

"El documento original se encuentra en mal estado."

//- bían sido de la consideración esperada. Pero eso sí el muro de contención permaneció intacto, se había construido con piedra, arena y portland nacionales, y los uruguayos son duros.

Las aguas no caían por la entubada fábrica, no movían sus turbinas, estas no rotaban, permanecían quietas y silenciosas no generando energía eléctrica. Los largos cables metálicos, no transmitieron la luz y Montevideo y gran parte del Uruguay quedó a oscuras. Carente de fuerza motriz para mover los motores, la industria metalúrgica paró. Las cocinas eléctricas carentes de energía, no cocinaron alimentos, ni calentaron biberones, con leche sumamente escasa. En plena inundación había nacido mi hija mayor. Bien lo recuerdo. Las estufas se apagaron y comenzaba aquel mayo, frío, húmedo, donde la escasez de alimentos se hacía sentir en la mesa del pobre, por los altos precios que ostentaban estos. Como siempre subían más rápido que el nivel de las aguas, cuando un pobre necesita algo nunca alta el oportunista de ocasión, que eleva los precios de las sustancias nutritivas de la susodicha y siempre distante canasta familiar. Desapareció la carne, la leche y las verduras.

Personalmente tube que cambiar dos veces las escobillas que limpiaban el parabrisa de mi automóvil, dado el trabajo que tenían que hacer al intentar barrer la incansable agua derramada sobre sus cristales.

En junio, volví a los campos que había estado en principio de abril, más por curiosidad, por saber de primera mano como había sido la inundación, que por otra necesidad. La ruta 2 pasando Gardona, tiene una curva pronunciada que se acerca al ángulo becto, irregularidad vial por la cual había circulado innumerables veces sin accidentes; pero esta vez había llovido, fué nuestro primer percance, volcamos. Los lugareños ayudaron a poner el coche de los "Dotorcitos Capitalinos" en su posición correcta y tosudamente seguimos nuestra marcha. Desoyendo consejos de nuestro amigo de Mercedes, proseguimos hacia la hacienda. Al llegar al arroyo Bequeló, sus torrentosas aguas nos impresionaron, pero igual nos arriesgamos; consecuentemente el coche se atascó sobre el lecho rupestre, trancado sobre un malecón. Pasamos la noche, en aquel improvisado ponton automotor, horas de frío y humedad, hasta que un tractor de un buen vecino, nos sacó del apuro. Percaradamente proseguimos nuestra ruta. No pudiendo entrar a la estancia por el lodazal, en que se había transformado su avenida de acceso, acertó a pasar por el lugar, un peon de la hacienda en su cabalgadura, por su intermedio solicitamos la presencia de un vehículo de tracción, para que nos trasladara al casco del campo; sobre la noche llegó la susodicha oruga. Parados sobre su pescante trasero emprendimos el último tramo, con la mala suerte, que en un brusco descenso de una de las ruedas del tractor, por una zanja, que vaya a saber quien la puso allí, propinome un fuerte cuvión desalojandome de mi seguro transporte, cayendo en medio de agua y lodo, enterrandome hasta el ombligo-"payaso", quien me metió a venir a ver las inundaciones; recién comenzaba mi carrera de emergencista. Fué cuando pensé; esto que estamos sufriendo, siendo en su mayor parte por nuestra inexperiencia, es dramático; pobre la gente de campo, que hace meses vive y hace frente estoicamente bajo este martirio acuático.

Para hacer 70 kilometros de Mercedes a la estancia pusimos 36 horas.

Las inundaciones del 59 en el Departamento de Rivera, registraron la pluviosidad mayor, que fué de 3.316 milímetros.

Muchos pueblos debieron evacuar sus zonas bajas, pero Paso de los Toros debió ser desocupada totalmente, fué la ciudad sumergida en el centro de la pradera lacustre Oriental. Las horas, los días que los tocó vivir a sus pobladores fueron duramente conflictivos. recién pudieron volver, para nuevamente comenzar, a los 20 días.

Prestar ayuda a miles de damnificados era un problema que las autoridades no se habían enfrentado, con tal grado de magnitud. Probablemente entre muertos y desaparecidos en el territorio Nacional, no hayan sobrepasado la cincuenta, pero los hospitalizados, contadores y los evacuados, miles. Los ríos en su correr torrencioso provocaron deslizamientos, no llegaron a la proporción de avalanchas, gracias a la estructura geológica de nuestro suelo. Corrientes de cerros altos, no facilita el corrimiento precipitoso de los aludes, y las rocas macizas del subsuelo son totalmente opuestas a los suelos terrosos y lamelados, no facilitando el desmoronamiento de lodo, que en Brasil sepulta poblados íntegramente. Igualmente se atascaron los ríos en diversos puntos, dado los niveles de los lechos, y estos represamientos al descargarse posteriormente, fueron más peligrosos, que la libre corriente de agua en sí, barrieron asentamientos rurales. Y aunque parezca una peregrinada hay que destruir estos estancos de agua, para evitar posteriores correntadas, cuando llega la riada, la realidad lo primero hacer; actuar rápido, para que el agua pase libremente. Los lechos de los ríos deben permanentemente limpiarse y dragarse.

