

MARINOS ILUSTRES



EL VICEALMIRANTE DON LUIS GOMEZ CARREÑO

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade

Capitán de Navio (R.)

Academia Chilena de la Historia



AY HEROES de guerra y heroes de paz. No se necesita morir por la patria para consagrarse heroe, porque tambien lo es aquel varon ilustre y famoso por sus hazanas y virtudes, y ambas cosas puede lucir el vicealmirante don Luis Gomez Carreno, del cual procurare recordar algunas facetas de su vida ejemplar, basandome en pequenas biografias y recuerdos de algu-

nos viejos oficiales que fueron sus subalternos, en ciertos articulos publicados en la "Revista de Marina" y en biografos expertos, y no en una hoja de servidos formal emitida por la Direccion General del Personal de la Armada. Mi proposito es, pues, a traves de su vida de oficial de marina, destacar su figura de excepcion, su calidad humana, su hombra de bien y su extraordinariamente bien ganado prestigio por sus dotes de brillante profesional.

Nuestro personaje nació en Puerto Montt el 26 de enero de 1865, del matrimonio de don Luciano Gomez Perez y dona Carmen Carreno. Don Luciano era oriundo de Chiloe y luego de haberse radicado un tiempo en Valparaíso, había regresado al sur para desempeñarse como administrador de la Aduana de Puerto Montt. El futuro vicealmirante fue bautizado en la entonces viceparroquia de "Nuestra Señora de la Merced", en la actualidad la Parroquia matriz de Puerto Montt.

Años después, la familia regresó a Valparaíso, donde el niño Luis y su hermano Alfredo estudiaron en el Liceo principal del puerto, hoy "Eduardo de la Barra".

Llegó la guerra del Pacífico entre Chile, Perú y Bolivia. Cuando la pasión patriótica alcanzó su clímax después del inolvidable 21 de mayo de 1879, don Luciano Gomez, como funcionario de aduanas pasó a ocupar el cargo de contador de un transporte de la Armada. Estando en este puerto, el joven Luis, recién cumplidos los quince años, abandonó sus estudios para servir a su país. Dos veces se presentó como voluntario del Ejército, y en ambas fue rechazado. Buscó otra oportunidad, y logró embarcarse en un buque que llevaba tropas al norte. Su padre no le reprochó la dejación de los estudios y su hogar, sino que, por el contrario, al saber que estaba escondido en una bodega al zarpé, lo hizo buscar y fue encontrado.

Al ser llamado por su progenitor, este, en lugar de amonestarlo, le dijo: "¿Que te parece, hombre, que nos vayamos a pelear juntos"? Juntos ganaremos y volveremos triunfantes". Mas aun, su padre le consiguió se le nombrara "aspirante de la Armada", título que le fue conferido el 4 de octubre de 1880.

Con la nueva designación, el joven aspirante Gomez Carreno comenzó a una vida que habría de llenar muy cerca de cincuenta años dentro de la Armada de Chile, con situaciones donde demostró valor, habilidad marinera, alma y saber humanos, seriedad y espíritu de sacrificio e inmensa comprensión de los problemas ajenos.

En la Guerra del Pacífico estuvo embarcado en el "Huascar", "O'Higgins", "Blanco y Chacabuco", bajo las órdenes de Condell, Uribe, Montt y otros, quienes, a su modo, imprimieron en su alma juvenil

su vocación náutica, su decisión en la acción y una excepcional capacidad para mandar.

Todavía siendo un adolescente luchó lejos de su país, en tierras extrañas, como lo fueron Chorrillos y Miradores, entrando después en Lima con las victoriosas tropas de Baquedano. En la capital de los virreyes cumplió 16 años. Regresó con su padre, triunfante, a Chile.

El 4 de octubre de 1881 comenzó una segunda etapa de su preparación profesional: ingreso a la Escuela Naval, siendo un "veterano de la guerra", pero sin ninguna educación profesional necesaria para ser un verdadero oficial de marina. Estuvo en el plantel dos años, se graduó como guardiamarina y se embarcó en el "Blanco Encalada", que bloqueaba los puertos peruanos. Terminado el conflicto, el "Blanco" fue enviado a Inglaterra a completar aquellos detalles que se omitieron por el apremio de la guerra que se veía venir. Estando en esta misión, el guardiamarina Luis Gomez pasó a depender del Almirantazgo británico y fue embarcado en el "Iron Duke", acorazado de la Marina Real en el que navegó el Mar Mediterráneo y otras aguas europeas. Su permanencia en el "Iron Duke" le granjeó las simpatías británicas y fue la base de su prestigio en el extranjero. Trabajó amistad con oficiales subalternos que alcanzarían en el futuro gran figuración en el Reino Unido.

Cuando el "Blanco" terminó sus reparaciones, Gomez Carreno volvió a embarcarse en él y regresó a Chile. Ya llevaba en su manga un galón delgado, el de guardiamarina de primera clase. En su viaje, el buque pasó a Santa Cruz de Tenerife, donde embarcó los restos del vicealmirante Patrio Lynch Zaldívar, que esperaban allí su repatriación.

