

EL CRUCERO "O'HIGGINS" BAJO BANDERA CHILENA

Federico Thomas Cavieres
Capitán de Fragata (R) *

Introducción

NUESTRO país, que en las primeras décadas del presente siglo tenía la armada más poderosa de Latinoamérica, contando con una cantidad apreciable de cruceros, algunos de los cuales fueron pioneros en su tipo y sirvieron de modelo para la construcción de buques similares para las armadas de otras naciones, había ido disminuyendo paulatinamente su fuerza naval afectando gravemente la posibilidad de mantener a la armada nacional en el nivel que exige un país marítimo como el nuestro.

Fue así como en 1940, al ser dado de baja al crucero *Blanco Encalada* (II), la importante escuadra de cruceros y acorazados ya mencionada quedó sin cruceros y debió recurrirse a recuperar y modernizar el antiguo crucero *Chacabuco* (III), que tenía 42 años de servicios, para que éstos no desaparecieran del todo.

En 1945 sólo se contaba con el viejo acorazado *Almirante Latorre* y el vetusto crucero *Chacabuco*, más otras unidades como los destructores tipo "Serrano", tres submarinos tipo "O", cuatro tipo "H" y algunas unidades menores y auxiliares con largos años de servicio.

Adquisición de los cruceros "O'Higgins" y "Prat"

Ante esta desmedrada situación, durante

el Gobierno del Presidente don Gabriel González Videla y con el esfuerzo tesonero del Vicealmirante don Inmanuel Holger, el Congreso Nacional aprobó una ley que fue denominada Ley de Cruceros, la cual daba recursos económicos a la armada, provenientes de las ventas de cobre, para adquirir este tipo de unidades navales. Posteriormente dicho Oficial, actuando como Jefe de la Misión Naval de Chile en Washington, secundando al Embajador don Félix Nieto del Río, logró culminar las gestiones de compra a la Armada de Estados Unidos de dos cruceros tipo "Brooklyn", que estaban en la reserva.

El anuncio oficial del buen éxito de las negociaciones en Washington fue hecho por el Presidente de la República don Gabriel González Videla, a bordo del acorazado *Almirante Latorre*, el 20 de noviembre de 1950, durante el almuerzo que le fue ofrecido con motivo de haber concurrido a presenciar los ejercicios finales de tiro de combate de la escuadra. Esta noticia produjo gran satisfacción y regocijo entre los Oficiales y miembros de la armada, ya que con ello se cumplía un justo anhelo largamente esperado que venía a llenar las necesidades de nuestra institución, como asimismo muchos deseos y exigencias profesionales, ya que nos permitía ponernos a tono con los progresos obtenidos en las armadas más poderosas y modernas del mundo.

Dichos cruceros eran el CL 40 *Brooklyn* (el

* *Revista de Marina* expresa su sincero pesar por el fallecimiento, el 6 de marzo recién pasado, del Ilustre Colaborador en Grado Excelente, Capitán de Fragata don Federico Thomas Cavieres, quien privilegiara las páginas de nuestra publicación.

prototipo de la serie), que fue denominado *O'Higgins* de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 246 que lleva la firma del Presidente de la República don Gabriel González Videla, y el CL 43 *Nashville*, que fue rebautizado *Prat*. Ambos buques combatieron en la Segunda Guerra Mundial y tanto su tonelaje como su armamento fueron determinados por las condiciones del Tratado Naval de Washington de 1922, destinado a limitar los poderes navales mundiales. (Ver: "Limitación de armas", de Mario Barros, en *Revista de Marina* N° 3/1988). Los materiales empleados en su construcción fueron de óptima calidad y llamaba la atención el extenso uso del acero inoxidable, de muy alto costo, entonces como ahora.

Ambos buques tenían como armamento principal 15 cañones de 6" en cinco torres triples. Como armamento secundario antiaéreo: 8 cañones de 5" de doble propósito, 28 ametralladoras antiaéreas de 40 milímetros y 24 de 20 milímetros. Además, contaban con facilidades para llevar helicópteros. El desplazamiento estándar de ambos buques era originalmente de 10 mil toneladas, pero a toda carga pasó a ser de 13.943 para el *O'Higgins* y de 13 mil para el *Prat*. La diferencia se debía a que al ex *Brooklyn* le instalaron —para la Guerra de Corea— *blisters* de protección y le hicieron mejoras que aumentaron su peso.

Como se puede ver, los dos cruceros eran relativamente modernos en la fecha de su adquisición y como fueron sometidos a un acabado reacondicionamiento representaron un gran paso en la rehabilitación del poder naval chileno. Aunque no eran nuevos constituyeron una acertada adquisición por cuanto su valor de compra fue económicamente muy conveniente, ya que fue pagado sólo el diez por ciento de su valor original, es decir, alrededor de cuatro millones de dólares por cada uno. El contrato de

compra fue firmado en Washington el 9 de enero de 1951, en el Pentágono.

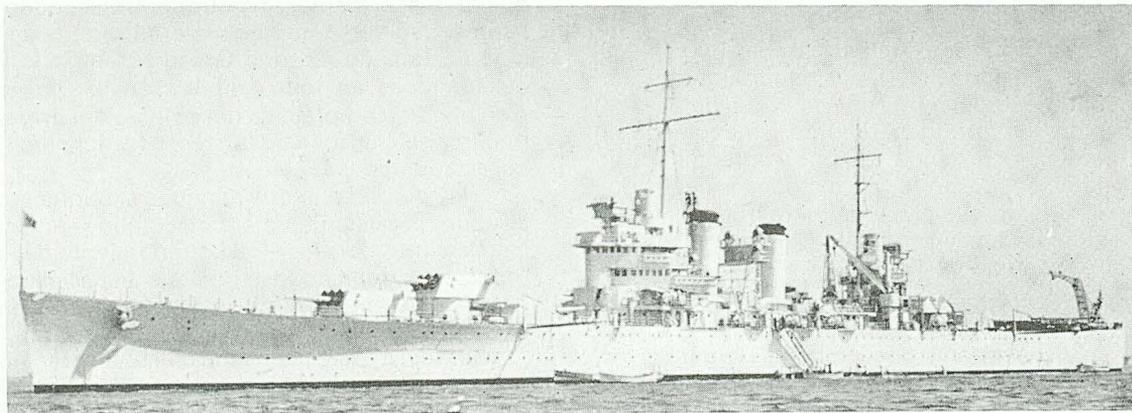
El primer comandante del *O'Higgins* fue el Capitán de Navío señor Donald Mc Intyre Griffith y el del *Prat* fue el Capitán de Navío señor Jorge Araos Salinas.

Reactivación y transferencia a Chile

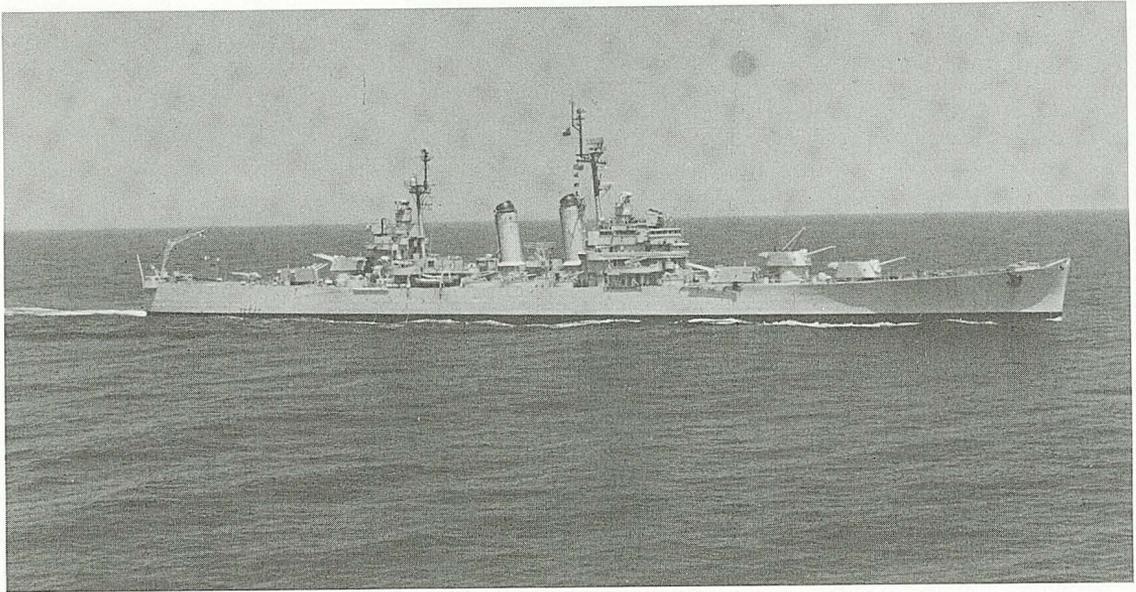
El *Brooklyn* estuvo inactivo desde el 30 de enero de 1946 hasta 1951, agregado al Subgrupo 2 del Grupo Filadelfia de la Flota de Reserva del Atlántico, fondeado y atracado al muelle 5 de dicha base naval, en Pensilvania, siendo sometido al proceso de conservación por deshumidificación, el cual permite que el buque conserve intacta todas sus condiciones operativas, pudiendo ser puesto en servicio después de varios años, lo que se consigue en forma rápida y económica. (Ver: "Conservación de buques en tiempos de paz", en *Revista de Marina* N° 6/1948, traducción de este autor).

Después de haber sido acordada la forma de efectuar los pagos y las condiciones de re alistamiento, comienzan a llegar por vía aérea a Estados Unidos, desde el 27 de enero de 1951, los primeros tripulantes chilenos integrantes de la dotación destinada a alistarlos y prepararlos para traerlos a Chile; todo esto en grupos de 3 a 5 Oficiales y de 10 a 30 hombres de mar, los que fueron instalados a bordo del transporte estadounidense *Adirondack*, el que abandonan en menos de una semana, que fue el tiempo que emplearon para dejar el crucero en condiciones de ser habitado, procediendo luego a trasladarse a él.

