

## LINGOTES DE ORO EN EL FONDO DEL MAR AUSTRAL

Claudio Ignacio Castro Bravo\*

*El 18 de enero de 2009 el buque chileno "Polar Mist" se hundió en las costas del sur de Argentina con 474 lingotes de oro avaluados en US\$ 20 millones. Pasaron seis meses antes de ser rescatados desde el fondo del mar por una empresa chilena que fue contactada desde Holanda.*



"Polar Mist" partió el 15 de enero del puerto de Punta Quilla, en la provincia argentina de Santa Cruz hacia Punta Arenas, con una carga de 6.900 kilos en lingotes, el 10 por ciento en oro y el 90 por ciento en plata", dijo Miguel Ferro, presidente de la minera estatal Fomicruz. Esta información recién fue dada a conocer a la opinión pública casi un mes después de ocurrido el naufragio.

El día viernes 20 de febrero de 2009 las agencias internacionales informaban del hundimiento, en los mares australes de Argentina, de un barco chileno con un cuantioso tesoro a bordo. Radio Cooperativa de Chile, informaba ese día así: "Buque chileno hundido en el extremo sur de Argentina llevaba oro y plata. El valor de la carga es de entre 10 y 20 millones de dólares.

Un buque pesquero de bandera chilena hundido hace más de un mes, portaba una carga de 6.900 kilos de plata y oro en lingotes, confirmaron fuentes empresariales. El buque

Contrario a lo que se podría pensar, se inició inmediatamente la planificación del rescate del oro y debieron pasar casi seis meses para ello. El protagonista de esta compleja operación de rescate submarino, en uno de los mares más tempestuosos del mundo, fue una empresa chilena.

El día 2 de agosto de 2009, EFE, la Agencia de Noticias de España, emitía la siguiente información: "Termina rescate de cargamento de oro del "Polar Mist". La misión, realizada a 81 metros de profundidad, habría costado 4 millones de

\* Director Ejecutivo STS Ingeniería y Construcción Marítima y Submarina.

dólares y se llevó a cabo con medios especiales de inmersión.”

La empresa chilena STS con 54 años de trayectoria, fue la encargada de la operación de rescate submarino, ya que cuenta con sistema de buceo de alta profundidad en Chile y es además la única en su tipo en Sudamérica. Fue elegida por la empresa holandesa a cargo de la recuperación del oro por su vasta experiencia en operaciones en el Estrecho de Magallanes.



■ Buzo en el interior de la cámara de rescate.

## Se hunde el oro

El “*Polar Mist*”, pesquero chileno, había zarpado el 15 de enero de 2009 del puerto de Punta Quilla, Santa Cruz hacia Punta Arenas, con una carga valiosa. Luego de tres días de navegación y mientras era remolcado por otra nave, se hundió frente a las costas de Argentina. A bordo iban 474 lingotes de oro que eran esperados en Punta Arenas para ser enviados a Suiza, pero que llegaron primero a 100 metros de profundidad del helado mar austral.

Conocido el naufragio las empresas aseguradoras de tan valioso cargamento comenzaron a planear el rescate. “Nos contactaron desde Holanda los ejecutivos de Mammoet Salvage, una de las empresas de salvataje más grandes del mundo, para consultar si contábamos con las capacidades para desarrollar la operación de rescate submarino de la carga” recuerda Claudio Ignacio Castro, director ejecutivo de STS, la empresa chilena que –finalmente- se hizo cargo de la compleja operación. Pero, para que los chilenos tomaran el salvataje, tuvieron que pasar dos meses antes de llegar a acuerdo con las aseguradoras europeas que querían rescatar los lingotes, cuenta Castro. La operación –según STS- podría costar los US\$10 millones.

Según recuerda Claudio Castro: “Por la prensa me enteré que una empresa noruega, con oficinas en Argentina, había tomado el proyecto. Pero que todo había fracasado, porque la tripulación –argentina- quería un porcentaje del rescate. Y las

empresas aseguradoras que tenían que organizar el rescate, no estaban dispuestas a dárselos. Así entendí que sería nuestra oportunidad para llevar adelante el rescate.”

La bicentenaria empresa aseguradora británica Lloyd’s, tenía la responsabilidad de la carga y había encargado a la holandesa Mammoet, que encabezara el salvataje.

## Londres, Quintero y el Atlántico Austral

Las negociaciones con los chilenos fueron más bien rápidas pero sigilosas. Así, a mediados de junio de 2009 –a cinco meses del hundimiento del “*Polar Mist*”- ejecutivos de las aseguradoras y rescatistas tomaban contacto con la empresa chilena STS en Quintero.

Una vez en Quintero, lo primero que hicieron los europeos fue revisar los equipos y comprobar las capacidades técnicas de esta empresa sudamericana. Claudio les muestra todo su soporte técnico. Tras varias horas de inspección de los expertos ingleses y holandeses dan el visto bueno para que STS se haga cargo del rescate.

Claudio Castro explica que, una vez terminada la reunión con los nueve representantes de la aseguradora y de la encargada del rescate, se dio inicio a la planificación y completar los requerimientos para la operación.

“La empresa holandesa comprometió a STS un remolcador de última tecnología, con

posicionamiento dinámico satelital DP2, de nombre “C-Sailor” de 15.000 HP. Y después se consultó la fecha de partida a lo que se confirmó que era necesario en una semana, algo tan radical como la operación misma. Había que movilizar 200 toneladas de equipos y más de 40 personas desde México, Estados Unidos y de Chile para montar, probar, auditar y zarpar. Era un desafío de la más alta exigencia”, explica Castro.