Siguió su carrera embarcado en varios buques de la Armada, como teniente 2º, bajo las órdenes de Luis Uribe, Policarpo Toro, Arturo Fernandez Vial, Arturo Wilson, Luis A. Goni y otros capitanes de esos tiempos. El año 1890 pasó a formar parte de la dotación de oficiales de la corbeta "Abtao", en viaje de instrucción al Mediterráneo, bajo el mando del capitán Alberto Silva Palma. Este viaje, que hizo época por su alto interés profesional y cultural, permitió a los oficiales del "Abtao" cono-

cer las islas de Santa Elena, Cabo Verde, Madera y Cadiz, Gibraltar, Montevideo, etc. para regresar a Punta Arenas, su puerto de partida al extranjero. All se tuvo conocimiento de la revolucion contra Balmaceda, v consultados los oficiales, estos se pronunciaron en favor del Congreso y siguieron al norte hasta Iquique.

Gomez Carreno se transbordo al "Huascar", al mando del capitán Luis A. Goni, y se encontro presente en los combates de la Aduana de Iquique, al mando de los botes y gente de desembarco. En marzo de ese año paso a "Blanco Encalada" y con las fuerzas navales colaboro al coronel Del Canto en la ocupacion de varios puertos. Hallandose en Caldera el 23 de abril de 1891, el "Blanco" fue hundido por un torpedo del "Lynch" y el teniente Gomez salvo con heridas leves. De ese puerto marchó a la ocupacion militar de Copiapo y luego fue nombrado comandante militar del transporte "Bo-Bo", en el que se dirigió a Iquique, donde se hizo cargo de la batería instalada en la isla Serrano. Presto servidos en Pisagua y viajo a Quintero con las tropas expedicionarias congresistas. Desembarco al mando de la seccion de artillería de marina y tomo parte en la batalla de Concon el 21 de agosto, en el encuentro con el fuerte Callao el 23 y en la accion definitiva de Placilla, el 28 del mismo mes.

En noviembre fue nombrado detall del cazatorpedero "Almirante Lynch", al mando de Vicente Merino Jarpa. All hubo un accidente en un tiro realizado en Mejillones. El capitán Gomez Carreno supo mantener la serenidad.

En 1895, siendo comandante del "Lynch", contrae matrimonio con dona Isabel Nicholls Thomas, llamada mas comunmente Lizzie. Con ella tuvo cinco hijos: Carmen Isabel, Luis Alfredo, Alfredo Guillermo, Carmen Luisa y Juana Carolina, los que, junto con su esposa, constituyeron su mas inefable dicha.

En esa época, mientras seguía su carrera normal, su personalidad recia a la vez que atrayente y sus cualidades profesionales sobresalientes comienzan a destacarse, y la jefatura de la Armada ve en al un hombre al cual se le pueden dar comisiones importantes y de confianza. De tal manera, el almirante Jorge Montt lo elige como ayudante para que lo acompañe en 1897 en una gira por Europa y los Estados

Unidos, donde conoció la organizacion de cada una de las Marinas de los países visitados, logrando enterarse de innumerables mejoras que podran introducirse en la Armada de Chile.

De regreso, fue enviado a la escuadra del almirante Juan M. Simpson, que se hallaba en pie de guerra, por el conflicto limítrofe con la Argentina en 1898. En 1901 se embarco en el crucero "Ministro Zenteno", que zarpaba al sur al mando del capitán Arturo E. Wilson, para cumplir la mision de asesorar al coronel Sr Thomas Holdich, arbitro de S.M.B. para la fijacion de límites entre Chile y Argentina. El mismo año, en el "Errazuriz" ejecuta los planos de laguna Lynch y ensenada Miraflores y luego explora el canal Cockburn, haciendo levantamientos, asistido por el "Toro", en el canal Beagle, Tekenika, bahía Nassau, estableciendo la necesidad de una comunicacion mensual con esas regiones, islas Navarino, Picton, Lennox, Nueva, etc., para prestar la ayuda del caso al gran número de expedicionarios aventureros en esas playas. Despues, el mismo año, Luis Gomez Carreno se traslado al "Zenteno" e hizo en el los planos de Quintero, Zapallar y Pabudo.

El 12 de julio de 1903 tomo el mando del buque-escuela "General Baquedano", como capitán de fragata, haciendo uno de los viajes mas memorables que desarrollara esta corbeta, en un crucero de circunnavegacion del mundo.

El buque salio de Coquimbo el 9 de septiembre de 1903 y regreso a Valparaíso el 12 de enero de 1905, cumpliendo dieciséis meses y tres días de activa instruccion marinera y profesional. La ruta consistía en cruzar el Cabo de Hornos, donde soporto un temporal furioso, recalar en las islas Falkland, continuar al Cabo de Buena Esperanza y desde all, con escala en Cabo Verde, seguir a Gibraltar y navegar el Mediterraneo, como una primera etapa. Esta fue cumplida cabalmente. Desde Gibraltar, la "Baquedano" paseo su bandera por Argel, Bizerta, Malta, Estrecho de Medina y Napoles. En Italia recibio ordenes de seguir, como segunda etapa, hacia la China. Para esto, volvio a tomar el Estrecho de Mesina y se dirigió a Alejandra y luego a Port Said, Canal de Suez, Aden, Colombo, Estrecho de Malaca, Singapore, Hongkong, Amoy, Shangay, Wei-Hai-Wei, Chafoo, Ta-

ku, visitando también Tientsin y Peking. Desde Taku el buque puso rumbo nuevamente al Japón, recaló en Chemulpo, Nagasaki, Shimoneseki, Kobe y Yokohama, en plena guerra ruso-japonesa.