Como consecuencia del sistema empleado para conservar el buque, la tripulación chilena lo encontró totalmente impermeabilizado en sus interiores. El armamento de cubierta estaba protegido con fundas plásticas que lo aislaban



EL "BROOKLYN", EN 1940



EL CRUCERO "O'HIGGINS"

de la atmósfera. Todo el buque estaba sometido a la acción de deshumificadores automáticos, los que mantenían la humedad relativa y evitaban el deterioro de las estructuras y equipos. Todos los instrumentos, mecanismos y material desnudo estaban además recubiertos con grasa de conservación o pintados con una delgada película de un compuesto químico especial que evita la oxidación.

Cabe señalar que el 8 de febrero de 1951 el buque estableció su primera comunicación radiotelegráfica con la Central de Telecomunicaciones Navales de Santiago.

La tripulación continuó trabajando con esmero y celeridad, abriendo departamentos, poniendo de nuevo en servicio las calderas, activando sus turbogeneradores y maquinaria en general, recorriendo equipos y aprendiendo su operación, pasando con éxito las pruebas que permitieron que el buque fuera transferido oficialmente a la Armada de Chile, en Filadelfia, el 30 de junio de 1951.

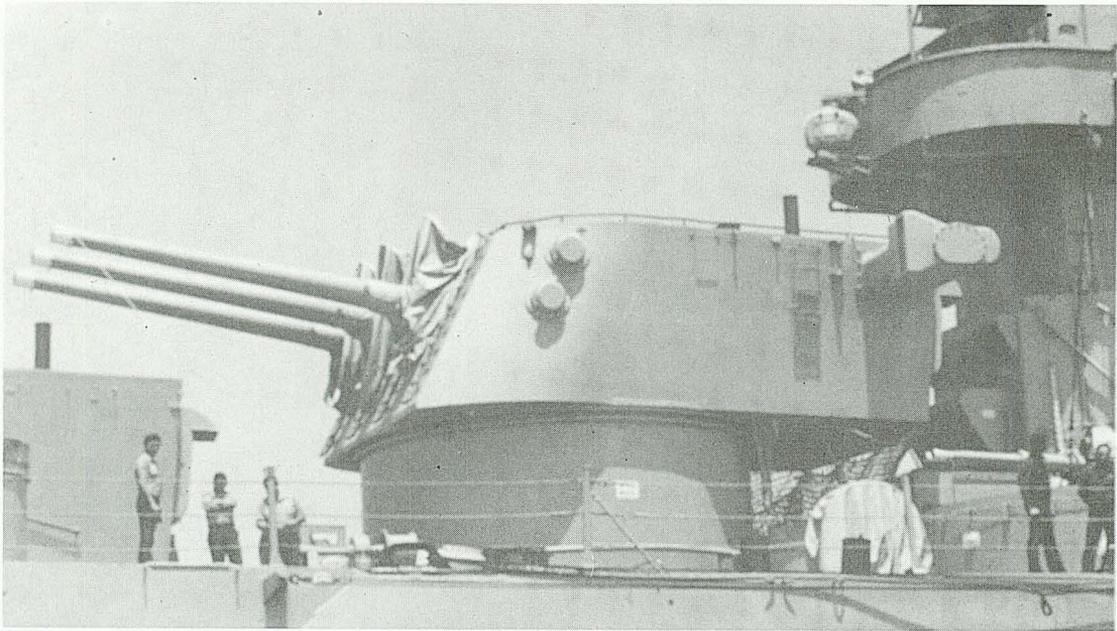
El *O'Higgins* fue recibido oficialmente por el Comandante en Jefe de la Flotilla de Cruceiros, Vicealmirante don Inmanuel Holger Torres, quien posteriormente recibió también al crucero *Prat*, cuando fue transferido el 21 de noviembre de 1951.

Zarpe de Estados Unidos y llegada a Chile

Completadas las reparaciones y una vez aprovisionado, el *O'Higgins* zarpó de Norfolk, Virginia, con destino a Valparaíso vía canal de Panamá, el 23 de agosto de 1951. El trabajo de reactivación, instrucción y entrenamiento en puertos estadounidenses demoró siete meses. Durante este tiempo quedó demostrada la capacidad profesional del personal de nuestra armada, que fue capaz de operar el buque desde un principio, manejando perfectamente la maquinaria, el armamento y sus controles, adaptándose rápidamente a un material varios años más adelantado del que teníamos en Chile y efectuándose con todo éxito las pruebas de río y en el mar, con práctica del empleo del armamento y su control bajo la presencia del personal estadounidense.

Hay que señalar que mientras el buque era alistado, paralelamente era efectuado —en las instalaciones de tierra— el entrenamiento de la tripulación, abarcándose diversas especialidades, tales como control de fuego, control de averías, calderas de alta presión, radares, etc.

El viaje a Chile fue hecho con una dotación reducida de 400 hombres y durante la navegación se continuó con el entrenamiento y preparación del personal.



UNA DE LAS TORRES DEL CRUCERO

En los primeros días de septiembre entró a aguas nacionales y el 5 de ese mes recaló a Iquique, donde la primera acción fue rendir honores a la memoria de los héroes, al pasar junto a la boya que indica el sitio en que se encuentra hundida la gloriosa *Esmeralda* de Prat. Desde dicho puerto continuó a Puerto Aldea, donde fueron recibidos los cañones de saludo, y el 9 de septiembre fondeó en Coquimbo, donde se embarcó el Presidente don Gabriel González Videla, quien participó en la navegación hasta Valparaíso, durante la cual fue demostrada una vez más la pericia y la preparación profesional que había alcanzado la tripulación del crucero, al efectuar durante seis horas una prueba de máquinas a todo poder, alcanzándose la máxima velocidad de diseño, es decir, 32,5 nudos.

A su arribo a Valparaíso, el día 10 de septiembre de 1951, el *O'Higgins* es recibido con un concierto de pitos y sirenas con que todos los buques surtos en la bahía dan la triunfal bienvenida a la nueva unidad, desde el momento en que su esbelta y gallarda silueta comienza a perfilarse en el horizonte. El país entero recibió alborozado al buque que de nuevo pasearía por sus costas el nombre del prócer inmortal, en reemplazo del viejo crucero acorazado que esperaba su enajenación en Talcahuano, habiendo terminado desde hacía tiempo su vida útil.

Cinco días después el Jefe de Estado visita de nuevo la nave, siendo acompañado en dicha oportunidad por Ministros de Estado, represen-

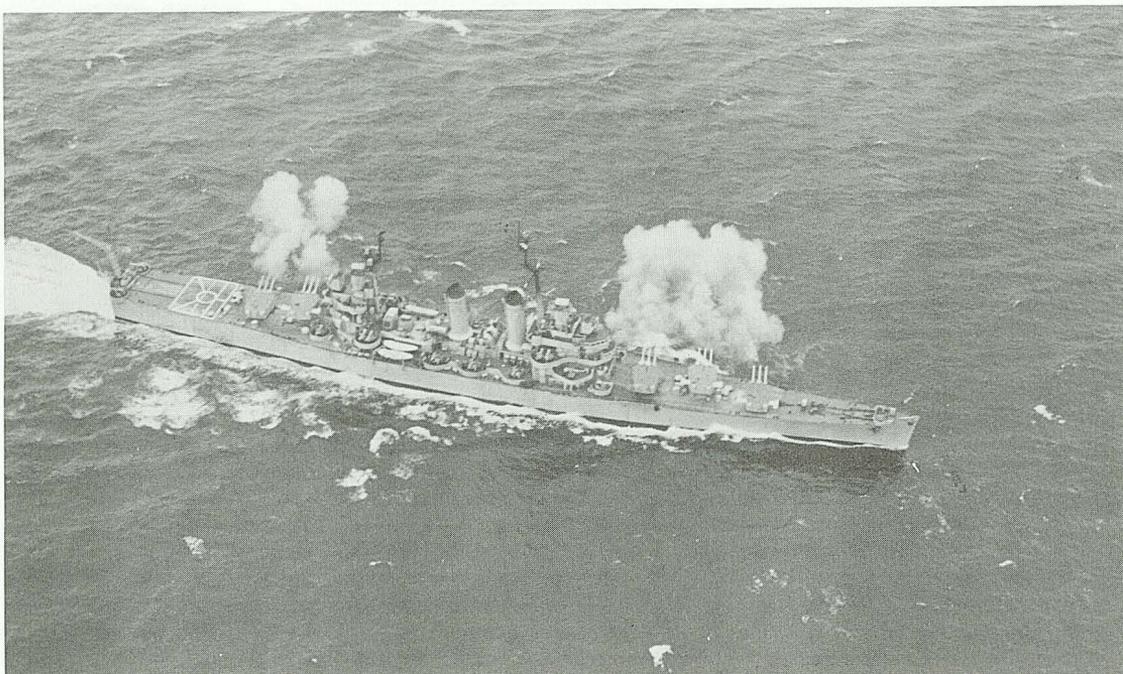
tantes de los poderes Legislativo y Judicial, autoridades civiles y militares de Valparaíso y el alto mando naval. A las 10.40 horas de ese día el crucero zarpó rumbo a alta mar con el propósito de efectuar un ejercicio de tiro demostrativo sobre un blanco remolcado por el transporte *Presidente Pinto*.

El 21 de octubre de 1951 el buque recibió su pabellón de combate, donado por la ciudad de Concepción en una emotiva ceremonia celebrada a bordo.

Desde su incorporación a la armada nacional hasta su baja del servicio, el *O'Higgins* cumplió una intensa labor en el desarrollo de las actividades que le son propias a toda nave de guerra, pero además prestó útiles servicios al país en diferentes oportunidades, en especial cuando momentos aciagos alteraron la vida ciudadana por diversas y lamentables circunstancias. A estos hechos nos referiremos en forma cronológica en los párrafos que siguen.

Cómo vieron al "O'Higgins" los que completaron su dotación

Al poco tiempo después de su llegada a Chile el *O'Higgins* completó su dotación y los que fuimos destinados a servir en él quedamos maravillados al conocer las características y posibilidades de este magnífico crucero, totalmente diferente a los antiguos buques de procedencia inglesa en que habíamos navegado.



