulación; eligió a Roberto Escandel, hijo de un amigo suyo, joven de 25 años que recién comenzaba la difícil profesión de marino y a Nelson Signorale, un maquinista de 32 años. Los tres prepararon sus pertenencias para el corto viaje sin imaginarse la aventura que los sorprendería.

## II) LA PARTIDA

La intención era ir en avión pero el aeropuerto clausuró los vuelos por una persistente y tupida niebla. Se les ocurrió ir por el Vapor de la Carrera de bandera argentina "Ciudad de Asunción" ya que la bruma no detenía a este barco. Debían darse prisa: partían a las 2100; les aguardaba una larga noche pero podrían así estar en Buenos Aires al otro día e ir en tren hasta El Tigre sin perder mucho tiempo.

El viaje coincidió con las vacaciones colegiales del mes de julio por lo cual el vapor estaba colmado de pasajeros, la mayoría menores de edad que viajaban con gran ilusión de divertirse. Todos los camarotes estaban ocupados pero eso no los preocupó, una vez a bordo buscaron en los salones una ubicación para pasar lo mejor posible la prolongada travesía de más de diez horas. Entre los tres compañeros de viaje existía una diferencia de edad que los separaba respetuosamente; en especial Roberto sentía admiración por el práctico ya que veía en él concretada la ambición final de todo marino (años después lograría cumplir esa meta).

El barco partió el 10 de julio, aproximadamente a las 2100 y tenía prevista la hora de llegada a las 0730 de Montevideo; sabían que les aguardaba una espera tediosa e incómoda. Al desatracar y alejarse unos pocos metros del muelle el Vapor de la Carrera "Ciudad de Asunción" se perdió en una densa niebla; así continuó, pasó las escolleras de salida del puerto y luego de dos kilómetros por el canal de acceso se internó en el río dirigido por los baquianos. El Capitán, como responsable, debía estar en el puente en caso de emergencia (más aún si ésta era niebla), aunque los que estaban gobernando la navegación eran los baquianos.

///

## LA COLISIÓN

Cerca de las 0400 ocurre la colisión. Está comprobado que la mayoría de las desgracias en el mar acontecen entre las 0400 y las 0500; es la hora del cambio de guardia. Recordemos que el accidente del buque de la Armada Nacional "Valiente" sucedió a las 0435. Estos infortunios se producen por distracción, mal relevo, falta de adaptación de los nuevos guardieros o, como se presume en este caso, fatiga: hacía horas que el Capitán permanecía en el puente si bien el cambio de guardia de los baquianos se realizó a las 0200. El radar no estaba en buenas condiciones por lo que venían navegando por estima, confiando el nuevo baquiano en los datos que le había pasado el anterior a las 0200. Próximo a las 0400 perciben visualmente la boya de un casco hundido y advierten que la estaban pasando por la banda equivocada.

Los tres viajeros estaban adormecidos en un sofá cuando Adalberto se pone de pie en estado de alerta. -¿Qué pasa, D'angelo?- pregunta Escandel. -Sentí un ruido extraño- le contesta. Inmediatamente se dirige al puente de mando para informarse. Roberto, curioso, lo sigue y antes de llegar se encuentran con el Capitán, quien le explica a D'angelo que habían pasado una boya de un barco hundido por el lado errado. Un fuerte sacudón indica que tocaron el casco del sumergido carguero griego "Marionga J. Cairis". El Jefe de Máquinas irrumpe alarmado: la sala de máquinas se estaba inundando por causa de un rumbo abierto en el casco.

Ante esta mala noticia, el Capitán mira la carta náutica de la zona y pone proa hacia un banco cercano para encallar en él, evitando así el hundimiento total de la nave ya que el área se destacaba por sus aguas profundas. Inmediatamente ordena a sus oficiales y camareros que prepararan a los pasajeros y, sin alarmarlos demasiado, ponerles salvavidas. D'angelo le ofrece ayuda y junto a Roberto parten por los corredores llamando de puerta en puerta, indicando que se pongan los salvavidas ya que iban a pitar zafarrancho de entrenamiento.

Entre la hora impropia y la estampida humana por los pasillos, los pasajeros huían despavoridos de sus camarotes; aunque unos lo tomaban en broma, era importante abrigarse bien pero se veían algunos en simples pijamas. Parte de la tripulación se dirigía a los botes, maleta en mano; otros, más calmos, llevaban a los pasajeros a la cubierta más alta como había recomendado el Capitán. Jóvenes, adultos y viejos trepaban con dificultad por una empinada escalera hacia la elevada cubierta previendo que, en el peor de los casos, el agua no llegase hasta allí.