De Yokohama el buque navegó a San Francisco de California y desde allí a isla de Pascua y Valparaíso, cumpliendo las 39.617 millas, dando la vuelta al mundo en medio de toda clase de tiempos, borrascosos y bonancibles y con grandes privaciones. Logró con esto un entrenamiento extraordinario en sus guardiamarinas y grumetes, demostrando su comandante una pericia singular y dejando recuerdos inolvidables de su caballerosidad, su excepcional cultura y su extraordinario don de gentes. Su permanencia en el Japón coincidió con una regata internacional de botes. Los chilenos aceptaron la invitación a participar y llegaron primeros a la meta, derrotando a los británicos, que eran los favoritos. Al dejar el Japón para continuar su viaje y pasar al costado del crucero británico, este despidió a la "Baquedano" con la tripulación formada y con la canción nacional de Chile.

Desembarcado de la "Baquedano", ya como capitán de navío y gozando de la estimación de superiores y subalternos, es nombrado Gobernador Marítimo de Valparaíso. Aun le tocó distinguirse nuevamente y dar nuevas muestras de su temple. En la noche del 14 de julio de 1905 en el puerto se desencadenaba un temporal tan espantoso que los vapores fondeados debieron encender sus calderas y salir a capear fuera de la bahía, situación que se ha seguido repitiendo no obstante el progreso obtenido en los años posteriores, gracias a obras portuarias en ese entonces inexistentes. En esa ocasión la barca alemana "Steinbeck" cortó sus amarras y su tripulación la abandonó dejándola al garete. En tan críticas circunstancias, el Gobernador Marítimo, comandante Gómez Carreño, partió como pudo a bordo y ordenó a su capitán, que se hallaba en las inmediaciones en un bote salvavidas, que se embarcara y asumiera nuevamente el mando de su nave, orden que no acató, motivo por el cual Gómez Carreño abordó el buque y, haciéndose cargo de él, consiguió con ayuda del capitán de corbeta Florencio Doble, piloto 2º Ernesto Caraccioli y práctico Augusto Schwendt, dejarlo amarrado al costado del

malecón. Al día siguiente la barca fue sacada a flote y remolcada para entrar al dique

La Dirección General de la Armada ordenó que se anotara en la hoja de servicios de los oficiales que habían tomado parte en el salvamento de ese buque su valerosa actitud con ocasión del siniestro.

Este hecho demuestra que tan distinguido comandante estaba constituido para afrontar los momentos en los cuales se requieren serenidad, fortaleza a toda prueba y, sobre todo, ascendiente. Otro caso de mayor severidad ocurrió desde el 17 de agosto de 1906, después del terrible terremoto que asoló la ciudad de Valparaíso, cuando fue designado por el Intendente como Jefe Militar de la Plaza, medida confirmada posteriormente por el Gobierno.

No obstante las medidas tomadas por el Intendente, don Enrique Larraín Alcalde, y los buques de la escuadra comandada en jefe por el contralmirante Basilio Rojas, el crucero alemán "Falke" y numerosos buques mercantes, el héroe indiscutible de las penosas jornadas que siguieron al violento remezón del 16 fue el comandante Luis Gómez Carreño, Jefe Militar de la Plaza, premunido de amplias facultades para obrar conforme a su criterio, por cuanto sus excepcionales cualidades de carácter y su probado espíritu militar eran sobradamente conocidos y, por lo tanto, era el hombre que Valparaíso necesitaba en aquellos momentos de grandes trastornos, desesperación y angustia. Su acción dinámica se hizo sentir de inmediato en la ciudad, y las prevenciones de orden, seguridad y protección que dictó comenzaron muy pronto a producir los mejores resultados. Actuó con una energía ejemplar y tomó medidas drásticas que aconsejaba la desamparada situación de los habitantes agrupados en carpas en las plazas y grandes avenidas o refugiados en los buques de la escuadra y mercantes. Se vio obligado a reprimir con la última pena el robo y otros delitos que en aquellas circunstancias hubieran contribuido a dar proporciones incalculables a la catástrofe.

Así ordenó alrededor de quince fusilamientos, triste y dolorosa medida, pero indispensable en aquella ocasión para reprimir los desmanes de una chusma desaprensiva y ávida de pillaje.

Instalo su cuartel general en una carpa en la plaza de la Victoria. Desde all inicio una labor incesante, ampliamente reconoc da por todos y que le valio un inmenso prestigio posterior. El Gobierno y las autoridades de Valpara so, en merito a los importantes servicios prestados en esta ocasion, felicitaron al comandante Gomez, aprobando su energica conducta en bien de la ciudad y sus moradores, mereciendo tambien que los Gobiernos de Francia y Portugal lo condecoraran con la Orden de Caballero de la Legion de Honor y Caballero de la Order Militar de Nuestro Senor Jesucristo, respectivamente.

El ano 1911 fue comisionado a Europa, para tomar el mando del acorazado "Valpara so", que se construa en Inglaterra, junto con su gemelo, el "Santiago". Pero iego ia Primera Guerra Mundial y ambos buques fueron requisados por el Gobierno britanico en 1914, junto con otros destructores en construccion, y Gomez Carreno regreso a Chile a dirigir la Oficina Hidrografica y en 1916 tomo el mando en jefe de la escuadra de evoluciones, con su insignia a bordo del acorazado "Capitan Prat".

En ese tiempo, los ministerios de Marina y de Relaciones Exteriores aprobaron la obra presentada por el capitan de navio Gomez Carreno y el capitan de corbeta Raul Rivera Blin, titulada: "Nociones de Derecho Maritimo para el uso de los oficiales de la Armada".

