Experiencia en la Base Naval del Callao a bordo del BAP *Larrea* en los efectos del terremoto de 2007

Capitán de navío Enrique Arnáez Braschi



Graduadó en la Escuela Naval como alférez de fragata en 1991. Calificado en Guerra de Superficie, Armas de Superficie y Misiles. Es graduado del Curso Básico de Estado Mayor, del Curso de Comando y Estado Mayor y del Curso de Alto Mando Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como de los cursos de Preposicionamiento de Fuerzas, Liderazgo y Planeamiento Rápido en la Centro de Entrenamiento de las Fuerzas Expedicionarias del Atlántico de la Marina de Estados Unidos, y el curso de Planeamiento para la Defensa en el Centro de Estudios Estratégicos de Defensa de la Universidad de Defensa de Estados Unidos. Graduado en magíster en Ingeniería de Control y Automatización de la Pontificia Universidad Católica del Perú y de magíster en Estrategia Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval. Se ha desempeñado como segundo comandante del BAP *Santillana* y comandante del BAP *Larrea*. Ha prestado servicios en la Escuela Naval del Perú, en la Dirección General del Personal de la Marina, en la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, en el Estado Mayor General de la Marina y en la Secretaría de la Comandancia General de la Marina como subsecretario del comandante general. Del mismo modo, ha prestado servicios como oficial enlace ante la Comandancia de las Fuerzas de las Flotas de la Marina de los Estados Unidos, y como asesor del presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa en Washington. Desde agosto de 2017, es comandante del BAP *Quiñones*.

RESUMEN

En este artículo se describen las ocurrencias, en modo narrativo, de los acontecimientos vividos a bordo del BAP *Larrea* (CM-25) durante el zarpe de emergencia como consecuencia de las anomalías en las mareas causadas por el terremoto de 2007.

PALABRAS CLAVE

Terremoto, zarpe de emergencia, variación de mareas.

ABSTRACT

This article tells the facts, as a tale, of the situation happened on board of BAP Larrea (CM-25) in her emergency underway as consequence of earthquake irregular tide.

KEYWORDS

Earthquake, emergency underway, irregular tide.

Hace 10 años, el miércoles 15 de agosto de 2007, a las 18:41 horas, se produjo un terremoto de cerca de un minuto de duración con una intensidad de 8,0 en la escala de Richter, que se localizó en el mar, a 40 kilómetros al oeste de la ciudad de Pisco y que, por cercanía, se sintió con gran intensidad en Lima.

Los efectos conocidos de este terremoto fueron 595 muertos, 2.291 heridos y aproximadamente 431.000 damnificados. Sin embargo, se presentaron muchas consecuencias desconocidas hasta ahora. Mi intención es compartir una que ocurrió en la Base Naval del Callao, para que puedan quedar registradas para futuras reacciones ante eventos similares, que ciertamente volverán a ocurrir porhallarse nuestro país en una zona altamente sísmica.

• Artículo recibido el 1 de agosto de 2017, aprobado para su publicación el 17 de agosto de 2017



Puerto del Callao.

Por la hora, me encontraba en mi departamento, acompañando a mis hijas y a mi esposa mientras cenaban. Cuando empezó el terremoto, procuramos salir por motivos de seguridad. Ya en la calle, nos dimos cuenta de que la magnitud y duración del sismo indicaban que las consecuencias no iban a pasar desapercibidas. Para ese entonces, yo tenía el cargo de comandante del BAP *Larrea* (CM25), corbeta misilera con cuatro hélices que le dan gran maniobrabilidad y una respuesta rápida ante órdenes a los motores. Esta corbeta estaba amarrada en el muelle Marginal de la Base Naval del Callao, en el amarradero F-3, en el cabezo del muelle y frente al muelle de minerales del terminal marítimo.

Luego del terremoto tenía dos preocupaciones: saber cómo estaban mis padres y tomar conocimiento de las condiciones del buque. Sin embargo, intentar comunicarme con cualquier persona era imposible, porque las líneas telefónicas estaban saturadas o averiadas. Vale tener en cuenta que WhatsApp y otros medios de chat no existían y la prioridad la tenían las llamadas telefónicas.

Por la radio, se informaba de las dimensiones de la catástrofe y del caos en el que se había convertido el tráfico de Lima. Como no había comunicaciones telefónicas, los ciudadanos con vehículo salieron a constatar la integridad de sus familiares. La radio solicitaba a los oyentes que evitaran salir para contribuir al alivio del tráfico.

Después de las 20:30 horas, pude al fin tomar conocimiento de que mis padres estaban bien, y continué con los intentos de comunicarme con el buque o con alguien de la Base Naval, algo que recién pude realizar cerca de las 21:30 horas. Tuve comunicación con mi compañero y amigo, el entonces capitán de fragata José Cabrera, quien me informó que la situación de la marea era complicada debido a que variaba cerca de tres metros cada hora y que parecía que los buques se estaban "sentando" en el fondo. Vale aclarar que la marea en el área del Callao es de muy poca variación y normalmente con periodos de 12 horas. Es así que salí de la casa rumbo a la Base Naval.

