

HONOR A LOS CAIDOS



Por

Rodrigo FUENZALIDA B.
Capitán de Navío (R)

Homero HURTADO L.
Teniente 1º (R)
Armada de Chile

La historia naval está jalonada de tal cantidad de acontecimientos, que su sola relación aún muy sintetizada, significaría virtualmente un volumen apreciable. Estos hechos, gloriosos en los períodos en que la República se vio envuelta en conflictos armados o de gran significación en los tiempos de paz, han dejado una larga lista de víctimas que entregaron sus vidas en el cumplimiento de su deber. Estos hombres, con su muerte en acto del servicio, tanto en el fragor del combate, como frente a las penurias en la lucha contra los desatados elementos de la naturaleza indómita o ante la adversidad de incontables catástrofes, han consolidado el cimiento en que descansan las tradiciones de la Armada. Por eso, cuando la Institución ha alcanzado sus 150 años de existencia, es de toda justicia rendirles el homenaje del recuerdo.

En una síntesis brevísima destacamos algunos nombres y el número aproximado de esas víctimas inmoladas en el servicio de su Patria o de su Patria adoptiva, como es el caso de los extranjeros que formaron las primeras tripulaciones cuando los buques chilenos daban sus pasos iniciales, en el período de formación de la Armada.

GUERRA DE LA INDEPENDENCIA .

El ex-Teniente de la Marina Real británica y después Capitán en la Marina chilena, don Jorge O'Brien, Comandante de la fragata "Lautaro", fue tal vez el más ilustre de los caídos al servicio de Chile, en la guerra en el mar.

Abordó con su buque a la fragata española "Esmeralda" el 27 de abril de 1818 y saltando desde el bauprés, enredado en la jarcia de la "Esmeralda", llegó al alcázar del barco enemigo, seguido por el Teniente Waller y veinticinco hombres, y arrió la bandera española mientras sus tripulantes desconcertados se refugiaban en los entrepuentes para cubrirse del fuego de fusilería que partía del castillo y cofas del buque chileno. Una bala certera de fusil, disparada por un español, le atravesó el pecho derribándolo. Herido de muerte exclamó: "No lo abandonéis, el buque es nuestro".

Muerto el Jefe, sus compañeros de abordaje pelearon valientemente tres cuartos de hora hasta agotar sus municiones. Lamentablemente, la acción desarrollada frente a Valparaíso no tuvo éxito por mala apreciación del Segundo Comandante de la "Lautaro", Teniente Argent Turner, quien, creyendo al buque capturado, desde el momento que vio

arriarse la bandera, se desprendió de la "Esmeralda" para dirigirse a capturar al "Pezuela", el otro buque español que bloqueaba el puerto.

La tripulación española asaltada reaccionó y en abrumadora superioridad numérica, inclinó el combate a su favor. De los hombres de O'Brien, seis murieron en la cubierta de la "Esmeralda" y el resto se arrojó al agua donde fueron rescatados por un bote de la "Lautaro".



En la memorable captura de la fragata "María Isabel", el 28 de octubre de 1818 en Talcahuano, por el Capitán de Navío don Manuel Blanco Encalada con el navío "San Martín" y la fragata "Lautaro", las fuerzas chilenas tuvieron veintisiete muertos y veintidós heridos, lograndose así el primer triunfo naval de la Escuadra.

De los cuatro buques con que había zarpado Blanco Encalada de Valparaíso el 10 de octubre de 1818 a interceptar el convoy de Cádiz, volvían ahora, primero nueve velas, incluyendo tres apresadas y cinco días después, la corbeta "Chacabuco" con tres presas más. Esa sangre derramada en este brillante ensayo de la primera Escuadra Nacional merece la gratitud del país.



En la arriesgada empresa planeada por Cochrane para capturar la fragata española "Esmeralda" bajo los fuegos de las baterías de El Callao y llevada a efecto con extraordinario éxito el 5 de noviembre de 1820, en catorce botes tripulados por 160 marineros y 80 soldados de Marina, todos voluntarios, rindieron su vida por la causa de la libertad americana, once individuos de tropa y marinería y quedaron heridos treinta y tres, incluido el propio Almirante y el Teniente Grenfell. Cochrane recibió un culatazo que lo arrojó al bote, donde se golpeó duramente con un tolete que le entró en la espalda junto a la espina dorsal.

Luego, al recuperarse y volver a subir a la fragata enemiga, fue herido de un bayonetazo en el muslo derecho. Esa sangrienta acción, en que los españoles

sufrieron la baja de ciento sesenta hombres en un abordaje que no duró más de un cuarto de hora, es uno de los más brillantes laureles de la corona de glorias de la Marina de Chile. Ríndasele, pues, el homenaje perenne del recuerdo a esos bravos caídos en la defensa del pabellón de la Patria.

GUERRA CONTRA LA CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA

El 12 de enero de 1839, en la encarnizadísima acción de Casma, donde cuatro buques, la "Esmond", el "Arequipeño", la "Confederación" y la "Santa Cruz", los dos primeros de los confederados y los últimos de la División del Capitán de Navío don Roberto Simpson, combatiendo a tocapiños y haciendo un fuego infernal de cañón, de fusil, de granada de mano y empuñando el corvo en medio de una gritería incesante de ¡Viva Chile!, se rechazó con considerables pérdidas enemigas el abordaje planeado por el audaz corsario francés Juan Blanchet, Capitán de la corbeta "Esmond" y se logró así un triunfo espectacular al costo de relativamente pocas bajas, no obstante haber durado la acción cerca de dos horas. La "Confederación" tuvo seis muertos y seis heridos graves y la "Santa Cruz" dos muertos y seis heridos.

Pero esas víctimas consiguieron con su sacrificio, que Chile lograra en aquella época la conquista absoluta del dominio del mar.

GUERRA CON ESPAÑA

Previo a la acción de Abtao, mientras Williams Rebolledo alistaba el apostadero para hacer frente con la Escuadra aliada chileno-peruana, a los poderosos buques de la Escuadra del Almirante don Casto Méndez Núñez, aconteció un trágico hecho que costó varias vidas.

El 1º de febrero de 1866 fondeaba en el apostadero de Abtao el vapor "Lautaro" al mando del Capitán de Corbeta don Luis A. Lynch. Este era un buque que acababa de comprar el Gobierno al Perú. Se llamaba "Lerzundi" y estaba en un estado lastimoso, después de largos servicios. Pero como en Chile muchas ve-

ces ha primado la imprevisión, al encontrarse frente a la emergencia de la guerra con España, el Gobierno buscó afanosamente por todos los medios posibles, hacerse de buques para satisfacer sus necesidades de guerra, sin reparar comprar antiguallas desechadas. Ese buque, bautizado como "Lautaro", llegaba a prestar servicios a Abtao.

Williams necesitaba con urgencia ponerse en comunicación con el Gobierno y sin contar con otro medio que el vapor mencionado, preguntó a Lynch si se encontraba su buque en condiciones de hacer un viaje al norte. Lynch, siempre presto a cumplir cualquier comisión y no conociendo en detalle el estado técnico del buque de su mando, recién recibido, contestó afirmativamente, por lo que se le ordenó su alistamiento.

Cuando el "Lautaro" se hacía a la mar el 3 de febrero, hizo explosión una de sus viejas calderas, lo que ocasionó la muerte a siete hombres, hiriendo y mutilando a otros dos y, por último, causó tales destrozos en el casco que el buque quedó inutilizado.

