

## MIS RECUERDOS DE LA ESCUADRA EN 1931

Carlos A. Aguirre Vio \*

### Prólogo.

**D**espués de 60 años, en febrero de 1992, decidí narrar lo que vi y experimenté a bordo del destructor *Hyatt* en 1931, cuando se produjo el motín de la Escuadra, lo que algún tiempo después llegó a ser referido como “los sucesos del año 31”, para relacionarlos a las consecuencias y derivaciones políticas dentro del quehacer nacional. Sin embargo, dada la tácita ley de silencio prevaleciente en la Armada en torno a estos hechos, me abstuve de hacerlo; pero hoy en que ya se ha publicado un libro serio y bien documentado sobre este tema, además de artículos en revistas de carácter histórico, me he animado a dar a la luz este escrito.

### Introducción.

El 1 de septiembre de 1931, a medianoche, se amotinó la Escuadra surta en Coquimbo; las tripulaciones se apoderaron de los buques mientras la oficialidad dormía. Este hecho pudo tener gravísimas consecuencias para el país si hubiese escalado hasta transformarse en revolución social.

El motivo aparente y objetivo inmediato era revertir la funesta decisión del Gobierno de rebajar los sueldos a causa de la grave crisis económica y la convulsionada situación política que se vivía. Por tanto las dotaciones, en su mayor parte, no iban contra la oficialidad; pero los adoradores y admiradores de Moscú guiaron el movimiento en busca de un estallido revolucionario que implantara la “dictadura del proletariado”.

Por esa fecha habían transcurrido varios años desde el término de la Primera Guerra Mundial y Europa aún restañaba sus heridas procurando solucionar sus problemas y levantarse de las ruinas morales y materiales; entretanto, la Rusia soviética se encerraba en sus fronteras y presionaba con su gigantesco potencial humano y activismo ideológico para difundir su propaganda con agitadores extranjeros y comunistas locales en el resto del mundo, amén de los “tontos útiles” que abonaban el camino hacia el soñado paraíso del Soviet. Así crecía en el mundo la indisciplina ciudadana, lo que provocó como contrapartida el surgimiento de gobiernos fuertes en varios países. En Chile, aunque bajo la influencia de circunstancias políticas de diversa índole, había llegado al poder supremo en 1927 el General Carlos Ibáñez, quien aplicó mano dura y gobernó prácticamente sin oposición legal. Su caída en julio de 1931, provocada por una huelga generalizada y desórdenes que escaparon al control de las fuerzas policiales, fue el comienzo de una crisis politiquera con efímeros gobiernos de suyo débiles.

La crisis económica mundial había sido un factor preponderante en estos sucesos, debiendo el país endeudarse con EE.UU., como casi toda Iberoamérica.

Tras algunas semanas, al restablecerse el orden gracias a la cordura de algunos dirigentes políticos, el mando de la nación recayó en el presidente de la Corte Suprema don Manuel Trucco, cuya administración no supo afrontar con realismo y firmeza los serios problemas económicos, sino más bien agudizó la recesión con el resultado de empeorar la situación para el pueblo, que estaba malquistado con las Fuerzas Armadas.

Sin duda todos estos antecedentes podían conducir a alguna asonada, la que en efecto se manifestó en la Escuadra, donde los agitadores supieron sacar ventaja. Poco después se supo por la prensa, y así se confirmó más tarde, que el movimiento tuvo antecedentes políticos en un Comité Revolucionario que funcionó en París, formado por personajes políticos que pretendían derrocar al

General Ibáñez; pero éste cayó antes de que llegara a actuar dicho comité, aunque tuvo repercusiones posteriores al ser instrumentalizado por los comunistas y otros que se habían coludido para infiltrar a la Marina. Esto se facilitó gracias a cierta gente ya enquistada en la Dirección del Personal, donde desempeñaba funciones de confianza del Director para obtener su firma en la dictación de transbordos y en formalizar contrataciones. Allí sólo había Empleados Civiles y algunas personas de “filiación azul”, pero ningún oficial.<sup>1</sup> Así se explica que ingresara al servicio gente sin ninguna instrucción militar y sin siquiera datos de antecedentes personales. Para colmo ingresaron algunos individuos con plazas de Despenseros o Preceptores que vestían uniforme de sargentos. En resumen no había control alguno ni política institucional al respecto.