El 2 de enero de 1917 desembarco al ser nombrado Comandante en Jefe de la Division de Sumergibles, dirigiendose a los Estados Unidos a asumir su cargo. Alla ilegara poco despues el crucero "Chacabuco", que sera la insignia de esta division. El ya contraalmirante Luis Gomez Carreno, con su influencia y alto prestigio consiguio de las autoridades navales norteamericanas toda clase de facilidades para que los marineros chileros pudieran desempenar sus funciones con la expedicion necesaria. Estados Unidos estaba a punto de intervenir en la guerra europea y solo ora cuestion de semanas o meses para que entrara en el conflicto. Era, pues, imprescindible, apurar los preparativos de entrega de los buques. As, pocos das antes de la decision del gobierno de Washington de tomar parte en la guerra, los submarinos "H" enarbolaron nuestra bandera. Ello se hizo solemnemente el da 4 de julio do 1917, en New London, Connecticut.

Una vez completado el adiestramiento on Boston, la flotilla zarpo hacia Chile el 28 de marzo de 1918, con la insignia de Gomez Carreno en el "Chacabuco". Los seis submarinos clase "Holland", el "Chacabuco", donde venan en custodia tres millones de dolares en lingotes de oro, valor de ventas de salitre al Gobierno de la Casa Blanca, y et viejo transporte "Angarrios", que conducia en vagones para el ferrocarril de Arica a La Paz, hicieron escala en Hampton Roads, Lynn Haven, Charleston, La Habana, Nipe, Guantanamo, Kingston, Colon, Balboa, Santa Elena, Arica, Pisagua, Iquique, Mejillones, Taltal, Caldera, Coquimbo y Quintero, para fondear en Valpara so el 20 de julio. A su paso por el cabo Hatteras, esta flotilla resistio un temporal de tropico de extraordinaria violencia. El almirante Gomez Carreno, de pie en el puente, sin descansar ni dormir, tena los ojos y el corazon en cada uno de los barquitos que deba conducir a Chile. Su alta moral fue la gua de las tripulaciones de los submarinos, que, siguiendo las aguas del almirante, no economizaron sacrificios ni coraje frente al desencadenado huracan, furioso, asolador, que durante 24 horas castigo sin misericordia a todos los buques. El mar barra las cubiertas y en cada encabuzada el "Chacabuco" metia su canon de proa en el agua, mientras en sus camaros y entrepuentes eran arrastrados por el agua libros, cajones, cristaleria y loza destruidos. Al "Angamos" se le desestibaros en parte los vagones del ferrocarril y hubo de salirse de la formacion y seguir independientemente mientras buscaba la posicion mas favorable para trincar de nuevo tan pesada carga.

Fue una verdadera hazana hacer la travesia convoyando los seis pequenos submarinos.

El 26 zarpo a Talcahuano, dejando la division para ocupar la Direccion del Territorio Maritimo.

A principios de 1919 partio a los Estados Unidos y luego a Europa en comision del Ministerio de Relaciones Exteriores. Llevaba ademas orden de hacerse cargo de la jefatura de la Comision Naval de Chile en Londres.

Con este cargo fue designado para formar parte de la embajada especial ante el rey Jorge V de Inglaterra, que presidio Ismael Tocornal y que tena por objeto retri-

buir la visita que hizo a Chile Sr Maurice Bunson. El almirante Gomez Carreno se sento a la mesa real, en una invitacion personal de parte del monarca, lo que constituyo una muy destacada excepcion de la Corte en favor de Chile.

Represento el almirante Gomez Carreno al Ejercito y la Armada chilena en forma que merecio la calurosa felicitacion del embajador, por el tino y acierto con que desempeño sus funciones. El rey lo condecoro con la insignia de "Comendador de la Real Orden de la Victoria" y le asigno el titulo de "Sir".

Estando en Europa como Jefe de la Mision Naval, tuvo la inmensa alegria de ser nombrado Comandante en Jefe de la Escuadra, de esa escuadra chilena que se estaba acondicionando despues de haber sido devuelta por los ingleses terminada la Primera Guerra Mundial. Para ello el 1° de agosto de 1920 izo su insignia en el acorazado "Almirante Latorre", el mismo "Valparaíso" cuya construccion vigilo cuando se puso en gradas. Los demas buques eran los cazatorpederos "Uribe", "Riveros" y "Williams". A ellos se habia agregado el remolcador de alta mar y aguatero "Pilot Sibbald", adquirido con esos propositos, y el transporte "Angamos" enviado desde Chile.

El "Latorre" fue recibido por la Armada de Chile atracado al molo N° 8 del puerto militar de Devonport, vecino de Plymouth. Estaba amarrado entre los acorazados gemelos de la Gran Flota: "Valiant" y "Warspite". El almirante Gomez Carreno se hallaba en su camara, a popa como en todos los buques de esa epoca. Frente a ella quedaba un pequeno tangon donde se mantenía un seren. Un oficial britanico del "Warspite" regresaba a su buque poco antes de medianoche, con un notable zigzag, enormes desvos en su rumbo de recalada y balances pronunciados..., de tal suerte que cayo al agua a la altura del coronamiento del "Latorre". El almirante Gomez Carreno, aun vestido, oyo el chapoteo propio de un hombre caído desde el molo, ademas de ciertas interjecciones en un ingles no del todo depurado y, dando una vez mas pruebas de su caracter y decision, corrio a cubierta, paso por el pequeno tangon y, pese a sus años, bajo por la escala de cabos y se embarco en el seren. Des-

ato sus amarras, tomo los remos y, como el mas joven de los marineros, bogo hasta alcanzar al oficial ingles, que pese a que el chapuzon le habia orientado algo el compas, procuraba mantenerse a flote con grandes esfuerzos, por el peso de su ropa y zapatos. En la cubierta del "Latorre" se identifico como un teniente del "Warspite", el que, con sus ropas mojadas, aun no atinaba a comprender bien que le habia ocurrido.