GUERRA DEL PACIFICO

El primer combatiente que enrojeció las aguas del Pacífico con su sangre fue el Capitán de altos de la corbeta "Chacabuco" llamado Manzel, muerto en la primera acción de Pisagua, el 18 de abril de 1879, mientras se incursionaba con botes para tomar lanchas peruanas fondeadas cerca del muelle. Esta acción, que terminó en un bombardeo inútil de Pisagua, tuvo la baja mencionada y varios heridos amén de un considerable consumo de munición y combustible.



Si bien en Chipana no hubo muertos, en Iquique, los mártires de la heroica gesta del 21 de mayo de 1879, cubrieron de gloria las páginas de la historia Patria.

De los 16 Oficiales de la "Esmeralda", siguieron el camino de la inmortalidad siete, y de los 182 hombres de tripulación, murieron heroicamente por su Patria, 133 de ellos. No hubo heridos, sino contusos.

Allí era preciso morir o sobrevivir.

La gloria coronó con sus laureles a los siguientes Oficiales:

Capitán de Fragata, Arturo Prat Chacón.

Teniente 2º J. Ignacio Serrano Montaner.

Guardiamarina, Ernesto Riquelme Venegas.

Ingeniero 1º, Eduardo Hyatt

Ingeniero 2º, Vicente Mutilla

Ingeniero 3º, Dionisio Manterola.

Ingeniero 3º, J. Gutiérrez de la Fuente.

Acompañaron, entre los ciento treinta y tres héroes de la tripulación del glorioso buque, a su heroico Comandante, los siguientes: 2º Jefe de Guarnición, Sargento 1º Juan de Dios Aldea, Maestre de Víveres, León C. Claret; Despensero, Tomás Ruedas; Mayordomo, José Pereira; Carpintero 1º, José M. del Río; Ayudante de Condestable, Exequiel Avila; Maestre de Señales, Juan A. Carrasco; Capitanes de altos, Bajelio Bono y Jorge Jouguod; Marinero, Esteban Despots; Fogonero Alejandro Orvath; Cabo 2º, Crispín Reyes; Tambor, Gaspar Cabrales; Soldados, Arsenio Canave y Florencio Assencio. De los que saltaron al abordaje con Serrano: los marineros Santiago Romero, Agustín Oyarzún, Fogonero Francisco Ugarte; Timoneles Elías Aranguis y José Domingo Díaz y Grumetes, Santiago Salinas y Luciano Bolados.

En el desigual combate sostenido por la "Covadonga" contra el "Huáscar" e "Independencia" primero, luego con la "Independencia" y las lanchas que salieron del puerto a interceptarla y finalmente con la sola "Independencia", la gloriosa goleta entregó, incrementando la galería heroica de los muertos en acción, al cirujano Pedro R. Videla, a quien una bala del "Huáscar" le destruyó los pies, al Mozo Felipe Ojeda y al Grumete Blas Téllez que murió gritando: "¡Viva Chile!".

El Contramaestre Serapio Vargas, que en 1865 había ayudado a capturar ese buque, cayó herido en cubierta y murió

el 7 de junio siguiente. Quedaron heridos, además, el Guardián 2º, Federico Osorio; Fogonero, Ramón Orellana; Marinero 2º José Salazar y Soldado Domingo Salazar.



El 28 de agosto de 1879, mientras el "Huáscar" rastreaba el cable submarino en Antofagasta, el Comandante Aureliano Sánchez, de la Corbeta "Abtao", que se encontraba acoderada con espías y sin ningún movimiento, obedeciendo a su carácter impulsivo, le disparó dos cañonazos de 150 libras, provocando al Almirante Grau al combate. Se cruzaron los fuegos entre el "Huáscar" por un lado y la "Magallanes" y la "Abtao" y una batería de campaña, por el otro.

De resultas del cañoneo, la "Abtao" recibió un proyectil de 300 del "Huáscar" que penetró en el puente, donde se encontraba el Comandante Sánchez, quien escapó milagrosamente, y destruyó el piso, barandas y escalas, atravesando de parte a parte la chimenea. Además rompió la amurada de babor en seis metros de extensión y quebró las bitas de fierro, donde estalló, produciendo un incendio. Mató cinco hombres, entre ellos al Ingeniero 1º Juan Mery e hirió a otros siete. Una segunda granada penetró por estribor del palo mayor, atravesándolo de parte a parte e hizo explosión sobre la cubierta del combés, internándose en las carboneras de la máquina.

Este proyectil rozó el hombro del Teniente Policarpo Toro Hurtado, que dirigía un cañón de esta corbeta en reparaciones. Al término de su carrera la granada de 300 mató a cuatro hombres e hirió de gravedad a cinco y levemente al Teniente 2º Carlos Krug.

El Ingeniero Mery murió en esta acción al pie del cañón, el que se había ofrecido voluntariamente a servir, pues la máquina estaba fuera de servicio y no tenía nada que hacer en ella.



En el decisivo combate de Angamos, donde el Almirante Grau y sus oficiales legaron a la posteridad la página más

gloriosa de la Historia Naval del Perú resistiendo hasta el último a la enorme superioridad chilena, cabe destacar la irreparable pérdida del valiente y hábil Comandante del "Huáscar", Almirante don Miguel Grau Seminario y sus seguidores, el Capitán de Corbeta don Elías Aguirre; los Tenientes Diego Ferré, Melitón Rodríguez y Enrique Palacios. Se encontraron en el "Huáscar" 31 cadáveres y se hicieron 165 prisioneros. Según la lista de presentes que llevaba el Contador del "Huáscar", el buque tenía una dotación de 200 hombres, incluidos 22 oficiales. En consecuencia habría cuatro perdidos, que deben haberse ahogado cuando la tripulación empezó a arrojar-se al agua. Entre los prisioneros había 10 heridos y muchos contusos.

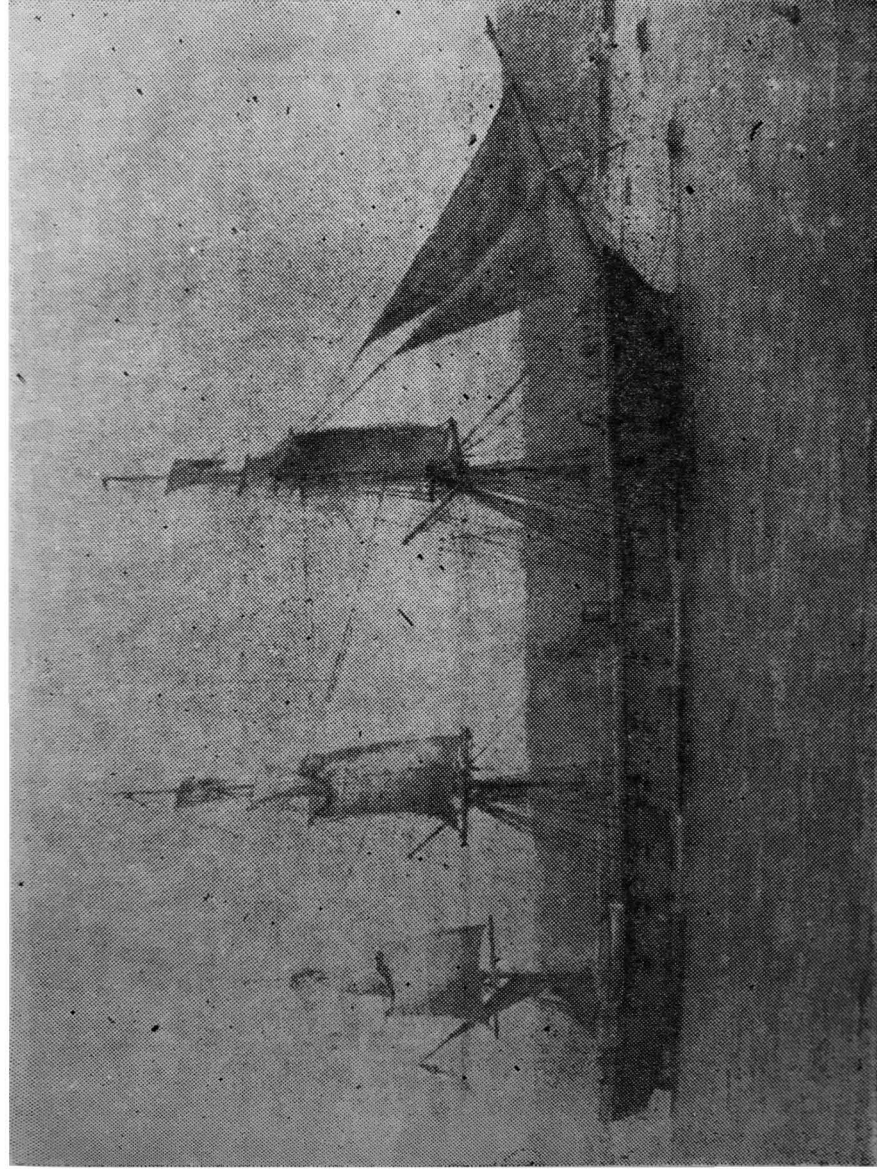
En el "Blanco" no hubo bajas ni deterioro alguno. En el "Cochrane" hubo un muerto y nueve heridos en el personal.



