

"El documento original contiene págiams en mal estado."

// en el puerto de Buenos Aires se montaba un operativo pocas veces visto, en cuanto a unidad de selección y traslado, (Clearing), con demarcada zona de carga de enfermos, por las ambulancias de socorro, y pronto trasladado al Hospital de 1^a. alternativa, que para esos efectos había clorado el Hospital Argerich.

Cerca de las 23 horas fueron arribando a la dársena bonaerense, las naves que volvían de la zona del siniestro. A esa hora hacía rato que el barco había desaparecido de la superficie del mar. Devorado por las fauces turbulentas del ignominioso río. Cuando al día siguiente se realizó el censo de sobrevivientes, se constató la realidad: 4 muertos, entre ellos una niña que murió ahogada, otras tres personas habían perecido carbonizadas dada la intensidad del incendio; 14 desaparecidos, y el resto heridos, mojados y ateridos. Debemos reconocer que la tragedia no fué mayor dada la buena empresa de rescate de la Armada Argentina. No sabemos si había comando central, zonal y marginal, para coordinar tan grande grupo de rescate, pero si estamos en conocimiento, por nuestros colegas argentinos, la existencia de planes previos.

Nuevamente se conmovieron ambos márgenes del Río de la Plata. El puente Buenos Aires- Colonia, obviará este tipo de accidentes, o originará otros mayores, similares o distintos. Aconsejamos a sus constructores que sobre el anteproyecto del citado puente trasn río, se trace la diagonal roja, de Seguridad.

Capítulo 17^o.

1966. Descarrilamiento de Fosfato Tomás.

Los accidentes de circulación en nuestro País, son frecuentes. Sin lugar a dudas la causa más importante de siniestrados. Creo, pero sin estadísticas frente, uno de los más seguros medios de transporte es el ferrocarril, luego lo siguen los transportes aéreos y náuticos; y por último, los de ruta, son los que más percance registran.

El ferrocarril a cobrado numerosas victimas entre peatones, arrollados accidentalmente o intentos de autoeliminación; tambien algun carruaje ha revolcado sobre los rieles. Pero este tipo de accidente no reviste las características de Catástrofe, ya que no representan accidentes en masas, podrán ser espectaculares y aparatosos, pero no desarticulan los medios asistenciales.

Uno de ellos, el más importante en mi recuerdo, fué el de Fosfato Tomás. Esta es una localidad asentada alrededor de una fabrica de fosfato, sobre la via del ferrocarril, más allá de la estación Pñarol, en las postrimerias del barrio Conciliación..

No se como llamarle, insano mental, resentido social, delincuente juvenil, o un producto de la marginación que impone nuestra sociedad a los niños desválidos. Talvez genética y productiva constelación psicopática de las cuales, muchas colectividades son responsables, de la existencia de tales arquetipos.

Eran varios hermanos entre varones y niñas, eran muy pobres. Fueron tarde a la escuela, con 10 años se les vió cursar el 1^o. año escolar. En aquella mohada escolita de la periferia de la ciudad, en camino Mendoza. Los habían podados a los tres hermanos por su aspecto enlucido y maliciosa manera de comportarse: " indios charruan ". Ya en edad escolar fumaban. Cierta vez la maestra lo inquirió, porque en vez de fumar //

// no se compraba alpargatas; a lo cual le respondió; " para alpargatas no me alcanza , para fumar sí "-. años más tarde viviendo siempre en el mismo entorno de desgraciada familia y peor sociedad, por una trivial desavenencia con una hermana, sintiéndose totalmente raleado de familia, patria, pero no librado de una tradición miserable transmitida de vaya a saber de que lejanos ancestros, hizo calación ese sentimiento especial que los del otro lado, llaman resentidos sociales. Flaqueando totalmente su tolerancia, ya lleno de enojo, tomó la decisión de alterar la palanca del destino que iba a matar a 28 personas. Cuanto sentimiento social alterado se guardaba en aquella torturada alma y que precio tuvo que pagar la sociedad que lo marginó. Si hubiéramos preocupado por ayudar aquel niño, en vez del desplazamiento apremiante que la sociedad lo sometió, miseria y hambre, hubiéramos salvado 28 vidas de honestos y productivos trabajadores.

Lo cierto que en aquella época de las agujas ferroviarias movida a mano, este personaje alteró la palanca que manipula los rieles móviles, la trancó y la rompió, de esa manera alteraba el destino del ferrocarril de una ruta expedita y segura, a un desvío que conducía aun punto muerto, y ala muerte; donde se produciría fatal choque y descarrilamiento. Nada pudo hacer el maquinista fogista, no hubo tiempo de aplicar frenos eficientes, en intento de detener el tren a alta velocidad, tomó el desvío y se estrelló contra los petos que no eran hidráulicos, ni neumáticos, sino durmientes atravesados sobre rieles enterrados en cementos muertos. El topetazo fué infernal, los primeros carruajes fueron los que sufrieron los máximos destrozos, entre la delantera máquina y los vagones posteriores. En aquel entonces estaban contruidos encasi su totalidad de madera y no resistieron el impacto, destruyendose, invaginandose unos dentro de los otros, en un escándalo demaderas quebradas, vidrios partidos y hierros retorcidos. Desgracia y suerte. Desgracia que los vagones eran de madera y no resistieron el impacto del choque, suerte que no eran de hierros y el apresamiento de muertos y heridos fué relativamente menor.

En suma 28 muertos , 62 heridos. Pero allí empezó la segunda injuria, el mal rescate , salvataje y traslado. El aviso de desastre , fué confuso, no pudo la recepcionista y los despachadores de ambulancia, percatarse desde el inicio de la indole y dimensiones de la tragedia. Se avisó a la prensa, al mismo tiempo que a los medios de auxilios. En este caso primeros auxilios de la Asistencia Externa, no se pudo descorrer un plan concreto , por falta de él, igualmente la Asistencia Pública asumió el papel de socorro, apesar de carecer de la experiencia y conocimientos en este tipo de salvataje. Error, la presencia en el lugar del accidente, de altas autoridades, el propio ministro de Salud Pública de entonces, apesar de carecer de los conocimientos necesarios de salvataje de masas, pero lo sobraaba vanidad personal. Alguien lo había definido, frente a un imponente entierro público que se estaba llevando a cabo; - " si el propio Ministro pudiese verse , él hubiera deseado ser el muerto "- Por dicha causal no se realizó " Triage " ni reanimación inmediata. Prescindencia absoluta de la terapéutica contra el dolor en el lugar del accidente. Los ayes de los dolientes expasajeros, ponían un toque punidero entre los restos aún crujientes de los vagones del ferrocarril y la nube de polvo que envolvía el lugar. Se perdió tiempo dialogando con la prensa y demoras en //

// las ambulancias; estas circularon en fila , una tras de otra, como si fuera una excursión de accidentados. En fin, una lastimosa operación asistencial en Desastros.

