

¡SUBIR LA GENTE! INCENDIO DE LA FRAGATA LAUTARO

Iván Soulodre Walker

*H*ace muchos años escribí estas líneas. Preferí entonces dejarlas en el baúl de los recuerdos. Había pasado poco tiempo, para muchos sería doloroso leerlas. Hoy es diferente; pueden llevar un mensaje valioso a nuevas generaciones. Hubo en ese trágico accidente actos de heroísmo que nunca fueron destacados como merecían. Un comportamiento ejemplar de oficiales, suboficiales y marineros.

Este es mi homenaje a nuestros 19 compañeros que no regresaron.

En enero de 1945 nos embarcamos en la fragata *Lautaro*. Semanas antes habíamos egresado como Guardiamarinas.

La nave cargaría salitre en puertos del Norte para la costa oeste de Estados Unidos. La Segunda Guerra Mundial no había terminado, ni se divisaba su final.

La fragata *Lautaro* era la ex *Privall*, una barca alemana de cuatro mástiles que operaba en la carrera del salitre chileno y el trigo australiano a Europa. Formaba parte de la Flota P, junto con los veleros "*Pola*", "*Pamir*", "*Parma*", "*Padúa*", "*Prim*", y otros más.

Al comenzar la guerra la nave estaba en Valparaíso. Quedó internada en 1940, Alemania la donó a nuestro Gobierno. Se la redestinó a buque escuela de Guardiamarinas y Grumetes, rebautizándola fragata *Lautaro*.

La barca *Privall* era de unas 3.500 toneladas de desplazamiento, el casco y sus cuatro mástiles eran de acero; tenía escasa habitabilidad; el cabrestante y los winches, para maniobra de velas, eran manuales. No tenía motor propulsor ni generador, su casco estaba subdividido en 5 mamparos transversales, que lo cortaban en dos estanques de colisión y cuatro bodegas.

No estaba preparado para recibir cursos

de Guardiamarinas y de Grumetes, necesitaba importantes modificaciones e instalaciones, entre otras, habilitar cámaras, camarotes, dormitorios, baños para toda la dotación; salas de clases para ambos cursos, instalar evaporadores para agua dulce, elementos de seguridad y todo lo necesario para una dotación de 250 o quizás 300 personas.

Se programó realizarlo por parte. En esa época no era fácil encontrar los equipos necesarios, todo se volcaba al esfuerzo bélico. Se le instaló un motor de propulsión de segunda mano, generadores eléctricos, botes salvavidas, grúas, equipos de navegación y otros elementos.

La habitabilidad no estaba terminada. La cámara de oficiales era incómoda y muy mal ventilada. El departamento de Guardiamarinas, bajo la anterior, era la parte de popa de una bodega, de la cual la separaba un tabique de tabloncillos de madera verticales que, resacos, dejaban ver por sus rendijas el contenido de la bodega contigua. Era tanto el calor y la falta de ventilación que muchos preferíamos dormir en cubierta. La cámara de oficiales era peor; su clima caluroso era inhabitable.

Zarpamos de Valparaíso rumbo al Norte. Recalamos en Tocopilla e Iquique.

En Tocopilla cargamos la nave con salitre en sacos de papel.

De Iquique seguimos a la costa oeste de Estados Unidos donde descargaríamos para continuar con el plan de adaptación de la nave.

Navegábamos al noreste, alejándonos de la costa para encontrarnos con los vientos alisios que nos llevarían hacia el Norte.

Se buscó cómo dar algo más de ventilación a la cámara de oficiales. Por su interior bajaba verticalmente el tubo de una "cachimba" de ventilación. Se vio la posibilidad de efectuar un corte en ésta para que dejara pasar aire hacia la cámara. No había planos; el Segundo Comandante, para saber donde descargaba la "cachimba", tomó su llavero y lo dejó caer desde cubierta por el interior de ella. Envió al mensajero a buscarlo; el grumete regresó con él. Había caído en el pañol contiguo a la cámara de guardiamarinas, directamente bajo la cámara de oficiales. En vista de ello, el segundo Comandante autorizó cortar con oxiacetileno una ventanilla rectangular en el tubo de la "cachimba". Desgraciadamente éste se bifurcaba: un brazo iba a la cámara de guardiamarinas y el otro seguía a la bodega.

