El último médico del *Achille Lauro*

Dr. Nicola Freda (*)

Desde que era pequeño me apasionaba mirar los mapas para buscar los lugares más remotos y recónditos, investigando después en mi enciclopedia todos los datos útiles referidos a dichas localidades, dejando volar mi fantasía en viajes imaginarios que realizaba.

Comencé a conocer Europa desde los 17 hasta los 28 años, cuando ya una vez graduado conocí el norte y el sur del continente americano, así como Africa, tanto desde un punto de vista profesional como humano, siendo el objetivo de mis viajes conectarme a otras realidades médico-quirúrgicas, manteniendo mi insaciable curiosidad de conocimiento por las lenguas, las costumbres y las usanzas de los diversos pueblos.

Un día sucedió que en el hospital de Lucca, bellísima ciudad medieval de la Toscana, que fuera primero ciudad etrusca y luego romana, estando en el Servicio de Cirugía Plástica, en donde prepararé mi tesis de grado, supe de un médico anciano que buscaba un colega que lo substituya en la actividad de médico a bordo de un barco, porque estaba momentáneamente indispuesto.

Me sentí feliz de ponerme a su disposición en el caso de requerirse mis servicios; de este modo haría dos cosas en una: ganaría un salario y, además, viajaría. Aquello con lo que siempre soñé estaba por realizarse, y lo que tenía en mente era aprovechar esta oportunidad para financiar un viaje al Perú, el cual pensaba realizar al año siguiente.

Llegó el día, me llamaron por teléfono avisándome que me aper-

(*) Médico de a bordo del *Achille Lauro*.

sone a las cinco de la madrugada del día siguiente a Forte dei Marmi, balneario muy conocido en Europa, a 30 Km. al norte de Pisa (muy cerca de mi casa), lugar donde pasarían a recogerme. Era el 19 de noviembre de 1994 y a las ocho horas de la misma mañana ya me encontraba en Génova donde estaba mi barco, el *Achille Lauro*, nave bellísima que me impresonó inmediatamente.

Subí a bordo y conocí al director administrativo que me preguntó si ya había recibido el uniforme del barco, el cual aún no tenía, porque era mi primer viaje y había sido contactado tan rápidamente que no había tenido tiempo de conseguirlo. Me dijo que si yo tenía vestimenta formal para el día, la noche y de gala no importaba por el momento; y yo había obviamente llevado conmigo todo lo mejor de mi guardarropa.

En la tarde del mismo día zarpamos. Yo era el médico de a bordo en un transatlántico con más de mil personas y con una tripulación de cuatrocientos cuatro. Aún no me parecía verdad.

El viaje programado preveía un desembarque en Haifa, Israel, con excursión a Jerusalén y Nazareth; una parada en Port Said, en Egipto, con visita al Cairo y a las Pirámides; una escala en la isla de Mahé, en las Seychelles, y otra en la isla de Mauricio, al este de Madagascar, para arribar finalmete a Durban, en Sudáfria, desde donde regresaría en avión a mediados de diciembre.

En el primer tramo de navegación hasta el Estrecho de Messina conocí a los otros oficiales superiores de la nave, que eran: el comandante, el segundo comandante, el director de sala de máquinas y el director administrativo, aparte de los otros oficiales. Tomé confianza en mi trabajo, que consistía en una consulta diaria y que me recordaba a aquélla ya desarrollada como substituto de médico de familia en Italia. Por otro lado, me encontraba siempre de retén de guardia ante cualquier eventualidad.

También existía la parte turística del viaje, con las cenas, las veladas en la discoteca, los espectáculos de variedades, el cine, el casino y las piscinas que aún no estaban abiertas al público por el clima otoñal, pero que lo estarían apenas hubiésemos llegado al Mar Rojo. Respecto a los otros oficiales, yo gozaba del privilegio de tener mucho más tiempo libre y ser mucho más joven. Navegando por el Mediterráneo el mar estaba en fuerza nueve y me sentí mareado hasta la altura de Chipre, en donde mi organismo comenzó a habituarse. Desembarcando en Haifa, parecía que el terreno se movía bajo mis pies y me imaginé cómo podían sentirse bien los marinos que pisaban la tierra al cabo de días y de navegación. Luego del paréntesis turístico en Israel y Egipto, retomamos la navegación a través del Canal de Suez, caracterizado por una fuerte corriente que va del Mar Rojo hacia el Mediterráneo porque este canal no tiene esclusas. Ahí

eran visibles los restos bélicos de las guerras árabe-israelíes.

