



*Rescates en el mar. Antiguos y modernos.
Hombres arriesgando sus vidas para salvar las de otros.
Vocación que define vidas de marinos y aviadores de ayer y de hoy.
Todo eso y más en la pluma genial de Hugo Viglietti,
que nos regocija con la emoción de la solidaridad entre seres humanos.
Pilotoviejo*

Fishing Boats in a Storm - témpera de Marco Ricci (Italiano, 1676 - 1730)

UNA SEGUNDA OPORTUNIDAD

SAN SEBASTIÁN, MUELLE DE PESCADORES, 20 DE AGOSTO 2023.

- Permiso para embarcar – le pedí al viejo pescador que en la cubierta estaba repasando el trasmallo de una red. El hombre me miró con cara de pocos amigos. Un turista más habrá pensado. Desde su piel cetrina curtida por mil soles y cruzada por las arrugas de los años y de un oficio duro, me contest  con voz ronca:
 - Ya no hay nada de pesca amigo.
 - Es que no busco pesca, sino charlar un poco sobre el Cantábrico – le respondo sac ndome los lentes de sol y tratando de esbozar mi mejor sonrisa. Quizás porque vio una silueta marinera en mi gorro o quizás porque a la gente mayor, sobre todo a un vasco, le gusta hablar, la voz ronca, fue más amable esta vez.
 - Pues venga Ud. y dígame que quiere saber de estos mares – Embarqu  en el pesquero, casco azul, casiller a blanca, bastante moderno y esquivando algunas artes de pesca me aproximó al



hombre.

- Yo navegué estas aguas hace años – le cuento buscando entrar en confianza- llevábamos un buque desde Lorient hacia Montevideo.

- Uruguayo – me interrumpe.

- Si, señor. Y nos comimos una linda tormenta que nos hamacó duro por la amura de estribor unas cuantas horas. Sé que tanto el Mar Cantábrico, como el País Vasco están llenos de leyendas e historias marineras, entonces quise llegarme hasta este muelle a ver la estatua de Aita Mari y saber cuánto hay de verdad en lo que cuentan de él.

Le fui sincero, pues me había llevado un rato largo de caminata llegar hasta allí e increíblemente el hombre era la única persona en todo el muelle de pescadores. San Sebastián, Donostia en euskera, es una hermosa ciudad en la costa noreste de España, en el rincón casi del Golfo de Vizcaya. Dos montes de mediana altura, el Igueldo y el Urgull encierran uno por cada lado, una hermosa bahía cuya forma da nombre a la Playa de la Concha. Entre ambos, más hacia el Oeste, una pequeña isla de nombre Santa Clara, parece una atalaya en la entrada de la bahía. Es verano y los turistas pueblan Donostia, tanto en la costa donde parecen hormigas transitando bajo el sol, como con decenas de cruceros y yates fondeados en sus aguas. Caminando hacia el Urgull se llega al final de la playa y comienza el casco viejo de la ciudad con los muelles bordeando al monte y tres largos espigones adentrándose al mar. Pese a su origen como pueblo de pescadores, esos espigones y las amarras, albergan muchas más embarcaciones de recreo que de pesca. Parece haber un límite sobre el inicio del tercer espigón. Allí se acaban las tiendas de souvenirs y los bares, ahí se acaba el turismo. A partir de allí hay una silenciosa quietud donde el olor a salitre y pescado se hace más fuerte. Como empotrados en la montaña, se ven puertas y ventanas cerradas que seguramente responden a depósitos de pescadores. Viejas anclas herrumbradas, restos de salvavidas, boyarines descoloridos, todo envuelto sin embargo en un marco de marinera prolijidad. Es domingo por la tarde y esta parte está desierta. El camino que bordea ese tercer espigón, se llama Paseo Mari y en el medio de ese espacio mariner, empotrado en la montaña, está el monumento a Aita Mari, un busto de bronce debajo del cual, un relieve en fondo verde, muestra una embarcación con seis hombres y remos, debatiéndose en un mar cesp, mientras uno de ellos en la proa sostiene una estacha. Hay una leyenda, pero está escrita en euskera y obviamente no la entiendo. Google me ayuda, pero me da versiones distintas. Y es ahí cuando distinguiendo al viejo pescador me fui derecho a él.

- Arrime ese cajón y siéntese hombre, yo me llamo Aitor- y me estira una mano callosa en un saludo franco. De alguna forma ha asumido que será una conversación entre hombres de mar y mientras sus manos siguen con habilidad reparando la red, comienza a hablar. Yo abro mi libreta y empiezo a garabatear hojas.

- Se llamaba José María Zubía, pero todos lo conocían por Mari. El Aita vino después, supongo que Ud. sabe que aita significa padre en euskera. Nació cerca, en Zumaya, y dicen que desde los 9 años embarcaba con su padre quien le enseñó el oficio de la pesca. Luego trabajó en la ruta comercial a América y allí logró ahorros suficientes para comprar su propia embarcación y establecerse en San Sebastián. Como patrón de su lancha, más allá de la pesca y su trabajo, era el primero en salir en auxilio de quien lo precisase. Lo había condecorado la marina ¿sabe Ud.? Fue el resultado de un rescate imposible. Una chalupa, la “San José” en plena tormenta se estaba yendo sin remedio sobre la boca de la Zurriola- hago un gesto de extrañeza y me aclara-



es la playa que está del otro lado del río Urumea, el que cruza Donostia. Allí el hombre pidió permiso en la Comandancia de Marina de la época y junto con otros mozos bravos, salieron a remo a buscarlos, como Ud. oye, a remo y con una tormenta de cojones. El viento soplando duro del Noreste, hablamos de 1861, me acuerdo del año, verá Ud. porqué. El bote de los pescadores ya se había dado vuelta y ellos se sujetaban a lo que podían. La gente miraba desde la ladera del Urgull. Uno a uno, los fueron rescatando, sotaventeándolos durante más de media hora remando entre las rompientes. Salvaron a tres, el cuarto llegó muerto. Es que aquí cuando la mar se enfurece, se pone jodida ¿sabe Ud.? – esa pregunta parece ser su estribillo, su muletilla y sin esperar respuesta continúa – Cuentan que esa vez al llegar al muelle Aita Mari fue vitoreado e incluso al tiempo fue condecorado con la Gran Cruz de Beneficencia de la Marina. Intervino en un montón de salvamentos, vaya par de cojones tenía ese hombre. Pero cinco años más tarde, el 9 de enero de 1866, por eso recuerdo las fechas, pues todos los años se le homenajea... ese día la mar se tomó la revancha. Fue una tarde fría de invierno, cuando el Cantábrico golpeó con furia a Donostia. Las bajas presiones del Mar del Norte combinaron con un anticiclón de las Azores y una tormenta traicionera, con olas de más de siete metros, se abalanzó por sorpresa sobre las chalupas de pescadores que sin perder tiempo empezaron a levantar sus artes de pesca. Dos siglos atrás, las predicciones del tiempo se basaban puramente en instinto o experiencia y el Golfo de Vizcaya era famoso por esas crueles sorpresas. – Aitor le pone pasión a la historia y sigue contando- Los patronos, casi todos viejos marinos forjados en esos temporales, aproaron sus lanchas como pudieron hacia las aguas de la Bahía de la Concha, sabiendo que allí estaba la salvación. Pero no todos llegaron y una vez más, allá zarpó Aita Mari al rescate de sus compañeros. A contramano, mientras todos se dirigían hacia el puerto, su lancha valiente y desafiante puso proa al temporal. Llegó hasta la última embarcación, una chalupa de Guetaria, y cuando había logrado poner a salvo a todos sus tripulantes, un golpe de mar lo lanzó a él de la cubierta. Fue una tragedia y por su posición cercana a la costa muchos lo vieron, porque seguían con dramática esperanza el rescate de sus amigos o familiares. Entre rescatistas y pescadores esa tormenta se llevó 38 vidas, entre ellas la de Aita Mari. Fue un final triste pero muy honroso para un hombre de mar que fue venerado por las generaciones siguientes. El “Aita” se lo ganó como forma de amor y respeto. La leyenda que Ud. puede ver bajo su busto no es la original. Esa me la enseñó mi aitona (abuelo en euskera) y jamás la olvidaré: “¡Mari, padre Mari! ¡Robó Ud. infinidad de vidas a la mar! La mar, sin embargo, en su rabia, a Ud. mismo tomó como pago. ¡Mari, nuestro Mari!” - Lo siento emocionado y momentáneamente se me eriza la piel. Con la cabeza gacha y las manos siempre activas, el hombre sigue hablando y yo continuo borroneando hojas.