Los accidentes ferroviarios que comprometen la vida de más de 25 personas son catalogados como mayores; caso de Fosfato Tomás. En nuestro país creo que es el único de tal magnitud.

Existe primacía por este tipo de catastrofe en Asia. Tal vez se deba que es un medio de transporte muy utilizado, por la geografía de la región. Con grandes extensiones e irregularidades topográficas, difíciles de sortear; ríos tumultuosos, escarpadas montañas, selvas tropicales e hinóspitos desiertos. La costumbre de viajar de los asiáticos, hacinados en pasantes y plataformas; con animales domésticos y de corral, mezclado con el pasaje humano; parados, en cuclillas, e.t.c., elementos que actúan coadyuvando a la gravedad del siniestro en caso de producirse. En agosto de 1947, en Sumatra costó la vida de 400 personas. En setiembre de 1957, en Pakistán murieron en una descarrilamiento , 300 personas. En noviembre de 1963 en Yokohama , Japón, murieron 155 pasajeros. Pero también se dan en Sudamérica. En Brasil, en noviembre de 1966 , en Rio de Janeiro costo 34 vidas, un accidente de vía férrea.

Un desastre muy similar al de Fosfato Tomás, fué suscitado en la estación de Morgate en Londres, el viernes 28 de febrero de 1975, cuando un tren corriendo por el andén de la estación Tondinense, entra en un túnel ciego de cerca de unos 35 metros de longitud a considerable velocidad y choca contra los topes en la subterránea pared terminal. Al parecer por desperfectos de la computadora que maneja las agujas de dirección.

El atrapamiento, la compresión de los heridos, los múltiples traumas, el dolor y lo lento que se hacen las operaciones de rescate, ponen a prueba al mejor equipo de rescate-salvataje y resucitación. Describir los procedimientos salen de los límites de esta obra, proque entra en la mecánica de la medicina. Pero si Ud, se encuentra con un individuo atrapado o enterrado, no traccione de ninguna parte de su anatomía, esa es la mejor manera de descuartizarlo o matarlo, retire todo lo que lo apresa antes de retirarlo.

Los accidentes ferroviarios se deben generalmente , cuando no existe una mano criminal, como en el relatado, a defectos de equipamiento o mala práctica del personal operacional. No es el caso de nuestro país, que se puede acceder a cualquier tramo de la vía del tren, por otros medios que no sea la propia vía. Pero en otros países cuya territorialidad no permite esta circunstancia, hay que pensar la ubicación estratégica de trenes de socorro, ya que en algunos puntos, se puede arivar sólo por la propia línea de ferrocarril.

Capítulo 18^o.

Los tornados.

- " La Cruz del Sur ha encendido sus cuatro brasas azules allá en lo alto; pero en la tierra hace frío. Sopla el - Pumpero - incesante, cruza sobre los arrayones pálidos, vuela sobre los bañados negros, azota las serranías desnudas. Los venados duermen temblorosamente en su lecho de hierbas; la garza mora, amedrentada, sepulta la cabeza tras del ala; el tutú, ovillado en su cueva, siente el largo alarido del viento y el tibio latido del corazón del Mundo."-

- Daniel D. Vidart.

Este capítulo tal vez es mejor denominarlo : vientos fuertes, que llamarlo tornados. Englobaríamos también los ciclones, sinónimo de huracán, cuyo significado lo expresamos como viento impetuoso. Cualquier tratado de Geografía define bien la palabra tornado; dar vuelta, torbellino, remolino. Estructura vortiginosa de vientos que giran a gran velocidad, el desplazamiento del aire hacia la periferia del torbellino produce un vacío central, originando una fuerza de succión ascendente; a medida que el viento adquiere más velocidad, los detritus y tierra que va levantando lo oscurecen, lo que da la visibilidad características de los tornados. La absorción de su hueco sin contenido del medio, origina una especie de nube que remata en copete el torbellino. Pero a medida que el viento gira elípticamente, se desplaza sobre la superficie de la tierra, arrasando lo que encuentra en su trayecto.

Cuando el fenómeno se da en el mar, se prefiere definirlo como tromba marina o manga.

Como la aparecida en el verano de 1938 en la playa Pocitos, porque la mirábamos de ese punto de referencia, que llegó inquietar a los bañistas, Emergió por el sureste y desplazándose al parecer de nuestra observación, lentamente desapareció al sur oeste, sin aproximarse a la tierra. Trás su ocultamiento repentino, un ramalazo de aire, cual viento húmedo nos azotó el rostro y chubasco de gruesas gotas nos bañó.

Estos accidentes los deberíamos denominar accidentes eólicos. Eolo dios mitológico del viento, natural de Eolida, país del Asia antigua.

En el Uruguay el viento más destructivo, es el viento que sopla del oeste, sopla pocas veces, pero cuando corre este aire, se lo lleva el viento. El tornado no es un echo atmosférico aislado, hace su aparición durante condiciones climáticas inestables, húmedas y cálidas, con tormentas y lluvias. En conjunción con una tempestad, se forman sobre la superficie de la tierra a cientos de metros o kilómetros encima de ella, entonces se aprecia el tornado coronado por nubes de tormenta cúmulus nimbus. Muchos de estos torbellinos no llegan a tierra firme como el relato de la Playa Pocitos, mientras que otros la tocan brevemente. En nuestro País generalmente se forman en el mar, invaden la tierra por el suroeste, desplazando por la costa del territorio, dirigiéndose al este; como el que describiremos dentro de un instante. Pero aveces los tornados se desplazan sobre la tierra doblados por la fricción, El vértice del embudo, que no tiene un diametro de 100 metros, se desplaza distancias cortas, sólo algunos metros o kilómetros, como los tornados de Fray Marco y el más reciente de Artigas. El de Fray Marcos en 1970, fué catastrófico, dejando un estela abierta en la tierra de destrucción y muerte. La velocidad del viento en el vortice creo que nunca fué medida, las mediciones son de los vientos en sus marginerías, pero nó dentro su hueco central, porque destruiría cualquier anemómetro o sistema meteorológico, ya que se supone que las velocidades pueden alcanzar los 500 Kilómetros por hora. Fuerza rotativa capaz de destruir los edificios más firmes.

No se tiene una explicación convincente porque se originan los tornados. Ni se poseen medios eficaces de prevenirlos, por su rápida aparición y pronta desaparición. Son verdaderos misterios arcanos de la naturaleza, que dá pie a la leyenda de Pandora.