### **La Armada en 1931.**

Acorde con la situación del país, por razones de economía se organizaron dos escuadras con las unidades de superficie: la Escuadra Activa y la de Reserva.

La primera la formaban los siguientes buques:

- Crucero-acorazado *O'Higgins* (año 1898), insignia del Contraalmirante don Abel Campos Carvajal. Su Jefe de Estado Mayor era el Capitán de Navío don Emilio Daroch Soto y el comandante del buque, el Capitán de Navío don Héctor Díaz Aburto.

- Los siguientes destructores (años 1929-30) con los comandantes y 2º comandantes que se indica: *Aldea*, Capitán de Fragata Miguel Bahamondes T. y Capitán de Corbeta Francisco Beduneau R.; *Riquelme*, Capitán de Fragata Alejandro Yánquez C. y Capitán de Corbeta Gustavo Carvallo G.; *Hyatt*, Capitán de Fragata Manfredo Becerra S. y Capitán de Corbeta Hugo Julio A.; *Videla*, Capitán de Fragata Humberto Aylwin T. y Capitán de Corbeta Athos Valenzuela; remolcadores *Gálvez* y *Artillero*.

La Escuadra de Reserva estaba encabezada por el acorazado *Almirante Latorre*, cuyo Comandante y Comodoro de la agrupación era el Capitán Navío don Alberto Hozven Azaola; esta escuadra estaba con dotación reducida, para mantenerse fondeada en labores de conservación e instrucción en puerto. Sus demás unidades componentes eran: destructor *Orella*, al mando del Capitán de Fragata Leonardo Huber K.; destructor *Serrano* (no estoy seguro si la integraba); cazatorpedero *Lynch*.

En Talcahuano se concentraba la flotilla de submarinos con su buque-madre *Araucano* y además el antiguo crucero *Blanco Encalada*, más el cazatorpedero *Condell*, que estaba de para.

Las escuadras Activa y de Reserva tenían por base de operaciones el puerto de Coquimbo, como era entonces la costumbre anual, dadas sus mejores condiciones meteorológicas para efectuar la instrucción elemental del personal nuevo, principalmente a los conscriptos. Esta etapa duraba más o menos un mes, con los buques al ancla. La escuadra del almirante Campos debía continuar con un período de ejercicios en la mar, pero dada la extrema restricción de combustible, las navegaciones se habían reducido al mínimo. En realidad, los destructores tenían no más de doce conscriptos cada uno, siendo el *Latorre* el que reunía la mayor cantidad de ellos.

### **Acaecimientos del período normal de adiestramiento.**

Así transcurrieron los meses de mayo y junio. En los destructores el régimen se hacía pesado con las navegaciones nocturnas y toda clase de ejercicios hasta el amanecer. De día se continuaba con tiros diurnos y lanzamientos de torpedos; es decir se vivía con sueño atrasado.

Mientras tanto las noticias de Santiago indicaban que la situación general del país no era en nada halagadora: descontento popular, manifestaciones contra la “dictadura” de Ibáñez, en medio de crisis económica y disconformidad con los militares que mandaban. Entonces se produjo el incidente llamado “del avión rojo” (por el color del aeroplano), en el que arribó desde Europa el Coronel

Marmaduke Grove dispuesto a derrocar el Gobierno; pero su golpe, en el que estaban comprometidos connotados personajes en Santiago y Concepción, resultó fallido, sobre lo que se especuló bastante. Las Cámaras ya estaban sobrepasadas por el clamor ciudadano. Mientras, en Coquimbo las noticias oficiales sólo quedaban en conocimiento de los mandos superiores. Entre los oficiales se notaba inquietud y no podían faltar los comentarios de cámara, aunque nunca en tono subversivo; es indudable que en el equipaje sucedía lo mismo, sin malicia, y nada anormal se notaba. El régimen de a bordo seguía su rutina normal.

Esto al menos era lo que se apreciaba en mi buque, el *Hyatt*, en que reinaba una excelente disciplina y camaradería. Los oficiales éramos los siguientes: 2º Comandante, Capitán de Corbeta Hugo Julio Aguirre; Ingeniero de Cargo, Capitán de Corbeta Ing. Hugo Ramm Seibt; Oficial Torpedista, Teniente 1º Raúl Arancibia A.; Oficial de Comunicaciones, Teniente 2º Mario Geiger Stahr; Oficial Artillero, Teniente 2º Carlos Aguirre Vio; Oficial Ayudante del Ingeniero Teniente 2º Ing. Benjamín Velasco Donoso; Oficial de Navegación, Guardiamarina de 1ª Raúl Rossi Contreras;<sup>2</sup> Oficial Contador, Guardiamarina de 1ª Cont. Guillermo Casas Sepúlveda.