En el caso de las inundaciones del 59, focalizando la zona de mayor impacto en Paso de los Toros, la ayuda marginal se encontró dificultada, porque la zona periférica de una inundación pluvial esta sufriendo las mismas consecuencias, aunque atenuadas, que la zona de desastre. Paso de los Toros desapareció, pero la mayor parte de Tacuarembó y Durazno se encontraban apegadas. Sólo la ciudad de Tacuarembó, distante más de 100 kilómetros, podía ofrecer refugio a los sinientales. La ayuda regional se encuentra afectada por las mismas causas que la marginal, y además, porque los caminos y carreteras se encuentran intransitables. Solo en esta oportunidad ofreció buenos servicios el Ferrocarril. Cuando se plantee la remodelación de A.F.E., (Administración de Ferrocarriles del Estado), debe pensarse que en extensas zonas inundadas, es el único medio de comunicación terrestre.

La Red de Radio aficionados, fué uno de los mejores sistemas radiofónicos, que se mantuvo indemne y cumplió más que encomiable labor. La ayuda en desastres de esta magnitud, tiene que provenir del Gobierno Nacional.

En las inundaciones del 59 las cuantías de las pérdidas fué de tal monto, que sobrepasó la ayuda nacional y se debió recurrir ^{se} a la ayuda internacional.

La ayuda primera en estos casos siempre es estatal, porque se necesita personal; perros busca personas; materiales y equipos; maquinaria de desescombros y mantenimiento, que debe proveerlos el cuerpo de Ingenieros del Ejército Nacional, apoyados por los baqueanos del lugar.

Se deben enviar al lugar, unidades de búsqueda, rescate y salvataje, compuesto por cuerpo de helicópteros de la aviación militar y civil, policía, bomberos y personal sanitario. Para manejar todo este personal se necesita, coordinadores de campo y comando zonal, intercomunicado con comando regionales y centrales. Esto exige planes previos y simulacros. Pues nada de esto había, en aquellas lluvias. Todo debió ser improvisado.

En el 59, se enfrentaron al problema de dar albergue a miles de refugiados. Donde los edificios públicos y religiosos ofrecieron valiosa colaboración. Cuarteles, escuelas, corrales municipales e Iglesias, fueron los primariamente utilizados. Hubo necesidad de evacuar una ciudad entera y el problema fué de una entidad mayor. Brindar bienestar social a 1 10.000 personas, necesita una organización por detrás, que en tiempo de paz haya establecido sus principios de abastecimientos y funcionamiento, trazado sus objetivos, método de estudio, planificación, ejecución y evaluación; con simulacros y nueva evaluación y lo que es más importante acuerdos previos para suministros de los recursos. Sólo pocas organizaciones en el mundo han logrado tal desarrollo de funcionamiento y pertenezcan a la O.M.S. /O.P.S. o tienen relación con estas instituciones. Débese buscar dicho apoyo.

No olvidarse que los damnificados tienen derechos inalienables a: la vida; libertad; seguridad personal, protección de la ley; libertad de pensamiento, conciencia y religión; albergue, alimentos, agua, salubridad, sanidad y vestimenta. Un capítulo importantísimo de los Derechos Humanos.

Se deben tener listas chequeadas para ejecutar los planes de acciones en Emergencia. Hay que ser perito, para registrar las necesidades de lo imposible de faltar y dar una respuesta inmediata; coordinando con todas las agencias que están comprometidas en la operación de socorro, para evitar duplicaciones de acciones o carencias de otras y no molestarse entre ellas. Saber manejarse en el campo donde los gestos, movimientos y actitudes deben ser adecuadas a cada situación. Los asistentes sociales deben levantar un registro cabal, de los refugiados y sus necesidades personales y grupales- familiares y sociales. La distribución tiene un plan predeterminado. El reasentamiento lo más cerca posible de la zona de residencia. El grupo humano debe permanecer unido, mantener a toda costa la familia unida y los vecinos próximos. La mutua ayuda que se van a dar, aliviará el trabajo del equipo de socorro. Las comunicaciones dentro del campo y de este con las bases de apoyo, deben ser lo más amplia posible. Los entes estatales que tienen bajo custodia las comunicaciones tienen que hacerse cargo de ellas mismas. La administración de un campo de refugiados, sólo la pueden realizar técnicos en administración de colectividades, como administradores: de salud, municipales, hoteleros, turísticos, e.t.c. Debese suministrarse albergue, entendiendo bajo este vocablo: salud, alimentos y vigilancia del estado nutricional, agua, sanidad, servicios sociales, educación. Esto que decimos en media página, son tratados enteros en socorristas.

De la autoridad y de la policía de seguridad, habría que escribir un libro. Esta sociedad desplazada lleva sus problemas personales y sociales, pero con el agravante de estar sufriendo una situación límite; a su vez el reasentamiento les creara nuevas condiciones sociales que repercutieron en su ánimo. Por supuesto que en un campo de refugiados existe el dolor, el deseo de hacer mal, tanto físicamente como espiritualmente, la violación, el niño o mujeres maltratadas, la pederastia y la sodomía pueden observarse, porque las condiciones de promiscuidad lo facilitan. Para evitar todo esto, se necesita saber mucho de relaciones humanas. Hay que evitar el banderismo que se puede desatar en bandolerismo. si esto pasa, adios campo de refugiados.

