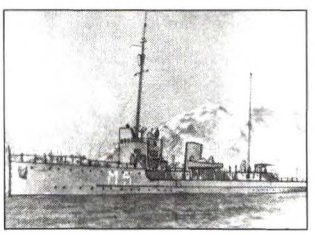
NAUFRAGIO DEL AVISO A.R.A. FOURNIER

*Hugo Alsina Calderón**



En el año 1949, las relaciones entre Chile y Argentina se mantenían dentro de lo que era considerado normal en esos años, es decir dentro de una fría formalidad.

La zona austral de nuestro país se encontraba bastante descuidada por los sucesivos gobiernos chilenos y eran frecuentes las incursiones de naves de guerra argentinas en los canales fueguinos chilenos, para llegar a Ushuaia, en el canal Beagle.

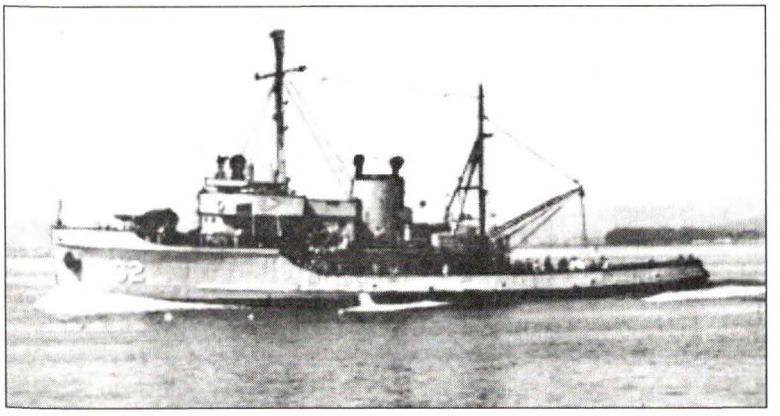
A mediados de septiembre de ese año, el patrullero Lautaro regresaba a su base en Punta Arenas, después de una comisión de reabastecimiento de faros en la parte oriental del estrecho de Magallanes.

Al atracar al muelle, llamó la atención que el propio Almirante, Comandante en Jefe de la III Zona Naval, estuviese, en persona, esperando a la pequeña nave, junto a dos camiones cargados con víveres y elementos de auxilio y rescate.

El Almirante subió rápido a bordo y se reunió con el Comandante en su camarote: ... ¿Qué pasaba?

Poco después se supo. Una nave de guerra argentina, el aviso Fournier, había zarpado hacía una semana desde Puerto Belgrano, en la Patagonia argentina, con destino a Ushuaia y no se tenían noticias de él y la Armada de ese país pedía auxilio para encontrarlo.

La misión asignada al *Lautaro* era aprovisionarse y zarpar de inmediato en busca del buque perdido, lo que se hizo en el brevísimo lapso de tan sólo una hora, sin tener tiempo la tripulación de ir a sus casas o siquiera avisar a sus familias de las cuales ya estaban ausentes largos días.



Patrullero "Lautaro".

* Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor.

Todas las consultas hechas a las autoridades navales argentinas, sobre la ruta que se suponía que habría debido seguir el buque, fueron infructuosas. Nadie decía nada.

El zarpe del *Lautaro* fue tan rápido y urgente, que apenas alejados algunas millas del puerto, el buque paró sus máquinas y todos los Oficiales, 3 en total, nos reunimos para evaluar la situación, analizar las alternativas y determinar un plan de rebusca bien concebido.

Este análisis de la situación dio el siguiente resultado: La ruta desde puerto Belgrano hasta cabo Dungeness, en la boca oriental del estrecho de Magallanes era una sola y bordeaba la costa argentina, por lo que no se justificaba un pedido de auxilio si el siniestro se hubiera producido en esa parte.

Desde la latitud de punta Dungeness, el Comandante del Fournier pudo tomar dos rutas: una interior, por el estrecho de Magallanes, siguiendo los canales Magdalena, Balleneros y Beagle, hasta Ushuaia, y la otra, la ruta oceánica, bordeando por el Este de la isla grande de Tierra del Fuego; estrecho Le Maire entre la isla de los Estados y la isla grande y canal Beagle Oriental, hasta Ushuaia.