- La peor tragedia que vivimos la recuerdo muy bien pues, aunque yo en esa oportunidad no había salido, mi padre estaba en la mar y fuimos con otros chavales, mi abuelo y mi madre al muelle a esperarlo y a rezar. Fue una tremenda galerna que sin aviso se abatió sobre toda la cornisa cantábrica en 1961. Sabes lo que es una galerna ¿no? – me preguntó pasando ya a tutearme. Mi cara pensativa intentado inútilmente recordar, debe haber sido expresiva, pues tras una pausa continuó.

- Es algo que se da solo aquí, en Cantabria, cuando el viento sopla fuerte y caliente desde el Sur, desde tierra, se eleva en la cornisa y si en ese momento se dan vientos fuertes y fríos del Noroeste, el choque de ambos vientos da como resultado, espirales que rolan hacia el Este y las consecuencias son unas olas de padre y señor mío que pueden superar los 10 metros. La temperatura baja ferozmente, oscurece como si fuera noche, la mar que enarbola con locura pone todo blanco de espuma y el viento entra a soplar racheado y duro, pero ostias, muy duro,



50 a 60 nudos y en esa oportunidad se registraron rachas de más de 100 nudos. Las olas superaban las alturas de los edificios costeros. Mi padre por suerte fue de los primeros en volver. En aquella época eran muy pocos los pesqueros que tenían radio, era todo muy distinto, pero mi padre era un tío muy marinero, tenía olfato para las tormentas ¿sabes? Vio el horizonte oscurecerse y hala, a tomar por c... pa casa. Esa galerna dejó entre Galicia, Asturias y Donostia, 83 pescadores muertos – hace una pausa que respeto en silencio y continúa – fue tremendo, pero si de algo sirvió, fue que a partir de ese día cambiaron muchas cosas. Como ese edificio y esas lanchas rojas que ves enfrente – Me señala una casona de dos pisos con un logo particular, un salvavidas con una cruz roja en el frente y cruzado por dos anclas azules. Es la Base de Salvamento Marítimo de la Cruz Roja de San Sebastián – Hoy esa gente y otros servicios de socorro, más los aparatos que van a bordo y los pronósticos más fiables, hacen que esta profesión sea más fácil que en mis tiempos.

- Son ayudas Aitor y sí, las situaciones actualmente son distintas, pero la pesca sigue siendo una de las profesiones más duras y riesgosas, porque el mar cuando quiere golpear, golpea – le contesto.

- Vale, llevas razón. El Cantábrico hace apenas unos meses, en abril, se cobró la vida de otro pescador. Era de madrugada cuando el pesquero “Vilboa Uno” se hundió con 10 tripulantes. 7 pudieron ser rescatados con vida, dos ya muertos y hubo un desaparecido que lo buscaron con helicópteros y buques, pero no lo pudieron encontrar. Sí, es un oficio de riesgo, pero te atrapa y lo disfrutas. Cuando te coge una buena tormenta y la dominas, vuelves a puerto sintiéndote inmortal. Si por mi fuera yo seguiría navegando ¿Sabes? Pero tuve un problema en plena faena, por suerte cerca de la costa... no hace mucho... un infarto dijeron luego los médicos, aunque creo que querían justificar su sueldo... pero la mandona de mi hija que sacó el carácter de su difunta madre, me amenazó con irse y llevarse a mis nietos. Mira – me muestra una foto arrugada con él sentado en el centro, con cara de gruñón, rodeado de una pareja y varios chicos - Amets se llama mi hija. Significa sueño en euskera. Le pusimos así porque demoró en llegar y la soñamos durante muchos años... – Su hablar se hace pausado, tristón y aprovecho para meter una baza.

- Linda familia y tiene razón su hija Aitor, hay un momento en que hay que parar, Ud. ya debe tener muchas millas en la espalda, muchas horas de mar.

- Nunca las suficientes. Pero todos se pusieron de su lado y aquí estoy, como ves, arreglo un poco los trasmallos, estibo bien los trastos y dejo todo listo para que otros se vayan a faenar. Ella me dijo, la vida te ha dado una segunda oportunidad aita, aprovéchala.

- Una segunda oportunidad... – dejo picando la frase y le digo sonriendo – ¿Quiere que le cuente una historia que ocurrió en mis aguas? ¿tiene tiempo?

- Venga ya, que tiempo es lo que me sobra y nunca navegué tus mares, será bueno conocer algo.

Volví a abrir mi libreta, pero esta vez no para escribir sino para leer. Aitor ve mi gesto y me pregunta:

- Oye ¿tú eres marino o periodista? –

- Lo mío fue el mar – le contesto sonriendo – pero luego de 40 años, me llegó también el tiempo en que se acabaron las navegaciones y ahora me entretengo escribiendo sobre sucesos vividos o que otros vivieron en el mar. Aunque mi país es chico, vive cara al mar con una fuente inagotable de historias y nosotros trabajamos muchos años del otro lado, como la gente de ese edificio que Ud. me mostró – le señalo la Base de Socorro Marítimo – y me gusta documentar lo



que escribo, por eso recorro a esta libreta, pero antes le voy a mostrar una foto del protagonista de la historia que le contaré, que es muy reciente de unos meses atrás-

Abro el whatsapp de mi teléfono y le muestro la foto de un hombre. Se le ve de espalda, en una pequeña altura en la costa de San Luis. Está de frente al Río de la Plata y tiene los brazos abiertos en cruz, como queriendo abrazarlo.

- Es uruguayo, un pescador como Ud. y esta es la historia que vivió hace muy poco.

OCÉANO ATLÁNTICO SUR, 30 DE MAYO 2023, MEDIODÍA, A BORDO DEL PESQUERO “CANADIAN SPIRIT”.