Al día siguiente, un apuesto oficial, correctamente vestido, respetuosamente, se presento al almirante Gomez Carreno para expresarle, emocionado, sus mas cumplidos agradecimientos.

Debe dejarse constancia de que, no obstante que a unos cincuenta metros del sitio del accidente habia dos hombres de guardia en el portalon, el almirante no recurrió a ellos ni perdio un segundo en bajar al seren por la popa y, con esa iniciativa tan propia de su caracter, olvido su rango y su edad y actuó personalmente. Volvó a ser el almirante Gomez Carreno a dejar bien puesto su nombre.

Era el almirante un hombre comprensivo y humano. Una tarde de invierno, en que la nieve se deslizaba por los vidrios de la ventana en la pieza ocupada por un oficial de la escuadra enfermo en el pensionado de un hospital de Devonport, se presento el almirante acompañado del comandante del "Latorre", don Braulio Bahamonde Montana, en amistosa visita. El almirante exigió al enfermo tener confianza en la vida, no decaer en el animo, porque mas que los medicos y las medicinas podía el valor ayudarle a soportar los contratiempos, le cito casos suyos, despues del hundimiento del "Blanco" en Caldera y varios otros en que tuvo que luchar solo por su vida y lo estimulo a tal punto que su visita fue para el enfermo como si su padre hubiera ido a estrecharle la mano.

Y esto no termino allí. En contra de la opinion de los medicos acepto que el enfermo regresara a Chile a bordo del "Latorre", como se lo pedía el interesado, en vez de mandarlo a termas o sanatorios europeos. Posteriormente, cuando navegaba hacia Chile, en Tenerife vio a su enfermo que ya sala a cubierta; en San Vicente, lo vio de paseo en tierra; en Panama estaba bastante restablecido y al llegar a Valpa-

ra so termino su convalecencia en el Hospital Naval. Hasta alli llego el almirante Gomez Carreno a visitar a dos de sus oficiales enfermos. Cansado de subir a pie el cerro de San Juan de Dios, no tardo en expresarse con la mayor confianza y simpatía, hasta llegar a comunicarles a los enfermos que una vez que estuvo hospitalizado en ese mismo pensionado le haba propuesto matrimonio a la Madre Agustina, aquella bondadosa hermana de caridad que dedico su vida al cuidado de los enfermos de la Armada.

A bordo del "Latorre", al bajar cada mañana del puerto a su camara, pasaba por la enfermera de tripulacion, y secamente, como era su temperamento, dejaba a los enfermos algunas palabras de estmulo y proteccion. El día 18 de septiembre de 1920, en que se celebro a bordo del "Latorre" nuestro aniversario patrio en Devonport, el almirante Gomez Carreno se excuso ante los oficiales que lo festejaban para saludar primero a quienes se hallaban en la enfermera y all les invito a beber una copa por la patria lejana. Difícil es encontrar un hombre que comprendiera tan cabalmente la mentalidad de los chilenos al servicio de la Marina.

La noche antes de zarpar de Plymouth se declaro un fuerte temporal y la autoridad naval inglesa comunico a Gomez Carreno que, debido al mal tiempo, todo movimiento marítimo quedaba suspendido. El almirante contesto de inmediato: "He avisado a mi Gobierno que zarpo hoy y no enmendare mi rumbo", una respuesta elocuente que dejo perpleja a la autoridad marítima, la cual, para no crear una desagradable cuestion de poderes, prefirio no insistir y dejar que el almirante chileno se hiciera responsable de cualquier accidente que pudiera ocurrir, habiendo sido avisado de las malas condiciones meteorológicas y de mar reinantes. Despues, cuando llego a Panama, sus amigos ingleses felicitaron al almirante por su gesto.

Zarpo por fin de Plymouth, con destino a Tenerife, como primer punto de recalada de su viaje, para aprovisionarse, cuando yendo frente al golfo de Vizcaya recibio una orden de la Embajada de Chile en Londres de detener su viaje en espera de nuevas instrucciones. ¿Que haba pasado? Poco antes de zarpar de Inglaterra haba fallecido en el hospital de Devonport

un cabo fogonero a consecuencia de una caída al bajar la escotilla del panel de electricidad, accidente ocurrido ya pasados muchos días. El juez de Devonport, al recibir la documentacion sobre este caso la rechazo energicamente. Manifesto que ese hombre haba muerto en territorio británico y que la justicia del reino tena que conocer todos los detalles del accidente, para lo cual requer a las declaraciones del almirante chileno, el cual, con ese punto pendiente, haba zarpado de puertos ingleses.

No cab a gestion alguna que cambiara el dictamen del juez, y la escuadra, cumpliendo la orden de la Embajada, quedo navegando en círculos en espera del regreso al punto de partida u otra instruccion emanada de la autoridad superior.

Mas tarde, por el "Angamos", que haba postergado el viaje desde Plymouth, se supo que todo se arreglo gracias a la intervencion de dos sastres amigos de la oficialidad. Ellos publicaron en la prensa local que por ningun motivo pod a pensarse en una burla a la justicia británica por el almirante Gomez Carreno, quien era Comendador de la Orden de la Victoria (K.C. V.O.) y que como miembro de la mision del embajador extraordinario señor Ismael Tocornal haba compartido la mesa del rey en una recepcion privada, lo que desvirtuaba de hecho la suposicion en su contra. Esto influyo en el juez de Devonport, quien, reconociendo la muerte accidental del tripulante del "Latorre", la acepto y el problema quedo solucionado. Al cabo de varias vueltas, la escuadra recibio instrucciones de proseguir su navegacion. Dos sastres amigos haban conseguido mas que todas las influencias de nuestra embajada en Londres.

