

Hechos y Glosas

EL NAUFRAGIO DEL "LAKONIA". REPORTAJE DE UN TESTIGO PRESENCIAL.

De tiempo en tiempo conmueven a la opinión pública noticias como esta del hundimiento del trasatlántico "Lakonia" en pleno Atlántico. Recordemos el caso similar del "Andrea Doria" y el ya muy remoto pero impresionante del inglés "Titanic". La caída de estos tres colosos del mar se debió, con todo, a causas diferentes. Mientras al "Titanic" lo abordó una inmensa montaña de hielo flotante y al "Andrea Doria" otro buque, el "Stokholm", el "Lakonia" fue destruido por la acción del fuego.

De 20.000 toneladas de desplazamiento, el "Lakonia" era un buque destinado a cruceros de recreo y cuando estalló el fuego a bordo era aproximadamente la media noche del Domingo 22 de Diciembre del pasado año, sorprendiendo penosamente a los turistas que acababan de concluir el baile y paseaban en su mayor parte sobre cubierta aspirando el salitre marino y percibiendo el chocar de las olas de una mar un tanto gruesa contra el soberbio casco del buque.

Inmediatamente procedió la triplación a arriar los botes de salvamento, mientras los pasajeros corrían en todas direcciones buscando a sus familiares y ocupando las escalas, pues desde un principio la fuerza de las llamas no dejaban duda alguna sobre la necesidad de abandonar la nave cuanto antes.

Entretanto el telegrafista (una mujer) lanzaba angustiosas llamadas, urgiendo a los buques que pudieran hallarse en las proximidades para que acudieran en su auxilio y dando la posición del "Lakonia" como a 180 millas al Norte de la Isla portuguesa de Madera, a la que se dirigía. El ser esta zona muy frecuentada por la navegación hizo posible que en pocas horas se hallaran varias naves junto al casco humeante del buque siniestrado y pudieran recoger a la mayor parte de sus ocupantes. De los 650 pasajeros y 385 tripulantes quedaron con vida unos 900, más o menos enfermos algunos de ellos, y perecieron unos 131, recogándose 89 cadáveres. El hecho de que todos llevaran puestos sus chalecos salvavidas demuestra que la salida de la nave pudo hacerse con relativo orden, a pesar de que el incendio avanzaba rápi-

damente y que la posible explosión de los depósitos de combustible imponía un justificado temor a todos.

Además de los aviones americanos de la base de las Islas Azores, acudieron al lugar del siniestro cinco embarcaciones: el trasatlántico argentino "Salta" el primero en arribar en unas dos horas, el carguero británico "Montcalm", el norteamericano "Río Grande", el belga "Charlesville" y el panameño "Mara".

Vamos a reproducir aquí el relato hecho por el Dr. Armisén, médico español que presta sus servicios en el "Salta".

Primera llamada de auxilio.

La primera petición de auxilio se recibió en el vapor "Salta" de la E. L. M. A. a las once de la noche, del día 22 de diciembre de 1963 y señalaba que el barco "Lakonia" de la Greck Line se encontraba ardiendo a unas 40 millas de donde estaba el "Salta" y que se procedía a abandonar el buque.



El capitán del "Salta", don José A. Barrere, nos comunicó la noticia a los médicos de a bordo, doctor Solano Almeida (portugués), doctor Beraldi (argentino), doctor Secchinelli (italiano) y a mí, diciendo que al cabo de unas dos horas y media llegaríamos al lugar del siniestro, y rogándonos preparásemos todo lo necesario para la asistencia de los naufragos, ya que se calculaba serían unas mil personas las que viajaban en el buque entre pasajeros y tripulantes, desconociendo si existían heridos, quemados o lesionados.

El "Independence" sigue su ruta.

Preparado todo a bordo para recibir a los naufragos, cuando nos dirigimos a toda máquina hacia el lugar del accidente que se empezaba a señalar con un resplandor en el horizonte, recibimos comunicación de un barco de carga inglés que había desviado su ruta para ir a socorrer al "Lakonia", diciéndonos que él seguía viaje. Ciertamente estaba un poco más lejos del "Lakonia" que el "Salta"; pero teniendo mayor velocidad podría haber llegado una o dos horas después que nosotros y haber contribuido al salvamento; esto lo refiero porque es un punto del que creo que nadie ha hablado hasta ahora, pero absolutamente cierto.

Junto al "Lakonia".