Otro día de mar calmo, de esos que hacen la faena liviana y alegran el ánimo de todo marino. Alejandro Cardozo, Alex, Segundo Patrón del pesquero se encuentra trabajando feliz en su rutina de guardia en la timonera. Su gusto por el mar empezó muchos años atrás, quizás por los genes heredados de su padre que fuera marino mercante o quizás simplemente porque el destino lo quiso. Lo cierto es que a los 18 años tuvo su primera experiencia embarcando en un remolcador que colaboraba con el dragado del Canal de Martín García. Comenzó bien de abajo, haciendo tareas de limpieza, pero su intención siempre fue superarse, estudiar, incluso aprendiendo inglés. Luego trabajó en una draga y aprendió el oficio de dragador. Hacía turnos intensos y no le desagradaba ninguna tarea marinera. Fue reconocido y en su empresa, Boskalis, apostaron por él, mandándolo a hacer unos cursos a Holanda. Entre el 2008 y el 2011, hizo el curso de Pesca y Patrón de Cabotaje, en la UTU, la Escuela Técnica Marítima, donde fue abanderado. Los años fueron pasando y trabajó como Segundo Patrón en una barcaza en el río Uruguay con base en Fray Bentos, en pushers, en remolcadores, en los servicios petroleros de la boya y en los remolcadores de Reyla en Montevideo. Hasta que surgió la tentación de la pesca, en primer lugar, una experiencia nueva, de aventura, de sacrificio y en segundo lugar el aspecto económico. En la pesca, las tareas son mucho más duras, pero mejores pagas. Trabajó en Fripur hasta su cierre, momento en que volvió a las dragas y después surgió la empresa canadiense Cooke y embarcó en el “Canadian Spirit” como Segundo Patrón.

Tiene 44 años, pero su delgadez y pelo abundante le hacen parecer menor. Hoy sabe claramente la diferencia entre la pesca, medios precarios, tareas intensas, bien remuneradas y la marina mercante, un régimen más liviano en todo sentido. En la pesca son otros códigos, pero si todos tiran para adelante hay buena camaradería. Este es su tercer viaje en la empresa. Alex sabe adaptarse fácilmente, haber empezado bien de abajo, le permite siempre a un hombre de mar, cuando llega a cargos como Patrón o Segundo Patrón, hacerse respetar y hacerse apreciar a la vez, manteniendo un relacionamiento de buen compañerismo con la tripulación. El Patrón es un buen profesional con el que ya ha compartido millas en otros buques, por lo cual en definitiva se siente cómodo, pese al ritmo de trabajo vertiginoso de llegar a puerto y a los dos o tres días zarpar otra vez. La vida en el mar es exigente y de un sacrificio extremo, sobre todo en invierno donde el frío es un compañero de ruta permanente, casi siempre acentuado por el viento. 16 horas de trabajo, que se dividen entre el pórtico, cubierta y planta, y 8 horas de descanso, pero la historia se complica más, obviamente, cuando hay mal tiempo. Llevaban días pescando bien, trabajando en equipo, buscando el mejor lugar donde encontrar al cangrejo rojo, el macho que es el que sirve, reconocible por ser más grande. Se tiran las líneas, unas tres millas de cabo con un ancla y un orinque que termina en un boyarín o medio metro cúbico de espuma plast para su visualización, incluyendo una luz estroboscópica



para verlo en la noche. Las trampas llevan carnada viva y cuando empieza el proceso de virar. Hay dos personas en el p \acute{o} rtico que van tirando las trampas para cubierta. En los viajes anteriores hab \acute{i} an vuelto completos y \acute{e} ste van ya casi completos tambi \acute{e} n. Llega el mediod \acute{i} a y cuando Alex termina su guardia baja a almorzar. La sopa de costumbre, que viene muy bien para aportar calor \acute{i} as y combatir el fr \acute{i} o del invierno en el mar, hoy est \acute{a} acompa \acute{n} ada por milanesa napolitana, con lo que el cocinero se gana el aplauso de la tripulaci \acute{o} n. Alex viene sintiendo desde hace rato un fuerte dolor de cabeza, pero poseedor de buena salud, no le hace mayor caso. Mientras toma la sopa charla con Wilson Britos, el Jefe de M \acute{a} quinas, otro amigo de singladuras pasadas. Y entonces su mundo se apaga. Los compa $\acute{n$ eros en el comedor lo ven irse de costado, con la cuchara en la mano y los ojos cerrados. Inmediatamente dan la voz de alarma, aparece el Patr \acute{o} n y junto con el Jefe de M \acute{a} quinas intentan reanimarlo. Alex ha perdido el sentido y no responde. El Jefe lo cachetea, despacio al principio, m \acute{a} s fuerte luego, pero no hay respuesta. Lo ponen horizontal en la mesa del comedor y le hacen masaje card \acute{i} aco, le mojan la cara con agua, le abren la boca para separar la mand \acute{i} bula y confirmar que no se asfixiara con su propia lengua. Hasta que por fin a los pocos minutos Alex recobra el conocimiento. Sorprendido ve a todo el mundo a su alrededor, asustados mir \acute{a} ndolo y no tiene conciencia de lo que le ha sucedido. El Patr \acute{o} n le toma la presi \acute{o} n, no lo dice en voz alta pero su cara expresa temor: 7/5, baja, demasiado baja, le levantan las piernas. Alex se siente bien de \acute{a} nimo, pero d \acute{e} bil, tiene el brazo izquierdo entumecido y un fuerte dolor en el pecho. Obviamente no hay un m \acute{e} dico a bordo del pesquero, pero la sintomatolog \acute{i} a es preocupante. El Patr \acute{o} n, Pablo Arrascaeta ordena llevar un colch \acute{o} n al Puente y poner all \acute{i} a Alex, bien abrigado. Quiere tenerlo cerca, al tiempo que comienza las comunicaciones con Montevideo. Alex desde su humildad y sentido de responsabilidad, escucha y se siente entre desconcertado y avergonzado al pensar que todo lo que est \acute{a} ocurriendo es por su causa. Piensa que no puede ser posible, que eso no puede estar pas \acute{a} ndole a \acute{e} l. Las comunicaciones se suceden y Alex se entra a sentir angustiado, sabe que no hay nada que \acute{e} l pueda hacer. Se siente raro, como muy cansado. Cuando se levanta para hacer sus necesidades fisiol \acute{o} gicas debe ayudarlo el Contraamaestre porque est \acute{a} mareado. Todos se preocupan por \acute{e} l. Lllaman de la empresa y preguntan si quiere que avisen a su familia. Alex agradece, pero se niega, no quer \acute{i} a preocuparlos.

MONTEVIDEO, COMANDO DE LA FLOTA, CENTRO COORDINADOR DE B \acute{U} SQUEDA Y RESCATE EN EL MAR (MRCC). HORA 13.25.