El metal incandescente producido por el corte con oxiacetileno, fue a caer sobre las bolsas de papel con salitre que comenzaron a quemarse. Por la "cachimba" salía a cubierta un humo espeso, parecía lana. Este fue el primer aviso. Se tocó zafarrancho de incendio. Tratamos de tapar la "cachimba" para disminuir el tiraje.

Se ordenó sacar la tapa escotilla de la bodega. Se abrió. No había indicios de incendio. Ni humo, ni calor. La única bajada a la bodega era una escalerilla vertical de barrotes de unos treinta centímetros de ancho.

Bajó el Segundo Comandante seguido de oficiales, guardiamarinas, suboficiales, sargentos, cabos, marineros y grumetes. Unas 25 a 30 personas en total. Se ordenó retirar los sacos con salitre para ubicar el foco del incendio. Después de movilizar unas cuantas docenas, uno de los sacos estalló en los brazos de un suboficial. Instantáneamente toda la bodega se cubrió de fuego. Nada más podía hacerse.

El Segundo Comandante ordenó ¡Subir la gente! Empezaron a salir por la escalera de gatos, primero los grumetes, después algunos marineros.

Ningún cabo, suboficial, guardiamarina u oficial se movió. Ninguno trató de salir. Eso es

¡subir la gente!

Vimos impotentes desde cubierta como soportaban estoicamente, sin vacilaciones, el fuego que los consumía.

Se perdió algún tiempo. Los grumetes y marineros, pretendían darle el paso a los oficiales. Podían haberse salvado dos o tres más. Fue el precio del respeto por sus jefes.

El último en salir en su desesperación, se lanzó al mar para apagarse. Fue el único que murió fuera de la nave. El que venía después no salió; cayó hacia la bodega. Todo ocurrió en segundos. Antes de cinco minutos, todo estaba invadido por las llamas. Desde la bodega hasta la vela más alta.

Eran alrededor de las 11,00 horas, del 28 de febrero de 1945. Estábamos a unos 13 grados al sur de la línea ecuatorial, frente a Pisco.

El sol quemaba. Las embarcaciones disponibles no tenían capacidad ni para un tercio de los naufragos. De algún modo se acomodó en ellas algo más de la mitad. Se establecieron relevos. Parte del tiempo en los botes, parte en la agua.

El mar estaba arbolado. Las embarcaciones desaparecían y aparecían regularmente tras las olas. En la noche se suprimieron los relevos por seguridad. Los que iban remolcados por las tres embarcaciones, durante la noche se quedaban dormidos y se soltaban; cuando despertaban, se encontraban solos en medio del mar y gritaban para que volviéramos a recogerlos.

No sabíamos si nuestro SOS, nuestra llamada de auxilio, había sido escuchado. Era nuestra mayor incertidumbre. La otra, encontrar tiburones que normalmente abundaban en esos mares. Milagrosamente no se presentaron.

Pasó la primera noche. Fue eterna, siempre nos mantuvimos cerca de la *Lautaro*, sus llamas eran nuestro faro.

Si nuestro SOS no había sido escuchado, nuestras posibilidades eran remotas. Estábamos muy lejos de la costa, en la ruta que sólo usaban los veleros.

El día 1 de marzo, alrededor de las 10,00 horas nos sobrevoló un avión Catalina. En una de sus pasadas, dejó caer una balsa salvavidas inflable y un tarro con el siguiente mensaje: "UN VAPOR VENIR POR USTEDES LLEGAR 12 HORAS". Era suficiente. Sabíamos que nos rescatarían, pero no cuándo. ¿A medio día? ¿En 12 horas más? Fue esto último. Como a las 11 de la noche, 36 horas después del incendio, avistamos un barco que venía directamente hacia nosotros. De repente

vimos, con angustia, que viraba 90 grados. Fue, creo, el único momento de desesperación. Lanzamos todos los cohetes de señales que teníamos, sus luces brillaban intensamente en la noche, pero la nave continuaba alejándose de nosotros. Después supimos que había avistado un objeto que brillaba en el mar y se había acercado a inspeccionarlo, pero ya nos tenía ubicados.