En obligatoriedad inexcusable del Estado, tener un organismo permanente que organice las acciones para prepararse a enfrentar y combatir desastres Nacionales y eventualmente a prestar ayuda internacional.

En refugio, viveres y sanidad, la ayuda de la Cruz Roja es inestimable. Es necesario para el futuro, las zonas vulnerables a inundaciones, cuenten con un plan de asentamiento de attemano. Pero hay que recordar lo que decía en el 1º Congreso Panamericano de Desastres, realizado en Montevideo en 1936, el Dr. Moreno; presentaba un bosquejo, donde mostraba un establecimiento de no vivientes en las proximidades de un precipicio; los internados caminaban por una senda que conducía al despenadero y por consiguiente caían al vacío, traumatizándose 30 metros más abajo. Entonces la solución propuesta fué hacer un hospital en el fondo del acantilado para prestar asistencia. Cuando lo lógico hubiese sido poner una cerca para que no se cayeran más. Esto que parece una verdad que no necesita demostrarse, se da en todas las inundaciones. Un gran porcentaje de la población urbana vive al margen de la solidaridad social. Muchos de estos pobladores construyen sus propias viviendas en tierras de propiedad gubernamental o privadas, o paga cierta cantidad para ocupar tierras ilegalmente subdivididas. Esta sociedad va en aumento debido a la marginación de los pobres, en las grandes ciudades. Naturalmente los ricos no se hallan interesados en estas tierras, que se inunda con las lluvias. Solo las reservan para los desdichados. Allí en esas marismas mareales, debían de vivir los menesterosos.

El desalojado por las aguas vuelve asentarse en el mismo lugar. Existe un grave problema socio-económico que el estado debe de solucionar, no es prohibiendo su asentamiento, esto sí debe hacerse, luego de brindarle adecuado establecimiento en lugar seguro. Buena obra para el Banco Hipotecario del Uruguay, (estos ni tienen ahorro previo ni solicitantes son), y las Intendencias Municipales. Una solución de este tipo, termina con la profesión del damnificado, grupo humano que se hace dependiente de la ayuda al refugiado. Es la manera de terminar con las inundaciones antropogénicas.

El mismo problema se suscita con el hambre, no hay que formar técnicos alimentarios, ni epidemiólogos ni establecimientos sanitarios para albergar a los enfermos de hambre, hay que dar trabajo y repartir adecuadamente los bienes sociales, para que ellos se faciliten los alimentos, crea fábricas que cerrarían hospitales.

Cual son los problemas sanitarios de una inundación?, parecería que el principal problema es la mal nutrición y la gastroenteritis. Las afecciones respiratorias agudas, también se dan, si la época de la inundación es otoño o invierno.

Con respecto a las mordeduras de víboras los datos son contradictorios. En un Ateneo, que se hizo en el año 1986 sobre la materia, en el Hospital de Clínicas, algunos médicos de nuestra campaña, dijeron que era un problema mayor, por su frecuencia, pero otros no fueron del mismo pensamiento. Existen zonas más peligrosas que otras. además ninguna de las víboras venenosas que existen en nuestro País, la cascabel y la de la cruz o yarará, penetran al agua por propia voluntad, sólo lo hacen para huir de algún peligro muy grande, como la cercanía de fuego, hay que tener sumo cuidado en los incendios forestales o cuando se //

// organiza una quema controlada o contrafuego. La crecida tiene que llegar a los altos pedregales, para que arrastre a esta variedad de ofidios. Ciertos estudios científicos, como el realizado durante el año 1984 con fondos de la O.P.S., por el Director de Epidemiología y el Instituto de Enfermedades Tropicales (CENETRP), de Bolivia, no han confirmado aumentos significativos del número de mordeduras de serpientes en zonas inundadas; por ejemplo en la región de Beni. La O.P.S. acepta que por término medio la mortalidad por la picadura de esta alimaña, en Sudamérica es de 1,3 al 3 %.

. En estudios realizados en nuestro País, ya citados, parecería ser un poco mayor, pero no existe un registro epidemiológico confiable. El problema del uso del suero antiofídico es confuso. El suero debe de tener especificidad, debe ser hecho con la variedad de víboras habituales del lugar. Esta terapéutica de inmunidad pasiva, confeccionado en otro país, puede no servir, porque no actúa contra la variedad de culebra del lugar. Debe ser administrado lo antes posible des pues de la mordedura. En las inundaciones el retraso que pueda existir es grande. Pero lo más difícil de este medicamento, además de específico, puntualmente dado, debe ser inocuo para la persona que lo recibe. Es poco lo que se sabe en nuestro país sobre la incidencia de choque anafiláctico y sobre mortalidad por uso inadecuado de suero equino. Esto obliga a realizar encuestas serias en zonas vulnerables; enviar personal de salud competente sobre el tema; mantenimiento de reservas locales de antiveneno en las zonas expuestas; tener montadas campañas para la información pública, para desmentir rumores y mitigar temores excesivos.