Suena el tel \acute{e} fono 1701, el n \acute{u} mero de emergencias para incidentes en el mar. La empresa armadora del buque pesquero "Canadian Spirit", comunica que un tripulante que se encontraba almorzando, se desvaneci \acute{o} , dejando de respirar, hasta que se logr \acute{o} su reanimaci \acute{o} n. Inmediatamente en el Centro Coordinador comienzan las acciones. Se plotea la posici \acute{o} n del pesquero, confirm \acute{a} ndose que est \acute{a} lejos, a 140 millas de la costa. Se intenta establecer comunicaci \acute{o} n directa con el buque, infructuosamente en principio. El Jefe del MRCC, Capit \acute{a} n de Nav \acute{i} o Andr \acute{e} s Debali toma acci \acute{o} n, manda llamar al m \acute{e} dico de guardia y se comunica con el Comandante de la Flota, Contralmirante Diego Vizcay, quien se encontraba en el mar, en tareas de CAJ (Control de Aguas Jurisdiccionales), a bordo del ROU04 "Artigas" y es el Director del Sistema Nacional de B \acute{u} squeda y Rescate en el Mar. La decisi \acute{o} n inicial es abrir un incidente BYR (B \acute{u} squeda Y Rescate) y agotar los medios para comunicar al m \acute{e} dico con el buque. Las comunicaciones se suceden con Prefectura de Trouville, el Armador y el MRCC, hasta que finalmente el m \acute{e} dico de guardia se comunica directamente con el Patr \acute{o} n a la hora 13.59.



Paralelamente habida cuenta de la lejanía con la costa, se establece comunicación con la Aviación Naval por disponibilidad de aeronave ante posible misión de extracción en el mar. Para la confirmación de un infarto existe una tríada que es el análisis clínico, el electrocardiograma y el análisis de sangre. Con dos que se den, es un infarto, lo primero es el examen clínico, lo único que puede hacerse a distancia. Esto significa efectuar una valoración del estado del paciente para determinar un posible diagnóstico que contribuya a la toma de decisiones. 48 pulsaciones por minuto, presión 7/5, entumecimiento de un brazo, mareo, sensación de opresión en el pecho. El médico no duda: posible infarto cardíaco. Le pregunta al Patrón si tiene aspirinas y ante la respuesta afirmativa, le indica que le dé una, buscando facilitar la circulación de la sangre, y que lo mantengan abrigado. Recibida la información sobre la gravedad de la situación Debali ordena a la Aviación Naval comenzar el procedimiento de evacuación.

COMANDO DE LA AVIACIÓN NAVAL (COMAN), LAGUNA DEL SAUCE. HORA 14.25.

Desde el momento de recibirse el primer mensaje se había informado de la situación al Comandante de la Aviación Naval, Capitán de Navío Nicolás Sanguinetti. Éste, dispuso activar el procedimiento operativo acorde a la lejanía del pesquero a la costa, citándose a las tripulaciones de un avión y un helicóptero. Mientras las tripulaciones y las aeronaves se alistan, él sabe que debe encarar otro problema: el helipuerto del Sanatorio “Mautone” no está operativo. La alternativa es el helipuerto de Punta del Chileno, en el extremo sur de Punta del Este, pero desde allí se requeriría una ambulancia y traslado por tierra y en estos casos el tiempo puede ser la diferencia entre la vida y la muerte. Toma su teléfono celular y se dispone a hacer unas llamadas.

Son las 15.28 cuando decola la aeronave de ala fija Skymaster, Armada 763 del escuadrón de exploración con rumbo al pesquero. El Piloto es el Capitán de Corbeta Mario Rodríguez, un experimentado marino que lleva 9 años en la Aviación Naval y el Copiloto, más joven, Alférez de Navío Diego Andrada. No hubo briefing previo con la tripulación del helicóptero dispuesto para operar. No lo permitió la premura de la situación, ni tampoco era necesario. Ambas tripulaciones, han hecho varios procedimientos de evacuaciones médicas en el mar (medevac) y tienen clara la maniobra a efectuar.

La primera función del avión es avistar al buque para darle información al helicóptero que viene atrás, sobre posición y meteorología. El viento sopla del Noreste a 5 nudos, hay nubosidad baja, buena visibilidad y mar calmo. Al llegar al área, a diferencia de otras evacuaciones, en esta oportunidad no logran comunicación radial con el pesquero y visualizan dos en cercanías, pero tras unas pasadas bajas, logran identificar positivamente al “Canadian Spirit”. La imposibilidad de establecer comunicaciones, trunca la otra función importante de la aeronave, que es ir preparando al buque para la maniobra a realizar. Cuando la distancia a la costa es grande como en este caso, obliga a minimizar el tiempo en estación del helicóptero, que operaría al filo del radio de acción. Las comunicaciones previas son fundamentales, ha habido casos en cargueros o buques grandes o pacientes fracturados, que demoraban hasta media hora en tenerlo en condiciones de evacuarlo, y esa media hora muchas veces significa un combustible que no se tiene para volver y limita la operación. Es en ese momento cuando a bordo del avión la experiencia de los pilotos, los lleva a pensar que quizás el pesquero los escuche y el problema esté en el receptor del avión o en el trasmisor del pesquero. Concedores como buenos marinos de las luces del buque, le indican al pesquero que si los escucha, prenda y apague las luces del puente y de maniobra. Inmediatamente y con un suspiro de alivio, ven al pesquero



responder con las luces y con ese simple código, comienzan a darle las indicaciones al pesquero que irá respondiendo una a una con sus luces. Otro factor importante es que los aviadores navales, marinos al fin, utilizan claramente la misma terminología marinera del pesquero, el mismo lenguaje profesional, lo cual facilita el entendimiento de la maniobra. Establecen el rumbo y la velocidad que deberán poner y mantener cuando llegue el helicóptero. Les indican el punto en el pesquero donde deberán llevar al tripulante, la necesidad de limpiar la cubierta y trincar todos los elementos que pudieran ser arrastrados por la rotación de las palas y preparar todos los elementos de lucha contra incendio. Este helicóptero tiene un motor muy grande, que genera mucho viento y la turbonada que se forma, puede hacer volar cosas en cubierta que impacten con el propio paciente o con alguien, su frazada, su historia clínica. Le confirman que el helicóptero está en vuelo y arribará prontamente. Luego se comunican con éste, confirmando la posición exacta, para finalmente quedar en estación volando a una altura mayor y prefijada, de manera de no perturbar la maniobra, sino ofrecer seguridad a la misma.

A BORDO DEL “CANADIAN SPIRIT”. HORA 15.49.

Ya se habían levantado las artes de pesca y se había puesto rumbo a la Bahía de Maldonado siguiendo la directiva del MRCC. Alex ha escuchado las comunicaciones y se siente culpable de todo el movimiento que se ha originado. Tiene por un lado un sentimiento de vergüenza por ser causa de todo ese despliegue, pero por otro, una angustia por la gravedad de lo que podía tener, sabía que podía estar haciendo un infarto, que estaba en la edad, que esa presión tan baja, el dolor en el pecho y el brazo duro eran malas señales, pero igualmente con coraje, se obliga a mantenerse bien de ánimo y le molesta que se haga todo ese revuelo por su culpa.

- Estoy bien, no es necesario todo esto – le dice al Patrón con voz débil
- Estamos muy lejos de la costa. Si vos estuvieras en mi lugar ¿no harías lo mismo por mí? –le responde su jefe.