Se concluyó que lo más probable era que hubiera seguido la ruta interior.

Como el *Lautaro* acababa de aprovisionar todos los faros del sector oriental del Estrecho, desde Punta Arenas hasta el faro Punta Dungeness, sin encontrar ninguna novedad y como además en esa zona existen numerosos faros y estancias con pobladores a los que nada pasa inadvertido, se descartó la posibilidad de encontrar la nave perdida, en esa zona.

Por lo anterior, y resuelta ya la idea de maniobra a seguir, el *Lautaro* puso proa al sur, para explorar ambas orillas del estrecho de Magallanes entre Punta Arenas y el faro Anxious, a la entrada del canal Magdalena.

Toda esa tarde y toda la noche se recorrieron ambas costas, esperando encontrar restos de la nave o náufragos en la orilla haciendo señales de auxilio, sin encontrar nada.

Al día siguiente, se siguió la ruta fueguina, explorando todo el canal Magdalena, el paso Brecknock, el canal Ocasión y parte del canal Balleneros, -tampoco se encontró nada-.

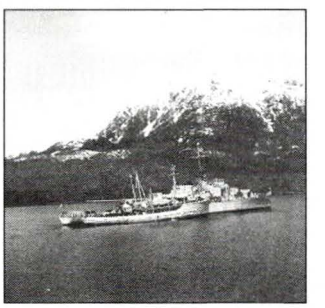
Salimos al océano por el Brecknock hasta los islotes Furias de afuera, pero todo resultó negativo.

En los siguientes días se continuó la exploración de los canales Balleneros; O'Brien, paso Timbales y Brazo Norweste del canal Beagle, hasta la isla del Diablo, zona bien conocida por la tripulación del patrullero, pues desde su llegada, el año anterior, había hecho varios viajes a la isla Navarino, donde comenzaba a nacer Puerto Williams.

Los días pasaban y no aparecía ninguna pista que permitiera dar con la nave perdida. Se exploraron todas las salidas desde los canales al océano, tales como bahía Desolada, bahía Cook y ... nada.

En forma muy inusual, a medida que el Lautaro avanzaba por el estrecho de Magallanes, iba encontrándose con buques de guerra argentinos, -algunos fondeados y otros navegando-. Al ser interrogados, pedían autorización y se unían al *Lautaro*, con lo que se fue conformando una verdadera flotilla que comenzó con tres naves, llegando a juntar un total de 8.

El *Lautaro* tomó el control de la operación de rebusca y distribuyó las zonas de exploración de acuerdo a las condiciones marineras de cada nave.



Fragata y patrullero argentinos en bahía Morris.

Así pasaron varios días más - 14 desde el zarpe de Punta Arenas- sin que se hubiera encontrado el menor indicio del buque perdido. Es difícil describir la enorme frustración que se experimenta en tales casos. No es frecuente que una nave con 69 tripulantes a bordo desaparezca sin dejar ningún rastro.

Todo lo que se podía hacer era esperar ayuda divina ... y la ayuda, ¡por fin llegó!

Muy desmoralizados, los 5 buques de la flotilla, el *Lautaro* y 4 naves argentinas, fondearon ese anochecer en puerto Morris. Al comentar los sucesos del día, antes de planificar el trabajo para el día siguiente, en reunión de Comandantes con sus Oficiales de Operaciones, el Comandante del buque argentino *Spiro*, gemelo del *Fournier,* sorprendido comentó que navegando frente a caleta Zig-Zag, a la altura de puerto Cono, -a la entrada del canal Gabriel-, había visto a un poblador tan despistado, que en su bote tenía izada

la bandera chilena al revés, es decir con la estrella hacia abajo y el color rojo hacia arriba.

Los chilenos saltamos en el acto y le explicamos al argentino que esa acción del poblador no era descuido ni ignorancia, sino que al izar la bandera en esa forma el hombre estaba pidiendo auxilio.

Como la noche estaba ya muy avanzada y el tiempo tampoco era bueno, se acordó que los zarpes del día siguiente se harían una hora más temprano y que el *Spiro* se dirigiría de inmediato a caleta Zig-Zag, para ver qué es lo que requería el poblador, lo que informaría de inmediato a todos los buques de la flotilla.