EL CRUCERO "O'HIGGINS" DISPARANDO CON SUS TORRES

El material era excelente y nos impresionaba el enorme poder ofensivo, el buen compartimentaje y la gran capacidad y versatilidad de la planta propulsora del buque.

Los 15 cañones de su artillería principal, que podían ser dirigidos en forma automática siguiendo el radar de cualquiera de sus centrales de artillería, para disparar simultáneamente y dar con su andanada en el blanco elegido, eran algo digno de ser notado.

También, la batería antiaérea podía disparar siguiendo el radar de los directores, los que recibían la señal indicadora del blanco desde los radares de rebusca y podían continuar rastreándolo o siguiéndolo en forma automática. El fuego antiaéreo de estos cañones era complementado con el de las 28 ametralladoras de 40 milímetros y las 24 de 20, que cuando disparaban en la noche brindaban con sus trazadoras multicolores un espectáculo semejante a un festival de fuegos artificiales, similar a los fuegos pirotécnicos con que se celebra en Valparaíso la llegada del año nuevo.

Otro aspecto que llamaba la atención eran las numerosas antenas de los diferentes radares y equipos de contramedidas electrónicas, de variadas formas y tipos, las que confundían al que no era especialista en la materia; para poder identificarlas era necesario confeccionar

algún croquis con su disposición, indicando sus nombres y usos hasta lograr familiarizarse con ellas.

Todo era nuevo para nosotros. La Central de Informaciones de Combate con sus numerosos repetidores de radar, tanto de superficie como de rebusca aérea, y los *plottings* de superficie y aéreo que impresionaban al que los veía funcionar por primera vez, especialmente este último, que colocado en forma vertical y provisto de una iluminación especial que resaltaba el colorido de los variados lápices de cera con que iban marcando en él los diversos contactos o *raids* aéreos, era la *vedette* y por lo tanto algo que no podía dejar de ser mostrado a los visitantes importantes que a menudo recibíamos a bordo. Todo esto era manejado por personal provisto de teléfonos magnéticos —para recibir los diversos datos y órdenes— y por Oficiales que además usaban los numerosos equipos de intercomunicación electrónica para comunicarse en forma expedita con otros lugares del buque. El recinto, en el que se trabajaba en penumbras, estaba provisto de aire acondicionado.

Con respecto a las máquinas, aunque no eran tan modernas y complejas como las de los transportes *Presidente Errázuriz* y *Presidente Pinto*, se caracterizaban por su excelente cali-

dad y enorme versatilidad de operación, ya que tenía cuatro plantas de turbinas Parsons de 100 mil SHP que accionaban cuatro hélices que daban al buque una velocidad máxima de 33 nudos, cuatro turbogeneradores de 2 mil kw de capacidad total y dos plantas auxiliares con dos turbogeneradores cada una. Prácticamente todas las máquinas auxiliares estaban duplicadas y con los diversos circuitos de vapor vivo, vapor de descarga, agua de alimentación de calderas, lubricación, etc., dispuestos en forma de anillo con numerosas conexiones transversales provistas de válvulas de incomunicación, lo que permitía aislar las partes averiadas para continuar operando la maquinaria cuando se producía una falla o avería, siendo muy difícil que el buque quedara sin un servicio vital que le impidiera seguir operando.

Las seis calderas de vapor saturado y las dos destinadas a sobrecalentar el vapor producido por las anteriores estaban situadas en cuatro compartimientos estancos a proa de las turbinas principales y eran del sistema de vaso cerrado, para mantener la presión del aire necesario para el tiraje forzado de las calderas. Su poder evaporativo era tal que el buque podía navegar a 10 nudos con una sola caldera de vapor saturado, con sus cuatro máquinas principales en servicio y las dos plantas de condensación de los turboalternadores principales.

Algo muy importante era la Central de Control de Averías, situada en la parte más baja del buque, bajo la cubierta protegida, cuyas Partidas—distribuidas por todo el buque—eran controladas por ella. Esta central contaba con todos los medios necesarios para mantener la estanqueidad y estabilidad del buque, controlando escoras y cambios de asiento, achicando y contrainundando departamentos estancos, según fuera necesario, usando para ello los circuitos de achique e incendio con que estaba dotado el crucero, empleando —para tomar las decisiones necesarias— planes especiales que indicaban los efectos en la estabilidad y calados del buque que producía la inundación de sus diversos departamentos. Además, se contaba con procedimientos de emergencia para avería en las máquinas, lo que permitía comunicar e incomunicar calderas desde lugares remotos de ellas, como asimismo seccionar circuitos de vapor, alimentación y petróleo.

Con respecto a la habitabilidad, ésta era de lo mejor; había entrepuentes con literas para la tripulación y camarotes para Oficiales y Suboficiales. Los departamentos más importantes tenían aire acondicionado. Se contaba con una excelente enfermería, dentística y una sala o pabellón de operaciones quirúrgicas. Para la

preparación de los alimentos había buenas cocinas y una panadería, además de frigoríficos para conservar alimentos, máquinas para hacer helados, jugueras, cafeteras, etc.

Otros elementos destinados a mejorar el confort de Oficiales y tripulantes lo constituían la lavandería, la peluquería, zapatería, correo, cantina seca, bebedores de agua refrigerada situados en diversas partes del buque, buenos servicios higiénicos y baños con abundante agua fría y caliente para duchas y lavamanos. También se contaba con equipos para proyectar películas sonoras y para transmitir música.

Para producir agua dulce para la máquina y la bebida, el buque contaba con tres plantas evaporadoras de baja presión, de dos estados.

Para el mantenimiento y reparación de los equipos de ingeniería se contaba con una bien equipada maestranza o taller mecánico y con un taller de reparaciones eléctricas. Fuera de esto, los diversos cargos —como armamentos, electrónica, etc.— contaban con pequeños talleres para efectuar sus reparaciones menores. Estas labores eran facilitadas por el apoyo que suministraban los excelentes manuales de manejo y mantención de los diversos elementos y maquinarias del buque y de planos e historiales de la diversa maquinaria y equipos. Lo anterior era complementado con una completa dotación de repuestos y consumos, que estaban ordenados y catalogados de acuerdo al sistema usado en la Armada de Estados Unidos, el cual fue necesario adoptar en nuestra armada.

A primera vista el buque parecía tan complejo que el que llegaba a él por primera vez debía pasar a integrar la llamada División X, donde recibía instrucciones para familiarizarse con el compartimentaje del buque y sus sistemas generales y así obtener los conocimientos necesarios que le permitieran desempeñarse eficientemente no sólo en su cargo, sino que para cumplir funciones comunes en el buque, para lo que debía saber cómo funcionaban los otros departamentos y cargos del buque. Antes de asumir sus funciones a bordo, el nuevo tripulante debía aprobar el correspondiente examen en dicha División.

Incorporación del "O'Higgins" a la escuadra

El 22 de septiembre de 1951 el crucero *O'Higgins* se incorpora a la Escuadra, la que se encontraba al mando del Contraalmirante don Danilo Bassi Galleguillos, efectuando ejercicios en la región de Coquimbo-Puerto Aldea y a finales de año un crucero a Punta Arenas.

Rescate de los náufragos del "Brito"

El remolcador *Brito* se desempeñaba en la escuadra cumpliendo funciones auxiliares en la mar, aun cuando originalmente había sido diseñado para labores de puerto. Había zarpado de Los Vilos a Valparaíso al mando del Subteniente don Ramiro Frías Fernández, con el propósito de adelantarse a la escuadra —al mando del Contraalmirante don Rafael Santibáñez— que regresaría dos días después a este último puerto. En cumplimiento de su misión recaló a Papudo, donde se encontraba el resto de los buques, y ahí embarcó como pasajeros al Subteniente don Carlos Martínez Astorquiza, al Marinero cocinero Serafín Vera Fernández, de dotación del *O'Higgins*, y al Sargento de la Misión Naval de Estados Unidos en Chile, Foster Linwood Jarvis, todos los cuales tenían urgencia en regresar a Valparaíso.

A las 22.22 horas del día 22 de octubre de 1952, navegando en medio de una espesa cerrazón y con visibilidad nula chocó con rocas ubicadas al noroeste de los farellones de Quintero, dando un golpe tan violento que produjo una gran vía de agua que provocó la rápida inundación de los departamentos de máquinas y calderas, causando la explosión de ésta y destrozando la nave, que se hundió en menos de tres minutos llevándose consigo a muchas de las 27 personas que iban a bordo.

A pesar de todo, el comandante alcanzó a dar a medias la señal de auxilio, ya que no tuvo tiempo de indicar su posición geográfica. Dicha señal fue captada en forma inmediata por radioestaciones del crucero *O'Higgins* y de la Primera Zona Naval.

El jefe de la escuadra dispuso que las fragatas *Covadonga* y *Baquedano* iniciaran de inmediato una rebusca sobre la ruta más probable que habría debido seguir el *Brito* y ordenó al *O'Higgins* que se alistara para zarpar en busca del buque naufragado en el caso de que las fragatas no lograran localizarlo antes de las 23 horas.