Las inundaciones generalmente no matan muchas personas y no crea muchos heridos, pero los daños son cuasi tan cuantiosos como las sequias, pero a diferencia de esta, el restablecimiento agropecuario es más rápido. La inundación arrasa lo que está a flor de tierra, la seca mata también lo que hay debajo de la tierra. Por ejemplo, en Bangladés en 1974, el 80% del territorio de la república fué inundado, los muertos alcanzaron a 2500, pero 37 millones de personas sufrieron de alguna o de otra manera.

Lo más malo de la inundación del 59, es que se puede repetir en cualquier momento. El Uruguay en primavera y otoño, tiene siempre alguna inundación pluvial, pero son las inundaciones como la relatada que ponen a prueba todo el sistema de ayuda de una nación.

Como en todo desastres lo antes, es esencial. Una inundación no depende de la cantidad de agua caída, sino también sobre la tierra que cae. En campos rasos, pendientes, pedregosos, con manantiales de cauces angostos, tortuosos y orillas cubiertas de malezas, (he visto obstruir canalizaciones artificiales por camalotes y nauáfares), es fácil que se anegen. NO así, campos trabajados, forestados con acequias y represas hidrográficamente colocadas. En zonas pendientes realizar sembradíos escalonados; separados por zanjas siguiendo las curvas de nivel y con canales de desviación, así como bloqueo de cárcavones. Limpiar y canalizar los lechos de los manantiales, cañadas, arroyos y ríos. En zonas inundables por la creciente de los ríos, copiar a la naturaleza, forestarlos, con espécimenes adecuados. Dar de incentivo a la industria maderera. Pero no dejar asentar más a pobladores. Este es el gran campo de trabajo de los ecólogos//

//-gistas, la forestación impide las consecuencias desastrosas de las inundaciones. Es una obra para técnicos, la Universidad los tiene que preparar, organizar una carrera corta - preservadores del medio ambiente- y el estado los tiene que brindar a la industria agropecuaria, esto es parte de la reforma agraria. Si el mundo se sigue desforestando, como hasta ahora, tengan la seguridad, que las inundaciones van a ser el desastre más común en la próxima década. Los efectos de la escorrentía sobre zonas desforestadas, es 5 veces mayor que en áreas forestadas. La cobertura forestal absorbe el impacto de la lluvia, protegiendo físicamente a la tierra contra la erosión; efecto espuma. Las inundaciones en el norte Argentino en 1983 se debieron a la inmensa tala de montes en Brasil. En 50 años cayó un 80% la zona de bosques en esa zona.

Los que viven en las proximidades de las cuencas y están firmemente arraigados a ella, deben tomar ciertas precauciones. Deben organizarse en grupos de ayuda mutua, según su número, costumbres locales y niveles culturales. No existe una cartilla uniforme de uso universal, sino que cada localidad debe tener la suya. A manera de guía ofrecemos algunos consejos. Toda localidad lacustre, debe tener un programa de -"Alerta de crecidas de Ríos"- . A nadie se le pide que arriesgue su vida o la de sus seres queridos al participar en el programa. Pero hay ciertas funciones que Ud. puede desarrollar y formas en que puede desempeñarse.

Búsqese un coordinador vecinal. En todo barrio hay alguien con espíritu de Presidente de Tablado o del club Social y Deportivo, retirado laboral, debe ser el buen samaritano a quien se recurre. Este debe conocer bien los ríos y arroyos de la localidad, la ubicación de puentes, cuales son los nuevos vecinos y donde vive aquel y este, y donde se alojan. Lo sucedido en el pasado y que hicieron para enmendarlo, (cultura del Desastre), que tenga tiempo y ganas para compilar y analizar datos sobre pluviosidad local, alertar sobre situaciones peligrosas, poner en acción las patrullas de ríos y caminos, recoger y analizar las informaciones relativas a la inundación en marcha; colaborar con las tareas de evacuación con los capitanes vecinales de calles.

Observador de lluvias y aguas. Debe de vivir en la localidad de manera permanente. Llevar registros confiables, construirse un pluviómetro casero y enseñarlo a leerlo a sus familiares, medir la crecida de las corrientes de agua y su velocidad, antes de acostarse saber mirar muy bien estos datos. Las peores crecidas se dan de noche cuando todos duermen, y se los puede llevar la corriente. En periodos de alerta debe vigilar permanentemente.

Patrullero de ríos y caminos. Al acecho de aparición de problemas inesperados, y de las zonas que requieran alarma y ayuda de evacuación con mayor anticipación e informar al coordinador vecinal al efecto.

Capitán de calles y caminos. Encargado de dar la alarma a todos los vecinos de su calle o camino. La alarma dada con suficiente antelación es la mejor defensa, contra la pérdida de vidas y bienes producidas por las inundaciones.

Es de desear que existan muchos papá Moe, y muchos menos vecinos incrédulos en que se pueda dar una inundación. A la gente se le debería dar una cartilla que exprese:

- Se viene la inundación.
- Decida lo que va hacer, y en que orden lo va hacer.
- Lo puede hacer sólo, o tiene que solicitar ayuda; a quien.