En el asalto y toma de Pisagua, el 2 de noviembre de 1879, en la segunda ola de embarcaciones cayeron gravemente heridos el guardiamarina del "Cochrane", don Luis Victorino Contreras y el Aspirante de la "O'Higgins" don Miguel Isaza, el primero destacado por su cultura y valiosos manuscritos legados y a quien Vicuña Mackenna consideró una esperanza para la Marina de Chile y el segundo, un joven Oficial ampliamente vinculado en el Ecuador, por ser nieto del General Flores, de destacada actuación en ese país.

A Contreras lo hirió una bala que le penetró de alto a bajo en el hombro derecho, fracturándole el hueso y, sin embargo, este valiente Oficial continuó al mando de su bote con admirable serenidad y entereza y cuando volvió a bordo, hasta subió sin ayuda la escala del blindado. Al día siguiente moría en la enfermería.

Isaza recibió un balazo en el estómago que lo atravesó de parte a parte y fue llevado moribundo a bordo de la "O'Higgins", donde murió ese mismo día.



La vieja y gloriosa "Esmeralda" de Prat.



En la misma acción de Pisagua resultaron heridos el Guardiamarina José María Villarreal, que mandaba un bote de la "Magallanes" y el Teniente 2º José María Santa Cruz, que mandaba uno de la "O'Higgins". De la marinería hubo 8 muertos y 16 heridos.



El bravo Comandante don Manuel Thomson, ávido de gloria, la que buscaba afanosamente y se le escapaba porque los mandos que había tenido no le habían dado la oportunidad de destacar aún más su ya reconocido prestigio, la encontró al fin el 27 de febrero de 1880 en Arica. Al mando del monitor "Huáscar", no quiso mantenerse como mero bloqueador del puerto, y sin siquiera tomar en cuenta si los dos cañones nuevos que se habían montado al "Huáscar" en Valparaíso le permitirían bombardear la plaza desde distancia, se acercó audazmente al alcance de los cañones de los fuertes. El enemigo aceptó en el acto esta provocación y disparó furiosamente contra el "Huáscar".

Poco después vio Thomson que venía un tren desde Tacna y quiso detenerlo a cañonazos. En la línea de tiro se mantenía el pesado y poderoso monitor "Manco Cápac", fortaleza flotante con cañones de 500 libras. Menospreciando con su audacia el fuego de las baterías y del monitor, Thomson penetró en ese sector de fuego y detuvo a cañonazos la marcha del tren.

Una granada enemiga hizo explosión cerca del cañón del "Huáscar", hiriendo mortalmente al Aspirante Eulogio Goicolea, levemente al 2º Comandante, Capitán Emilio Valverde y al Teniente 2º Tomás Pérez y matando a cinco hombres de tripulación e hiriendo a otros doce. El Aspirante Goicolea era cuñado de Ignacio Serrano.

Envalentonada la plaza con la granada acertada al "Huáscar", cuyos estragos suponía mayores, quiso intentar un nuevo golpe de suerte haciendo salir al "Manco Cápac" de su fondeadero.

Thomson le salió de inmediato al encuentro con el ánimo de pasar por la popa del monitor peruano y caer sobre él, al espolón, por la banda contraria a la que

llevaba una lancha con explosivos. Esta peligrosa maniobra, a 200 metros de las baterías de la costa, se hizo lentamente pues la máquina del "Huáscar" no respondió y el buque quedó parado a corta distancia del "Manco Cápac", el que acertó un proyectil de 500, medio a medio en el pecho del bravo Thomson, pulverizándolo.



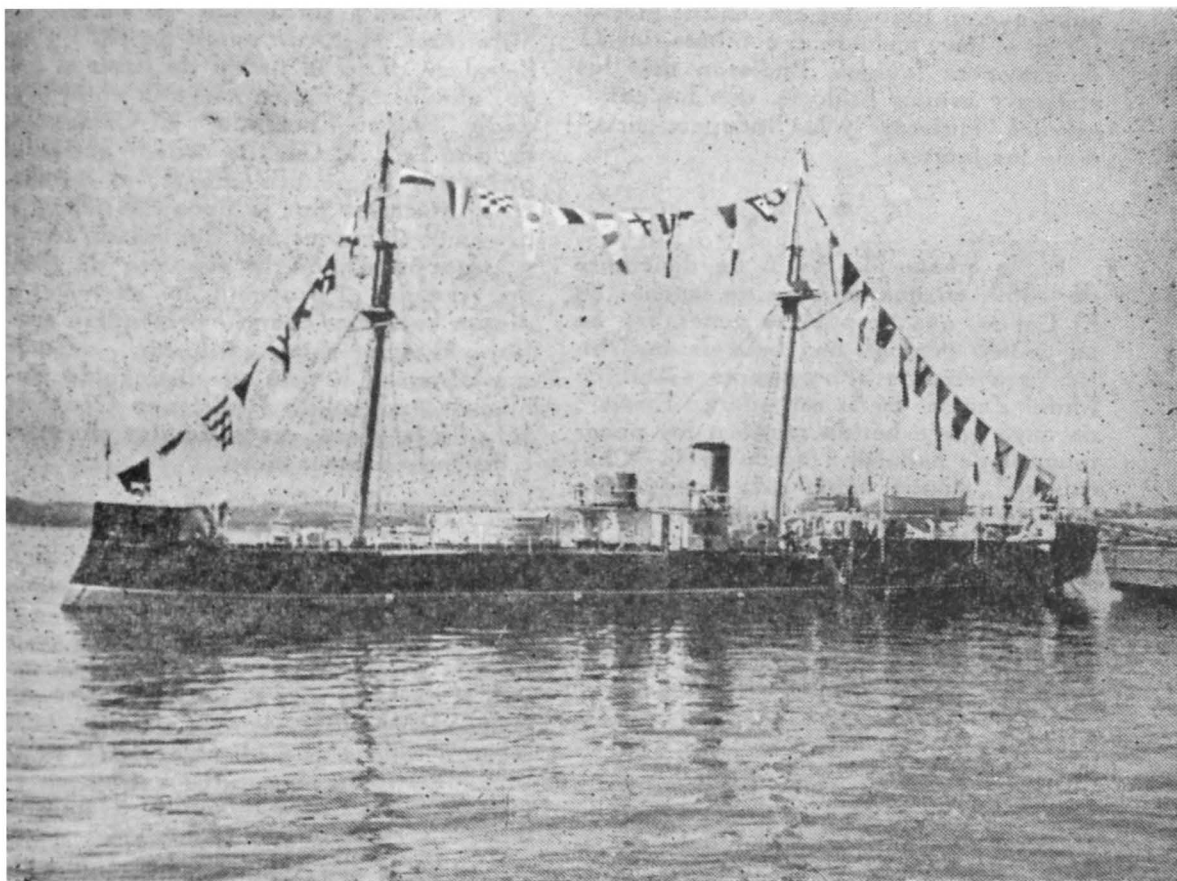
El 6 de junio, víspera del asalto de Arica, una granada del Morro chocó en el canto de una de las portas del "Cochrane" y al estallar incendió un saquete de pólvora con que en ese momento se cargaba el cañón, hiriendo y quemando a 27 individuos, de los cuales murieron posteriormente 9.