Sobre las 1,30 llegamos a las proximidades del barco incendiado, el cual ofrecía un aspecto dantesco; el mar estaba bastante agitado, sin ser grande el temporal, y la noche muy oscura; todo ello hacía resaltar las llamas que en ciertos momentos se hacían más grandes como resultado de algunas explosiones o propagación del fuego a nuevas zonas del barco. Al mismo tiempo empezaron a verse pequeños puntos luminosos sobre el mar, que correspondían a las lanchas de salvamento; la temperatura era fresca sin ser excesivamente fría —13°—; ligero el viento y la temperatura del agua de mar era de 16°.

Los primeros naufragos recogidos.

Sobre las tres de la madrugada del 23 llegó al costado la primera lancha de salvamento con unos cincuenta naufragos a bordo; su aspecto, vistos desde cubierta, era bastante bueno; iban bien colocados en la lancha, no había personas heridas, y todos llevaban puestos los salvavidas; el número de mujeres y hombres era aproximadamente igual y había también algunos niños; todos conservaban la calma y serenidad; tanto que en el "Salta" nos sentimos impresionados por ello.

Mal estado del mar.

Después de varios intentos para amarrar la lancha a nuestro barco, operación que se hacía difícil por el estado del mar, por fin, y tras la rotura de varios cabos, se procedió a hacer subir a los naufragos a bordo. Al principio, se intentó que subieran por la escalera de cuerda, pero pronto se vió que esto era imposible, especialmente para las mujeres y niños; por lo que hubo de cambiarse de procedimiento y se les izó a bordo, amarrándoles un cabo a la cintura, por medio de una polea. De este modo fueron puestos a salvo rápidamente todos los que llegaron en esta primera lancha. Poco después llegó otra

en la que venían solamente seis personas, entre ellas uno de los telegrafistas del "Lakonia", mujer, la cual nos dijo que el incendio se había iniciado en la peluquería, desconociendo más detalles y que por la tripulación se había organizado el abandono del barco, poniendo en el mar 22 lanchas de salvamento de las 24 que constituían la dotación.

Serenidad del pasaje.

Durante toda la noche y hasta las doce de la mañana del 23, continuaron llegando lanchas con supervivientes que inmediatamente eran izados a bordo del "Salta" y asistidos convenientemente con abundante café caliente, coñac y ron y, sobre todo, abrigados con mantas, ya que el trastorno más grave que aquejaba a la mayoría era el frío soportado durante toda la noche en las lanchas; muchos de ellos sin ropas de abrigo y algunos en pijamas y prendas interiores. Sin embargo, era de admirar la serenidad y presencia de ánimo que traían la mayoría de los pasajeros, pues fueron contados los casos de crisis nerviosas y estados de agotamiento, a pesar de que abundaban las personas de edad y las señoras con niños. Nuestra misión, como médicos, fue escasa hasta que más tarde, cuando, ya de día, recogidos todos los naufragos que venían en las lanchas, fueron arriadas dos lanchas de salvamento, y el personal marino del "Salta" pudo dedicarse a recoger a los que estaban en el mar y habían pasado toda la noche en él.

Recogida de naufragos a la deriva.

Entretanto habían llegado tres barcos más y se dedicaban también a recoger a los supervivientes que tenían más próximos, y a las siete de la mañana llegaron dos aviones de la base americana de las Azores, los cuales señalaban los puntos donde se veían naufragos flotando en el mar; y les lanzaban botes neumáticos y bolsas de salvamento.

Nuestras lanchas recogieron unas treinta personas que flotaban en el mar; de ellas seis habían ya perecido. Las restantes que se hallaban en precarias condiciones fueron izadas a bordo y con la debida asistencia, puestas a salvo y hospitalizadas. Poco a poco, fueron recuperándose y, como no tenían ni heridas ni quemaduras, y su trastorno más grave eran las horas pasadas en el agua con el enfriamiento general que ello les había reportado, todos pudieron salvarse y la mayoría desembarcar al día siguiente en Funchal por su pie; algunos, en ambulancias de la Cruz Roja.

Se dieron casos de gran dramatismo. La primera lancha que arrió el "Salta", navegaba en dirección a un naufrago que se veía flotar a unos 500 metros del barco, pero después se alejó en dirección a otros que se veían más lejos, sin advertir su presencia, mientras éste en su

salvavidas agitaba las manos para hacerse ver y nosotros desde la cubierta del "Salta" gritábamos para llamarles la atención. Hay que figurarse los momentos de angustia que habrá pasado este pobre hombre al ver que la lancha que tenía tan cerca, no lo recogía. Poco más tarde la segunda lancha lo traía extenuado, pero vivo, a bordo.

Un oficial del "Salta" se lanza al mar.