El barco que nos rescató, era de pasajeros, el *Río Jachal*, de bandera argentina.

A bordo de él pasaron lista. Recién entonces supimos de los muertos; antes no fue posible, estábamos dispersos en el mar y sumergidos en el agua o en el interior de los botes. Faltaban 19. Sólo en ese momento nos dimos cuenta de que éramos parte de un tragedia. Sólo entonces cayeron lagri-

mas. Había pena, dolor y alegría. Esta última nos avergonzaba. Nos sentíamos mezquinos.

La *Lautaro* se hundió a pesar de que un remolcador peruano trató de llevarla a puerto. El *Río Jachal* nos dejó en el Callao. Esperamos en la Escuela Naval peruana la llegada del buque madre de submarinos *Araucano*, que nos llevaría a Valparaíso.

En este puerto se efectuó un emotivo funeral con diecinueve féretros casi vacíos.

Mientras estuve en la Escuela Naval mi apoderado era el Contraalmirante Sr. J. Antonio Alviña Vergara, a quien narré lo sucedido. Escribió el día del funeral en el diario "La Unión" de Valparaíso:

¡SUBIR LA GENTE!

¡Gracias Señor, no necesitamos inventar los héroes!

¡Subir la gente!

Tragedia, pero gloriosa. Sacrificio, pero fecundo. Dolor pero orgullo.

En suma, edificante.

Para los pesimistas la esperanza. Levanten el espíritu los que miran con cara hosca la ola extranjerizante. No es todo materialismo, no está todo corrupto, no; no todos blasfeman de Dios predicando el odio; no todos ofenden la Patria entregando su honor.

¡Subir la gente!

Como en Roma, aún nos quedan nuestros Gracos, aún nos quedan Augustines de Hipona.

Aún tenemos quienes saben de abnegación, aún tenemos quienes mueren por el deber, aún tenemos quienes afronten sonrientes el sacrificio.

Aún tenemos Patria ciudadanos, como repetía aquel evangelista laico en nuestros albores.

¡Subir la gente!

Ossandón, Ugalde, Barahona, Paul.

¡Salve muchachos, besados por la Gloria!

¡Cuánto os envidian vuestros camaradas!

Rebullen las cenizas de Riquelme, el de Iquique, de Cruz, el de La Concepción, y hasta del serrano Calderón, el de Pichincha, que con los demás héroes niños de estas tierras neoibéricas, han de sentirse orgullosos de vosotros en el Más Allá.

¡Subir la gente!

Navarro, Frodden.

Grande era vuestro sino. No teníais los pies de barro; érais todo pasta de héroes.

Vuestra nobleza no se hizo con espaldarazos simbólicos: nació de sople divino y Dios no podía permitir que dejárais solo a vuestro Capitán. Fuísteis Oficiales que sabíais cumplir vuestro deber.

No lo dijo en vano vuestro Titán de Iquique.

¡Subir la gente!

García.

Vuestra orden sublime, pasará a la historia nuestra como una preciosa tradición.

Tradición naval que enorgullece. Que allá, no alcanza el odio, ha de ser bendita por los Nelson, los Churruca, los Prat, los Lutjens, que os brindarán escolta de honor a vuestro acceso a la Gloria.

¡Subir la gente!

Maravilloso gesto de abnegación del Jefe, inmolado al pie de la escala salvadora, por donde pocos habían de escapar.

¡Qué sarcasmo para los que predicán destrucción y se esconden ante el sacrificio! Para los mismos que saben vivir, pero que no entienden de la grandeza de morir por el deber de lealtad a sus subalternos.

Héroes todos.

Purificados primero por el azote de la mar, como las agrestes costas de la Patria; después por el fuego devorador de vuestro barco, como los vikingos legendarios, y más tarde por los aires salinos del océano inmenso; lo váis a ser ahora por esta tierra amada, que regada ya por las lágrimas del dolor amargo, os recibirá orgullosa en su seno, como piadosa mortaja.

¡Subir la gente!

García.

Se ha cumplido tu orden.

Tu gente subió a cubierta con honor, o a la Gloria contigo.

Como lo pidiera O'Higgins, el Grande.

¡Salve, Patria mía, que aún produces hijos dignos de tus mayores!