Nuestro País es un lugar de tormentas extratropicales. Se producen en la región marítima climática subtropical, desde el paralelo 35 al 60//

, conocidas con el nombre de tormentas invernales, ya que ocurren más frecuentemente al final del otoño, época en que los mares se hallan todavía relativamente calientes e invaden su superficie masas de aire polar, con velocidades de vientos de 200 kilómetros horarios. Esta tormenta es más persistente que el tornado y el recorrido del viento puede sobrepasar los 1000 kilómetros. Constituye un importante peligro para la navegación en el río de la Plata, como es harto sabido.

Las tormentas monzónicas no son de esas latitudes. Los vientos monzónicos son de la India. Soplan cuatro meses desde el mar y desde la tierra a lo largo de dos. El clima y la vida de la India depende del Monzon. Las estaciones varían entre Monzon seco y Monzon húmedo. El Monzon húmedo aporta calor, humedad e inundaciones; y el monzon seco, tiempo fresco despejado y seco, en esta época toda la India se reseca. Los campos abrazados adquieren dureza de la piedra y la temperatura alcanza los 49° centígrados. Subitamente el Monzon del mar se lanza sobre la tierra sedienta, cayendo del cielo verdaderos torrentes de agua, que lavan las tierras resquebrajadas, por esta causal Gherranrunji, es el lugar más húmedo del mundo con 12.700 mm de lluvia en un periodo de 3 a 4 meses. Y en el noreste de la India hay regiones que no llueve ni 10mm al año. Después dicen que la naturaleza es buena y sabia. Se pasa de las regiones templadas donde florece el laurel, rododendros, prímulas, extensos retamales, cual amarillo manto que ondula el viento; y numerosos arbustos y flores corrientes de los jardines, a los desérticos acres polvorientos del norte, agrietados que muestran el rojizo color de sus entrañas.

Los ciclones tienden a afectar las costas de nuestro territorio con el agravamen que hay costumbre de congregarse la población capitalina más pudiente en el litoral platense, desde el Parque Rodó en Montevideo, hasta la localidad del Pinar a la orilla del arroyo Pando, es el gran dormitorio de Montevideo; los pobres duermen donde el sol se pone. Esta planicie fluvial constituye mortífera trampa tendida por los ciclones. No son raras la destrucción de fondaderos y sus embarcaciones; muelles y amarraderos; caminos costeros sobre malcoques; y aparatoso es, la destrucción de los árboles de la franja costera desde Carrasco hacia la costa de oro de Canelones. Pudiendo afectar el aeropuerto de Carrasco. Vientos que nivelan las dunas playeras, arrastrando la arena kilómetros tierra adentro. El destrizamiento de estos elementos costeros, bosques y dunas, abre caminos por donde transita el viento, como ondas ciclónicas, haciendo sentir su fuerza asoladora sobre las poblaciones cada vez más densa de esos lugares de sosiego.

Los huracanes nuestros, siempre vienen acompañados de copiosas lluvias de 250mm y más, en unas 12 horas, originando inundaciones y avalanchas. Estas lluvias dispone que los árboles afinquen sus raíces sobre lodazales, socavados sus basamentos, sus espesas copas no se doblegan al viento, creando una pantalla de resistencia, entonces son arrancados de raíz, por viento en torbellino, más arriba había dicho que árbol que no inclina la cabeza al viento, es arrancado por este. Con el tornado, por más servil comportamiento, no vale de nada, te arranca igual de cuajo; luego los arrastra como proyectiles contra casas, personas y automóviles; siendo enormes mazas demolidoras. Son los responsables de los acostumbrados cortes de energía eléctrica que padecen los pobladores de estas regiones//

El huracán se especializa en remover techos, más si su estructura no es de hormigón armado. Si el viento encuentra la abertura de una casa por donde pueda entrar, se acumula impetuosamente en su interior, haciendo efecto de onda expansiva, levantando el techado buscando su libre camino. La misma resistencia le oponen los aleros. No es de broma tapiar puertas y ventanas frente al huracán. La deforestación tan común en la franja costera, conyuga que la fuerza destructiva de los vientos se haga sentir de sobremedida al no hacer efecto de pantalla. Por suerte nuestros huracanes y tornados no alcanza la potencia destructiva de los que sudan en el Caribe; como el tristemente recordado Fifi en 1974, donde 8 mil personas murieron, apesar que el método de recuento de cadáveres fué por demás empirico, ya que parece que el calculo se llevó a cabo, contando los cuerpos muertos que pasaban por unidad de tiempo, arrastrados por la corriente, por debajo de un puente. (Timberlake)

Aquel verano de 1964, luego de una noche cálida y lluviosa y con vientos moderados desde las seis de la mañana, el tornado hizo su irrupción por detras del Cerro, alcanzando el antepuerto de Montevideo con vientos de 200 K.H. (la prontitud del viento de más intensidad , fué registrada en la oportunidad del Tornado de Fray Marcos en 1970, con velocidades de 240 k.h., pero repito rapidezces marginales al torbellino).

Debe haber circulado por el mar, hasta Punta Gorda, y allí irrumpió sobre la rumbra y zona austral de Carrasco, transitó por toda la costa de Guanelones, Maldonado y Parte de Rocha, por lo-extenso del recorrido, me inclinó más a pensar, que fué una tormenta subtropical que un tornado. Estos vientos recorren una franja entre las restingas de las pipas y las islas de Flores por un lado y la costa, por el otro, acostumbrada vía por donde transitan estos vientos; algunos marinos, le llaman puntas bravas, yo le llamaría; cullejon sin salida, porque si te "chapa" ahí, casi con seguridad no salís.

En aquella oportunidad estaba residiendo en el balneario de Shangrila, a 20 kilómetros al este de Montevideo, cuando despertome la intensidad del viento, con atonador rumor que hacía el viento tejiendo las copas de los árboles. Y el chasquido grandioso de un sauce de más de 30 metros y 30 años, que tenía en el patio trasero de la casa, se abrió como si una enorme hacha segara su fuste por el medio, desde la copa hasta las raíces; con el estruendo del tronco astillado, abierto en dos enormes rajas sus entrañas, cayó sobre la casa el saucedal follaje, irrumpiendo las ramas a través de los vidrios estallados y fracturados los montantes del posterior ventanal californiano. Parecia que las ramas, habíannacido allí, en el medio del estar, comenzaban hacerse charcos sobre el losange mayólico del piso, las corrientes de aguas que descendian del chorreante ramaje, nuestra primera tarea fué chapodar el lugar. Quedamos sin luz, menos mal quiciera de mañana y se podía ver apesar de la oscuridad que envolvía el ambiente. A esa acostumbrada hora, el cielo era una intensa penumbra, cubiero de amenazadoras nubes a cual gigantes que se movian tremulamente. Una atmósfera de fría humedad arrollaba el aire, con olor a ozono de los rayos cercanos o distantes, que habíansido juntos a los relampagos y truenos, los fuegos artificiales que habían rasgado continuamente la noche. Nos reunimos los integrantes del nucleo familiar en lo que entendimos la parte más segura de la casa, el dormitorio mayor. Lo extraño no había sensación de miedo, ni en los niños. Atiné a salir, y lo primero fue a cercio//