////

Pronto llegó la calma, se vio que no se corría peligro. El Capitán salió a cubierta y explicó la situación: no podía continuar el viaje pero serían rescatados por otros barcos apenas amaneciera. Mientras unos continuaban con cara de susto, otros comenzaron a bromear, algunos oteaban entre la niebla buscando divisar alguna embarcación que acudiera a prestar ayuda. El Capitán, con su decisión inmediata de encallar el barco, había salvado vidas.

Toda tragedia es la suma de varios fenómenos, el primero suele solucionarse pero si no se está preparado esperando el segundo puede que sea tarde. La alarma inicial fue quedarse sin energía pues el agua había tapado los generadores; luego comenzaron a salir chispas de la chimenea, cada vez más, hasta transformarse en llamaradas. Los pobres pasajeros comenzaron a asustarse: se había desatado un gran incendio en la Sala de Máquinas (originado por un cortocircuito o por algún fuego encendido para ver en la oscuridad).

Vino la orden de abandono del buque, comenzó nuevamente la desesperación. Roberto, que buscaba a D'angelo para que lo asesorara, no lo encontró, se apoyó en la experiencia de Nelson Signorale, ninguno logró ubicarlo en la multitud... y ellos dos constituyeron un equipo para colaborar. Se provocó una brusca y precipitada carrera por parte de los pasajeros que trataban de bajar a una cubierta inferior desde donde se accedía a los botes. El pánico de la gente apavorada empujaba haciendo caer a las personas desde una cubierta a otra. Las escaleras verticales de hierro eran insuficientes para la cantidad de pasajeros e inadecuadas para los de edad avanzada. Roberto Escandel y Nelson Signorale lograron llegar a la cubierta de botes y desde allí evitaron que muchas señoras y ancianos se golpearan o lastimaran en la caída de tres metros desde la cubierta superior. Todos corrían hacia los botes, los más precavidos con sus pertenencias más queridas.

Roberto y su compañero no hallaron a D'angelo corrieron hacia el primero de los botes, los cuales estaban agarrotados. Los tripulantes fueron a buscar herramientas para cortar los alambres y lograron liberar uno de los extremos, el bote se precipitó de punta; cortaron el otro y al hacerlo se cayó al agua, destrozándose y perdiéndose. Corrieron a otro donde había una multitud desorganizada luchando por desengancharlo sin éxito. Pudieron ver un único bote ya en el mar ocupado exclusivamente por hombres... que daban golpes de remos a mujeres y niños sumergidos que intentaban asirse a la embarcación para salvar sus vidas... pero los que estaban a bordo no se lo permitían por temor a hundirse... . Marcharon hacia la otra banda y encontraron otro bote que intentaban bajar pero la tripulación no dejaba acercar a nadie, cargaban sus propios equipajes, indiferentes a las vidas de los demás, ya fueran niños o señoras... .

////

Muchos, ante la imposibilidad de subir a un bote y desesperados por evitar ser devorados por el fuego, saltaban a las frías aguas. Otros seguían al Capitán que aun daba órdenes a los pocos que quedaban a bordo, se sentían seguros al seguir a un líder; fueron evitando las llamas y quedaron acorralados en el puente. El Capitán no quiso abandonar el barco; este gesto salvó al grupo que lo acompañó. Fueron rescatados después de muchas horas de espera.

Roberto y Nelson intentaron entonces salvarse como fuera. Buscaban de qué sujetarse antes de arrojarse al río y continuaron tratando de buscar a Dángelo, sin éxito. Signorale sabía que parte de los asientos eran flotadores, tomaron uno y lo tiraron al agua, después se arrojaron ellos. Uno de cada punta de la improvisada balsa aguantaron como pudieron, con el cuerpo inmerso en el agua gélida. Intentaron subirse pero lo único que lograban era hundirse más aún. Estaban bien arropados: el agua entre el cuerpo y la vestimenta se calentaba formando un colchón de tibieza con el calor que ellos mismos emanaban. Procuraban amarrar cualquier objeto que pasaba cerca, atándolos con sus corbatas, para incorporarlo a la balsa y aumentar la flotabilidad. Con cada intento de moverse ingresaba un agua tan helada que los dejaba tiesos. Signorale le gritaba a Roberto para darle valor en tan precaria situación.