Otro superviviente era un hombre de unos cuarenta y cinco años de edad, de compleción muy fuerte, que se veía venir hacia el barco, nadando lentamente, con su salvavidas. Cuando llegó junto al "Salta" le echaron un cabo al que pudo agarrarse, pero estaba tan extenuado que no podía subir a bordo; entonces uno de los oficiales del "Salta" se quitó el uniforme y se echó al agua, nadando hasta el naufrago al que amarró un cabo que echaron de a bordo y así fue izado y llevado al hospital, donde se recuperó al cabo de unas horas.

El "Salta" abandona la zona del siniestro.

Después de pasar hasta las cuatro de la tarde del día 23 recogiendo a todos los que se veían en la zona del incendio, auxiliados por otros cuatro buques más, el capitán del "Salta" dió orden de poner rumbo a Funchal para desembarcar los naufragos recogidos en número de 501, más seis cadáveres. En total fueron recogidas por el "Salta" 10 lanchas de salvamento del "Lakonia" más otros naufragos que se sostenían en el mar.

La organización del capitán don José A. Barrere fue perfecta; el trabajo de la tripulación, oficiales marineros, camareros, etc., extraordinario. Desde que comenzaron los trabajos de salvamento nadie descansó un minuto, hasta que el capitán dió orden de abandonar el lugar del siniestro. No se puede alabar a unos más que a otros, pues todos se superaron en dar auxilio y confortar a los desgraciados naufragos, ni se pudo realizar más de lo que se hizo y tengo que expresar mi admiración y felicitar por su comportamiento a todos los miembros de la tripulación y en especial al capitán señor Barrere.

No parece que hubiera desorden en el "Lakonia".

Respecto a la organización en el buque siniestrado no puedo hacer relación de lo que no ví, pues estaba en el "Salta" y no en el "Lakonia", pero sí puedo hacer las siguientes consideraciones: los pasajeros y tripulantes que llegaban en las lanchas del salvamento del "Lakonia" venían todos ellos con su salvavidas puestos; instalados en las lanchas de un modo racional y, dentro de su estado de ánimo propio del desastre, no parecían extremadamente afectados. Algunos se quejaban de que en las

operaciones de salvamento se habían producido actos de pánico entre la tripulación; otros decían que el orden, sin ser perfecto, se había mantenido; había comentarios para todos los gustos.

Fueron puestas en el mar veintidós lanchas.

Pero lo que sí puede asegurarse es lo siguiente: se pusieron en el mar veintidós lanchas del "Lakonia" cargadas con pasajeros; cincuenta en cada una, con término medio. Dos de ellas parece ser que tuvieron la desgracia de volcar al bajarlas; pero el resto fueron puestas normalmente en el mar. Si, a pesar del incendio, que hacía que todo el mundo quisiera escapar del barco, por el peligro de la explosión del petróleo, de un momento a otro; a pesar de ser de noche, lo que dificulta las operaciones de arriar los botes; y a pesar del estado del mar, que no era precisamente una balsa de aceite, pudieron ponerse en el mar la mayoría de las lanchas, con sus pasajeros en buenas condiciones. No puede, pues, admitirse que haya existido un gran desorden, como parece deducirse de las declaraciones de algunos pasajeros. Quienes conocemos el estado de ánimo que se produce en estas catástrofes, no podemos dejar de pensar que, dentro de la desgracia y teniendo en cuenta las condiciones en que ésta se produjo, no es un mal resultado el salvar un 87 por 100 del total de las personas que estaban a bordo. Es preciso pensar en las cosas como realmente son y que en la práctica un salvamento de una multitud de más de mil personas en la noche y con incendio a bordo no puede ser perfecto.

No parecen adecuados los sistemas de salvamento.

Con todo, es muy lamentable la pérdida de tantas vidas, y me permito opinar que, dadas las condiciones en que se produjo el desastre, sería muy difícil que no se hubieran producido. Lo que sí pudiera discutirse es si los sistemas de salvamento que emplean los barcos son adecuados a la época actual, ya que no se han modificado en realidad en los últimos sesenta años, a pesar de que la técnica moderna ha progresado enormemente en todos los aspectos.

Esta pudiera ser la lección más importante que podríamos obtener de este desastre.

¿Es posible mejorar los medios de salvamento de los buques de pasajeros? Todos los que pasamos nuestra vida en el mar creemos que sí. Es cuestión de abandonar los métodos rutinarios y abordar el problema con puntos de vista modernos.

Al día siguiente, el "Lakonia" se hundía definitivamente en el mar, sin que se lograra llevarlo a puerto como lo intentó un remolcador especial llegado con ese objeto,