//-rarme de la seguridad de la casa , que se mantenía incólume bajo el ramaje. Fué cuando me percate de la verdadera dimensión del siniestro, parecía que no quedaba ni un árbol en pie; los cables de conducción eléctrica estaban derribados. Las calles convertidas en enormes charcos con ramizales y pastizales flotando. Cercas caídas. La casa de enfrente, de precaria construcción, se vía descubierta y sin techumbre. Lo bueno que no se habían producido incendios, dado la humedad alta del medio ambiente. Toda la zona presentaba el mismo cuadro. El viento en ese momento había amainado. Recuerdo, todavía, la solidaridad humana que emergió por doquier. Al comprobarnos la mayoría sanos y saludables, (período de ayuda propia), nos dedicamos a poner a resguardo a los nuestros y a los vecinos, (período de ayuda mutua). Ni pensar solicitar auxilio, no existían médicos, estábamos en el medio de la zona del desastre, (período de aislamiento), La ayuda marginal, muy difícil que pudiese obtenerse, porque la zona afectada por la tormenta subtropical era extensa. En fin la tarea consistió, en buscar personas atrapadas, (búsqueda y extracción), brindarle primeros auxilios , y clasificar la entidad de las lesiones (,Triage), Evaluar el área , asegurarse que no se produjeran segundos accidentes, secundaria caídas de muros, o poste de transporte eléctrico, con el consiguiente peligro del electrocutado, convidado de piedra del Huracán. Pero este temor y aprehensión desapareció, al saber que era imposible que pudiesen transportar energía por las condiciones en que se encontraba la línea. Lo que no sabíamos, que las subestaciones de la U.T.E. (usinas y teléfonos del estado), habían inteligentemente cortado el suministro de energía eléctrica. Una de las primeras medidas en toda área de desastre afectada, junto al gas y al agua, no así, de ninguna manera, el teléfono. Al estar aislado, recurrimos al único medio que podía conectarnos con el resto del país, la radio a transistores, este implemento fundamental no puede, faltar en ninguna persona o grupo aislado por contingencias adversas. Tanto que si se viene un huracán, apréstese a guardar resguardo, con una radio en su poder; sintonizando los informativos Ud. sabrá lo que pasó, pasó y pasará, claro está, si el informador es inteligente y tiene experiencia. Un vecino alemán que vivía enfrente de mi casa, dirigió la formación de una brigada de rescate, donde por supuesto recayó sobre mi persona, guardar la sanidad. Prestamos una real ayuda.

Al pasar el tiempo, me tenía que ausentar para la capital, para atender mis tareas de cirujano de una entidad mutual. Circular por los caminos vecinales y luego por las avenidas ; Gimnastasio e Italia, fué tarea difícil, porque aquí y allá, grandes árboles yacían como cíclopes atravesados sobre la carretera. Patrullas del cuerpo de ingenieros del ejército , con maquinaria pesada a expreso, hacían ingentes esfuerzos para despojar la única vía de acceso a la capital por el sureste, existente en ese tiempo. De vez en cuando, el sonar de la sirena de ambulancia pidiendo vía expedita, para trasladar un siniestrado de la tragedia. La policía de tránsito y caminera trataban de mantener la circulación libre de impedimentos. Luego nos enteramos que hubo siete muertos y 20 heridos. El camino del acceso a Montevideo, mostraba las señas de lo que había sido el vendaval. Era como si un enorme gato hubiese parado sus garras por la tierra, dejando surcos de destrucción entre zonas indemnes.

Cuando llegé al Hospital, este estaba fuera de servicio, carecía de energía eléctrica, lo mismo que casi toda la capital. Que lindo es el medio de un desastre, el hospital no funciona, porque carece de la energía que //

el mismo desastre inutilizó. En esta oportunidad y en otras aprendimos que las fuentes del agua y energía deben ser varias, que en caso de inviabilidad de unas, puedan ser suplidas por las otras. Luego de no pocos esfuerzos se dominó la situación en el policomio. Se procedió a prohibir la entrada al mismo, de lo que no fuese enfermo de emergencia, por una sola puerta fácil de controlar; suspender toda maniobra de coordinación a espera de los acontecimientos. Mantener las escaleras expeditas, c.t.c. El hospital no tenía, y no tiene aún, plan de desastres intrahospitalario ni extrahospitalario, por consiguiente nunca había hecho un simulacro de Desastre. Muy mal podría haber hecho frente a tal situación. Pero como todas las cosas de mi país, se saca el sarten del fuego cuando las papas están quemadas.

Volví a Shangrila, y aquello fué gratificante. La población lugareña, se había dedicado en un gran porcentaje, a tratar por sus propios medios a poner en condiciones habitables el lugar. No sin muy grandes esfuerzos para lograrlo. El agua faltó, en la mayoría de los casos no era potable, pues eran pocas las residencias que tenían los artefactos que buscando a más de 16 metros el agua impoluta entre dos capas impermeables, únicas aguas seguras libre de toda contaminación. Al interrumpirse el suministro de energía, no funcionaron los motores que ponían en funcionamiento las máquinas y retirar agua, por bombas a mano, de estas profundidades, era una tarea impropia. Hasta que un amigo personal me facilitó un motor a nafta, no sólo suministraba energía, sino encendía la heladera y hasta 8 lamparitas eléctricas. Fué otras de las cosas que anoté en milibreta de apuntes: cosas necesarias en casos de desastres. La luz demoró entre 5 a 14 días en restablecerse, según los daños producidos por el tornado sobre los cables de alta tensión. Tratando recordar lo que había pronosticado el servicio meteorológico para el día anterior al temporal, busqué en los medios de información y decía: "cielo nublado, lluvias y lloviznas con ocasionales tormentas". No es de ningún modo una crítica. Apesar de que es difícil predecir un meteoro de estas proporciones, debemos mejorar los medios con que cuenta el Servicio Meteorológico en nuestro País, para prever tan infantes acontecimientos. He inspeccionar y evaluar, los servicios particulares, en los equipos que cuentan y la seriedad de sus informaciones, no es cosa de vender noticias. Es elemento de seguridad nacional.