No podría asegurar lo mismo sobre los demás buques, en especial de los grandes, con mayor dotación, porque se vio después que allí las células ya estaban funcionando. En un destructor por lo menos, había oficiales flojos o despreocupados, que en puerto dormían hasta tarde. Esto al menos aprecié en los días siguientes a la caída de Ibáñez, el 27 de julio de 1931.

Tras ese episodio, en opinión de algunos comandantes, las escuadras deberían haber regresado a Valparaíso; en cambio sólo se dirigió allá el Almirante Campos, para asegurar que no se recortara el combustible para seguir operando como hasta entonces. Varios días después regresó el Almirante; ignoro su logro, pero para los sucesos posteriores eso sería irrelevante. En el intertanto en esos días de espera, el “ocio” permitía hacer toda clase de conjeturas sobre el futuro de la Escuadra y de la Patria.

Chile tenía un nuevo Gobierno, provisional, en un ambiente políticamente muy conmocionado y con serios disturbios en la capital; allí los carabineros tuvieron que acuartelarse para resguardarse de los ataques multitudinarios de la “civilidad” autoproclamada triunfadora de la “dictadura”; las turbas se ensañaron en desquitarse de las FF.AA. y en especial de Carabineros. Santiago era un caos, dominado por la “civilidad”, en el que algunos vecinos procuraban dirigir el tránsito. Cuando asumió la Vicepresidencia, el señor Trucco nombró como Ministro de Hacienda al señor Pedro Blanquier, quien se lució hablando del desastre de la Caja Fiscal y expuso su plan de reducir en todo, el presupuesto nacional, sin mirar las consecuencias. Estas noticias públicas llegaron naturalmente a Coquimbo y la inquietud se manifestó en las dotaciones; los comandantes y sus segundos hablaron con franqueza a las tripulaciones y así se hizo en el *Hyatt*, mientras se mantenía la disciplina normalmente.

El retorno del Almirante había significado la reanudación del régimen previo; así se volvió a las agotadoras salidas nocturnas cada dos o tres días; pero el ahorro pretendido se malogró a causa de un mal tiempo que obligó a mantener máquinas listas. También se continuó con las actividades deportivas y competencias entre unidades: fútbol, atletismo y boxeo en el ring armado en el *O'Higgins*; por supuesto, también con formaciones militares en tierra. Yo actuaba en las actividades de boxeo, como ayudante del Capitán Athos Valenzuela, que era el jefe designado por la Insignia.

### **Los hechos posteriores al 31 de agosto.**

Así llegó el 31 de agosto, en que correspondía hacer las eliminatorias de boxeo, entre 18.30 y 20.00 horas. Recuerdo que me sentía muy cansado, lo que me era casi normal; pero por otra parte los oficiales concordábamos en que la recargada actividad era conveniente para evitar el ocio de las tripulaciones, a costa de nuestro esfuerzo.