Llegué cerca de dos horas y media después, cuando el trayecto normal es de 45 minutos. Fui a la oficina de la Comandancia de la Fuerza de Superficie (Comfas), dirigida por el entonces contralmirante Carlos Tejada, porque había varios carros en las afueras del edificio. Al entrar, él me dio la instrucción de evaluar la situación de mi buque y que le alcanzara un informe.

Al llegar a bordo, la marea estaba alta y los buques tenían tensas las espías. Mientras recibía las novedades, me enteraba de que los buques mercantes habían reventado sus amarras y estaban a la deriva. Se me indicó que uno de ellos había varado en el muelle de petróleo ubicado muy cerca de la posición de la corbeta, con el peligro de ocasionar una colisión y perder los buques en el amarradero.

Al final del parte, ya la marea estaba baja y nuevamente las espías estaban tensas, ahora hacia abajo. Se veían burbujas aflorar a ambas bandas del buque, lo que señalaba que la obra viva estaba por sentarse en el fango del fondo. Esta situación arriesgaba la integridad de la corbeta, porque si las hélices o los ejes se apoyaban en el fondo, estos se flexionarían y el buque perdería sus capacidades hasta ser reparado.

Ante estos riesgos, llamé al comandante de la Fuerza de Superficie y le mencioné que existían embarcaciones mercantes al garete en la rada interior, que el viento los empujaba hacia nuestro lado del muelle, y que el buque se sumergía cada vez más en el fango de fondo, lo que podría flexionar los dos ejes inferiores. Por estos motivos, se nos autorizó zarpar y fondear a la rada exterior.

Durante la conversación, la marea había subido, así que ordené el puesto de maniobra, lanzar máquinas y colocar las espías en simple con la dotación de guardia. En los pocos minutos que este procedimiento demanda, la marea bajó y tuve que ordenar parar las máquinas, ya que las succiones iban a aspirar fango y ello afectaría los sistemas.

Afortunadamente, cuando comenzaba a subir la marea, la dotación completa de oficiales llegó a bordo. Ya era cerca de la medianoche. No bien el fondo se notaba libre, lanzamos máquinas y zarpamos.

Permanecimos en la poza entre el muelle de reparaciones y el marginal, en espera sobre máquinas a que terminara la maniobra del práctico de Enapu para desvarar el buque mercante o nos liberara suficiente espacio para la salida.
Esta espera duró unos veinte minutos. El práctico maniobraba el mercante con dos remolcadores. Había conseguido desprenderlo de la orilla y lo estaba llevando a la rada exterior. Cuando llegaron a la bocana de la rada, el mercante viró hacia estribor rápidamente y se colocó en diagonal justo en la salida, con el peligro de colisionar en alguno de los extremos de la rada.
Desde la corbeta, asumíamos que, al varar, el mercante había dañado el timón y esto estaría afectando la capacidad maniobra para salir de la rada.
Se veían los remolcadores trabajando fuerte para controlar al mercante. Al final, consiguieron hacerlo entrar a la rada, paralelo al rompeolas sur, y fondearon con ambas bandas luego de liberar la salida.
Cuando vi la salida libre, ordené dar adelante a máquinas para proceder a fondeadero, y así fue. La noche estaba oscura y se sentía al viento fuerte hacia el norte, pero yo sentía que el buque se desplazaba hacia el sur. Esto era extremadamente raro, por las condiciones de viento y por el comportamiento regular de esta área. Yo pensaba que estaba percibiendo mal el entorno.
Seguimos avanzando y, cuando estábamos cerca de 200 yardas de la bocana de la rada, se avistaron dos remolinos, uno a cada lado de la bocana, de cerca de 70 metros de diámetro cada uno, que dejaban un canal como de 70 metros en el medio, y por donde nosotros deberíamos salir.
La sorpresa, junto con el susto, fue enorme. La corriente atraía al buque de manera lateral hacia el remolino que estaba en el sur (allí entendí lo que percibía minutos antes y que no llegaba a comprender). Como a 100 yardas del remolino, salté a la consola de órdenes a máquinas y moví las palancas de estribor hacia adelante a toda fuerza y las de babor hacia atrás a toda fuerza (ciaboga babor). Realicé un giro brusco del buque hacia el área entre los remolinos, alejando la popa del remolino sur.
Una vez que el buqué retiró la popa, ya estábamos entre los dos remolinos y la arrancada empujaba la popa hacia el remolino norte. En ese instante cambié el sentido de la ciaboga, al dar las dos máquinas de babor adelante a toda fuerza y las dos de estribor atrás a toda fuerza. Conseguimos salir de la rada y, por ende, del peligro.
Cuando tomé conciencia de lo que había sucedido, me di cuenta de que las piernas me temblaban. Le ordené al segundo comandante, el entonces capitán de fragata Javier Juárez, que asumiera el control del buque y que procediera a fondeadero. Prácticamente, de manera simultánea, el puerto era cerrado por la autoridad competente.