Si bien puede tipificarse como tormenta subtropical la relatada, no cabe duda que el accidente meteorológico de Artigas el viernes 13 de setiembre de 1986, fué un tornado. Si, fué un viernes 13, que se abatió por breves minutos la furia de la naturaleza, sobre la tranquila y hospitalaria población de Artigas. Pero dejemos la narración para un modesto funcionario municipal que vive sólo con su esposa, en el barrio 25 de agosto: hacía rato que soplaban un fuerte viento, produciendo un torturante ruido, acompañado por mucha lluvia y con ese escenario hizo su aparición el remolino de viento, fueron escasos minutos pero a sus protagonistas les pareció siglos, fué a lo sumo de las 19 y 45 a las 20 horas. Las chapas de los techos volaban a más de 100 mts. de distancia, las paredes de las viviendas se movían como débiles hojas, algunas se desplomaban por la fuerza expansiva del viento, que alcanzaba por momentos a los 120 k.h.. Los árboles desarraigados de raíz y los cables de energía eléctrica yacían derruidos por doquier. Dentro de ese panorama hizo irrupción la granizada, que terminó rompiendo lo aún sano.

Si bien las ciudades de Arigas y de su vecina Quaraí, habían soportado toda la tarde la tormenta, el tornado del anochecer afectó los populosos y modestos barrios de Zorrilla, Las Flores y 25 de Agosto. Esta zona se había convertido en un caos. Las personas que corrían en busca de protección, tenían que sortear los árboles que caían inestablemente. La gran oscuridad que todo lo envolvió, agravada por el corte de suministro de energía eléctrica. Estando latente los riesgos de las chapas desprendidas de los techos, corriendo a velocidades increíbles, golpeando contra todo lo que encontraban. Una de estas impactó con terrible fuerza la cabeza de una jovencita, que momentos antes había sido autorizada a retirarse del Liceo, por falta de Energía eléctrica. (La autoridad liceal no debió nunca, autorizar el abandono del local a los jóvenes, debe siempre velar por la seguridad de estos, y las calles asoladas por el tornado no eran lugar libre de riesgo que digamos.) La niña se subió presurosa a su bicicleta para emprender el regreso a su casa, pero desgraciadamente fué alcanzada violentamente por la chapa voladora.

El arroyo Temandúa, modesta corriente de agua que esta a la salida de la ciudad sobre la ruta 30, que la une a la ciudad de Salto, se salió de su cauce, inundando las margenes adyacentes, obligando a evacuar a sus moradores. Una persona quedó atrapada y muerta por un árbol. En suma, en un parte oficial se deja constancia que : - volaron 29 techos, 11 cortes de cable de alta tensión; 8 columnas de alumbrado público abatidas en el suelo; 54 árboles caídos; 5 casas seriamente dañadas y un vehículo aplastado.

Se estableció comando operacional de Desastres y se solicitó al Gobierno que declarara zona de Desastre Nacional. Partiendo la ayuda central en forma inmediata. Gran colaboración de la Cruz Roja y de la Red de Radio Aficionados. La contribución en dinero de 10 millones de pesos, schizo posteriormente.

Los vientos y el ser humano.

El calor, sequedad y cargas eléctricas de los vientos se reflejan en el ser humano, variando sus constantes fisiológicas. Evidentemente existen mayores molestias físicas y psíquicas cuando sopla viento, que en periodo de calma.

En nuestro País es sabido que cuando sopla viento norte altera el sosiego de animo de las personas, originando diversos estados de psiconeurosis, con pérdidas en diversos grados del control sobre los actos y las emociones; ansiedad, exageración de los efectos de las impresiones sensoriales y simulación de varios trastornos. Es conocido el dicho : - " el viento norte los pone locos "-. Casos similares se ven en otras partes del mundo. El " Fehn " , en Europa, viento cálido y seco que sopla de los Alpes, durante 40 días al año, ocasiona sobre alemanes, austríacos y suizos, alucinación, náuseas y diversas psiconeurosis. Se ven apáticos y aumenta la dificultad para realizar tareas mentales o físicas. Los estudiantes evitan los exámenes y los cirujanos las operaciones. La mortalidad por cardiopatía aumenta considerablemente. Los ánimos se excitan y el número de suicidios y accidentes aumentan. Se incrementa en forma manifiesta el apetito sexual.

La explicación de las modificaciones que producen los vientos sobre el equilibrio interno del ser humano, esta basada en radiaciones electromagnéticas y variaciones de la presión atmosférica, pero ninguna teoría es concluyente. Trabajos serios en Francia muestran una correlación de la presión atmosférica con la trombosis, se asistían a mayores caes cuando esta descendía.

En el Mediodía de Francia el Mistral, viento que sopla desde el valle del Ródano, sobre todo en primavera e invierno, produce idénticos efectos sobre los pobladores del valle.

El Siroco, viento cálido y seco procedente del Sahara es conocido bajo el nombre de " Khamsin " , en Egipto. Sus efectos sobre los pobladores de estas regiones son famosos; motivos de pinturas, novelas y películas cinematográficas. Cuando sopla el Siroco, las caravanas se dispersan y buscan refugio. Los amantes se abrazan estrechamente. En el Norte de África los Taureg, nómadas bereberes del desierto del Sahara, adaptaron su vida y vestimenta al viento " Simun", produce tales tormentas de arenas ^{que} impregnan con los rubios cristales silíceos, la atmósfera mediterránea. A este viento se le ha denominado viento envenenado, (ghibli), por ser origen de múltiples trastornos nerviosos, aparte de las inflamaciones oculares.

Más vale que no te coja el viento, porque algo te va a pasar...

Capítulo 19^o.

Accidentes de Aviación.

Desastre Tecnológico, predilecto tema de catástrofe de las novelas, cinematografía y Televisión. Gracias a Dios , en nuestro País registramos sólo, un serie acaidentede este tipo.

El hombre se debe haber inspirado en las gaviotas para volar, y este fué Icaro, que quemó sus alas en el fuego del Sol, pereciendo en su caída. Más inteligente, Leonardo de Vinci dibujó la maquina voladora , pero no intentó de poner en practica la proeza. Hasta que los hermanos Montgolfier inflaron su globo, para llegar a las nubes.

Montevideo tambien tuvos sus globos. Manejado por el Frances Baraille, allá por el año 1868. Luego el Mejicano Cevallos y el Español, Esteban Martinez calentaban el aire trabajosamente para alcanzarlas alturas etereas. En 1905 llegó el globo Portugal, con gas de alumbrado, manejado por el Lusitano Magalhaes y Costa. Aquel 16 de julio de 1905 , cuando el globo del portugues se elevó de un predio, frente al actual arsenal de guerra, en la calle 8 de octubre, iba en la barquilla, Alonso Adami y Arturo Pedro Visca.