La respuesta de Arrascaeta con esa pregunta final, liquida cualquier argumento que Alex pueda pretender usar. El sobrevuelo del avión y las comunicaciones sostenidas aportan una importante cuota de tranquilidad a toda la tripulación. La ayuda está cerca. Algunos compañeros bromean con él buscando distender la situación y aliviar la angustia que notan en su amigo. Lo logran en parte, incluso con algún chiste de humor negro y la sensación de tristeza, de congoja en Alex disminuye y se suma también a las bromas.

- Si no vuelvo les dejo mi guitarra – dice esbozando una sonrisa. Obvio que todos le responden con diversos comentarios de lo mal que tocaba y lo peor que cantaba. En ese pequeño buque que navegaba en el océano a toda la velocidad que sus máquinas podían alcanzar, se daba la dual situación de sus compañeros preocupados por él y él buscando que se despreocuparan. Para Alex, en su interior, lo peor era la incertidumbre, no saber que tendría, que le pasaría.

A BORDO DEL HELICÓPTERO AGUSTA BELL ARMADA 042. HORA 16.05.

El helicóptero ya lleva varios minutos en el aire volando a velocidad de máximo alcance, entre 115 y 120 nudos y a una altura cercana a los 5.000 pies, pues a misma velocidad, pero mayor altitud, el avance en distancia es mayor y estaban bastante al límite. Ya han coordinado el cruce de alturas con el avión y la dirección de aproximación, uno por el norte y otro por el sur, por si no se veían. En el briefing previo al despegue, que efectuó la tripulación del helicóptero, quedó



claro que las distancias y los tiempos eran comprometidos, tanto por el radio de acción y la autonomía de la aeronave, como por la hora del crepúsculo, pues la extracción debía realizarse con luz y asimismo el vuelo sobre Punta del Este y Maldonado siempre conlleva el peligro de no ver la luz de una antena al volar bajo. Mucha gente que no conoce de estos temas, piensa con naturalidad que esas luces rojas en lo alto de un edificio o de una antena, son como un adorno decorativo, siendo en cambio algo esencial para la seguridad de los pilotos. El Agusta es un helicóptero ideal para estas misiones. Tiene el Sistema FLIR que permite la observación y vigilancia en condiciones de baja luminosidad o visibilidad, Radar de superficie, localizador de radio baliza ELT y fundamentalmente un seguro sistema de guinche de rescate. Piloto y copiloto compartían su vocación aeronaval y su amistad, desde antes incluso del Bachillerato. El Teniente de Navío Alfredo Alen decidió su futuro al tener la oportunidad de volar el helicóptero embarcado del ROU04 “Artigas” en la Antártida, el que encontrara a un grupo de científicos alemanes perdidos en el continente blanco. Para él, fue como un flechazo de amor y apenas tuvo oportunidad, pidió pase para la Aviación Naval. El Teniente de Navío Fabián Coelho llevaba en sus genes la vocación por el vuelo. Su padre trabajador en PLUNA y un tío piloto civil, ambos con muchas horas de vuelo encima, compartieron con él vivencias de aeropuertos e historias aéreas. Junto con Alen llegaron a la Aviación Naval en el 2015 y ambos habían calificado prontamente como pilotos, cumpliendo misiones, tanto en operaciones, como en búsqueda y rescate. Ahora volaban concentrados en una vida a salvar. Por fortuna el avión les ahorraría los tiempos de explicación y preparación de la maniobra con el pesquero.

Aproximadamente a 40 millas detectan al buque y poco después logran también comunicación radial. Llega el momento de confirmar el método de extracción. Hay tres formas posibles, bajando una camilla con dos hombres, para el caso de pacientes inconscientes o con limitaciones de movimientos por fracturas o dolores. En ese caso bajarían con la camilla dos rescatistas, uno para acompañar el ascenso del paciente en camilla y otro que quedaría en cubierta con una línea de vida, para colaborar con la verticalidad de la extracción y que la camilla no girase en el aire. El segundo método es con un canasto, para tripulantes conscientes pero nerviosos o con movimientos restringidos. El tercer método, que según las comunicaciones previas parecía ser el aplicable a este caso, es el llamado de encaje doble, con un rescatista bajando, colocando un arnés que abraza al tripulante y les permite ascender juntos a ambos, rescatista y rescatado. Es el método más rápido y recomendado solo para pacientes conscientes, tranquilos y con movilidad plena. Para esta decisión entra en juego otra persona que jugará un papel primordial en la evacuación: el médico. A bordo viene el Dr. Gabriel Pincelli, por lejos el más experimentado, pues lleva 27 años en la Aviación Naval. Pincelli como profesional especializado en cirugía plástica, tiene un éxito relevante en su profesión, pero no por ello abandona su trabajo en la Aviación Naval, porque como él dice, no es su trabajo: es su pasión. Solidario por naturaleza, formó parte de ASSE durante 5 años en un equipo de traslado de pacientes en estado crítico y casos muy graves. Con cursos de especialización en Argentina y Chile, tiene más de 200 traslados en su espalda, y aún hoy está haciendo un curso de perfeccionamiento a distancia en la UBA (Universidad de Buenos Aires), Argentina. Sin duda es quien tiene más evacuaciones aéreas en el país, es instructor y conferencista. Normalmente en ellas menciona de forma natural a la Aviación Naval, llamándola la emergencia médica móvil en el mar, describiendo a los tripulantes como jóvenes que van a buscar a un desconocido, muchas veces con meteorología peligrosa y arriesgan su vida por él. Es un sentimiento solidario que viene del inicio de los tiempos, remata, sin decir que también él arriesga.



Ese día estaba las 24 horas de guardia en la Base y antes de decolar, se había comunicado con el médico del MRCC, para tener de primera mano un diagnóstico y evaluar juntos un eventual plan de evacuación. Con dicho médico hicieron una lectura de infarto agudo de miocardio, donde el tiempo para llevarlo a un centro asistencial era vital. La ciencia ha avanzado mucho en los tratamientos de episodios de este tipo, por ejemplo, con la colocación de stents, que pueden revertir perfectamente el cuadro, siempre que se atienda en las primeras horas. También hay otras formas de disolver los cuadros, pero todas requieren, sí o sí, de un plazo no mayor a las 6 horas, de ahí la importancia de contar con aeronave para extracción por su celeridad y la posibilidad de contar con el Sanatorio Mautone que puede efectuar esas técnicas. La modalidad de extracción siempre se define según como esté el tripulante a evacuar, al llegar el helicóptero al punto. A veces incluso es necesario que baje el médico para estabilizarlo y darle primeros auxilios. Esta vez todo apunta al arnés con el rescatista y así lo decide junto a los pilotos.

CENTRO DE OPERACIONES TÁCTICAS (COT) DE LA FLOTA. HORA 16.14.