- Cuando hay que evacuar , por donde...; póngase a salvo!
- Coloque los documentos y artículos valiosos en lugares altos , secos y seguros. Si no lo tiene , constrúyalo en periodos de seca.
- Corte la energía eléctrica.
- Coloque los aparatos eléctricos, por encima de los niveles habituales de inundación.
- Enrolle las alfombras y traslade los muebles a lugares más altos.
- Tenga linternas y faroles portátiles preparadas, si son sumergibles mejor.
- Corte el gas.
- Traslade los animales de corral a lugares altos, previamente elegidos.
- Traslade el automovil, vehiculos y máquinas a lugares altos y ...
- Váyase !
- Alto, ¡Atento! Salto, Paysandú, Fray Bentos y Mercedes! No bosqueje una sonrisa, si saben más del escritor sobre el tema. Uds si tienen cultura de Desastre.

Parcería que realizar esto es superfluo e innecesario, pero seguramente es mucho mejor que cuando se vinieron las lluvias , abrir el paragua. Fué louble ver que en nuestras ciudades del interior se siguieron las directivas iguales a otros países, como Jamaica, que las zonas de las ciudades frecuentemente inundadas, en la imposibilidad de proceder a su desaparición, fué sustituyendo por parques, ramblas y lugares de esparcimiento y deportes, cosa que frente a nuevas inundaciones no sea tan importante la pérdida de bienes materiales. Pero además estas ciudades deben de tener un perfecto plan de evacuación total de antemano.

Con una política adecuada y tecnificación de los medios rurales, el Uruguay , puede parar las consecuencias de las inundaciones. Si China puede con el rio Amarillo, denominado anteriormente la -" verguenza de China "- , ya que la inundación más catastrófica del mundo en 1931, donde murieron 3 millones de personas , y en 1938 para detener el avance del ejercito nipón , se rompieron deliberadamente los diques; se consiguió detener al invasor japonés, pero a costa de 500.000 muertos. Si los chinos están enfrascados en una ardua tarea para dosilar sus rios. Comencemos acá , en el Uruguay la tarea es mucho menor. No basta con plantar árboles, hay que cuidarlos; recordar el proverbio chino. -" arboles por todas parte en primavera, la mitad de ellos solamente en verano, por enteros olvidados en el otoño, desaparecidos totalmete en el invierno "-. La tala de un árbol debe ser toda como delito, es un daño a la Nación y la deforestación una injuria a la humanidad.

Desgraciadamente Uruguay figura en " Prevention Better than Cure", (prevenir es mejor que curar), órgano de la Cruz Roja , publicado en 1984, donde dice: " Zonas que por razones diversas, las acciones humanas aumentan la vulnerabilidad de las tierras a las inundaciones, a las sequias o en muchos casos a ambas;.... Zonas con demanda excepcional de forrajes debidos a la elevada densidad de ganados ; Iraq, Etiopía, Centro América y Uruguay."- ... sin comentarios.

Capitulo 160.

Más Accidentes en el Río.

De la elíptica celeste que encierra la trilogía del agua: Acuario, Piscis y Aries, le deben venir todos los males a los orientales. Ya que por exceso de ella o fulto de agua, por frías o embravecidas, provienen sus má- !)

//-ximo padecimientos, como si satisficieramos de esta manera los yerros cometidos.

Parecería que fuera difícil para nuestros pilotos conducir las naves a puertos seguros. Una vez... Dos cañoneras, la Cervantes y la Rioja, de la Armada Nacional, fueron llevadas a Buenos Aires, para recambio y reacondicionamientos; cuando volvían entraron en colisión y explotan, navegando solas por el ancho río y chocan!. Las consecuencias fueron funestas, cuando por fin pueden entrar a puerto, lo hacen descargando en la dársena 5 muertos y 35 heridos. Circunstancias misteriosas que nunca fueron aclaradas debidamente.

El 2 de junio de 1960 el "Calpean Star", hermoso paquebote navegando con destino puerto de Montevideo, queda varado en el veril oeste del canal de acceso al puerto. Una mala maniobra o llevado por corriente marejada, se fué sobre la orilla colindante del cauce artificial. La última explicación es más coherente, dado que en esa zona existen fuertes corrientes producidas por las mareas. En esa náutica región tuve dos percances, Uno, en el año 1940, con una embarcación que pertenecía al Club Neptuno, ya que en esa fecha competía en natación por el susodicho club. La chalupa con mareaje a puerto, se enfrentó a fuerte impedimento por la intensa imbricada marejada. Lo que obligó a ingentes esfuerzos de los experimentados marinos que la conducían. La otra, ya había encallado el Calpean Star. Fuimos de pesca al señalado lugar, por ser zona como lo sabran todos nuestros embarcados pescadores, muy buena para dicha faena, en piques de corvina, de junio a agosto. Ibamos en soberbia embarcación del embarcadero del Cerro, allá en el muelle de la calle Barcelona. Timonel de ella era un distinguido capitán de Navío de nuestra Armada Nacional, que ya era ducho en percances navales. La corriente era fortísima, el garrear de nuestras plomadas, ponían a borda nuestras líneas. En dicha oportunidad un salvavidas se desprendió del barco y se lo llevó la corriente, recorrió toda la eslora del la nave como si estuviésemos midiendo la corriente y pasó velozmente a estridor del Calpean. Prudentemente el Capitán puso proa rumbo a la Fortaleza y nos alejamos del tormentoso lugar.