Terminado el incidente de la objecion del juez, la escuadra siguio a Tenerife, continuando a San -Vicente, Cabo Verde y Trinidad. Cuando estaba a pocos días de llegar a Trinidad, el "Williams" y el "Riveros" comprobaron que el carbon estaba a punto de agotarse y que con las existencias en carboneras corrían el albur de no alcanzar a llegar.

Naturalmente, este fue un duro golpe para la escuadra y especialmente para los ingenieros. Los animos se agriaron y el contratiempo haba que solucionarlo. Navegaban en la zona de los vientos alisios del NE., que frescos y constantes levantaban

un apreciable oleaje. El almirante ordeno alistar sacos de carbon en la cubierta del "Latorre" para entregarselos en la mar. Ordeno al "Riveros" atracarse a la banda de babor. Se alisto el acorazado para recibir al destructor y lanzarle los sacos. En esa epoca no se practicaba como hoy el abastecimiento en la mar y solo se hacia en puerto, de modo que haba un solemne silencio en el acorazado.

El destructor se aproximó a buena velocidad para no quedar a merced de las olas. Cuando estuvo paralelo al "Latorre" y a unos tres o cuatro metros de distancia, se pasaron las amarras entre ambas naves. El acorazado parecia un molo ante el oleaje; en cambio, el cazatorpedero, de solo 1.800 toneladas, suba y bajaba sobre el nivel de la cubierta, amenazando de un momento a otro quedar montado y hecho astillas. Una ola enorme separo ambos buques; las amarras se cortaron y la maniobra fracaso. No fue culpa del comandante del destructor, capitan Luis Escobar Molina; por el contrario, realizo el atraque con singular destreza y merecio los comentarios mas encomiasticos.

El almirante Gomez Carreno se ve a palido y algo nervioso. Quizas su orden fue indebida y la maniobra quedaba fuera de las posibilidades nauticas. Se animaron las conversaciones. El comandante del destructor haba maniobrado correctamente, pero mil hombres vieron que el atraque no era posible y algunos hasta llegaron a pensar que el almirante haba expuesto al destructor a despedazarse. ¿Que hara ahora?

Pero don Lucho era todo un jefe. No conocia la timidez ni perd a jamas su autoridad. El "Riveros" estaba ya lejos. Pasaron unos minutos y Gomez Carreno ordeno por senales: "Repita la maniobra". Nuevamente el "Riveros" puso proa al "Latorre" y una vez mas su comandante procedio con la mayor sangre fria, colocando su buque paralelo y casi tocando al acorazado. Volvieron a ponerse con destreza las amarras y por un instante ambos buques se mantuvieron unidos, pero vencio el oleaje y el "Riveros" fue arrastrado violentamente hacia atras, exponiendose a serias averas. La moral del jefe quedo as sellada. El primer fracaso no lo amedrento, por el contrario, posesionado de su papel y conecedor a fondo de toda clase de maniobras, fue sin duda el unico a bordo que

tena a plena confianza en sus ordenes y as dejo bien claro que no porque una tentativa fracasase debe desmoralizarse un marino de verdad.

Fue entonces necesario tomar a remolque al "Riveros" y al "Williams" y as seguir navegando hasta divisar las costas de Puerto Espana, capital de Trinidad. El "Uiibe" tena a carbon suficiente y siguio por sus propias maquinas. El ingeniero de cargo, Desiderio Gamboa, no sufrio como sus colegas las molestias de este percance.

La entrada al puerto con sus propios recursos confirmo las tradiciones de la Armada de Chile, que olvidando los pasados dias, se presento en un puerto extranjero en perfecta formación.

De Trinidad la escuadra siguio a Colon y Balboa, donde el "Latorre" entro al dique para carenarse. En Balboa se produjo un incidente entre el almirante y los proveedores del puerto. Estaba el buque listo para zarpar y solo quedaba un tablon entre el "Latorre" y el molo. En ese momento llegaron dos senores portando maletines para recibir el pago de las mercaderas compradas por el buque. El almirante lo encontro mientras suba al puente. Los comerciantes le explicaron al segundo comandante que, segun los reglamentos de Balboa, ningun barco pod a salir del puerto dejando cuentas pendientes.

El almirante, informado sobre estas exigencias, en circunstancias que todo haba sido acordado previamente con el cónsul de Chile, indignado les grito. "Esa insignia que Uds. ven alla arriba es ma y no de ustedes. Capitan, haga tocar "repetido" para salir de puerto. Que el cónsul de Chile pague las cuentas como está ordenado, y ustedes, señores, fuera de aquí".

Minutos después el "Latorre" movía sus máquinas y se hacia a la mar, dejando en el molo a los cobradores solitarios y espancados, mientras a popa la banda de musicos tocaba una alegre marcha de despedida.

