

## **El capitán Kyle nos cuenta cómo han crecido los tanqueros**

*El Farol*, 164. zk., 1956-06.

Dieciocho años en alta mar es como para volverse pez. Sin embargo, a pesar de la experiencia, el Capitán Kyle sigue siendo hombre de tierra firme. Ya lleva ocho años dedicado a la labor poco marinera de dirigir barcos desde su oficina del Departamento de Marina de la Creole, primero en la casa de la Plaza Morelos y ahora desde la moderna torre de mando del sexto piso del edificio de Los Chaguaramos. Pero esto no quiere decir que renuncie a la aventura de ser marino. Atado por sus obligaciones a una mesa de escritorio que no se balancea, revive los días mozos de aventura de sus 18 años de alta mar como si de verdad los estuviese viviendo otra vez.

J.S. Kyle embarcó por primera vez en la arriesgada coyuntura de la primera guerra mundial. Cuando subió un día de 1917 por la pasarela de tabla que le condujo a bordo del "USS DELAWARE", sus 16 años iban saltando de impaciencia al compás del frágil puente que lo conducía desde su país de tierra firme al pedazo de patria que era aquel cascarón lanzado a todo riesgo. Era la aventura de enfrentarse a una guerra que llegaba por agua a todas partes donde alcanzaba a llegar un submarino. El novicio tuvo oportunidad de entrenarse para marinero y timonel, el sano peldaño de experiencia de los que comienzan desde abajo.

Cuando llegó por primera vez a Venezuela tenía ya 29 años y era Capitán. Vino "prestado" a la Creole para hacer un estudio hidrográfico de la Barra de Maturín por un plazo de tres meses a bordo de la goleta "Chita", en compañía del Capitán Patterson. Durante este tiempo sólo desembarcó dos veces en Caripito, y de este efímero contacto con la costa venezolana le quedó el recuerdo muy turístico de "pájaros, guacamayas y monos".

Cuando regresó cuatro años después, se quedó como Capitán de puerto en el oriente de Venezuela. Entonces la Barra de Maturín no tenía más de 24 pies de calado en marea alta; los buques cisternas de ultramar tomaban parte de su cargamento en Caripito y el resto lo recibían del pontón anclado fuera de la barra, el cual a su vez era abastecido mediante tanqueros pequeños de poco calado. El pontón de aquel entonces era el "Navahoe", de 90.000 barriles de capacidad, que más tarde fué solemnemente hundido fuera de la Boca del Dragón, cerca del Golfo de Paria, con el respeto debido a un viejo y honorable barco muerto. El Capitán Kyle hizo muchos viajes que ahora se ahorran los tanqueros con las ventajas del dragado de la barra del río San Juan.

Desde su experiencia con los tanqueros en la Barra de Maturín, el Capitán Kyle ha capitaneado todos los tipos tanqueros usados en el transporte del petróleo venezolano, y su experiencia con ellos es la experiencia afanosa del desarrollo del transporte marítimo más importante del país durante los últimos 25 años.

Ya en 1927, el aumento de producción en la zona de Maracaibo obligó a pensar en la necesidad de transportes más capaces y más rápidos, lo que quiere decir más

económicos. Esta solución de mayores tanqueros exigía mayor profundidad de agua y se comenzó a realizar una inspección detallada de las barras y las rutas seguidas por los tanqueros de entonces, y a marcar con boyas las vías más seguras. Fué entonces cuando comenzó a desarrollarse el nuevo tanquero. Este nuevo transporte de petróleo fué diseñado con una desproporcionada longitud, a fin de obtener el máximo de capacidad de transporte con el mínimo de calado a que obligaban las limitadas profundidades de las barras. Desde aquellos tanqueros de 3.100 toneladas, como el "La Salina", el "Icotea" y el "Lagunillas" de hace 20 años, con capacidad para 20.000 barriles, con velocidad de 8 ó 9 nudos, a los nuevos supertanqueros que en el futuro utilizará la Creole, con un desplazamiento de 42.000 toneladas, una capacidad de 275.000 barriles (casi 200.000 barriles más que el tanquero más grande que actualmente posee la Compañía) y a una velocidad de 16,5 nudos o 30 Kms. por hora, hay un buen trecho en capacidad de producción, de mercado y de organización.