Pero anteriormente desafiando a los pájaros en 1890, Otto Lillienthal, planeo cruzando la baja atmósfera. El biplano de los Hermanos Wright, surcaba los cielos en 1903, en 'su histórico', poetico y profético vuelo, alrededor de la estatua de la Libertad, en el puerto de Nueva York.

Seis años despues, Bleirot cruzaría el canal de la mancha con su monoplano. Ya en el inicio de la Guerra Mundial I, Neuport Bebé, conduce intrpidamente su biplano.

Pero ya antes de ese tiempo. Angel Salvador Adami, Ricardo Detomasi, el primer martir de la aviación nacional y Francisco Eduardo Bnilla, conseguían su brevet de aviadores en Buenos Aires, donde era un "As" de la aviación rioplatense, Jorge Newbery. " el dandy que calzaba de -cròss- a los compadritos de cuchillo al cinto"; glosado para siempre en los versos tangueros del " Negro " , Celedonio Flores.

Innaguraído este tipo de accidentes. Detomasi, en aquel trágico, 20 de junio de 1915, en la que el mercedario se mata en la ciudad de San José, mientras realizaba circenses asrobacias. Inmolándose con su muerte la fé ciega de las alas Uruguayas. El poeta Ovido Fernandes Rios, dejó para la posteridad el relato de la tragedia escribiendo .A esos sublimes dementes...!

En uno de mis viajes socio gremiales por el interior del País//

// , que hacia enrepresentación del S.M.U. (Sindicato Médico del Uruguay) Conocí en la ciudad de Castillo por 1950, ya bastante entrado en años, al Dr. Introiini, legendario médico , interno de Boca. Llevó la medicina a Paso Fundo, Brasil; y luego se radicó en Castillos Grandes , cuando se accedía a esta por el paso de las Averías, sobre el Cebollatí, tanavía Minas de Corrales, demorando tres días en llegar a la épica región de los piratas. Alla en la plaza , sentado en el centro de ella, en una amable noche de primavera, Introiini nos contó la historia, que de ser cierta, fué el primer médico que hizo una consulta a domicilio en avión. La memoria del viejo maestro de haber tenido una " pane ", porque el situa la historia por la inauguración del puerto de Montevideo- 24 de agosto de 1909-,

.. Pero para ese Uruguay de entonces años más o años menos, no importa. Mi curiosidad todavía en parte juvenil al inquerir aquel viejo patriarca de Castillos, que hacía entonces un médico en el interior en tan remotos tiempos. Me respondió amablemente su mano más de hacendado que de galeno, por su blanca cabellera: - " hijo, a un médico cuando se aísla en esta desolada campaña, le quedan tres cosas por hacer: beber, jugar o machimbrarse", y luego de una breve pausa prosiguió; " nunca bebi, ni juegue." Algún día cuando escriba cosas de médicos, un gran capítulo tiene este pionero de la medicina rural. Pero el episodio que hoy voy a relatar, era más o menos así. Era una noche agradable, serena, estrellada, estaba sentado como ahora, en la puerta de mi casa que queda ubicada frente a la plaza de Castillo. Formabamos un grupo amable que narrabamos echos ciertos y no ciertos, entre ellos el día que nos habíamos salvado del Cometa Halley... Cuando del cielo emergió un rugido: - " rrrrr, rrrrr, rrrrr,"- algún paisano dijo: -" El fin del Mundo "- ; y se dispersó la junta, como volada de martinetas, unos en busca de encontrar explicación al atronador barullo, los menos, otros, los más, en busca de lares más seguros. Lo cierto que el ruido desapareció y nos quedamos sin saber su origen , agregó Introiini... Hasta la mañana siguiente apareció por el camino de la Plaza rumbo a la casa del médico, jinete portando en la grupa de su cabalgadura un personaje bastante extraño. Vestía todo él, de cuero, con altas botas y una capucha ceñida , también de pelambre animal, remataban su frente unos anteojos enormes. El gaucho hizo la presentación del extraño personaje: - " Mire Don, este Señor, vino volando, en un pájaro de dos alas y se posó allá cerca de la Laguna, deje mi hermano en el lugar cuidando el alado artefacto, porque ya una vaca se comió parte de la cola"- (El fuselaje era de género)- " y el viene a buscar ayuda. Dicho esto desmontó al aviador (debería ser Cattaneo, porque fué el primer extranjero que dislumbró a las multitudes en estas latitudes..) El extraño piloto narró que venia hacer acrobacias en la oportunidad de la inauguración del Puerto de Montevideo, pero debido, esta, si a una verdadera pane, tuvo que aterrizar en estos lares. Años despues, en la década del 70, debido también a una falla mecánica el orgullo de la aviación francesa tuvo que aguatizar en la laguna de Rocha en su viaje al Rio de la Plata, era el gigantesco hidroavión, El aviador fué huésped de nuestro amable médico por el espacio de varios días, hasta que arreglaron su aparato. Ya estando de nuevo en uso el artefacto volador; es requerido Introiini para atender un parto en casa de unos de sus tantos compadres. Y este que era por demás intrepido, acepta la invitación del Gobernante del avión, para acercarse a la hacienda donde venía //

X-pasando

// a luz un nuevo rochense. Introini pateticamente narraba; - " u na cosa es la campiña de abajo y otra de arriba; sabes muchacho, allá arriba no tienes el gusto de los pasto y el sabor de las lagunas, para saber que pagos estas hollando"-; creyendo estar volando sobre la Laguna Castillo, parecióle muy grande y se percató sobrevolando el Oceano Atlantico, pidiole volver a suelo firme al piloto y terminó mejor el viaje a pie.

El primer aerodromo Uruguayo , pasó de las dunas de las toscas a un predio en Cuchilla Grande, en Piedras Blancas allí obtuvo su brevet Adami; luego el campo de aviación se trasladó hasta su actual emplazamiento en Melilla. En este campo, Angel Adami , ya maestro, entrenaba jóvenes pilotos, cuando en una oportunidad volaba con el joven Strueman, capotaron, falleciendo este último; creo que fué el segundo martir, de las alas uruguayas.

Olympicus- citius, altius. Más lejos, más alto y los hombres empezaron a levantar vuelo cada vez más lejos y más altitud. El 9 de febrero de 1926 llega a Montevideo el hidroavión español el " Plus Ultra", en el cual, los pilotos Ramon Franco, Ruiz Alda y Duran, conformaban la gloriosa tripulación, cuya travesía del Atlántico Sur, habia conmovido a nuestro pueblo. La Capital parece estallar de júbilo, cuando el aparato asoma sobre el cielo de la bahía, acompañado por dos aviones del ejército uruguayo.