En las acciones de lanchas en El Callao, el 25 de mayo de 1880, la Torpedera "Janequeo", al mando del Teniente Manuel Señoret, en el combate que sostuvo con la lancha peruana "Independencia", al mando del Teniente 2º José Gálvez, hijo de aquel Ministro que pereciera tan heroicamente en el combate del 2 de mayo de 1866, sufrió la pérdida de dos fogoneros muertos y uno herido, a causa del torpedo de mano o granada que le arrojara el Teniente Gálvez sobre cubierta, mientras la "Independencia" se hundía por la acción de un torpedo colocado a quemarropa por Señoret. Este sacó una leve herida en la cara. En la "Guaco'da", al mando del Teniente Luis A. Goñi, que acudió a su encuentro, hubo un aprendiz a mecánico mortalmente herido por la acción enemiga. En resumen, 3 muertos y dos heridos.



Al hundirse el transporte "Loa" el 3 de julio de 1880 por la acción de un brulote enemigo en El Callao, arrastró consigo, en cinco minutos en un terrible remolino, a 118 hombres, entre ellos al Comandante Guillermo Peña, los Guardiamarinas Luis Oportus, Juan E. Fierro y Manuel Huidobro y los Ingenieros Emilio Cuevas y Samuel Shearer.



El Monitor "Huáscar" en su baradero en Talcahuano, luciendo empavesado completo con motivo de un aniversario nacional.

Algunos meses después, el 13 de septiembre de 1880, la gloriosa y querida goleta "Covadonga", verdadera reliquia chilena, se fue a pique en Chancay víctima de un artero brulote. Perecieron su Comandante Pablo de Ferrari y 31 tripulantes.

En estas dos catástrofes, causadas por humana imprevisión, se perdieron más vidas que en todos los encuentros gloriosos en el mar, incluido el combate del 21 de mayo en Iquique. Pudieron más los arteros y astutos brulotes, que los cañones del "Huáscar" y la "Independencia" o de los fuertes.



En la amanecida del 6 de diciembre de 1880, en una refriega de lanchas en El Callao, que después se generalizó en un tiroteo general, una bala de fusil hirió gravemente al Aspirante Antonio Morel Zegers, de la torpedera "Fresia", de cuya grave herida murió a los pocos minutos de hallarse a bordo de la "Chacabuco", donde había sido conducido. Cuando la "Fresia" se dirigía hacia la "Chacabuco", fue alcanzada por una granada de 70 libras que perforó su popa de babor a estribor y al estallar, fuera de los destrozos materiales causados, mató al timonel Adolfo Núñez e hirió al Capitán de altos Juan Cárdenas.



Durante los repetidos bombardeos a la dársena de El Callao, el día 11 de diciembre de 1880, el cañón del "Angamos", después de varios disparos, desapareció, y sólo quedó el anillo de los muñones. El cañón afortunadamente no ex-

plotó, sino que se cortó en el tubo inferior de acero y se partió en dos cayendo ambos trozos al mar. En este accidente perdió la vida el destacado Teniente, Tomás Segundo Pérez, así como el hombre alza. Hubo además dos heridos.



Por último, terminada la batalla de Miraflores, el 15 de enero de 1881 y habiéndose dado la orden de cesar el fuego, quedó una coliza cargada en el blindado "Blanco Encalada". El Comandante, don Luis A. Castillo ordenó extraer el proyectil. Lamentablemente, al introducir el atacador por la boca del cañón, el proyectil se comprimió demasiado fuerte, y puso en acción la espoleta de tiempo. Al sacar el proyectil, los sirvientes se dieron cuenta y cuando pretendían arrojarlo al agua, hizo explosión dejando mortalmente herido al distinguido Teniente 2º, Avelino Rodríguez González, Jefe de la pieza, matando dos sirvientes e hiriendo a otros siete.



Del rol de casos fatales que hemos señalado en la Guerra del Pacífico en el mar, podemos decir que en poco más de un año y medio que duró la guerra naval, le costó al país la muerte de 23 oficiales de Marina, algunos de los cuales legaron toda una tradición, y 318 hombres de tripulación, todos caídos en el cumplimiento de su deber y a quienes rendimos emocionado homenaje.

Las bajas que señalan los investigadores podemos resumirlas en la siguiente relación:

	Muertos	Heridos	Total de bajas
Bombardeo de Pisagua, 18-Abril-1879	1		1
"Esmeralda" en Iquique, 21-Mayo-1879	140		140
"Covadonga" en Iquique, 21-Mayo-1879	4	4	8
Combate nocturno en Iquique, 10-Julio-1879		4	4
"Abtao" en Antofagasta, 28-Agosto-1879	9	12	21
Combate de Angamos, 8-Octubre-1879	1	9	10
Toma de Pisagua, 2-Noviembre-1879	10	18	28

	Muertos	Heridos	Total de bajas
Combate de Arica, 27-Febrero-1880	7	14	21
Combate de Arica, 6-Junio-1880	9	18	27
Combate de Torpederas en El Callao 25-Mayo-1880	3	2	5
Naufragio del "Loa" en El Callao, 3-Julio-1880	118	.	118
Naufragio de la "Covadonga" en Chan- cay, 13-Septiembre-1880	32	.	32
Combate de torpederas en El Callao, 6-Diciembre-1880	2	1	3
Cañón del "Angamos" en El Callao, 11-Diciembre-1880	2	2	4
Cañón del "Blanco" en Miraflores, 15-Enero-1881	3	7	10
TOTAL	341	91	432

Del total de heridos, algunos muy graves fallecieron días después de las acciones que dieron motivo a sus heridas, de quienes lamentablemente no se ha dejado mayor constancia, pero todo hace presumir que el número de víctimas fue mayor de lo señalado.

★

GUERRA CIVIL DE 1891

En el cañoneo que hubo de soportar el "Blanco" proveniente de los fuertes de Valparaíso, el 16 de enero de 1891, el buque recibió un impacto de un cañón de 210 milímetros del fuerte "Valdivia" que, junto con causar numerosos destrozos materiales, hizo explosión en un mamparo que separaba la batería del entrepunte, donde dormían 40 hombres. De estos resultaron 6 muertos instantáneamente, 3 más heridos mortalmente y otros 3, de alguna gravedad.

