

HISTORIA

Por: CC Antonio Arango Loboguerrero.

Imágenes: José Hilario Ortega Cárdenas, Primer ingeniero “el náufrago”.



EL NÁUFRAGO DEL CHIRIQUÍ

En la década de 1970 le recibí el cargo de Primer Ingeniero al señor José Hilario Ortega en la motonave “Ciudad de Barranquilla” de la entonces Flota Mercante Grancolombiana. Ortega ya era conocido en la Flota y en la Armada como “El Náufrago”, y en el trayecto entre Santa Marta y Buenaventura tuve el privilegio de tratarlo como amigo y compañero de trabajo. Desde entonces ha seguido dando muestras de su honestidad y desprendimiento y es un ejemplo para los marinos de las nuevas generaciones.

Con él me encuentro en reuniones de marinos y en sepelios. En una conversación que tuvimos el año pasado me narró sus antecedentes: nació en El Socorro, Santander, el 14 de enero de 1930, pero se considera bogotano. En 1944 ingresó a una institución de la Armada que preparaba técnicos, la Escuela de Especialistas, que fue clausurada dos años después, entonces comandada por el capitán de corbeta Juan Antonio Morales

En ese momento era el mejor alumno (recibió el premio Espíritu Naval de 1946) y por eso le ofrecieron pasar a la Escuela Naval para formarse como oficial de la Armada,

pero no aceptó por su decisión inquebrantable de ser marino mercante. Sin embargo, se vinculó a la Armada como suboficial de máquinas del ARC Antioquia. Pasados dos años pidió la baja para cumplir sus deseos y se embarcó en el Chiriquí, donde tuvo la aventura que da el título a esta nota.

Tiempo después, en 1951, arribó a Barranquilla la motonave “República de Colombia” bajo el mando del célebre capitán Froilán Valenzuela y con una sola vacante, la de mariner. La aceptó sin vacilar y pronto fue destinado a máquinas donde fue limpiador, aceitero, segundo electricista y mecánico de cubierta. Pasó al “Ciudad de Popayán”, donde todos los oficiales eran alemanes, y pidieron que lo ascendieran a cuarto ingeniero. Estuvo después en el “Casablanca”, en el ganadero “Sinú”, y ascendió de grado en grado hasta el de primer ingeniero, presentando todas las pruebas reglamentarias en la Escuela Naval. Terminó su vida marinera dirigiendo en Cartagena el desguace del antiguo “República de Colombia”, rebautizado como “Río Cauca”. Hoy El Náufrago vive en Bogotá con su esposa, tiene tres hijos y varios nietos. Es el subgerente de la Cooperativa de Oficiales de la Marina Mercante.

Imagen: Buque Liberty.



Durante el diálogo le recordé: “Náufrago, conservo un escrito que usted olvidó en una gaveta del escritorio del camarote del primer ingeniero cuando lo relevé hace años”. Se quedó pensando, intentando recordar, y le aclaré: “Se trata de un naufragio”. “¿Y qué quiere hacer con él?”, preguntó. “Ojalá pudiera publicarlo”, respondí. Su reacción no podía ser sino generosa: “Disponga de él como quiera”.

Y aquí presento las páginas firmadas por el ingeniero Ortega, por fortuna rescatadas de un cajón. Más que una anécdota, son un breve aporte a la gran historia de las gentes de nuestros dos mares, que está por escribirse. El 28 de octubre de 2013 un infarto cardiaco terminó con la vida de nuestro apreciado náufrago

CÓMO NACE UN NOMBRE

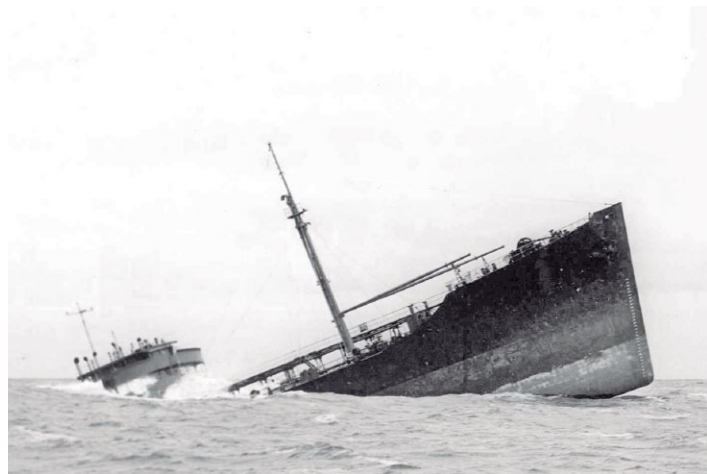
Por: José Hilario Ortega Cárdenas, Primer ingeniero.

Por los numerosos paralelismos que tienen nuestras vidas, afectuosamente dedico este relato al marino y amigo, capitán de altura Jorge Gonzalo Castrillón Borrero, “El Indio”.

Todos los que hace muchos años tuvimos la oportunidad de pertenecer a la Armada Nacional la recordamos siempre con cariño porque, además de habernos preparado para afrontar la vida con disciplina y rectitud, nos señaló un destino desde la pubertad.

Es también mi caso personal. Cuando pedí la baja de la querida institución, no tomé otro rumbo que el de seguir en contacto con el mar. Me embarqué a bordo de la motonave mercante Chiriquí, de bandera panameña. Era un buque relativamente nuevo, con motor

Imagen: Buque Liberty, undiéndose.



diesel y se encontraba en buenas condiciones. Entré a su tripulación con el cargo de tercer oficial ingeniero, bajo el mando del curtido capitán español Luis González de Ubieta, quien había sido comandante en la flota Republicana durante la guerra civil que azotó a su país y buscó su hogar en estas tierras del Nuevo Mundo para no someterse al yugo de los vencedores.