Tres meses después , Gestido, logra llegar al Paraguay, tras 15 horas de vuelo. Un año después en marzo de 1927 el piloto Uruguayo Tydeo Larre Borges, vive una verdadera odisea, al ser capturado por los moros en territorio africano, cuando intentaba llegar a nuestro País, desde Europa en avión, este, desgraciadamente se accidenta en el norte de Africa. Luego de diversas peripecias, fué puesto en libertad.

El 3 de mayo de 1927, luego de 33 horas de vuelo y cincuenta minutos, aterriza en Paris, Charles Limberg, con el aparato -" El Espiritu de San Luis "- (al cual tuve la oportunidad de admirarlo, en el aeropuerto Internacional de Minneapolis- Minesota, donde permanece elevado en enorme hall, sus pendido por cables), luego de haber cruzado el Atlántico Norte.

En 1934 , miraba asombrado desde la azotea de mi casa en el Prado, la aparición en el cielo de un cigarro plateado, que era entonces el dirigible , Graf Zeppelin, al pasar por encima del Palacio Salvo, cabaceó tres veces, en señal de saludo al pueblo Uruguayo.

Si bien no fué un desastre aereo en tierras uruguayas, o mejor dicho en cielo celeste, tuvo enormes repercusiones sentimentales en el pueblo Oriental. El 24 de agosto de 1934, muere Carlos Gardel, en un accidente aereo, en Medellin.

El 20 de noviembre de 1936 , despegaba de Melilla, el " Churrinche " , en su viaje inaugural Montevideo - Salto. En esta forma los hermanos Alberto y Jorge Marquez Vaeza, inauguraban los vuelos comerciales en territorio Nacional, para las Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea- P.L.U.N.A. Lo piloteaba Patrick Noack, ex alemán de la 1ª. Guerra Mundial, con 6300 horas de vuelo, que en condición de enemigo de Hitler, debió huir de su País. Los Hermanos Marquez- Vaeza , lo conocieron en la Confiteria Oro del Rhin, vieja confiteria que en parte oficiaba como oficinas de P.L.U.N.A. Llevaba como pasajero a Artigas López, que había abonado la astronómica suma de 22 pesos (U\$ 14). Al decir verdad, P.L.U.N.A. no tuvo accidentes aereos mayores.

En el año 1948, me encontraba cursando mis últimos años de estudio de Medicina en el viejo Hospital "Acicel, cuando un condiscípulo, mayor él, de //

// de ilustre apellido de médicos, que luego uno de su familia lo haría tristemente célebre. Era el primer piloto de una compañía de aviación C.A.U.-S.A. (Compañía Aerea Uruguaya S.A.), hoy desaparecida. Hacía por intermedio de hidroaviones, la travesía desde la bahía de Montevideo a Buenos Aires. Disfrutando de esa amistad en varias oportunidades, viajamos a Buenos Aires, no sin dificultades para desembarcar, ya que en aquel entonces existía un Presidente en la Argentina , que los Uruguayos no le iban bien, Juan D. Perón. En ese entonces ya había cruzado en avión la cordillera de los Andes y tenía relativa experiencia en este medio de transporte, pero. Recibí el susto más grande de mi vida. El avión de mi amigo era un bimotor, perdió unos de sus motores en pleno vuelo; así nomás, se le cayó al agua del río. Extraordinario piloto, tranquilizó a todo el pasaje expresándole calmadamente y inspirando gran confianza en lo expresado, que igual llegaría a destino, la bahía de Montevideo al lado del Club Rowing de Regatas, nuestro decano Club Deportivo. Fué en esa oportunidad cuando me percaté de la importancia de los informes veraces suministrados por el principal, en este caso, del comandante de la nave, asumiendo la responsabilidad de la sucesión de hechos, y brindando un informe preciso de lo que está sucediendo, inmediatamente calmó al pasaje, no sólo evito el pánico, sino que se colaboró con la tripulación en todo lo solicitado por esta. Y bueno, llegamos sanos y salvos a Montevideo.

De pequeño habíamos aprendido a conocer su nombre. Más grande , nos deleitaba con sus saltos al vacío, de aquella pequeña avioneta, donde Alejo Rodríguez, se lanzaba al espacio en vuelo de paracaidismo. Acontecimiento social o Patrio que se conmemorase, allí se encontraba Don Alejo , con su paracaída y su avioncito. Fué este civil el propulsor de esta Deporte Militar, en la época que los paracaidistas eran una de las ramas de la infantería en la II Guerra Mundial. Fundó la Escuela de Paracaidismo Nacional. Pero fué en una desgraciada tarde en las afueras de Pocitos, Don Alejo haría su último salto. Para delitar a la población que ocupaba la Rambla Republica del Perú. Contemplabamos la avioneta que subía y subía, cada vez más alto en el firmamento, al rato creímos ver una figura que se separaba del alado pájaro metálico, lanzándose al espacio en rápido declive, cual gaviota con sus alas quietas y distendidas en pendiente y veloz caída se larga sobre su pes-pescada presa, así caída planeando aquel intrepido muchacho. Manteniendo un susurro reprimido entre nuestros apretados labios, que la multitud lo multiplicaría por un bullicio murmullo, festejando el despliegue del paracaídas multicolor en el azul del cielo. Todo transcurrió normalmente. Don Alejo, se posó en el mar, una lancha lo iría a recoger. Los aplausos y los vítores se fueron acallando, y los minutos fueron pasando, la inquietud fué aumentando; al ver partir, varias embarcaciones de la Prefectura Naval que se halla ubicada en la Punta Trouville, convergiendo al lugar del arribo. Comenzamos a sospechar la tragedia. Lo que no sabíamos que la pala de la hélice de la lancha, había atrapado el cordaje del paracaídas, enrollando el telaje..., produciéndole la muerte por inmersión a su ocupante. El boton Irving para el desprendimiento del correa y la empuñadura, no debe haber funcionado.

En el otoño de 1952 se produce un accidente aereo mayor, si bien no fué sobre territorio Nacional, sucedió en plena Selva Amazónica y la compañía de navegación que lo originó era extranjera, Norteamericana, Pan-Am. //

292

//, con un avión tipo Presidente. La última palabra en construcción aeronáutica comercial, que la afamada compañía de aviación ponía al servicio del Mundo. Al precipitarse y estrellarse el avión en el corazón cauchero del Amazonia, mueren la totalidad de sus ocupantes, 50, entre ellos 9 Uruguayos. De los que obliga a destacar dos personalidades que viajaban en ese avión; el Dr. Raul Piaggio Blanco, ilustre Profesor de Clínica Médica de la Facultad de Medicina del Uruguay, así, le fué tronchada la vida llena de éxitos en el momento más culminante de su carrera de Investigador y Docente; gran pérdida para la Facultad de Medicina, la Universidad y el País. Y el Gerente General del Banco República Silvera Sorzi, prestigioso economista de nuestro medio.