Siguiendo con la costumbres de los capitanes navieros de hundir barcos del Cono Sur en el Río de la Plata. En julio de 1965 se hunde el vapor de la carrera " Ciudad de Asunción, al chocar con los restos de un barco griego yerto en el lugar. Se cursaban las vacaciones invernales y por consiguiente navegaba hacia el País Hermano con capacidad colmada de turista Uruguayos, que aprovechaban la ocasión de visitar la ciudad bonaerense. Era una noche de intenso frío, los pasajeros fueron alertados, por el estruendo que produjo el crujido de maderas rotas y estrellado de vidrios, seguido de una explosión y estallido de un incendio con intensa humareda, el barco se fué hundiendo lentamente, quedando encallado en el fondo del Río. En este naufragio ocurrieron una serie de accidentes, que frecuentemente ocurren en el mar; colisión, hundimiento, encallamiento, explosión, incendio y sofocación, para luego sobrevenir la fatal inmersión con asfixia. Se comprobó que no existían planes de evacuación del barco, No se alertó al pasaje de lo que tenía que hacer en caso de percance náutico. Faltaban chalecos salvavidas y embarcaciones de evacuación. Pero lo fatal fué la negligente actitud de la tripulación y principalmente de su capitán, que no tomaron ni la elemental medida de tranquilizar al pasaje//

//para que sino entrara en pánico, en verdadera conmoción. Muchas vidas se podrían haber salvado, si sólo se hubiese transmitido a los pasajeros lo que luego sucedió, que el barco iba a tomar fondo con el lecho del río, sin sumergirse totalmente dada la poca profundidad del lugar. Se llegó al colmo que el capitán hizo abandono de la nave, llevándose incluso documentación y valores de la compañía naviera. En suma, murieron unos 70 pasajeros. Las escenas vividas y relatadas por los sobrevivientes fueron de hondo conflictivismo humano. Una madre en improvisado floreador mantuvo viva a su bebita hasta que llegó al tardío auxilio, la niña sobrevivió pero la madre falleció. Algo parecido le sucedió a un padre de familia que luego de ingentes esfuerzos para mantener unida a su familia y evitar que uno de ellos perezca; la esposa y madre, abandonó el grupo por agotamiento o en anegada actitud. Entre ellos se fueron dos distinguidos integrantes de nuestra colectividad, el Abate Pierre y el Prof. de Urología de nuestra Facultad de Medicina, Antonio Bonecarrere, este último al parecer falleció de una enfermedad preexistente, agravada por las condiciones coadyuvantes originadas en el siniestro; murió por un infarto, dado lo frío que estaban en ese mes las aguas del río. La hipotermia produce fibrilación y paro cardíaco, más rápido en corazones previamente enfermos. Cosa no prevista por la mayoría de los pasajeros, que evitando el calor y el humo, prefirieron tirarse a las aguas heladas del río, en la esperanza del pronto socorro que se hizo esperar. La temperatura del agua produce muchos casos de hipotermia, algunos fueron recuperados, otros fallecieron.

Hubo muchas escenas de pánico, pero hay que destacar; la hofocación por humo y otros gases provenientes de la combustión de los materiales de construcción del barco, unido a la falta de oxígeno, por el alto consumo de este por el fuego, crea un estado especial de angustia. Nada da igual sensación de muerte inminente, que asfixiarse, en estas circunstancias, es poseído el desgraciado por el instinto más primitivo de conservación, la huida, sin meditar sus consecuencias, es como gato acorralado, en verdadero estado de enajenación mental, maniaco; agitación desordenada con tendencia al furor. En estas condiciones se los ve correr por cubierta, atravesar cortinas de humo y aparecer al otro lado, envueltos en llamas como piras humanas, precipitándose a las aguas heladas del río; y no es por pánico, es por ahogo.

Cualquier enfermedad preexistente puede agravarse por la situación límite que se encuentra sometida la persona, pero son las cardiovasculares, pulmonares y las digestivas, las más frecuentes. Ya sea por el stress la primera y la última y el brusco cambio del medio ambiente la segunda. No así las enfermedades psicopáticas, a las cuales ya nos hemos referido y extenso.

El naufragio terminó con el procesamiento del Capitán y del práctico que guiaba la nave por el canal, pero las decenas de muertos, esos ya nunca volverán.

Primero que nada, como lo decía, lo dice y lo repite mil veces en toda reunión sobre Desastres, un entrañable amigo, el Dr. Severino, activo integrante del Socorrismo Argentino; - "antes de comenzar a realizar un proyecto que materialice una obra de uso humano, se debe trazar una diagonal en rojo que exprese exigencias y medidas de seguridad." - Evidentemente que esto no sólo falta en los barcos; sino en autos, edificios, esta//

//dios, e.t.c.