Llegamos finalmete al Mar Rojo y...al calor. Pasamos a lo largo de la Eritrea, de Djibouti, doblamos el Cabo Guardafui y nos encontramos en el Oceáno Índico en ruta hacia Mahé, en las Seychelles. Entonces nadie podía imaginar lo que sucedería en poco tiempo.

La noche entre el 29 y el 30 de noviembre. Cerca de las 01:00 hora local, cuando nos encontrábamos a la altura del paralelo 7° Norte, a cerca de 300 millas de la costa somalí, se inicio un incendio en el pistón de uno de los cuatro motores de la sala de máquinas, incendio que se propagó inmediatamente a través de la central eléctrica, que estaba adyacente, ocasionando un paro eléctrico general. En ese momento me encontraba en mi alojamento reservado al director sanitario, ubicado al costado del hospital de la nave. La enfermera de turno me llamó comunicándome que se había dado la alarma de incendio a bordo. Salí de la cabina en pijama y con mi salvavidas puesto, dirigiéndome al hospital a través de una de las puertas cortafuegos que en el transcurso del tiempo se había puesto en acción para evacuar a un paciente internado el día 27 de noviembre. Una vez evacuado el hospital de enfermos y el personal, presté asistencia continua a los pasajeros y la tripulación por los problemas cardíacos, respiratorios, de intoxicación de humo, crisis de histeria, quemaduras, heridas, etc.

Al alba, decidí bajar bajo cubierta a nivel del puente vestíbulo para recuperar un poco de medicinas de la farmacia del hospital, porque sin ayuda de estos medicamentos tal vez me vería imposibilitado de actuar. Entré en la nave. En ese momento el humo en el interior era increíblemente intenso y denso, de modo que volví a salir de inmediato y medité un momento sobre lo que estaba haciendo. Entonces pensé que si hubiese tenido más instrumentos a mi disposición quizás si habría podido salvar a un pasajero que falleció horas antes. Así, tomé aire tres o cuatro veces y me zambullí dentro de esa cortina negra de humo conteniendo la respiración. Hice el recorrido de memoria, sin ver absolutamente nada por la densidad del humo. Llegando a la farmacia, metí en una bolsa que llevaba conmigo todos los medicamentos que lograba asir con mis mano, para después salir rápidamente a la superficie.Por un momento pensé estar perdido porque no encontraba la puerta por la cual había entrado. ¡Esto no podía acabar así!. Encontré la salida. Estaba a menos de un metro a mi izquierda y, ya afuera, al fin pude respirar: había llegado al límite.

Debo agradecer el hecho que no fumo y que tengo una óptima capacidad pulmonar. En ese momento vengo a saber que un pasajero había ingresado detrás mío a los niveles inferiores de la nave y que no había regresado. Irlo a buscar, admitiendo que pudiese estar todavía vivo, era

un suicidio anunciado y yo debía pensar aún en el resto de personas que necesitaban todavía de mí.

Finalmente, a las ocho y treintainueve de la mañana se nos dió la orden de evacuar la nave y recién a esta hora se envió un S.O.S.

La nave en aquel momento se encontraba fuertemente inclinaba hacia la izquierda cerca de 35°. Los pasajeros fueron reunidos a babor (izquierda) del puente principal, donde el amarizaje de las nueve chalupas, numeradas como 18, 16, 14, 12, 10, 8, 6, 4 y 2, que procedía de popa a proa, no tuvo mayor dificultad. Los pasajeros restantes se dirigieron a estribor (derecha) junto con todo el equipaje, y la puesta en el agua debería haber seguido la misma modalidad de popa a proa, pero ahí encontramos graves dificultades.

La chalupa de salvataje número 17, llena de pasajeros, descendió casi la mitad del recorrido inclinada, ahí chocó y estuvo a punto de voltearse inclinándose hacia afuera 45° a 50°. Había cerca de 60 personas que fueron izadas una por una con una escalera flexible metálica. Entonces le tocaba a la mía, la N° 15,en la cual habían colocado a los últimos pasajeros y algunos tripulantes heridos, junto conmigo, mis dos enfermeras y el material médico que había logrado recuperar.

Al descender al agua sucedió lo mismo ocurrido con la chalupa 17, por lo que volvimos a subir todos a bordo. Una de las enfermeras, la húngara, que se quedó junto a mí, me ayudó a subir a los pasajeros más ancianos y enfermos con auxilio de la escalera. La 13, que estaba llena ya con los pasajeros de la 17, estaba bloqueada en la parte del sistema de poleas de la proa inclinándose 40° de adelante hacia atrás y tambien esta tuvo que ser abandonada. La situación era desesperante. El, así llamado, "sentido delpudor" ya no existía, sólo puedo recordar que la gente hacinada sobre el puente, para sus necesidades fisiológicas usaban los ceniceros de pie; el resto prefiero dejarlo a vuestra imaginación.