Como tras de efectuar una prolija rebusca en toda la zona las fragatas no encontraron ningún vestigio del *Brito*, el *O'Higgins* zarpó a la hora dispuesta, estimando que si las fragatas no habían tenido éxito en las áreas rebuscadas existía la posibilidad de que el buque náufrago hubiese encallado en los farellones de Quintero, de acuerdo a la velocidad habitual que desarrollaba y al tiempo transcurrido desde que zarpó de Papudo hasta el momento de enviar la señal de auxilio. Así, recorrió la costa desde Papudo hasta los farellones, alumbrándolos con sus potentes proyectores, sin lograr éxito alguno. La

búsqueda fue intensificada en las inmediaciones de los roqueríos, considerándose que la nave náufraga estaría visible y varada en las rocas. En una noche cada vez más oscura, siendo las 00.30 horas, una brisa del suroeste y mar rizada levantaron la neblina. El crucero se mantenía al norte de los farellones, alumbrando constantemente con sus proyectores después de rodear las rocas. Como a la una de la mañana del día 23 el Oficial Piloto —Teniente 1° don Jorge Paredes Wetzer— le sugirió al comandante la conveniencia de alejarse un poco del roquerío y éste decidió hacerlo así, pues efectivamente estaban muy cerca de él. En ese mismo instante, como algo milagroso y providencial, subió al puente el Teniente 1° don Carlos Le May Délano, que venía de la cic ajeno a los ruidos de cubierta, quien manifestó: —¡Se oyen gritos, mi comandante!—. —¿Qué gritos y dónde?— preguntó el comandante Mc Intyre, pues ni él ni los hombres que se hallaban en cubierta escuchaban otra cosa que el ruido del viento y de la marejada que azotaba el casco. Le May le señaló la dirección que su oído le indicaba y hacia allá fue apuntado el proyector, pudiendo verse a un marino que mantenía verticalmente un remo con un trapo blanco. Se trataba de uno de los náufragos, hincado sobre una gruesa puerta de madera; a su alrededor, en el agua, se hallaban otros tres individuos que gritaban con todas sus fuerzas.

¿Qué había ocurrido? Entre quince a veinte hombres que no fueron llevados al fondo del mar con el buque y lograron saltar al agua en el escaso tiempo que duró el hundimiento, fueron perdiendo poco a poco el conocimiento y desapareciendo en las frías aguas, ya que es muy difícil soportar casi cuatro horas en el mar helado de una noche de octubre en la latitud de Quintero. Pasado ese tiempo sólo quedaban a flote cuatro sobrevivientes, quienes vieron —en la más tremenda desesperación— acercarse las fragatas sin ser percibidos por ellas; más tarde, al divisar al crucero renacieron sus esperanzas, que media hora después se desvanecían al ver al buque alejarse de las rocas.

De estos cuatro sobrevivientes de la catástrofe, uno era el Sargento estadounidense Jarvis, quien no sabía nadar y sus compañeros lo habían subido sobre una puerta de madera desprendida del buque. Este hombre rezaba un rosario cuando de pronto ocurrió un nuevo milagro, ya que pasó a su lado un remo de la única embarcación menor que poseía el *Brito*. Los otros náufragos eran el Subteniente Frías, el Sargento mecánico Isaías Calderón y el Cabo artillero Juan Luna González, quienes fueron

recogidos de inmediato por un bote del *O'Higgins*.

La nómina de los veintitrés infortunados que perecieron es la siguiente: Subteniente Carlos 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 Stack 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.

De los cadáveres sólo logró ser rescatado el del Subteniente Martínez y de otros cinco hombres más.

El *Almirante Latorre* zarpó a Quintero para cooperar con la rebusca y los aviones de la fuerza aérea desplegaron todos sus medios para hallar otros. La flota regresó a Valparaíso dejando a la fragata *Baquedano* en el sitio donde el *Brito*, que prestó tan útiles servicios a la armada, se perdió totalmente. No hubo ninguna posibilidad de reflotarlo.

Los funerales de las víctimas revistieron especial solemnidad y a ellos asistieron el Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante don Danilo Bassi Galleguillos, el Intendente de la Provincia don Humberto Molina Luco, el Cuerpo de Almirantes en pleno, los Alcaldes de Valparaíso y Viña del Mar, Oficiales Superiores, Jefes y Oficiales de la armada, ejército, aviación y de carabineros, además de numerosas delegaciones de buques y reparticiones que acompañaron al cortejo hasta el mausoleo de la armada en el Cementerio N° 2 de Valparaíso.

Posteriormente, el Ministro de Marina de Estados Unidos, Sr. C.S. Thomas, en marzo de 1955 envió una conceptuosa felicitación al Contraalmirante señor Donald Mc Intyre, con motivo de haber salvado la vida al Suboficial Foster L. Jarvis, la que dice, entre otros conceptos: "Gracias a su pericia náutica, buen juicio y decisión en una situación difícil, Ud. salvó las vidas de Jarvis y tres hombres más. Su eficiente y magnífico ejemplo están de acuerdo con las tradiciones navales y me es muy grato apreciarlas especialmente".

Revista naval del 6 de noviembre de 1952

Con motivo de asumir el cargo de Presidente de la República el General don Carlos

Ibáñez del Campo, fue efectuada una revista naval con participación de unidades nacionales y de las Armadas de Gran Bretaña, Perú y Colombia.

El día 6 de noviembre de 1952 el Presidente de la República —embarcado en el buque hidrográfico *Vidal Gormaz*— pasa revista a los buques formados en la bahía de Valparaíso, recorriendo las dos filas de naves de guerra que estaban constituidas como sigue: La exterior por el acorazado *Almirante Latorre*, cruceros *Prat* y *O'Higgins*, transporte *Presidente Pinto* y destructores *Serrano*, *Hyatt* y *Riquelme*; la interior por el HMS *Sheffield*, fragatas peruanas *Ferré* y *Palacios*, fragata colombiana *Almirante Padilla*, fragatas chilenas *Baquedano* y *Covadonga* y submarino chileno *Thomson*.

Falla del turbogenerador N° 4

Como ya hemos dicho, el *O'Higgins* constaba con cuatro turbogeneradores de 500 kw cada uno, para producir el poder eléctrico necesario para mover su artillería, radares, alumbrado, cabrestante, servomotor, huinches, compresoras de aire, frigoríficos y gran cantidad de maquinaria que funcionaba a base de electricidad. Estos turbogeneradores estaban dispuestos de a dos en cada departamento de turbinas (de proa a popa), existiendo una planta de condensación para ellos en cada máquina.

Para los casos de emergencia se contaba además con dos generadores auxiliares movidos por motores diesel, instalados en el fondo del buque, y con otro generador diesel de menor capacidad (*casualty power*) ubicado en la cubierta uno.

Los turbogeneradores eran marca Allis Chalmers y a pesar de ser una de las máquinas más importantes del buque eran sumamente delicadas. En efecto, cuando el *O'Higgins* operó en la Armada de Estados Unidos con su nombre original (*Brooklyn*) sufrió numerosas y repetidas fallas en las turbinas de sus turbogeneradores, debidas a fuertes desplazamientos axiales de sus rotores, que producían la falla de los descansos de empuje, luego de los equilibradores y finalmente de los empaquetados de los rotores y de las cajas de las turbinas. En el completo y excelente historial de la maquinaria del buque que llevaban los estadounidenses había fotografías que mostraban fallas en que las turbinas casi habían sido destruidas totalmente, partiendo por el descanso del empuje, siguiendo por el equilibrador y finalizando con el rotor y la caja, los que quedaron prácticamente "pelados", es decir, sin paletas, ya que éstas resultaron desprendidas y totalmente dañadas.

Operar estas máquinas, evitándoles daño, fue un constante desafío para el personal chileno y a su operación fueron destinados los mejores mecánicos y los hombres de máquinas más calificados. Hubo fallas, pero afortunadamente sólo hasta el nivel de dañar el descanso de empuje, el que era reparado a bordo con muy buenos resultados.

Sin embargo, en el mes de diciembre de 1954, mientras se encontraba en servicio el turbogenerador N° 4 de la máquina de popa, se produjo un golpe de agua que trajo como consecuencia la destrucción de su descanso de empuje y de las paletas de la caja del equilibrador, lo que constituía una avería de gran consideración.

Ni a bordo ni en tierra contábamos con herramientas y elementos necesarios para efectuar la reparación de los daños, pero una vez más el ingenio y capacidad profesional de los Oficiales Ingenieros y personal de máquinas habría de posibilitar la solución de este problema. En efecto, este autor —entonces Teniente 1°, Oficial encargado de turbinas— ideó un procedimiento para efectuar la reparación de la máquina dañada, para lo cual —entre otras cosas— debió ser diseñado y construido un torno especial que permitiera rectificar las caras de los discos del rotor y limpiar las canales de la caja del equilibrador, para sacar los restos de las paletas dañadas y luego retornar los nuevos segmentos que fueron colocados para reemplazar los anillos dañados y darle los claros radiales y axiales que indicaban los planos.

El torno fue confeccionado en la maestranza del buque por el Suboficial (Mq.Mc) Heriberto Venegas Trincado y el Sargento 2° (Mq.Mc) Luis Román Millas; en la reparación trabajaron el Maestro 2° (Mc) Ramón Guerra Rozas y el Operario 1° (Mc) Jorge Bossmeuer Hoffman. El trabajo fue supervisado por el Ingeniero de Cargo del crucero, Capitán de Fragata Ingeniero don Jorge Guerra, y todos los hasta aquí nombrados fueron felicitados por el Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante don Francisco O’Ryan Orrego, quien en el Decreto C.J.A. Reservado N° 323, de 24 de febrero de 1955, expresó lo siguiente:

“Felicitese y anótese en la Hoja de Servicios, como nota de mérito al personal que actuó y dirigió la reparación del turbogenerador N° 4 del crucero ‘O’Higgins’, considerando el excelente resultado obtenido en ella a pesar de la falta de elementos y dificultades que se encuentran a bordo para trabajos tan delicados como éste, demostrando con ello un alto espíritu de eficiencia y cooperación”. A continuación vienen los nombres de los Oficiales y Personal a

que nos hemos referido y luego termina en los siguientes términos:

“Difúndase en la Orden del Día y Boletín Oficial esta valiosa experiencia a los organismos técnicos que les incumba, tanto por su valor informativo profesional como por el ejemplo que significa tratar de solucionar el máximo de problemas a flote sin recurrir a las bases”.

Reparaciones en Estados Unidos

Con cargo al Convenio de Ayuda Militar, suscrito por nuestro país con Estados Unidos de América, el 9 de abril de 1952 los cruceros *Prat* y *O’Higgins* se dirigieron a dicho país para ser sometidos a extensas reparaciones en la Base Naval de Brooklyn, Nueva York.

El *O’Higgins* permaneció en dicha base naval desde el 1 de abril al 10 de septiembre de 1958, tiempo durante el cual fue totalmente recorrido y reacondicionado para continuar cumpliendo sus funciones a su regreso al país.