Cuando se designa la construcción de un buque de pasajeros, la máxima atención debe ser tomada en las seguridades futuras y no en extravagantes decoraciones. Este principio parece poco seguido en la construcción de las modernas motonaves. Sus armadores presionados por sus consignatarios de cruceros, tratan de ofrecer sofisticados refinamientos lujuriosos, que nos tienen⁶ a mostrarnos diversas seriallestilivisivas, en aras de la propaganda que exige la sociedad de consumo. Muchas de estas cosas, medra la insubmersibilidad del buque, medidas antiincendios, medios de salvataje, líneas de evacuación, e.t.c. Así podríamos variar algunos nombres de las tiras fílmica, por el nombre del "Crucero de la Seguridad". Pero esto no rinde dinero.

Frente a esto, nos queda siempre el recurso de un buen desarrollado servicio de guardacostas. Tan imprescindible en el Uruguay, dado el número de accidentes náuticos que se registran anualmente. Modernizando los destacamentos de la Paloma, Anta del Este, Pirapolis, Atlántida, Montevideo, y Colonia; con un buen apoyo de búsqueda y rescate, aéreo.

Pero todo es inútil.

Cada islote, cada bajío, cada restinga del río de la Plata ha apresado una embarcación, y no hay fondo de cada milla náutica que no exista un caso de un barco hundido.

Se acuerdan de las renombradas restingas del Cabo Polonio de nombre Oyarbide, en homenaje a uno de los primeros comandantes del Apostadero Naval del puerto de Montevideo. En abril de 1971, el buque brasileño, "Tacuari" haciendo su viaje inusual al estuario del Plata, choca con las puntas de dichas piedras sumergidas, queda encallado y averiado. Apesar de las muy grandes maniobras, fué imposible reflotarlo y hubo que arriar velas y darlo por perdido. En esta oportunidad no hubo que lamentar pérdidas humanas.

Al año siguiente no asistimos a un Desastres, presenciemos un funeral, porque se sentiente por Desastres; - "aquel accidente que sobrepasa la capacidad de asistencia de la sociedad en el cual ocurre". Y en ésta oportunidad, no se puso a prueba ningún sistema de asistencia; porque todos murieron.

El petrolero chino "Tien Chi" y el cargero Inglés "Royston Grange", entran en colisión a la entrada del canal de acceso del puerto de Montevideo. El petróleo del buque tanque chino, se derrama sobre el barco inglés, cuando este resurte, y las chispas originadas por el brusco frotamiento, de chapas e hierros, hacen entrar en combustión al oleoso combustible, convirtiéndose el Royston en una inmensa hoguera donde son totalmente quemados los tripulantes del trágico cargero, a manera de esquijas vikingas. En esta oportunidad no hubo necesidad de enviar un pronto socorro alguno, porque todos perecieron. Tal vez debido a al efecto explosivo del incendio, la gaseada asfixia de la combustión, lo temprano de la mañana, horas en que la mayoría descansaba; ayuda explicar las dimensiones de la tragedia. Lo cierto que murieron, 74 tripulantes del barco Inglés carbonizados e irreconocibles, junto a ocho marineros chinos. El precio de la tragedia fué de 81 víctimas.

El problema suscitado en este desastres, fué el reconocimiento de los cadáveres o de trozos de estos. Dado los problemas judiciales que se plantean, certificados de defunción, herencias y seguros; todo un capítulo//
X- acostumbrados

// de la medicina forense en Desastros, que desgraciadamente dada la extensión que se desea dar a este libro, no podemos entrar. Digamos sí, que muchos restos humanos fueron puestos por los bomberos del puerto, en sacos de polietileno, y como tarjeta de identificación el lugar del barco donde habían sido hallados. Eran de un sólo cuerpo muerto? eran de dos,? eran de varios,? vaya uno a saberlo, eran muertos, de una de las tantas tragedias que tiene el río de la Plata.

Otra vez las motingas de Gyarvide atrapan esta vez un barco Coreano, las maniobras de rescate y reflotamiento se llevan a cabo desde la Taloma, infructuosamente.

El día de los muertos de 1986. Domingo de tardecita. Desaprensivos viajeros regresaban a la ciudad de Buenos Aires, luego de pasar el fin de semana en la ciudad de Colonia, en busca de disfrutar del esparcimiento de sus costas y del Casino del hotel Mirador. Es el último viaje por el cual emprenden el regreso, los que ganan y los que más pierden. Utilizaban en esta oportunidad el aliscafo Argentino, " Flecha del Litoral ". Aliscafo; te pusimos alas a tu casco para que fuéras más veloz. Lo que decíamos más arriba sobre seguridad, aquí sin ser ingeniero naval, me permitió decir que se sacrificó, esta parcialmente, en el esmero de dotar a la embarcación de velocidad, velocidad, en el mundo de la prisa que lo sacrifica todo, la propia vida de las gentes. Recuerdo las innumerables discusiones que se suscitaron cuando hicieron su aparición en las aguas del Plata. Al parecer era una embarcación destinada a aguas más tranquilas, como los lagos y no a las agitadas corrientes del Río de la Plata. Algien objetó, que podía darse en términos marinos lo que se entiende - " entrar por el ojo de la aguja "-, para describir cuando una embarcación de este tipo a alta velocidad, es sorprendido, por una fuerte ola o golpe de mar, que hace sumergir su proa, la propia velocidad del barco, crea una submínima acción, que le impide volver a la superficie; y así, prosigue su viaje sin retorno hasta clavarse en el limoso lecho del río. Todos aquellos que han viajado en estas embarcaciones y salvo aquellos que tienen la fortuna de poder acceder al salón Belvedere, por disponer de los medios económicos que se lo permita; los demás viajan con una sensación de ser una sardina más, en su feretra lata. Cuántas veces miré la escalerita de Emergencia que tienen cerca de la proa y popa las dos bodegas de pasajeros, que poseen los aliscafos. A más de uno de los lectores les ha tocado viajar en estas embarcaciones y saben que no se hacen a la mar, si el viento no está por debajo de los 60 kilometros horarios, y que pasa si te pesca una virazón intempestiva?. Si por esa casualidades el viento alcanza las velocidades antedichas, el pasaje es sometido a un verdadero balaceo, principalmente cuando cursan por la costa Uruguaya a la altura de la Isla San Gabriel.