A pesar de los 255.000 barriles de diferencia en capacidad y de haber doblado su velocidad, la técnica moderna, para este tipo de tanqueros, sólo requiere una tripulación de 48 hombres, mientras que la de los pequeños y antiguos tanqueros era de 33. La circunstancia de una tripulación menor comparándola con la dimensión de los buques ha sido favorable, pues hace posible que los marinos dispongan hoy de salones de recreo y comedores de aire acondicionado, con una habitación para cada uno y un baño para cada dos habitaciones. Los viejos tanqueros apenas descargaban 3.000 barriles de petróleo por hora, mientras que las cuatro bombas principales de carga y descarga que tienen los modernos pueden manipular en el mismo tiempo 30.000 barriles, ¡diez veces más!

Los nuevos tanqueros cuentan además con grandes ventajas técnicas, como el radar; el girocompás; giro-piloto para manejar sin timón en alta mar; la sonda mecánica, en lugar de la engorrosa sonda de plomo a mano; el lorán, un sistema especial de radio que permite obtener en cualquier momento la posición exacta del barco; el radiogoniómetro, para tomar marcación cerca del puerto en un día de niebla, mediante instrucciones de el trabajo más fácil y más cómodo, y el transporte del petróleo venezolano más seguro y rápido, los distintos puertos donde se envíe en los cinco continentes.

Estos modernos supertanqueros de 198 metros de largo por 27 metros de ancho (en lugar de 100 metros por 15 que tenían los tanqueros en 1927) serán construídos en el Japón. Dos por la firma Hitachi Shipbuilding and Engineering Co. Ltd., y los dos restantes por la Mitsui Shipbuilding and Engineering Co. Ltd. La entrega del primero de estos cuatro supertanqueros habrá de efectuarse en junio de 1959, el segundo en noviembre del mismo año, y el tercero y el cuarto serán entregados en los meses de enero y junio de 1960. El contrato fué otorgado por licitación a la que concurrieron compañías constructoras de numerosos países, siendo las firmas japonesas las que, a precios de competencia, garantizaron un plazo de entrega más corto.

A las ventajas de su enorme capacidad de transporte y su rapidez se unen las grandes ventajas que reporta la apertura de la Barra de Maracaibo para buques de gran calado como éstos.

La canalización de la Barra de Maracaibo ha respondido a una constante aspiración del pueblo zuliano, una constancia de noventa años, por lo menos. Ya en 1863 se concedió un contrato a Guillermo Iribarren y Guillermo Bauder para construir un canal en El Tablazo por 70.000 pesos. Por fin, esta primera parte del canal total, de 22.560 metros por 182 metros de ancho, fué inaugurado el 7 de diciembre de 1954. Muchos creyeron que la obstrucción de El Tablazo se debía a la tierra que arrastraban los ríos que desembocaban en el lago, pero el Dr. Pedro Ignacio Aguerrevere apreció que la obstrucción se debía a la arena que el viento y el oleaje empujaban a lo largo del litoral coriano hasta depositarlo en la barra. Para la realización de la obra, que estimase costará alrededor de Bs. 150.000.000, la Creole ha contribuido con 58 millones a la emisión de bonos decretada por el Gobierno Nacional, y el Instituto de Fondo de Ahorro de los empleados de la Compañía suscribió una emisión de bonos por 22.500.000 bolívares. La segunda parte con 11.550 metros de largo y 305 metros de ancho, tiene ya lista la mitad Este, y se está trabajando en la otra mitad para ponerla definitivamente en servicio próximamente, permitiendo el paso de barcos de hasta 35.000 toneladas, cuando el antiguo canal Zaparita sólo tenía capacidad para buques de 16.000 toneladas.