Yo estaba siempre con mi pijama, ahora ennegrecido. Dando la cara hacia el puente, veo que la 17 se enciende. Me doy cuenta que abandonando la 17, la 15 y la 13, las chalupas restantes no serían suficientes para acoger a todos. No podíamos tirarnos al mar porque las aguas estaban infestadas de tiburones, que parecían no esperar más. Daba lo mismo arrojarse a las llamas.

Me decidí. LLamé a tres voluntarios, una era la de siempre presente enfermera húgara, una ayudante de cocina y un camarero. Me dí cuenta que era absolutamente necesario intentar echar al agua la chalupa N° 15 antes de que esta se incendiase. Fue así que bajamos siempre con la ayuda de la escalera flexible de metal. Había un calor infernal.

Nos encontrábamos en el punto más caluroso del puente externo y las suelas de mis zapatillas de deporte se estaban derritiendo. Yo bajé primero. Alcancé una claraboya del

puente vestíbulo y cuando la pasé ésta explotó con violencia. Pensé que había tenido suerte, pero sobre todo que el resto no pasaría por este peligro.

Al bajar, había que prestar atención de no tocar las paredes de la nave, en cuanto esta última estaba incandescente y hubiera bastado pocos segundos para perder las manos. La esperanza era que todo esto pudiese servir para salvar nuestras vidas y de por lo menos las de las otras sesenta personas. Las barcas de salvataje habían sido reprogramadas para 88 personas, pero no era posible colocar ahí más de sesenta o sesentaicinco, lo que significaba que las 18 chalupas de la nave eran apenas suficientes para acoger a los presentes que no llegaban a 1100. Frente a estas dificultades se bajó una veintena de balsitas de goma con capacidad de dos a cuatro personas.

Mientras nosotros cuatro buscábamos nivelar la chalupa ayudándonos con los remos, que hacían palanca con las paredes de la nave y del bote, éstos se rompieron, así que luego de nuestro grito de ayuda nos bajaron dos tubos de acero y comenzamos nuevamente con toda nuestras fuerzas. Paradójicamente, nos ayudó el calor infernal que se producía desde adentro de la nave moribunda, el cual hacía derretirse las capas de pintura externa de la nave como si fuera mantequilla en la sartén, así se tornó más fácil la tarea de deslizamiento.

Mientras tanto, el cocinero me gritaba que estuviera atento con mis manos; pero yo continuaba mi esfuerzo con ímpetu, no preocupándome de nada.

También aquí la Divina Providencia me ayudó, porque dejé momentáneamente el palo... y en el mismo instante, de golpe, se niveló la chalupa. De este modo mis manos no quedaron aplastadas entre el palo y la pared de la nave por el contragolpe.

En aquel preciso momento caí hacia atrás y un asta, de las que sirven para cubrir con la vela al barco, atravesó mis pantalones y la truza y me hirió por roce.

Por fin logramos bajar el bote con un poco de dificultad por la inclinación del barco. En el mar desenganchamos las amarras pero no teníamos motor y los "Fleming" (palanca para echar a andar la hélice) no funcionaban, así que el bote, sin posibilidad de gobierno y con la mar movida, estaba en peligro de estrellarse contra el barco mismo. Nos ayudamos a mantener la distancia de él con los remos restantes hasta que llegó otro bote con motor - quizás la Nº 9- que nos remolcó 100 metros más lejos del *Achille,* nos transbordó su carga humana y regresó a recoger a más personas. Estábamos bien apretados unos sobre los otros y muchos vomitaban por el mareo.

Recuerdo a un apersona que estaba sobre mí, y la cosa que más me fastidiaba eran sus continuos

lamentos, ya que no me importaba absolutamente nada el hecho que estuviera vomitando en mi encima.

Nos distribuímos pronto las pocas cosas que habían dentro del bote. A mí me tocó un pedazo de naranja y dos sorbos de leche. Tenía muchísima sed por toda la actividad que había realizado en las últimas diez horas.

Guardé con cuidado la cáscara de la naranja y la escondí a la sombra del bote mismo, para usarla cuando la sed se volviese invencible.

Yo pensaba sobre cuánto tiempo podríamos resistir. Si lograba no arrojar llegaría al día siguiente, pero con el sol ecuatorial no llegaría al tercer día. Sabía que en Djibouti habían barcos de guerra de los Estados Unidos, que son los más veloces, que necesitaban dos días de navegación y no sabía de la presencia de otros barcos en los alrededores.