## Al rescate

La nave elegida fue el “C-Sailor”. El cálculo era, desde Punta Arenas a Punta Quilla, en Argentina había que navegar unas 27 horas. En ese puerto, abordaría personal argentino de STS que completaría la tripulación, además de más de 3.000 m<sup>3</sup> de gas helio para hacer los buceos, por las dificultades de la alta profundidad: “después de los 50 metros no se puede respirar aire, porque el buzo puede narcotizarse o intoxicarse. Lo que se usa entonces, es una mezcla con otros gases nobles como el helio” acota Castro.

La tripulación a cargo de todo el rescate estaba conformada por 60 personas: un capitán de Texas, 2 ingenieros chilenos y 14 buzos chilenos, 6 argentinos y 4 mexicanos, además de los pilotos del robot de Gales y Escocia, más los observadores ingleses y holandeses.



■ Zarpe del “C-Sailor” al rescate del oro.

La navegación para localizar el barco hundido no fue fácil: olas de hasta ocho metros, barrieron literalmente la cubierta de la nave de rescate. La ventaja era que una semana antes del zarpe los chilenos contaban con la ubicación del “Polar Mist”, gracias al barrido con sidescan sonar y un robot ROV de observación.

## Oro localizado

Cuando llegaron al sitio exacto del hundimiento, echaron a andar el sistema de posicionamiento dinámico con doble redundancia, que permitía que el barco se mantuviera estable en un punto a base de señales que recibía de satélites. Primero bajaron el robot para asegurar el descenso al “Polar Mist”. En el puente de mando se seguía la operación a través de las cinco pantallas que permitían monitorear los trabajos y que una vez localizado el barco hundido, se dispuso preparar a los buzos.

“Después de la hora y media de pruebas y chequeos de equipos, dos buzos ingresan a la campana -que es una cápsula de dos metros de diámetro llena de equipos de alta tecnología- para iniciar el descenso. Bajar tan profundo requiere respirar una mezcla de 13% de oxígeno y 87% de helio, para no narcotizarse ni intoxicarse con Oxígeno. Meterse en un mundo tan oscuro, que sólo hay cinco metros de visibilidad”, cuenta Castro.

La superficie, queda a casi 100 metros prácticamente y no hay ninguna forma de volver si no es por medio de los sistemas y personal de que dependen. Así el buzo abrió la escotilla de la campana y se metió en la primera bodega del “Polar Mist”. Una vez dentro, pudo ver las cuatro cajas de acero. El problema, es que ya habían pasado más de noventa minutos y tenía que volver.

Desde la campana cerrada, los buzos pasaron a descomprimirse en el habitat hiperbárico durante seis horas y se dejó el primer lingote recuperado en la campana.

La información con que disponían los rescatistas era que había 474 lingotes, unas 9,6 toneladas de oro en ocho cajas. Tras dos inmersiones, habían logrado subir tres de ellas.

### Contra reloj y contra los piratas

El “C-Sailor” tenía permiso para navegar en aguas argentinas hasta el 15 de julio, por lo tanto el rescate estaba contra reloj. El problema no sólo era que ya estaban a 14, sino que se estaba armando un frente de mal tiempo. “Comenzó a cambiar el tiempo, las fuertes corrientes, las olas de 6 metros y el viento desatado, presagiaban el temporal que venía. Les dije a los holandeses que con estas condiciones no se podía operar y que la vida de los buzos no sería arriesgada. En estas condiciones esperamos 12 horas. Afuera, sólo se veía a las olas romper y al avión y patrulla marítima que protegían al “C-Sailor” de piratas que estaban al acecho del oro rescatado”, cuenta Castro.

En el intertanto se solicitó a la autoridad argentina ampliar el plazo para la operación, a lo que accedieron. Así, por varios días, los buzos siguieron bajando y recuperaron la mitad del cargamento, pero nuevamente se dejó caer la tormenta.

Olas de ocho metros embestían al “C-Sailor” mientras comenzaba a navegar rumbo a Río Gallegos, siempre en Argentina.

Una vez que el temporal amainó, el barco zarpa nuevamente al punto del hundimiento para rescatar las últimas cuatro cajas desde el “Polar Mist”. La operación estaba terminando exitosamente.

El bitácora del “C-Sailor” señala que se habían completado 21 buceos y sólo quedaban siete lingotes que no se lograban encontrar. Los buzos y la tripulación del “C-Sailor” habían pasado casi todo julio en esta labor. El 1º de agosto el último buzo baja y empieza a buscar a ciegas lo que el robot no había podido ver y logra dar con los últimos 7 lingotes. “Ese momento fue emocionante, el buzo cuando termina saca una bandera chilena de su bolsillo y la flamea a casi 100 metros de profundidad, sube y mientras pasa por sus últimas seis horas de descompresión, la gente arriba del barco cuenta los lingotes” recuerda con emoción Castro.

Al día siguiente, el 2 de agosto de 2009, llegan a Punta Quilla en el río Santa Cruz, y los representantes de la aseguradora y de la compañía holandesa proceden a contar los lingotes: 474 en total.

Han pasado casi seis años de esta operación, pero igual sigue emocionando a Claudio Castro

que explica: “Lo relevante del éxito del rescate del cargamento de oro del “Polar Mist”, recae en el hecho inédito del desarrollo de la ingeniería submarina en Chile en un área en que algunas potencias lideran sus avances y en donde nuestro país ha sido dependiente históricamente. La investigación y desarrollo llevado a cabo por STS en forma independiente y privada, logró en los últimos cinco años contar con dos sistemas de buceo de alta profundidad, que ponen a Chile como líder en Sudamérica y una referencia a nivel mundial en los límites del ser humano bajo el mar.”



■ Buzo ondea bandera chilena a 100 m de profundidad.

\*\*\*