Los descendientes de la Cierva.

En el año 1923, la aviación se vió revolucionada por la aparición de un artefacto volador, que por su fuselaje, tren de aterrizaje, alas de sustentación, se trataba de un simple aeroplano, pero tenía la particularidad de despegar, casi en posición vertical y a poca velocidad, por la evolución de una enorme hélice de cuatro paletas helicoidales, arriba de la cabina del piloto; se denominó, autogiro -" La Cierva "-. Tal vez por la semejanza, que presentaba con las aspas desplegadas arriba de la testa de estos animales. De este modelo se originaron la línea de los helicópteros, aparato de aviación que se eleva y se sostiene en el aire por la acción de hélice de eje vertical.

Helicópteros, ya habían visto los uruguayos en diversas oportunidades, inclusive en acrobacias de tipo circoense. Pero los helicópteros de la familia de los YH-16 de dos rotores, no habían tenido la oportunidad de ser observados por el público Uruguayo. La adquisición de este tipo de aparato por la Fuerza Aérea^(X) montara un espectáculo donde se iba a demostrar la calidad y seguridades que ofrecía tal máquina de despegue vertical, que el destino sin proponérselo, había construido una formidable máquina para combatir desastres, ya que es imprescindible en búsqueda y rescate.

Fué en aquella tarde soleada de primavera, de 1971. El lugar elegido era la Rambla que orilla la playa de Pocitos en el nacimiento oeste de la Punta del Buceo, zona berraplenada arriba de las rocas, para esparcimiento de la gente. Numeroso público había colmado los espacios libres del referido lugar. No tanto para observar las acrobacias de los pajaros voladores cervarios, sino para disfrutar de la tibia tarde. Los helicópteros estaban volando a baja altura y escasísima velocidad, para que pudiesen ser contemplados en toda su gallardía por el juvenil y ávido público, cuando uno en aparente retroceso se precipitó a tierra, pero con la desgracia que antes de hacerlo, entró en colisión con el otro. Se produjo una hecatombe, los autogiros cayeron sobre la muchedumbre, rotando sus paletas; fragmentadas o enteras, desprendidas de su rotor eje, se transformaron en aladas cuchillas de guillotinas que descuartizaban a diestra y siniestra. Fué un verdadero baño de sangre. La gritería, el espanto, la gente no salía del asombro al estupor. Los quejidos del dolor de los heridos, la desesperada chillería de la multitud, la estampida humana huyendo despavorida del lugar, con los consiguientes y sucesivos arrollamientos y rodamientos, trasformaron en un verdadero campo de Marne, aquella suave pendiente cubierta de verde azulado cespéd, que cae somnolientamente hacia el mar del río, conocido como plaza Winston Churchill.

Murieron instantaneamente 8 personas. Los heridos su número es confuso //

(X) hizo que se

//, suponemos que más de sesenta, si nos atenemos a los partes de los Hospitales; en el Hospital de Clinicas, se asitieron 36, en el de las Fuerzas Armadas, 18, suponemos que algunos heridos menores hayan optado por atenderse en nosocomios de medicina colectivizada o particulares. La herida más frecuente fué la amputación de miembros, hemos dicho que las paletas de las hélices se habían transformado en enormes cuchillas. En el Hospital de Clinicas, se asite a una persona que estaba totalmente cubierta de sangre, la cual repetía: - " la espalda, la espalda,"- por más detención en el examen Clínico, no se podía detectar nada más, que una zona esférica de contusión de unos 20 cms.. El artefacto de percusión que había golpeado con el dorso del señor, había sido la cabeza desprendida de un cuerpo humano, por la acción giratoria de una de las hélices y propulsada a gran velocidad, había encontrado violentamente el torso del paciente, cual pelota ensangrentada. Apesar de la irrupción simultanea de tantos heridos, familiares, policía, prensa, curiosos y oportunistas. El Departamento de Emergencia del Hospital de Clinicas se desempeñó correctamente. Tenía un plan de Desastres el Hospital, pero este era poco conocido por su personal, apesar que dicho diseño era bueno; tampoco, se había realizado en ese entonces, simulacros. Pero el plantel había asentado sus raíces. Realizó selección de pacientes, y montó equipos simultaneos de cirugía. Se operó toda la tarde y la noche. Los resultados fueron satisfactorios. Era la alborada de reimplante de miembros, la gente no sabía que tenían que traer al herido con sus miembros amputados al hospital, para intentar su implante. Pero igual me imagino que la tarea hubiera sido improba, para aquel único equipo de reimplante con que contabamos. Los miembros y trozos humanos se perdieron entre las rocas comidos por alguna alimaña del lugar, como perros o gaviotas. Fué un Desastre Tecnológico, nacido por obra de máquinas humanas?; fué una catastrofe de imprevisión ?; con sólo haber realizado las maniobras lejos del público, buscando en el antes la seguridad, no hubiera habido que lamentar tan dolorosa saldo de muertos y heridos. Probablemente existió error humano de uno de los pilotos o algún desperfecto mecánico, precipitando el desenlace.

En 1972, un avión de la Fuerza Aerea Uruguaya, con 45 personas abordo, integrantes de una delegación deportiva que concurría al país trasandino, en su mayoría jugadores de rugby, del Olds Christians. Desaparecieron cuando se suponía cruzando la cordillera de los Andes. Los temores por sus vidas en nuestro país, y principalmente en la ciudad de Carrasco, donde residían la mayoría de los familiares de los desaparecidos, iba en crescendo al transcurso del tiempo y de los adversos resultados de las operaciones de búsqueda y rescate; emprendidas por las patrullas Andinas y las Fuerzas Aereas, Argentinas y Chilenas. Lo llamativo del caso era el silencio absoluto, carencia total de datos, ya que el último informe del avión no había predecir un suceso inopinado y funesto. Pasaron los primeros días, luego las semanas, y luego los meses, comenzaron a confirmar la tragedia del Desastre, que nadie dudaba a esta altura, la posibilidad de sobrevivencia de alguno de sus pasajeros; de aquel avión estrellado en pleno invierno, en el techo de la cordillera de los Andes, a 3800 metros de altura. Sólo la fé de sus familiares, pues integraban la mayoría una colectividad fuertemente religiosa, abrigaba esperanzas nunca desvanecidas de su existencia. Se tejieron miles de comentarios, en un Uruguay, fragmentado por los acontecimientos socio-políticos-cívicos-militares que estaba cursando la fami-//