Sismos de 1960

A las 06.05 horas del 21 de mayo de 1960 la zona comprendida entre Coquimbo y Valdivia fue sacudida por un violento terremoto de grado 8,2 en la escala internacional de Richter, la cual hasta entonces había registrado un valor máximo de 8,6. El epicentro fue en Concepción y su duración con toda su violencia fue de 81 segundos, pero continuó temblando en escala decreciente durante cinco días. Para colmo de males, el día siguiente a las 15.14 horas se produjo un segundo terremoto, esta vez con epicentro en Puerto Montt, el cual fue seguido por un maremoto provocando gran devastación en numerosos pueblos del sur de Chile.

El maremoto, producido 10 minutos después de haber ocurrido el movimiento telúrico, consistió en tres olas sucesivas de extraordinaria violencia que arrasaron Corral bajo y causaron incontables destrozos en Ancud, bahía Mansa, Maullín, Mehuín, Queule, Puerto Saavedra y sus aledaños. (Ver: “Maremoto en Ancud, mayo de 1960” de Francisco Carrillo, en *Revista de Marina* N° 5/1982, p. 643).

En Corral desapareció el bajo Tres Hermanas y la profundidad del río Valdivia aumentó dejándolo navegable para buques de regular calado, desde el mar hasta la ciudad de Valdivia.

La Armada de Chile, siempre atenta para actuar en toda clase de emergencias que afecten al país y a la ciudadanía, empleó todos sus medios para controlar la situación y socorrer a los damnificados, incluyendo también a los bu-

ques de la escuadra, que llevaron ayuda a puertos, caletas e islas, hasta la zona de Chiloé.

El crucero *O'Higgins* zarpó de Valparaíso a Talcahuano transportando los primeros elementos de auxilio para las víctimas y por varias semanas la nave y sus tripulantes recorrieron los puertos del sur llevando abastecimientos, medicinas y toda clase de ayuda; actuaron también transportando heridos y en general cumpliendo una humanitaria labor para aliviar los sufrimientos de nuestros compatriotas en desgracia.

Poco después de los sismos señalados y a consecuencia de ellos se cernió un nuevo peligro sobre los sufridos habitantes de Corral y Valdivia; en efecto, ante el peligro de desborde del lago Riñihue hubo necesidad de efectuar la evacuación de los pobladores de las localidades ya nombradas. En esta misión tomó parte activa el crucero *O'Higgins*, que trasladó desde Corral al norte a 200 personas —especialmente mujeres y niños— que fueron transportadas desde Valdivia por la barcaza *Isaza*. Por el río fueron evacuadas 1.712 personas.

Escudo del crucero "O'Higgins"

El año 1960 el *O'Higgins* comenzó a usar el escudo distintivo que se aprecia en la ilustra-



ESCUDO DEL "O'HIGGINS"

ción inserta, cuyo significado damos a continuación:

—En la heráldica naval inglesa la forma pentagonal corresponde a un buque tipo crucero.

—En sus cinco lados o borduras va un cabo continuo que representa el emblema mariner.

—En su interior va una figura de tercer grupo (figura artificial) consistente en un toro amarinado porque su medio es el mar, que descansa sobre cinco olas que representan los cinco océanos navegados por el buque.

—Sus colores o esmaltes representan lo siguiente: a) La palabra "O'Higgins" está en gules y con letras negras sobre fondo rojo, que representa fortaleza, victoria, osadía, alteza, ardid y la sangre derramada por las dotaciones del buque.

b) El nombre "Chile" va en letras blancas, color que representa pureza, integridad, obediencia, firmeza, vigilancia, elocuencia y espíritu de triunfo, características de nuestra patria.

c) La corona, el contorno, el cabo y el toro amarinado son de color oro, que simboliza nobleza, magnanimidad, riqueza, poder, luz, constancia y sabiduría.

d) El campo azul, que simboliza el océano, representa justicia, celo, verdad, lealtad, caridad y hermosura del mar, cualidades que ostentan los marinos que tripulan el *O'Higgins*.

La noche triste del "O'Higgins"

No podríamos llamar de otra manera a la noche del 24 de julio de 1961, en la que a las 23,24 horas se hundió un bote de dicho buque cuando procedió a atracar al portalón de la nave, que con el resto de la escuadra se encontraba fondeado en Punta Arenas.

Este trágico accidente tuvo un saldo de dos muertos y 15 desaparecidos. Fueron rescatados 22 hombres de los 37 que iban en el bote, pero de ellos el Sargento 2° José Raúl Lecaros Díaz y el Grumete Hugo Llancaleo Alvarez fallecieron por la larga inmersión en las frías aguas del estrecho de Magallanes, en las que un hombre robusto puede soportar un promedio de 10 minutos.

La nómina de los quince desaparecidos, entregada por Decreto C.J.A. Reservado N° 1585/2, de 15 de enero de 1962, es la siguiente: S1 (C) Abelardo Sepúlveda Retamal, Serie O-2491.

S1 (M) Rubén Durán Lizama, Serie O-3832.

S2 (Mq) Carlos Vargas Mellado, Serie N-3599.

S2 (Art) Reinaldo Briones Espinoza, Serie O-2782.

S2 (CF) Otto Grandón Ossandón, Serie P-14.

S2 (Mq. Ci) Juan Albino Sepúlveda, Serie P-1079.

S2 (Art) Luis Armando Ríos, Serie P-3187.

S2 (Lv) Germán Rodríguez Isla, Serie Q-306.

S2 (Art) Arturo Tornería Muñoz, Serie Q-374.

Cabo (Nv) René Jachura Quinquincha, Serie Q-1060.

Cabo (Mq.Sd) Jorge Quezada Villegas, Serie R-246.

Cabo (Lv) Humberto del Carmen Oyarce, Serie R-763.

M1 (Mn) Raúl Vargas Moya, Serie R-2498.

M1 (Mq) José Enrique Salas Salas, Serie R-4564.

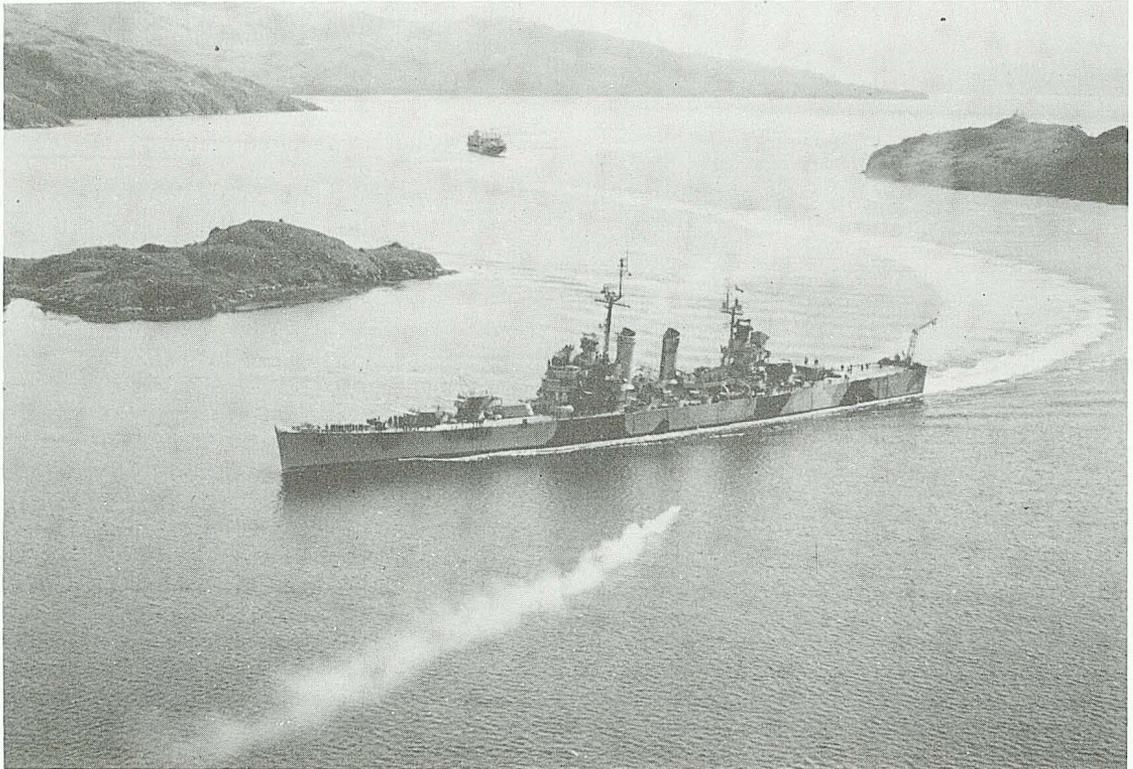
M1 (Rd.cic) Hernán Hayner Zúñiga, Serie S-3059.

Todos ellos jamás fueron rescatados, a pesar de los esfuerzos desplegados por encontrarlos, ya que apenas ocurrió el accidente fue iniciada la rebusca con todos los medios disponibles, a los que se sumaron los aviones de la Fuerza Aérea de Chile apenas hubo luz que les permitiera operar.

De los tripulantes que fallecieron a bordo del *O'Higgins*, los funerales del Grumete Hugo Llancaleo Alvarez fueron efectuados en forma privada en la zona de Temuco. En cambio, los funerales del Sargento 2° José Raúl Lecaros

Díaz fueron efectuados en Valparaíso, el 2 de agosto de 1961, en una imponente ceremonia presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante don Leopoldo Fontaine Nakin, a la que asistieron —entre otras autoridades— el Director General de los Servicios de la Armada e Intendente de Valparaíso, Vicealmirante don Hernán Cubillos Leiva, el Director del Personal, Vicealmirante don Alfredo López Costa, el Comandante en Jefe de la Escuadra, Contraalmirante don Alejandro Navarrete Torres, el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Contraalmirante don Jorge Gándara, y el General de Carabineros de la Zona Norte don Humberto Gattoni.