Esta fue la primera señal útil que se obtuvo para empezar a desentrañar el misterio, hasta ahora insoluble, de un barco perdido sin dejar rastro.

Aún no comenzaba a amanecer cuando los buques tocaron repetido y zarparon a sus zonas asignadas de rebusca.

El *Spiro* se dirigió a todo andar a caleta Zig-Zag, donde fondeó y envió un bote a tierra al mando de un Teniente. En tierra el poblador, hijo de chilote y yagana, le informó que unos 20 días atrás, había visto pasar un bote, llevado por la corriente. Echó su chalana al agua y lo alcanzó, encontrando dentro de él a dos cadáveres de marinos. Remolcó el bote hasta la orilla y para evitar que los cuerpos fuesen comidos por los perros, procedió a enterrarlos en la playa de arena y al ver pasar las naves frente a su casa, les izó la bandera al revés para pedir auxilio.

El velo que cubría el enigmático episodio empezó a descorrerse. El *Spiro* llamó por radio al resto de los buques y todos concurrimos velozmente al lugar del hallazgo.

La noticia fue transmitida a la III Zona Naval y de ahí a las autoridades navales argentinas, las que ordenaron el despacho de tres naves más, para proseguir la búsqueda, entre ellos una nave de la Flota de Mar.

Era un hecho que no había sobrevivientes; que el *Fournier* había violado la soberanía chilena entrando sin permiso a sus aguas interiores, y que se había hundido totalmente en un punto cercano a caleta Zig-Zag, en el llamado seno Magdalena.

El área de rebusca se reducía ahora a una de 20 por 25 millas solamente, lo que facilitaba mucho nuestro trabajo.

La III Zona Naval pidió apoyo aéreo al mando de la Fuerza Aérea de Chile en Punta Arenas, el que dispuso la instalación de una cámara filmadora en un avión de caza A-24 para fotografiar toda la costa en busca de restos o de más cadáveres.

Dos naves argentinas fueron enviadas a recorrer el canal Gabriel, el Cascada y el seno Almirantazgo, en busca de restos náufragos. En la orilla del canal Gabriel fueron encontrados los cuerpos sin vida de dos marineros más, y como el invierno austral aún no terminaba y el clima en general continuaba frío y seco, los restos estaban en buen estado de conservación, pero con su piel ennegrecida, quemada por el frío.

En estas rebuscas el aviso *Spiro* tocó fondo en una roca y dado el estado de ansiedad y nerviosismo de su tripulación, el buque fue abandonado por algunos minutos. Al comprobarse que el buque no se hundía, la tripulación volvió a bordo y el buque flotó con la marea. Otra de las naves argentinas, el buque hidrográfico *Bahía Blanca* también chocó con una roca, e igualmente sin consecuencias que lamentar.

La base de la Fuerza Aérea, en bahía Catalina, llamó por telefonía al patrullero *Lautaro* y le comunicó que una vez revelada la película había aparecido una imagen, algo difusa, que parecía ser una balsa con varias figuras humanas en su interior. Dada la premura con que se había hecho la filmación y lo precario del sistema, informaban que no les era posible ubicar con exactitud el lugar de este nuevo hallazgo.

Utilizando un método poco científico pero efectivo, el *Lautaro* zarpó y se ubicó frente a un punto conocido, donde se iniciaba la filmación, y desde allí navegó la costa siguiendo una ruta paralela a la que había hecho el avión, comparando los accidentes de la costa con las imágenes de la película.

El método era lento pero seguro, faltaba alrededor de una hora para llegar a la probable ubicación de la balsa, cuando se agotó la luz diurna. La expectación era tan grande que la rebusca no se suspendió, continuándose con la luz del proyector del buque. Al llegar al punto estimado, se mandó a tierra una chalupa ballenera, a cargo de un Teniente.

La noche estaba clara, había luna llena pero negros nubarrones la cubrían por momentos, dándole al escenario un macabro dramatismo.