★

En la tenaz y heroica defensa de la Aduana de Iquique que hiciera el Capitán de corbeta Vicente Merino Jarpa contra las tropas gobiernistas del Coronel Soto, hubo 27 muertos y 22 heridos en las fuerzas de marinería de los revolucionarios y 80 soldados de baja en las fuerzas del Gobierno. Entre las bajas de Merino

Jarpa figuraban los Tenientes Melitón Gajardo y Jorge Pacheco, que quedaron heridos.

★

En el hundimiento del "Blanco" en Caldera, el 23 de abril de 1891, por un torpedo del "Almirante Lynch", perdieron la vida 11 Oficiales y 171 hombres. Además, el Secretario General de la Escuadra, don Enrique Valdés Vergara. Perecieron el Ingeniero de cargo del buque, don Benjamín Trehwela y los siguientes Oficiales: Contador 3º don José M. Guzmán; Cirujano Boza; Ingeniero 2º Narciso Silva; Ingeniero 2º Cleto Ríos; Aspirante Soto Aguilar; Ingeniero 3º Jenaro Santa María; Ingeniero 2º Amador Navarrete e Ingeniero 3º Carlos Garceaux. Todos ellos murieron como consecuencia de la explosión a las cuatro de la mañana e inmersión subsecuente del buque. Pero, además, hubo otras víctimas y ellas fueron las que participaron activamente en la defensa del blindado.

Cuando se respondió al ataque de las torpederas con artillería de tiro rápido, éste fue contestado por los buques atacantes. Así, mientras el "Lynch" sufría numerosas averías y se producían algunas bajas en su dotación por el fuego de ametralladoras que recibía, logró varios impactos certeros en el blindado. Entre ellos, un tiro de granada que mató al Te-

niente don Jorge Pacheco Blanco y barió con todos los sirvientes de un cañón de estribor. Era el mismo Teniente que cayera herido en la valiente defensa de la Aduana de Iquique.

Cabe hacer notar que el Comandante Fuentes, del "Lynch" era concuñado con el Ingeniero Trehwela. Las circunstancias de la guerra pusieron un nuevo tinte de amargura y dolor en dos familias estrechamente ligadas.



Finalmente en la batalla de Huara, librada en la Provincia de Tarapacá el 20 de mayo de 1891, perdió la vida el teniente 1º Juan Williams N., hijo del Almirante Juan Williams Rebolledo.



CAIDOS EN TIEMPO DE PAZ

De éstos, la página necrológica de la Marina exhibe centenares, pero sólo nos limitaremos a citar algunos:

En 1846 fue asesinado por una flecha de un indígena el Teniente Tomás Barragón, en la bahía de York en la zona de Magallanes. El hecho ocurrió durante los trabajos hidrográficos y de exploración que desarrollaba la Marina en la zona patagónica.



Terminada la revolución del General Cruz en 1851, y vuelto el Gobierno del Presidente don Manuel Montt a la normalidad, se produjo en Punta Arenas un hecho delictuoso altamente condenable por su crueldad y atrocidad. Este fue el motín del Teniente de Ejército Miguel José Cambiazo, hombre carente de moral y despreciable ante la sociedad, quien por una venganza personal contra el Capitán Gabriel Salas, Jefe de la Guarnición de Punta Arenas, sublevó a ésta, se tomó el cuartel y derrocó al Gobernador de Punta Arenas, el Capitán de Fragata don Benjamín Muñoz Gamero, hombre de ilustración superior, gran profesional y marino de mucha reputación y experiencia en la zona de los canales.

El Comandante Muñoz Gamero pudo escapar de Punta Arenas en la esperanza de alcanzar la barca norteamericana

"Florida" que había llegado al puerto. La salida del Gobernador produjo en Cambiazo una furia indescriptible, acompañada del miedo de ser denunciado, por lo que resolvió matar a Muñoz Gamero. Hizo quemar medio pueblo y saquear la casa del Gobernador, se apoderó de la barca "Florida" y luego de un mercante inglés "Elisa Cornish", matando al Capitán del "Elisa Cornish" y al hijo del armador de este bergantín y luego al armador de la barca "Florida".

Luego logró detener a Muñoz Gamero que regresaba herido por una lanza india con el sacerdote Acuña que lo acompañaba y los hizo fusilar, conjuntamente con el hombre que le había comunicado su presencia. El cadáver de Muñoz Gamero fue quemado posteriormente en una pira.

Así se extinguió la vida de uno de los más valiosos hombres que produjo la Marina, tanto en el aspecto profesional como en el de hombre de ciencia.



El 3 de agosto de 1855 en Valparaíso hizo explosión la santabárbara de la barca "Infatigable", presumiblemente por alguna chispa producida en pólvora suelta del piso del departamento, pisada por los zapatos de quienes entraron a él a estibar las cargas. Con la explosión voló completa la popa hasta cerca del palo mayor. Toda esa parte del buque se incendió y el fuego alcanzó al velamen de ese palo y jarcia, que se había cazado para secarlo, el cual se consumió en pocos instantes, extendiéndose el fuego hasta la cocina. Cuando empezaban a arder los demás palos, el buque se hundió en 15 brazas de agua. Entre las víctimas de este desastre hubo que lamentar la pérdida de los Tenientes 2º Tomás López y Desiderio García Videla, los soldados de la Brigada de Marina José María Bastías y Francisco Cárdenas, el Timonel Lorenzo Frías, el cabo 2º de Infantería de Marina Cornelio Quiroz, el Soldado Apolinario Arenas, el Marinero 1º Ambrosio Catalán y el Grumete Nicolás Espinoza.

El Comandante del buque, Teniente 1º don Luis Lynch (hay algunos historiadores que dicen que era el Teniente 1º don Julio A. Lynch, pero nos atenemos al nombrado en el parte oficial del Co-

mandante General de Marina) y el Macastre de víveres Barril, salvaron milagrosamente: el primero, con la dislocación de un pie y todo el costado derecho quemado y parte de la cara y el segundo, gravemente herido en la cabeza. Además, resultaron heridos graves otros tres tripulantes.



Otra tragedia que llenó de dolor a la Institución por la trascendencia del hecho fue el naufragio del vapor "Cazador", que se estrelló violentamente en el roquerío de Punta Carranza, 18 millas al sur de Constitución a las ocho de la noche del 30 de enero de 1856, en circunstancias que llevaba a bordo tropas de Ejército y pasajeros con familias que conducía de Talcahuano a Valparaíso, que sumaban 501 personas, incluidos los 70 hombres de la dotación del buque.

La colisión fue tan recia y el hundimiento del buque tan rápido que el Comandante, don Ramón Cabieses no pudo efectuar maniobra alguna para zafar el buque y dio la orden de arriar los botes y abandonarlo.

Como el buque era un vapor de ruedas de casco de madera, su proa se destrozó y comenzó a entrar el agua a raudales, inundando el buque en pocos minutos.

Percieron en el siniestro 458 personas, entre pasajeros, tropa y marinería, logrando salvarse sólo 43. Murieron todos los Oficiales del buque, entre ellos el Teniente 1º Roberto 2º Simpson, hijo del Almirante Roberto Simpson, que era el Oficial de Guardia en el momento del siniestro y quien se dejó caer a la cámara de Oficiales por un cubichete para luego encerrarse en su camarote, y pagar así con su vida la culpabilidad que le cupo.