Ese día en cuestión, el aliscafo que cubre el trayecto en proleña, Colonia y Buenos Aires y viveversa, en un lapso de una hora, según las condiciones del río, zarpó con su capacidad colmada. Habíamos dicho que ese viaje era el último del día en cruzar el estuario, transportados sus habituales tamberos domingueros, 112 pasajeros embarcaron en el puerto de Colonia, haciendo a la mar a las 19 y 15 minutos, 103 eran viajeros y 9 tripulantes, contándose entre los primeros, 17 de nacionalidad uruguaya. La mayoría eran argentinos encontrándose entre ellos un Brasileño//

y un colombiano. El río se encontraba muy "picado", no se consigna la velocidad del viento. Habiendo transcurrido más de la mitad de su recorrido, a los 40 minutos de la travesía en la sala de máquinas, se origina un incendio que luego, derivaría en tragedia. Frente a un incendio no trate de apagarlo, trate, que no se propage. En ese momento la embarcación se encontraba a la altura del kilómetro 19, cerca de "Casco Cholo", a dieciséis millas y medias de la costa argentina, y nueve millas de Buenos Aires, aproximadamente a 13 kilómetros de su atracadero. Se trataba de lo que se dice en jerga marinera en aguas comunes, apesar que jurídicamente pertenece a río territorial Argentino y la facultad de salvataje corresponde al país hermano. El S.O.S. del aliscafo fué recibido simultaneamente en la Ciudad de Colonia y en la de Buenos Aires. La prefectura de Colonia dispuso unir sus esfuerzos con la marina argentina en el intento del salvamento de la nave siniestrada. Mientras tanto a bordo, el fuego se propagó rapidamente, en virtud de los materiales altamente combustible que componen sus estructura; madera, fibra de vidrio, lana y algodón entretreído de los "moquette", que cubren sus pisos; pintura plastica, e.t.c. -Recordan cuando hablabamos de seguridad y materiales antiincendio? - Y es fallo, lo que era deprever el pánico, las circunstancias estaban dadas; salón pequeño de techo bajo, capacidad colmada, muy bien lo saben los que acondicionan "Boite", esas son características que enervan a la gente, despiertan ansiedades y sed, sólo le faltaba los cortinados rojos (pasión) y alfombrados amarillos, (desesperación). Hoy día se puede lograr cualquier cosa, la tecnología puede dominar el comportamiento de grandes manas. Si le unimos un, oco de música estridente y cambiantes luces multicolores, comienza la fanfarria. Y la farándula comenzó cuando la gente vió el amarillo rojizo de las llamas. Los viajeros trataron de ganar al unísono las cubiertas, apiñándose en las angosta escarelillas que llevan al piso superior, forcejeando en aquellas trampas mortales, apretados, sofocados por el humo, deban haber pasado realmente momentos muy trágicos. Fueron ganando uno a uno la cubierta de popa, estrecha e insuficiente para albergar a 110 personas, la solución, arrojarse al mar, en un río con olas interrumpidas en espacio y altura, temible y caligenoso, que tornaba más dramático el panorama de la hundicante embarcación en llamas. Mientras tanto en el puerto de Buenos Aires se daba la orden de alerta total. Partían varias embarcaciones en su misión de rescate salvataje. Otro tanto achacía del puerto de Colonia. Lo mismo cometía ADES desde el puerto de Buceo. Los aliscafos cercanos, el "Farallon", que venía en sentido contrario, desvió su travesía y se dirigió al macabro sitio de la tragedia. Partía así mismo el "Colonia del Sacramento", allí caía también este, de la compañía Belt, en misión de rescate. Muy numerosas fueron las embarcaciones que se dieron cita en el lugar del siniestro. Pero a medida que transcurrían los minutos las condiciones se hacían más difíciles; la noche, la oscuridad ambiental, lo agitado del mar, dificultaban por doquier el rescate. La marina Argentina había dispuesto la concurrencia del "Silvia Ana", paquebote que hace la travesía Buenos Aires Colonia, y el "Ciudad de Colonia" y el "Cabo Blanco", afectados a la misma ruta. La marina Argentina se hizo presente con el paquebote "7" y se apoyó la búsqueda, cuando lo permitió la visibilidad, por helicópteros. Personal médico y sanitario fueron trasladados al lugar para brindar primeros auxilios a las personas afectadas por el Desastre. Mientras //