De regreso a mi buque, me retiré temprano a dormir. Había sido un día muy agitado para la dotación; también se había jugado un partido de fútbol esa tarde. El oficial de guardia era el teniente Arancibia, quien a medianoche bajó a mi camarote para despertarme diciéndome que me vistiera y lo acompañara a cubierta porque se notaba algo anormal en el *O'Higgins* y que incluso le parecía haber escuchado un disparo. Nuestro destructor estaba aparentemente tranquilo. Cuando llegué a cubierta se acercaba una lancha a vapor del *Latorre*, la cual atracó a nuestro costado. Al acostumbrado “ah del boot” no hubo respuesta sino un sorpresivo abordaje de gente con armas ocultas que súbitamente desplegaron. Con Arancibia corrimos a custodiar la Sala de Armas; pero estábamos desarmados, ya que en ese tiempo no se acostumbraba portar armas durante la guardia. En todo caso los de la lancha traían armas y munición extra para repartir. Nuestra única opción fue llamar al orden al personal, instándolo a mantener la disciplina, porque al alboroto había aparecido nuestro personal en escena. El comandante y el 2º se encontraban en tierra alojando en un hotel. En estas circunstancias aparecieron nuestras “ovejas negras”, siendo los cabecillas el cabo artillero Luciano González (apuntador del director de tiro), un marinero de apellido McLean y un cabo de máquinas cuyo nombre no recuerdo. La lancha se retiró dejando un par de vigilantes para asegurar la “toma”. En resumen, el *Latorre* destacó fuerzas a otros buques, apoderándose de ellos igual como al *Hyatt*. Nuestros amotinados guardaron compostura y aún respeto. Un suboficial nos indicó que por favor nos fuéramos a la cámara, ya que esas eran las órdenes recibidas del *Latorre*: ningún oficial en cubierta. Agobiados, trasnochados, sólo atinamos a comentar nuestra impotencia, sin poder hacer nada, aislados, incomunicados, sin poder dar aviso al comandante Becerra ni al capitán Julio; sólo deseábamos que ojalá hubieran sabido lo ocurrido, por alguna otra fuente, pero en tierra no hubo indicio alguno.

A las 08.30 del 1 de septiembre fue enviado al muelle el bote por los Jefes, como de costumbre; pero su dotación llevaba armas ocultas. Nadie había bajado aún a tierra desde los buques y para la población del puerto la situación en la escuadra era totalmente desconocida. Naturalmente fue una muy desagradable sorpresa para nuestro Comandante y el Segundo llegar a bordo sin ser recibidos en el portalón por el oficial de guardia y en cambio ser conducidos a sus camarotes por vigilantes armados. A nosotros no nos permitieron hablar con ellos, pero sí desayunar; el personal de cámara actuó normal y deferentemente, nos abrieron las tapas de combate de las claraboyas y luego nos empezaron a dar, disimuladamente, algunas informaciones. Así pasó todo ese fatídico primer día del mes; a partir del día 2, los mayordomos nos pasaron diarios de Coquimbo en los cuales ya se adelantaban noticias que reproducían lo que decían los diarios de Santiago, con informaciones y comentarios absurdos; la prensa de izquierda apoyaba abiertamente el movimiento de los tripulantes que luchaban “heroicamente” por mejorar su situación económica.

Para seguir un orden más o menos cronológico, me referiré a lo que fuimos observando o captando los oficiales confinados en la cámara. Todos los buques, una vez tomados, mostraban una luz roja en el penol de proa; pero el *Aldea*, por estar de “guardia de sanidad” mostraba desde antes dicha señal. Los amotinados actuaron sin atropellos físicos ni faltas de cortesía; decían que no hacían nada ilícito y que su proceder era por causas económicas que nos afectaban a todos. (esto, al menos, sucedió en el *Hyatt*).

Algunos detalles o episodios:

- El izamiento de la bandera se hizo con todo el personal formado en toldilla entonando la Canción Nacional y después el himno de Yungay.
- Como “santo y seña” para el arribo de embarcaciones se gritaba “Patria”, siendo la respuesta “Chile”.
- Las comunicaciones establecidas por el “Estado Mayor de Tripulaciones” (en el *Latorre*) con la Superioridad y Gobierno, ambos en Santiago, se hacían por medio de la radio del acorazado.<sup>3</sup>

Tuvimos dos o tres visitas de inspección de delegados del mando de los sublevados, quienes lucían corraje y pistola. Desde el segundo día preguntaban por los oficiales y específicamente por mí, pues alguien aseguró haberme visto en tierra.

Diariamente al atardecer, nuestros vigilantes cerraban las tapas de combate y nos enviaban a nuestros camarotes quedando con centinela a la puerta (cerrada). Este centinela nos acompañaba uno por uno cuando necesitábamos subir al jardín de oficiales; el baño estaba en la misma cubierta de los camarotes. Nosotros nos comunicábamos entre camarotes mediante papelitos por orificios del tendido eléctrico. Cierta noche reconocí la voz del Sargento Lautaro Silva, (creo que era Despensero, del *O'Higgins*) preguntando qué había bajo la cubierta; le contestaron que eran estanques de petróleo; indudablemente quería asegurarse de que no hubiera algún escondrijo donde los oficiales pudieran burlar su encierro. Creo que fue al segundo día que vi por la claraboya en el castillo del *O'Higgins*, fondeado paralelo a nuestro buque, reunida su tripulación, la que era arengada vehementemente por un suboficial o sargento, al que siguió otro orador de similar estilo.