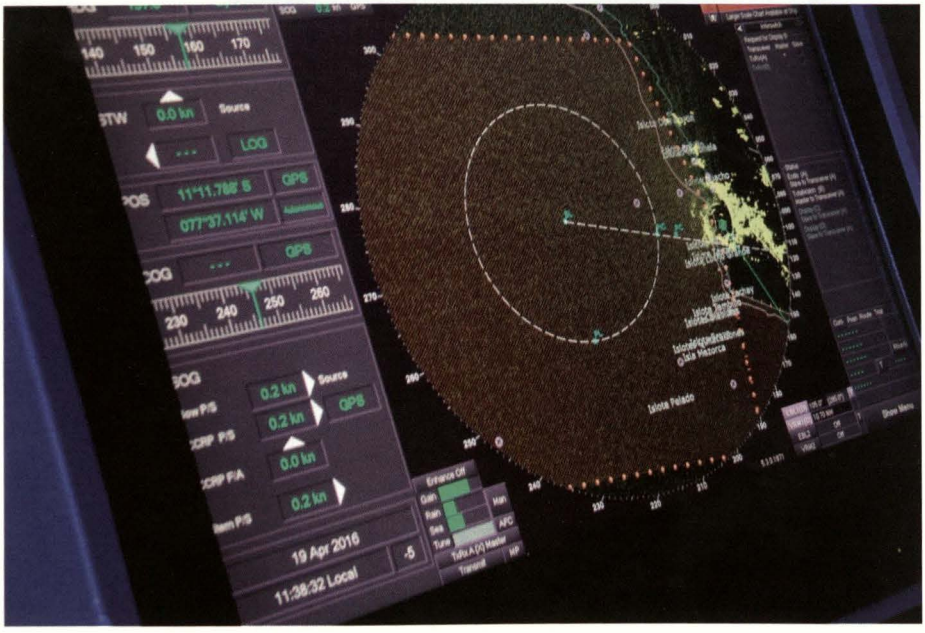
Comportamiento del agua cuando entraba a la rada interior creando remolinos.

Llamé al contralmirante Tejada y le expuse todo lo sucedido, recomendándole que no se movieran las unidades por el riesgo de los remolinos. Él consideró esta recomendación y dispuso que las unidades expuestas a los buques mercantes cambiaran de amarradero a zonas más seguras.

Reflexionando, entendimos que los remolinos son consecuencia de los cambios de las mareas. Definimos el "efecto batea", que era el proceso de llenar o vaciar la rada interior en periodos muy cortos. Por el movimiento de aguas tan grande, se generaban dos remolinos hacia al lado interior de la rada cuando se llenaba y en el lado exterior cuando se vaciaba.



Personal militar en puesto de comando.



Radar de comunicación del buque.

Otra situación extraña fue ver la enorme cantidad de basura, especialmente plástica, que había en el mar: bolsas, pedazos de madera, pedazos de baldes, etc., que se habían desprendido del fondo debido al sismo.

Al día siguiente, por la tarde, cuando la situación de la marea se había normalizado, entramos a muelle y recibí la visita del comandante del submarino BAP *Arica*, el entonces capitán de fragata Percy Pérez, quien estaba navegando cuando ocurrió el terremoto. Pérez me señaló que había entrado a la rada interior este mismo día a las 6:00 horas, prácticamente 18 horas después del sismo. Me preguntó sobre las novedades de mi maniobra de zarpe y, al terminar de contarle los detalles, me indicó que al pasar en el submarino por la bocana sintió caer en una corriente extraña, a la que definió como un tobogán, que sacó de control a su unidad como por 150 o 200 metros, y que luego recuperó. Estas dos unidades de la Marina de Guerra fueron las únicas que vivieron la experiencia de maniobrar en la rada durante los efectos del terremoto.

Como lección aprendida, puedo decir que las unidades ante un sismo deben zarpar lo más pronto posible, antes que las variaciones de marea se manifiesten, siempre con la suficiente atención a la ocurrencia de fenómenos anormales en el comportamiento de la naturaleza.

Las unidades con limitaciones de maniobra deben cambiar de amarradero hacia uno que reduzca el riesgo de colisión de algún buque que haya reventado espías y se mantenga al garete dentro de la rada.

Por último, es necesario que los oficiales comenten estos hechos, porque no estamos libres de que vuelvan a suceder.


SIMA
SIMA