El cortejo partió desde el muelle Prat, donde llegaron los restos del Sargento Lecaros a las 15.30 horas, desembarcados del *O'Higgins*, siendo encabezado por la banda de la Escuela Naval, un destacamento de honor formado por dos escuadras del Centro de Abastecimiento, con estandarte enlutado, el estandarte del *O'Higgins* con la banda instrumental de la escuadra y delegaciones de todas las unidades de la armada, que concurrieron en gran número. En la catedral de Valparaíso fue efectuada la ceremonia religiosa, encabezada por el Obispo



EL CRUCERO "O'HIGGINS" EN LOS CANALES AUSTRALES

de Valparaíso, Arzobispo Monseñor Emilio Tagle Covarrubias, y los restos mortales fueron sepultados en el Cementerio N° 3 de Valparaíso, despidiendo al difunto —a nombre de la armada— el comandante don Pablo Weber Münich.

Operaciones UNITAS

Estas operaciones, concebidas para efectuar entrenamiento conjunto con otras armadas del continente, permiten ganar experiencia y mantenerse al día en las tácticas desarrolladas por armadas de alta jerarquía y recibir los frutos de sus experiencias y esfuerzos, proporcionando la oportunidad de operar en conjunto con unidades equipadas con materiales y elementos más modernos y eficientes, lo que posibilita conocer y mantenerse informado sobre los adelantos técnicos en estas materias y los métodos empleados y sus posibilidades, al mismo tiempo que proporcionar a las fuerzas navales participantes un entrenamiento de guerra antisubmarina a muy bajo costo y de alto rendimiento, evitando tener que enviar personal al extranjero para lograr una instrucción y entrenamiento similar.

El *O'Higgins* participó en varias Operaciones UNITAS, entre las cuales podemos destacar las siguientes:

—UNITAS IV, efectuada con fuerzas de Estados Unidos y del Perú, entre el 7 y el 29 de octubre de 1963, en la que el buque participó como observador.

—UNITAS VI, desarrollada entre el 27 de septiembre y el 16 de octubre de 1965, también con fuerzas de los mencionados países, en las que el crucero actuó como "grueso".

—UNITAS VII, efectuada entre el 8 y el 20 de octubre de 1966 con fuerzas de Estados Unidos. Al término de esta operación el *O'Higgins* efectuó sondeos en los canales Ladrillero y Trinidad y también en la zona comprendida entre Cook y el cabo de Hornos.

—UNITAS VIII, entre el 25 de septiembre y el 4 de octubre de 1967, con fuerzas de Estados Unidos y del Perú.

Violento temblor en la zona central

El 28 de marzo de 1965 se produjo en la zona central del país un violento temblor que adquirió caracteres de terremoto en las provincias de Coquimbo, Aconcagua y Valparaíso. Como siempre, las unidades de la escuadra, entre las que se contaba el *O'Higgins*, prestaron ayuda a los damnificados por esta tragedia.

Rescate de los naufragos del "Leucotón" y la "Janequeo"

El día 2 de agosto de 1965 el patrullero *Leucotón*, que había zarpado un día antes de Talcahuano al mando del Capitán de Corbeta don Pedro Fierro Herreros, con la misión de reencender faros de Chiloé, fue sorprendido por una fuerte marejada del norte, lo que obligó a su comandante a dirigirse a caleta Lliuco, en bahía San Pedro, al sur de Corral, para capear allí el mal tiempo debido a que tenía una falla en la máquina de estribor. Al momento de fondear, el buque fue arrastrado por una enorme ola que lo desplazó hacia la costa, varándose atravesado en un fondo de arena.

La Segunda Zona Naval dispuso el zarpe de las escampavías *Cabrales*, *Galvarino* y *Janequeo*, al mando del Capitán de Fragata don Claudio Hemmerdinger Lambert, para que concurrieran al lugar del suceso para efectuar el salvamento de la nave siniestrada.

Las pésimas condiciones del tiempo hacían muy difícil la maniobra de rescate y para colmo de males, a las 16 horas del día 11, el alambre de remolque se enredó en la hélice de la *Janequeo*, tomándose veinte vueltas alrededor de su eje, donde quedó aprisionado y luego tragado entre el eje y la bocina de popa, de modo que los intentos de los buques por dejar libre la hélice resultaron inútiles. La única solución era sacar el eje, lo que sólo podía ser efectuado en dique, para lo cual el buque debía ser remolcado a Talcahuano.

La *Janequeo* permaneció fondeada en espera de ayuda y la maniobra para zafar al *Leucotón* continuó a cargo del *Cabrales*.

El día 15 a las 7 horas llegó la *Casma* con apoyo logístico y de maniobra, con la misión de remolcar a la *Janequeo*, pero las malas condiciones del tiempo le impidieron entrar en la bahía. Ese mismo día la *Janequeo* comenzó a garrear hacia la roca Campanario, distante unos cinco cables, y a las 08.54 horas, cortadas las cadenas, el buque comenzó a golpearse contra dicha roca. El comandante del buque, Capitán de Corbeta don Marcelo Léniz Bennett, radió al comandante del *Cabrales* que no intentara auxiliarlo, pues en el intento su buque se perdería y comunicó que con suerte esperaba quedar asentado entre las rocas, lo que permitiría salvar a la tripulación.

La situación era apremiante; el buque soportaba olas de quince metros y daba bandazos de 60 grados o más mientras se despedazaba; la tripulación trató de salvarse lanzándose hacia las rocas o al mar. El casco se golpeaba contra los arrecifes que circundan la roca Campanario,

donde éstos y la fuerza de las olas iban triturrando el buque. A las 09.19 horas se quebró el palo mayor —que cayó con gran estruendo— y a las 09.21 horas el casco se partió en dos al centro del buque. Una roca aguja penetró al puente matando al Marinero radiotelegrafista Rigoberto Mena y quebrándole una pierna al comandante Hemmerdinger. En otro bandazo, el Capitán Léniz, quien no abandonó nunca el puente, fue aturdido y cayó sobre cubierta. A las 09.50 horas cayó el palo trinquete y el personal saltó a la roca mientras el buque se hundía. En estos momentos, uno de los sobrevivientes se acercó al comandante Hemmerdinger, diciéndole que se salvara y trató de ayudarlo en medio del caos. La respuesta fue: —No, sálvese Ud., es una orden, aquí estoy muy bien acompañado. A su lado yacía el cadáver del radiotelegrafista Mena y el cuerpo inanimado del Capitán Léniz.

En este drama perdieron la vida el comandante Hemmerdinger, Jefe de la Partida de Salvataje enviada por la Segunda Zona Naval, el Capitán Léniz, el Subteniente Félix Nieto Prat, los Guardiamarinas Hugo Kromic Mayorga y David Tapia Meneses, además de 42 hombres de tripulación.

Cuando mejoró el tiempo llegaron buques y helicópteros para auxiliar a los naufragos, ya que era imposible intentar ayudarlos por tierra.

El *O'Higgins* estuvo presente en esta acción y a su bordo embarcó a un Oficial y 23 hombres del malogrado *Janequeo* y parte del personal del *Leucotón*, el que fue distribuido entre el *O'Higgins* y el destructor *Williams*, buques que los llevaron a Talcahuano.

Terremoto en Valparaíso en 1971

El 8 de julio de 1971, Valparaíso fue sacudido por un nuevo terremoto. En esa ocasión de nuevo el *O'Higgins* se destacó por sus labores de ayuda a la comunidad.

Avería mayor en agosto de 1974

Esta avería —producida a las 16 horas del 12 de agosto de 1974— estuvo a punto de producir la pérdida del crucero. Los hechos ocurrieron de la siguiente manera: Mientras navegaba en uno de los numerosos y poco frecuentados canales australes, el *O'Higgins* tocó fondo en una roca aguja que no figuraba en las cartas de navegación, produciéndose una avería mayor que afectó a varios compartimientos de calderas y máquinas, efectuando canalizaciones eléctricas y de alto poder bajo la cubierta protegida.

Al producirse el choque con la roca el buque navegaba en formación de escuadra a 16 nudos sobre el track de navegación; la roca era tan aguda que produjo daños en la parte del casco más próxima a la quilla, por la banda de babor, en una extensión de aproximadamente 71 metros, entre las cuadernas 71 y 125, en tal forma que la hélice más interior del buque no sufrió daños; el timón, en cambio, fue dañado, quedando en él las huellas del roce.

La inundación resultante fue muy rápida, lo que confirma el Jefe del Departamento de Ingeniería de la época, quien recuerda que se encontraba a la altura de la cámara de Oficiales cuando se sintió el roce del casco con la roca. De inmediato acudió rápidamente al departamento de máquinas de proa, accionando la alarma de zafarrancho de combate; al pasar por su oficina y al llegar al departamento de turbinas de proa, el agua de la inundación ya cubría la plataforma de la planta baja y el personal de guardia permanecía en sus puestos, equilibrándose en las barandas, mientras se producían inquietantes descargas eléctricas en los equipos que iban siendo alcanzados por el agua. La avería había destruido una gran extensión de los doblefondos de los departamentos de máquinas y del salón de calderas de más a popa (N° 4), donde están ubicadas las dos calderas que sobrecalientan el vapor producido por las seis de más a proa, salón en el que una de estas calderas sobrecalentadoras se encontraba en servicio.

El crucero navegaba en esos momentos en un sector que requería que continuara con propulsión propia por el mayor tiempo posible, por lo que siguió navegando por sus propios medios hasta que el nivel de la inundación de agua contaminada con petróleo llegó hasta la mitad de las turbinas; en ese momento la dotación de los departamentos de turbinas recibió orden de abandonarlos, lo que se hizo en un ambiente de semipenumbra, alumbrado por los destellos de las descargas eléctricas de los equipos que iban siendo alcanzados por el agua.

Mientras tanto, las partidas de control de averías luchaban denodadamente por mantener confinada la inundación en los dos departamentos de máquinas y en el salón de calderas de más a popa, usando todos los medios de bombeo disponibles y apuntalando los mamparos que amenazaban colapsarse bajo la presión de agua. Las estimaciones de la época señalan que por efecto de la inundación el buque embarcó 2.500 toneladas de agua.