Luego la escuadrilla pasó por Santa Elena, en Ecuador, y en Chile se detuvo en Iquique para arribar el 20 de febrero de 1921 a Valparaíso. Allí se transformó en una verdadera escuadra, pues se le agregaron los cruceros "CHiggins" y "Chacabuco" y dos submarinos. Los ejercicios los

realizo de preferencia en la zona de Coquimbo, pero normalmente hacia carbon en Coronel. AHI, a comienzos de 1922 habia fondeado para rellenar carboneras justamente cuando los obreros sostenan una huelga que se extendio por mas de cien dias, la mas larga registrada hasta entonces. La empresa minera se oponia a entregar carbon solamente al "Latorre" por la envergadura del buque y la falta de personal. El almirante llamo a su representante a la cubierta del acorazado, lo increpo seriamente y le dijo: "Si Ud. no entrega carbon a este buque, ocupo las instalaciones y procedo a la faena por mi cuenta". El gerente manifesto que en tal caso debia tambien entregar carbon a otras naves mercantes, pero don Lucho no acepto. Los obreros, que conocian al almirante y lo consideraban un hombre a quien no se podia desobedecer, suspendieron la huelga y trabajaron algunos dias, "solamente para darle carbon a Gomez Carreno".

Mas o menos por el año 1922 se instaló en el muelle de Valparaíso una gran balsa que servía para el atraque de las embarcaciones. Dicha balsa se mantenía sin ser cubierta por las olas, siguiendo las mareas sujeta por dos amantillos desde unas perchas de madera. Ocurrió que un día festivo el público se aglomero en la balsa para tomar los botes del "Latorre"; las amarras se cortaron y muchas personas cayeron al mar. Al llegar a esa hora al muelle, oficiales del "Latorre" quisieron intervenir llamando al habla a las embarcaciones del buque. Entonces, varios testigos se aproximaron a estos oficiales y con gran animación les manifestaron: "No se preocupen Uds., señores; ya estuvo aquí Gómez Carreño y lo arregló todo".

En efecto, ese día el almirante Gomez Carreno habia almorzado en el Hotel Ingles y desde la sala de lectura se impuso de lo ocurrido en el muelle. Corrió al sitio del accidente y luego de identificarse dirigió el salvamento de los caídos al mar; hizo venir ambulancias y todo siguió normal. La gente se felicitaba de su oportuna intervención. Salvo el inesperado bano de mar de algunos visitantes, se obtuvo el orden mas absoluto.

En 1922 el almirante dejó el mando de la escuadra y asumió el puesto de Jefe del Estado Mayor y luego, a mediados de año, ocupó la dirección de la Escuela Naval. A

finés de 1924 fue nombrado Ministro de Guerra y Marina en la Junta de Gobierno presidida por el general Altamirano e integrada por el almirante Nef y el general Bennett. Esta Junta se habia formado a raíz del movimiento militar del 5 de septiembre de 1924 que hizo dimitir al Presidente Alessandri. Desempenaba Gomez Carreno este cargo cuando el destino se torno en su contra y por algunas horas fue prisionero, junto al almirante Nef, en el Palacio de la Moneda, de quienes encabezaron el movimiento del 23 de enero de 1925, Bello Codesido, el general Dartnell y el almirante Ward, quienes restituyeron en su puesto al Presidente Constitucional. Ocurrió, en consecuencia, que un almirante de prestigio indiscutible pasara su 60º cumpleaños detenido, sin haber cometido ni siquiera la mas leve falta. La Armada logró imponerse y obtuvo la libertad de sus dos almirantes.

Gomez Carreno no era hombre para los ministerios santiaguinos. Su sitio estaba en el mar, sobre la cubierta de nuestros buques, donde paso su vida y donde siempre conto con el favor y la cooperacion de su gente. En la mar, don Lucho era el alma de la escuadra. Cada detalle que se cuenta de su pasado lleva el sello del chileno típico: altivo, audaz, afortunado y sobre todo, humano. Nunca hizo del rigor de la disciplina una tarea pesada. Puede decirse de él, recordando lo que se dijo de Collingwood, segundo de Nelson en Trafalgar: "Tena el don de hacerse querer, unido al talento de hacerse respetar".

El 5 de marzo de 1925 se le concedió su retiro absoluto de la Armada, con el grado de vicealmirante.

En noviembre de 1925, nuestro delegado en el plebiscito de Tacna y Arica, don Agustín Edwards, impuesto de continuos reclamos que recaían en las autoridades, consiguió del almirante Gomez Carreno, ya retirado del servicio activo, que aceptara la intendencia de Tacna.

A su paso por Antofagasta fue invitado al crucero "Chacabuco", donde, con asistencia de representantes del Ejército, se le ofreció una improvisada recepción de aprecio y respeto. Ese día, una delegación de tripulantes del buque soltó el honor de presentarle sus saludos. El almirante accedió emocionado. Cada uno de ellos exp

caba donde haba estado bajo sus ordenes, y varios le hablaron con lagrimas en los ojos. El condesable artillero Juan Gomez le recuerdo que en el viaje de la "Baquedano" alrededor del mundo el era capitan de altos de juanete. Cada cual expresaba en su lenguaje las epocas en que haba tenido el honor de conocerlo. Posiblemente fue a bordo de este crucero fondeado en Antofagasta donde el almirante Gomez Carreno recibio por ultima vez un saludo leal y sincero de "sus tripulantes". Al llegar a Tacna se le informo que ai d a siguiente habra que solucionar una i'jelga de panaderos. El nuevo intendente les aviso que los esperar a en la plaza de la ciudad y que all mismo tendran una solucion o un castigo. El gremio de panaderos acordo suspender la huelga; no era posible recibir as al almirante Gomez Carrero, autoridad que era un honor para la provincia.