Todo ocurrió el 30 de diciembre de 1950, la víspera de celebrar la llegada de un año nuevo que marcaba con exactitud la mitad del siglo. A la luz del amanecer zarpa de los muelles barranquilleros el “Chiriquí” con destino a La Habana, Cienfuegos, Santiago de Cuba y América Central. No recuerdo la mercancía que llevábamos, pero había mucha carga sobre la cubierta, lo que debilitó la estabilidad del buque. El propósito inmediato era vencer la barra de Bocas de Ceniza, maniobra que en esa época era peligrosa y exigía la máxima atención de cualquier navegante, que tampoco tenía las ayudas técnicas de hoy en día. Allí eran frecuentes los naufragios porque el malecón era muy corto y sólo se podía entrar o salir entre las seis de la mañana y las cinco de la tarde.

Para complicar las cosas el tiempo era malo, el mar estaba enfurecido. El buque entra en un terco cabeceo. De pronto ceden las uñas de agarre al eslabón de las cadenas del ancla, que empiezan a estrellarse contra el escobén haciendo vibrar la roda. La hélice sale del agua y vuelve a sumergirse a cada pantocazo, crujiendo el codaste. Los vientos silban al herir las jarcias y las golpean contra los mástiles y las plumas, que chirrean sobre sus apoyos. Las primeras olas, altas y potentes, ya azotan con toda su fuerza la embarcación por el costado de estribor. Una por una ceden las amarras y la carga que va sobre cubierta rueda estrepitosamente por babor para caer al mar. La estructura de la nave cruje con estrépito y con los primeros destrozos viene lo más trágico: las olas van llevándose a unos marinos, impotentes para resistirlas. El buque se escora peligrosamente a babor. Alguien logra accionar el mecanismo de la alarma y se escucha una sola pitada aterrador y lúgubre. La nave está herida de muerte y lentamente va dando el terrible bote de campana, sobre la amura de estribor, y al perderse entre el agua la quilla ya hace las veces de cubierta.

A escasos tres metros de la borda veo a dos de mis compañeros que no sé cómo lograron abandonar la sala de máquinas y les grito: “¡Vamos, viene una ola muy alta!”, y nos lanzamos sobre la cresta. Ya a la distancia, flotan-



Imagen: José Hilario Ortega Cárdenas, Primer ingeniero.

do sobre las olas y en medio de los escombros, contemplo por última vez la quilla de la nave que se perdía en las profundas y turbias aguas del delta del Gran Río de la Magdalena arrastrando con ella a su inolvidable comandante y a varios hombres.

En ese momento pensé que yo era el único sobreviviente. En el horizonte alcancé a ver un buque y pedí a Dios que me divisaran y me rescataran. Sus tripulantes habían presenciado inermes la tragedia. Impedidos para obrar de inmediato por el tiempo reinante, envían un SOS para que acudan al sitio los botes especiales al servicio de los prácticos en la zona. El rescate de los naufragos comenzó poco después con botes salvavidas de la nave y del puerto, entre los escombros que flotan a la deriva. La faena dura aproximadamente dos horas.

En medio de gritos juveniles, los sobrevivientes nos reunimos en tierra, nos estrechamos las manos, nos abrazamos y lloramos con una extraña mezcla de dolor por la catástrofe y alegría de sentirnos a salvo. Mientras nos trasladaban a un hospital de Barranquilla para curarnos las lesiones, la gente quería saber todo sobre el naufragio. Llegaron varios periodistas, entre ellos uno de una emisora que estaba sobre el camino, y me puso al micrófono pensando que yo era el que mostraba mejores condiciones físicas. Respondí como pude en semejantes circunstancias y continuamos abriéndonos paso entre

la gente que seguía haciendo preguntas hasta cuando llegamos al hospital. Una religiosa me tranquilizó y me aplicó los primeros auxilios. La presteza de su ayuda y la bondad de su mirada me impidieron caer en cuenta que había hecho todo el recorrido, desde el mar hasta el hospital, con una única y simple prenda de vestir, los calzoncillos. La hermanita, muy profesional, no se había inmutado.

Con seguridad murieron el capitán González y dos o tres tripulantes, pero los lancheros que nos rescataron hablaban de más víctimas, entre ellas quince o más presuntos polizones.

Pocos días después ya estábamos los naufragos deambulando por las calles de Barranquilla, reuniéndonos en el Café “Roma”, sobre el Paseo Bolívar, disfrutando el aroma del café colombiano, hablando, escribiendo cartas y trazando planes para el futuro inmediato.

A medida que tramitábamos la recuperación de los documentos perdidos, la mayoría de los jóvenes naufragos estábamos buscando de nuevo el mar y embarcándonos en naves de diferentes tipos y banderas.

El 18 de abril de 1951, cuatro meses después del naufragio, entré a formar parte de la tripulación del buque insignia de la Flota Mercante Grancolombiana, la M/N “República de Colombia”, bajo el mando del legendario capitán Froilán Valenzuela, hombre de recia personalidad, conocido ampliamente por todos los miembros de instituciones navales y mercantes y nunca olvidado en las tertulias de marinería.

Navegando por nuestro bello mar Caribe, esta vez en calma, y reunida la tripulación en la cubierta principal, los nuevos compañeros cumplieron el viejo rito marino de la salada, incluyendo ahora una ceremonia de bautizo para el recién llegado: “El Naufrago”. Desde entonces decidí llevar el apelativo con cariño y ante todo con orgullo porque me marca como hombre del mar, ese ser al que he amado tanto como a mis viejos camaradas y verdaderos amigos. Es inevitable sentir nostalgia por los que ya zarparon desde diferentes puertos rumbo a desconocidos y lejanos horizontes de azul inmenso y celestial.