El crucero fue llevado a remolque hasta un lugar seguro, donde fue iniciada una significativa actividad reparadora de emergencia, indis-

pensable de ser ejecutada antes de intentar salir al área oceánica para llegar a Talcahuano.

Se dejó a bordo al personal del departamento de ingeniería y a otros miembros esenciales de la dotación, que formaban parte de la dotación de control de averías, fueron recibidos refuerzos de Asmar, en especial de la planta de Magallanes y especialistas de Talcahuano y de la Dirección de Ingeniería, y se llevó equipos de salvamento y materiales de consumo. Por momentos hubo hasta 45 buzos, provenientes de diferentes unidades y reparticiones, trabajando simultáneamente para obtener la enorme grieta del casco mediante cuñas de madera y grasa de carnero mezclada con carbón vegetal, que tiene la particularidad de endurecerse con facilidad en contacto con el agua de mar, contribuyendo a sellar la vía de agua, lo que permitió que las bombas de achique pudiesen superar el flujo de entrada de agua y desalojarla al costado hasta el punto de permitir el acceso, por el interior del casco, al laberinto de piezas estructurales que conforman los sectores cercanos a la quilla.

Entonces comenzó un trabajo bastante tesonero y difícil por el ambiente donde fue desarrollado, que consistió en la construcción, mediante técnicas de albañilería, de un cajón de cemento a lo largo de la grieta por el interior del casco. Para ello fue necesario transportar desde Punta Arenas al personal y los materiales requeridos. Este bloque debió ser apuntalado convenientemente para que sus esfuerzos se disiparan adecuadamente por la dañada estructura en el largo y riesgoso viaje de retorno al norte. La construcción y la inspección de estas obras constituyeron una tarea agotadora, ya que los doblefondos no son espacios continuos y de altura suficiente para poder transitar con facilidad.

Cuando por fin el agua fue desalojada de los dos departamentos de máquinas y del salón de calderas, que habían permanecido inundados por varios días, el espectáculo que se presentó a la vista fue desolador. Todos los equipos estaban impregnados de residuos, en especial de petróleo. Entonces fue iniciada la esforzada tarea de ir despejando equipos, válvulas, instrumentos, controladores, maquinaria auxiliar; en fin, todo lo que forma parte de los espacios vitales de ingeniería de un buque. Este pesado trabajo debió ser hecho en departamentos inertes y sin vapor, carentes de alumbrado, por lo que debieron ser empleadas linternas de mano y sistemas de alumbrado de emergencia, todo en medio de las bajas temperaturas australes, lo que hacía aún más agotadora esta tarea. En esta dura prueba apareció el recio espíritu de

la ingeniería naval, como ocurre siempre en las grandes ocasiones en que las circunstancias colocan al buque —siempre querido por sus dotaciones— en una situación comprometida. El venerable *O'Higgins*, heredero de la fragata capturada a los españoles en la Guerra de la Independencia, de la corbeta de madera de la Guerra del Pacífico y del crucero de tres chimeneas de principios de siglo, no fue abandonado a la destrucción por su leal dotación ni por los diligentes refuerzos llegados de muy lejos. Fue improvisado un estanque para alimentar con petróleo diesel el generador auxiliar de proa y el remolcador *Colo Colo* trajo agua obtenida de una cascada de la comarca. Con esto la situación a bordo fue mejorando. Se continuó con las faenas de limpieza y ordenamiento, fueron lavados interiormente con agua dulce los circuitos de vapor y fueron probados parcialmente algunos sistemas, después de poner en servicio los vitales sistemas de lubricación principal. Las grandes turbinas fueron inspeccionadas, encontrándose sucias pero aptas para volver a prestar servicios.

Por fin pudo ser iniciado el desplazamiento hacia el norte, saliendo el buque por la boca del canal Trinidad, remolcado por dos unidades auxiliares y con la máquina de popa en servicio alimentada con vapor de los salones de calderas de más a proa, que no habían sido dañados por la inundación. Como no pudo ser puesto en servicio el sistema eléctrico principal, la ventilación de los departamentos de máquinas era prácticamente nula. Con esto la esforzada dotación pasó de los rigores del clima austral, cuando sus lugares de trabajo se encontraban en la caótica situación después de la inundación, a las altas temperaturas de una sala de propulsión a vapor, aún húmeda y con residuos de petróleo porfiadamente impregnados en numerosos rincones. Esto no fue obstáculo para ir aumentando progresivamente la potencia del sistema de propulsión, hasta que el buque comenzó a navegar con sus propios medios, sin ayuda de los remolcadores.

El 11 de septiembre de 1974 el *O'Higgins* entró orgulloso a la bahía de Concepción con sus cuatro ejes funcionando; es decir, operando en forma totalmente autónoma después de haber estado prácticamente perdido como unidad de combate debido a la enorme devastación producida por el siniestro.

La recuperación del *O'Higgins* no fue inmediata. Las averías en el casco, sistemas y circuitos eléctricos eran mayores que las sufridas años antes por su gemelo, el crucero *Prat*. No obstante, con la experiencia ganada y el progreso que se había logrado en Asmar, fue

tomada la decisión de emprender los trabajos tres años más tarde, con la participación de un equipo de trabajo en el cual estaban algunos tripulantes que habían trabajado en la recuperación del *Prat*. Esta vez, además de los grandes cambios de cables, fue necesario rehacer los tableros eléctricos principales, cambiar generadores, destapar todas las turbinas y terminar de eliminar la humedad y contaminación, cambiando partes de ramales que habían sido afectados de diferentes maneras por el siniestro. La reparación de la avería del casco fue un trabajo de envergadura por su extensión y compromisos de partes de difícil acceso. Algunos trabajos fueron diseñados, especificados y fiscalizados por Asmar, siendo ejecutados por empresas externas. De esta manera se produjo una interesante transferencia de tecnología y experiencia al sector privado.

El 1 de enero de 1975 el *O'Higgins* pasó a depender de la Comandancia de la Segunda Zona Naval para iniciar las reparaciones extensas de los daños indicados anteriormente.

Reincorporación a la escuadra

En 1979, al término de sus extensas reparaciones, el *O'Higgins* se reincorpora a la escuadra como buque-insignia y participa en las ceremonias de celebración del Centenario del

Combate Naval de Iquique, transportando a bordo reliquias y la llama eterna.

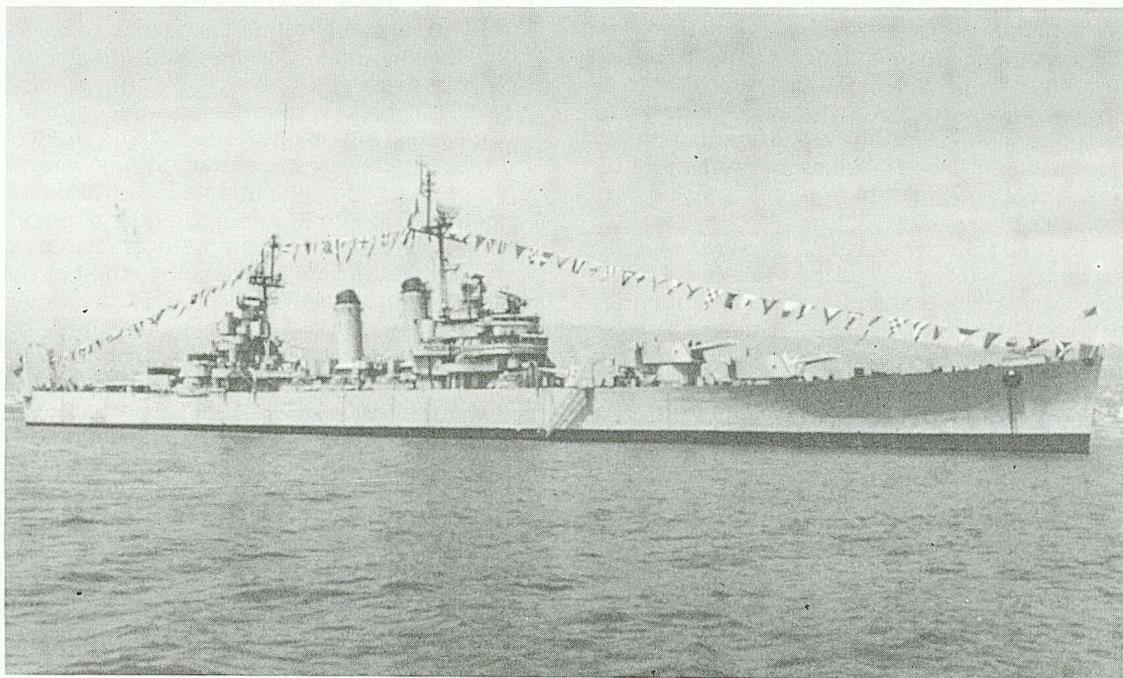
Cincuenta años a flote

En 1986 el *O'Higgins* celebró sus cincuenta años a flote, realizando en el puerto de Valparaíso una ceremonia a bordo a la que asistieron numerosos Oficiales y tripulantes en retiro que alguna vez formaron parte de su dotación.

Ese año el buque participó también en la revista naval que fue efectuada en la bahía de Valparaíso en homenaje a los 450 años de dicho puerto.

Entrega al "Caleuche" de un modelo a escala del "O'Higgins"

Para perpetuar la memoria de su querida nave, un grupo de aproximadamente 150 ex Oficiales y tripulantes del *O'Higgins* donó al Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Armada "Caleuche", Litoral Valparaíso, un modelo de este buque, construido íntegramente en metal, a escala 1:100, con el fin de que sea conservado en las dependencias de la institución, que mantiene unidos espiritualmente a todos aquellos que algún día pasaron por las aulas de la Escuela Naval o sirvieron como Oficiales a bordo de nuestros buques. La ceremonia de entrega



EL CRUCERO "O'HIGGINS" EN GALANADO DURANTE LA CONMEMORACION DE SUS CINCUENTA AÑOS A FLOTE

fue realizada el 26 de noviembre de 1988 en presencia de autoridades encabezadas por el Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Junta de Gobierno, Almirante don José Toribio Merino Castro, y el ex Comandante en Jefe de la Armada y ex comandante más antiguo del *O'Higgins*, Almirante don Jacobo Neumann Etienne, y con la asistencia de numerosos ex Oficiales y tripulantes de la nave, acompañados de sus distinguidas esposas.