Cada buque tenía un pseudo comandante. En el nuestro hacía las veces de tal el condestable torpedista de apellido Seura (serenense), que era el más antiguo de Cubierta; es decir respetaron la jerarquía. Pero en otras unidades era alguien “elegido”, o impuesto por popularidad, o bien designado por el comité. Así fue en el *Orella*, donde se impuso un cabo artillero Tello y en el *Lynch*, un contramaestre Andrade. En el *Hyatt*, el personal se demostró deferente y sensato. El suboficial Seura y el suboficial mayor de máquinas bajaban a la cámara del Comandante y le informaban del quehacer en el buque.

Olvidaba decir que el teniente Geiger no estaba a bordo en la noche del amotinamiento, porque había salido en comisión como Comandante de un remolcador de la escuadra. Al recalar de regreso, me parece que el día 4, notó que los fondeaderos de los buques se hallaban alterados, pero no sospeché algo anormal. Ocurría que algunas unidades habían salido a la mar conducidos por sus pseudos mandos; pero habíamos notado que entonces salía otro, “espía”, para asegurarse de su lealtad. Este papel lo cumplió el *Lynch*, con lo que se daba que un buque de la Escuadra de Reserva vigilaba a los de la Activa.

En el transcurso de ese mismo día se notó a bordo del *Hyatt* el ruido característico de calentamiento de máquinas. Esto quedó aclarado cuando el suboficial Seura le confesó al Comandante que había llegado esa orden; por otro canal supimos de las advertencias del Gobierno. Se hablaba de racionamiento de víveres y aguada, lo que en la realidad, era una necesidad sólo a mediano plazo. Se rumoreó entonces la intención de abordar al mercante *Fresia* que zarpaba del puerto para capturarle víveres, lo que habría sido un acto de piratería; lo único concreto fue que nos doblaron la ración de té por haber escaseado el café.

Los buques empezaron en efecto a salir, pero según la misma modalidad anterior. Por la claraboya alcancé a ver al *Lynch* a la siga de otro. Por otra parte se dijo que el Gobierno enviaría submarinos desde Talcahuano, pero también que entablaría negociaciones.

Finalmente se concretó esto último. El Gobierno envió a Coquimbo un Delegado, el Contraalmirante don Edgardo von Schroeders Sarratea con su ayudante, el Capitán de Corbeta Rogelio Huidobro Santander. Después de varias vicisitudes el Almirante fue recibido a bordo del *Latorre* con todos los honores debido a su rango y en el portalón por las pseudo “autoridades”; el Almirante von Schroeders gozaba de gran prestigio y ascendiente, conociendo muy bien la idiosincracia del personal y los problemas institucionales (en 1926 había sido 2º comandante del acorazado y el año recién pasado Ministro de Marina).

Las negociaciones parecieron partir bien encaminadas y se pensó en un pronto buen resultado; pero surgieron serios obstáculos para sancionarlas, a última hora, por parte de los “duros”, que eran manejados por los comunistas, cuya mano oculta se vislumbraba. Así, finalmente se frustró el acuerdo; ahora se exigía una nueva firma (al parecer la del Obispo de La Serena) para mayor garantía. Este

endurecimiento coincidió con el pronunciamiento del personal en Talcahuano, lo que diluyó la amenaza submarina. Allí la sublevación logró el dominio total del Apostadero, por varias faltas de previsión y serias fallas de mando; pero eso es otra historia.

Talcahuano comunicó a Coquimbo que ellos mandarían una delegación a bordo del *Blanco Encalada*, la que debería esperar para estar presentes en las negociaciones. Ese buque llegó a Coquimbo al quinto día, creo recordar, siendo recibido con entusiasmo por los sublevados. Yo lo divisé, observando la presencia en cubierta de marinos y civiles.

El alistamiento de máquinas a que me he referido anteriormente, resultó ser para que los destructores fueran a petroleo al costado del *Latorre*; cada atracada era recibida con aplausos por la gente del acorazado. Esto ocurría mientras el *Blanco Encalada* iba navegando hacia el norte.