En los primeros meses del año 1859 los bergantines "Meteoro" y "Pizarro" mandados respectivamente por los expertos marinos don Martín Aguayo y don Francisco Hudson, se hallaban en comisión de servicio en el Estrecho de Magallanes y, después de terminado su cometido de dejar víveres en la colonia, procuraron regresar ambos buques al Pacífico, por la vía del oeste. Mas, los vientos contrarios los obligaron a tomar la ruta del Cabo de Hornos.

El mal tiempo que tomó a estos buques degeneró en un temporal huracanado, con olas gigantescas, que tuvieron al "Meteoro" a un paso de su pérdida, pero que, sin embargo, logró sobrellevar y salir del mal tiempo extremadamente averiado. Del "Pizarro" nunca se supo nada. Se perdió con toda su gente a bordo y con él un Oficial de Marina de excepcionales virtudes y cualidades profesionales.



En mayo de 1905 los cruceros "Presidente Pinto", mandado por el Capitán de fragata don Arturo Whiteside Toro y "Presidente Errázuriz", al mando del Capitán de Fragata don Carlos Plaza se encontraban en el sur del país estudiando la mejor ubicación de las diferentes estaciones de telegrafía sin hilos en las costas patagónicas. De regreso al norte, el "Pinto" recaló en Quellón para aprovisionarse de carbón. Terminada la faena, el 26 de mayo, al zarpar en medio de una densa neblina, el crucero se varó en los bajos de Velahué. El choque fue tan violento que se produjo el naufragio del buque. No habiendo posibilidad alguna de reflotarlo, se desembarcó toda la dotación y el Comandante Whiteside, uno de los más distinguidos jefes de la Marina de Guerra, por sus brillantes condiciones como hidrógrafo, científico y profesor, así como por sus condiciones personales y alta ilustración, víctima de su propio pundonor y delicadeza, se suicidó. No pudo sobrevivir al naufragio y en la lucha de ideas y sentimientos que debió levantarse en su alma por aquel desgraciado suceso, fue más fuerte su sentido del honor y empuñó el arma con que se quitó la vida. La Armada perdía así un buen crucero y a uno de sus más esclarecidos Oficiales. La tripulación fue rescatada por el "Condell" y algunos escampavías.



En el desgraciado accidente del "Casma" el 12 de septiembre de 1911, ocurrido después de presenciar el tiro de combate de la Ecuadra, murieron esta vez en actos del servicio, varios jóvenes cadetes de la Escuela Naval. Al ser arrastrada la lancha que conduciría a los cadetes a tierra hacia las palas de la hélice

del transporte, ésta destrozó a la embarcación cayendo los cadetes al agua. En cuestión de segundos perdieron la vida los cadetes Alfredo González Echeverría, Luis Barrientos, Manuel Rodríguez, Federico Gutiérrez y Oscar Lavín y el fogonero, Moisés Gac que se fue a pique con su lancha.



El 17 de diciembre de 1912 ocurrió un accidente doloroso en que resultaron víctimas dos jóvenes Guardiamarinas de 1ª clase y dos marineros. Con el objeto de cumplir requisitos para el ascenso, los Guardiamarinas de 1ª clase señores Guillermo Ilabaca, L. Fidel Alviña V., José A. González y Arturo Venegas V. pidieron autorización para efectuar una triangulación y sondaje cerca de Las Torpederas, en Valparaíso. El cumplimiento de este requisito demandaría cuatro días y una vez cumplido, quedarían en condiciones de ser trasbordados a la Escuela de Artillería que funcionaba en Talcahuano, a bordo del crucero "Blanco Encalada".

Para ello ocupaban las primeras horas del día embarcándose en un bote que les permitía acercarse bastante a la costa. El día 17 el bote fue arrastrado hacia las rocas, en tales condiciones que se volcó y, no obstante los esfuerzos hechos por las personas que desde tierra presenciaban el angustioso espectáculo, murieron los Guardiamarinas José Antonio González Echeverría y Arturo Venegas y los Marineros Arias y Meza. Como puede apreciarse, en un lapso de un año, perdieron la vida en el mar, dos hermanos, primero el cadete Alfredo González Echeverría en el accidente del "Casma" y ahora el Guardiamarina José Antonio González E.



El 19 de junio de 1919 en la comisión hidrográfica que dirigía el Comandante don Hipólito Marchant se extravió el grumete Julio Baeza en la isla Lennox, lo que produjo la natural alarma siendo buscado y rebuscado inútilmente durante todo el día. Al caer la noche, un grupo de Sargentos, guardianes y avezados marineros solicitaron al Comandante del "Zenteno" autorización para arriar un bo-

te, a pesar del mal tiempo declarado y dirigirse a la isla Lennox en busca del infortunado grumete Baeza.

El Comandante Marchant autorizó la expedición y los nueve voluntarios partieron en rebusca. Resistieron todo el día y la noche sin dormir, explorando diez horas, con temperaturas de varios grados bajo cero, cruzando terrenos pantanosos cubiertos de nieve y soportando las inclemencias de un fuerte temporal. Mientras tanto, el "Zenteno" alumbraba la isla con sus proyectores.

Al alba del día siguiente encontraron al Grumete Baeza, debilísimo, exánime, pero vivo. Se había hundido en una tembladera encubierta por una frágil capa de nieve, que lo llevaba más y más al abismo mientras más esfuerzos hacía por zafarse, por lo que optó por quedarse quieto, sumergido en aquellas aguas semicongeladas que lentamente lo aprisionaban.

Al requerirse al "Zenteno" ayuda médica, se despachó al escampavía "Yáñez", al mando del Teniente 1º don Rodolfo García Bouquet, que hábilmente sorteó los escollos y logró rescatar a los expedicionarios. De pronto el "Yáñez" informó que traía un hombre muerto. Todo el mundo creyó que sería el Grumete Baeza, pero ante la sorpresa general, se supo que el caído era el Marinero 2º Ildefonso Ormeño Bravo, que con gran porfía había solicitado ir en auxilio de su compañero Baeza, con quien mantenía estrecha amistad.

Ormeño, obedeciendo a sus nobles impulsos, se mantuvo toda la noche en la línea de búsqueda, siendo el que encontró a Baeza. Pero el esfuerzo había sido superior a sus condiciones físicas y, extenuado, entregó su vida por salvar la otra, la de su compañero.

Una islita pequeña, frente a Caleta Lennox, llamada "Ormeño", rinde justo homenaje a este héroe anónimo del mar.



Otra gran tragedia llevó nuevamente el luto a la Institución el 6 de julio de 1928 con motivo del hundimiento del transporte "Angamos" cerca de Punta Morguilla, al sur de Lebu. El buque llevaba a bordo 269 personas, entre tripulación y pasajeros y hacía el viaje de

Puerto Montt a Valparaíso. En la noche de la fecha señalada, por una avería del timón quedó al garete en medio de un fuerte temporal del noroeste, que lo arrastró a la costa y lo estrelló en las rocas, donde se hundió con gran rapidez. Los botes, repletos de náufragos zozobraban inmediatamente por el golpe de las olas o apenas desabracados se daban vuelta, luchando en vano sus tripulantes por salvarse y pereciendo todos sepultados por las aguas.

En esta desgracia sólo salvaron siete hombres. De los 262 ahogados sólo se logró rescatar 83 cadáveres; el resto desapareció con el buque. Los Oficiales murieron todos y ellos eran: Comandante, Capitán de Corbeta Ismael Suárez; Teniente 1º Alberto Pérez Canto; Teniente 2º Fernando Vega; Guardiamarinas de 1ª clase Humberto Romo y Luis Plaza; Teniente 1º Ingeniero Miguel Acevedo; Guardiamarina de 1ª clase Ingeniero Osvaldo Rodríguez; Teniente 2º Contador Alberto Arancibia y Guardiamarina de 2ª clase Contador Raúl Campos.