El trabajo del Capitán Kyle no ha consistido sólo en el quehacer tranquilo de cargar, transportar y descargar, con regularidad de itinerario. Durante tantos años de alta mar le han ocurrido cosas que no hubiera presenciado de haberse quedado tranquilamente en tierra. Y estos recuerdos y anécdotas de sabor marinero son los que el Capitán Kyle refiere emocionado, cuando le ponen en el aprieto de tener que contar en las tertulias de amigos.

Cuenta que en una mañana de 1938, de mar quieto, la lancha "Carmen" de la Creole hacía su habitual recorrido de la costa del golfo de Paria cuando recibió un mensaje del Sr. Morris, en Caripito, advirtiéndole la presencia de un avión que había tenido que acuatizar a 30 kms. del lugar. Cuando la "Carmen" lo divisó al cabo de un rato, el avión estaba en verdadero apuro:

"Aquel no era un lugar adecuado para un avión –dice ahora festivamente el Capitán Kyle–, ni aún para un avión anfibia, como advertimos pronto que era".

La tripulación de la "Carmen" se movilizó rápidamente y realizó una eficaz labor de salvamento de la gente asustada que estaba a bordo de la aeronave de pasajeros que tuvo que acuatizar a causa de un desperfecto en los motores. Después de embarcarlos en la lancha, se planteó el problema de conducir el avión a un lugar en que podía ser salvado. Porque el mar estaba tranquilo para los peces y los barcos, pero para la débil contextura de un avión, aunque sea anfibia, cada ola era un asedio de muerte. Y lo remolcaron hasta Trinidad, donde podían prestar ayuda a los pasajeros y a la nave. Fueron 40 millas difíciles, pero el avión aguantó el remolque de seis horas como un valiente.

También tuvo oportunidad de ser testigo de la espectacular operación de conducir desde Aruba hasta la costa de los Estados Unidos un barco singular. No un barco hecho como lo están los barcos ordinarios, que esto no lo mencionaría nunca el Capitán Kyle, ni que fuesen de chocolate, sino de un barco torpe, maltrecho, que resultó al ser pegado con soldadura de soplete la popa y la proa de un tanquero que perdió la parte central volada por el torpedo de un submarino alemán.

El Capitán Kyle estaba en Nueva York cuando fué llamado para ayudar al Capitán Ryan a dirigir el salvamento del tanquero "Pedernales". La nave había quedado frente a Aruba con la proa y la popa al aire, hundida la parte central por el disparo de un submarino alemán que desapareció rápidamente del lugar para pintar un barco más en su cuadro de trofeos. Pero en el adversario existía la misma determinación de lucha, y se hacía lo imposible para rescatar de la pérdida total las unidades que tenían algún valor para proseguir el combate a muerte de la segunda guerra mundial. El "Pedernales", que parecía totalmente perdido, podía ser rescatado. Todos emprendieron el colosal trabajo de separar la parte central y remolcar la proa y la popa hasta San Nicolás. La idea consistía en conducir estos dos pedazos a un lugar donde podían ser unidos. El "Pedernales", que medía sus buenos 360 pies de eslora, perdió 124 pies del cuerpo central y quedó reducido, una vez ensamblados en el dique de Aruba los dos pedazos, a un barco chato, torcido, que se redujo a dos terceras partes. Aquella no fué una botadura como las demás. La torpeza del héroe no provocaba risa, sino la admiración de ver un barco mutilado continuando la guerra. No podía pelear así pero podía caminar despacio hasta Baltimore, en los Estados Unidos, por su propio impulso, donde se le instalaría nuevamente una parte central. Todavía este buque será matriculado bajo el pabellón venezolano para ser utilizado en las operaciones del lago.

Así, los cuatro grandes y modernos tanqueros de 42.000 toneladas que entrarán en servicio en los próximos años tienen antecesores de más humilde tamaño, pero de un valor y una dignidad de barcos de los que tienen que estar orgullosos. Como está el Capitán Kyle, en su puesto de mando del edificio de la Creole en Los Chaguaramos, de los tanqueros, grandes y chicos, que le ha tocado capitanear en sus largos años de hombre de alta mar.