El Teniente, a su regreso, muy emocionado, relató un hallazgo dantesco. A unos 20 metros de la playa, medio iluminada por la luz azuleja del proyector apareció ante sus ojos un cuadro terrible: una balsa con cinco cuerpos sentados en la borda, con los pies hacia adentro, abrazados y acu-

rrucados unos contra otros. Todos llevaban capotes o gruesas ropas de abrigo. La piel de todos ellos estaba ennegrecida por efecto del intenso frío. Era evidente que murieron antes de llegar a la orilla; la causa: el frío.

El traslado de los restos mortales de estos marinos fue largo y penoso. Fueron embarcados en una chalupa y llevados a bordo del *Lautaro*, donde fueron colocados respetuosamente en toldilla, cubiertos con pabellones chilenos, excepto el Comandante, que fue cubierto con la única bandera argentina existente a bordo.

Una primera identificación, por sus prendas e insignias, indicó que se trataba del Comandante de la nave, su Segundo Comandante, el Oficial de Guardia, un Sargento enfermero y un Cabo, posiblemente el timonel de guardia.

Todos los relojes marcaban la misma hora, -aún no era común el uso de relojes impermeables- las 05 horas y 25 minutos, lo que nos hace suponer que a esa hora se produjo el naufragio o que por lo menos a esa hora los hombres cayeron al agua.

Sin duda el accidente fue repentino y su desenlace rápido, ya que el buque no tuvo tiempo para lanzar un S.O.S. marítimo.

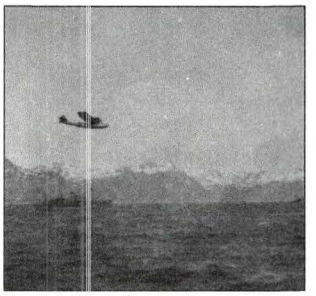
El día del naufragio fue también determinado y fue el mismo día en que el chilote encontró el bote con los dos primeros cadáveres. Lo anterior coincide con un avistamiento nocturno que comunicó el faro de punta Delgada, en la primera angostura del estrecho de Magallanes, informando el paso de un buque oscurecido y que no respondió a las llamadas de identificación que se le ordenaron.

Con todos estos datos sólo faltaba identificar el lugar exacto del naufragio y su causa.

La III Zona Naval envió a la barcaza *Isaza* a puerto Morris con un grupo de expertos en identificación y 9 ataúdes para trasladar los restos de los náufragos fallecidos a Punta Arenas y luego repatriarlos a Argentina.

La rebusca continuó diez días más y cuando el tiempo mejoró, se solicitó exploración aérea, la que ahora se efectuó con un hidroavión Catalina, el que tras varias horas de vuelo avistó una mancha de petróleo que desaparecía con el oleaje y el viento y que reaparecía con la calma, en el mismo sitio. No cabía duda, bajo esa mancha y a 250 metros de profundidad se encontraba el casco del infortunado *Fournier* y buena parte de su tripulación.

Ahora sólo faltaba determinar la causa del accidente.



Avión Fach Catalina y buque hidrográfico "Bahía Blanca".

El *Fournier* era una nave tipo "aviso", buque ligero de poco tonelaje, de casco fino y alto, de poca manga, lo que lo hacía un barco "celoso", de poca estabilidad transversal. Además el buque venía con bastante carga en cubierta, lo que aumentaba su inestabilidad.

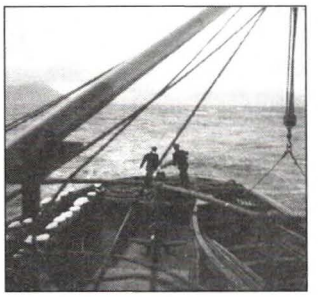
El informe obtenido de las anotaciones en el bitácora del *Lautaro*, coincidentes con los registros del Servicio Meteorológico de Punta Arenas, indicaban que ese día hubo un fuerte temporal de viento del norweste en esa parte del estrecho de Magallanes, y nuestra experiencia nos indicaba que en el seno Magdalena -lugar del accidente-, con esos vientos, el mar se torna excepcionalmente violento debido a la configuración de la costa y de los cerros que encajonan el viento. Cerca del lugar del naufragio, existe un bajo fondo de 7 metros. En bajamar el *Fournier* calaba unos tres metros y medio, pero con un oleaje fuerte, como el de esa siniestra noche de tormenta, en una cabezada dura bien pudo haber golpeado su casco en la roca y haber sufrido una avería mayor que causara su hundimiento.