No pasaría un año de la tragedia del "Angamos" cuando otro buque de la Armada rindió tributo al mar. Esta vez fue el transporte "Abtao", al mando del Capitán de Corbeta don Francisco Acosta Silva, distinguido y aventajado oficial.

El buque se dirigía al norte llevando un cargamento de carbón. En la mañana del 16 de julio de 1929, cuando navegaba a la altura de la desembocadura del río Rapel, fue sorprendido por un violento temporal que le causó la rotura de los guardines del timón. Todos los esfuerzos del personal para poner en servicio el gobierno a mano resultaron infructuosos, quedando el buque sin gobierno y atravesado a la mar. Olas enormes azotaron su costado y luego se produjo la inevitable catástrofe: el buque, incapaz de resistir a causa de haber embarcado enormes y bravías olas, cuyo volumen de agua fue demasiado grande para que pudiera escurrirse, se fue al fondo del mar con toda su tripulación.

Hubo un solo sobreviviente que fue capaz de resistir las largas horas de angustia en desesperada lucha con las olas embravecidas, el Guardián 2º Enrique Araneda Valenzuela.

Murieron aquí 6 Oficiales y 36 hombres. Los seis Oficiales caídos en ese aciago día fueron: Capitán de Corbeta don Francisco Acosta Silva, Teniente 2º Pedro Lynch Santa María, Guardiamarinas de 1ª clase Pilotos Juan Mancilla Elgueta, Luis Pérez Guzmán y Roberto Aquiles Figueroa Navarrete y Oficial de Mar de 2ª Clase Pedro Segundo González Figueroa.



Estando el destructor "Hyatt" al ancla en Tocopilla, ocurrió el 14 de agosto de 1942 un accidente de proporciones, en circunstancias en que el Cabo 1º Torpedista, José Avelino Bastías Contreras y el Marinero 1º Torpedista, Pedro Antonio Ramírez, ambos de la dotación del buque, revisaban espoletas de bombas de profundidad en tubos de prueba. Lamentablemente, por un error, un detonador estalló violenta e inesperadamente, e hirió de muerte a los dos servidores antes mencionados.

Como consecuencia de este accidente fueron heridos también, pero levemente, el Comandante de la Unidad, Capitán de Fragata señor Santiago Barruel y el Teniente 2º señor Sergio Vattier Baños.



Quiso el destino que la fragata "Lautaro", después de haber efectuado cuatros viajes de Instrucción a Méjico y los Estados Unidos, llevando salitre, sufriera un lamentable accidente que constituyó uno de los más grandes siniestros marítimos en la historia de la Armada.

El 28 de febrero de 1945 navegando la "Lautaro" frente a las costas del Perú, en viaje hacia los Estados Unidos con su velamen hinchado por el viento, fue golpeada cruel y traidoramente por el destino, que transformó un viaje lleno de esperanzas e ilusiones en un drama que llenó de dolor al país entero.

Repentinamente se produjo un incendio en una bodega que, al poco, trocó a ese buque, mensajero de la cooperación y solidaridad de Chile al conjunto americano, en una hoguera inextinguible.

Disciplinadamente acudieron jefes, oficiales y tripulantes con decisión a sus puestos de zafarrancho para salvar el

buque; pero todo fue en vano. Asfixiados por el humo o quemados por el fuego, ofrendaron sus vidas en defensa de su buque el 2º Comandante, Capitán de Corbeta Enrique García González; los Tenientes Jorge Navarro Serrano y Rolando Froedden T.; los Guardiamarinas Luis Barahona, Roberto Paul, Mario Ossandón y Roberto Ugalde, el Suboficial Belarmino Cárdenas; los Cabos Ernesto Lange, Alberto Rojas y Jorge Gallardo; los Marineros Luis Márquez, Rudilberto Gatica, Alex Cornejo, Rigoberto Tapia y Tomás Bazáez; y los Grumetes Gustavo Parra, Manuel Arbulú, Luis Avendaño y Luis Campillay.

Total, veinte víctimas más, caídas en el cumplimiento del deber.



El 11 de marzo de 1951, en circunstancias que el acorazado "Almirante Latorre" se alistaba para salir del dique en Talcahuano, cuando se ponía en servicio el dínamo N° 1, hizo explosión el estanco colector de purgas de dicho dínamo, produciendo quemaduras de carácter grave al Subteniente Guillermo Klüsener Valdés; Sargento 2º (Mq. Mc.) Washington Parada Caviedes; Cabo (Mq.), Pedro Alvarez Silva y Cabo (El.), Jorge Fernández Fuenzalida. Las primeras curaciones les fueron prestadas en la enfermería del buque para luego ser conducidos al Hospital Naval de Talcahuano, donde todos fallecieron posteriormente a consecuencias de las graves quemaduras.



Pero a la Armada le quedaban todavía otras penurias que sufrir y donde nuevamente hubo de enlutar su pabellón. Una de ellas fue el naufragio del "Brito" que chocó en neblina, de noche, el 22 de octubre de 1952, contra los farellones de Quintero haciendo explosión su caldera. Sólo tres minutos duró la tragedia y el buque se fue a pique arrastrando 23 víctimas de las 27 personas que había a bordo.

La nómina de estos mártires del servicio de paz de la Marina es la siguiente: Subteniente Octavio Martínez Astorquiza, Sargentos Manuel Campos García, Gilberto Gaete Cabrera y Carlos Osvaldo Barrientos; Cabos Luis Alberto Salvo,

Guillermo Avila Medel, Raúl Aravena Coloma, Luis Silva Vera, Alcides Armando Tapia, Belisario Riveros Flores, Carlos Ossandón Alvarez, Carlos Hermann Vergara Stock y Osvaldo E. Soto; Marineros Guillermo Tolosa, Pedro Romero Sepúlveda, Mariano Alberto González Salinas, René Fuentealba Alvear, José Sereño Fuica, Mario Hugo Gaete y Gregorio Mercado Aguilera; Grumetes Julio Donoso Pérez y Enrique Toledo Ocampo.



La otra y más reciente tragedia marítima que experimentó la Armada fue el naufragio del escampavía "Janequeo" el 15 de agosto de 1965, ocurrido cuando auxiliaba al patrullero "Leucotón" en Caleta Lliuco, bahía de San Pedro, al sur de Corral.

Al quedar enredada la hélice en el remolque de alambre y garrear las cadenas con el fuerte temporal que azotaba la bahía, el "Janequeo" se fue contra la roca Campanario, donde se golpeó violentamente, despedazándose.

En esta tragedia perdieron la vida el Capitán de Fragata don Claudio Hemmerdinger Lambert, Jefe de la partida de salvataje enviada por la IIª Zona Naval para zafar al "Leucotón", el Capitán de Corbeta don Marcelo Leniz Bennet, Comandante del "Janequeo"; el Subteniente don Félix Nieto Prats y los Guardiamarinas Hugo Kromic Mayorga y David Tapia Meneses y 42 hombres de tripulación.

En este drama del mar se dieron casos de verdadero heroísmo. Ni el Comandante Hemmerdinger ni el Comandante del buque quisieron abandonar la nave y murieron estoicamente a bordo.