Los buques, incluso el *O'Higgins*, continuaron con máquinas listas. Ante el cariz que tomaban las cosas, el Gobierno adoptó una actitud más enérgica. Al ataque con submarinos que había anunciado antes, agregó la noticia de que ordenaría un ataque aéreo si no se sometían los amotinados. Fue nombrado Ministro de Guerra el General Vergara, quien entró a desempeñar un activo papel y movilizó al Ejército en apoyo al Gobierno. Ya sabemos que el ataque submarino era impracticable; aquí se dio a notar el “Comandante en Jefe”, que era un S.O.M.(Ec) de apellido González, quien había servido antes por varios años en Arsenales de Valparaíso distinguiéndose como una persona eficiente y servicial; este personaje se dirigió por radio al Gobierno diciendo: “Si desea submarinos debe solicitarlos a esta Comandancia en Jefe”.

La situación ciudadana tanto en Valparaíso como en Santiago era normal, bajo control de las autoridades. El Gobierno tomó francamente la ofensiva. El Ejército, tan cuestionado por la “civilidad” tras caer Ibáñez, aparecía ahora como un elemento fundamental para el país.

El Gobierno ordenó entonces el alistamiento de la aviación (la Fuerza Aérea, creada el año anterior por el Presidente Ibáñez), para efectuar un ataque con bombas a las naves amotinadas exigiendo su rendición y sometimiento a las legítimas autoridades navales y nacionales. Así llegó el ataque aéreo; en el *Hyatt* se tocó zafarrancho de combate, con lo que se cerraron las puertas estancas y tapas de combate, quedando nosotros totalmente encerrados y preocupados por lo que sucedería o, qué haríamos en caso de emergencia. Usando todas mis fuerzas logré abrir una tapa de la claraboya de mi camarote y así pude ver algo del exterior. Primero los aviones (no sé si eran dos, tres o más) volaron sin atacar, como advertencia; luego noté que el buque se movía a gran velocidad a la vez que disparaba y evolucionaba usando toda la caña, girando en círculos; al escorarse el buque con las caídas a una u otra banda, logré ver por estribor dos aviones atacantes y un pique en el agua; nuestro buque era atacado, apreciando que era con bombas livianas y sentimos que se defendía con el único cañón AA, de 76 mm. y con todas las ametralladoras. También dispararon con los tres cañones de superficie, de 120 mm., contra un vuelo rasante distante.

Según supimos después en Valparaíso (por ex aviadores navales, especialmente el teniente Francisco Concha), la primera pasada fue para ubicar los buques; el plan de ataque fijaba como blanco prioritario al “buque de más afuera”, que se suponía era el *Blanco Encalada*, al cual se pretendía hundir con todo su equipaje que incluía civiles (personal de Arsenales y seguramente varios agitadores políticos). Tal vez por error de identificación o porque el *Hyatt* se encontraba más afuera del antiguo crucero, el ataque se centró sobre nosotros; en todo caso no fuimos alcanzados ni dañados. Todo esto coincidía con la visión que tuvieron desde tierra las esposas del Comandante y del Segundo, que reconocían muy bien al buque de sus maridos y vivieron la angustia de lo que podría ocurrir.

Pasamos momentos de inquietud, pero serenos, mientras me comunicaba con el camarote vecino del teniente Arancibia; no hubo pánico entre los oficiales, pese a estar encerrados. Comentaba con Arancibia que los aviones saldrían indemnes y éste me preguntaba sobre la existencia y consumo de munición. El suspenso duró unos diez minutos; recuerdo que transpiraba por el intenso calor cuando terminó el ataque. Inmediatamente nos abrieron los camarotes y el sector de oficiales, apareciendo el

vigilante armado. El hombre reaccionó ante nuestra serenidad y yo con el espíritu acostumbrado de oficial lo increpé: ¡botaron la munición!, aludiendo a que el fuego era inútil sin el control de tiro AA. El hombre dejó el fusil apoyado en un mamparo. Otros oficiales procedieron a instar a la gente que se hizo visible, para terminar con una actitud que ya no se justificaba; si el ataque fue una oleada, ya vendrían otras. El hecho es que el personal reaccionó bien y se nos dijo que ya no había gente armada del *Latorre*, es decir había cesado la coacción.