Gran cantidad de personas flotaban a poca distancia, con salvavidas, pidiendo auxilio. Se impuso una voz, pidiendo que gritaran al mismo tiempo para que alguien los escuchara. Mas poco a poco los gritos se apagaron por sentirlos un esfuerzo inútil y por ser separados por la corriente. La mayoría guardaba la poca energía que les quedaba para resistir más tiempo.

Roberto Escandel, siempre asido a la balsa, comenzó a notar que muchos cuerpos, en particular de niños, ya no se movían. A pocos metros, prendido a una pequeña balsa, un anciano se quejaba con gritos desgarradores, pocos minutos después, lo vio morir de un infarto. Su mente estaba con su familia, pensando que no volvería a verlos. Pasaron horas y la niebla seguía; comenzó a verse la claridad del día pero no se divisaba nada a más de treinta metros.

## EL RESCATE

Escandel, ya agotado, cavilaba en que sólo tendría que soltarse para terminar con el sufrimiento pero su compañero volvía a salvarle la vida con sus conversaciones a los gritos, para mantenerlo alerta. Ven aparecer una inmensa sombra Ambos gritan y gritan. Lo que parecían murmullos se convirtieron en esforzados alaridos. Ven surgir la proa de un barco que se acercaba lentamente: ¡estaban salvados!

/////

Fueron los últimos en ser rescatados. Sus escasas fuerzas no les permitían trepar por la le escala por sí solos. Sus cuerpos comenzaron a tiritar al emerger del agua. Estaban siendo liberados de la muerte por el buque "King" de la Armada Argentina. El telegrafista había recibido el pedido de auxilio e informó a su capitán, quien puso rumbo a toda máquina al lugar del siniestro. El "King" fue el primero en llegar, luego aparecieron otros salvando gente aún con vida de las heladas aguas.

Apenas fue amparado, Roberto fue cubierto por frazadas que calentaban su cuerpo. Los argentinos habían preparado todo lo imaginable esperando a los infortunados náufragos: café, té, leche, mate cocido y licores, en fin, cualquier elemento que sirviese para calentar. Gracias a ellos sobrevivieron muchos. Pero Escandel recuerda el panorama dantesco que observó cuando pudo caminar por cubierta. Decenas de niños yacían liberados de las aguas pero ya muertos. Veía pasar, impotente, otros cuerpos flotando. Frente a tanto desastre, los oficiales del "King" trataban de salvar a los que consideraban vivos, dejando a los que daban por muertos pues no podían con tantos.

A bordo del buque militar se reencontraron con D'angelo y se abrazaron, agradecidos por estar vivos. Fueron transportados a una base militar donde se recababan los nombres de los rescatados para informar a los familiares. Pasaron horas entre los sobrevivientes que lloraban buscando a sus seres queridos: hijos, madre, padre, hermano, amigo. Finalmente los llevan a alojarse en un hotel de Buenos Aires. Escandel decide llamar a su casa pensando que ya sabrían que estaba a salvo (recién pudo comunicarse a las ocho de la noche) y se entera que lo habían dado por muerto. Como el equipo había embarcado a último momento sus documentos no figuraban en la lista de las oficinas portuarias por lo cual sus nombres no aparecían en la lista de sobrevivientes. Cuando habló con sus padres les dio la más grata de las sorpresas, así como a numerosos parientes y amigos que se encontraban junto a ellos animándolos. Estaban con la oreja pegada a la radio desde el amanecer esperando oír que Roberto estaba a salvo; éste les cuenta que sigue vivo gracias a la valentía y bonhomía de su compañero Nelson Signorale.

Al día siguiente parten los tripulantes a El Tigre a embarcar la lancha "Ederra" y cruzan nuevamente el río, en silencio los tres, dejando atrás horas de tragedia y muerte. Pasaron al costado del "Ciudad de Asunción" del cual sólo se veía la cubierta superior, la que pudo ser un enorme salvavidas si no hubiese ocurrido el incendio.

///////

## REFLEXIONES

Luego de esta desgracia y de cualquier accidente grave, lamentamos la pérdida de vidas; creo que es necesario hacernos preguntas y sacar conclusiones para corregir errores para que nunca, nunca vuelva a suceder algo parecido.

Personalmente me cuestiono:

- 1) ¿Por qué se navegaba con niebla sin el radar en condiciones?
- 2) ¿Por qué se tardó tanto en dar la voz de abandono?
- 3) ¿Por qué se incendió?
- 4) ¿Por qué los botes no estaban en condiciones?