En la partida de salvataje que se organizó en el "Leucotón" se destacó el Marinero Mario Fuentealba Recabarren, quien salvó de la muerte a dos Cabos y al Teniente 2º señor Guillermo Aranda, que estaba sin sentido y semi-ahogado y luego, pretendiendo salvar más naufragos, su organismo agotado no resistió el esfuerzo y entregó su vida como un verdadero héroe de paz.

Actitud semejante le cupo al Cabo Leopoldo Odger Flores, quien había logrado salvar del "Janequeo" y, aun estando herido en un ojo, por un fuerte

golpe recibido a bordo y después de soportar, igual que sus compañeros la dura prueba que le imponía el mar y el viento, tuvo el suficiente valor y espíritu humanitario como para poner a salvo a un naufrago que se debatía en medio del fuerte viento y resaca. No satisfecho con eso, se lanzó nuevamente al mar y rescató otro hombre, en un tercer intento perdió la vida al igual que su compañero Fuentealba.

En esta terrible tragedia se repitió, una vez más, ese gesto de los marinos chilenos de hacer cuanto es posible, hasta el último momento, para mantener su buque a flote, para impedir su muerte, no por romanticismo, sino por el cumplimiento de su deber, con el más amplio sentido de responsabilidad, hasta llegar a la muerte si es preciso para salvar un patrimonio nacional confiado a sus manos.



A estos caídos al servicio de la Patria, debemos agregar aquellos que se inmolaron para hacer surgir una especialidad de la Armada, y ellos fueron los Oficiales de Marina que enlutaron a la Institución, en la Aviación Naval. El 3 de marzo de 1919, la Aviación Naval, aun cuando no estaba oficializada como tal, cobraba su primera víctima, con la muerte del Guardiamarina de 1ª clase don Guillermo Zañartu Irigoyen, quien, en compañía del Teniente de Ejército, don Manuel Espejo Pando, cayó en la Escuela de Aviación de "El Bosque", en un vuelo de ejercicios.

El infortunado Zañartu, que había logrado salir indemne, después de la caída, regresó corriendo hacia el aparato para salvar la vida de su compañero Espejo, quien, por no haberse colocado amarras de seguridad, sufrió un rudo golpe que lo dejó sin conocimiento. Tras vanos esfuerzos, el valiente Zañartu apareció entre los escombros en llamas, esta vez semi desnudo, desfigurado, hecho una antorcha humana y con el cuerpo convertido en una sola llaga viva.

Al ver la afluencia de público, Zañartu no pudo contenerse y con voz firme, sin demostrar dolencia física alguna, exclamó: "¡Saquemos a Espejo, que se está quemando. ¡Pronto!, ¡Pronto!" y tal co-

mo estaba se precipitó una vez más en medio de las llamas, tratando de alcanzar a Espejo. Pero todo fue inútil, pues el Teniente Espejo yacía carbonizado entre los restos del avión.

Socorrido por otros aviadores, Zañartu fue obligado a desistir de su propósito de salvar a su compañero. Se le proporcionaron ropas y por sus propios pies anduvo algunos pasos, cruzó una cerca de alambre y luego fue recogido por un automóvil que lo llevó a Santiago.

En la Asistencia Pública rehusó toda ayuda, exclamando: "Hay que ser hombre hasta el último", y se dirigió a su lecho de muerte.

Examinado por los médicos se encontró que no tenía piel y que sus piernas eran sólo dos huesos calcinados. Sin embargo, completamente lúcido, dio amplios detalles del accidente. Luego falleció.

A un hombre de ese temple no podríamos dejar de recordarlo con veneración y respeto.



El 25 de mayo de 1926, habiendo salido en prueba el hidroavión Avro Nº 3 recientemente reparado en Las Torpederas, piloteado por el aviador naval Piloto 1º don Agustín Alcayaga y el Suboficial Maquinista Electricista don Guillermo Hernández, se precipitó al mar en Valparaíso mientras desarrollaba una segunda vuelta de prueba. Ambos tripulantes encontraron una muerte instantánea.



El 4 de junio de 1942, mientras regresaba al puerto de Talcahuano el Teniente 1º aviador naval señor Federico Santa Cruz Aristegui, después de un vuelo de ejercicios en la Base Naval, el avión que conducía capotó al amarar, yéndose rápidamente a pique. El Teniente Santa Cruz ordenó a su radiotelegrafista que se salvara, apenas vio la gravedad del accidente y él, por haber quedado cogido en la cabina del piloto, no pudo zafarse del avión, y pereció por inmersión, ante la consternación de los asombrados expectadores que habían concurrido con la mayor rapidez en auxilio del avión. Este Oficial había hecho su curso de Aviación Naval en Pensacola, en los Estados Uni-

dos, junto con el Teniente 2º señor Hugo Bauer Portus, quien falleció allá, también víctima de un accidente aéreo.



Posteriormente, el 16 de marzo de 1955, la Armada hubo de lamentar la muerte de dos esclarecidos Oficiales, el Teniente 1º Aviador Naval don Oscar Pickering Lewin y el Teniente 2º Aviador Naval don Abel Campos Lira, quienes piloteando un avión Beechcraft, habían salido del aeródromo de El Belloto en dirección a Santiago a buscar al Ministro de Defensa que iría a pasar revista a Valparaíso.

Poco después de despegar, en los cerros del Alto del Puerto se produjo una intensa cerrazón de neblina y el avión, al parecer por habersele formado hielo en el carburador, no respondió a las ma-

niobras del piloto para tomar mayor altura y se estrelló violentamente con un cerro, perdiendo la vida ambos oficiales.



No están aquí todos aquellos miembros de la Armada que entregaron sus vidas en defensa de su Patria o en el cumplimiento de su deber, pero, al menos, hemos querido rendir un justo y respetuoso homenaje de recordación a aquellos hombres que generosamente ofrendaron sus vidas ante tan elevados ideales.

Todos ellos han dejado en la Marina, la huella de la responsabilidad y del cumplimiento del deber, huella que la Armada ha seguido y seguirá siempre, cualesquiera que sean las situaciones porque atraviere.



Rebusca infructuosa

Esto ocurrió en tiempos del Almirante don Jorge Montt, cuando el torpedo automático era un arma secreta cuya preparación para su empleo sólo podían presenciarla ciertos iniciados, parapetados entre lonas, porque así lo exigía la firma constructora.

Esta anécdota fue contada hace muchos años por un Oficial que estudió en Fiume, ya fallecido, y que fuera instructor de muchas generaciones en la especialidad de torpedos.

En una oportunidad zarpó de Talcahuano una de las antiquísimas torpederas a lanzar un torpedo de prueba. Llegado el momento se dio la orden de "fuego". Toda la dotación sintió el clásico ruido que produce esta arma al caer al agua desde el tubo lanzatorpedos. El buque cayó para ir en su seguimiento y estuvo horas y horas buscándolo, pero el torpedo no apareció por ninguna parte. Se hizo la revisión minuciosa de todos los registros, para ver si se había omitido alguna operación al prepararlo. Se interrogó uno por uno a todo el personal que intervino entre lonas. En última instancia, después de un día de rebusca, se procedió a abrir el tubo lanzatorpedos para revisar sus mecanismos y ¡Oh, sorpresa! Allí estaba el que se daba por perdido, inmutable. ¿Qué había sucedido, entonces, siendo que todo el mundo lo había sentido caer al agua?. Sencillamente que en esos preciosos instantes, el Ayudante de cocina había vaciado el chute por el mismo costado por donde debió hacerse el lanzamiento, que falló por atascamiento de las pestañas que trincan el arma en sus guías.