El “combate” había tenido lugar entre las 1500 y 1600 horas. Hubo otra amenaza de ataque, posiblemente de intimidación. Tocarón zafarrancho de combate, pero no alcanzaron o no quisieron cerrar con tapa de combate la escotilla que nos comunicaba con cubierta. Ésta sólo fue una falsa alarma.

En resumen, para entonces gran parte del personal ya no deseaba seguir en la aventura. Se les planteó francamente “evadirse del infierno”, en la noche. Efectivamente, ya de noche, aparecieron varios marinos, siempre armados, que nos abrieron las puertas pudiendo subir a cubierta; eran como las 1900 y el buque sencillamente “desertaría”. El Repetido fue en silencio. En esos momentos se avistó una lancha a vapor del *Latorre* que se acercaba y hubo un corto titubeo; estábamos con el ancla a pique y en el puente cuando el ancla arrancó. Fue entonces que el Ga.Ma. Rossi, que estaba en la sala de gobierno, bajo el puente, puso el telégrafo a las máquinas “despacio avante” y poco después “toda fuerza avante”. El buque empezó a alejarse y a dejar en el olvido la pesadilla y a la famosa lancha; ya no paramos. El *Hyatt* siguió gobernando a indicaciones de su legítimo Comandante y pusimos rumbo a Valparaíso a máxima velocidad. El Comandante gritó ¡viva la libertad! En el puente yo repartí chocolates adquiridos en la cantina seca del *Latorre*, regresado pocos meses antes desde Inglaterra. Navegamos toda la noche en alerta, sin dormir.

De amanecida recalamos a Valparaíso, con el armamento enfundado, como de costumbre en tiempo de paz. El Comandante paró las máquinas en espera de ser reconocidos como leales. Algo distante dentro de la bahía vimos la silueta de otro destructor, que comenzó a acercarse; pronto distinguimos al *Riquelme*, el que vino a ponerse al habla por babor. Su comandante, Alejandro Yánquez, saludó al nuestro y ahí supimos que no éramos el único buque “desertor” de Coquimbo. Luego continuamos juntos acercándonos al puerto; pero de pronto se vio un fogonazo desde un fuerte de Viña del Mar, que nos disparaba tomándonos por sublevados. Nos detuvimos nuevamente y procedimos a explicar la situación al Apostadero; entonces se nos ordenó izar bandera de “parlamento” (comprendida en el código de señales vigente) y mantenerla a tope en la verga. Una vez fondeados y conocida la verdad, se nos atracó el remolcador de alta mar *Sibbald* que nos retiró todo el armamento menor.

Nuestro comandante fue relevado por el capitán de fragata Sr. Enrique Cordovez (así ocurrió también a los demás buques que llegaron después). Los cabecillas fueron desembarcados y se formaron dos Consejos de Guerra, en Valparaíso y en La Serena; después se estableció otro para oficiales en Valparaíso, donde se juzgó a los de comportamiento dudoso y en especial a los que firmaron el Manifiesto (aún cuando éstos alegaron la invalidez de sus firmas por haber sido forzadas).

### **Epílogo.**

Los hechos posteriores, de los que fui protagonista o mero espectador, llenarían demasiadas páginas más. Sólo diré que seguí algún tiempo en el *Hyatt* siendo luego nombrado Ayudante de Órdenes del Comodoro don Juan Gerken, que asumió el mando de una flotilla de cuatro destructores. Entretanto el comandante Cordovez había pasado a integrar uno de los Consejos de Guerra; sobre el tema de las condenas y ulteriores rebajas de penas y amnistías, tampoco me referiré.

Por último, teníamos un nuevo Ministro de Marina, el Contraalmirante don Enrique Sporer Jardel, (llamado al servicio, pues había sido exonerado por el gobierno de Ibáñez siendo Capitán de Navío y Director de la Escuela Naval). A él le correspondió la delicada y difícil tarea de reorganizar y

conducir a la Armada hacia su normalización y recuperación; esta meta demandó varios años en alcanzarse.

\* \* \*

---

\* Capitán de Navío. (Generación 1925).

1. Esto se remedió después designando un oficial en retiro, el Capitán de Corbeta Adolfo Novoa Carabantes, como ayudante de la dirección.
2. Posteriormente pasó al escalafón de “Artilería de Costa”, culminando su carrera como Contraalmirante DC.
3. En ese entonces el mando integral de la Armada residía en el Ministro de Marina, a la sazón el Vicealmirante Hipólito Marchant.