Esta última hipótesis, aunque posible, fue descartada, ya que una nave, por muy grande que sea la vía de agua, tarda algunos minutos en hundirse y da tiempo suficiente para transmitir una señal de auxilio, lo que en este caso no ocurrió.

El análisis completo, documentado y ponderado, concluyó en que el aviso *Fournier* se dio vuelta de campana por la banda de babor, golpeado por una sucesión de olas de gran tamaño, generadas por la fuerte tormenta del norweste, en el seno Magdalena, peligro conocido por los marinos chilenos que navegan esas aguas, pero ignorado por los infortunados argentinos.

Al volcarse la nave, sólo pudieron saltar o cayeron al mar los hombres que iban de guardia en el puente y que fueron los encontrados en la balsa; algunos tripulantes que estaban en pie a esa hora pudieron echar un bote al agua, que fue el encontrado por el poblador de caleta Zig-Zag, más los otros que cayeron al agua y que fueron

encontrados en el canal Gabriel, suman 9 ...., de los 60 tripulantes restantes no se encontró nada, a pesar de una meticulosa rebusca efectuada por naves chilenas y argentinas durante unos 10 días. Solo se encontraron restos de la carga que iba en cubierta y algunos elementos de la estructura del buque, semidestrozados por la fuerza de la olas.



Honores fúnebres en la mar a bordo del PP "Lautaro".

Mientras se efectuaba la rebusca final, se desató otro temporal de gran intensidad. El *Lautaro* aprovechó para hacer una interesante experiencia: lanzó al agua una balsa similar a las del *Fournier*, con un peso equivalente al de las 5 personas, en el supuesto lugar del hundimiento, para estudiar su comportamiento. Esta balsa demoró una hora y media en llegar a la costa y arribó a un punto muy cercano del que se encontró la balsa del *Fournier*. Esto terminó por corroborar toda la hipótesis del naufragio, como también el hecho de que todos los tripulantes cuyos restos fueron encontrados, cayeron al mar y que después se subieron a la balsa y al bote, donde murieron de frío, en menos de 90 minutos, por el enfriamiento resultante del efecto de la evaporación del agua de sus ropas, causado por el viento.

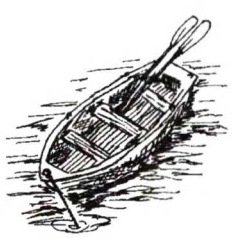
En el intertanto, la prensa, tanto chilena como argentina, cubría las noticias del naufragio a grandes titulares.

No faltaron las especulaciones ... el aspecto ennegrecido de la piel de los cuerpos encontrados se habría debido a la explosión de una bomba atómica que trasladaba el *Fournier* hasta Ushuaia. Cabe recordar que en esa época Argentina anunciaba importantes experimentos atómicos en la isla Hemul, ubicada en el lago Nahuel Huapi, cerca de Bariloche.

Primó la cordura y esta audaz suposición fue descartada.

La esforzada labor de los buques chilenos fue ampliamente reconocida por la armada y gobierno argentinos, tanto que su Presidente, Juan Domingo Perón, extendió una invitación especial para que el patrullero *Lautaro* fuera a Buenos Aires a recibir los agradecimientos del pueblo argentino por un trabajo sin descanso e ininterrumpido de más de un mes, en una zona inhóspita y de clima muy duro, sin volver a sus hogares que se encontraban a pocas millas de distancia.

El gobierno chileno declinó la invitación. No se podía dejar de lado el hecho de que el accidente se había producido mientras se llevaba a cabo una acción no autorizada por parte de la Armada de Argentina.

Pese a lo anterior, el gobierno argentino, por intermedio de su Armada, decidió condecorar a los oficiales y algunos tripulantes del patrullero *Lautaro*, distinción que se entregó, tiempo más tarde, en la Embajada Argentina en Santiago.

Este relato está basado en hechos reales y auténticos, en los cuales su autor participó como 2º Comandante y Oficial de Operaciones del patrullero *Lautaro*, con el grado de Teniente 2º.