El discurso de presentación del modelo fue pronunciado por el Presidente de la Comisión Organizadora, Capitán de Navío don Patricio Grez López, quien fuera miembro de la primera dotación del crucero.

Revista naval en honor del Comandante en Jefe de la Armada

Con motivo de la entrega de la Comandancia en Jefe de la Armada y cargo de Miembro de la Junta de Gobierno, efectuada el 8 de marzo de 1990 por el Almirante don José Toribio Merino Castro a su sucesor, Almirante don Jorge Martínez Busch, el día anterior fue efectuada —en la bahía de Valparaíso y a bordo del *O'Higgins*— una revista naval en honor del primero de ellos, la que fue presidida por el Almirante don José Toribio Merino Castro, acompañado por todo el Cuerpo de Almirantes.

Ante el *O'Higgins* —que se encontraba fondeado frente a Las Salinas— desfilaron, rindiendo honores de ordenanza, las siguientes unidades navales: *Blanco Encalada, Prat, Latorre, Williams, Riveros, Lynch, Condell, Portales, O'Brien, Hyatt, Simpson, Casma, Chipana, Covadonga e Iquique* y los destacamentos de la Fuerza Aeronaval N° 1: *FALCON F-200; P-111* de exploración aeronaval y *PC-7* de instrucción.

Comandantes del "O'Higgins"

Desde su incorporación a nuestra armada lo han sido los siguientes Oficiales, en los períodos indicados:

CN don Donald Mc Intyre Griffith: 30-6-51/13-11-52
CN don Hernán Cubillos Leiva: 13-11-52/13-1-54
CN don Jacobo Neumann Etienne: 13-1-54/15-2-55
CN don Mario Espinoza Gacitúa: 15-2-55/18-2-56
CN don Oscar Ferrari Chaigneau: 18-2-56/3-4-57
CN don Jorge Gándara Bofill: 3-4-57/17-2-58
CN don Guillermo Kopaitic O'Neill: 17-2-58/19-1-60
CN don Víctor Wilson Amenábar: 19-1-60/17-2-61

CN don Jorge Bornscheuer Schenke: 17-2-61/6-2-62
CN don Fernando Porta Angulo: 6-2-62/15-2-63
CN don Hugo Tirado Barros: 15-2-63/1-7-64
CN don Augusto Geiger Stahr: 1-7-64/9-10-64
CF don Sergio Botto Morales: 9-10-64/12-11-64
CN don Quintilio Rivera Manheim: 12-11-64/3-3-66
CN don Reinaldo Roepke Rudloff: 3-3-66/20-1-67
CN don Guillermo Barros González: 20-1-67/26-2-68
CN don Hugo Cabezas Videla: 26-2-68/12-3-69
CN don Oscar Buzeta Muñoz: 12-3-69/25-1-70
CN don Hugo Castro Jiménez: 25-1-70/8-3-71
CN don Antonio Costa Bobadilla: 8-3-71/17-1-72
CN don Ernesto Jobet Ojeda: 17-1-72/7-12-72
CF don Eduardo Angulo Budge: 7-12-72/28-2-73
CN don Sergio Botto Morales: 28-2-73/28-2-74
CN don Mario Gorziglia Vargas: 28-2-74/5-12-74
CF don Hernán Vásquez Wacquez: 5-12-74/3-1-75
CF don Mario Rozas Moreno: 3-1-75/2-3-77
CF don Enrique La Luz Ackermann: 2-3-77/8-3-78
CN don Eduardo Angulo Budge: 8-3-78/17-9-79
CN don Franklin González Rodríguez: 17-9-79/2-2-81
CN don Jorge Sepúlveda Ortiz: 2-2-81/14-1-82
CN don Enrique La Luz Ackermann: 14-1-82/30-12-82
CN don Sergio Mendoza Rojas: 25-1-83/20-1-84
CN don Raúl Manríquez Lagos: 20-1-84/14-12-84
CN don Oscar Aranda Valverde: 14-12-84/13-1-86
CN don Alfredo Gallegos Villalobos: 13-1-86/2-1-87
CN don Mario Sepúlveda Mattus: 28-1-87/15-1-88
CN don Héctor Higuera Hormazábal: 15-1-88/27-1-89
CN don Kurt Sielfeld Gundlach: 27-1-89/1-12-89
CN don Luis Costa Embry: 1-12-89/28-2-91
CF OM. don Sergio Figueroa Espinoza: 28-2-91/ hasta su baja.

Ingenieros de Cargo del "O'Higgins"

Desde su incorporación a nuestra armada lo han sido los siguientes Oficiales, en los períodos indicados:

CF don Ricardo Zúñiga Covarrubias: 30-6-51/16-3-52
CC don Raúl Del Canto Mardones: 16-3-52/1-10-52
CF don Enrique Campos Pastor: 1-10-52/12-3-53
CF don Rogelio Peña López: 12-3-53/11-3-54

CF don Jorge Guerra Guerra: 12-3-54/20-3-55
 CF don Raúl Del Canto Mardones: 21-3-55/19-3-56
 CF don Arturo Bahamonde Calderón: 20-3-56/19-3-57
 CC don Leif Johannsen Jorgensen: 19-3-57/28-4-60
 CC don Víctor Valenzuela Peña: 29-4-60/9-3-62
 CC don Lautaro Sazo Lizana: 9-3-62/10-3-64
 CC don Carlos Salinas García: 12-3-64/15-12-65
 CC don Luis Lara Marshall: 16-12-65/22-4-68
 CC don Jorge Acuña Arias: 22-4-68/9-3-69
 CC don Enrique Menares Naranjo: 10-3-69/16-3-71
 CC don Edgardo Musso Gutiérrez: 22-3-71/25-2-73
 CF don Eduardo Valenzuela Fuenzalida: 26-2-73/19-3-74
 CC don Douglas Ashcroft Sotomayor: 20-3-74/30-9-74
 T1 don Jorge Marshall González: 1-10-74/4-3-75
 CC OM. don Luis Muñoz Salvo: 5-3-75/9-3-77
 CC don Roberto De Bonnafos Gándara: 10-3-77/25-10-79
 CF don Horacio Groetaers Toso: 26-10-79/8-3-81
 CF don Manuel Monardes Bravo: 10-3-81/2-2-83
 CF don Julio Saavedra González: 3-2-83/14-2-84
 CF don Renato De Lucca Alday: 14-2-84/21-2-85
 CF don Fernando Landeta Ahues: 21-2-85/24-3-86
 CF don Raúl Pinto Echegaray: 24-3-86/25-11-87
 T1 don Ricardo González Gajardo: 26-11-87/12-1-89
 T1 don Humberto Bollo Tapia: 12-1-89/6-2-90
 T1 don Gabriel Ramos Vilches: 6-2-90/1-3-90
 CC don Carlos Gómez Larraín: 1-3-90/23-5-90

La noticia que no hubiéramos querido oír

El 30 de noviembre de 1991 el diario *El Mercurio* de Valparaíso publicó la poco grata noticia de que la Armada de Chile había vendido

el crucero *O'Higgins* a una empresa británica que opera en Chittagong, Pakistán, para ser desguazado junto con los destructores *Zenteno* y *Serrano* y el petrolero *Almirante Montt*, unidas que se encontraban de baja.

Se indicó que los principales motivos para dar de baja y enajenar al *O'Higgins* eran básicamente de orden económico e institucional, adelantando que aunque la armada hubiera querido transformar el buque en un museo flotante, la falta de fondos no habría permitido concretar la idea. Algunas instituciones privadas estadounidenses también mostraron interés en trasladar el buque a Estados Unidos, pero la oferta que entregaron a la Armada de Chile resultó muy baja.

Cabe hacer presente que el 30 de junio pasado el *O'Higgins* cumplió 55 años a flote y durante el tiempo que permaneció en nuestra armada, entre las numerosas misiones de resguardo de nuestra soberanía, auxilio y todas aquellas propias de una nave de guerra, fue también una excelente escuela para todos los Oficiales y tripulantes que sirvieron a bordo, partiendo por los primeros Oficiales que lo tripularon, entre los que figuran los siguientes: Su segundo comandante, Capitán de Fragata don Guillermo Leighton; el Oficial de Control de Averías, Capitán de Corbeta don José Toribio Merino Castro; el Oficial de Telecomunicaciones, Capitán de Corbeta don Reinaldo Roepke; el Oficial Artillero, Capitán de Corbeta don Pablo Weber; los Tenientes señores Carlos y Jorge Le May y el Suboficial Otto Miranda, quien en su calidad de timonel de "repetido" y de "combate" fue el primero en conducirlo en su navegación de prueba.

¡Adiós *O'Higgins*, noble buque, los que alguna vez fuimos tus tripulantes no te olvidaremos jamás, pues como dice tu canción:

*Tu nunca mueres en nuestras vidas
 Que están henchidas de tu vivir.*

BIBLIOGRAFIA

- **Rodrigo Fuenzalida Bade:** *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1975, tomo II.
- Revista *Nuestro Mar* N° 32, de 30 de marzo de 1986, y N° 66, de marzo de 1990.
- Revistas *Vigía* N° 18, de noviembre de 1986, N° 46, de marzo de 1989 y N° 58, de marzo de 1990.
- Datos exhibidos por el "Caleuche", Litoral Valparaíso, sobre el himno del *O'Higgins*.
- Diario *La Unión* de Valparaíso, de 26 de julio de 1961 y 2 de agosto de 1961.
- Datos proporcionados por la Dirección General del Personal de la Armada.
- Datos proporcionados por la Dirección de Ingeniería de la Armada.
- **Carlos Tromben Corbalán:** *Ingeniería naval. Una especialidad centenaria*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1989.
- **Federico Thomas Cavieres:** "Cruceros al servicio de la Armada de Chile", en *Revista de Marina* N° 5/1990.
- Archivo y datos del autor.
- Diario *El Mercurio* de Valparaíso, de 30 de noviembre de 1991.