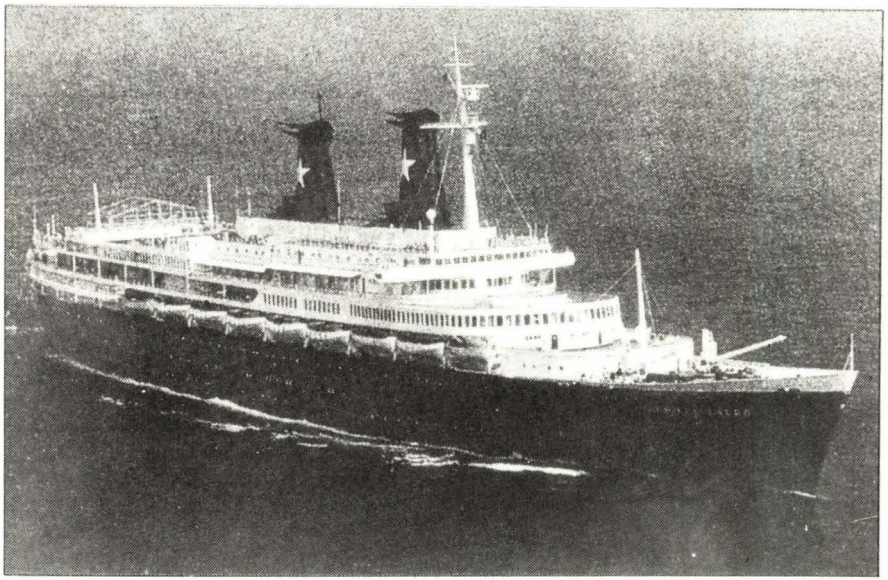
Me recosté resignado venciendo las naúseas. No podía hacer nada más que rezar. Pensaba en mi madre y mi hermana a quienes nunca volvería a estrechar entre mis brazos, pensaba en la familia numerosa que siempre había deseado tener y mis pensamientos se esfumaban así como mis deseos y mis proyectos; lo perdía practicamente todo.

Mas la suerte estaba a la vuelta de la esquina y a punto de sonreírnos. De hecho, en la tarde de aquel día divisamos a lo lejos una motonave. la *Hawaiian King*, una superpetrolera de bandera panameña. Estuvimos entre los últimos a subir a bordo de esta nave durante la puesta de sol. Subí rápidamente sobre la petrolera, recogí el material sanitario y me aseguré que todas las personas del bote fuesen asistidas durante el transbordo. Luego de esto hice ubicar el local de la enfermería y rápidamente lo transformé en consultorio con la ayuda de mi enfermera húngara, prestando asistencia médico-quirúrgica ininterrumpidamente, suturando a mano desnuda con un instrumental prácticamente ausente y sin anestesia. En la tarde del 1° de diciembre llegó el barco estadounidense, el cual luego de mi solicitud me proporcionó el material de que disponía, mediante sus helicópteros.

Al anochecer del mismo día, todos los pasajeros, entre los cuales se encontraban cinco heridos graves ya recuperados en el improvisado hospital, fueron transferidos a las otras embarcaciones recién llegadas.

El día 3 de diciembre de 1994 pasé una tarde que para mí será inolvidable. Me llamaron por altoparlante al alojamiento del comandante del *Hawaiian King*, donde se encontraban todos los oficiales del barco panameño, que eran ciudadanos griegos. Había una botella de vino y una torta preparada por la esposa del comandante. Estaban presentes también los oficiales superiores del *Achille Lauro*. ¿Qué estaba sucediendo?

Me había olvidado completamente que era mi cumpleaños: Cumplía treinta años en medio del Océano Índico.



El barco de transporte de pasajeros
Achille Lauro, *materia del relato*

Me felicitaron por mi natalicio y, además, me agradecieron por el servicio prestado. Me emocioné y pensé un poco en mi persona después de algunos días.

¡Estaba vivo! ¡Estaba bien y era mi cumpleaños!

Llegamos al puerto keniano de Mombasa al anochecer del 5 de diciembre, fuimos alojados en un albergue y regresamos al día siguiente en un vuelo extraordinario de Mombasa a Roma y con otro vuelo interno llegué a Pisa la noche del 6 de diciembre. Había atendido a cientos de personas, días y noches sin tregua y el balance fue más que positivo: Sólo cuatro personas fallecidas, mientras las otras regresaban sanas y salvas gracias a la dedicación prestada y una buena dosis de fortuna que nunca falta.

Ví a mi madre y a mi hermana, no podía creerlo:Había regresado a casa, las abracé y me emocioné.

Sí, verdaderamente había llegado a casa: ¡Gracias a Dios!