

EL BAGUIO DE INFANTA DEL 11 DE NOVIEMBRE DE 1937

En la parte del Océano Pacífico, que los antiguos llamaban el Tablazo de Marianas, funcionan hoy por lo menos tres observatorios meteorológicos: el de Guam, el de Yap y el de Palaos. Son poderosas atalayas que dan a conocer la existencia y derrota de los tifones, siempre que el radio de acción de estas tempestades se extiendan a alguno de estos observatorios. Atalayas flotantes de gran alcance y utilidad son también los barcos que cruzan estos mares procelosos, en sus viajes comerciales a través del Pacífico. Cuando, empero, los baguios se forman en latitudes más elevadas o su diámetro es relativamente pequeño, la primera indicación cierta de la existencia de estos tifones es la bajada de los barómetros en la costa oriental de Filipinas.

El baguio en las altas regiones de la atmósfera. — Contadísimos son los casos en que un avión en vuelo queda envuelto en las espirales de un tifón, con mucha anterioridad a vapores en alta mar y a observatorios en tierra. El caso que nos ocupa probablemente es el primero de este género, en esta región del Pacífico. La compañía americana *Pan American Airways* tiene establecido un sistema de aviación civil que hace la travesía del Pacífico desde San Francisco a Hong-Kong, en seis días, con escala en Honolulu, Midway, Wake, Guam y Manila. Los aeroplanos en servicio actual se llaman *Hawaii Clipper*, *Philippine Clipper* y *China Clipper*. En cada una de estas escalas, la compañía tiene un observatorio aerológico propio y una estación inalámbrica propia, para facilitar a los aviadores los datos meteorológicos necesarios para la navegación aérea, la salida y llegada de los aviones. En Filipinas todas las observaciones meteorológicas del Estado están a disposición de la Compañía; pero la responsabilidad del pronóstico aerológico recae sólo sobre el meteorólogo de la Compañía. En el *Hawaii Clipper* regresaba a Filipinas el ex senador Sotero Baluyot, de cuyos labios hemos recogido la relación de la lucha del hidroavión gigantesco contra la furia del vendabal. El *Clipper* que debía haber salido de Guam el martes, 9 de noviem-

bre, retrasó su salida hasta el miércoles 10, porque los informes meteorológicos de la Compañía, procedentes de Manila, indicaban que las condiciones meteorológicas en Cavite no eran favorables. Partió por fin de Guam el *Clipper* con rumbo a Manila, a eso de las cuatro de la madrugada del día 10 de noviembre, en la creencia de que no había obstáculo serio en la ruta. Había ya vencido el *Clipper* más de la mitad de la distancia entre Guam y Manila, cuando a eso de las 11 a. m. notó alteración notable en el estado del tiempo, aumento de nubosidad, chubascos fuertes, vientos muy duros del segundo cuadrante y mar muy alborotada. «Poco esperábamos, dice el ex senador Baluyot, que íbamos a pasar por la peor de las experiencias de nuestra vida, una experiencia en la que todos creímos que era la última, pero que gracias a la pericia del capitán Musick no pasó de un mero susto. Todo marchaba a pedir de boca, cuando a eso de las 11:00 a. m. comenzamos a sentir un fuerte viento que poco a poco se fué convirtiendo en un ventarrón huracanado; los pasajeros íbamos tranquilos, ante la impassibilidad del capitán Musick, que personalmente iba en el volante del aparato. La fuerza del viento a una altura de 4.000 pies era tal que el capitán Musick trató de ganar más altura, para ver si allí había corrientes aéreas más favorables, pero cuando llegó a una altura de unos 10.000 pies o más, una fuerte ráfaga de viento cogió al avión y lo arrastró, como si fuera una mera hoja arrancada de un árbol, y el gigantesco aparato cayó en forma de tirabuzón (tailspin) hacia el agua; pero el control que el capitán Musick tiene sobre sus nervios es casi sobrehumano y, sin perder el ánimo, continuó manipulando los controles, hasta que los 2.400 caballos que tenía bajo su mando lograron vencer a los elementos que nos echaban abajo, y a pocos pies del agua la aeronave se estabilizó y el vuelo continuó ya, sin incidentes. Sólo queda por mencionar que, cuando caíamos, los pasajeros que no se hallaban amarrados en sus asientos volaron al quízame del aparato, pero no así otros pasajeros, entre los que se hallaban un servidor y mi mujer. La lucha