Al ocupar su automovil, el chofer explico que pare poder entender las ordenes del nuevo intendente haba grabado en el volante dos flechas: una a la izquierda con la leyenda de babor y al otro lado la de estribor. El, como sargento de ejercito, no sabia su significado, pero ahora comprender a sin errores las indicaciones del almirante.

A fines de 1926 renuncio a su cargo y volvio a la vida privada, fijando su residencia en Limache y Vina del Mar, donde se le respetaba como una de las reliquias de las viejas tradiciones de la Armada.

Innumerables son los actos del ilustre almirante Gomez Carreno que merecen recordacion. Sin duda, fue uno de los mas genuinos chilenos al servicio del mar y de su patria; gano para el pas honores y privilegios; alcanzo posiciones en el extranjero al mismo nivel de los personajes mas connotados; sirvio a su patria con abnegacion y dejo un ejemplo elevado del sentido del cumplimiento del deber. Su presencia bastaba para inspirar respeto y confianza. Conquistó el mundo social en Chile y en el extranjero. Su simpatía personal era buscada por destacados personeros de la banca y del comercio, lo que no era comun.

En Gran Bretana era reconocido por su titulo de Caballero. Dominaba el idioma ingles y tuvo merecimientos como para compartir la mesa privada del rey, gracias a su distinguida personalidad. Sus condeco-

raciones le permitieron alternar con generales y almirantes británicos, franceses y portugueses, ganando para Chile distinciones que en mucho contribuyeron al exito de sus variadas misiones en el extranjero.

El almirante Gomez Carreno no clescuidaba detalles en materia de cortes a. Antes de la Navidad de 1921 pidio a su ayudante de ordenes que recordara a ciertos oficiales la obligacion social de enviar saludos al medico almirante del hospital de Devonport, al segundo comandante del "Canada" y a otros a quienes deb a deferencias personales.

Cuando en su camara se serv a un buen postre, ten a la gentileza de ordenar a su mayordomo que llevara una porcion a los oficiales de baja en la enfermer a. Estos gestos tan personales del almirante no parecían propios de su aparente terquedad, pero quienes fueron objeto de ellos desconoceran todo sentido de gratitud si los echaran al olvido.

Al cruzar por las calles nadie pod a mirarlo con indiferencia. Vistiendo uniforme o en ropa de civil, don Lucho ganaba a menudo una mirada de admiración o algunas palabras de respetuoso afecto. Popular hasta en las clases mas modestas, recibía los saludos de los abandonados de la fortuna. Sus hazañas, llevadas al campo de la fantasia, corr an de boca en boca entre las poblaciones de los puertos. El "Niño Lucho", "Don Luchito Gómez Carreño" estaba a tal extremo arraigado en el pueblo chileno y en sus tradiciones marítimas, que su recuerdo tardará mucho en desaparecer.

Tenía la arrogancia de un gran señor, la altivez de nuestro pueblo y el alma de los grandes patriotas. Por Chile, por su prestigio de marino, habría dado la vida cien veces y su grado de almirante y la insignia de sus buques los hizo respetar con vehemencia de patriota.

Son muy pocos los oficiales de la Armada que como el almirante Gómez Carreño han traspasado con su popularidad las íronteras de la institución para ocupar un sitio prominente en el alma de todas las actividades del país.

En efecto, Luis Gómez Carreño, desde el momento en que abandonó la Escuela Naval, se mostró como el aguerrido hombre de mar, como el oficial de decisiones

el caballero que en las horas de prueba arrojaba sus guantes y empunaba el catalejo, observando el horizonte erizado de peligros. Las proas de sus naves hendieron muchos mares y los soles de varios continentes fueron marcando en su rostro las huellas de bravas misiones de mar. Su tez morena, curtida por el sol y los flechazos de viento de aba mar, su mirada recia y decidida revelaban que dentro del marino vibraba un corazon bien puesto, una personalidad de excepcion.

Las velas de la "Baquedano" conocieron sus atinadas maniobras. Los tripulantes de la barca "Steinbeck" legaron a sus hijos, junto con el patrimonio, el recuerdo de este marino chileno que, en invencible arresto, salvo aquella nave de morir tragada por el mar.

La actitud energica y decisiva que adopto a raz del terremoto de 1906, cuando con su indomable caracter pudo reprimir el vandalismo en Valpara so, no sera nunca olvidada por los descendientes de quienes sufrieron las penurias de aquel cataclismo.

Y hasta para morir fue acerado y viril. En el camino de Vina del Mar a Quilpue

se produjo el accidente automovil stico que lo llevo a la tumba, no obstante la resistencia que su robusta naturaleza opuso a ser derrotado. Lucho a brazo partido para retener la vida que se marchaba. Su muerte, despues de una dolorosa agona, lleno de luto a la Armada, que ha conservado para el la admiracion y el respeto que han merecido sus valores mas preclaros.

El sitio del accidente esta marcado por un monolito, obsequio de los ex cadetes y oficiales de la Armada. De este modo, los viajeros que cruzan por ese lugar de triste memoria pueden imaginar como aquella existencia de roble, maciza como esos arboles del sur de Chile, se troncho fatalmente al tomar una curva pronunciada del camino.

Mas alla de la vida, el almirante quiso mostrar su carino invariable por su profesion. En su tumba del cementerio de Valpara so, iluminada por claraboyas de buques, donde yacen tambien su esposa y otros familiares, hay un epitafio muy significativo:

"Almirante Luis Gomez Carreno (enero 26 de 1865 - enero 6 de 1930). Fondeado sin novedad".