Cuando se declara un incidente de búsqueda y rescate, todo el Centro de Operaciones Tácticas en el Comando de la Flota se pone al servicio del MRCC. El Jefe de Servicio de la Flota, Teniente de Navío Alejandro Da Silva, supervisa la operativa. En una pantalla se visualiza la posición del pesquero y las aeronaves. Otra pantalla muestra los blancos cercanos, la costa y trazos con proyecciones de rumbos, velocidades y tiempos. Una pizarra lleva la cronología del incidente. Otra registra la evolución de la meteorología. Las comunicaciones se digitan en una bitácora y se emiten reportes de situación periódicos. El COMFLO es informado que el avión ya está en la zona y el helicóptero arribará en minutos, por lo cual la extracción es inminente. El tripulante se mantiene estable. La meteorología continúa benigna y los tiempos darían para completar la evacuación médica con luz. Desde Laguna del Sauce, el Comandante de la Aviación Naval, confirma que ya fueron movidas las grúas que impedían el uso del helipuerto del Sanatorio “Mautone” y el helicóptero podrá posarse a metros del sanatorio.

A BORDO DEL HELICÓPTERO AGUSTA BELL, ARMADA 042. HORA 16.39.

Los pilotos ya tienen a la vista al pesquero y efectúan una pasada de reconocimiento. El encuentro se produce a 117 millas de la costa, a 3 millas apenas del límite de alejamiento de la aeronave. Es el momento de afinar los detalles. Confirman con el nadador de rescate, Cabo de Segunda Rodrigo Moreira que está pronto para el descenso. De igual manera el experimentado Contramaestre, Suboficial Heber Palacios confirma que la maniobra está lista. Ven al tripulante a evacuar sentado en la cubierta superior y rodeado por dos compañeros. Se comunican con el Patrón. Confirman que el paciente está lúcido y tranquilo. Notan que la cubierta inferior parece más adecuada para la extracción y así se lo comunican al Patrón. Éste, comunicativo y colaborador, da las directivas y llevan a Alex a la cubierta inferior. El pesquero ya venía con rumbo y velocidad adecuadas. El mar está calmo, no hay cabeceos del pesquero y sus ruidos son muy suaves. El Piloto le recalca al Patrón la importancia de mantener constante rumbo y velocidad. La celeridad y la precisión de movimientos son vitales.

El Helicóptero se aproxima lentamente hasta quedar encima del pesquero a una altura aproximada de 60 pies. Por espacio de unos minutos navegará uno y volará el otro en paralelo, en perfecta sincronización. Es el momento. El piloto da la orden y el rescatista comienza el descenso. Desde el buque, todos viven el momento con expectación y cierta cuota de aprehensión, pues el ruido de los motores del helicóptero, justo encima de ellos, es atronador. Son más de 5 toneladas volando estacionadas como un pájaro arriba del pesquero. Por un



instante, Alex mira hacia arriba, ve esa mole, siente ese ruido infernal, toma aire con coraje y deja fluir, guardando en su bolsillo algo que tenía en la mano. El rescatista, que tiene formación en primeros auxilios y diagnóstico toma cubierta, lo evalúa rápidamente, le dice que la maniobra que harán es muy sencilla y le pregunta si está dispuesto a ser evacuado. Al recibir la respuesta afirmativa, le coloca el arnés y lo abraza con fuerza. Hace una seña hacia arriba y el Contraamaestre comienza a izarlos a ambos con el guinche de extracción. Cuando están ya a unos pies del pesquero, el piloto lentamente deriva la aeronave hacia un costado. Con esa maniobra, se prevé que ante una eventual falla del sistema de guinchado, el rescatista y el evacuado no caerían sobre cubierta, sino sobre el mar, donde el salvavidas del rescatista los mantendría a flote. Pero nada falla y en poco más de un minuto, en una maniobra limpia y precisa, ambos están ya en el interior del helicóptero. El piloto rompe definitivamente el paralelismo de rumbos y se despide del Patrón, asegurándole que su tripulante ya está bajo cuidado del médico. El Patrón agradece y cambia su rumbo para dirigirse al Puerto de Montevideo, pues ya tenían la carga de pesca casi completa y la carga de adrenalina de los 32 tripulantes, completada por demás. Pulgares para arriba entre pescadores y aviadores marcan el final del contacto.

Son las 16.55 horas. Mientras la historia había finalizado para el pesquero, comenzaba otra muy delicada y de enorme responsabilidad para el helicóptero que pone rumbo a Maldonado a máxima velocidad, previendo que el pescador debería sobrellevar casi una hora de vuelo. Alex fue acostado inmediatamente de ser izado, se le pusieron unas orejeras para protegerlo del ruido y el Dr. Pincelli comienza a monitorearlo. Se presenta, le dice que es su médico y lo va a acompañar hasta el sanatorio. Lo encuentra nervioso y eso no es bueno. Le toma la presión y le mide la saturación de oxígeno en sangre. Las medidas son bajas, 90, cuando lo normal es 98 o 99 y eso tampoco es bueno. Sigue con la opresión en el pecho y el brazo izquierdo entumecido. El cuadro es concordante, por lo cual le pone un ansiolítico bajo la lengua, le da otra aspirina y le aplica una vía para prever cualquier acción futura y a la vez pasarle un poco de morfina que ayude a calmarlo, ya que los esperaba un tiempo largo sometido a un ruido intenso. También le coloca una máscara con oxígeno, comprobando que Alex respondía con docilidad y entereza. Luego de ello comienza con otro trabajo, quizás igual de importante que el clínico, la atención humana. Le toma la mano, sabedor que muchos pacientes en esa situación están con miedo a morir y la comunicación no verbal ayuda, incluso en tripulantes de otros países que no entienden nuestra lengua, no saben quiénes somos, que le hacemos, van entregados y con una incertidumbre absoluta.

Al rato de volar, los valores empiezan a mejorar y Alex obviamente con la morfina y el ansiolítico haciendo efecto, está más tranquilo. Pincelli le quita la máscara y le habla al oído, le asegura que va a estar bien. En determinado momento se da un hecho curioso y un pequeño diálogo simpático, Alex intenta incorporarse y con el movimiento se le cae el celular.

- Doctor si me voy a morir por lo menos dejame mirar como se ve el mar desde acá arriba.
- Vos no te vas a morir nada ¿sabés la cantidad de traslados que yo tengo? Y nunca se me murió nadie. No me vas a hacer perder el invicto, te me quedás acostado – fue la paternal y humorista respuesta de Pincelli. Sumiso Alex se vuelve a acostar y recoge su celular del suelo, lo guarda en el bolsillo y luego es él quien le toma la mano al doctor.
- Pero mirá que yo soy muy hombre, ehh – dice Alex como queriendo justificar ese gesto.
- Tranquilo, lo sé, simplemente estos son momentos en que estás sensible y es natural que quieras sentirte apoyado y yo estoy para eso, para apoyarte, vas muy bien. Les pasa a todos.



Además, yo soy medio viejo para vos – y ríen los dos.