Dentro del Código para la investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos está considerado como Siniestro muy Grave

- Pérdida total del buque
- Pérdida de vidas humanas

Como causales de siniestro podemos notar:

- Equipos deficientes
- Política deficiente de mantenimiento
- Condiciones conducentes a error
- Organización deficiente
- Entrenamiento deficiente
- Defensas inadecuadas o inefectivas

Un sinnúmero de preguntas que hacen procesar con prisión al Capitán. Los responsables de la expedición confeccionaron un extenso informe mostrando una actuación impecable; pero el Tribunal de Accidentes da sus veredictos que se contradicen con la buena conducta de los tripulantes según su elaborado informe.

Presumo que el radar no funcionaba correctamente (o, lo que sería peor, no sabían usarlo o se confiaron en exceso), es decir que navegaban a ciegas en medio de una densa niebla; se viajaba a estima, error que causó que se encontraran con el casco antes de tiempo y por el lado equivocado. La boya fue vista de cerca pero no captada en la pantalla.

En toda zona del mundo con tráfico intenso o con obstáculos peligrosos para la navegación se "construyen" autopistas imaginarias, llamadas Zonas de Separación, que eliminan muchos accidentes: las embarcaciones navegan por vías de una sola mano y libres de inconvenientes.

////////

-El informe "perfecto" del Capitán indica que bajaron los botes prestamente lo cual no concuerda con lo sucedido. La última práctica de zafarrancho databa en los libros de más de un año antes: la tripulación no estaba entrenada para el procedimiento de seguridad. Sólo pudieron bajar dos botes, los demás estaban agarrotados por falta de mantenimiento.

Las inspecciones anuales son obligatorias pero obviamente no se realizaron correctamente. Existía un certificado que afirmaba que todo estaba en condiciones pero nada estaba en orden ni la tripulación entrenada; resultado de esta omisión: cincuenta y tres muertos, la mayoría niños que viajaban en sus vacaciones. Vistos estos desastres y supervisados por la Organización Marítima Internacional, nuestras autoridades han corregido defectos y se siguen las normas de dicha institución mundial: se han implementado cursos de control de multitudes y se exige a los capitanes de barcos con pasajeros que se capaciten de forma especial. ¡Que no sea necesario un "Titanic" o un "Ciudad de Asunción" para tomar medidas correctoras de errores que costaron vidas humanas!

////////

La navegación fue catalogada de desastrosa por las autoridades, las mismas que otorgan las licencias de Patrón y de Capitán; estas licencias o patentes, en es época, sólo constataban que alguien estaba apto para conducir un barco pero pensemos que es muy diferente llevar trigo, arena o piedras a transportar pasajeros.

El Armador tiene la potestad de elegir a su capitán así como a su tripulación entonces lo hace a su criterio y conveniencia. Puede seleccionar a su personal, entre los autorizados, por sus antecedentes y formación, por simpatía o por economía. Es decir que puede decidir darle el puesto de Capitán a una persona experimentada o a un amigo o a alguien necesitado que acepte menor remuneración, tiene la facultad de poner a bordo y al mando de un arma mortal (como está demostrado que son las naves de turistas tristemente célebres) en manos de alguien que no reúna determinadas condiciones.

El Capitán fue condenado a dos años de prisión; con esa simpleza se castigó a todos los responsables de la tragedia en la que murieron cincuenta y tres personas. Al poco tiempo de recuperar su libertad falleció (posiblemente como efecto de lo sucedido). Sí, era él el directamente responsable pero sepamos que estaba en ese buque por necesidad de trabajo; al tomar el cargo era inconsciente del deterioro de los elementos de seguridad, confiaba en el Certificado de Seguridad otorgado anualmente por la Administración responsable. Con respecto al Armador parece que no tuviera ninguna responsabilidad de los

hechos, está exonerado de cargo y culpa al tener un Capitán titulado y una tripulación con Libreta de Navegación avalados por las Autoridades. Las tripulaciones cambian constantemente y cuando reciben un barco suponen que está en condiciones de navegabilidad... .

¿Es justo que los pasajeros suban a un barco total mente confiados en la excelencia de la tripulación y en la seguridad del mismo y que luego se navegue a ciegas y que los botes salvavidas no estén preparados?  
¿Ustedes no se sentirían defraudados?

Capitán Mercante Felipe Planelles

FP/lcd