El vuelo continúa raudo y tranquilo. Coelho y Alen van hablando a través del circuito que conecta a la tripulación a través de sus cascos, ambos pilotos han felicitado al nadador de rescate por la rapidez de la maniobra. El doctor les ha confirmado que el paciente está mejor y estabilizado. Esta misión tiene que terminar bien se dicen, mientras definen el acercamiento al sanatorio. Ambos se sienten felices y profesionalmente en el pináculo de su carrera. Más allá del placer de volar, tienen medios, están entrenados y sirven a la sociedad. Les confirman por radio el corrimiento de las grúas, resta definir, según la dirección del viento en el lugar, si aproximarse por el Suroeste o por el Noreste. El helicóptero se acerca a tierra y el doctor le permite a Alex sentarse y mirar hacia abajo. La aproximación a Punta del Este por aire en un vuelo bajo, es un regalo a los ojos. El mar, las rocas, la playa, los modernos edificios enmarcados en el verde natural del balneario, configuran un maravilloso paisaje que impacta a Alex.

- Después de ver esta belleza ya me puedo morir tranquilo – bromea. El doctor ve sus ojos húmedos y comprende sus sentimientos. El brazo sigue entumecido, el pecho sigue con la sensación de opresión. Es valiente se dice el doctor, pero la incertidumbre lo angustia.
- No insistas con eso que ya llegamos – le responde y comienza a contarle cómo será el procedimiento, una vez que el helicóptero aterrice.
- ¿Me vas a acompañar?
- No te suelto hasta que no te tomen los especialistas y además voy a pasarle toda la información al doctor encargado.
- Gracias – responde con un susurro Alex.

HELIPUERTO DEL SANATORIO “MAUTONE”. HORA 17.45.

Los pilotos ya habían despedido al avión con el mensaje “pies secos” (que significa “volando sobre tierra”) y el Skymaster volaba ya hacia la Base en Laguna del Sauce. Toman decisión y comienzan la aproximación. Es el último momento de riesgo de la operación, pues el espacio circundante al helipuerto no es excesivamente grande. Los curiosos y algunos periodistas haciendo su trabajo, se agolpan tras la línea que personal de Prefectura ha dispuesto. El ruido de motores y palas rompe el sosiego rutinario de la zona. Han pasado poco más de 4 horas de la llamada al número de emergencia de la Armada, de un buque que estaba a 140 millas de la costa y lentamente el Agusta desciende hasta posarse en medio del helipuerto. Alex es bajado en la camilla de la aeronave y el personal lo traslada con rapidez hasta la entrada de emergencia, donde es cambiado a otra camilla y el personal médico del Mautone se hace cargo. Pincelli lo despide con un fuerte apretón de manos reiterándole que va a estar bien y procede a pasarle la historia clínica y sus comentarios al médico a cargo. Vuelve luego al helicóptero que levanta vuelo y retorna a Base con las últimas luces de la tarde. Días después el nadador de rescate recibirá un diploma por su eficiencia. También cumpliendo una vieja tradición, los tripulantes que con este rescate han efectuado su primera evacuación médica exitosa, recibirán un “parche” que colocarán en su mameluco de vuelo y de alguna forma en su alma, pues colaborar en salvar una vida es un orgullo íntimo y silencioso que los acompañará por siempre. Es la hora 20.24 y luego de transmitidos todos los reportes, el MRCC cierra el incidente BYR.

15 DE JULIO DE 2023, SAN LUIS, COSTA DE CANELONES.

Alex me recibe con una sonrisa ancha en su cabaña a medio construir en San Luis, donde



continúa su convalecencia luego de superar el episodio cardíaco que lo tuvo en vilo. Es la primera vez que nos vemos, pero nos damos un abrazo porque con todas las comunicaciones previas, por teléfono y por whatsapp que sostuvimos, es como si fuéramos viejos conocidos. Yo quedé en llevar los bizcochos y él en tener el mate preparado. Está construyendo su propia cabaña y la lleva muy bien, con una buena veta de constructor y de artesano. Está a 150 metros de la playa. En su segundo piso la vista es espectacular e invita a compartir atardeceres. Le señalo un punto con una linda vista y le pregunto si allí se tomó la foto del perfil de whatsapp. Nos sentamos y comenzamos a charlar sobre lo ocurrido y su estado actual.

Es abierto y me cuenta qué, al ser dado de alta del sanatorio, le han asegurado que en poco tiempo podrá hacer vida normal. Está separado de su esposa, pero fue una separación muy civilizada y tienen una relación de amistad, al punto que los primeros días luego del alta, los pasó en la casa de ella y por tanto acompañado de sus tres hijos. Me muestra sus fotos, Avril tiene 22 años, se acaba de independizar y estudia comunicación y diseño en la facultad de arquitectura, Maia tiene 15 y estudia en UTU, sus sueños pasan por ser directora de cine y Alan el menor tiene 10 años, está en 5º de primaria y es su compinche, Yo le cuento de mi familia, charlamos de fútbol y comprobamos que el Uruguay está dividido en dos mitades y finalmente entramos en tema. Quiero que me cuente sus impresiones, pasado ya un mes de la evacuación en el mar. Suspira, se toma unos instantes y comienza a hablar.

“Fue una experiencia increíble. Cuando me sentaron en la cubierta del pesquero, me pusieron una campera de abrigo, el frío pegaba, me dieron mi celular y los efectos personales. Me sentaron mirando hacia proa, entonces sentí, pero no vi el acercamiento del helicóptero porque se aproximó por la aleta de babor, aunque igual oía las comunicaciones entre el patrón y la tripulación. Cuando miré hacia arriba y vi esa mole, con un ruido ensordecedor me dije: “Alex entregate”. El rescatista bajó, yo me paré, me contó cómo iba a ser el procedimiento, me hizo unas preguntas, me puso el arnés, me preguntó si tenía miedo, le contesté que no, que me gustaba la aventura... yo seguía tratando de calmar a todo el mundo, porque me sentía abrumado por lo que estaban haciendo por mí. Entonces me tocó el pecho y nos miramos, me puso su pulgar para arriba como preguntando si estaba bien, yo respondí de igual manera, luego el hombre dijo, nos vamos para arriba, hizo una señal y nos empezaron a izar, Apenas llegamos al helicóptero, otras manos amigas y desconocidas para mí, nos ayudaron a entrar, yo estaba bien consciente e igualmente ayudé a la maniobra agarrándome del lateral de la puerta. El médico se presentó y con voz pausada, como queriendo ayudarme a mantener la calma, me contó que tendríamos una hora de viaje aproximadamente, pues estábamos a más de 200 Kms. de la costa y que iba a valorar mi estado. Me hizo todos los chequeos y me sentí cuidado. A medida que pasaba el tiempo, le pedí para sentarme y seguí con mi humor negro, le dije si me tengo que morir por lo menos quiero disfrutar de este viaje y estas vistas. Entonces el doctor me tomó de la mano y me dijo, quédate tranquilo que no te vas a morir. Y me retuvo la mano. Yo sentí una sensación muy extraña, obvio que estaba sensible, pero el doctor no me conocía, yo no lo conocía a él y lo sentí terriblemente cálido, humano. Ahí me sentí no solo cuidado, sino como querido. Me emocioné y eso me ayudó a calmarme, a sentir menos incertidumbre sobre la gravedad de lo que tenía, pues eso era lo que más me angustiaba, la incertidumbre.

En determinado momento bromeamos con esa tomada de mano, porque a mí se me cayó el celular, lo levanté y enseguida fui yo que le tomé la mano a él, y le aclaré que yo era muy hombre, pero me hacía bien sentir esa calidez. Él, muy canchero, me dijo que hay momentos que está bien tomarse las manos, que uno no es menos hombre por eso. Yo veía los rostros de



los que estaban al lado mío, con sonrisas de buena onda, todos me transmitían tranquilidad y que estaban ahí para ayudarme. El doctor me dijo que él sentía una alegría muy grande colaborando con mi rescate, con una vida que ya estaba segura, fue un momento trascendente para mí. Eso me quedó muy grabado en la memoria y en el corazón. Cuando estábamos llegando a Punta del Este, se ve que se sentía más tranquilo de que llegaría bien y me autorizó a sentarme. Vi la Isla de Lobos desde el aire y unas vistas maravillosas de la costa... esas imágenes también me quedaron grabadas. Cuando estábamos llegando me explicaron el procedimiento y el protocolo de desembarque, que me iban a poner oxígeno y desembarcaría en camilla y que el helicóptero aterrizaría en un lugar que los pilotos conocían bien. Cuando llegamos me iban contando los metros que faltaban contra el suelo, para que no me pusiera nervioso al golpear en tierra, 5, 4, 3... luego no vi mucho, fue todo vertiginoso, pero más tarde lo vería por videos que circularon en redes... me trasladaron a una camilla del sanatorio y con los médicos corriendo al lado mío, estaban el rescatista que me había subido al helicóptero y el doctor. Entramos y me despedí de ellos como pude. Algún día volveré a ver a ese médico para agradecerle personalmente, al rescatista, a los pilotos... Y después vino la etapa de sanatorio, pero acá me ves, prueba superada y espero volver pronto al trabajo. Lo que te puedo decir como conclusión es que después de todo lo que se hizo por mí, tengo una sensación de valoración y de agradecimiento por la marina, por mi país, por Dios... me dieron una segunda oportunidad para seguir viviendo y la voy a aprovechar. Tengo pensado dar 5 exámenes pendientes y obtener la patente de Segundo Oficial Mercante. Hay mucha agua aún en la proa”.

Alex aún está sensible y termina su monólogo con lágrimas en los ojos. Es natural, es entendible. Vivió una experiencia donde por unas horas coqueteó con la muerte. Y luego de una vivencia así, la vida se valora de otra manera. Yo le hablo sobre nuestras evacuaciones médicas.

- Antes y después de tu rescate tuvimos otros. Sin ir más lejos, hace 10 días tuvimos otra evacuación médica con helicóptero, de un tripulante de un pesquero de bandera nacional, que presentaba un cuadro de apendicitis. Esa maniobra estuvo complicada porque el muchacho no podía pararse, hubo que usar la canasta para extraerlo. Había bastante mar y el pesquero era pequeño, pero afortunadamente la historia también terminó bien. También cercano en el tiempo, hubo otro medevac muy complejo que implicó movilizar barcos, aviones y helicóptero. A 800 millas de la costa, un tripulante cayó desde una cierta altura y presentó una convulsión, en la evolución no se recuperó de forma completa y se sospechó de una hemorragia intracraneana, como consecuencia del traumatismo o un ACV motivado por la caída y posterior convulsión. EL médico del MRCC indicó evacuación de urgencia. Debido a la distancia partió el ROU04 “Artigas” que al arribar a la zona recibió al herido transferido del carguero. El médico del buque acompañó durante 600 millas al tripulante, hasta que ingresaron en el radio de acción del helicóptero y allí se realizó la evacuación aérea también hasta el “Mautone”. Creo que era un marinerillo filipino. Luego le constataron una lesión compatible con ACV. Podía haber fallecido si no se le atendía a tiempo.

- ¿Siempre han terminado bien estas historias? – me pregunta

- No siempre – le contesto con amargura – hace unos años intentando un rescate de un tripulante de un buque español, en condiciones meteorológicas muy duras, nuestro helicóptero cayó al mar y tuvimos un desaparecido que aún hoy nos duele.

Luego de un breve silencio, seguimos charlando de otros temas, pero antes de despedirnos



quise hacerle una pregunta final:

- Una curiosidad Alex, me dijeron que cuando se aproximó el helicóptero al pesquero tenías algo en la mano y lo guardaste en el bolsillo ¿qué era, una cábala, algo marinero?
- No – me responde sonriendo y continúa – hace un tiempo mi hija Maia con 7 años tuvo una discusión fea con su prima. Yo vi que estaban discutiendo mal y la agarré, le dije, vení Maia, vamos a caminar, mirá que lindo el cielo, respirá tranquila... fue una caminata y una charla padre e hija... se sintió mejor y volvió a jugar sin problemas... y desde ese momento cuando me voy a navegar, me escribe papelitos... y les pone títulos “para cuando estés alegre, para cuando estés triste, para cuando estés enojado”... yo tenía este papel en la mano – y me estira una hoja arrugada y doblada al medio. El título dice “Para cuando estés triste”, leo su interior “Respira. No pierdas tus sueños”.

MUELLE DE PESCADORES DE SAN SEBASTIÁN. 20 DE AGOSTO 2023.

Cierro la agenda y miro a Aitor, que hacía rato había dejado quieta la red para centrar su atención en mi historia.

- Vaya con tus aviadores navales, tú tienes también tus Aitas Mari, porque esos chavales se la juegan – me dice
- Sí, así es, pero al igual que Ud. cuando volvía de faenar luego de una tormenta feliz de haberla dominado, ellos vuelven... ¿cómo describirlo?... con un sentimiento de deber cumplido, de vocación orgullosa y con una íntima felicidad de haber colaborado anónimamente en salvar una vida – le contesto.
- Como esos tíos en frente – me vuelve a señalar la Base de Socorros Marítimos – la mar es lo nuestro, para nosotros pescar, para ellos ayudarnos cuando una puñetera tormenta nos coge por sorpresa.

La noche está cayendo sobre Donostia. Nos deseamos suerte y nos damos un fuerte apretón de manos. Aunque ninguno lo dice, sabemos que nunca más nos volveremos a ver. Me voy caminando despacio por el muelle. Miro hacia la izquierda y el busto de Aita Mari apenas se distingue con las últimas luces. Hacia la derecha la vista es para una postal. El sol se ha puesto tras el Monte Igueldo haciendo estallar el cielo en dorados y rojos imposibles. Los turistas en la arena y las lanchas en el mar, son puntos negros en sombra. Miro hacia atrás y veo a Aitor sentado quieto, con la vista clavada en algún punto de la cubierta. ¿Quién sabe los pensamientos que rondan su cabeza? Fue una charla intensa, profunda. Continúo mi camino mirando alternativamente la Base de Socorro, los pesqueros y las chipironeras y también a mí se me agolpan pensamientos. Alegría por la segunda oportunidad de Alex, respeto hacia el duro oficio de los pescadores y orgullo, un orgullo muy grande por nuestros aviadores navales.

Hugo Viglietti

*Esta historia fue publicada originalmente en la Revista Naval y en el muro en Facebook de Hugo Viglietti, de donde la tomamos y la publicamos-con orgullo y agradecimiento- en Memorias del Tiempo de Vuelo.



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el
sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:
www.facebook.com/Pilotoviejo

